

---

# *Em nome da liberdade:*

## *abolição do tráfico de escravos, o direito e o ramo brasileiro do recrutamento de africanos (Brasil – Caribe britânico, 1830-1850)\**

---

*Beatriz G. Mamigonian\*\**

**Resumo:** Ao lançar uma nova luz sobre o abolicionismo britânico depois da abolição da escravidão nas colônias britânicas, este trabalho trata do ramo brasileiro do recrutamento de africanos, um fluxo de aproximadamente 2.550 pessoas resgatadas do tráfico e outros recrutados levados para colônias britânicas do Caribe entre o final da década de 1830 e a década de 1850. Com base na correspondência do Ministério Britânico das Relações Exteriores sobre o tráfico de escravos (série FO 84), em relatórios ministeriais brasileiros, debates parlamentares e outras fontes, o trabalho mostra que o esquema de recrutamento resultava da coordenação entre diferentes setores do governo britânico e cumpria dois objetivos principais: fornecer trabalhadores por contrato para as colônias britânicas do Caribe, onde a abolição se deu em 1834, e enfraquecer a escravidão brasileira. Casos de recrutamento individual ilustram como ao longo dos anos os britânicos ampliaram o significado de “africano livre” para estender sua proteção a todos aqueles trazidos para o Brasil depois de 1830, ou seja, uma boa parte daqueles mantidos como escravos no país.

**Palavras-chave:** Abolição do tráfico de escravos; Africanos livres; Recrutamento de africanos.

**Abstract:** Throwing new light on British abolitionism after slave emancipation, this paper addresses the Brazilian branch of the African Emigration scheme, a flow of approximately 2.550 recaptives and other recruits taken to the British West Indies between the late 1830s and the 1850s. Based on the British Foreign Office correspondence on the slave trade (FO 84), on Brazilian Ministerial Reports, Parliamentary Debates and other sources, it shows that the scheme resulted from the coordination between sectors of the British government, and served two main objectives: providing indentured labourers to the post-emancipation British West Indian colonies and undermining Brazilian slavery. Individual recruitment cases illustrate how the British expanded the meaning of “liberated African” over time to extend their protection to all those brought to Brazil after 1830, that is, a great portion of those held in slavery in the country.

**Keywords:** Slave trade abolition; Liberated Africans; African Emigration Scheme.

---

\* Tradução de Neusa Popinigis e Fabiane Popinigis. Revisão da autora. Artigo publicado originalmente em inglês na revista *Slavery & Abolition* 30:1 (2009), 41-66, reproduzido sob permissão.

\*\* Doutora em História pela Universidade de Waterloo, no Canadá. Professora do Departamento de História da UFSC. E-mail: [beatriz.mamigonian@ufsc.br](mailto:beatriz.mamigonian@ufsc.br).

## INTRODUÇÃO

A campanha abolicionista promovida pelo governo britânico no século XIX foi responsável por transformações fundamentais na maneira como se percebia a escravidão e a liberdade no mundo ocidental. Tais transformações, realizadas no decorrer de aproximadamente um século, foram o resultado de uma mudança de paradigma que os britânicos desenvolveram no próprio país e nas colônias e impuseram sobre outras nações. No Atlântico, uma campanha naval e diplomática travada imediatamente após a abolição do tráfico de escravos pela Grã-Bretanha em 1808 e mantida até o final do tráfico para Cuba em 1867 foi responsável pelos efeitos mais visíveis dos esforços abolicionistas: a assinatura de tratados, a captura e condenação dos navios negreiros e a emancipação dos escravos encontrados a bordo de navios ilegais. Os sinais menos visíveis da campanha abolicionista, isto é, os conflitos ideológicos sobre os significados da liberdade e do trabalho livre, as estratégias extralegais adotadas para atingir os objetivos e o impacto sobre as sociedades visadas pela campanha, fora do império britânico, ainda não foram adequadamente exploradas<sup>1</sup>.

Da parte do governo britânico, a campanha pela abolição do tráfico transatlântico de escravos como um todo refletiu as mudanças na política formulada para as próprias colônias. Um dos principais componentes das políticas pós-emancipação foi o apoio dado pelo Ministério das Colônias (Colonial Office) na década de 1840 para o recrutamento e transporte de africanos livres de Serra Leoa e de africanos recapturados de navios negreiros para as colônias carentes de mão de obra no Caribe britânico e nas Ilhas Maurício, como trabalhadores por contrato (*indentured labourers*). O recrutamento de africanos ou *African emigration scheme*, como veio a ser conhecido, ligava estrategicamente os esforços navais e diplomáticos para reprimir o tráfico de escravos, uma política da Marinha Real (Royal Navy) e do Ministério das Relações Exteriores (Foreign Office), à busca por novas fontes de mão de obra empreendida pelos governos coloniais e pelo Ministério das Colônias.

Dentro desse esquema, os africanos trazidos a bordo de navios negreiros com destino ao Brasil e a Cuba capturados pela Marinha Real seriam sistematicamente transportados para o Caribe britânico como trabalhadores por contrato. Tema importante na historiografia caribenha e na História Imperial britânica pelo seu papel no suprimento de mão de obra pós-emancipação e ainda, na reafricanização da população das ilhas, o esquema de recrutamento de africanos tem recebido pouca atenção na ampla literatura sobre a campanha pela abolição do tráfico de escravos<sup>2</sup>. Este artigo visa tratar parcialmente de tal

---

<sup>1</sup> David Brion Davis, *The Problem of Slavery in Western Culture* (Ithaca: Cornell University Press, 1966); Seymour Drescher, 'Free Labor vs. Slave Labor: The British and Caribbean Cases,' in *Terms of Labor: Slavery, Serfdom, and Free Labor*, ed. Stanley Engerman (Stanford: Stanford University Press, 1999), pp. 50-86; David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, (New York: Oxford University Press, 1987); Christopher L. Brown, *Moral Capital: Foundations of British Abolitionism* (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2006); Howard Temperley, 'Capitalism, Slavery and Ideology,' *Past and Present* 75 (1977), pp. 94-118.

<sup>2</sup> Tem destaque o trabalho pioneiro de Johnson Asiegbu, que expôs a conexão entre a demanda por mão de obra nas colônias britânicas, a aprovação dos atos Palmerston e Aberdeen (1839 e 1845 respectivamente) com

lacuna ao focalizar a segunda fase, mais agressiva, da campanha abolicionista e investigar em detalhe as operações conduzidas no ramo brasileiro do esquema de recrutamento de africanos, até agora pouco conhecido. Esta “janela” para o funcionamento do abolicionismo britânico expõe seus métodos e motivações e revela novos ângulos do seu impacto sobre sociedades estrangeiras.

### **A GRÃ-BRETANHA, O BRASIL E A QUESTÃO DOS AFRICANOS LIVRES**

A Convenção Adicional de 1817 ao tratado firmado entre a Grã-Bretanha e Portugal em 1815 para a abolição do tráfico de escravos e um acordo semelhante firmado entre a Grã-Bretanha e o Brasil independente em 1826 regulamentavam a interferência britânica sobre o fluxo do tráfico que abastecia o Brasil. Os acordos bilaterais autorizavam o direito mútuo de busca e apreensão e instituíam comissões mistas nos dois lados do Atlântico para julgar os navios suspeitos de tráfico. No começo, de 1820 até a independência do Brasil em 1822, apenas era proibido o tráfico de escravos ao norte do Equador ou em territórios fora do império português. Depois que o tratado de 1826 passou a vigorar em março de 1830, todo o comércio para o Brasil foi proibido. Segundo os regulamentos, os navios negreiros ostentando a bandeira brasileira capturados na costa brasileira deveriam ser levados a julgamento na comissão mista anglo-brasileira sediada no Rio de Janeiro.

Em caso de condenação, os escravos encontrados a bordo deveriam ser formalmente emancipados pela comissão e entregues ao governo brasileiro. O mesmo deveria ocorrer no lado africano, onde Freetown, Serra Leoa, tornou-se a sede da outra comissão anglo-brasileira e de outras comissões bilaterais, além do tribunal do Vice-Almirantado britânico<sup>3</sup>. Com origem nas medidas de repressão ao tráfico, a categoria de “africanos livres” existiu em vários territórios que eram sede de tribunais do Vice-Almirantado e de comissões mistas onde eram julgados os navios suspeitos de envolvimento no tráfico. Os africanos emancipados nessas condições deveriam ser entregues a particulares ou a instituições para trabalhar na condição de criados ou trabalhadores livres por um determinado período e permanecer sob a guarda do governo local. Na prática, a experiência desses indivíduos variou de lugar para lugar, de acordo com o número deles e as condições dos territórios onde se fixaram. A existência de tal grupo derivado das atividades de repressão ao tráfico foi tratada pelos britânicos, durante todo esse período, como um experimento abolicionista<sup>4</sup>.

---

o objetivo de reprimir o tráfico em navios portugueses e brasileiros, e a montagem do esquema de recrutamento para transportar os africanos recapturados para o Caribe como trabalhadores por contrato; J.U.J. Asiegbu, *Slavery and the Politics of Liberation, 1787-1861: A Study of Liberated African Emigration and British Anti-Slavery Policy* (New York: Africana Publishing Corp., 1969).

<sup>3</sup> ‘Regulations for the Mixed Commissions annexed to the Additional Convention to the Treaty of the 22nd January, 1815, between Great Britain and Portugal, for the purpose of preventing the Slave Trade,’ 28 July 1817, reprinted in ‘Instructions for the Guidance of Her Majesty’s Naval Officers employed in the Suppression of the Slave Trade’ (1844), *British Parliamentary Papers - Slave Trade* (Shannon: Irish University Press, 1968), vol. 8.

<sup>4</sup> Ver John Peterson, *Province of Freedom: A History of Sierra Leone, 1787-1870* (London: Faber and Faber, 1960); Rosanne Marion Adderley, *‘New Negroes from Africa’: Slave Trade Abolition and Free African Settlement in the Nineteenth-Century Caribbean* (Bloomington: Indiana University Press, 2006); Marina Carter, V. Govinden and Satyendra Peerthum, *The Last Slaves: Liberated Africans in Nineteenth-Century Mauritius* (Port Louis,

Na década de 1830, os comissários britânicos no Rio de Janeiro encaminharam aos seus superiores no Foreign Office duras críticas quanto à maneira com que o governo brasileiro lidava com os africanos livres que haviam sido emancipados pela comissão mista do Rio até então. Acreditava-se que esses africanos, distribuídos como criados entre pessoas da elite por um tempo de serviço que deveria durar 14 anos, de acordo com os regulamentos portugueses, fossem considerados pouco mais que escravos<sup>5</sup>. Ao final de década de 1830, o Foreign Office tentou negociar com o governo brasileiro cláusulas adicionais ao tratado que permitissem aos britânicos conservar o direito sobre os africanos resgatados dos navios condenados. Essa decisão se inspirava no acordo firmado com as autoridades espanholas em 1835 que havia autorizado a transferência para a Jamaica dos africanos emancipados pela comissão mista de Havana<sup>6</sup>. O governo brasileiro, que desde a lei de 7 de novembro de 1831 buscava “reexportar” os africanos livres e mostrava-se disposto a negociar tal transporte, com o passar dos anos recusou-se a cooperar com a Grã-Bretanha nesse tema. Nenhum acordo foi alcançado e o tratado permaneceu inalterado.

