

UMA CARTA DE NEGÓCIOS PARA A COSTA DA MINA

Daniele Santos de Souza  

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia

Em 6 de janeiro de 1793, o senhorio da corveta *N^a S^a da Conceição Flores ao Mar*, Inácio Antunes Guimarães, escreveu para o capitão de sua embarcação, João Carlos Xavier, com orientações sobre como este deveria proceder durante as negociações para a aquisição de cativos nos portos da Costa da Mina.¹ A missiva aqui transcrita foi publicada, quase um século depois, no jornal *Diário da Bahia*, edição n^o 162, de 20 de julho de 1884. Conhecido por ser um periódico do Partido Liberal, fundado em 1856, o *Diário da Bahia* pertencia, à época em que publicou a carta, a Augusto Álvares Guimarães.² O documento foi reproduzido na seção *Varietades* e, apesar disto, não estava deslocado dos temas abordados pelo periódico naquela edição. Na mesma página foi publicado o editorial do jornal paulista *Gazeta Liberal*, de 13 de julho de 1884, e junto com ele o projeto apresentado pelo deputado liberal Rodolfo Dantas.

Este projeto versava sobre a emancipação dos escravizados sexagenários, bem como estipulava diretrizes quanto à matrícula, o fundo de emancipação e arbitrava limites para os valores das manumissões dos cativos conforme a idade destes. Ao propor a libertação dos maiores de

1 A missiva foi encontrada pelo historiador Ricardo Tadeu, que a encaminhou a João José Reis, a quem agradeço pelos comentários.

2 O jornal foi fundado por Demétrio Ciríaco Tourinho e Manuel Jesuino Ferreira em 1856. O deputado liberal Rodolfo Dantas chegou a fazer parte da redação do *Diário da Bahia*, junto com figuras como Rui Barbosa, entre 1868 e 1880. Ver: “Diário da Bahia”, CPDOC . Sobre o *Diário da Bahia*, cf. Kátia Maria de Carvalho Silva, *O Diário da Bahia e o século XIX*, Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1979.

60 anos sem previsão de indenização aos senhores, o projeto ocasionou uma crise no parlamento e acabou sendo desidratado pelo gabinete conservador, resultando na retrógrada lei dos sexagenários de 1885.³ Além disso, a página 2 do *Diário da Bahia* também reproduziu parte das falas ocorridas durante a sessão parlamentar de 15 de julho de 1884, quando o projeto de lei dos sexagenários foi apresentado. O periódico publicou ainda trechos da ata da reunião dos ministros dos Negócios da Fazenda, Justiça e Império do Conselho de Estado, ocasião em que foi debatida a proposta de Dantas.⁴

A carta escrita por Guimarães em fins do Setecentos, portanto, foi publicada na mesma página em que se expunham debates em torno da “questão do elemento servil”, como os políticos e senhores denominavam, em fins do século XIX, as discussões sobre a abolição. Isto não foi aleatório. A escravidão somente pôde se estruturar e disseminar por todo o tecido social brasileiro, durante tantos séculos, graças à constante oferta de mão de obra proporcionada pelo comércio transatlântico de africanos. É lícito supor que a publicação da carta de um traficante para o capitão de sua embarcação, numa seção intitulada *Varietades*, em plena década de 1880, visasse alertar aos seus leitores sobre o que se convencionou chamar de infame comércio, abolido havia pouco mais de trinta anos. Comércio aquele responsável pela “questão do elemento servil”, que tomava a frente da cena política brasileira naquele momento. Para o leitor da época, no entanto, talvez o tráfico negreiro soasse tão distante quanto as palavras de uma missiva do século anterior.

O comércio transatlântico de africanos para o Brasil foi um dos negócios mais duradouros e lucrativos do período colonial e imperial.

3 Joseli Maria Nunes Mendonça, *Entre as mãos e os anéis – a lei dos sexagenários e os caminhos da abolição no Brasil*, Campinas: Editora da Unicamp; Centro de Pesquisa em História Social da Cultura, 1999.

4 O projeto número 48 foi apresentado à Câmara dos Deputados, em 15 de julho de 1884, pelo deputado Rodolfo Dantas, do Partido Liberal. A proposta dispunha sobre a emancipação dos escravos por idade igual ou superior a 60 anos, por omissão de matrícula (registro obrigatório a ser feito pelo proprietário), por fundo de emancipação e por transgressão de domicílio (quando o escravo era levado de uma província a outra sem autorização). Também estabelecia uma tabela de preços dos cativos, o que punha fim a controvérsias sobre o valor de que precisavam dispor para comprar a alforria. Cf. Mendonça, *Entre as mãos e os anéis*, passim.

Desde o último quartel do século XVI, embarcações cruzaram o Atlântico, em ritmo constante e crescente, transportando seres humanos em condições deploráveis, vitimados por um violento processo de escravização, cujo desfecho se daria em terras americanas, especialmente nas lavouras, minas e nos mais diversos serviços domésticos e urbanos. Sobre os números do tráfico, vários estudiosos, há já quase meio século, vêm levantando dados em diversas fontes pelo mundo e propondo estimativas.⁵ Nas últimas décadas, a pesquisa ganhou novo fôlego e envolveu dezenas de historiadores e estudiosos na África, Américas e Europa, culminando no projeto do *The Trans-Atlantic Slave Trade Database* (TSTD), na fase final coordenado por David Eltis e David Richardson. Trata-se de um banco de dados que buscou contar e estimar as viagens negreiras através do Atlântico, entre os séculos XVI e XIX, lançado em plataforma online, em 2008.⁶ De acordo com o TSTD, mais de 12,5 milhões de africanos foram embarcados rumo às Américas, durante a era do tráfico negreiro, sendo aproximadamente 5,5 milhões somente para o Brasil, o que corresponde a 44% do total. Destes, 12% morreram durante a travessia rumo ao cativeiro brasileiro, ou seja, mais de 660 mil.

As estimativas do tráfico negreiro foram obtidas principalmente por meio de documentos produzidos pelas nações traficantes europeias e americanas, como despachos, alvarás, passaportes, relatórios diplomáticos. Mas as fontes que detalham os termos dos negócios de compra e venda na costa africana são oriundas, sobretudo, de relatos de viajantes, de capitães de navios negreiros, diretores de fortalezas e feitorias europeias. Com a proibição

5 Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison: University of Wisconsin Press, 1969. Herbert S. Klein, *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*, Princeton: Princeton University Press, 1978. Pierre F. Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: século XVII ao XIX*, São Paulo: Corrupio, 1987. Robert Conrad, *Os últimos anos da escravatura no Brasil: 1850-1888*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975. Maurício Goulart, *A escravidão africana no Brasil: das origens a extinção do tráfico*, 3ª ed., São Paulo: Alfa Ômega, 1975. Paul E. Lovejoy, "The Volume of the Atlantic Slave Trade: A Synthesis", *Journal of African History*, v. 23, n. 4 (1982), pp. 473-501.

6 *The Trans-Atlantic Slave Trade Database* (TSTD) ☒.

do comércio negreiro e a repressão, inglesa principalmente, muitos desses documentos foram parar nas comissões de combate ao tráfico e nos anais do parlamento britânico.

