

## **“Toda vigilância e as prontas providências”: A repressão ao tráfico atlântico de escravizados e seus reflexos na província do Piauí no século XIX**

*Talyta Marjorie Lira Sousa Nepomuceno<sup>1</sup>  
Pedro Vilarinho Castelo Branco<sup>2</sup>*

**Resumo:** Partindo do referencial das fontes sobre escravidão no Brasil e no Piauí, analisamos os reflexos da repressão ao tráfico atlântico de escravizados na província do Piauí durante o século XIX. A pesquisa documental ocorreu no Arquivo Público do Estado do Piauí, onde tivemos acesso aos documentos da Secretaria de Polícia, formados pelos Relatórios dos Chefes de Polícia e Livro de Bandos e Editais. No que concerne à metodologia do processo investigativo, adotamos a pesquisa histórica descritiva a partir da consulta e análise da base documental. Ensejamos que este trabalho contribua para a historiografia sobre a escravidão e o fim do tráfico atlântico de escravizados, além de estimular o interesse de novos pesquisadores.

**Palavras-chave:** História; escravidão; fim do tráfico.

**Abstract:** Based on the references of sources on slavery in Brazil and Piauí, we analyze the consequences of the repression of the Atlantic slave trade in the province of Piauí during the 19th century. The documental research took place in the Public Archives of the State of Piauí, where we had access to the documents of the Secretariat of Police, formed by the Reports of the Chiefs of Police and Book of Bands and Public Notices. Regarding the methodology of the investigative process, we adopted descriptive historical research based on the consultation and analysis of the document base. We hope that this work contributes to the historiography on slavery and the end of the Atlantic slave trade, in addition to stimulating the interest of new researchers.

**Keywords:** History; slavery; end of trafficking.

### **1 – Introdução**

Durante o século XIX, as mudanças ligadas ao desenvolvimento do capitalismo industrial ao nível internacional e à superação da escravidão como sistema de trabalho tiveram repercussão na província do Piauí. Compreendendo que os estudos sobre escravidão na

---

<sup>1</sup> Doutoranda em História do Brasil pela Universidade Federal do Piauí (2019), mestre em História do Brasil pela Universidade Federal do Piauí (2012), especialista na área de Políticas de Promoção da Igualdade Racial na Escola pelo Centro de Educação Aberta e a Distância da Universidade Federal do Piauí (2015), graduada em Licenciatura em História pela Universidade Federal do Piauí (2009) e graduada em Bacharelado em Direito pelo Centro de Ensino Superior do Vale do Parnaíba (2019). E-mail: talytamarjorie@hotmail.com.

<sup>2</sup> Graduado em Licenciatura Plena em História pela Universidade Federal do Piauí (1992), Mestre em História pela Universidade Federal de Pernambuco (1995) e Doutor em História pela Universidade Federal de Pernambuco (2005). Atualmente é professor Associado IV da Universidade Federal do Piauí, atuando junto ao Programa de Pós-Graduação em História do Brasil e ao Departamento de História. Exerce a função de Coordenador do Programa de Pós-Graduação em História da UFPI. E-mail: pedrovilarinho@uol.com.br.

atualidade têm uma área de abrangência nacional e internacional, nos levando para a África, Liverpool, Estados Unidos e Antilhas, é necessário estabelecer a relação existente entre o Mundo Atlântico e o Piauí, extrapolando a dimensão local, permitindo uma construção muito mais ampla e complexa sobre a escravidão.

Os ideais da Revolução Francesa e Industrial orientaram debates sobre as transformações acerca do escravismo e a libertação dos escravizados. No plano teórico, as Revoluções eram movimentos contínuos, destinados a espelhar mudanças ligadas, por exemplo, à ideia do direito natural à liberdade e ao fim da escravidão, pois viam que a liberdade era um direito originário da condição humana. A pauta da libertação dos escravizados foi impressa durante esse período e, com a produção industrial crescente, não havia mais espaço para sociedades balizadas pelo trabalho compulsório (CALDEIRA, 2011, p. 172). Esse discurso foi repassado pelo governo britânico e principalmente pela Sociedade pela Abolição do Tráfico de Escravos que, a partir de 1780, concentrou esforços para extinção do tráfico e a mitigação gradual da escravidão (ROCHA, 2009, p. 15-16).

Esse panorama vai ao encontro do caráter fragmentário da história oitocentista no Brasil, em que os ideais de liberdade e igualdade foram reformulados, estando restritos a determinados grupos, e aprofundou-se a organização social e econômica baseada no trabalho escravizado (CHALHOUB, 2012, p. 34). Na teoria, os homens tinham direitos naturais iguais, mas as leis não tinham força para abolir a escravidão devido ao direito costumeiro do escravizado constituir propriedade viva do senhor. O tráfico e a escravidão no Brasil estavam validados pelos “pactos sociais” da nação (CHALHOUB, 2012, p. 76). Esse “pacto social” foi mantido mesmo após o processo de independência política, pois não houve modificação da base das relações e o cativo foi legitimado pela Constituição de 1824.

A perspectiva de liberdade exposta no primeiro diploma legal brasileiro estava ligada à ideia de propriedade como direito e como critério para a sua concessão. A Constituição de 1824 não rompeu com o passado colonial, não aboliu a escravidão ou criou um código que legisse sobre o assunto. Ao contrário, recepcionou as Ordenações Filipinas no seu ordenamento jurídico, que concebia o escravizado como coisa comercializável, reduzindo-o a um bem semovente (CAMPELLO, 2018, p. 31). A escravidão continuou como alicerce econômico, jurídico e social da nova nação.

Em 1831, o tráfico atlântico de escravizados foi proibido por lei pelo parlamento brasileiro. Entretanto, o comércio atlântico de cativos continuou, mesmo sendo um negócio jurídico ilícito, dinamizando a economia de diversas áreas do Império e redirecionando o

desembarque de africanos escravizados para novos locais do litoral. A ilegalidade não resultou na extinção do tráfico e este comércio ficou ativo até a década de 1850 com a promulgação da Lei Eusébio de Queirós.

Este trabalho tem como finalidade identificar como a repressão ao tráfico atlântico de escravizados ocorreu na província do Piauí durante o século XIX. No que diz respeito ao levantamento da documentação pertinente ao tema, recorreremos às fontes primárias existentes no Arquivo Público do Piauí formadas pelos Relatórios dos Chefes de Polícia e Livro de Bando e Editais,<sup>3</sup> nos quais visualizamos os efeitos do fim do tráfico atlântico no Piauí. No que concerne à metodologia do processo investigativo, adotamos a pesquisa histórica descritiva a partir da consulta e análise da base documental. Ensejamos que este trabalho ajude a historiografia piauiense no estudo sobre a escravidão, contribua, enriqueça e excite o interesse de novos pesquisadores.

## **2 – Vigilância e repressão ao tráfico de escravizados na província do Piauí**

O primeiro acordo para o fim do tráfico atlântico de escravizados ocorreu após o processo de transferência da Corte portuguesa para o Brasil. O príncipe regente Dom João VI procurou estreitar os laços entre as Coroas portuguesa e britânica, garantindo apoio através do Tratado de Aliança e Amizade, assinado em 1810, no qual o império português fazia concessões acerca do tráfico de escravizados. Os súditos portugueses não poderiam mais comercializar cativos fora de suas possessões no continente africano e o governo português se comprometeu a adotar novas medidas que implicassem na abolição completa do tráfico (BETHELL, 2012, p. 135), que estava na pauta das negociações internacionais dos britânicos e nas diretrizes da sua política interna. Nesse sentido, o parlamento inglês aprovou, em 1807, a supressão do comércio de escravizados após as associações civis da Inglaterra mobilizarem-se contra a escravidão (ROCHA, 2009, p. 15-16).