Entre o final de janeiro e o início de fevereiro de 1839, uma crise a respeito do julgamento dos navios pela comissão mista serviu como oportunidade para testar procedimentos alternativos pelos quais os navios apreendidos por cruzeiros britânicos em vez de serem levados a julgamento pela comissão do Rio de Janeiro seriam encaminhados a um tribunal do Vice-Almirantado em uma colônia britânica. O problema surgiu quando o governo brasileiro insistiu para que a comissão mista aceitasse recursos das sentenças que haviam condenado os navios Diligente e Feliz. Um acordo extra-oficial vetava recursos às decisões da comissão mista, porém o governo brasileiro não queria admitir oficialmente que cedera à pressão britânica. Assim, em janeiro de 1839, enquanto o ministro britânico no Rio, William Ouseley, negociava com o ministro brasileiro das Relações Exteriores as condições para o julgamento de navios na comissão mista do Rio, os africanos que estavam a bordo dos dois navios condenados foram usados como peças de barganha<sup>7</sup>. Ouseley ameaçou

---

Mauritius: Center for Research on Indian Ocean Societies, 2003); Howard Johnson, ‘The Liberated Africans in the Bahamas, 1811-1860,’ *Immigrants & Minorities* 7, no. 1 (1988), pp. 16-40; Alvin O. Thompson, ‘African ‘recaptives’ under apprenticeship in the British West Indies, 1807-1828,’ *Immigrants & Minorities* 9, no. 2 (1990), pp. 123-144; Christopher Saunders, ‘Liberated Africans in Cape Colony in the first half of the nineteenth century,’ *International Journal of African Historical Studies* 18, no. 2 (1985), pp. 223-239; Christopher Saunders, ‘Free, yet Slaves’: Prize Negroes at the Cape Revisited,’ in *Breaking the Chains: Slavery and its Legacy in the 19th Century Cape Colony*, ed. Nigel Worden and Clifton Crais (Johannesburg: Witwatersrand University Press, 1994), pp. 99-115, Monica Schuler, ‘Liberated Central Africans in Nineteenth Century Guiana,’ in *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora*, ed. Linda Heywood (Cambridge: Cambridge University Press, 2002), pp. 319-352.

<sup>5</sup> Sobre os africanos livres no Brasil, ver Robert Conrad, ‘Neither Slave nor Free: the *Emancipados* of Brazil, 1818-1868,’ *Hispanic American Historical Review* 53 (1973), pp. 50-70; Jorge Luiz Prata de Sousa, ‘Africano Livre Ficando Livre: Trabalho, Cotidiano e Luta.’ Tese de Doutorado em História Social, Universidade de São Paulo, 1999; Beatriz G. Mamigonian, ‘To Be a Liberated African in Brazil: Labour and Citizenship in the Nineteenth Century,’ Tese de PhD (História), University of Waterloo, 2002; Enidelce Bertin, ‘Os Meia-Cara: Africanos Livres em São Paulo no Século XIX,’ Tese de Doutorado em História Social, Universidade de São Paulo, 2006.

<sup>6</sup> David R. Murray, ‘A New Class of Slaves,’ in *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*, (Cambridge: Cambridge University Press, 1980), pp. 271-297; Adderley, ‘New Negroes from Africa’, p. 47.

<sup>7</sup> W.G. Ouseley para Palmerston, 16/2/1839, National Archives, Great Britain, British Foreign Office Slave Trade

despachar para Demerara, na Guiana, os dois navios que, juntos, somavam mais de 500 africanos. Passaportes foram requisitados para os navios e instruções para a viagem foram transmitidas ao Capitão Herbert, o comandante da tripulação que havia apreendido os navios. As condições de saúde eram precárias, e a segurança dos africanos estava ameaçada a bordo dos navios (um africano foi roubado do Diligente, durante a noite de 10 de fevereiro), porém não poderiam desembarcar sem correr o risco do ataque da turba, furiosa com os britânicos e pronta para recuperar os africanos como escravos<sup>8</sup>. Foi só depois que o governo brasileiro concordou com as condições estabelecidas por Ouseley que Herbert recebeu ordens para abandonar a viagem para o Caribe e desembarcar os africanos no Rio de Janeiro, onde seriam oficialmente emancipados e registrados pela comissão mista<sup>9</sup>.

O Ato Palmerston, de agosto de 1839, marcou uma nova fase na campanha da abolição do tráfico. Os oficiais navais britânicos receberam instruções para apreender navios suspeitos que ostentassem bandeira portuguesa ou que não ostentassem nenhuma bandeira, conduzi-los a julgamento nos tribunais britânicos do Vice-Almirantado e desembarcar os africanos encontrados a bordo na colônia britânica mais próxima. Desta forma, a Grã-Bretanha unilateralmente desistia da estratégia de cooperação e decidia usar a força contra os países relutantes em reprimir o tráfico de escravos. Ao final da década de 1830, o tráfico brasileiro havia alcançado volumes inéditos de 40.000 escravos importados por ano. Até então, o tráfico havia sido protegido pela bandeira portuguesa, porque, tecnicamente, o tratado de 1817 proibia o comércio de escravos apenas ao norte do Equador e os navios portugueses não podiam ser julgados pela comissão mista anglo-brasileira. Na prática, antes mesmo do Ato Palmerston, os cruzadores britânicos já aplicavam o direito de visita e busca em embarcações suspeitas, independentemente de bandeira, com a justificativa de que era necessário verificar a nacionalidade do navio. Isso extrapolava os acordos bilaterais. Devido à oposição ao projeto, o próprio Palmerston admitiu estar preparado para agir contra os traficantes sem uma base legal, e em correspondência dirigida aos procuradores da Coroa, em agosto de 1839, mostrou que seus planos para a repressão já incluíam como uma política sistemática o desembarque dos africanos recapturados do tráfico em colônias britânicas<sup>10</sup>.

---

Series 84 (doravante FO/84) /198.

<sup>8</sup> Herbert recebeu instruções para levar os dois navios para Demerara, onde os africanos adultos seriam engajados em contratos de trabalho por cinco anos, os jovens por sete e as crianças por doze anos. 'Memorandum regarding the procedures to take with the liberated Africans from the ships taken from Brazil to the West Indies' enclosed in Ouseley to Palmerston, 4/2/1839, FO 84/285.

<sup>9</sup> Ouseley exigiu que não houvesse recurso às sentenças da comissão mista e que o governo brasileiro investigasse acusações de envolvimento do comandante do Forte São João, situado na baía de Guanabara, no tráfico de escravos.

<sup>10</sup> Leslie Bethell, 'Britain, Portugal and the Suppression of the Brazilian Slave Trade: The Origins of Lord Palmerston's Act of 1839,' *English Historical Review* 80 (1965), pp. 761-784; Bethell, 'Lord Aberdeen's Act of 1845,' in *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain, Brazil and the Slave Trade Question, 1807-1869* (Cambridge: Cambridge University Press, 1970), pp. 242-266.

### O RAMO BRASILEIRO DO ESQUEMA DE RECRUTAMENTO E O “BEM-ESTAR DOS AFRICANOS”

A adoção de táticas diplomáticas e medidas repressoras mais agressivas pelo Foreign Office na década de 1840 fez parte de uma mudança mais ampla na política britânica em relação à África e às colônias caribenhas. Os abolicionistas tinham começado a duvidar da eficiência da abordagem diplomática ao problema da abolição do tráfico de escravos, uma vez que seu volume atingia novos picos e desafiava qualquer controle. Passaram a favorecer a adoção de meios coercitivos para atingir a abolição. No Brasil, o Foreign Office passou a adotar uma política de suborno e pressão extraoficial para garantir apoio à repressão ao tráfico; na África ocidental, os ataques contra as bases do tráfico prepararam o caminho para um controle britânico efetivo sobre áreas com reconhecido potencial econômico<sup>11</sup>. O papel dos africanos livres também estava mudando: até a década de 1830 o governo britânico sentia-se responsável por apoiar a liberdade desses africanos, e em alguns lugares, por garantir sua autonomia; a partir da década de 1840, o governo britânico esperava que eles pagassem pela própria liberdade contribuindo com seu trabalho para a causa pós-emancipação, a demonstração da superioridade do trabalho livre. Serra Leoa, o centro dos esforços abolicionistas nas primeiras décadas do século, deixou de ser o lugar preferido para o estabelecimento dos africanos recapturados e tornou-se, na verdade, um local de recrutamento de trabalhadores por contrato para as colônias britânicas no Caribe<sup>12</sup>. As colônias também recrutavam imigrantes de outras regiões do mundo nas décadas de 1840 e 1850, principalmente de Portugal, China e Índia. Embora a imigração de trabalhadores chineses e indianos tenha ganho importância e regularidade na década de 1850 e tenha se estendido até o final do século XIX e início do XX, o influxo de africanos foi a fonte mais confiável de trabalhadores por contrato para as colônias britânicas no Caribe nos primeiros anos do esquema de recrutamento. O fluxo migratório de africanos começou com a transferência de africanos livres de Havana em 1833, chegou ao volume anual mais alto na década de 1840 e terminou no fim da década de 1860, tendo seu volume ligado diretamente ao fluxo de atividades repressivas britânicas, como mostra a Tabela 1. Mesmo levando em consideração que os relatórios do setor de Terras Coloniais e Imigração do Colonial Office britânico sub-registrou o fluxo regular de africanos livres saindo de Havana na década de 1830, os africanos representaram aproximadamente 20% de todos os imigrantes para as colônias britânicas do Caribe entre 1835 e 1861<sup>13</sup>.

Os imigrantes africanos chegavam às colônias britânicas no Caribe através de diferentes esquemas de recrutamento, sob diferentes arranjos de transporte. O recrutamento voluntário de africanos em Serra Leoa foi estabelecido pelos governos

<sup>11</sup> Eltis, 'The Ambivalence of Suppression,' in *Economic Growth*, pp. 102-122

<sup>12</sup> Monica Schuler, *'Alas, Alas, Kongo': A Social History of Indentured African Immigration into Jamaica, 1841-1865* (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1980), pp. 1-29; Walton Look Lai, *Indentured Labor, Caribbean Sugar: Chinese and Indian Migrants to the British West Indies, 1838-1918* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1993), pp. 1-18.

<sup>13</sup> Pelo menos 1.951 africanos livres foram transferidos de Havana na década de 1830, o que representaria 68% dos imigrantes daquela década; ver Murray, *Odious Commerce*, pp. 279-282, e Adderley, *'New Negroes from Africa'*, pp. 241-8.

coloniais em 1841, com o apoio de grandes proprietários, através da indicação de um agente de emigração naquela colônia africana. O esquema recebeu a aprovação do Colonial Office, porém não obteve sucesso; pouca gente foi convencida a emigrar voluntariamente.

