


A BAHIA E A COSTA DA MINA NO ALVORECER DA SEGUNDA ESCRAVIDÃO (C. 1810-1831)*






Carlos da Silva Júnior  

Universidade Estadual de Feira de Santana

Em 13 de novembro de 1812, o periódico baiano *Idade d'Ouro do Brazil* anunciava a partida do bergantim *Pistola* para a Costa da Mina, que levava a bordo embaixadores do reino do Daomé, chegados à Bahia em janeiro do ano anterior.¹ Esta comitiva – mais uma das embaixadas enviadas pelos reinos africanos para tratar de assuntos do tráfico desde meados do século XVIII – visava celebrar um acordo de exclusividade com Portugal.² No contexto das primeiras medidas inglesas

* Este artigo faz parte de uma pesquisa mais ampla sobre as redes comerciais entre o Golfo do Benim e a Bahia entre meados do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX. Agradeço as sugestões e comentários de Cândido Domingues, assim como a Lisa Earl Castillo, Daniel Domingues, Jaime Rodrigues e Roquinaldo Ferreira por compartilharem algumas das fontes aqui utilizadas.

1 *Idade d'Ouro do Brazil*, n. 91, 13 nov. 1812; “Trans-Atlantic Slave Trade – Database (TSTD)”, *Slave Voyages* , #7356 (1812). Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX*, Salvador: Corrupio, 2002 [1967], pp. 302-305.

2 Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 279-315; Silvia Hunold Lara, “Uma embaixada africana na América portuguesa” in István Jancsó e Iris Kantor (orgs.), *Festa: cultura e sociabilidade na América portuguesa* (São Paulo: Hucitec, 2001), pp. 151-165; James Sweet, *Domingos Álvares, African Healing, and the Intellectual History of the Atlantic World*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2011, capítulo 10; Ana Lucia Araújo, “Dahomey, Portugal and Bahia: King Adandozan and the Atlantic Slave Trade”, *Slavery and Abolition*, v. 33, n. 1 (2011), pp. 1-19 ; Luis Nicolau Parés, “Cartas do Daomé”, *Afro-Ásia*, n. 47 (2013), pp. 295-395 ; Mariza de Carvalho Soares, “Trocando *Gallanterias*: a diplomacia do comércio de escravos, Brasil-Daomé, 1810-1822”, *Afro-Ásia*, v. 49 (2014), pp. 229-271 ; Joice de Souza Santos, “As embaixadas dos reinos da costa africana como mediadoras culturais: missões diplomáticas em Salvador, Rio de Janeiro e Lisboa (1750-1823)”, Dissertação (Mestrado em História), Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012 ; Gilberto da Silva Guizelin, “A última embaixada de um monarca africano no Brasil: Manoel Alves Lima, um embaixador do reino de Onim na corte de D. Pedro I”, *Anos 90*, v. 22, n. 42 (2015), pp. 325-351 . Como sugerido no título

para extinguir – ou pelo menos limitar – o tráfico, assegurar o monopólio do comércio com a Bahia, um dos principais parceiros daomeanos, era vital.


Porto Novo, com quem a Bahia estabelecera relações comerciais em meados do século XVIII, também enviou uma missão diplomática, em setembro de 1810, composta por um embaixador e seu secretário. A embaixada ficou retida na Bahia por mais de dois anos – seu destino final era o Rio de Janeiro –, tempo suficiente para a chegada da comitiva daomeana. A organização do comércio transatlântico de africanos escravizados era assunto de grande interesse entre os reinos africanos e motivo de preocupação entre as autoridades portuguesas na Bahia.

Aquela era uma conjuntura nova no Golfo do Benim. Ingleses e franceses haviam abandonado seus fortes em Uidá entre fins do século XVIII e início do século XIX.³ Os britânicos encerraram suas atividades negreiras em 1807 e desde então fustigavam outras nações europeias a segui-los. Nesse sentido, a Bahia, tradicional parceira comercial na Costa da Mina, tornou-se alvo dos interesses africanos. O tratado de 19 de fevereiro de 1810, entre a Inglaterra e Portugal, limitava o comércio ao norte do Equador, e não se tinha certeza se ele garantia a continuidade do tráfico luso-brasileiro na Costa da Mina, embora o Conde de Linhares, que costurou as negociações, assegurasse que sim.

O governador da Bahia, Conde dos Arcos, pediu instruções sobre como agir em relação às propostas dos embaixadores africanos. Do Rio de Janeiro, o Conde das Galvêas instruiu o governador a não celebrar qualquer tipo de tratado comercial. Sem sucesso em sua missão, a comitiva de Porto Novo partiu em 1813, no navio *Constante*.⁴ Antes de deixarem a Bahia, porém, foram batizados, possível demonstração de boa vontade

do artigo, Guizelin acredita ter sido esta a derradeira embaixada africana, mas há evidência da presença de um embaixador do Daomé na Bahia na década de 1830.