O Alvará de 24 de novembro de 1813 também foi ao encontro das investidas britânicas de extinguir o tráfico atlântico. Para isso, houve a tentativa de humanizar o transporte de cativos, assegurando que durante a travessia do Atlântico: eles teriam lugar suficiente para recostar e descansar; cada embarcação deveria ter um livro de carga com registros da viagem;

---

<sup>3</sup> Segundo Araújo e Martins, o Livro de Bandos e Editais era um documento da área administrativa do período colonial, feito pelos governadores e capitães gerais, e poderia possuir “determinações, decretos, avisos ou anúncios oficiais, os quais eram lidos em lugares públicos, e cuja leitura era precedida pelo rufar de caixas e tambores” (ARAÚJO; MARTINS, 2011, p. 2465).

estava proibida a marcação dos negros escravos com ferro quente; a embarcação deveria ter um cirurgião perito e uma enfermaria; premiação para quem zelasse pela saúde do escravo; se houvesse mortes excedentes ao razoável, poderia ser procedida à devassa; era vedado o embarque de pessoa com doença contagiosa; os alimentos embarcados deveriam ser suficientes em quantidade e qualidade; o mínimo de água deveria ser distribuída e deveria ser promovida a adequada ventilação para evitar a propagação das doenças (CAMPELLO, 2018, p. 78-79).

Nenhum dos tratados anteriores pôs fim ao tráfico e outro acordo diplomático entre o império português e o britânico foi assinado, em 1815, durante o Congresso de Viena. A convenção foi ratificada na tentativa de impedir qualquer ato ilícito a favor da escravatura, concedendo o direito de visita e busca a navios suspeitos de tráfico e a criação de comissões mistas, no Rio de Janeiro e em Serra Leoa, para o julgamento de sujeitos apreendidos praticando esse comércio.

O governador Baltazar de Souza Botelho de Vasconcellos registrou no livro de Bandos a recepção do acordo de 1815 na capitania de São José do Piauí. Segundo o governador, a convenção foi uma forma de obter uma justa indenização das perdas experimentadas pelos vassallos portugueses nas embarcações empregadas no comércio de escravizados, destinando-se Portugal a determinar a abolição imediata do tráfico em todos os lugares da costa da África situados ao norte do Equador (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Capitánias. Bandos, 1814 -1838. SPE, COD. 0164.).

No período colonial, os africanos escravizados vieram para a capitania do Piauí com seus senhores, os sesmeiros, ou chegaram depois, comprados nos mercados da Bahia, Recife ou São Luís, para ajudar no desenvolvimento da pecuária, no trabalho da agricultura do algodão, arroz e milho, e na economia de subsistência. A localização geográfica da capitania do Piauí serviu para importação de cativos a partir de três eixos: da passagem leste para oeste, onde havia uma rede de mercadores que partia da Bahia e de Pernambuco, rumo ao sul do Maranhão; outra corrente que ia de oeste para leste, saída de São Luís e se estabelecendo no Piauí; e o eixo do litoral, favorecido pelo tráfico atlântico (FALCI, 1999, p. 37 e 173).

A interiorização do gado e o processo de ocupação do território possibilitou a constituição de um mercado interno e a intensa circulação de sujeitos escravizados e livres, ocasionando a formação das comunidades sertanejas que foram inseridas no sistema de conexões do comércio atlântico. Assim, os mercadores saíam da região de Salvador, Pernambuco e São Luís com remessas de escravizados e adentravam os sertões, abastecendo o

comércio e percorrendo as principais rotas do gado. A implantação do regime escravocrata no processo de ocupação do território piauiense decorreu da política portuguesa da utilização do trabalho compulsório e não pode ser dissociada do contexto do império colonial e do engajamento da conjuntura do mundo moderno. A capitania do Piauí estava ligada às demais capitanias tanto pela pecuária e comercialização do rebanho, quanto pela dinâmica do trabalho escravizado. Este e o trabalho livre coexistiram na sociedade piauiense desde a implantação dos primeiros currais, inserindo o Piauí na dinâmica global da escravidão.

Com o processo de independência do Brasil, uma série de articulações inglesas levou a um novo acordo diplomático ratificando as convenções anteriores assinadas pelo império português referentes ao tráfico de escravizados. A Grã-Bretanha aproveitou a oportunidade para pressionar a nova nação por medidas que limitassem o tráfico, pontuando que só reconheceria o Brasil como nação independente e continuaria a fornecer apoio político internacional caso este abolisse completamente o comércio de escravizados. As negociações duraram até 1825, quando o Brasil aceitou os termos do acordo e a Grã-Bretanha reconheceu o país como nação independente (ARAÚJO, 2018, p. 231). Ficou determinado que o Império brasileiro aboliria o tráfico em quatro anos, tipificando o contrabando como crime de pirataria, e que os africanos capturados seriam considerados “livres”. Assim, o tráfico foi proibido por lei, aprovada no parlamento brasileiro em 7 de novembro de 1831 (CHALHOUB, 2012, p. 49).

Em 25 de julho de 1832, o Barão da Parnaíba, presidente da província do Piauí, após aviso remetido pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Justiça do Brasil, solicitou que a notícia da Lei impedindo o tráfico de escravizados chegasse em todas as partes desta província através de edital publicado e fixado nos lugares públicos. O edital regulava os procedimentos que as autoridades deveriam ter para “obstar a continuação do desumano e vergonhoso tráfico dos pretos Africanos” e determinava, ainda, que todos os habitantes da província deveriam ter:

[...] o maior escrúpulo e cuidado na compra que d’ora em diante fizerem dos pretos africanos, de modo que veridicamente conheçam que desembarcas nos Portos do Império antes indicada extinção do comércio da escravatura, por quanto todos os pretos, que tiverem vindo, e continuarem a vir depois da dita extinção, são livres e ninguém os pode vender e comprar (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Capitanias. Bandos, 1814 -1838. SPE, COD. 0164.)

O edital expunha também os prejuízos e as penas para quem dele participasse e a gratificação para quem entregasse os contraventores. Para aqueles que infringissem a Lei, a pena era de 3 a 9 anos, multa de duzentos mil reis por cada cativo, além do pagamento das despesas da reexportação. Aos que comunicassem o crime às autoridades competentes, seria pago pela Fazenda Pública uma recompensa de 30 mil réis por cada pessoa apreendida (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Capitánias. Bandos, 1814 -1838. SPE, COD. 0164).

Mesmo com todos os acordos diplomáticos e com a criação de legislações punitivas pelo Governo imperial, não houve a cessão do tráfico e tampouco a abolição da escravidão. Conforme as pesquisas mais recentes, durante a primeira metade do século XIX, chegaram ao Brasil cerca de 4,8 milhões de africanos, com a maioria das entradas entre 1826 e 1850 (CHALHOUB, 2012, p. 49). O tráfico assumiu uma proporção gigantesca mesmo com a política inglesa de promover a abolição internacional. O Brasil não estava isolado neste cenário, pois o número de cativos em Cuba e no Sul dos Estados Unidos também cresceu com força e rapidez (PARRON, 2011, p. 12).