**Tabela 1:** Emigrantes com destino às colônias britânicas no Caribe, por local de embarque, 1835-1861

	Rio de Janeiro	Havana	Serra Leoa	Santa Helena	Madeira	Índia	China	Total
1835					453			453
1836					67	406		473
1837								0
1838	91							91
1839								0
1840								0
1841	578		1.177		4.312			6.067
1842	563		954	1.914	348			3.779
1843			1016	375	45			1.436
1844	649		963	261	140			2.013
1845			1.887		668	1.302		3.857
1846			278	1.382	6.354	8.326		16.340
1847	52	71	856	241	4.101	7.992		13.313
1848		49	2.176	1.619	300	4.179		8.323
1849	434	79	483	2.063	86			3.145
1850	72	61	1.076	1.253	1.040			3.502
1851		39	770	452	1.101	690		3.052
1852	113	16	140	29	1.009	4.114		5.421
1853		32		4	2.730	4.111	1.635	8.512
1854					648	2.615	472	3.735
1855					1.087	2.253		3.340
1856				65	180	1.886		2.131
1857					329	4.010		4.339
1858				311	1.367	3.488		5.166
1859				4	945	7.163	699	8.811
1860			226	1142	531	7.845	1.942	11.686
1861			390	259	70	6.273	3.365	10.357
Total	2.552	347	12.392	11.374	27.911	66.653	8.113	129.342
	2,0%	0,3%	9,6%	8,9%	21,6%	51,5%	6,3%	100%

**Obs.:** A Tabela inclui imigrantes para a Jamaica, Guiana Inglesa e Trinidad apenas dos principais pontos de origem. A emigração a partir de Havana foi sub-registrada nas fontes consultadas.

**Fontes:** Colonial Land and Immigration Reports. British Parliamentary Papers (BPP), 1850, vol. 39. 'Return showing the number of immigrants and Liberated Africans admitted into each British West Indian colonies, as

well as the places from whence they were introduced for each year since the abolition of slavery and similar return for Mauritius'; e registros similares nos Relatórios das Terras Coloniais e dos Comissários de Emigração anexos nos BPP 1854-55, vol. 36; BPP 1857-1858, vol. 40: e BPP 1862, vol. 36.

A transferência involuntária daqueles recém-resgatados do tráfico acabou sendo a fonte principal de imigrantes africanos para as *plantations* das colônias e foco de dura crítica internacional. A ligação entre esse esquema de recrutamento e as atividades de repressão do tráfico de escravos era clara. O maior fluxo de trabalhadores por contrato para as colônias britânicas nos anos seguintes à abolição da escravidão veio diretamente dos navios negreiros julgados por tribunais britânicos do Vice-Almirantado localizados em Serra Leoa ou Santa Helena. Era difícil não suspeitar do interesse britânico em expandir as atividades abolicionistas, sabendo que elas propiciaram um fornecimento regular e confiável de mão de obra para as colônias britânicas a partir de meados da década de 1830<sup>14</sup>.

Certamente não foi por coincidência que no mesmo ano, 1841, em que o Colonial Office sancionou o esquema de recrutamento de africanos estabelecido pelos governos coloniais, o Foreign Office tenha se voltado ativamente para a implementação do ramo brasileiro de recrutamento de africanos recém-resgatados do tráfico e africanos já emancipados (africanos livres), destinados para trabalho por contrato nas colônias britânicas do Caribe. O interessante é que essas medidas foram justificadas na correspondência do Foreign Office como parte da cruzada britânica pela liberdade, uma vez que garantiam que os africanos recapturados se fixassem em solo livre e não onde ainda houvesse escravidão. Palmerston detalhou a política a Ouseley em março: ele queria que os africanos emancipados segundo o acordo bilateral anterior àquela data fossem trazidos diante da comissão mista novamente, registrados e examinados para verificar se “eles estão em estado de perfeita e total liberdade”; que recebessem a oferta de transporte para uma colônia britânica, e desejava também que o governo brasileiro concordasse com a imediata transferência, para a autoridade britânica, de todos os africanos emancipados no futuro pela comissão mista, que seriam da mesma forma transferidos para as colônias britânicas<sup>15</sup>. Ainda que as autoridades brasileiras tenham evitado a cooperação e não tenham sancionado o plano de chamar os africanos livres dispersos entre concessionários e instituições públicas, o recrutamento involuntário foi acionado. Cruzadores britânicos começaram a levar para tribunais britânicos navios que normalmente seriam trazidos diante da comissão mista no Rio de Janeiro.

Um desses navios foi o Dois de Fevereiro, um brigue português que partira de Benguela com 500 escravos a bordo em janeiro de 1841. Apenas 375 africanos chegaram vivos à costa brasileira, e 195 deles foram desembarcados antes que o navio fosse capturado pelos britânicos e levado para julgamento na Guiana Inglesa. O navio foi condenado pelo

<sup>14</sup> Asiegbu, *Slavery and the Politics of Liberation*, pp. 48-63.

<sup>15</sup> Palmerston para Ouseley, 12/3/1841, Ouseley para Aureliano, 21/3/1841, em D. Turnbull, *The Jamaica Movement for Promoting the Enforcement of the Slave-Trade Treaties, and the Suppression of the Slave-Trade* (New York: Negro Universities Press, 1969), pp. 148-52. A proposta refletia o plano proposto por David Turnbull para acabar com o tráfico apresentada ao Foreign Office em 1840 e apresentada ao governo espanhol como proposta de tratado no mesmo ano; Murray, *Odious Commerce*, pp. 134-9.



tribunal do Vice- Almirantado e os 156 africanos remanescentes foram emancipados em Demerara, no mês de maio daquele ano<sup>16</sup>. Palmerston não apenas aprovou a decisão tomada pelos seus funcionários no Rio, de encaminhar o navio para ser julgado nas colônias do Caribe, como os informou que dentro em breve ordens seriam emitidas para o Almirantado de modo que todos os navios ostentando a bandeira portuguesa, com ou sem escravos a bordo, fossem enviados a julgamento nas colônias britânicas. Exigiu que seu ministro no Rio, Ouseley, informasse ao governo brasileiro que o mesmo procedimento sumário seria adotado em relação aos navios brasileiros caso continuassem a evitar cooperar com as atividades repressivas<sup>17</sup>.

Como mostra a Tabela 2, imigrantes africanos para as colônias britânicas no Caribe registrados como tendo partido do Rio de Janeiro eram, na sua maioria, africanos recapturados cujos navios haviam parado nesse porto antes de seguir viagem para uma das sedes dos tribunais do Vice-Almirantado (como no caso do *Dois de Fevereiro*, do *Nove Irmãos* ou do *Zulmira*), ou africanos que haviam sido, por várias razões, admitidos a bordo do navio-hospital *Crescent* e de lá transportados para uma das colônias do Caribe em navios fretados pelo cônsul britânico no Rio, designado pelo Agente de Emigração daquele porto<sup>18</sup>.

**Tabela 2:** Africanos livres desembarcados no Caribe britânico vindos do Rio de Janeiro, 1838-1852

	Guiana Inglesa	Trinidad	Total	
1838	91		91	
1839				
1840				
1841	578		578	<i>Dois de Fevereiro</i> : 145 africanos
1842	563		563	<i>Nove Irmãos</i> : partiu de Benguela em março de 1842 com 410 africanos, perdeu 130 na travessia, desembarcou 160 no Rio, foi apreendido e levado para Demerara com 115 africanos a bordo.
1843				
1844	145	504	649	Trinidad: <i>Earl Grey</i> : 216 africanos; <i>Lancashire Witch</i> : 288 africanos; Guiana: <i>Zulmeira</i> : 145 africanos.
1845				
1846				
1847		52	52	<i>Despatch</i> : 42 africanos livres (28 deles do Flor de Luanda,

<sup>16</sup> David Eltis et al., *The Transatlantic Slave Trade* [CD-Rom] (Cambridge University Press, 1999), viagem número 2105. Outros navios destinados ao Brasil levados para a Guiana inglesa foram o *Nove Irmãos*, em 1842, e o *Zulmeira*, em 1843, respectivamente números 2.176 e 2.308 no banco de dados.

<sup>17</sup> Palmerston para Ouseley, 23/71841, FO 84/365.

<sup>18</sup> Colonial Land and Immigration Commissioners. British Parliamentary Papers (BPP), 1847-1848, vol. 26 (41), pp. 24-25.

				que tinham servido por 8 anos no Brasil) e 10 filhos deles.
1848				
1849	111	323	434	Trinidad: <i>Viscount Hardinger</i> : 213 Africanos; <i>Marion Leith</i> : 110 africanos (todos eles do sexo masculino, a maioria crianças) Guiana: <i>Challenger</i> : 112 africanos embarcados no Rio, 57 do sexo masculino e 55 do sexo feminino, 2/3 deles crianças.
1850	72		72	<i>Fame</i> : partiu do Rio em setembro de 1850 com 73 africanos (66 do sexo masculino, 7 do sexo feminino; 1 deles morreu), embarcou mais 322 em Sta. Helena em outubro.
1851				
1852	113		113	<i>Salonica</i> : embarcou 116 africanos no Rio, 5 dos quais eram "africanos residentes". Muitos podem ter vindo do Piratinim, navio de cabotagem apreendido em julho de 1851.
Total	1.673	879	2.552	

**Fonte:** General Report of the Colonial Land and Emigration Commissioners, *British Parliamentary Papers*, (BPP) 1850, vol. 39. 'Return showing the number of immigrants and Liberated Africans admitted into each British West Indian colonies, as well as the places from whence they were introduced for each year since the abolition of slavery and similar return for Mauritius' e relatório semelhante em General Report of the Colonial Land and Emigration Commissioners printed in BPP 1854—55: vol. 36; BPP 1850, vol. 55, p. 15. 'A return of all slave vessels captured from 1840 to 1848 both inclusive; specifying the date of capture, the latitude and longitude, and whether with slaves on board or not;' e também Schuler, "Liberated Central Africans", 325; Adderley, 'New Negroes from Africa', 245—248.

O Crescent foi considerado uma velha chalupa em 1840 e enviado então ao Rio para servir de hospital flutuante e navio-prisão, exatamente como o Romney, em Havana. Na verdade, tornou-se, como o encarregado britânico Hudson admitiu mais tarde, "um depósito de africanos livres". Por essa razão, passou a ser uma presença inconveniente ancorada no porto da capital do império, onde as ações britânicas para a repressão do tráfico de escravos despertavam viva indignação<sup>19</sup>. Uma leitura cuidadosa da correspondência do Foreign Office com seus agentes no Rio, dos relatórios dos agentes de emigração para o Colonial Office e das respostas brasileiras às atividades repressivas britânicas revela histórias de vida fascinantes das pessoas a bordo do Crescent e também os métodos ocultos do esquema de recrutamento britânico.