3 Robin Law, *Quidah: The Social History of a West African Slaving 'Port', 1727-1892*, Athens: Ohio University Press, 2004, pp. 160-163; Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 268-270.

4 *Idade d'Ouro do Brasil*, n. 7, 22 jan. 1813; “TSTD”, #47217 (1813). Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 302-305. Sobre as relações entre a Bahia e Porto Novo, ver: Carlos da Silva Jr., “Interações atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa da Mina) no século XVIII”, *Revista de História*, n. 176 (2017), pp. 1-41 .

dos emissários africanos em relação aos portugueses. O embaixador, nomeado José, de nação mondobi, teve como padrinho o Conde dos Arcos. Já seu secretário, Bernardo, também mondobi, foi apadrinhado por Domingos Vaz de Carvalho, um conhecido traficante local.⁵

Esses episódios também revelam outras dinâmicas que se estabeleceriam nas décadas seguintes, a saber, a participação mais efetiva de libertos africanos no tráfico. O mestre do *Pistola*, o navio que levou os embaixadores daomeanos a Uidá, era Antônio Narciso, um liberto jeje, um caso excepcional de um africano atrás do leme do navio.⁶ Estudos recentes demonstraram a constituição de uma comunidade mercantil africana, sediada na Bahia, ligada ao comércio transatlântico de africanos escravizados desde pelo menos a década de 1770.⁷ Além disso, escravizados e libertos participaram do tráfico negreiro como marinheiros ou assumiram posições destacadas na economia do tráfico no lado africano, como o bastante conhecido João de Oliveira.⁸

5 *Livro de Registro de Batismos/Sé*, 1805-1816, *Batismos de José e Bernardo*, 10 jan. 1813, fl. 209v. Agradeço a Lisa Castillo por essa referência.

6 The National Archives of the UK (TNAUK), Kew, Foreign Office (FO), 63/168, *Slaves Imported into Bahia during 1812*, 24 jul. 1814, fl. 170v.


7 Luis Nicolau Parés, “Milicianos, barbeiros e traficantes numa irmandade católica de africanos minas e jejes (Bahia, 1770-1830)”, *Tempo*, v. 20 (2014), pp. 1-32.


8 Vários trabalhos já discutiram e/ou mencionaram João de Oliveira. Para alguns títulos, ver: Pierre Verger, *Os libertos: sete caminhos na liberdade de escravos da Bahia no século XIX*, Salvador: Corrupio, 1992, pp. 9-13, 101-106; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 233; Richard D. Ralston, “The Return of Freedmen to West Africa in the 18th and 19th Centuries”, *Canadian Journal of African Studies*, v. 3, n. 3 (1969), pp. 577-593; Robin Law, “Trade and Politics behind the Slave Coast: The Lagoon Traffic and the Rise of Lagos, 1500-1800”, *The Journal of African History*, v. 24, n. 3 (1983), p. 343; Alberto da Costa e Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2004, pp. 35-36, 63; Kristin Mann, *Slavery and the Birth of an African City: Lagos, 1760-1900*, Bloomington e Indianapolis: Indiana University Press, 2007, p. 36; Monica Lima, “Entre margens: o retorno à África de libertos no Brasil (1830-1870)”, Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008, pp. 150, 167-168; Angela Fileno da Silva, “*Amanhã é dia santo*”: *circuliaridades atlânticas e a comunidade brasileira na Costa da Mina*, São Paulo: Alameda, 2014, pp. 42-48; Arlindo Manuel Caldeira, *Escravos e traficantes no império português: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*, Lisboa: A Esfera dos Livros, 2013, pp. 217-219; Mary Hicks, “João de Oliveira’s Atlantic World: Mobility and Dislocation in Eighteenth-Century Brazil and the Birth of Benin” in Lawrence Aje e Catherine Armstrong (orgs.),

Por isso, observa-se no século XIX a constituição de “comunidades atlânticas” voltadas para o tráfico negroiro.⁹ Como mostra Luis Nicolau Parés, o patrimônio constituído por alguns libertos, no Brasil, oriundo direta ou indiretamente do tráfico, bem como o status social dele derivado “foi instrumental para a subsequente constituição de uma comunidade mercantil em terras africanas”.¹⁰

Os primeiros anos da década de 1810 também marcam as primeiras apreensões britânicas de navios portugueses na Costa da Mina desde a celebração do Tratado de 1810.¹¹ A captura das embarcações criou um contencioso entre os homens de negócio da Bahia e as autoridades britânicas que apareceu nos jornais locais e em periódicos internacionais. As autoridades portuguesas, mobilizadas pelos comerciantes da Praça da Bahia, também demonstraram preocupação com tais episódios.¹²

Ainda do lado africano, além dos problemas relacionados ao fim do tráfico e a seus impactos internos, o reino do Daomé passava politicamente por um momento delicado, com a fragilidade do governo de Adandozan (1797-1818).¹³ Ao mesmo tempo, Lagos ascendia no comércio transatlântico, beneficiado pela conjuntura interna na região e pelo contexto

The Many Faces of Slavery: New Perspectives on Slave Ownership and Experiences in the Americas (Londres: Bloomsbury Academic Press, 2019), pp. 165-182; Daniele Santos de Souza, “De escravo a cabeceira: a trajetória do africano João de Oliveira no mundo atlântico setecentista”, *Revista da Associação Brasileira de Pesquisadores/as Negros/as*, v. 12 (2020), pp. 113-139 .