Segundo Tâmis Parron, não se articulou uma política da escravidão coesa, dotada de protocolo conjugado de ação e discurso. A supressão do tráfico só interessava aos ingleses que adotaram uma rigorosa conduta diplomática aproveitando-se das fragilidades de outras nações para alcançar tratados de abolição do tráfico (PARRON, 2011, p. 12). Os ingleses esbarraram em temas fundamentais ligados à escravidão brasileira, às discussões políticas e ao tráfico negreiro no Império durante o século XIX: o crescimento econômico aliado à produção de café e o exercício da soberania política (PARRON, 2011, p. 43).

A Grã-Bretanha insistiu na demanda pelo fim do tráfico com a intensificação da pressão pelo cumprimento do acordo de 1831. Em 1848, na dinâmica de funcionamento da política imperial brasileira, assumiu o poder o gabinete conservador que precisou resolver esse problema diplomático. O Partido Conservador<sup>4</sup> entendia que não tinha nada a ganhar com mudanças bruscas para o fim do tráfico e defendia um estado centralizado e forte. Por seu turno, o Partido Liberal tinha como premissa a descentralização política, administrativa, sendo menos resistentes às medidas para abolir o tráfico (CARVALHO, 2012, p. 95).

---

<sup>4</sup> Segundo Ilmar Rohloff de Mattos, os Conservadores ou Saquaremas eram oriundos dos regressistas. Partido formado pelos burocratas do estado, grandes comerciantes e fazendeiros ligados a lavouras de exportação. Eram a favor de uma maior centralização política em torno do poder executivo, diminuindo a autonomia das províncias. Os Liberais ou Luzias surgiram dos progressistas. O partido tinha como base social profissionais liberais urbanos e agricultores ligados ao mercado interno. Defendiam uma descentralização política, maior autonomia das províncias em um modelo federativo, colocando-se contra o poder moderador e senado vitalício (MATTOS, 1987, p. 103).

Em 1845, o governo brasileiro não reafirmou o tratado ratificado em 1826 para a cessação do tráfico, dessa forma, a marinha britânica não teria mais competência para apreender e julgar as embarcações brasileiras utilizadas para o tráfico (ARAÚJO, 2018, p. 233). A reação inglesa foi a aprovação em seu parlamento da Bill Aberdeen, lei que deu ao comércio clandestino de escravizados a condição de pirataria, autorizando a Royal Navy a aprisionar navios estrangeiros que estivessem transportando cativos e permitiu os tribunais da Marinha Real Britânica julgar as tripulações dos navios pela acusação de pirataria (PARRON, 2011, p. 219). Em matéria do jornal *Bradford Observer*, a Sociedade Antiescavidão também se manifestou sobre o comércio de escravizados africanos, afirmando que o Brasil e a Espanha violavam os acordos e sugerindo que o governo britânico fizesse uma demanda formal a estas nações:

Escavidão e tráfico de escravos

Reunião pública em Bradford

Uma numerosa e muito respeitável reunião, composta por ambos os sexos, teve lugar na noite de terça-feira, no teatro do Instituto das Mercadorias, para o efeito de herdeiro de John Soble, Secretário da Sociedade Antiescavidão, um relato apresentando as atrocidades terríveis do comércio de escravos africanos, a violação de tratados por sua supressão por parte do Brasil e da Espanha, e a sugestão de um remédio para isso.

[...] A Sociedade Antiescragista sugeria que uma demanda formal ao governo respectivo, para Espanha e Brasil, fosse feita pelo governo britânico, pela libertação de todos os africanos e seus descendentes, estranhos a essas estipulações. Eles deveriam destruir a escavidão se quiserem se livrar do comércio de escravos (THE BRITISH NEWSPAPER ARCHIVE. *Bradford Observer*. Inglaterra, 24 de janeiro de 1850, p. 5. Traduzido pela autora).

Os parlamentares brasileiros e alguns periódicos promoveram uma reação antibritânica, acreditando que as medidas pelo fim do tráfico afetavam a soberania nacional. A coluna de opinião do jornal *Caxiense* intitulada “O Bill enforca brasileiros”, de 7 de março de 1846, corroborava a ideia da violência dos cruzeiros ingleses que desembarcavam no território brasileiro com suas tripulações, capturavam as embarcações e as levavam consigo para as colônias britânicas. Além disso, segundo a notícia, obrigavam a tripulação brasileira a abandonar seus navios e os sujeitavam às decisões de seus tribunais, como o caso das barcas Maria Thereza e Constância e das escunas Vencedora (Tartaruga) e Anna, que foram apreendidas e conduzidas para as colônias britânicas a fim de se sujeitarem a julgamento do vice-almirantado inglês (O CAXIENSE. *Caxias*, ano primeiro, nº. 1, 7 de março de 1846. p. 2, 3 e 4). Em outro momento, o periódico duvidava da bandeira filantrópica inglesa, alegando que não se importavam com os escravos capturados, deixando-os morrer à míngua.

Mencionava que a marinha inglesa usava da pirataria para reprimir o tráfico de escravos, furtando, insultando e usando de violência contra as tripulações (O CAXIENSE. Caxias, ano primeiro, nº. 2, sem dada, p. 2 e 3). Segundo Ilmar Rohloff de Mattos, os sujeitos que reagem contra as leis antitráfico eram “homens de boa sociedade” ultrajados pela pressão britânica para o fim da escravidão (MATTOS, 1987, p. 1).

Em 1850, o Parlamento brasileiro, após longa discussão sobre a questão da extinção do tráfico negreiro, aprovou a Lei Eusébio de Queirós, que proibia o tráfico negreiro, considerando sua prática pirataria e punições mais rigorosas pelos tribunais, a partir do disposto no artigo segundo da lei de 7 de novembro de 1831. A lei de 1850 possuía efeitos *ex nunc*, para o futuro, visando corrigir falhas da lei de 1831 (CAMPELLO, 2018, p. 113). O contexto do fim do tráfico atlântico de escravizados não está exclusivamente ligado à revolução industrial, à busca por matéria-prima, ao mercado consumidor e à acumulação de capital (MATTOS, 1987, p. 9), mas também a uma iminente guerra e às motivações diversas dos interesses senhoriais. Fatores como a crescente presença demográfica de africanos no Brasil, epidemia de febre amarela, o controle dos saquaremas em torno dos liberais, os interesses do tráfico e a pressão inglesa são importantes para compreender a decisão do parlamento brasileiro em cessar o tráfico.

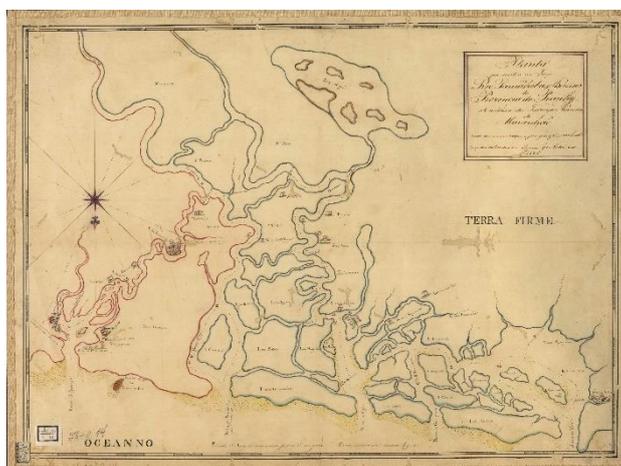
O governo Imperial empenhou-se na repressão ao tráfico, mas ainda houve desembarques de africanos no Brasil. Nos documentos da Secretaria de Polícia da província do Piauí, observamos o tráfico de escravizados nas diferentes regiões do Atlântico, através dos pedidos do Presidente da Província e do Chefe de Polícia, para redobrar a vigilância do litoral piauiense e obstar o desembarque de africanos:

Em observância ao [...] aviso do Ministério da justiça [...] sobre negros boçais apreendidos na Ilha de Cuba, e que se supõe faziam parte de uma grande expedição remetida d'África em um barco de vapor, talvez com destino ao Império, nesta data recomendei instantemente as autoridades policiais da Parnaíba [...] toda vigilância e que desse as mais prontas providências não só para que sejam frustradas todas as tentativas de desembarques (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1866. Caixa 9).