O já mencionado brigue português Dois de Fevereiro, quando capturado a caminho de Demerara em 1841, deixou para trás dois dos seus tripulantes, José Majojo e Francisco Moçambique, que foram mantidos a bordo do Crescent. Ambos eram escravos de um tal Antonio Gonçalves da Luz, que os reivindicou através dos canais diplomáticos protocolares. Hamilton Hamilton, o côsul britânico no Rio, recusou-se a devolvê-los alegando que não

<sup>19</sup> Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade*, p. 144; e Hudson para Malmesbury, 12/9/1852, FO 84/877.

poderiam mais ser reduzidos à escravidão. Os acordos bilaterais não estabeleciam cláusulas sobre a liberdade de tripulantes escravos dos navios negreiros; legalmente, ambos teriam de ser entregues às autoridades brasileiras e então devolvidos ao seu senhor. O Comandante Donnelan, do *Crescent*, apelou aos agentes diplomáticos no Rio que conseguissem a proteção da Coroa britânica, relatando uma conversa que havia tido com José e outros africanos a bordo do navio. José demonstrara “a maior surpresa e alarme” ao ser informado que poderia ser devolvido ao seu senhor, que no dia seguinte seis outros africanos procuraram o comandante para “implorar-me que não devolvesse o compatriota José, pois tanto José quanto eles tinham certeza que ele seria vendido e submetido novamente ao sofrimento da escravidão”. Os seis africanos também receavam ser devolvidos aos senhores e declaravam: “até agora fomos levados a considerar-nos livres, temos recebido e ainda recebemos o pagamento e a proteção da Inglaterra e nos têm afirmado, repetidamente, que somos súditos britânicos, e conseqüentemente, não mais escravos”. Não há dúvida que o argumento tenha sido elaborado sob medida para a ocasião. Os comentários do Comandante Donnelan ecoaram o seu compromisso com a causa abolicionista:

A longa permanência desses negros a bordo do *Crescent*, o tratamento a que foram submetidos e a sua contínua comunicação com homens livres despertou-lhes o desejo natural pela liberdade. O contraste entre o passado e as condições atuais durante aquele período fez com que chegassem a uma estimativa apropriada do grande benefício ora em jogo, e não exagero quando digo que a ansiedade que demonstram é tão grande quanto verdadeira. A apatia já não é um traço do caráter desses africanos, e a conscientização de que são tratados como homens despertou suas aptidões mais elevadas, tornaram-se mais diligentes, sua conduta de um modo geral é boa, e demonstram abertamente seu orgulho diante da ideia de que são ingleses<sup>20</sup>.

O senhor de José e Francisco, depois de ter sucedido provar o seu direito em relação aos dois africanos, foi reembolsado pelo governo de Sua Majestade Britânica.<sup>21</sup>

Um dos africanos que apelara por José pode ter sido André, ele próprio reivindicado pelo seu senhor desde 1840, depois de fugir, ter se engajado como tripulante no navio negreiro *Maria Carlota*, e ter ficado a bordo do *Crescent* após a captura deste pelo cruzeiro britânico *Grecian* em 1839 e sua posterior condenação. Atuando como intérprete, André tornou-se o braço direito do Comandante Donnelan e também não foi devolvido. O senhor de André, Antônio José Gomes Moreira, e o senhor de Jacob, outro tripulante do *Maria Carlota*, Vicente Thomas dos Santos, foram indenizados pelo governo britânico pela perda dos seus escravos, depois de longas discussões diplomáticas em meados da década de 1840. Neste caso, a opinião de Lord Aberdeen era que o direito de propriedade dos senhores limitava-se ao território brasileiro, e que o *Crescent* não se encontrava na jurisdição dos

<sup>20</sup> Donnelan para Hamilton, 6/8/1842, copiado em FO 84/1433.

<sup>21</sup> Memorando ‘Observations on the precedents given in the papers respecting the reception of fugitive slaves on board ships of war.’ FO 84/1431; *Brasil Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros apresentado pelo Ministro e Secretário de Estado Ernesto Ferreira França*. (Rio de Janeiro: Typ. Laemmert, 1845), pp. 25-6.

proprietários, mas os procuradores da Coroa britânica discordaram<sup>22</sup>.

Depois que o tratado anglo-brasileiro expirou em março de 1845, nenhum novo acordo foi alcançado, apesar de anos de negociação. O governo brasileiro ficou aliviado por livrar-se da malquista comissão mista e do direito legal concedido aos oficiais navais britânicos e funcionários diplomáticos de interferir nos assuntos do tráfico de escravos. Entretanto, com a aprovação do Ato Aberdeen os britânicos adotaram unilateralmente o direito de revistar navios brasileiros suspeitos e capturá-los, levá-los a julgamento nos tribunais do Vice-Almirantado e tratá-los como piratas. A tensão no Brasil aumentou, bem como a ousadia dos traficantes de escravos: a importação de escravos aumentou vertiginosamente para 50.000 escravos por ano.

As ações britânicas na costa brasileira deram origem a vários incidentes. Um deles aconteceu no Maranhão em janeiro de 1846. Uma escuna não identificada, capturada ao largo do Cabo Lopes pelo cruzeiro britânico Alert e com destino a Demerara atracou no porto do Maranhão em virtude de uma emergência com 57 africanos a bordo. À exceção de um, todos os africanos a bordo foram roubados da escuna por indivíduos disfarçados em uniformes militares durante uma ausência do comandante britânico do navio apreensor. Seguiu-se uma longa negociação diplomática entre a missão diplomática britânica no Rio e o ministro brasileiro dos negócios estrangeiros para fazer com que as autoridades locais investigassem o caso. O incidente colocou em questão o problema de quem teria autoridade sobre navios negreiros capturados em águas brasileiras e chegou ao Conselho de Estado. O Conselho houve por bem evitar um confronto aberto com a Grã-Bretanha: ao invés de ordenar a aplicação da lei brasileira de proibição do tráfico e autorizar oficiais locais a interceptar qualquer navio negreiro adentrando portos brasileiros, independentemente do seu estado de presa britânica, os conselheiros ordenaram que as autoridades locais fizessem vista grossa e não molestassem as presas britânicas<sup>23</sup>. Um rapaz africano foi resgatado pela polícia maranhense e enviado para o Rio de Janeiro aos cuidados da missão britânica; Palmerston instruiu o cônsul britânico no Maranhão para que todos os africanos resgatados fossem enviados às colônias britânicas, onde, como ele havia declarado anos atrás a respeito de um caso semelhante, “eles teriam certeza de que, por lei, continuariam livres”<sup>24</sup>.

A essa altura a política britânica em relação aos africanos livres no Brasil abandonara completamente a ideia de compartilhar com o governo brasileiro a custódia dos africanos livres desembarcados no país e a supervisão do seu período de serviço obrigatório. O caso do navio Flor de Luanda deu aos britânicos a oportunidade de demonstrar o tratamento que, na sua avaliação, os africanos livres mereciam. Capturado ao largo das Ilhas Maricá, na costa do Rio de Janeiro, quando desembarcava sua carga de aproximadamente 300 escravos em abril de 1838, o Flor de Luanda foi levado diante da comissão mista no Rio, mas não sofreu

---

<sup>22</sup> Memorando ‘Observations,’ FO 84/1431; Hamilton para Aberdeen, 19/10/1843; Aberdeen para Hamilton, 27/2/1844; e Hamilton para Aberdeen, 12/3/1844, reproduzidos em FO 84/1433.

<sup>23</sup> Hudson para Palmerston, 4/9/1846, FO 84/633; Hudson para Palmerston, 11/8/1846, FO 84/633; Hudson para Palmerston, 13/2/1847, FO 84/678; Palmerston para Hudson, 19/4/1847, FO 84/677; Hudson para Palmerston, 24/6/1847, FO 84/678.

<sup>24</sup> Palmerston para Hudson, 20/9/1847, FO 84/677; Palmerston para Ouseley, 21/7/1841, FO 84/365.

condenação. Supostamente português, não poderia ser julgado pela comissão anglo-brasileira; as negociações sobre seu destino envolveram os oficiais britânicos no Brasil, o cônsul português e o Ministro das Relações Exteriores brasileiro e arrastaram-se durante meses, enquanto as condições a bordo do navio apreendido pioravam. O encarregado britânico, Ouseley, preocupado com o bem-estar dos africanos e as despesas de manutenção contraídas pelos tripulantes do navio apreensor, decidiu ao final de 1838, colocá-los como aprendizes na Santa Casa de Misericórdia e “com respeitáveis súditos britânicos residentes no Rio”. As condições eram que os africanos fossem “empregados por eles, recebessem treinamento sobre algum ofício ou trabalho manual, fossem vestidos, alimentados e considerados como aprendizes durante o período de 7 anos, e sempre sujeitos a devolução”<sup>25</sup>. Após oito anos, em 1846, os africanos livres sobreviventes do Flor de Luanda receberam suas certidões de emancipação definitiva das mãos dos membros da missão britânica, que aproveitaram a ocasião para transmitir um exemplo do tratamento que, segundo eles, os africanos livres mereciam.

Dos 85 africanos livres confiados à Santa Casa em 1838, 71 sobreviveram para receber suas certidões do cônsul britânico no Rio, Robert Hesketh, quando completaram o tempo de serviço obrigatório. Em uma cerimônia que sem dúvida causou impacto entre todos aqueles que trabalhavam na Santa Casa e cuja notícia deve ter alcançado os escravos e africanos livres da cidade, dois oficiais britânicos apresentaram-se diante dos africanos livres do Flor de Luanda reunidos especialmente para a ocasião e fizeram a entrega das certidões, declarando a cada indivíduo que ele ou ela era livre e deveria, no futuro, ganhar o sustento pelo seu próprio trabalho. Hesketh recebera instruções para oferecer transporte àqueles que estivessem dispostos a “tornar-se criado ou trabalhador livre nas colônias britânicas do Caribe”, e acrescentou que essas pessoas “seriam tratadas e protegidas como súditos britânicos”. Os oficiais britânicos fizeram questão de ressaltar que aqueles que escolhessem permanecer “já não contariam com o governo britânico para proteção ou emprego”. Tal declaração, insistindo no fato de que a proteção oferecida pela missão aos africanos durante aqueles anos findaria, tinha como intenção esclarecer os termos da oferta e “deixá-los exercer livremente seu julgamento a respeito de escolha tão importante”<sup>26</sup>.

Da mesma forma, os 34 africanos livres sobreviventes confiados a empregadores privados receberam suas certidões de emancipação e tiveram de escolher entre permanecer no Brasil ou partir para o Caribe. No total, 20 dos 71 que serviam à Santa Casa e nove dos 34 que estiveram a serviço de empregadores privados escolheram o transporte gratuito para o Caribe: um total de 17 homens e 11 mulheres, que levariam com eles sete de suas crianças. Os 77 africanos livres que escolheram ficar demonstraram sua intenção de continuar trabalhando onde estavam, agora como pessoas livres. Dois dos africanos livres confiados à Santa Casa não puderam receber seus certificados juntamente com os outros: três mulheres estavam doentes demais para comparecer diante do cônsul Hesketh e um homem estava cumprindo pena de 10 anos por assassinato. O que poderia ter influenciado a escolha de

<sup>25</sup> Ouseley para Palmerston, 16/4/1839, FO 84/285.

<sup>26</sup> Hesketh e Morgan para Hudson, 1/11/1846, anexada a Hudson para Palmerston, 15/12/1846, FO 84/634.

permanecer no Brasil ou ir para uma colônia britânica? Aproximadamente dois em cada sete africanos do Flor de Luanda aceitaram a oferta dos britânicos. A explicação para a decisão de partir pode estar nas relações familiares. Uma em cada três mulheres e um em cada quatro homens escolheram partir. Todas as mulheres que tinham filhos optaram pela emigração para o Caribe britânico<sup>27</sup>.