9 Kristin Mann e Robin Law, “West Africa in the Atlantic Community: The Case of the Slave Coast”, *The William and Mary Quarterly*, v. 56, n. 2 (1999), pp. 307-334 .

10 Luis Nicolau Parés, “Entre a Bahia e a Costa da Mina, libertos africanos no tráfico ilegal” in Giuseppina Raggi, João Figueirôa-Rego e Roberta Stumpf (orgs.), *Salvador da Bahia: interações entre América e África (séculos XVI-XIX)* (Salvador:EDUFBA; Lisboa: CHAM, 2017), p. 42.

11 Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 325-328.

12 Paulo Cesar Oliveira de Jesus, “Anúncios de tempestades: notícias sobre restrições ao comércio de africanos na Bahia em tempos da Independência” in Maria das Graças de Andrade Leal e Avanete Pereira Sousa (orgs.), *Capítulos de História da Bahia: Independência* (Salvador: Assembleia Legislativa da Bahia; Edunep, 2017), pp. 113-140.

13 Isaac A. Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours, 1708-1818*, Cambridge: Cambridge University Press, 1967, pp. 199-201; Edna Bay, *Wives of the Leopard: Gender, Politics, and Culture in the Kingdom of Dahomey*, Charlottesville e Londres: University of Virginia Press, 1998, pp. 166-178.

transatlântico, e isto significava aprofundar os laços comerciais com a Bahia e, mais tarde, com Cuba.

Essas mudanças profundas na organização do comércio transatlântico de seres humanos ocorreram no alvorecer do que a historiografia tem convencionado chamar de “Segunda Escravidão”. Este modelo interpretativo enfatiza as transformações experimentadas pelo escravismo nas Américas a partir da reorientação na economia capitalista mundial oitocentista, tendo a Inglaterra como epicentro desse fenômeno. Como mostra Dale Tomich, as mercadorias produzidas por mão de obra escravizada entraram no consumo da classe trabalhadora europeia e, para atender a essa demanda, exigia-se o aumento dos produtores escravizados para fornecer produtos mais baratos para os operários europeus. Além do algodão, matéria prima industrial fornecida pelos Estados Unidos, o café, do Brasil, e o açúcar, de Cuba, também se integraram a esse mercado internacional de commodities tropicais. Esse processo resultou na revitalização da escravidão nessas áreas – embora não haja evidência de qualquer definhamento do escravismo brasileiro no período – e numa divisão capitalista internacional do trabalho.¹⁴

No caso brasileiro, a expansão da agricultura cafeeira estimulou o contrabando de milhares de africanos escravizados com a conivência das autoridades governamentais do alto escalão, agentes públicos responsáveis pela repressão ao tráfico de escravos, a imprensa, entre outros órgãos.¹⁵

14 Dale W. Tomich, *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*, São Paulo: EDUSP, 2011, pp. 83-85, 89, 96-97.

15 Há uma crescente historiografia sobre essa temática. Para alguns títulos, ver: Tâmis Parron, *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011; Sidney Chalhoub, *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*, São Paulo: Companhia das Letras, 2011; Beatriz G. Mamigonian, *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*, São Paulo: Companhia das Letras, 2017; Thiago Campos Pessoa, *O império da escravidão: o complexo Breves no vale do café (Rio de Janeiro, c. 1850-c. 1888)*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2018; Mariana Muaze e Ricardo Salles (orgs.), *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão*, Rio de Janeiro: 7Letras, 2015; Alain El Youssef, *Imprensa e escravidão: política e tráfico negreiro no Império do Brasil (Rio de Janeiro, 1822-1850)*, São Paulo: FAPESP; Intermeios, 2016. Para os Estados Unidos, ver o estudo de Edward E. Baptist, *The Half Has Never been Told: Slavery and the Making of American Capitalism*, Nova York: Basic Books,

O desenvolvimento capitalista e o comércio transatlântico de africanos escravizados caminhavam lado a lado, apesar do lobby antitráfico britânico, que lhe servia de contraponto;¹⁶ entretanto, outras áreas do Brasil também se beneficiaram dessa conjuntura no mercado internacional de commodities. A produção açucareira baiana, por exemplo, apresentava indicadores positivos entre o final do século XVIII até 1821, sendo mais tarde afetado pela guerra de independência do Brasil na Bahia. Assim, a Bahia estava mais interligada ao fenômeno, pelo menos em seus primeiros anos, do que reconhece essa historiografia.