Já a carta escrita pelo senhorio Inácio Antunes Guimarães, em 1793, é um tipo de documento raramente localizado entre as fontes que abordam o tráfico luso-brasileiro no século XVIII. Proprietários de navios negreiros, contudo, comumente escreviam instruções a serem seguidas pelos seus capitães, denominadas “cartas de ordens”. Esse modelo de correspondência, assim como aquelas trocadas entre senhorios, capitães e pequenos e médios investidores, em ambas as margens do Atlântico, foi localizado em maior número para o século XIX, a maioria a bordo de embarcações apreendidas pelos ingleses, durante o período de pressão pela abolição do tráfico de africanos. A exemplo das cartas de ordens escritas, em 1812, pelos senhorios Antônio Esteves dos Santos, proprietário da escuna *Flor do Porto*, e Luís Jozé Gomes, dono do bergantim *Prazeres*, cujas embarcações acabaram sendo apresadas por cruzadores britânicos na costa africana.⁷ Logo, a missiva dirigida ao capitão João Carlos Xavier, na última década do Setecentos, é de grande relevância para os estudos do tráfico negreiro nesse período, principalmente para entender a logística e as minúcias desse negócio entre a Bahia e a Costa da Mina.

No início do século XVIII, o comércio negreiro sofreu grande impulso, atingindo cifras até então inimagináveis devido à demanda de braços provocada pela descoberta de ouro no interior do Brasil. Foi nesse

7 Paulo César Oliveira de Jesus, “Mantendo o curso: restrições, subterfúgios e comércio da escravatura na Bahia (1810-1817)” (Tese de Doutorado, Universidade Federal da Bahia, 2017), pp. 85-86. Para outros títulos que mencionam correspondência trocada entre traficantes, capitães e investidores: João José Reis, Flávio dos Santos Gomes, Marcus J. M. de Carvalho, *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c.1822-c.1853)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2010; João José Reis, “De escravo a rico liberto: a trajetória do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia Oitocentista”, *Revista de História*, n. 174, (2016), pp. 15-68; Lisa Earl Castillo e Luis Nicolau Parés, “Marcelina da Silva e seu mundo: novos dados para uma historiografia do candomblé ketu”, *Afro-Ásia*, n. 36 (2007), pp. 111-151; e Elaine Santos Falheiros, “Luís e Antônio Xavier de Jesus: mobilidade social de africanos na Bahia oitocentista” (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2013), pp. 49-61, entre outros.

momento que a Costa da Mina se consolidou como região privilegiada para o tráfico baiano, que reexportava a mercadoria humana para as Gerais, além de abastecer os engenhos do Recôncavo. A descrição feita pelo engenheiro régio José Antônio Caldas, em 1759, é um dos principais documentos utilizados para compreender como se realizavam as negociações naquela costa. Nesta obra, além de pormenorizar portos e apresentar as dificuldades relacionadas à navegação na Costa da Mina, Caldas detalhou a composição das armações negreiras, seus custos, bem como as taxas comumente pagas para a realização do comércio naquela região africana.⁸ No mesmo período, em 1758, os membros da Mesa de Inspeção da Bahia encaminharam ao rei d. José informações sobre o “resgate de escravos” na Costa da Mina. No relato, eles descreveram as minúcias deste comércio e as dificuldades enfrentadas junto às autoridades e negociantes africanos frente às novas determinações régias, em especial a provisão de 1756. A provisão, de 30 de março daquele ano, tornou livre o tráfico de escravos entre a Bahia e a Costa da Mina, pondo fim ao monopólio, então vigente, de 24 embarcações negreiras, além de estabelecer que apenas uma embarcação portuguesa pudesse negociar de cada vez no porto de Ajudá.⁹

A missiva escrita por Guimarães permite compreender, da perspectiva de um comerciante, detalhes de como se negociava na costa africana, bem como as características das armações negreiras. Revela, também, como o tráfico estava organizado em fins do Setecentos, quando os holandeses já não achacavam mais as embarcações luso-brasileiras, como o fizeram até por volta de 1790, exigindo o pagamento de 10% sobre

8 José Antônio Caldas, *Notícia Geral de toda essa Capitania da Bahia, desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, Edição fac-similar, Salvador: Tipografia Beneditina, 1951, pp. 287-315.

9 Informação da Mesa da Inspeção da Bahia, ao rei d. José, sobre a maneira como era feito o comércio e resgate de escravos na Costa da Mina, e os fatos que originaram o protesto do rei Daomé, 02/06/1758, AHU, ACL, CU, 005-01 Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, Cx. 19, D. 3516-3526. Certidão de justificação sobre o prejuízo dos moradores e comerciantes do Estado do Brasil no comércio dos escravos e Resolução do rei d. José ordenando a ampliação do comércio de tabaco e escravos nos portos africanos, 30/03/1756, AHU, ACL, CU, 005, Coleção Bahia Avulsos, Cx. 127, D. 9943-9944.

a carga de tabaco em troca de um passaporte que lhes permitisse navegar pelos portos da Costa da Mina. Ao mesmo tempo, a carta demonstra como os traficantes da praça da Bahia ainda podiam sofrer reveses provocados por outras nações europeias, concorrentes nos negócios na Costa da Mina.

O senhorio da corveta *N^a S^a da Conceição Flores ao Mar* parece ter sido um experimentado traficante, e na verdade era. De acordo com o TSTD, desde pelo menos 1781, ele investia no tráfico como senhorio da embarcação *N^a S^a do Rosário Santo Antônio e Almas*. É possível, inclusive, que tenha atuado até a segunda década da centúria seguinte, uma vez que o TSTD apresenta Inácio Antunes Guimarães como proprietário da escuna *N^a S^a da Conceição de Maria*, que teria negociado cativos, em 1819, em porto não especificado da costa africana.¹⁰ Já o capitão negreiro João Carlos Xavier, provavelmente, não dispunha de tanta experiência no cargo. Conforme o TSTD, em somente duas ocasiões teria seguido viagem para a costa africana como capitão de navio negreiro e ambas teriam sido na corveta *N^a S^a da Conceição Flores ao Mar*. No entanto, na carta fica implícito que Xavier havia navegado algumas vezes para a Costa da Mina. Afinal, ninguém é alçado ao posto de capitão de um tumbeiro sem experiência de navegação e negociação na África.

Guimarães, como experimentado traficante, recomendou ao capitão que, após cruzar o Cabo das Palmas, e adentrar o Golfo do Benin, fizesse “diligência por descobrir todos os portos do Comércio”. E fez questão de frisar que “Vossa Mercê não ignora” quais eram estes. Mas, quiçá, poderia ser a primeira viagem de Xavier enquanto capitão e, por isso, Guimarães, que demonstrava conhecer bem a Costa da Mina, tenha acreditado ser necessário escrever a carta de ordens, esmiuçando suas determinações, bem como as sutilezas e desventuras que cercavam aquela missão.

10 Foram identificadas no TSTD dezoito viagens negreiras cujo senhorio da embarcação foi Inácio Antunes Guimarães, a saber: #51078, #51201, #51350, #51397, #51435, #51469, 51496, #52075, #900076, #51292, #51303, #40485, #51369, #7315, #7339, #7560, #51560, #40798.