Os africanos livres do Flor de Luanda tinham sido deliberadamente colocados a serviço de indivíduos que pudessem ser responsabilizados diante da missão britânica ou que merecessem a confiança britânica. A experiência de trabalho dos africanos livres do Flor de Luanda não parece ter sido, entretanto, muito diferente daquela vivida pelos outros africanos livres no Rio de Janeiro. As diferenças reais quanto ao serviço obrigatório dos africanos livres do Flor de Luanda foram a fixação de um período mais curto de serviço do que o determinado para os outros; o monitoramento rigoroso para prevenir abusos no seu tratamento, principalmente para coibir sua reescravização; e a efetiva aplicação do limite do tempo de serviço. Embora o trabalho prestado durante o que os britânicos chamavam de aprendizado não tenha sido diferente daquele realizado pelos escravos, os britânicos fizeram questão de enfatizar que o seu compromisso com a mão de obra dos africanos livres era diferente daquele do governo brasileiro: garantiram um pagamento retroativo de salários pelo tesouro britânico. Cada africano recebeu dos membros da missão britânica 12 mil réis para cada um dos oito anos em que estivera empregado na Santa Casa ou com os concessionários<sup>28</sup>. A decisão de pagar retroativamente aos africanos livres do Flor de Luanda os valores pagos como aluguel pelos concessionários dos seus serviços e arrecadados ao longo dos anos para cobrir os custos de sua manutenção não fazia parte do arranjo desde o início; ela foi tomada por Hudson, o encarregado da missão britânica no Rio, em consulta a Palmerston e ao Tesouro britânico, a fim de enfatizar a diferença entre a maneira britânica de tratar os africanos livres e aquela empregada pelo governo brasileiro<sup>29</sup>.

O relato de Hudson para o Ministro das Relações Exteriores brasileiro demonstrou a lição que o caso do Flor de Luanda devia transmitir ao governo brasileiro em relação ao tratamento dos africanos livres:

Vossa Excelência apreciará saber que os relatórios dirigidos a esta missão, em várias datas, em relação à conduta dos africanos do Flor de Luanda têm sido extremamente satisfatórios, e que as expressões de contentamento da parte deles é [sic] o testemunho mais forte que poderia ser oferecido pelo bom tratamento recebido no Brasil, e pelos resultados positivos, e pela viabilidade de capacitar o

<sup>27</sup> Estudos dos padrões de emigração entre libertos do sul dos Estados Unidos para a Libéria demonstraram que os laços familiares influenciaram decisivamente as escolhas de ficar ou começar vida nova em outro lugar. Eric Burin, *Slavery and the Peculiar Solution: A History of the American Colonization Society* (Gainesville: University Press of Florida, 2005).

<sup>28</sup> Hudson para Palmerston, 10/7/1847, FO 84/678.

<sup>29</sup> Hudson explicou que desde a crítica feita por Lorde Aberdeen em 1841 a respeito da administração dos fundos recolhidos como salários de africanos livres, ele tinha dito aos africanos do Flor de Luanda que o governo britânico pagaria seus salários ao fim do período de serviço obrigatório. Ao apresentar o problema a Palmerston em 1846, ele argumentou que seria uma contradição não fazê-lo. Hudson para Palmerston, 3/10/1846, FO 84/634; Palmerston para Hudson, 23/11/1846, FO 84/634; Palmerston para Hudson, 10/2/1847, FO 84/677.

africano inculto e despreparado através de apropriado treinamento para aquela condição livre na qual ele posteriormente torna-se um membro útil do Estado que o adota como cidadão<sup>30</sup>.

Para o britânico, o aprendizado permanecia um período de transição durante o qual “o africano inculto e despreparado” era preparado para a liberdade. A associação entre liberdade e cidadania era um sinal dos novos tempos e sua extensão aos africanos livres do Brasil é prova da maneira pela qual a experiência com a abolição da escravidão nas colônias britânicas do Caribe, ocorrida em 1834, influenciou a política diplomática do Foreign Office em relação à escravidão e à emancipação fora do território britânico<sup>31</sup>. A mensagem que os britânicos queriam transmitir para a administração dos africanos livres no Brasil era que uma vez cumprido o tempo, eles deviam ser cidadãos dos locais onde haviam se fixado. Já para os africanos livres, era a da injustiça do domínio sob o qual viviam; por isso apresentaram-nos uma ideia alternativa de liberdade e talvez mesmo uma rota de fuga.

O navio fretado pelo agente de emigração britânico no Rio de Janeiro, o *Despatch*, zarpou do Rio de Janeiro com destino a Trinidad no dia 4 de dezembro de 1846. Transportava, no total, 52 pessoas: os 28 africanos livres do *Flor de Luanda*, sete filhos deles, 14 outros africanos que tinham servido a bordo do *Crescent*, e três filhos deles<sup>32</sup>. No grupo dos que partiram para o Caribe estavam José e Francisco, do *Dois de Fevereiro*, André e Jacob, do *Maria Carlota*, e cinco africanos do *Anna*, navio capturado em agosto de 1841. A viagem, com duração de 60 dias, foi tumultuada: depois de 44 dias em alto-mar, o *Despatch* atracou em Pernambuco com vazamentos no casco e sem provisões, uma situação que não deixou de preocupar tanto o mestre quanto o cônsul britânico, para quem “a necessidade de remover do porto rapidamente o navio em tais circunstâncias era óbvia”. O cônsul sentenciou que o mestre e a tripulação eram “bêbados” e “desligados”, tendo zarpado para Trinidad em 29 de janeiro sem os papéis do navio. Os africanos, nesse episódio, teriam estado “agitados e confusos”<sup>33</sup>.

A experiência dos africanos livres depois da chegada do *Despatch* a Trinidad em fevereiro ou março de 1846, ainda não foi investigada. O governador de Trinidad recebeu instruções do Brasil listando as ocupações e explicando que os africanos do *Flor de Luanda* já haviam servido durante oito anos sob custódia da missão britânica no Rio. O governador foi aconselhado a não perdê-los de vista, uma vez que o governo devia a cada um deles o equivalente a 96 mil-réis brasileiros pelos anos de serviço<sup>34</sup>. Não fica claro, pela correspondência trocada entre o governador de Trinidad, Lord Harris, e o Colonial Office se os africanos foram obrigados a servir contratos adicionais de um ano nas fazendas de açúcar,

<sup>30</sup> Hudson para Ministro de Estrangeiros, 15/12/1846, FO 84/634.

<sup>31</sup> Para a ligação entre abolição e cidadania plena, ver Thomas C. Holt, “A essência do contrato. A articulação entre raça, gênero sexual e economia política no programa britânico de emancipação, 1838-1866”. In: Cooper, Frederick, Holt, Thomas e Scott, Rebecca, *Além da escravidão. Investigações sobre raça, trabalho e cidadania em sociedades pós-emancipação*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

<sup>32</sup> Hudson para Palmerston, 15/12/1846, FO 84/634.

<sup>33</sup> Cowper para Hudson, 1/2/1847, FO 84/678, anexa a Hudson para Palmerston, 16/3/1847, FO 84/678.

<sup>34</sup> Hudson para F. Hamilton, 28/11/1846, FO 84/634, anexa a Hudson para Palmerston, 15/12/1846, FO 84/634.

como acontecia com os africanos resgatados do tráfico naqueles anos ou se tiveram permissão para estabelecer-se como um grupo independente logo ao chegar<sup>35</sup>.

No total, o ramo brasileiro do esquema de recrutamento de africanos pode ter desviado para as colônias britânicas no Caribe mais de 10.000 africanos cujo destino era o Brasil. O tráfico de escravos para o Brasil alcançava o seu auge com dezenas de milhares de escravos desembarcados por ano, mas a captura de tantos navios negreiros e o desvio dos africanos para as colônias britânicas não passaram despercebidos no Brasil. Em 1844, uma nota dirigida pelo Ministro das Relações Exteriores do Brasil ao encarregado britânico Hamilton Hamilton arrolava, entre as provas de que o governo britânico tinha descumprido o tratado de abolição do tráfico, a queixa de que os britânicos levavam para os tribunais do Vice-Almirantado navios que deveriam ter sido julgados pela comissão mista e que assumiam o domínio sobre os africanos recapturados, aplicando unilateralmente artigos não ratificados do acordo bilateral<sup>36</sup>. O relatório apresentado pelo Ministro das Relações Exteriores do Brasil à Câmara em 1850 deu aos brasileiros, pela primeira vez, uma ideia quantificada do impacto britânico sobre o tráfico de escravos: somente entre 1845 e 1847, 144 navios haviam sido tomados pelos britânicos; ao todo, transportavam 8.701 africanos escravizados<sup>37</sup>. Ainda que rejeitassem a presença dos africanos livres no país, os brasileiros certamente não viam com bons olhos a ideia de fornecer mão de obra gratuita às colônias britânicas do Caribe através do seu tráfico de escravos<sup>38</sup>. Havia, porém, outros motivos sérios para preocupação com as atitudes britânicas em nome dos africanos resgatados do tráfico, e tais motivos tornam-se nítidos se analisarmos a composição do último grupo de emigrantes africanos despachado do Rio a bordo do *Salonica* em 1852.

### A ÚLTIMA VIAGEM E A REAÇÃO DO BRASIL AO RECRUTAMENTO BRITÂNICO DE EMIGRANTES AFRICANOS

Depois de cumprir obrigações no rio da Prata, parte do esquadrão sul-americano da Marinha Real retomou as atividades contra o tráfico de escravos na costa brasileira. Desta vez, o Almirantado tinha ordens do Foreign Office para perseguir navios suspeitos de envolvimento no tráfico de escravos onde quer que eles estivessem, na costa ou dentro dos

<sup>35</sup> Para uma discussão da experiência dos africanos livres em Trinidad, ver Adderley, 'New Negroes from Africa.' A correspondência entre Lord Harris e o Colonial Office consultada no Arquivo Nacional da Grã-Bretanha não tem informação detalhada sobre esse grupo em particular.

<sup>36</sup> Nota de 11 de janeiro de 1844, dirigida ao Sr. Hamilton Hamilton por S. Excia. o Sr. Paulino José Soares de Souza, reproduzida em Agostinho Marques de Perdigão Malheiro, *A Escravidão no Brasil: Ensaio Histórico-Jurídico-Social*, 2 vols., vol. 2 (São Paulo: Edições Cultura, 1944; 1ª ed. 1866), p. 189. A questão também foi levantada no Conselho de Estado 'Consulta de 20 de setembro de 1845 - Extinção, por termo, do compromisso bilateral que instituía as comissões mistas; resposta à nota do ministro britânico,' in *Consultas da Seção dos Negócios Estrangeiros* (Brasília: Câmara dos Deputados, 1978), pp. 432-448.

<sup>37</sup> Brasil. Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros Apresentado pelo Ministro e Secretário de Estado Paulino José Soares de Souza (Rio de Janeiro, Typ. Imperial e Constitucional de Villeneuve, 1850), anexos 146 and 147.