Outrossim, essa abordagem de alguma forma ignora os impactos desse recrudescimento do tráfico de escravos na África Atlântica.¹⁷ Como os autores de um estudo recente reconhecem, “tanto a África quanto os complexos escravistas atlânticos passaram por transformações como parte da profunda expansão política, econômica e geográfica e da reestruturação da economia-mundo capitalista no decorrer do século XIX”.¹⁸ Essa transformação, no caso africano, passava pelo engajamento de certas regiões com a produção de commodities para as indústrias europeias, como o comércio de azeite de dendê, que se expandiu durante a vigência do comércio transatlântico de africanos escravizados.

2014 (há tradução em português: *A metade que nunca foi contada: a escravidão e a construção do capitalismo norte americano*, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2019).

- 16 Tomich, *Pelo prisma da escravidão*, p. 88. Sobre as relações entre o capitalismo e o tráfico negreiro, ver: Eric Williams, *Capitalismo e escravidão*, São Paulo: Companhia das Letras, 2012 [1944]. Também chama atenção para esse aspecto Luís Henrique Dias Tavares, *Comércio proibido de escravos*, São Paulo: Ática, 1988, livro pouco citado na historiografia. A bibliografia sobre o final do tráfico na Inglaterra é imensa. Ver, somente como exemplo: Seymour Drescher, *Capitalism and Antislavery: British Mobilization in Comparative Perspective*, Londres: Macmillan Press, 1986; do mesmo autor, *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*, 2. ed., Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2010 [1977].
- 17 Paul Lovejoy avaliou os impactos internos do jihad na África Ocidental, mas não o articulou adequadamente com a expansão do tráfico negreiro no litoral do Golfo do Benim. Paul E. Lovejoy, “Jihad and the Era of the Second Slavery”, *Journal of Global Slavery*, v. 1, n. 1 (2016), pp. 28-43 [DOI](#); Lovejoy, *Jihad in West Africa during the Age of Revolutions, 1780-1850*, Athens: Ohio University Press, 2016.
- 18 Dale W. Tomich e Paul E. Lovejoy, “Introduction: Atlantic/Africa” in Dale W. Tomich e Paul E. Lovejoy (orgs.), *The Atlantic and Africa: The Second Slavery and Beyond* (Nova York: State University of New York Press, 2021), p. 2.

Apesar disso, a maior parte dos trabalhos não articula as mudanças sociais, econômicas e políticas em curso na África com as transformações na economia global do período. Assim, a África assume uma posição passiva, de fornecedor de força de trabalho para as plantations no Brasil e em Cuba. Cabe perguntar, no entanto, como os comerciantes africanos agiram e reagiram à escalada da demanda por braços africanos nas primeiras décadas do século XIX e às ações de repressão ao tráfico. Discutir a participação africana como parceira comercial nas redes do tráfico ilegal, a partir da análise das relações entre a Bahia e a Costa da Mina, será o objetivo deste artigo.

O período aqui analisado (c. 1810-1831), a primeira fase da ilegalidade, corresponde à montagem do sistema de contrabando negroiro.¹⁹ Nesse período forjaram-se os estratagemas para burlar os tratados bilaterais antitráfico entre a Grã-Bretanha e Portugal (e, mais tarde, com o Brasil), primeiro ao norte do Equador e, a partir de 1831, por toda a África. Pode-se atribuir a reduzida ênfase ao intervalo 1815-1831 a certo riocentrismo – ou, neste caso, “valecentrismo”, em alusão ao Vale do Paraíba – na historiografia brasileira e à associação entre a ilegalidade do tráfico e a construção do estado nacional brasileiro.²⁰

Como o Tratado de 1815 afetava principalmente o comércio negroiro da Costa da Mina, os traficantes baianos tomaram a dianteira em desenvolver artimanhas para escapar da repressão inglesa no Atlântico. Foi a época da abolição “para inglês ver e baiano ensinar”, na sagaz expressão de Paulo de Jesus.²¹ Embora possa se pensar que o comércio

19 Tâmis Parron, *A política da escravidão*, p. 173, denomina o período entre 1831-1834-35 de “fase do contrabando residual”. Como seu estudo é focado nas articulações negreiras no Império brasileiro, desconsidera o tráfico ilegal a partir da Bahia desde 1815.

20 Tâmis Parron, Alain El Youssef e Bruno Fabris Estefanes, “Vale expandido: contrabando negroiro e a construção de uma dinâmica política nacional no Império do Brasil”, *Almanack*, n. 7 (2014), pp. 137-159.