O senhorio da corveta *N^a S^a da Conceição Flores ao Mar* alertou o capitão, logo no início da correspondência, para a devida cobrança sobre os fretes de mercadorias transportadas na ida – em sua maioria tratava-se de tabaco e aguardente –, bem como sobre os cativos embarcados, no retorno. Isto está relacionado à forma como uma armação negreira organizava-se. Havia a carga principal do navio, pertencente ao senhorio da embarcação, que investia isoladamente ou em sociedade com outros negociantes. Mas também havia as “praças” e as pequenas carregações pertencentes a membros da tripulação, incluindo aí o próprio capitão do vaso. “Dar praças” se referia ao costume, disseminado principalmente na segunda metade do Setecentos, de permitir que investidores de pouca monta enviassem pequenas quantidades de tabaco, aguardente ou outros produtos propícios ao tráfico em troca da aquisição direta de cativos na Costa da Mina, pagando para isso os devidos fretes e taxas. A quantidade de pessoas e mercadorias envolvidas nesse esquema era arbitrada pelo senhorio e, às vezes, pelo capitão do navio, com a anuência daquele. Assim, aproveitavam-se espaços vagos na armação para lucrar com os fretes. De acordo com o comerciante negreiro Luís Coelho Ferreira, “a viúva, a filha órfã, a casada pobre e cheia de filhos, as irmandades das igrejas, os conventos mendicantes, os eclesiásticos necessitados, os desamparados, e desvalidos, que todos têm suas praças, e nelas o remédio da sua miséria”, por meio da escravização e tráfico de africanos.¹¹ No entanto, sobre os demais investidores, incluindo aí o capitão e o restante da tripulação, Guimarães fez questão de salientar que somente poderiam fazer sua própria negociação “depois de meio negócio feito da conta da carregação da corveta”. Ou seja, a aquisição de escravos referentes às “praças” seria feita somente após o navio negociar, ao menos, metade da sua carga principal.

11 Parecer do juiz de fora, Luiz Coelho Ferreira, sobre as representações dirigidas ao Rei pelos proprietários dos engenhos dos açúcares, pelos cultivadores do tabaco e pela Mesa do Comércio de Lisboa, sobre os impostos lançados sobre os açúcares e tabacos produzidos no Brasil, sobre os fretes e cargas dos navios e sobre o pretendido monopólio do comércio dos escravos da Costa da Mina, 03/05/1753, AHU, CU, 005-01 Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, Cx. 4, D. 563.

Outra preocupação de Inácio Antunes Guimarães se refere ao comércio de tecidos europeus na Costa da Mina. Aliás, o traficante gastou algumas linhas sobre essa matéria. De acordo com o senhorio, o capitão João Carlos Xavier estaria proibido de negociar fazendas. Contudo, caso fosse obrigado, mediante ameaças de violências por parte de outras nações europeias, que adquirisse o mínimo possível de peças de pano. Ademais, recomendou que Xavier tivesse o cuidado de registrar os termos pouco amigáveis desta transação e, se possível, se desfizesse da mercadoria nos demais portos da Costa da Mina, mesmo que isso acarretasse em prejuízos. Guimarães foi enfático ao destacar que não queria “transgredir as Ordens de Sua Majestade Fidelíssima, com penas rigorosas de perdimento da fazenda, três dobros do valor dela, degredo, e inabilidade para negociar, ou servir qualquer emprego público”.

O contrabando de tecidos, ou seja, a aquisição de fazendas junto aos ingleses, franceses e holandeses e o seu ilícito comércio na capitania da Bahia, era uma prática costumeira a bordo das embarcações baianas na Costa da Mina. Esse tipo de transação feria diretamente o exclusivo colonial relativo às mercadorias de origem europeia. Na primeira metade do Setecentos, esse comércio acompanhava o contrabando de ouro para a Costa da Mina. José Torres, fundador da feitoria portuguesa em Ajudá, por exemplo, foi acusado e indiciado criminalmente por cometer esse ilícito na década de 1720. Em 1730, d. João V tentou, por meio de ordem régia, coibir a prática, estipulando as penas citadas na missiva de Guimarães, mas não logrou êxito.¹²

No final da década de 1760, durante o governo do conde de Azambuja, as autoridades coloniais alarmaram-se com a extensão do

12 Requerimento de José de Torres, preso na Cadeia da Corte devido a comercialização de produtos proibidos na Bahia, ao rei [D. João V] solicitando alvará de fiança para que possa se defender e mostrar-se sem culpa. Anexo: parecer, 18/01/1723, AHU, ACL, CU, 005 Coleção Bahia Avulsos, Cx. 16, D. 1406. Lei (cópia) de D. João [V] determinando que nenhuma embarcação possa navegar dos portos do Brasil para a Costa da Mina ou mesmo receber carga sem licença do vice-rei e governador da capitania de onde houver de sair, 01/07/1730, AHU, ACL, CU, 005 Coleção Bahia Avulsos, Cx. 37, D. 3337.

contrabando de tecidos realizado pelos navios negreiros na Costa da Mina e buscaram encaminhar algumas ações. Em 1767, por exemplo, a sumaca *Nª Sª da Conceição, Santo Antônio e Almas*, pertencente a João Machado de Miranda, foi apreendida. Os bens, as fazendas e escravos a bordo foram sequestrados e uma devassa aberta para investigar o caso. Segundo as conclusões do provedor interino da Alfândega, Rodrigo Coelho Machado Torres, alguns capitães estariam sendo “obrigados” por holandeses e ingleses a trocar o tabaco levado para aquisição de escravos na Costa da Mina por fazendas. Por não conseguirem desfazer-se delas na costa africana, em virtude do mercado se achar saturado, acabavam introduzindo-as no Brasil. Porém, ainda de acordo com este provedor, o contrabando também decorria da “ambição” dos capitães, dos donos de navios e dos sócios das carreções. Estes levavam “muito tabaco por alto, fora do número de rolos que compete à lotação ou arqueação de cada navio”. Além disso, alertava Machado Torres, nem sempre o fumo excedente levado para costa africana era de refugio, muitas vezes tratava-se de tabaco de primeira qualidade, embarcado com o objetivo explícito de realizar comércio ilícito de fazendas com os comerciantes europeus, que revendiam o tabaco na Europa.¹³

Em 1770, o provedor titular da Alfândega, Rodrigo da Costa de Almeida, pensava de maneira distinta. Em ofício encaminhado ao Conselho Ultramarino, ele parecia concordar com a ideia de que o contrabando de fazendas era resultado das violências praticadas contra os navios portugueses. Segundo o provedor, “capitães e mais comissários das embarcações portuguesas que vão negociar naquele continente os

13 Ofício do provedor interino da Alfândega ao governador, conde de Azambuja, sobre o contrabando feito com fazendas vindas da Costa da Mina, sua apreensão, e grande quantidade sem selo no mercado. Lista das fazendas apreendidas a bordo da sumaca *Nossa Senhora da Conceição, Santo Antônio e Almas*, de João Machado de Miranda, 31/03/67, AHU, ACL, CU, 005-01 Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, Cx. 40, D. 7576-7583 e Carta de Rodrigo Coelho Machado Torres ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro, sobre fazendas da Costa da Mina, 17/08/1768, AHU, ACL, CU, 005-01 Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, Cx. 44, D. 8276-8279.