Após 1831, foram utilizados novos locais de desembarque em áreas periféricas, mas ligadas aos circuitos comerciais regionais. Nessas áreas não havia a geração de commodities, produtos agropecuários produzidos em larga escala e destinados ao comércio externo, como o café no Oeste Paulista, ou eram centros político-administrativos onde a vigilância era

redobrada (SANTOS, 2018, p. 13). Por isso, o aparato da vigilância na província do Piauí era maior na cidade de Parnaíba, onde, em geral, as praias eram pouco vigiadas, frequentadas, afastadas de áreas conhecidas pelo desembarque e local propício para redistribuir os cativos posteriormente.

No mapa do Delta do Parnaíba encomendado por Simplício Dias, avistamos as várias entradas que poderiam ser utilizadas para desembarques comerciais.<sup>5</sup> A fortuna de Simplício Dias adveio da herança deixada por seu pai, da administração dos bens pelo irmão, dos empreendimentos comerciais de artigos de luxo importados da Europa, da exportação de carne seca e da exploração do trabalho escravizado. Segundo Falci (1993), o plantel de cativos de Simplício Dias da Silva era composto por africanos de várias nações: Congo, Benguela, Cassange, com uma proporção maior para o sexo masculino e faixa etária variando entre 20 e 40 anos de idade. Esses dados são relevantes para compreendermos que os comerciantes do litoral piauiense também foram responsáveis pelo tráfico atlântico de escravizados.



Mapa 1 - Planta que mostra as fozes do rio Parnaíba e Barras da Província do Piauí até a Barra da Tutoia, da Província do Maranhão suas comunicações por garapés e as habitações, 1826. Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional Disponível: [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart514927/cart514927.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart514927/cart514927.jpg). Acesso: 5 fev. 2021.

A cartografia é extremamente minuciosa, descrevendo as ilhas, dunas, mangues e brejos formadores do delta da foz do rio Parnaíba, as principais vilas e freguesias situadas naquela foz, e as várias entradas que poderiam ser utilizadas para desembarques oficiais e

<sup>5</sup> Simplício Dias da Silva era filho de Domingos Dias da Silva com a cativa Claudina. Herdou grande fortuna, obteve a formação básica na cidade de São Luís e superior na Universidade de Coimbra, onde se formou em estudos jurídicos. Durante sua permanência na Europa, viajou por diversos países como Inglaterra e França. Ao retornar para o Brasil, seu irmão Raimundo faleceu e deixou uma vultosa fortuna, composta por mais de 1.800 cativos (KOSTER, 1942, p. 252).

clandestinos. De acordo com Mairton Celestino da Silva (2016, p. 133), o interesse de Simplício Dias era conhecer as possibilidades que a região poderia oferecer para o comércio marítimo, dinamizar as importações, exportações e tráfico de escravizados.

Mesmo o mapa sendo produzido em 1826, podemos inferir que ele poderia ser utilizado posteriormente para o conhecimento sobre a região e os locais mais adequados para o desembarque clandestino tanto de escravizados quanto de produtos contrabandeados, a exemplo de 10 pipas de aguardente, apreendidas no dia 13 de fevereiro de 1856, na cidade de Parnaíba. O produto pertencia ao Major Antônio José das Neves, da Vila da Tutoia, província do Maranhão, protegido por vários negociantes da cidade de Parnaíba, entre eles o terceiro suplente do delegado de polícia Antônio Tomé Rodrigues e o Capitão João Antônio da Silva (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1854-1856. Caixa 16). Os sujeitos que atuavam na clandestinidade, seja no contrabando de bebida ou no tráfico de escravizados, participavam da rede de aliança e proteção estabelecida muitas vezes por pessoas ilustres e representantes do poder local.

Nos documentos da Secretaria de Polícia, verificamos a preocupação das autoridades quanto aos locais propícios e pela perseguição aos traficantes ser muito mais intensa em outras províncias do que nesta, conforme o ofício enviado ao juiz de direito do município de Parnaíba:

Emprenhando-se o Governo Imperial na completa repressão do tráfico de Africanos e sendo já isso um dever do funcionário público e de todo brasileiro de coração devotado ao interesse do País, cumpre que Vossa Mercê tenha a maior vigilância para que não entre nessa cidade e no litoral desta província barco algum com africanos novos vindos da Costa d'África, ou comprados em outras Províncias do Império – Podendo acontecer que em consequência da perseguição que sofrem os traficantes de escravos em outras Províncias do Império se venham refugiar nessa cidade para dali continuarem em seu desprezível comércio, ordens a Vossa Mercê que por veementes suspeitas disso os mande por em custódia para serem convenientemente processados. Ainda mais comunique Vossa Mercê a esta Presidência, se algum estrangeiro nessa cidade se dá a semelhante comércio sitem sociedade com qualquer outro em alguma das Províncias do Império, acompanhando a essa comunicação a de ter, ou não família brasileira e a maior ou menor dificuldade de se transportarem para fora do Império (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1845-1853. Caixa 9).

O ofício enviado por José Antônio Saraiva, presidente da província do Piauí, ao juiz de direito de Parnaíba, era em cumprimento ao aviso de 28 de janeiro de 1851, da Secretaria da Justiça do Império, para que se procedesse as medidas de apreensão e avaliação dos navios

empregados no tráfico de africanos no litoral brasileiro (COLEÇÃO DAS DECISÕES DO IMPÉRIO. Tomo XVI, 1851, Ministério dos Negócios da Justiça, Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, p.332). O presidente da província ordenou que as autoridades policiais fizessem mais diligências para capturar qualquer cativo novo que para esta província fosse transportado ou de outras viesse pelo tráfico atlântico.

Em 1856, o chefe de polícia da província do Piauí emitiu ordens para evitar qualquer desembarque de africanos, pois havia a desconfiança que embarcações norte-americanas poderiam entrar no porto com cativos. A suspeita de tráfico recaía sobre D. Francisco Rivarosa e o governo imperial pedia para prendê-lo e remetê-lo para a Corte caso estivesse nesta província (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1854-1856. Caixa 16).

Província do Piauí – Palácio da Presidência, em 27 de março de 1856  
Reservado – Ilustríssimo Senhor – Constando ao Governo Imperial que duas embarcações Norte Americanas, sendo uma a escuna de uma gávea Vilcot, e outra um Lúgar, entrarão em um dos portos da costa de África entre o cabo Lopes e Loango para carregar escravos com destino a costa do Brasil, como me foi comunicado pelo Ministério da Justiça em Aviso de 9 de Fevereiro último, cumpre que VS por todos os meios a sua disposição trate de evitar qualquer desembarque de tente nesta Provincia, e outro sim mande fazer as mais rigorosas pesquisas se se acha nesta mesma Provincia D. Francisco Rivarosa ao qual deverá mandar prender e remeter para a Corte a disposição do Chefe de Polícia.

Deus Guarde a VS<sup>a</sup> Frederico de Almeida Albuquerque – Senhor Doutor Chefe de Polícia (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Códices, Chefe de Polícia 1854-1858. SPE. COD 758. ESTN 07. PRAT 01).