21 Ver Paulo Cesar Oliveira de Jesus, “Mantendo o curso: restrições, subterfúgios e comércio da escravatura na Bahia (1810-1817)”, Tese (Doutorado em História), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017, bem como o artigo do mesmo autor neste dossiê. No dossiê organizado por Beatriz Mamigonian e Keila Grinberg em

com a Costa da Mina é um problema (historiográfico) baiano, este foi o período do aprendizado da ilegalidade, quando o esquema do contrabando – dissimulação com passaportes falsos, a operação do tráfico na margem africana, o conluio com as autoridades locais – foi montado, testado e aprovado (ou abandonado) e depois replicado e aprimorado em outras partes do Brasil na segunda época da ilegalidade (1831-1850).

Sabe-se que os traficantes baianos acobertavam suas atividades ilícitas ao norte do Equador com passaportes para a África Centro-Occidental, quando seu destino real era a Costa da Mina.²² Assim, os números desse tráfico precisam ser reavaliados, tema tratado na parte final deste artigo. Essa dimensão quantitativa tem implicações importantes do ponto de vista da configuração étnica da escravidão africana na Bahia, pois amplia significativamente o contingente populacional de jejes e nagôs ali introduzidos durante estes dezesseis anos (1815-1831). Essa revisão também coloca em perspectiva a questão dos africanos livres, apreendidos durante a repressão ao tráfico transatlântico, uma vez que estes jejes e nagôs também foram escravizados ilegalmente, de acordo com as convenções antitráfico entre Portugal, Brasil e a Grã-Bretanha.

Este artigo está dividido da seguinte forma: na primeira seção, discuto brevemente a prosperidade da indústria açucareira baiana e o aumento do comércio transatlântico de africanos escravizados na Costa da Mina nas primeiras décadas do oitocentos. Nessa parte, também abordo as apreensões das patrulhas britânicas na região e os protestos dos homens de negócio da Bahia. Na parte seguinte, trato das negociações do Congresso de Viena e como ele afetou o tráfico ao norte do Equador. Na sequência, atravesso o

Estudos Afro-Asiáticos, n. 1-2-3 (2007), fica evidente que as medidas imediatamente após 1831 não foram apenas para “inglês ver”, pois se observa uma efetiva redução do número de africanos escravizados embarcados, sobretudo nos anos imediatamente após 1831, como também demonstram os números do tráfico transatlântico de africanos escravizados.

- 22 Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 433-440; Alexandre Vieira Ribeiro, “Eram de Cabinda e de Molembo? Uma análise sobre as viagens negreiras do norte de Angola para a Bahia nas primeiras décadas do século XIX presentes no banco de dados *The Transatlantic Slave Trade*” in Alexandre Vieira Ribeiro, Alexander Gebara e Marcelo Bittencourt (orgs.), *África passado e presente* (Niterói: Eduff, 2010), pp. 65-73.

Atlântico e analiso o comércio negreiro na Costa da Mina em tempos de proibição. A próxima seção discute a participação de africanos libertos no comércio negreiro a partir de alguns casos particulares. Por fim, ofereço uma nova estimativa do tráfico baiano no Golfo do Benim entre 1816 e 1830, a partir de uma análise crítica aos dados do *Slave Voyages*.

Da prosperidade açucareira às “injustiças” na Costa da Mina (c. 1790-1815)

Com a Revolução Haitiana (1791-1804), a indústria açucareira baiana viu uma oportunidade para se reposicionar no mercado internacional. Esse episódio desarticulou a produção da ilha de Saint-Domingue, abrindo uma perspectiva promissora para os senhores de engenho baianos. O renascimento da indústria baiana vinha de antes, desde o final da década de 1770. Outros eventos atlânticos, como a Revolução Americana, abriram uma brecha para o incremento da produção açucareira na América portuguesa. Havia uma conjuntura favorável para a expansão da indústria do açúcar, com a construção de novos engenhos e o aumento da produção. Nesse ínterim, a ilha de Cuba reorientou os recursos econômicos e áreas cultiváveis para o plantio da cana. A açucarocracia baiana, atenta à competição internacional, buscou melhorias qualitativas e quantitativas para equiparar-se ao crescimento do açúcar cubano.²³ A prosperidade agrícola baiana, por sua vez, alavancou o aumento do volume do tráfico da Costa da Mina para a Bahia.

Com a abolição do tráfico inglês, em 1807, os navios da Bahia dominaram o comércio negreiro no Golfo do Benim. O rei Adandozan do Daomé rapidamente se movimentou para assegurar a fidelidade comercial portuguesa, através de trocas de correspondências com o príncipe regente,

23 Stuart B. Schwartz, *Sugar Plantations in the Making of Brazilian Society: Bahia, 1550-1835*. Nova York: Cambridge University Press, 1985, pp. 429-434. Para dados sobre o século XIX, ver: Bert J. Barickman, *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 73, fig. 4.