escravos” seriam “constrangidos pelos ingleses, principalmente pelos holandeses”, a trocaram a sua carga de tabaco por fazendas.¹⁴

A despeito destas justificativas, o governador da capitania da Bahia, Luiz José da Cunha Grã Ataíde e Melo, conde de Povolide, que havia assumido o cargo em 11 de outubro de 1769, buscou apertar o cerco às embarcações oriundas da Costa da Mina. O objetivo era combater o contrabando de tecidos europeus no porto de Salvador. No entanto, apesar dessas iniciativas, o conde concluiu em seus ofícios, encaminhados ao Marquês de Pombal, que “a causa de negociarem na Costa da Mina os tabacos”, permutando-os por fazendas em vez de “escravos como era o seu destino”, se dava por serem os capitães “compelidos pelos holandeses, pois naquela Costa não faz negócio quem não tem tabaco”.¹⁵ As fazendas contrabandeadas eram largamente comercializadas por libertos africanos nas ruas da Cidade da Bahia. Eles as adquiriam através de pequenos negócios e investimentos junto a membros da tripulação dos navios que seguiam para a costa africana.¹⁶

Nos anos seguintes, o contrabando de tecidos adquiridos na Costa da Mina continuaria fazendo parte da pauta de governadores, provedores da alfândega e outras autoridades. Na instrução recebida pelo marquês de Valença, ao assumir o governo da capitania em 1779, por exemplo, mencionou-se como o comércio entre a Bahia e a Costa da Mina encontrava-se

14 Ofício do provedor da Alfândega, Rodrigo da Costa de Almeida, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro, sobre violências praticadas por ingleses e holandeses contra os capitães e comissários portugueses na Costa da Mina, 11/07/1770, AHU, ACL, CU, 005-01 Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, Cx. 44, D. 8227.

15 Ofício do governador, conde de Povolide, ao conde de Oeiras, sobre a apreensão e despacho das fazendas levadas à Bahia, pelos navios que faziam o comércio da Costa da Mina, e que os ingleses e holandeses os obrigou a receber em troca de Tabaco, 27/07/1770, AHU, ACL, CU, 005-01, Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida, Cx. 44, D. 8241-8243.

16 Portaria do governador conde de Povolide, ordenando ao provedor da alfândega a abertura de uma devassa sobre o extravio de fazendas que houve na chegada da última embarcação da Costa da Mina, 10/05/1770, APEB – Seção Colonial/Provincial, Portarias, Maço 467 (1767-1772), fl. 269v-270.

reduzido a dois ramos: um lícito e outro ilícito.¹⁷ No mesmo ano, o desembargador do Tribunal da Relação da Bahia, Antônio Joaquim de Pina Manique, lamentava, em um ofício dirigido ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, o quão corriqueiro era o contrabando de fazendas e de outras peças de valor em embarcações negreiras vindas daquela costa.¹⁸ Durante o governo de d. Fernando José de Portugal, novas ações foram desenvolvidas, visando pôr um freio no contrabando de fazendas para a Cidade da Bahia. Talvez, por isso, Inácio Guimarães tivesse sido tão enfático sobre esta matéria em sua correspondência.¹⁹

A proposta de abordagem aos portos na Costa da Mina recomendada por Guimarães ao capitão Xavier fazia parte do *script* logístico do tráfico baiano na região. A travessia do Cabo das Palmas, como já foi dito, marcava a entrada da embarcação no Golfo do Benin. Até o final do século XVIII, a primeira parada do tumbeiro ocorria no Castelo de São Jorge da Mina, onde as embarcações luso-brasileiras pagavam o quartamento aos holandeses. Ou seja, entregavam 10% da carga de tabaco, além de outras taxas e mimos aos funcionários do forte, em troca de um passaporte. Pagava-se também pela emissão deste documento, que funcionava como uma espécie de salvo-conduto às embarcações luso-brasileiras, autorizando-as a seguirem viagem aos portos de Popo, Ajudá, Jaquim e Apa – e na segunda metade do Setecentos estendeu-se a Badagri e Porto Novo – para negociarem escravos.

No entanto, na época em que foi escrita a instrução dirigida ao capitão João Carlos Xavier, a Companhia Holandesa das Índias

17 Instrução do Martinho de Melo e Castro ao governador, capitão general da capitania da Bahia, marquês de Valença, relativas ao governo dessa mesma capitania, sua população, limites, etc., 10/09/1779, AHU, ACL, CU, 005-01 Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, Cx. 54, D. 10319-10335.

18 Ofício do desembargador dos [Agravos] Antônio Joaquim de Pina Manique, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro] sobre o contrabando de fazendas e de outras peças de valor que foram encontradas a bordo de algumas embarcações aportadas no porto da cidade da Bahia, 03/09/1779, AHU, ACL, CU, 005 Coleção Bahia Avulsos, Cx. 177, D. 13310.

19 Relação das fazendas apreendidas pelo meirinho da Superintendência Geral dos Contrabandos e Descaminhos dos Reais Direitos, Vicente Ferreira de Azevedo, 16/12/1794, AHU, ACL, CU, 005 Coleção Bahia Avulsos, Cx. 197. D. 14314.

Ocidentais, que controlava o tráfico holandês na região, havia perdido fôlego e praticamente abandonado os negócios. De modo que as embarcações oriundas da Bahia já não carregavam esse fardo. Segundo o relato do padre Vicente Ferreira Pires, que visitou a Costa da Mina no início de 1797, havia quatro anos que os holandeses, por ordem do seu respectivo governo, tinham retirado a fragata guarda-costas, que patrulhava a região, e haviam deixado o Castelo de São Jorge da Mina “quase ao desamparo”.²⁰ Guimarães, certamente, tinha ciência desse novo cenário e, por isso, não mencionou, em sua carta, a necessidade de se dirigir ao castelo holandês. Alertou, contudo, que a Costa da Mina continuava a ser palco de ataques e violências perpetradas por países europeus concorrentes no comércio negro, como no caso do acossamento para a aquisição de fazendas.

Excetuando-se a questão do quartiamento junto aos holandeses, o itinerário proposto por Guimarães seguia o passo a passo contumaz da negociação negreira vigente desde as primeiras décadas do Setecentos. Primeiro, aportava-se em Popo Grande ou Pequeno, onde se adquiriam canoas e se contratavam canoeiros para o desembarque e embarque de mercadorias. Na missiva, Inácio Guimarães sugeriu que a contratação de canoeiros fosse feita justamente em Popo ou Aquitá (Keta), bem como a aquisição de búzios. Estes também eram denominados de cauris, necessários não apenas para a compra de cativos, mas também de víveres locais e para o pagamento de taxas e presentes às autoridades africanas e seu respectivo monarca.