O alerta para o desembarque de africanos não era apenas de embarcações norte-americanas, mas também portuguesas, como o patacho português com o nome de Robert, propriedade de Alexandre Magno Fernandes, que saiu do porto de São Martinho na costa norte de Portugal e suspeitava-se empregar no tráfico atlântico (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1854-1856. Caixa 16).

Diversas estratégias foram utilizadas pelos senhores e negociantes de escravizados para burlar a justiça, como a confecção de passaportes falsificados e documentos com datas retroativas. O registro de passaporte dos escravizados era feito em dois livros da coletoria, rubricados e numerados pelo Inspetor da Administração da Fazenda. Um livro servia para o lançamento do imposto e o outro para os termos de fiança assinados pelos proprietários ou responsável pelo cativo (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Código de leis

Piauienses, tomo 9º, parte 2º, Seção 5ª). Aqueles que transgredissem a referida lei ficavam sujeitos a processo de contrabando, conforme os artigos 386 e 393 do Regulamento do Governo Imperial, penas do artigo 177 do Código Criminal e multa de cem a duzentos réis (BRASIL. Código Criminal, 1830. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional).

O chefe de polícia Luiz Carlos de Paiva Teixeira alertou aos delegados da província a observância às recomendações do aviso circular da Secretaria de Estado dos Negócios da Justiça, de 2 de julho de 1852, que pedia vigilância nos registros para que não concedesse passaportes a “negros escravos” sem o pagamento de impostos:

Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor

Usou a recepção do Ofício de vossa excelência na data do 11 do corrente circula incluso ao qual me remeteu cópia do aviso reservado de dois de Julho passado expedido pela Secretaria de Estado dos Negócios da Justiça, em que determina o governo Imperial, que não conceda passaportes a negros escravos circula sem pagamento, que numerado deve ficar que arquivado, se prove que os mesmos escravos ou são nascidos no Brasil ou Foram importados antes da lei de 7 de novembro de 1831, e também que os escravos transportados das outras para esta província, não seja desembarcados vírgulas sem que a autoridade policial Verifique que os escravos são os Mesmo de que tratam os passaportes: assim inteligenciado Passo a cumprir a parte que me toca e vou expedirá os delegados da província as ordens necessárias para que cumpra e seus subdelegados o disposto no dito aviso

Deus guarde a V.M<sup>a</sup>.

Secretaria da Polícia do Piauí em 20 de setembro de 1852.

Ilustríssimo e Excelentíssimo Jozé Antonio Saraiva

Presidente da Província. (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1852-1858. Caixa 16).

O registro de passaporte dos cativos deveria ser numerado e arquivado, os senhores ou responsáveis deveriam provar que os cativos eram nascidos no Brasil ou foram importados antes da lei de 7 de novembro de 1831 e que aqueles transportados de outras províncias para esta não fossem desembarcados sem que a autoridade policial verificasse se era o mesmo registrado nos passaportes.

Luiz Carlos de Paiva Teixeira emitiu novo ofício às delegacias de polícia das vilas da província do Piauí para que ficassem cientes da lei e que todas as pessoas de fora da província que quisessem comprar, arrematar ou tivessem em sua companhia escravizados deveriam passar passaportes e pagar o imposto. O chefe de polícia, em comunicado seguinte, apresentou que a lei já estava em execução e que nas coletorias já existiam livros e modelos do respectivo imposto. A partir de 1850 houve uma cobrança maior para a emissão de

passaportes concedidos a escravizados para fora da província e essas ressalvas tinham a finalidade de coibir o tráfico atlântico, porém foram revogadas em 29 de janeiro de 1861 pelo Ministério da Justiça.

Sidney Chalhoub (2012, p. 77) assinala que no Rio de Janeiro, em 1837, várias eram as notícias da corrupção de juízes, inspetores e guardas, além da apreensão de africanos recém-chegados, “boçais” que fugiam do seu lote contrabandeado e eram escravizados por aqueles que ficavam esperando uma oportunidade. Essa particularidade não era restrita às regiões cafeeicultoras, a exemplo do africano João que estava na companhia de Antonio Carlos d’Oliveira Alencar, quando foi encontrado pela polícia do termo de Jaicós, província do Piauí, suspeito de ser livre:

Secretaria de polícia da Província do Piauí, em 17 de agosto de 1865

Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor

Constando-me que Antonio Carlos d’Oliveira Alencar, morador que foi no lugar Carnaubinhas desse Termo tinha passado nesta capital indo de muda para Caxias levando em sua companhia dois africanos livres como seus escravos, os quais ainda se achavam perto desta capital, mandei averiguar isto, e o subdelegado verificou que só um se podia presumir ser livre, o qual aqui se achava. No dia seguinte apresentou-se-me o dito africano, que representa ter tinta e três a trinta e quatro anos de idade, e declarou-me chamar-se João e ser livre por que sua importação teve lugar ao ano de 1839, tanto que foi batizado depois no lugar Coroatá desse termo pelo Padre Achisx, sendo seus padrinhos Antonio de Sousa e Anna Francisca, aquele filho e esta irmã de seu antigo senhor José Cypriano Vieira Sousa, morador que foi-me dito lugar Coroatá. No intuito de averiguar o exposto mandei depositar o dito escravo em poder do Dr. Deolindo Mendes da Silva Moura, e agora me dirijo a V. S<sup>a</sup> na ausência do Sr. Chefe de Polícia, pedindo-lhe que com toda brevidade me envie a certidão de batismo do referido africano e mais qualquer outro documento ou informação que possa servir para se verificar a sua verdadeira condição.

Deus guarde a V. Ex<sup>a</sup>.

Ilus. Exm. Sr. dr. Delegado de polícia - Salustiano Rodrigues de Almeida

Conforme

João Alvares de Souza

Secretario de Polícia (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo, Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1865. Caixa 1).

A polícia acreditava que João era livre, pois em seu depoimento o africano relatou ter sido importado em 1839, batizado no lugar Coroatá pelo Padre Achisx, sendo seus padrinhos Antonio de Sousa e Anna Francisca, filho e irmã de seu antigo senhor José Cypriano Vieira Sousa. Nesse sentido, percebemos a frouxidão da prova de propriedade do cativo e a falta de critérios para a comprovação do título de propriedade, mecanismos que isentavam o senhor de apresentar certificado de importação legal do escravizado e “a prática de produção de papéis

que davam aparência de legalidade ao que fora adquirido por contrabando” (CHALHOUB, 2012, p. 104). Segundo José Murilo de Carvalho (2012, p. 84), a prática do tráfico ilegal dependia da colaboração de amplos setores da sociedade e beneficiou não apenas ricos proprietários, pois, de modo desigual, a escravidão espalhou-se entre todas as províncias do Brasil.

Outro aspecto sobre o depoimento do africano deve ser considerado: como João sabia que africanos que adentraram o Brasil após 1831 não eram considerados escravos? No imaginário da sociedade escravocrata, se o cativo conhecesse sua própria condição poderia se tornar um perigo, devido ao impacto dessa informação no conjunto da população escravizada e liberta. Um requisito plausível para João conhecer sua condição de ilegalmente introduzido no Império era a comunicação entre os escravos e “o modo como aprendiam a ressignificar as práticas sociais destinadas a assegurar o domínio da classe senhorial escravista” (CHALHOUB, 2012, p. 153). Devemos lembrar que a sociedade oitocentista era oralizada, ou seja, “as letras impressas sempre foram mais ouvidas do que lidas”, corriam tanto as notícias como as vozes que transformavam a informação em notícia (BARBOSA, 2010, p. 34), por isso João também poderia conhecer sua condição pelo entrelaçamento de múltiplos meios entre a oralidade e o mundo escrito.