D. João VI. Entre os assuntos tratados nas cartas, o rei do Daomé se jactava de sua capacidade militar de suprir a demanda dos negreiros luso-brasileiros por cativos.²⁴ Essa conjuntura iria mudar novamente, a partir dos acordos diplomáticos europeus que atingiriam em cheio o comércio transatlântico daomeano.

Em fevereiro de 1810, um tratado bilateral entre Portugal e a Grã-Bretanha limitava o tráfico negreiro luso-brasileiro na África Ocidental. O artigo X proibía o tráfico português ao norte do Equador, exceto nas possessões portuguesas ou naquelas áreas que eram alvo de suas pretensões (os portos ocidentais e orientais da região), e nesta região se incluía a Costa da Mina.²⁵ Em teoria, o tratado indicava a disposição portuguesa – ainda que duvidosa – em pôr fim ao comércio de escravos; na prática, o acordo tergiversava sobre o fim do tráfico, tornando a Costa da Mina uma zona livre para os negreiros luso-brasileiros.

Não foi esse o entendimento da Inglaterra, que empreendeu uma campanha agressiva em relação ao tráfico português naquela área. Fazendo uso das interpretações do tratado, que autorizaria o tráfico somente em Uidá – a única área em que os portugueses, de fato, tinham um empreendimento, o forte São João Batista –, os cruzadores ingleses capturaram diversos navios traficando nos portos da região (Popo Grande e Popo Pequeno, Porto Novo, Badagri e Lagos).²⁶

24 Parés, “Cartas do Daomé”, pp. 377-392; Soares, “Trocando *Gallanterias*”, pp. 229-271.

25 Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain, Brazil and the Slave Trade Question, 1807-1869*, Cambridge: Cambridge University Press, 1970, pp. 8-9.

26 Esse assunto foi bem estudado recentemente por Jesus, “Mantendo o curso”; e “Anúncios de tempestade”. Para as ações dos oficiais britânicos na repressão ao tráfico, ver: Mary Wills, *Envoys of Abolition: British Naval Officers and the Campaign Against the Slave Trade in West Africa*, Liverpool: Liverpool University Press, 2019.

Figura 1.
Principais portos do Golfo do Benim, século XIX



Fonte: Henry B. Lovejoy, *African Diaspora Maps* [↗](#).

Os incidentes começaram em 1811. Em 22 de setembro daquele ano, o governador de São Tomé, Luis Joaquim Lisboa, alertou ao Conde das Galvêas sobre chegada àquele porto da fragata britânica *Thais*, acompanhada pelo navio baiano *Vênus*, apresado em 29 de agosto sob “pretexto” de ter realizado o tráfico em Cabo Mesurado. Outro navio português, o *Calipso*, foi capturado em Badagri por supostamente ter comecado cativos na fortaleza de Acra e em Comenda.²⁷ É provável que este navio estivesse realizando outros tipos de negócios na Costa do Ouro, pois em julho de 1812 o capitão do *Amelia* informou que os fortes britânicos na

²⁷ Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Lisboa, Conselho Ultramarino (CU), São Tomé, cx. 45, doc. 24, *Carta do governador de São Tomé ao Conde das Galveas*, 28 set. 1811.

região estavam fornecendo canoas – indispensáveis para a navegação entre o litoral e as lagoas – para os navios negreiros portugueses.²⁸

Em janeiro de 1812, o capitão do *Amelia* já havia identificado a presença de duas canoas de Cape Coast a bordo do navio *Bom Caminho*, que se encontrava em Popo Pequeno pronto para seguir a Uidá. Ele instou os governadores dos fortes ingleses a se absterem de tal comércio, sob pena de conduzi-los à Serra Leoa para julgamento.²⁹ Um aviso foi enviado aos governadores dos fortes ingleses, advertindo sobre as penalidades previstas aos envolvidos segundo o Ato do Parlamento britânico de 11 de maio de 1811.³⁰

Ainda em 1812, o governador de São Tomé relatou as “sucessivas hostilidades” das embarcações da Royal Navy contra os navios portugueses. Eram especialmente ativas as fragatas *Kangaroo* – que havia tomado o navio *Vigilante* –, comandada por John Lloyd, e *Amelia*, sob a liderança do Comodoro Frederick Paul Irby, que até aquele momento remetera treze embarcações do Brasil para Serra Leoa.³¹ Outras embarcações baianas foram apresadas pelos cruzadores britânicos no início daquele ano em Porto Novo: os navios *Destino*, *Desengano* e *Feliz Americano*. Durante a visita às embarcações, o capitão do *Amelia* notou que eles carregavam canoas de “Elmina & outros estabelecimentos britânicos”, ferindo assim os termos do Tratado de 1810.³²

Em abril daquele mesmo ano, o *Amelia* admoestou os navios *Lindeza*, *Prazeres* e *Flor do Porto*, ancorados em Onim, a não se engajarem no comércio de africanos.³³ Essas apreensões, observadas na “Costa d’África à exceção de Ajudá”, prejudicavam não apenas os negociantes

28 TNAUK, Admiralty (ADM), 1/1996, *His Majesty Ship Amelia*. Accra Road, 11 jul. 1812.

29 TNAUK, ADM 1/1996, *Little Popo*, 5 jan. 1812.

30 TNAUK, Detached Papers, T70/1594, *Pogas*, 10 jan. 1812. Enquanto a marinha inglesa pressionava pelo fim do comércio de canoas entre os súditos britânicos, os holandeses forneciam água aos espanhóis (isto é, cubanos) e canoas aos portugueses. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 574.