Guimarães registrou ainda que nos portos de Popo e Aquitá havia a possibilidade de se adquirir alguns cativos. O engenheiro Caldas, algumas décadas antes, afirmou o mesmo, adicionando que além do “negócio de escravos”, naquelas paragens era possível comprar “cabritos, galinhas e outros refrescos da terra”, ou seja, víveres necessários tanto para a tripulação quanto para os cativos no retorno da viagem. O porto de Aquitá, segundo

20 Clado Ribeiro de Lessa, *Crônica de uma Embaixada Luso-brasileira à Costa d'África em fins do século XVIII, incluindo o texto da viagem de África em o Reino de Dahomé escrita pelo Padre Vicente Ferreira Pires no ano de 1800 e até o presente inédita*, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957, p. 17.

Caldas, estava localizado a leste do rio Volta, a aproximadamente 13 léguas de Popo Pequeno e, de acordo com a descrição geográfica do engenheiro e a similaridade fonética, corresponde, provavelmente, ao porto de Keta, conforme o mapa abaixo.²¹

Ao deitarem âncora em Aquitá, Popo Grande ou Popo Pequeno, os capitães aproveitavam para obter notícias sobre a quantidade de embarcações nos demais portos à leste, como Guimarães aconselhou Xavier. Em seguida, escolhia-se o local com menor concorrência de navios e onde o tabaco pudesse adquirir melhor preço.²² Para o senhorio da corveta *Flores ao Mar*, Ajudá era o melhor porto de comércio, sendo que os “debaixo”, certamente se referindo a Epe, Badagri, Porto Novo e Onim – futuro Lagos –, “desfrutam” da abundância de negócios no porto daomeano.

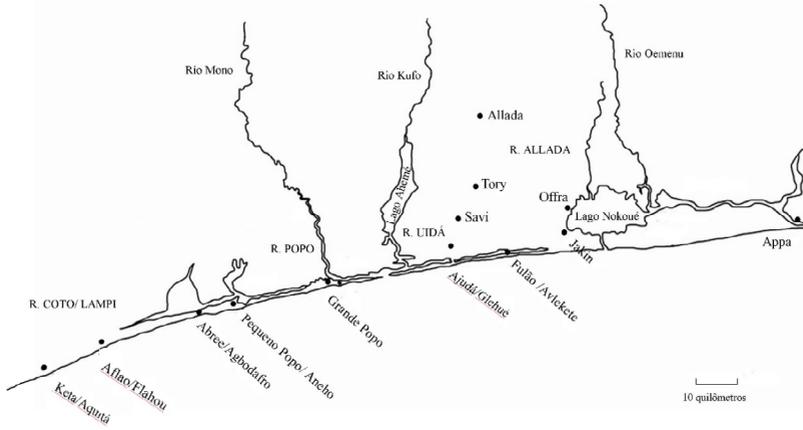
Ajudá, desde meados do século XVIII, sofria com a grande concorrência dos portos à leste, formados pelas cortes exiladas dos reinos de Aladá e Hueda no contexto das guerras de expansão do Daomé. Contudo, ao longo da década de 1780, distúrbios envolvendo o Daomé e as autoridades nos portos de Epe, Badagri, Porto Novo e o reino de Oyó, contribuíram para desorganizar o tráfico nesses enclaves, levando as embarcações baianas a voltarem a buscar cada vez mais Ajudá. Provavelmente, devido a este contexto, Guimarães apontou Ajudá como melhor porto de negócio para o tráfico negreiro.²³

21 Caldas, *Notícia geral*, p. 294.

22 Informação da Mesa da Inspeção da Bahia, ao rei D. José, sobre a maneira como era feito o comércio e resgate de escravos na Costa da Mina, e os fatos que originaram o protesto do rei Daomé, 02/06/1758, AHU, ACL, CU, 005-01 Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, Cx. 19, D. 3516-3526.

23 Robin Law, *The Oyo Empire, c. 1600-c.1836: A West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Clarendon Press: Oxford, 1997, pp. 223-228; Isaac Adeagbo Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbors, 1708-1818*, London: Cambridge University Press, 1967, pp. 161-168.

Mapa 1
Costa dos escravos, séculos XVII e XVIII²⁴



A carta dirigida ao capitão Xavier não deixou de ressaltar um dos aspectos mais dramáticos do tráfico, intrínseco ao processo de escravização nas Américas. Os portugueses na Costa da Mina eram conhecidos pelos negociantes africanos e europeus pela sua preferência por cativos do sexo masculino muito jovens, ainda sem barba, e com aparência perfeitamente saudável. Chegavam a ponto de usar a expressão “estátua de cera” para se referir à mercadoria favorita dos traficantes da Bahia.²⁵ No processo de compra e embarque os africanos eram marcados a ferro no peito, braço, perna ou nádegas com as iniciais do proprietário, uma vez que a embarcação trazia, além da carga principal, os pequenos investimentos de “praças” e de tripulantes, conforme já foi dito. Esses dados eram cuidadosamente registrados, como salientou Guimarães, no livro do Portaló, justamente para identificar a propriedade dos cativos tanto no desembarque, quanto entre aqueles que não resistiam à travessia Atlântica, cobrando sempre os devidos fretes.

24 Fonte: *Práticas religiosas na Costa dos Escravos: uma sistematização das fontes europeias pré-coloniais* [?]. Adaptado.

25 Robin Law, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750: The Impact of the Atlantic Slave on African Society*, Oxford: Clarendon Press, 1991, pp. 136-137; Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbors*, p. 56.

A comparação da missiva dirigida ao capitão João Carlos Xavier, em 1793, com cartas de ordem, escritas no início do século XIX, permite verificar a existência de um padrão tanto em relação à natureza do negócio negreiro na Costa da Mina, quanto ao modelo do documento. A carta de ordens dirigida por Luís José Gomes ao capitão do bergantim *Prazeres*, Izidoro Martins Braga, citada anteriormente, por exemplo, inicia determinando que “depois de montar o Cabo de Santo Agostinho, fará vossa mercê [o capitão] dar a manifesto toda a carga que leva a dita” embarcação, a fim de pagar os devidos fretes. Trecho idêntico ao da missiva produzida por Guimarães dezenove anos antes. E esta não é a única semelhança. O dono do bergantim *Prazeres* também determinou a seu capitão que adquirisse canoas, contratasse canoeiros e comprasse búzios em Popo; recomendou Ajudá como o melhor porto de negócios; ordenou que na compra de cativos “fugirá de negros e negras velhas”; e proibiu que se vendesse tabaco fiado “aos nacionais da terra, pois de ordinário sucede abreviarem-se [em partir] os navios, e estarem sem o embolso” pelo produto adiantado. Ademais, instruiu o capitão a marcar os cativos da carregação “com a marca à margem no peito direito”, lançando-os no livro de Carga, que Guimarães denominou de “livro de Portaló”. Outra preocupação que parece ter sido comum entre os senhorios de tumbeiros refere-se ao tratamento dispensado aos escravos a bordo, sobre o que tanto Gomes quanto Guimarães escreveram *ipsis litteris*:

O objeto principal em que Vossa Mercê se deve esmerar, é no bom trato da armação, e igualmente recomendar a quem suas vezes a bordo fizer, e da mesma forma ao Contramestre, e Barbeiros, como também o cuidado dos Levantes, que esses ordinariamente sucedem pela pouca cautela, e do pouco amor com que se trata, devendo não haver diferença na comida de uns aos outros.²⁶

26 Carta de Ordens, 21/08/1812, bergantim *Prazeres*, Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI), *Comissão Mista Brasil-Grã-Bretanha de Combate ao Tráfico*, lata 26, maço

Ou seja, os armadores negreiros temiam que a tripulação cuidasse melhor dos seus próprios cativos, em detrimento daqueles pertencentes ao principal carregador e, neste caso, donos do navio. Na visão deles, tal negligência estaria na origem de insurreições escravas a bordo, uma vez que os maus-tratos recaíam sobre a maioria dos cativos transportados. Na verdade, tratava-se apenas da retórica de traficantes preocupados com seus lucros.