<sup>38</sup> A transferência de navios negreiros brasileiros com seus carregamentos para as colônias britânicas foi duramente criticada na imprensa, que acusava os britânicos de hipocrisia. Ver 'A Pirataria Inglesa,' *Correio da Tarde*, 16/1/1850, anexa a Hudson para Palmerston, 20/2/1850, FO 84/802.



portos, e tratá-los como piratas. Em 1850 e 1851, houve uma série de incidentes em que cruzadores britânicos adentravam águas brasileiras e algumas vezes entravam em choque com autoridades locais<sup>39</sup>. O governo brasileiro conseguiu angariar apoio para a nova legislação e medidas repressivas eficientes contra o tráfico de escravos. A lei, conhecida como Eusébio de Queirós, aprovada em setembro de 1850, prometia processar traficantes de escravos, capitães, membros da tripulação e todos aqueles envolvidos na atividade de equipar navios e desembarcar escravos ilegalmente. Os casos deveriam ser levados à Auditoria da Marinha, com recurso apenas ao Conselho de Estado; os escravos encontrados a bordo de navios negreiros capturados, ou na costa logo depois do desembarque, deveriam ser emancipados e permanecer sob custódia do governo brasileiro<sup>40</sup>. Inúmeras capturas foram feitas pelos navios brasileiros envolvidos na repressão do tráfico em 1850 e 1851, mas para o encarregado britânico no Rio, James Hudson, o governo brasileiro precisava ser pressionado para agir mais severamente contra os traficantes de escravos, que tinham transferido suas operações da costa do Rio de Janeiro e da província de São Paulo para a Bahia e Santa Catarina.

Em meados de 1851, essa pressão veio na forma de uma nova investida contra o tráfico nas águas territoriais brasileiras, porém desta vez direcionada contra o tráfico costeiro, uma atividade que os brasileiros acreditavam estar imune à interferência britânica. Após receber notícias do desembarque de 400 escravos pelo *Sylphide* em Alagoas em julho, e do plano dos traficantes de escravos para despachar os escravos para o sul, o cruzeiro britânico *Sharpshooter* interceptou o *Piratinim*, que partira da Bahia rumo a São Sebastião, São Paulo, com 102 escravos a bordo; eles tinham sido liberados pelos funcionários da polícia da Bahia e recebido passaportes. O protesto na Câmara dos Deputados e na imprensa foi proporcional ao medo de que essas medidas pudessem se repetir<sup>41</sup>. Os comerciantes de escravos e todos aqueles que apoiavam o comércio brasileiro, legal ou ilegal, tinham se adaptado à interceptação e apreensão de navios durante a travessia atlântica. Entretanto, assim que os escravos tivessem desembarcado no Brasil, tornara-se costumeiro que as autoridades fizessem vista grossa aos sinais de sua recente importação e os considerassem propriedade legal. A nova medida brasileira para reprimir o tráfico de escravos tinha visado pontualmente alguns desembarques recentes, mas não desafiava o tráfico costeiro de escravos, feito junto do transporte de cabotagem<sup>42</sup>. Nas rotas regulares de comércio ligando os principais portos brasileiros, africanos recentemente importados passavam como escravos legais, sem interpelação da polícia ou outras autoridades encarregadas da aplicação das leis de 1831 ou de 1850.

<sup>39</sup> Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade*, pp. 296-363.

<sup>40</sup> Brasil 'Lei n. 581 de 4 de setembro de 1850 – Abolição do Tráfico de Escravos,' *Coleção de Leis do Império do Brasil*, 1850, Tomo XI, parte 1a. (Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1851), pp. 267-261.

<sup>41</sup> Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade*, p. 355.

<sup>42</sup> Ver, por exemplo, a apreensão de escravos na Marambaia em fevereiro de 1851. 'Resolução de 30 de junho de 1851 – Sobre o processo da apreensão de 199 africanos boçais na Ilha de Marambaia sendo confirmada em parte a sentença do Auditor de Marinha.' In José Próspero Jehovah da Silva Carotá (Org.). *Imperiais Resoluções Tomadas sobre Consultas da Seção de Justiça do Conselho de Estado* (Rio de Janeiro: Garnier, 1884), pp. 273-79.

O comandante e a tripulação do Shapshooter, responsáveis pela captura do Piratinim, transferiram os homens e mulheres para o Crescent e descobriram que entre esses escravos havia 63 africanos adultos e três crianças, além de 27 crioulos e nove homens africanos que pertenciam à tripulação do barco capturado. Os captores consideraram que o Piratinim não estava em condições de seguir viagem para Santa Helena e ordenaram a sua destruição. O interrogatório dos africanos mostrou que eles haviam passado algum tempo na Bahia como escravos (entre quatro meses e 30 anos) antes de ser embarcados para o sul e que o conhecimento deles da língua portuguesa era proporcional ao tempo de estadia no Brasil. Apenas cinco dos africanos não entendiam português<sup>43</sup>. O suposto proprietário dos escravos a bordo do Piratinim seguiu as vias diplomáticas usuais para reclamar sua propriedade, com o apoio do Ministro das Relações Exteriores brasileiro, Paulino José Soares de Souza, que considerou o incidente uma interferência indevida e ilegal sobre o tráfico costeiro brasileiro e solicitou a entrega dos escravos e a reparação das perdas com base no valor da embarcação e sua carga<sup>44</sup>. Palmerston negou aos brasileiros qualquer direito. O fato de que os africanos apreendidos muito provavelmente não pertencessem ao carregamento recém-desembarcado do Sylphide nunca foi mencionado na correspondência; para todos os efeitos, o carregamento do Piratinim foi considerado como sendo composto de 75 africanos recentemente importados, 27 crioulos e um africano que tinha sido importado havia 30 anos, ou seja, durante o período do tráfico legal. Nenhum deveria ser devolvido. Para Palmerston,

a presença de tais africanos recém-importados a bordo sujeitou o navio a ser condenado como empregado no tráfico de escravos, e [destinou] os crioulos que faziam parte do carregamento do navio a ser consignados à Coroa britânica e, em consequência disso, a ter direito à liberdade; devem portanto ser enviados para uma colônia britânica onde poderão gozar tal liberdade em segurança<sup>45</sup>.

Palmerston admitiu que os fundamentos para a liberdade, no caso dos africanos “recentemente importados”, era a lei de 1831, “pela cláusula segundo a qual todos os negros trazidos para o Brasil depois daquela data eram declarados livres *ipso facto*”. Ele tentava demonstrar que as ações britânicas eram justificadas pelo fracasso do governo brasileiro em fazer vigorar suas próprias leis e cumprir os compromissos do acordo bilateral, e completou: “seria impossível para o governo de Sua Majestade ordenar que pessoas com direito à liberdade, e que, de alguma maneira encontram-se sob o poder dos oficiais da Coroa britânica, fossem entregues a fim de serem consignadas à escravidão”. Foram emitidas instruções para que os escravos do Piratinim fossem levados a uma colônia britânica, mas os crioulos que “positivamente preferissem permanecer no Brasil” tiveram permissão para escolher. Não está claro se esse caso foi julgado pelos procuradores da Coroa britânica, mas o

<sup>43</sup> Hesketh para Hudson, 1/8/1851, anexo a Hudson para Palmerston, 14/8/1851, FO 84/846. O comandante Bradley e J. Elliott, cirurgião do Crescent, consideravam todos “africanos livres”, uma vez recebidos a bordo do navio, independentemente de suas origens.

<sup>44</sup> Paulino José Soares de Souza para Hudson, 6/8/1851, reproduzido no Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros Apresentado pelo Ministro e Secretário de Estado Paulino José Soares de Souza [in 1851] (Rio de Janeiro: Typographia Laemmert, 1852), Apêndice A.

<sup>45</sup> Palmerston para Hudson, 17/10/1851, reproduzido em FO 84/1433.

procedimento foi aprovado posteriormente pelo Supremo Tribunal do Almirantado na Inglaterra; quando o caso do Piratinim foi julgado perante aquele tribunal, em 1852, o navio foi condenado, os escravos consignados à Coroa e as recompensas foram pagas aos captores. Quando o caso foi considerado pela Comissão Mista Anglo-Brasileira de Reparações, estabelecida em junho de 1858, outra vez não se reconheceu nenhum direito dos proprietários brasileiros do navio capturado e sua carga de escravos. Ainda que a apreensão de embarcação costeira não estivesse prevista na legislação de abolição do tráfico, a captura dos escravos crioulos que estavam sendo transportados de um lugar para outro e a libertação dos membros escravos da tripulação tornaram-se resultados aceitos das ações navais britânicas<sup>46</sup>. Os procedimentos, desconsiderando direitos de propriedade em favor da liberdade, claramente divergiam daqueles tomados alguns anos antes, nos casos de José, Francisco, André e Jacob, por exemplo, quando os direitos de propriedade foram reconhecidos e reparados.

Alguns meses antes, em dezembro de 1850, cruzadores britânicos tinham apreendido uma pequena escuna, a Americana, sem papéis de bordo nem bandeira, ao largo de São João da Barra, na província do Rio de Janeiro. Descobriu-se, mais tarde, que o navio “havia sido tomado por um grupo de onze negros, dez dos quais homens e uma mulher, com a intenção de levá-lo de volta para a África”<sup>47</sup>. Foram então interceptados pelos britânicos e levados, como “africanos livres”, para o Crescent. Os supostos senhores dos fugitivos reclamaram sua propriedade e o dono do navio também solicitou compensação pela perda da embarcação, porém tais reivindicações não foram atendidas no Supremo Tribunal do Almirantado em Londres, em 1852, ou na Comissão Mista de Reparações. Segundo os britânicos, todas as pessoas encontradas a bordo, com exceção de uma, haviam sido importadas para o Brasil em violação ao tratado de 1826, e por essa razão foram libertadas e mantidas a bordo do Crescent para serem enviadas a uma colônia britânica. O interessante é que a liberdade adquirida ao fugirem e o desejo de concretizá-la retornando para a África não foram reconhecidos como legítimos. Estavam a bordo do Crescent quando os africanos e os crioulos do Piratinim chegaram.

Ao mesmo tempo que o Sharpshooter capturou o Piratinim, o Locust e o Plumper visaram bases de tráfico de escravos no litoral de Santa Catarina e também capturaram vários navios envolvidos no tráfico costeiro. Um deles era o brigue Novo Mello, capturado na baía sul da Ilha de Santa Catarina em 28 de julho de 1851. O navio deixara o Rio de Janeiro a caminho da capital da província, Desterro, com uma carga de farinha, tecidos, velas de cera, tabaco, equipamento para engenho de açúcar, uma colmeia e plantas para a nova colônia alemã de Blumenau, além de vários passageiros. Foi abordado, revistado, apreendido e mandado a julgamento em Santa Helena, para o desalento do dono e senhor do navio, dos

---

<sup>46</sup> Correspondence respecting Anglo-Brazilian Claims, 1867-75. Confidential. Printed for the use of the Foreign Office in August 1875. FO 420/25, pp. 57-58; sobre a Comissão Mista de Reclamações ver Alan Manchester. *British Preëminence in Brazil: Its Rise and Decline*. (Chapel Hill: University of North Carolina Press, 1933), pp. 254-284.

<sup>47</sup> FO 420/25, pp. 55-56; Arquivo Histórico do Itamaraty (Rio de Janeiro). Parte III-33, lata 1 maço 5 (Escuna Americana).

negociantes de Desterro, proprietários da carga e das autoridades locais. O Comandante Curtis, do *Locust*, justificou suas ações dizendo que os documentos do navio não estavam conforme ordenava a lei Eusébio de Queirós, mas admitiu que não havia sinal de participação no tráfico de escravos<sup>48</sup>. Entretanto, o caso encaixa-se esta história porque proporciona um registro surpreendente da prática de recrutamento da Marinha Real, além de uma janela para as escolhas feitas pelos africanos apanhados no esquema de recrutamento.