31 AHU, CU, São Tomé, cx. 46, doc. 12, *Carta do governador de São Tomé ao Conde das Galvêas*, 30 abr. 1812.

32 TNAUK, ADM 1/1996, *His Majesty’s Ship Amelia at Sierra Leone*, 4 mar. 1812.

33 TNAUK, ADM 1/1996, *His Majesty’s Ship Amelia at Sierra Leone*, 10 abr. 1812.

da Praça da Bahia, mas também colocavam a economia de São Tomé “na mais deplorável decadência”, dependente dos navios negreiros que por lá passavam para reabastecimento e pagamento de taxas.³⁴ No Natal de 1812, outro navio baiano foi conduzido à Serra Leoa por ter feito comércio de escravos em Cabo Lahu, onde foram encontrados quatro escravos a bordo na ocasião.³⁵

Enquanto as ações britânicas ocorriam no Atlântico, as disputas internas pelo controle do comércio de escravos no litoral africano continuavam. Uma carta de ordens de 1811, encontrada no bergantim *Prazeres*, capturado em Onim em 1812 (não ouviu as advertências do capitão inglês), mencionava uma guerra na região, provável referência aos conflitos entre o Daomé e Porto Novo pelo mercado de escravos, que datavam da década anterior.³⁶ Isso é consistente com o relato britânico de que os “nativos de Ajudá e Porto Novo estavam em Guerra”. Segundo esse relatório, os daomeanos queimaram as canoas dos navios parados em Porto Novo, forçando a exclusividade do tráfico em Uidá. Esses conflitos se acirraram ainda mais depois da retirada de ingleses e franceses do comércio de escravos e das apreensões inglesas, que reduziram o número de navios na região.³⁷

Com o Tratado de 1810, o tráfico em Uidá era a única alternativa para escapar do risco de captura pelos navios da Royal Navy. Cerca de 45 navios da Bahia estavam empregados no comércio negreiro da Costa da Mina naqueles dias, principalmente nos portos de Popo Pequeno, Uidá, Porto Novo, Badagri e Lagos. Embora seja bastante conhecida a diversificação dos portos de comércio da região, é muito provável que a maioria

34 AHU, CU, São Tomé, cx. 46, doc. 36, *Carta do governador de São Tomé ao Conde das Galvêas*, 25 abr. 1812.

35 AHU, CU, São Tomé, cx. 48, doc. 5, *Carta do governador de São Tomé ao Conde das Galvêas*, 29 mar. 1813.

36 Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI), Rio de Janeiro, *Coleções Especiais*, lata 26, maço 6, pasta 2 (Prazeres, 1812), *Carta de Isidoro Martins Braga*, 28 set. 1811; Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Bahia, Seção Colonial e Provincial (CP), Registro de Correspondência expedida para o rei, 1806-1807, v. 144, doc. 148, *Carta do governador da Bahia ao príncipe regente de Portugal*, 14 out. 1807. Mais sobre as guerras entre o Daomé e Porto Novo em Silva Jr., “Interações atlânticas”, pp. 32-36.

37 TNAUK, ADM 1/1996, *His Majesty's Ship Amelia at Sierra Leone*, 4 mar. 1812.

dessas embarcações se dirigisse a Uidá.³⁸ Eventualmente, Uidá também era alvo das atividades repressivas britânicas. Em março de 1812 o navio *Quiz* capturou dois navios negreiros luso-brasileiros naquele porto. A tripulação tentou escapar mas foi recapturada pelo *Kangaroo* e os navios levados para Serra Leoa.³⁹

Os britânicos fustigavam outras áreas de tráfico na Costa da Mina. Em novembro de 1813, autoridades de São Tomé relataram apreensões na “Costa de Leste”, os portos orientais da Costa da Mina – também conhecidos como “portos de baixo”. O navio *Disforio* foi tomado em Badagri; em Porto Novo, o bergantim *Providência*; e no “Porto da Mina” (uma referência a Popo Pequeno, provavelmente) a sumaca *São José*. Os ingleses “não reservam outro porto mais que o de Ajudá” para o tráfico, explicava o governador de São Tomé.⁴⁰