A despeito dessas semelhanças, a missiva de Guimarães aborda especificidades relativas ao tráfico negreiro no final do século XVIII, como já foi aqui demonstrado. A passagem pelas ilhas de São Tomé ou Príncipe no retorno da viagem, recomendada por esse senhorio, é uma delas. Havia dissenso entre os proprietários de tumbeiros, em fins do Setecentos, quanto ao cumprimento dessa determinação régia. Em 1792, o governador das ilhas, João Rozendo Tavares Leote, reclamou à Sua Majestade que os navios oriundos de Salvador que comercializavam na Costa da Mina, em sua maioria, se opunham a passar pelas ilhas para pagarem os direitos sobre os escravos, preferindo fazê-lo na alfândega da Bahia. Isto, segundo ele, prejudicava o pagamento da folha secular e eclesiástica das ilhas.²⁷ Em 1799, o príncipe regente d. João questionou o governador da Bahia, d. Fernando José Portugal, sobre quais seriam as medidas necessárias para avivar o comércio com a Costa da Mina. Em resposta, o governador encaminhou uma representação dos traficantes da praça da Bahia, na qual solicitavam, justamente, o fim da obrigatoriedade de seus navios passarem nas ilhas de São Tomé ou Príncipe ao retornarem da Costa da Mina.²⁸

6, pasta 2. Agradeço a Paulo César Oliveira de Jesus por ter disponibilizado uma transcrição deste documento. Cf. também Jesus, “Mantendo o curso”, p. 86.

27 Carta do governador das Ilhas de São Tomé e Príncipe, João Rozendo Tavares Leote, a Sua Majestade sobre os navios vindos da Bahia em direção à Costa da Mina, não passam pelas ilhas para pagarem os direitos dos escravos, 26/10/1792, AHU, São Tomé, cx. 24. D. 16.

28 Carta do príncipe regente para D. Fernando José de Portugal, governador da Capitania da Bahia, declarando que o comércio com a Costa da Mina pode vir a ser dos mais prósperos para esta Capitania e também das Minas Gerais, Goiás e Cuiabá. Que o dito comércio não é mais ativo e vantajoso por causa dos obstáculos criados pelos ingleses, holandeses e franceses, pela obrigação de voltarem pelas Ilhas de São Thomé e Príncipe, a obrigação de levarem capelão e a proibição de se venderem

Não sabemos ao certo se a corveta *N^a S^a da Conceição Flores ao Mar* seguiu viagem para a Costa da Mina em 1793, apesar da carta ter sido escrita em janeiro daquele ano. De acordo com os dados disponíveis no TSTD, esta corveta, sob a condução do capitão João Carlos Xavier, somente teria partido de Salvador em 24 de julho de 1797, tendo concluído seu giro quase um ano depois, em 21 de julho de 1798 e, passados dois meses, teria navegado novamente em direção à Costa da Mina, deixando a Baía de Todos-os-Santos em 22 de setembro e regressando em 10 de outubro do ano seguinte.²⁹ Logo há um distanciamento temporal entre os dados do TSTD e a escrita das instruções do traficante ao seu capitão. É possível que a viagem tenha ocorrido e seu registro escapado à pesquisa do TSTD. No livro de *banguê* da Santa Casa de Misericórdia da Bahia, por exemplo, encontramos o assento de José, jeje, africano recém-chegado, falecido na casa de Inácio Antunes Guimarães, sepultado em 4 de maio de 1794, que ainda trazia no peito a marca feita a ferros antes do embarque na Costa da Mina. Além deste, outros 16 africanos, de origem mina e jeje, faleceram na casa de Inácio Antunes Guimarães, sendo enterrados pelo esquife da Santa Casa, entre 23 de junho e 10 de agosto de 1794. Coincidentemente, todos possuíam marcas com as iniciais de seus proprietários no peito ou no braço, dando a entender que compunham um lote vindo de uma carregação recente, quiçá da corveta *N^a S^a da Conceição Flores ao Mar*.³⁰

às nações estranhas, os negros resgatados por aquele comércio, 22/08/1799, APEB, Seção Colonial/Provincial, Ordens régias, vol. 88 D. 29A e 29B.

29 TSTD #51292 e #51309.

30 *Banguê* era o nome dado ao esquife da Santa Casa de Misericórdia da Bahia utilizado nas exéquias de escravos, principalmente africanos recém desembarcados, prisioneiros das Galés – sobretudo quando estes eram cativos – e indigentes. Os sepultamentos realizados pela Santa Casa nesse esquife eram registrados no chamado Livro de Registros do Banguê. Os 16 cativos sepultados por Inácio Antunes de Guimarães foram: Francisco, Guilherme, Bernardino, Diogo, Antônio e uma moleca sem nome, todos estes jejes, e Ventura, Ambrózio, Anastácia, Germano, Manoel, José Maria, Maria molecona, Januário, Fernando e um negro sem nome, todos estes minas. Livro de Registros de Banguê (LRB), ASCMB, n^o 1264, 04/05/1794 a 10/08/1794 fls. 67, 73v, 74v, 75, 75v, 76, 76v, 77, 77v, 78 e 79.

Na viagem iniciada em setembro de 1798, provavelmente a última capitaneada por João Carlos Xavier, é possível que a corveta de Inácio Guimarães tivesse trazido a bordo o diretor da fortaleza portuguesa em Ajudá, Manuel Bastos Varela Pinto Pacheco. Segundo Parés, ele havia sido preso, despedido, amarrado e embarcado, em 24 de junho de 1799, na corveta *Flores*, após desentendimento com o rei doaomeano Adandozan.³¹

Por último, vale ressaltar como esta carta expõe a violência do comércio negreiro, a despeito de ser publicada pela segunda vez em um periódico, ainda que com objetivos e em ocasião completamente distinta e longínqua da sua confecção. O leitor do *Diário da Bahia*, em 1884, relembra por meio dela os horrores do tráfico negreiro, extinto havia poucas décadas, mas que havia estruturado a escravidão, cujo “elemento servil” sacudia as discussões políticas da época. Em 1884, a publicação da carta de Guimarães servia como pano de fundo de uma discussão maior, relacionada à abolição da escravidão. O leitor da *Afro-Ásia*, por sua vez, vê-se diante de um documento que revela os detalhes do negócio que resultou na diáspora africana, justamente no momento em que aflora na esfera pública o debate acerca do racismo estrutural, da desigualdade e da violência policial que se abatem sobre a população negra.