O Novo Mello tinha sete escravos entre os membros da sua tripulação. Eles foram retidos a bordo do *Locust*, enquanto o mestre e os passageiros foram liberados. Mais tarde contaram à polícia que o Comandante Curtis tinha oferecido transporte para Santa Helena e liberdade, mas eles se recusaram a ir e foram liberados. Um deles explicou que “embora o comandante promettesse que seriam libertados, o piloto dissera que seriam vendidos”<sup>49</sup>. Caetano, marinheiro africano do navio *Penha*, apreendido pouco antes, também recebeu a oferta de liberdade, mas o comandante Curtis recusou-se a deixá-lo ir com os outros, ameaçando colocá-lo “a ferros” caso quisesse partir. Caetano permaneceu a bordo do *Locust* durante mais alguns dias e testemunhou a busca por africanos recém-importados e pelas bases do tráfico de escravos na costa catarinense. O comandante Curtis pediu-lhe que não fugisse e ajudasse o piloto Manoel Americano nas buscas, oferecendo-lhe dez 'patações' por mês e sua liberdade como pagamento. Um 'patação' era um moeda de prata equivalente a 960 réis, que, se comparada com os salários dos escravos que se empregavam nas ruas do Rio, podia ser uma oferta tentadora. Entretanto, no litoral Caetano encontrou alguém que ele conhecia e que poderia levá-lo de volta ao seu senhor em Desterro, e abandonou a tripulação do *Locust*<sup>50</sup>. Das suas atividades anti-tráfico o *Locust* transferiu para o *Crescent* um homem de nome Joaquim Manoel, registrado como tendo “buscado proteção a bordo do H. M. S. *Locust*”<sup>51</sup>. Não fica claro se ele veio de Santa Catarina, mas pode ter sido o piloto, a quem Caetano chamava de Manoel Americano, identificado como vivendo em Ganchos, na costa de Santa Catarina e que parecia agir como intermediário no cruzador britânico. É possível que tivesse sido membro da tripulação de navios baleeiros que visitavam a costa sul do Brasil e esse fato pode ter-lhe rendido o apelido de “Americano” e a habilidade de comunicar-se com as tripulações britânicas e escravos que falavam português. Pode ter sido ele o responsável por desencorajar os escravos do Novo Mello a irem para o Caribe britânico. Pesquisa mais extensa poderia dizer se Joaquim Manoel era um recruta voluntário no esquema de emigração ou não.

No dia 5 de fevereiro de 1852, Henry Southern, o recém-designado encarregado britânico no Rio depois da partida de Hudson para Turim, informou a Lord Palmerston que

<sup>48</sup> Todo o caso é relatado, em muitos ofícios anexos, em Hudson para Palmerston, 13/9/1851, FO 84/847.

<sup>49</sup> Interrogatório de Luiz Congo, escravo de Antônio Machado de Faria e membro da tripulação do brigue-escuna *Novo Mello* pelas autoridades policiais em Desterro em 2 de agosto de 1851, anexo a João José Coutinho (Presidente da Província de Santa Catarina) para Paulino José Soares de Souza, 2/8/1851, anexo a Hudson para Palmerston, 13/9/1851, FO 84/847.

<sup>50</sup> Interrogatório de Caetano, escravo de Manoel Luiz da Silva Leal. 7/8/1851, anexo a João José Coutinho para Paulino Soares de Souza, 7/8/1851, anexo a Paulino para Hudson, 22/8/1851, FO 84/847.

<sup>51</sup> Southern para Palmerston, 5/2/1852, FO 84/878.

todos os africanos livres que estavam a bordo do Crescent tinham sido transferidos para o Salonica, que partira para Demerara no dia 2 de fevereiro. O relatório do comandante Bradley mostrava que o grupo era composto de 79 homens, 25 mulheres, sete meninos e cinco meninas. Southern, entretanto, fez uma distinção entre os emigrantes, e escreveu ao governador Barkly da Guiana recomendando-lhe cinco deles. Entre os “africanos capturados [que foram] liberados das embarcações envolvidas naquele tráfico ilegal”, ele aproveitou a ocasião para enviar a Demerara cinco africanos qualificados como “súditos britânicos”, para os quais solicitava tratamento privilegiado e proteção:

Esses pobres homens... escaparam do cativeiro injusto para o qual haviam sido sequestrados, em violação aos seus direitos de homens livres e súditos britânicos e [foram] recebidos a bordo dos navios de Sua Majestade neste porto, de onde, por ordem do Visconde Palmerston, são agora removidos [...]<sup>52</sup>.

A carta de Henry Southern continha os nomes dos africanos e as breves informações sobre as circunstâncias em que haviam conquistado a proteção britânica. O primeiro era um rapaz de 20 anos, da costa ocidental africana, de apelido “Tom Pepper”, que buscara refúgio a bordo do cruzeiro britânico Conflict em março de 1851, quando o navio estava ancorado perto de Morro de São Paulo, na Bahia, e fora mais tarde enviado para o Crescent. O cônsul britânico Hesketh, ao questioná-lo, concluiu que ele falava pouco português ou inglês, estivera no país por apenas sete meses e trabalhara numa propriedade próxima a Cachoeira, na Bahia<sup>53</sup>. O segundo da lista era Thomas Hadden, supostamente um nativo da Serra Leoa que havia sido sequestrado pelos portugueses em Gallinas e trazido para a Bahia, de onde foi revendido em 1850 para alguém que morava no Rio. Havia escapado do seu último senhor, mas nenhum detalhe foi fornecido sobre as circunstâncias em que acabara sendo enviado pelo cônsul Hesketh para o Crescent, em novembro de 1850. O terceiro africano considerado digno de proteção como cidadão britânico na lista de Henry Southern era “John, vulgo Joachim”, que declarara ser nativo da fortaleza britânica de Cape Coast, na costa do Ouro, onde frequentara a escola e havia trabalhado como criado dos governadores britânicos McLean e Hill. Ele então se engajara no cruzeiro britânico Penelope, mas quis permanecer em seu país quando o navio partiu para a Inglaterra e foi desembarcado no Pequeno Popó, na Costa da Mina, de onde foi sequestrado pelos portugueses, trazido para a Bahia e então vendido no Rio de Janeiro em 1851. Também escapou e procurou proteção a bordo do Plumper, e foi depois levado para o Crescent.<sup>54</sup> Não existem maiores detalhes sobre o quarto e o quinto africanos da lista, além do fato de que um era chamado “Friday” e tinha procurado proteção a bordo do Conflict, e o outro era aquele chamado Joaquim Manoel, simplesmente registrado como tendo procurado proteção a bordo do Locust; creio que pode ter vindo das buscas contra o tráfico de escravos no litoral de Santa Catarina.

Sob a descrição geral dada na correspondência do agente de emigração e repetida no

<sup>52</sup> Southern to Barkly, 31/1/1852, anexa a Southern para Palmerston, 5/2/1852, FO 84/878.

<sup>53</sup> Informação complementada por Hudson para Palmerston, 14/7/1851, reproduzida em FO 84/1433.

<sup>54</sup> Informação complementada por Southern para Palmerston, 18/12/1851, FO 84/847.

relatório dos Comissários de Terras Coloniais e Emigração (Colonial Land and Emigration Commissioners), o *Salonica* partiu rumo a Demerara com 116 “africanos livres” a bordo, cinco dos quais eram “africanos residentes”<sup>55</sup>. A correspondência do setor “tráfico de escravos” do Foreign Office, entretanto, nos dá uma visão mais nítida da composição desse grupo, que era tão heterogêneo em origem quanto na maneira em que haviam sido recrutados. O *Salonica* levaria os últimos africanos resgatados pelo esquadrão de repressão ao tráfico de escravos: os africanos fugitivos encontrados a bordo da escuna Americana, os africanos que haviam passado anos na Bahia e estavam sendo despachados para o Rio com vários escravos crioulos a bordo do Piratinim, os africanos membros da tripulação desse navio de cabotagem, e cinco outros africanos que tinham sido recebidos a bordo do Crescent, seja em busca de proteção britânica ou capturados individualmente durante as atividades de repressão ao tráfico. Talvez nenhum dos que embarcaram no *Salonica* a caminho de Demerara tenha vindo diretamente de navios negreiros da travessia atlântica. Foram emancipados sem indenização a seus proprietários porque os britânicos não reconheciam propriedade legítima sobre eles.

A composição do grupo de emigrantes que deixou o Rio de Janeiro no *Salonica* mostra claramente como os agentes britânicos no Brasil, sob as ordens do Foreign Office, tinham expandido a definição de “africanos livres” ao longo dos anos, de uma que considerava somente africanos resgatados dos navios negreiros julgados pela comissão mista sob os regulamentos do tratado anglo-brasileiro de 1826 (os quais, uma vez emancipados, ficavam sob a responsabilidade do governo brasileiro), para outra que incluía todos os africanos que tivessem direito à liberdade pelos princípios estabelecidos no tratado de 1826 e na lei de 1831 e viessem, por diferentes motivos, a merecer a proteção britânica. Esta mudança refletia o fracasso britânico na revisão dos acordos bilaterais e estava relacionada às mudanças nas políticas de repressão representadas pelo Ato Palmerston de 1839 e pelo Ato Aberdeen de 1845; era também unilateral e ignorava os princípios do direito internacional<sup>56</sup>. O significado imediato foi o aumento do número de protegidos em potencial: de alguns milhares de “africanos livres” a centenas de milhares de africanos mantidos em cativeiro ilegal, importados por contrabando depois da entrada em vigor do tratado e da lei de 1831.

O efeito potencial desta interpretação radical da legislação de abolição do tráfico era temido pelos senhores de escravos e governantes brasileiros<sup>57</sup>. Mais do que o transporte de trabalhadores em benefício próprio para as colônias caribenhas, ou a rota de escape fornecida aos poucos fugitivos pelo esquema de recrutamento, o desafio à legitimidade da propriedade escrava é que foi abordado como a maior preocupação quando a apreensão do Piratinim foi debatida na Câmara de Deputados no Rio<sup>58</sup>. O deputado paulista Rodrigues dos

---

<sup>55</sup> Colonial Land and Emigration Reports. BPP 1852/1853, v. 40 (65), appendix 17.

<sup>56</sup> Holger Lutz Kern. ‘Strategies of Legal Change: Great Britain, International Law, and the Abolition of the Transatlantic Slave Trade,’ *Journal of the History of International Law* 6 (2004), pp. 233-258.

<sup>57</sup> Richard Graham, *Britain and the Onset of Modernization in Brazil, 1850-1914* (Cambridge: Cambridge University Press, 1968), pp. 160-186.

<sup>58</sup> Brasil. *Anais da Câmara dos Deputados* (doravante ACD), sessão de 26/7/1851, pp. 318-328.