Conforme a documentação, a província do Piauí buscou intensificar a represália ao tráfico. Uma das formas de repressão era declarar os cativos comprados ou arrematados e, àqueles que passavam nesta província em companhia dos seus senhores, reforçar a vigilância ao porto de Parnaíba e encaminhar às delegacias ou ao estabelecimento de Educandos e Artífices os cativos suspeitos de serem boçais, africanos recém-chegados ao Brasil, como no caso de duas africanas consideradas livres que foram apreendidas pelo delegado da vila de Parnaguá em 1852, e foram enviadas para o serem empregadas no estabelecimento de Educandos e Artífices (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1852. Caixa 16). Diferente do Rio de Janeiro, ainda não encontramos nas pesquisas sobre o Piauí locais específicos como Casas de Correção da Corte, onde os africanos traficados após a Lei Eusébio de Queirós eram depositados.

O Governo Imperial usava como estratégia de combate ao tráfico atlântico de escravizados a emissão de avisos para todos os portos e para as autoridades provinciais com o objetivo de prender os traficantes, navios e boçais. Com essas determinações, o governo da Província do Piauí firmou outra medida política de repressão ao tráfico, por meio de avisos,

editais, circulares e expedição de instruções às autoridades das vilas, ordenando a vigilância intensiva, principalmente no litoral e nas embarcações que supostamente transportavam boçais, como observamos no aviso do Ministério da Justiça enviado para as províncias do Império que demonstrou apreensão de um palhabote com africanos na Barra do Sirinhaém, em Pernambuco. Acreditava-se que as autoridades pernambucanas acobertaram o tráfico de escravizados e a fuga de Augusto Cezar de Mesquita, sobrinho de Wandelcok, chefe da Estação Naval do Norte. Pedia-se às autoridades piauienses que o capturassem e aquele que o prendesse teria em troca uma recompensa:

Província do Piauí – Palácio da Presidência, em 28 de março de 1856  
Reservado – Ilustríssimo Senhor – Tendo o Governo Imperial certeza de que Augusto Cesar de Mesquita, sobrinho do Chefe da Estação Naval do Norte, Wandelcok, foi o Capitão do palhabote apresado com Africanos na barra do Serinhaem, como me foi comunicado em aviso do Ministro da Justiça de 4 de fevereiro último, e recomendou-se-me com o maior empenho a captura dele, caso apareça nesta Província cumpre que VS nesse sentido expeça suas ordens autorizando a VS em virtude do dito Aviso a prometer um prêmio vantajoso por semelhante prisão, que é de muita importância para o Governo.

Deus Guarde a VS<sup>a</sup> Frederico de Almeida Albuquerque – Senhor Doutor Chefe de Polícia (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Códices, Chefe de Polícia 1854-1858. SPE. COD 758. ESTN 07. PRAT 01).

O desembarque na praia de Sirinhaém expôs a rede de apoio e solidariedade entre senhores, funcionários públicos e traficantes e o empenho do governo provincial do Piauí em cumprir as ordens imperiais concernentes à repressão do tráfico atlântico. Este caso ficou conhecido após a tentativa de desembarque na propriedade do Coronel Gaspar de Menezes Vasconcellos de Drummond, no Engenho Trapie, no Termo de Sirinhaém, província de Pernambuco, ao invés de no local pertencente ao Coronel João Manoel de Barros Wanderley. Segundo as declarações do coronel Menezes, este foi surpreendido por um indivíduo desconhecido que chegou em sua casa dizendo que iria tirar um carregamento de pedras na Ilha de Sancto-Aleixo. O coronel respondeu que a ilha não lhe pertencia e que o proprietário era o inglês John Donneley. O indivíduo pediu para falar em particular declarando que estava com africanos vindos de Angola, ao que coronel expôs que nunca foi interessado em negócio torpe e criminoso e que aquele carregamento não era destinado a ele. O indivíduo, capitão importador dos cativos, indagou se não estava falando o Coronel João Manoel de Barros Wanderley, obtendo resposta negativa. Segundo Drummond (1856, p. 3), o coronel Menezes estava afastado do cargo de delegado desde 1849, mas, segundo ele, pretendia ganhar tempo,

chamar os responsáveis para apreender o navio e prender os traficantes, de forma que deixou o capitão do palhabote o tempo máximo em sua propriedade, mas no dia seguinte já não o encontrou.

Ainda segundo declarações, o coronel Meneses, mesmo adoentado, voltou a atuar como delegado, sendo auxiliado por seu filho Dr. Antonio de Drummond e pelo inspetor de quartelão Manoel Elias Salgado, no intuito de efetuar a prisão dos responsáveis pelo tráfico. Encontrou no navio 162 cativos, mas o capitão havia informado que eram 212 africanos, um morto na viagem e outro ao chegar naquela região. Dessa forma, poderiam ter sido roubados ou extraviados. O presidente da província de Pernambuco contestou a versão do coronel Meneses, sugerindo que este poderia ter agido com vigor da lei, prendido o capitão e tripulação do palhabote e impedido o desaparecimento dos africanos.

Após este incidente, o coronel Meneses foi demitido do cargo de delegado, recolhido à prisão e pronunciado pelos crimes do artigo 129, parágrafos 5 e 6, combinado com o artigo 55 do Código Criminal. Além disso, foi considerado cúmplice do crime de importação e contrabando de escravizados por ter extraviado os africanos retirados do palhabote, por não ter colhido provas e dados para enviar à auditoria da Marinha, por não ter capturado os culpados, por não ter prendido o capitão e a tripulação e por não ter recolhido a documentação do navio. Mesmo não sendo considerado consignatário do navio, não agiu com as prerrogativas da função de delegado, fazendo com que capitão, tripulação e alguns africanos desaparecessem, outros africanos ficassem com seu filho Dr. Antonio de Drummond, outros servissem de “propina para autoridades locais ou chegaram até o consignatário do navio, um senhor de engenho ligado ao clã Cavalcanti” (CARVALHO, 2019, p. 653).

O comunicado para a apreensão do capitão do palhabote chegou à província do Piauí em 26 de março de 1856, recomendando às autoridades o empenho na captura de Augusto Cezar de Mesquita e prêmio para aqueles que o prendessem. Suspeitou-se que Mesquita estivesse no Pará e uma nova ordem de captura do suspeito de tráfico foi dada pelo secretário de polícia em 10 de setembro de 1856. Após esses avisos, não encontramos nenhuma documentação sobre a captura do capitão.

O pedido de reforço para a vigilância na região da vila de Parnaíba foi constante e denotando que a região era de fácil acesso para o tráfico atlântico. Em 28 de janeiro de 1858, o Ministério da Justiça transmitiu aviso recomendando “às autoridades policiais da Parnaíba toda a vigilância para obstar o desembarque de Africanos”. O requerimento ocorreu porque presumia-se que cativos, traficados por Dom Francisco Riverroza e Urgelles, vindos de

Montevidéu, seriam desembarcados durante o mês de fevereiro em algum ponto do litoral brasileiro. O aviso do Ministério da Justiça ratifica a ideia de que áreas periféricas como Parnaíba foram espaços propícios para o desembarque e redistribuição dos cativos, neste caso os cativos seriam desembarcados em local onde não houvesse intensa fiscalização e transferidos para Carranca, na província de São Paulo, onde o traficante havia acordado com alguns fazendeiros para comercializar os cativos. A transferência de cativos desembarcados ilicitamente em Parnaíba poderia ocorrer pelo porto de São Luís ou Fortaleza, cidades que mantinham trocas comerciais com o Piauí e enviavam cativos do Norte para Sul do Brasil através da navegação de cabotagem. O Ministério da Justiça expressou “ordens convenientes para que se não é efetue o crime em algum dos portos da Costa desta província acessível ao tráfico” (ARQUIVO PÚBLICO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de polícia. 1854-1862. Caixa 4).