31 Luís Nicolau Parés, “Cartas do Daomé: uma introdução”, *Afro-Ásia*, n. 47 (2013), pp. 295-395. Parés reputa que a corveta *Flores* poderia ser a embarcação *Flores do Mar*, pertencente a Inocêncio José da Costa, cuja viagem teria sido registrada no TSTD pelo número #51332. No entanto, de acordo com o mesmo *database*, esta embarcação teria partido de Salvador em 31/03/1800, nove meses após o incidente com o rei do Daomé, enquanto a corveta de Inácio Antunes Guimarães encontrava-se, à época da expulsão do diretor da fortaleza, negociando na Costa da Mina, chegando ao porto de Salvador em outubro de 1799.

O DOCUMENTO

UMA CARTA SOBRE O TRÁFICO DE AFRICANOS³²

Bahia, 6 de janeiro de 1793 – Carregação³³ que Deus salve feita por mim Inácio Antunes Guimarães desta cidade para a Costa da Mina³⁴ por minha conta, e risco e dos mais interessados na corveta N. Senhora da Conceição Flores ao Mar. Entregue, e consignada em toda a parte ao capitão da dita corveta o Sr. João Carlos Xavier ausente, a quem disser uma carta que com esta entrego.

A saber:

<i>Pelo custo da Corveta e seu costiamto³⁵</i>	<i>16:000\$000</i>
<i>3200 Rolos de tabaco a 3\$845</i>	<i>12:304\$000</i>
<i>8 Pipas</i>	<i>337\$200</i>
<i>60 Boiões³⁶ de doce</i>	<i>37\$800</i>
<i>80 Barris de Açúcar (com 20 e</i>	<i>64\$000</i>
<i>2 Feixos (a 3\$200</i>	
	<hr/>
	<i>28:743\$000</i>

*Senhor Capitão João Carlos Xavier e mais ausências
Saindo Vossa Mercê da Barra desta Cidade, seguirá viagem
para a Costa da Mina, e depois de montar o Cabo de Santo Agostinho,³⁷*

32 Com o objetivo de facilitar a inteligibilidade da carta, a grafia foi atualizada e as abreviações e sobrescritos foram eliminados.

33 Refere-se à armação do navio negreiro, incluindo a mercadoria que transportava para negociar na costa africana.

34 Forma como os portugueses denominavam a região do Golfo da Guiné, compreendida entre o Cabo das Três Pontas e a foz do rio Lagos. Os demais europeus dividiam essa região em duas partes: Costa do Ouro (entre o Cabo das Três Pontas e a foz do rio Volta) e Costa dos Escravos (a leste da foz do rio Volta até a foz do rio Lagos).

35 Refere-se à manutenção da estrutura lateral e exterior da embarcação, feita por carpinteiros e calafates.

36 Vasos de barro com asas, próprios para conservas. Cf. Padre d. Raphael Bluteau, *Vocabulário portuguez e latino*, Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712, verbete “boião”.

37 Localizado em Pernambuco, o cabo de Santo Agostinho era um dos últimos pontos do litoral brasileiro avistado pelas embarcações negreiras que partiam de Salvador em

fará Vossa Mercê dar a manifesto³⁸ toda a carga que leva a dita Corveta³⁹ (que de alguma [que] eu ignoro) sem que excetue coisa alguma, e mandará examinar se vai alguma coisa de mais sem carregaçã⁴⁰; o que recomendará ao Contramestre⁴¹ no decurso de sua Viagem, afim de se formar a conta dos fretes, e na boa arrecadação fio de Vossa Mercê o maior cuidado, não se excetuando coisa alguma por limitada que seja; pois Vossa Mercê não ignora, tudo quanto vai deve frete, pelas grandes e avultadas despesas, e o frete do Tabaco é de 2\$000, do Cativo 12\$800 e de aguardente de cada canada \$400 réis.

Entrando para dentro do Cabo de Palmas, fará diligência por descobrir todos os portos do Comércio, os quais Vossa Mercê não ignora, sem que haja descuido de varar algum em que possa fazer fortuna, tendo aquelas devidas vigilâncias dos encontros que podem acontecer, e fazendo todo o afago aquele Gentil.⁴² Todo o gênero que trocar será para a carregaçã principal e não para pessoa alguma, e nem menos para Vossa Mercê. Seguirá aos portos aonde é hoje costume aviar-se Vossa Mercê de Canoa,⁴³ o mais precisos para o resgate dos Cativos, e nos ditos portos terá Vossa

direção ao Golfo de Benim.

- 38 Dar a manifesto: verificar e registrar todas as mercadorias transportadas pelo navio, incluindo as pertencentes à tripulação.
- 39 Embarcaçã com três mastros, empregada na marinha de guerra, mas devido a seu caráter belicoso foi muito utilizada no tráfico de africanos no século XVIII, em virtude da necessidade de defesa dos navios contra ataques. Cf. Francisco Borges de Barros, *Novos documentos para a História Colonial, Bahia-Brasil*, 1931, p. 32.
- 40 Sem carregaçã: alguma mercadoria que não conste nos registros da carga do navio.
- 41 Oficial do navio, logo abaixo do capitã (ou mestre) na hierarquia, responsável pela navegaçã e por coordenar o trabalho dos marinheiros. Bluteau, *Vocabulário portuguez e latino*, verbete “contramestre”.
- 42 Afagar o gentil: oferecer presentes e pagar as taxas costumeiras às autoridades e reis africanos.
- 43 O litoral da Costa da Mina, especialmente nos enclaves onde ocorria o tráfico de africanos, era formado por lagoas costeiras junto às praias de mar aberto. O acesso aos mercados de cativos era feito através de canoas que circundavam as lagoas do litoral. Os navios ancoravam ao largo das praias, e utilizavam canoas para o embarque e desembarque de mercadorias, por isso a necessidade de se contratar o serviço de canoeiros. Cf. Robin Law, “Between the Sea and the Lagoons: The Interaction of Maritime and Inland Navigation on the Precolonial Slave Coast”, *Cahiers d’Études Africaines*, v. 29, n. 114, (1989), pp. 209-237.

Mercê toda a Cautela, recomendando aos seus oficiais a boa vigilância, e não permitindo desembarque para terra, e deixem a Corveta ao desamparo.

Depois de pronto e embarcado se fará à Vela, e seguirá Viagem ao porto de Aquitá e Popo; mas neste regresso de Viagem, pelas feitorias Estrangeiras sucede às vezes fazer boa fortuna a troco de Ouro, e principalmente no porto de Aegrá,⁴⁴ o qual não deve Vossa Mercê varar de forma alguma. Nos ditos portos de Aquitá e Popo, trocará Vossa Mercê e búzio que julgar lhe for preciso para gastos da sua negociação; advertindo que sucede às vezes tendo o Tabaco valor no porto da negociação, trocar-se o rolo a búzio por maior preço do que nos ditos portos, e tendo essa certeza, neste caso levará tão somente quanto lhe seja preciso para as ditas despesas, e nos ditos portos fará por comprar os Cativos que lhe aparecerem sendo bons, pois sempre se comprarão mais cômodos.

Mandarará a sua Canoa abaixo ver os portos de negócio, e na volta consultará com os seus oficiais, qual será o mais florente em que possa fazer o seu resgate, preferindo sempre o porto de Ajudá, pois deste se desfrutam os debaixo, e dos debaixo não o de Ajudá.