Santos demonstrou indignação diante da apreensão do Piratinim e defendeu uma moção solicitando explicações do governo imperial; a fim de unir liberais e conservadores, ele estruturou seus argumentos em um discurso nacionalista e declarou que suas preocupações iam além da questão de direitos de propriedade. Nossa leitura dos debates oitocentistas sobre a escravidão deve ser complementada por aquilo que deixou de ser dito. Embora contemporâneos bem informados pudessem suprir as lacunas do que foi publicado nos jornais, temia-se que informação em demasia pudesse chegar a ouvidos indesejados. Por essa razão, Rodrigues dos Santos queria garantir que a captura do Piratinim fosse severamente repudiada em demonstração para a opinião pública brasileira de que o governo brasileiro não aprovava as ações britânicas e, deve-se acrescentar, também em demonstração de que o governo brasileiro não aceitava a interpretação britânica da legislação e não a adotaria durante a campanha contra o tráfico de escravos que estava em curso depois da aprovação da lei Eusébio de Queirós. Para o deputado, esse caso poderia ter consequências desastrosas:

O país deve acreditar que o cruzeiro inglês fez completa presa do barco e carga, que julgou o barco criminoso, e quaes são as consequências? As consequências serão que se pode crer no país e esta crença pode penetrar numa parte da população cujo estado nos deve sempre interessar muito [*apoiados*]; pode-se crer que no país esta parte da população a que aludo, não se divide somente em duas classes, pode-se estabelecer como fato legal que além de escravos e libertos, há ainda uma classe de africanos que não são nem escravos nem libertos, mas que são livres; e desde que esta idéia se insinuar e for protegida por fatos semelhantes eu nem sei avaliar, nem posso definir quais serão os perigos por que pode o país passar. [*mais apoiados*] Sobejas são as complicações com que lutamos no estado atual da nossa população [*mais apoiados*], é mister que elas não sejam agravadas por atos do cruzeiro inglês que possam estabelecer a anarquia no país<sup>59</sup>.

Rodrigues dos Santos, que representava uma província em que despontavam os cafeicultores, ávidos compradores de africanos, fez uma boa síntese dos temores dos proprietários e de todos aqueles preocupados com a manutenção da ordem: o fracasso do governo brasileiro em declarar a ilegalidade da ação britânica e obrigar a restituição dos escravos provaria, aos olhos do que chamou de “população” (escravos e libertos), a falta de autoridade do governo e confirmaria o direito à emancipação dos africanos importados ilegalmente. Temia-se que os recentes acontecimentos, pela publicidade dada à defesa britânica dos africanos, agravassem a instabilidade social, que ele descrevia como “complicações no estado atual da nossa população”. Os outros membros da Câmara pareciam concordar com ele naquele ponto. Ele se referia, provavelmente, à instabilidade que ameaçara o Vale do Paraíba desde a descoberta de uma série de focos de um plano de revolta de escravos em 1848-49<sup>60</sup>. O deputado por São Paulo também se referiu a outros

<sup>59</sup> ACD, 26/7/1851, p. 319.

<sup>60</sup> Robert W. Slenes, “*Malungu, Ngoma Vem!*”: África Coberta e Descoberta do Brasil.” *Revista da USP* 12 (1991/1992), pp. 48-67; Sidney Chalhoub, *Visões da Liberdade: Uma História das Últimas Décadas da Escravidão na Corte* (São Paulo: Companhia das Letras, 1990), pp. 194-198; Jaime Rodrigues, *O Infame Comércio: Propostas e Experiências no Final do Tráfico de Africanos para o Brasil (1800-1850)* (Campinas:

fatos no Rio que provariam que os britânicos estavam tentando minar a estabilidade nacional brasileira, mas, infelizmente, guardou os detalhes para outra ocasião. Ele pode ter aludido às ações britânicas em nome dos africanos livres ou à proteção dada aos escravos fugitivos e seu despacho para as colônias britânicas. Entretanto, sua maior preocupação era, claramente, o impacto das atividades abolicionistas britânicas sobre os próprios escravos. Em uma ocasião recente, a polícia tinha se deparado com escravos que planejavam resistência e esperavam contar com apoio britânico para suas ações<sup>61</sup>.

Graças ao compromisso das autoridades brasileiras com a repressão do tráfico ilegal, ele foi quase extinto em 1853-1854. A correspondência trocada pelo Ministro da Justiça no Rio e os presidentes das províncias litorâneas atesta a aplicação da nova política de 1851 em diante. No início de 1853, as autoridades imperiais deram sinal claro de seu engajamento ordenando a apreensão de africanos recém-desembarcados no Bracuí (Angra dos Reis) que já haviam sido levados serra acima e foram encontrados entre os escravos de fazendas de café de fazendeiros do Vale do Paraíba. No ano seguinte, um novo decreto estabeleceu as penas para aqueles que fossem condenados por tráfico ilegal e ampliou a jurisdição dos Auditores da Marinha para as apreensões feitas logo após os desembarques<sup>62</sup>. O temor da apreensão de africanos recém-importados pode ter feito com que os preços dos escravos caísse em Pernambuco e Alagoas em julho de 1851, segundo relatórios de Christophers, o vice-cônsul britânico, enquanto, ao mesmo tempo, comerciantes envolvidos no tráfico interno de escravos entre Santa Catarina e Rio de Janeiro expressavam sua preferência por crioulos e africanos ladinos, dessa forma recusando africanos recém-importados que poderiam colocar cargas inteiras em risco de apreensão pelos cruzadores britânicos<sup>63</sup>. O mesmo temor de ter em sua propriedade um africano importado ilegalmente pode ter sido a causa da emancipação de Fernando, um dos africanos roubados no Maranhão, em 1846, da escuna que havia sido apreendida pelo cruzador Alert. Fernando foi entregue às autoridades da província ao cônsul britânico em São Luís em março de 1852, imediatamente enviado ao Rio de Janeiro e remetido ao Crescent apenas semanas depois da partida do Salónica para Demerara<sup>64</sup>. Infelizmente, o caso de Fernando era apenas um dentre um pequeno número de casos isolados, e os outros africanos da escuna apreendida pelo Alert foram mantidos como escravos e jamais recuperados. Permaneceria uma questão de disputa com agentes britânicos nas décadas de 1850 e 1860 o fato de que as autoridades brasileiras não desafiaram a legalidade da posse de africanos trazidos por contrabando depois que eles

---

Editora da UNICAMP/CECULT, 2000), pp. 60-62; Dale T. Graden, 'An Act 'Even of Public Security': Slave Resistance, Social Tensions, and the End of the International Slave Trade to Brazil, 1835-1856,' *Hispanic American Historical Review* 76, no. 2 (1996), pp. 249-282.

<sup>61</sup> Carlos Eugênio Líbano Soares e Flávio Gomes, 'Com um Pé sobre um Vulcão: Africanos Minas, Identidades e Repressão Anti-africana no Rio de Janeiro, 1830-1840', *Estudos Afro-Asiáticos*, 23:2 (2001), pp. 1-44.

<sup>62</sup> Martha Abreu, 'O Caso do Bracuí,' in *Resgate: Uma Janela para o Oitocentos*, ed. Hebe Mattos de Castro e Eduardo Schnoor (Rio de Janeiro: Topbooks, 1995), pp. 165-195; e decreto n. 731, 5/6/1854, reproduzido em Perdigão Malheiro, *A Escravidão no Brasil*, vol. 2, p. 185.

<sup>63</sup> Christophers para Hudson, 31/7/1851, FO 84/846; Rafael Scheffer, 'Tráfico Interprovincial e Comerciantes de Escravos em Desterro, 1849-1888,' Dissertação de Mestrado em História, Universidade Federal de Santa Catarina, 2006, p. 59.

<sup>64</sup> Southern para Malmesbury, 26/4/1852, FO 84/878.



tivessem saído das mãos dos traficantes.

## CONCLUSÃO

Os relatórios dos Comissários de Terras e Emigração de 1853 informavam que a emigração de africanos livres para as colônias “cessou agora com o tráfico de escravos do qual era uma consequência; alguns traficantes tendo sido capturados, e conseqüentemente poucos escravos enviados para as colônias caribenhas durante os últimos 12 meses”. O esquema de recrutamento de africanos perdeu a posição de fonte mais importante de imigrantes para as colônias britânicas do Caribe, mantida até o relatório anterior. O número calculado de imigrantes africanos para as colônias desde 1849 foi de 10.006<sup>65</sup>. As operações do Crescent no Rio cessaram no final de 1853.

O ramo brasileiro do esquema de recrutamento de africanos lança uma nova luz sobre as relações anglo-brasileiras nas décadas de 1840 e 1850, e sobre as tensões geradas pelas atividades britânicas de repressão, normalmente vistas apenas pelos ângulos diplomático e naval. Geralmente omitida nos registros dos debates públicos, a interferência britânica sobre os assuntos da escravidão no Brasil era, entretanto, muito clara e provocava ressentimento. Para os brasileiros, a decisão de colocar um fim ao tráfico significou evitar a ameaça da interferência naval e eventualmente também eliminar uma das principais razões para as tensões diplomáticas. Além disso, o fim do tráfico não deixaria oportunidade para o recrutamento ostensivo de africanos para serem enviados às colônias caribenhas e postos sob contrato, atividade vista como uma forma de interferência nos assuntos internos por ser uma ameaça em potencial à autoridade dos senhores sobre os escravos, durante um período já conturbado.

Do ponto de vista da campanha para abolir o tráfico de escravos no Atlântico, o esquema de recrutamento de africanos expõe a nova fase da política britânica em relação aos africanos recapturados e uma notável integração entre as ações da Marinha, do Foreign Office e do Colonial Office. As mudanças na interpretação jurídica dos direitos dos africanos livres fora do império britânico e o uso de meios extralegais para defender a sua liberdade serão assunto para pesquisas futuras.

Finalmente, a exposição desta migração do Brasil para as colônias britânicas do Caribe revela novas questões sobre as escolhas dos africanos atraídos voluntariamente para este fluxo e o seu impacto sobre as sociedades caribenhas. Os africanos livres do Flor de Luanda, os africanos (e também os crioulos) do Piratinim e os outros que haviam passado algum tempo no Brasil tiveram a possibilidade de se mudar para uma colônia britânica e estabelecer-se onde, como foram informados, o tratamento que receberiam como pessoas livres seria muito diferente daquele que haviam recebido no Brasil. Depois da experiência da captura e escravização na África, da travessia transatlântica, da escravização no Brasil, ou da emancipação e então os anos de trabalho compulsório visando à emancipação definitiva, a partida para o Caribe deve ter tido um significado especial. Ao contrário dos africanos

---

<sup>65</sup> Report of the Land and Emigration Commissioners, 1853. BPP (1852-53), v. 40 (65), p. 54.

resgatados do tráfico levados diretamente dos navios negreiros para as ilhas em que se fixariam, aqueles africanos livres, escravos fugitivos, ou marinheiros escravos de navios negreiros levavam com eles a experiência dos anos que haviam passado no Brasil e tinham uma ideia dos limites impostos ao seu estabelecimento como africanos livres ou alforriados em uma sociedade escravista. Suas experiências nas colônias britânicas no período pós-emancipação estão ainda por ser exploradas adequadamente; suas histórias de vida representam a complexidade da era da abolição.

### **AGRADECIMENTOS**

Uma versão anterior deste artigo foi apresentada no encontro da American Historical Association em Seattle, em 2005, e em conferências no Brasil, e foi enriquecida pelos diversos comentários valiosos. A autora gostaria de expressar sua gratidão pela inspiração que lhe foi despertada por Monica Schuler, quando inicialmente a desafiou a descobrir os caminhos que poderiam ter seguido os africanos livres com nomes brasileiros encontrados durante sua pesquisa sobre a Guiana, e agradecer a Karen Racine pela hospitalidade e ajuda inestimável.

---

Recebido em 29/01/2012

Aceito para publicação em 10/02/2012