Anos depois, dois avisos foram expedidos pelo Ministério da Justiça: o primeiro comunicou que negros boçais foram apreendidos na Ilha de Cuba. Este recomendou que as autoridades policiais de Parnaíba e que o Amanuense externo da polícia vigiassem e tomassem providências quanto às tentativas de desembarque:

Secretaria de polícia da Província do Piauí, em 6 de junho de 1866

Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor

Em observância ao que V. Ex<sup>a</sup> me recomendou por ofício de 4 do corrente, relativamente ao assunto do aviso do Ministério da justiça datado de 4 do mês precedente sobre negros boçais apreendidos na Ilha de Cuba, e que se supõe faziam parte de uma grande expedição remetida d’África em um barco de vapor, talvez com destino ao Império, nesta data recomendei instantemente as autoridades policiais da Parnaíba, e ao Amanuense externo da polícia toda vigilância e que desse as mais prontas providências não só para que sejam frustradas todas as tentativas de desembarques que neste sentido se fizessem ali, como também presos e punidos os delinquentes a que comunico a V. Ex<sup>a</sup> para seu conhecimento e em resposta ao citado ofício.

Deus guarde a V. Ex<sup>a</sup>.

Ilus. Exm. Sr. Dr. Franklim Americo de Meneses Doria.

Presidente da província.

José Manoel de Freitas

Chefe de polícia (ARQUIVO PÚBLICO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1866. Caixa 9).

O segundo aviso ordenou que fosse frustrada qualquer tentativa de entrada de africanos na província, visto que havia parceria entre o Reino do Congo e diversos negociantes que esperavam no Brasil a encomenda de cativos. Os traficantes, comerciantes, autoridades públicas e diversos setores da população utilizavam das mais variadas estratégias

para burlar o aparato da vigilância. Assim, a região do litoral piauiense tornou-se adequada para o desembarque clandestino por possuir uma geografia recortada, dificultando o acesso da polícia e a rede de aliança entre diversos atores sociais.

Existia no porto de Parnaíba apenas um Amanuense externo com a função de registrar a entrada de mercadorias, pessoas e vigiar o litoral contra o desembarque de cativos africanos após 1850. Essa função era delegada a homens considerados honestos, de forma que a eles foi ordenado o patrulhamento e diligências constantes na costa. O óbice à função estava no baixo valor da remuneração e em apenas um sujeito para cumprir a atividade numa costa entrecortada, com várias entradas, canais, ilhas e igarapés.

Em 9 de maio de 1860, o presidente da província, Diogo N. Cavalcante de Albuquerque, expôs que não havia preocupação com a entrada de africanos pelo litoral piauiense, por isso o Amanuense deveria deixar de receber a comissão por supervisionar o tráfico na cidade da Parnaíba:

Secretaria de polícia da Província do Piauí, 9 de maio de 1860

Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor

Emitindo minha opinião, Conforme Vossa Excelência me ordenou em reservado de ontem, acerca da conveniência de continuar, senão, comissionado o Amanuense Externo desta repartição, para vigiar o tráfico na cidade da Parnaíba, disse, tendo em vista o aviso reservado do Ministro da Justiça de 22 de março último, que vossa excelência me remeteu por cópia, que não há receios de haver introdução de Africanos locais nesta província, em que alguém tendo semelhante comércio. O mesmo Amanuense externo e as autoridades em geral têm o dever de velar com atividades sobre este assunto e por isso me parece ociosa essa comissão e o empregado, o que é até pode causar assim aos outros.

Se atender-se porém, que o Amanuense externo da polícia desta província é mui mal pago em relação aos serviços que sobre ele pesa, tendo de fazer continuar das viagens com risco de vida as três barras da Parnaíba, todas distantes da cidade, não seria inconveniente que ele continuasse a ter tal comissão, a fim de mais facilmente achasse pessoa habilitada para tão meses o cargo.

Deus guarde a V. Ex<sup>a</sup>

Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Dr. Diogo N. Cavalcante de Albuquerque

Presidente desta província (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1860. Caixa 15).

O Presidente da Província comentou que o valor pago ao Amanuense era baixo devido à insegurança da atividade que desempenhava e por fazer contínuas viagens de risco às três barras da Parnaíba. Mesmo com o parecer emitido em 1860, o Amanuense continuou a fiscalizar a entrada de cativos, conforme a autorização de pagamento de gratificação devidas a

este funcionário “como encarregado de vigiar o tráfico de africanos no porto da Parnaíba” e emitida pelo presidente da província do Piauí, Antonio Britto Souza Gayoso (ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1861. Caixa 12).

A marinha britânica permaneceu a reprimir o tráfico no litoral brasileiro mesmo após a Lei Eusébio de Queirós. Para políticos e alguns periódicos, os ingleses atentavam contra o poder do estado imperial. O jornal *O Echo Liberal* ponderava sobre a questão da soberania, alegando que os ingleses ameaçavam os pilares da economia, violavam os interesses nacionais e desprezavam a bandeira do Brasil: “Os ingleses tão repelindo atos de desprezo a bandeira nacional, apresando embarcações brasileiras suspeitas do tráfico da escravatura, mesmo dentro dos portos do Brasil a cumprir tratados existentes” (O ECHO Liberal. Teresina, 15 de agosto de 1850, nº 48, p. 1). Em edição seguinte, o periódico ratificou sua posição contra a permanência dos ingleses na costa do Império, declarando que os cruzeiros ingleses persistiam na costa, aumentavam a quantidade de navios e incendiavam as embarcações, mesmo o Brasil desenvolvendo atividades de apreensão dos navios e de traficantes:

Persistem ainda na costa do Brasil e foi segmentada com mais uma fragata a vapor; e posto que os vapores da armada brasileira vão desenvolvendo alguma atividade de aprisionamento de empregados no tráfico de africanos, nem por isso os ingleses deixam de também fazer dentro das nossas águas: a 3 de outubro incendiaram uma embarcação e resgataram outra no porto da Bahia (O ECHO Liberal. Teresina, 28 de novembro de 1850, nº 63, p. 1).

Segundo Sidney Chalhoub (2012, p. 38), o fim do tráfico atlântico, em 1850, interrompeu o principal fluxo de trabalhadores para a cafeicultura fluminense e paulista e promoveu mudanças na forma de aquisição de novos trabalhadores. Essas mudanças, conforme Iasmim de Oliveira Cezar (2016, p. 2), levaram a ampliação do tráfico interno, que já existia desde o período colonial, quando a logística do tráfico atlântico estendeu-se para novos mercados e os comerciantes transitavam pelos sertões com o objetivo de fornecer cativos para as comunidades.

### **3 – Considerações finais**

Na segunda metade do século XIX, a classe dominante, representada por burocratas governantes e proprietários de terras, conciliaram-se em torno da manutenção da escravidão, buscando alternativas para o fornecimento de mão de obra. A intensificação dos anúncios

comerciais nos periódicos piauienses é um indício do impacto do fim do tráfico, da estruturação do comércio interprovincial e do aumento do valor dos cativos.