Depois de saltar em terra, abrirá feira pelo preço do País,⁴⁵ e menos se puder conseguir.

Na compra da Escravatura fugirá de Negros e Negras velhas, e pequenos, pois nesta não tem valor algum. Depois de meio negócio feito de conta da carregação da Corveta, seguir-se-á a fazer negócio para os oficiais e equipagem da Corveta, cada qual pelos seus respectivos lugares e igualmente as mais partes pelas suas marcas.

De forma nenhuma convenho Vossa Mercê fie Tabaco aos Nacionais da terra, pois de ordinário sucede abreviarem-se os Navios,

44 Refere-se, provavelmente, a um dos enclaves na Costa do Ouro, entre os portos de Anomabu e Accra, região repleta de feitorias inglesas, francesas, holandesas e dinamarquesas. Talvez a própria Accra, grafada Aegrá por erro de transcrição do documento original.

45 Antes de iniciar negociações para aquisição de cativos, o capitão pagava taxas e oferecia presentes às autoridades africanas locais.

e estarem sem o embolso do produto do Tabaco, padecendo um grave prejuízo, e vir para esta cidade sem o embolso respectivo.

De forma nenhuma convenio em que Vossa Mercê faça troco alguma fazenda, e sendo se veja obrigado a fazê-lo por violência, sem que se possa defender, ou eximir, neste caso fará todo o possível pela dispor no porto da sua negociação, ou em outra qualquer parte donde aporte, e ainda com prejuízo; pois não quero transgredir às Ordens de Sua Majestade Fidelíssima, com penas rigorosas de perdimento da fazenda, três dobros do valor dela, degredo, e inabilidade para negociar, ou servir qualquer emprego público. E dado, que alguma embarcação Estrangeira de qualquer Nação que seja, queira fazer com Vossa Mercê negócio na dita forma, Vossa Mercê lhe apresentará, e protestará tudo quanto acima fica expendido, pelo que ele não convém. E insistindo ele na sua pretensão até chegar ao ponto de fazer fogo sobre Vossa Mercê, e o querer meter no fundo, só neste caso por evitar maior perigo e prejuízo, e ainda o de Sua Majestade Fidelíssima nos seus Direitos, cederá Vossa Mercê recebendo a menor parte da fazenda, ou dando-lhe o menor troco que puder, mandando lavrar um termo em que declare todas as circunstâncias da violência que lhe fizeram, feito pelo seu Escrivão, e assinado pela sua Equipagem.⁴⁶

O objeto principal em que Vossa Mercê se deve esmerar, é no bom trato da armação, e igualmente recomendar a quem suas vezes a bordo fizer, e da mesma forma ao Contramestre, e Barbeiros,⁴⁷ como também o

46 Refere-se aos membros da tripulação. Cf. Bluteau, *Vocabulário portuguez e latino*, verbete “equipagem”.

47 Os barbeiros, em sua maioria de origem africana, podiam ser cativos ou libertos e eram largamente utilizados nos navios para curar e tratar enfermos dentre a tripulação e, principalmente, os africanos que seguiam no porão do navio. Cf. Mariza de Carvalho Soares, “African Barbers in Brazilian Slave Ports: A Case Study from Rio de Janeiro”, in Jorge Cañizares-Esguerra; Matt Childs; e James Sidbury (orgs.), *The Black Urban Atlantic in the Age of the Slave Trade* (Filadelfia: University of Pennsylvania Press, Ebook, 2013). Tânia Salgado Pimenta, “Artes de curar: um estudo a partir dos documentos da Fiscatura-mor no Brasil do começo do século XIX” (Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual de Campinas, 1997), cap. 3.

cuidado dos Levantes,⁴⁸ que esses ordinariamente sucedem pela pouca cautela, e do pouco amor com que se tratam, devendo não haver diferença na comida de uns aos outros.

Os Cativos da Carregação os marcará com a marca a margem no peito direito, e os fará lançar ao Livro do Portaló,⁴⁹ declarando fazer por conta, e risco como acima digo, a entregar da mesma forma que levo dito.

Depois de finda a sua negociação, e feito o seu embarque, seguirá derrota [de rota] a uma das Ilhas de São Tomé, ou Príncipe, cumprindo em tudo com as ordens de Sua Majestade Fidelíssima e sendo não as pessoas tomar por causa de contratempo, e ventos contrários,⁵⁰ depois de feitas as devidas diligências, conhecendo-lhe pode resultar prejuízo na armação, e Direitos de Sua Majestade, nesse caso atravessará em direitura fazendo os devidos termos. No caso de ir a alguma das Ilhas como determino, e sendo não teve dinheiro com que possa suprir as despesas da Corveta, e Direitos, nesse caso procurará ver se acha sujeito que queira passar dinheiro para o Brasil sem prêmio e não o achando, nem a Fazenda Real queira Letra, nesse caso o procurará pelo menor prêmio que lhe for possível, passando Letra sobre mim, ausente aos Interessados na Corveta. Todo o Tabaco de partes dos forminas [das formas] da Equipagem cobrará Vossa Mercê o frete, pois desejo venham as contas líquidas. Pela lista junta verá o ajuste das soldadas da Equipagem⁵¹ e o quanto vão devendo a Corveta e em seus poder vão as segundas vias das quantias a que são responsáveis, para no caso de lhe serem precisas receber suas importâncias.

48 Refere-se à possibilidade de ocorrerem revoltas dos africanos traficados a bordo da embarcação. Sobre esse tema, David Richardson, “Shipboard Revolts, African Authority, and the Atlantic Slave Trade”, *The William and Mary Quarterly*, v. 58, n. 1 (2001), pp. 69-92.

49 Portaló é a estrutura de acesso à embarcação e por onde se recebe a carga a bordo. Nos navios negreiros, utilizava-se o livro de portaló para se registrar a entrada e saída de mercadorias. Cf. Luiz Maria da Silva Pinto, *Diccionario da Lingua Brasileira*, Ouro Preto: Typographia de Silva, 1832, verbete “portaló”.

50 Ou seja, não sendo possível aportar nas ilhas de São Tomé ou Príncipe devido a ventos contrários ou outros contratemplos.

51 Refere-se ao valor pago a cada membro da tripulação pela viagem. Porém, este documento não foi anexado à publicação do *Diário da Bahia*.

Quando Vossa Mercê de volta avistar a barra desta Bahia largará sinal no mastro de proa para ser conhecida. Todas as ocasiões que tiver me escreverá, avisando-me do estado em que se acha o negócio desta Corveta.

Eu não sei prevenir futuros que a Vossa Mercê possa suceder, e em tudo obrará com zelo possível, tomando todas as resoluções como coisa própria; pois tudo quanto Vossa Mercê fizer em utilidade desta negociação, o darei por bem feito. Em conformidade do que lhe dou esta clareza assinada por mim, em certeza do que Vossa Mercê se dá por entrega de todos os gêneros desta negociação, me assinou outra do mesmo teor. Deus o leve e traga a salvo e o guarde por muitos anos, etc.

Inácio Antunes Guimarães

doi: 10.9771/aa.v0i61.39114