Diante do fim do tráfico atlântico de escravizados em 1850, a política da escravidão pós-contrabando baseava-se em três estratégias: “blindar o parlamento sobre as discussões acerca do cativo, incrementar a imigração paralela de europeus e proteger o fluxo de escravos advindos do tráfico interprovincial” (PARRON, 2011, p. 287). Consoante Evaldo Cabral de Mello (1999, p. 36), o tráfico interprovincial foi uma saída temporária para a alta demanda de escravos das zonas cafeeicultoras e um dos mais antigos motivos de disputa entre o Norte e o Sul do Império.

Assim, observamos que após 1850 houve novos espaços de desembarque com dinâmicas próprias, que serviram para dinamizar a economia nacional e local. Esses espaços tinham características comuns, como regiões próximas ou de fácil acesso às áreas consumidoras de cativos, favoráveis a redistribuição, afastadas dos centros administrativos e políticos, pouco vigiadas para driblar os navios britânicos (SANTOS, 2018, p. 32). As mudanças ligadas à superação da escravidão e a promulgação da lei Eusébio de Queirós tiveram reflexos na província do Piauí com o reforço da vigilância em espaços antes não vistos pelo Império.

A escravidão continuava a ser uma instituição importante para a economia imperial, particularmente na região cafeeira, naquele momento a área mais dinâmica da economia brasileira. A dinâmica do capitalismo e os valores humanitários provenientes de princípios iluministas cobravam da sociedade brasileira a definição do fim não só do tráfico negreiro, mas da abolição da escravidão. A instituição escravidão não tinha espaço no mundo moderno de padrões capitalistas em que o Brasil se inseria de forma mais significativa na segunda metade do século XIX. O Estado teria que agir não só para coibir os incautos que insistiam em contrabandear africanos, mas precisava avançar de forma célere na definição da legislação que poria fim à escravidão, ao tempo em que deveria, ainda, auxiliar o setor produtivo na articulação das estratégias necessárias para realizar a transição do trabalho escravizado para o trabalho livre.

## Referências

### FONTES

- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Capitânias. Bandos, 1814 -1838. SPE, COD. 0164.
- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Códices, Chefe de Polícia 1854-1858. SPE. COD 758. ESTN 07. PRAT 01.
- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Código de leis Piauienses, tomo 9º, parte 2º, Seção 5ª.
- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1845-1853. Caixa 9.
- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1854-1856. Caixa 16.
- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1852. Caixa 16.
- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1852-1858. Caixa 16.
- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1860. Caixa 15.
- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1861. Caixa 12.
- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo, Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1865. Caixa 1.
- ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PIAUÍ. Sala do poder executivo. Palácio da Presidência. Secretaria de Polícia. 1866. Caixa 9.
- AURORA Fluminense. Rio de Janeiro, ano 1828, nº 040, 5 de maio de 1828, p. 3.
- AURORA Fluminense. Rio de Janeiro, ano 1829, nº 244, 25 de setembro de 1829, p. 3.
- O CAXIENSE. Caxias, ano primeiro, nº. 1, 7 de março de 1846. p. 2, 3 e 4.
- O CAXIENSE. Caxias, ano primeiro, nº. 2, sem dada, p. 2 e 3.
- O ECHO Liberal. Teresina, 15 de agosto de 1850, nº 48, p. 1.
- O ECHO Liberal. Teresina, 28 de novembro de 1850, nº 63, p. 1.
- THE BRITISH NEWSPAPER ARCHIVE. Bradford Observer. Inglaterra, 24 de janeiro de 1850, p. 5.

### BIBLIOGRÁFICAS

- ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira. Fim do tráfico. In: **Dicionário da escravidão e da liberdade: 50 textos críticos**. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.
- ARAÚJO, Nukácia Meyre Silva; MARTINS, Cínthya da Silva. O gênero bando: uma tradição discursiva do Brasil colonial. **XVI Congresso Internacional de la Asociación de Lingüística y Filología de América Latina**; 2011; Alcalá de Henares, Espanha. Alcalá de Henares: ALFAL, Universidad de Alcalá; 2011.
- BARBOSA, Marialva. **História cultural da imprensa: Brasil, 1800-1900**. Rio Janeiro: Mauad X, 2010.
- BETHELL, Leslie. O Brasil no mundo. In: **A construção nacional: 1830-1889**. 1Vol. 2. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.
- BRASIL. Código Criminal, 1830. **Coleção das Leis do Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional.

- CALDEIRA, Jorge. O processo econômico. In: **Crise colonial e independência: 1808-1830**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011.
- CAMPELLO, André Barreto. **Manual Jurídico da escravidão: Império do Brasil**. Jundiaí, São Paulo: Paco, 2018.
- CARVALHO, José Murilo. **A vida política**. In: A construção nacional: 1830-1889. 1Vol. 2. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.
- CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de; CADENA, Paulo Henrique Fontes. A política como “arte de matar a vergonha”: o desembarque de Sirinhaém em 1855 e os últimos anos do tráfico para o Brasil. **Topoi**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 42, p. 651-677, set/dez. 2019.
- CHALHOUB, Sidney. **A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista**. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- \_\_\_\_\_. População e sociedade. In: **A construção nacional: 1830-1889**. 1Vol. 2. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012.
- CEZAR, Iasmim de Oliveira. Nas rotas dos sertões: africanos e agentes do tráfico interno de escravos. Bahia, Século XVIII. In: **VIII Encontro Estadual de História**. ANPUH-BA. 2016, Feira de Santana. Anais [...]. Feira de Santana, 2016.
- COLEÇÃO DAS DECISÕES DO IMPÉRIO. Aviso de 28 de janeiro de 1851. Tomo XVI, 1851, Ministério dos Negócios da Justiça, Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, p.332.
- DRUMMOND, Gaspar de Menezes Vasconcellos de. **Breve exposição acerca dos fatos ocorridos antes e depois da apreensão dos africanos efetuada na barra do Serinhaem em outubro de 1855**. Recife: Typ. Universal, 1856.
- FALCI, Miridan Brito Knox. **Escravos do sertão: demografia, trabalho e relações sociais**. Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 1999.
- \_\_\_\_\_. O ilustre senhor da Parnaíba: Simplício Dias da Silva. Sociedade Brasileira de Pesquisas Históricas SBPH. **Anais da XIII Reunião**. Florianópolis. 1993.
- KOSTER, Henry. **Viagens ao nordeste do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1942.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O tempo Saquarema**. São Paulo: HUCITEC; Brasília: INL, 1987.
- MELLO, Evaldo Cabral de. **O norte agrário e o Império, 1871-1889**. 2. ed. Rio de Janeiro: Toopbooks, 1999.
- PARRON, Tâmis. **A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.
- ROCHA, Antonio Penalves. **Abolicionistas brasileiros e ingleses: a coligação entre Joaquim Nabuco e a British and Foreign Anti-Slavery Society (1880-1902)**. São Paulo: UNESP; Santana de Parnaíba, SP: BBS Treinamento e Consultoria em Finanças, 2009.
- SANTOS, Silvana Andrade dos. Nestas costas tão largas: o tráfico transatlântico de escravizados e a dinamização de economias regionais no Brasil (c. 1831 - c. 1850). **Rev. Hist.** (São Paulo), n. 177, a08317, 2018.
- SILVA, Mairton Celestino da. **Um caminho para o Estado do Brasil: colonos, missionários, escravos e índios no tempo das conquistas do Estado do Maranhão e Piauí, 1600-1800**. 2016. 308 f. Tese. Doutorado em História do Brasil. Universidade Federal de Pernambuco. Recife. 2016.

*Recebido em: 09 de setembro de 2021.*

*Aprovado em: 11 de dezembro de 2021.*