Os capitães baianos protestaram. Em 1812, Antonio Ribeiro Pontes Braga, primeiro piloto do *Calipso*, reclamou da atuação do capitão do H. M. S. *Thais*, Edward Scobell, durante a captura do brigue. Segundo o piloto, o navio baiano se encontrava no porto de Onim “a fazer a sua negociação de escravos” (e não em Badagri, como informou o documento anterior) quando foi abordado pelo cruzador britânico. Mesmo após apresentar todos os documentos exigidos, o capitão Scobell enviou quatro escaleres, acompanhados por um oficial do navio britânico, e passou a transportar vários barris e outros bens do *Calipso* para o *Thais*. Perguntado pelo piloto “a Razão porque ele cometia semelhantes despotismos”, o oficial respondeu apenas ter recebido ordem do capitão inglês. Este, por sua vez, disse ao piloto Antônio Braga que “na Serra Leoa os abria Requerendo a Corte”. O piloto do brigue português protestava em nome do senhorio do navio, Guilherme José Ferreira, da Praça da Bahia, “Como a todos os mais

38 TNAUK, ADM 1/1996, *His Majesty's Ship Amelia at Sierra Leone*, 10 abr. 1812. Citando o mesmo documento, Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 195, argumenta que todos esses navios estavam traficando em Uidá, o que claramente não foi o caso.

39 TNAUK, T70/1594, *Cape Coast Castle*, 9 jul. 1812.

40 AHU, CU, São Tomé, cx. 48, doc. 20, *Carta do governador de São Tomé ao Conde das Galvêas*, 28 nov. 1813.

[armadores] que tiverem direito de Reclamar qualquer prejuízo que lhe resultasse da violência Com que o dito Capitão da dita Fragata se apossou do Brigue Calipso”.⁴¹

Também reclamaram (e amplamente) os proprietários das embarcações apreendidas. As autoridades portuguesas receberam várias queixas sobre as capturas e tentaram equacionar a questão. Em 1812, o Conde dos Arcos informou ao Conde das Galvêas que o navio *São Lourenço*, “por uma série de acasos felizes”, escapou da apreensão, mas que isso “despertou as dores já adormecidas desta Praça com a terrível notícia da continuação das hostilidades, que a Marinha Britânica continua a fazer na Costa de Leste”. Seis proprietários de navios, representantes dos homens de negócio da Bahia, foram a sua presença narrar o “novo e atrocíssimo atentado” e pediram providências.⁴²

Os jornais locais também tomaram partido da causa negreira. O periódico *Idade d’Ouro do Brazil*, por exemplo, noticiou as tomadas do capitão inglês Frederick Irby, carrasco dos negreiros baianos. Além disso, seus editoriais alimentavam a ambiguidade do Tratado de 1810, dando a entender que todos os portos da Costa da Mina estavam à disposição dos portugueses (“naqueles portos chamados entre nós Costa da Mina, que pertencem à sua Coroa, ou a que a sua Coroa tem pretensões em razão do descobrimento e da antiga posse de negociar ali”).⁴³ Foi com base nisso que José Gomes Ferreira, proprietário do *Feliz Americano*, apreendido em Porto Novo em 1812 e condenado pelo tribunal de Serra Leoa, requereu uma indenização de mais de 97 contos de réis.⁴⁴


41 AHU, CU, São Tomé, cx. 48, doc. 20, *Treslado*, 8 fev. 1812.

42 Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (BNRJ), Rio de Janeiro, Manuscritos, I-33, 28, 006, n. 002, *Carta do Conde dos Arcos ao Conde das Galvêas*, 24 maio 1812; *Carta dos negociantes da Praça da Bahia ao Conde dos Arcos*, 22 maio 1812.

43 Sobre o periódico, ver Maria Beatriz Nizza da Silva, *A primeira gazeta da Bahia: Idade d’Ouro do Brazil*, Salvador: Edufba, 2011, pp. 124-133. Uma análise mais cuidadosa desses episódios encontra-se em Jesus, “Mantendo o curso”; e “Anúncios de tempestades”.

44 AHI, *Coleções Especiais*, lata 15, maço 4, pasta 2 (Feliz Americano, 1812). Agradeço a Jaime Rodrigues por compartilhar suas notas de pesquisa sobre esse caso.

Essa discussão iria extrapolar as fronteiras territoriais. Do coração da City, os portugueses se manifestaram pelos periódicos *O Investigador Portuguez em Inglaterra* e *Correio Braziliense* que, até pelo menos 1815, defendiam o comércio de africanos escravizados.⁴⁵ Acusavam os britânicos de “arbitrariedades” ao extrapolar as convenções do Tratado de 1810. Para justificar as capturas, os ingleses usavam de interpretações “tão violentas, tão forçadas, e torcidas, e até tão ridículas” que revelavam sua “ambição, e sede de presas”. Mesmo depois que os comerciantes da Bahia se ajustaram às diretrizes, traficando apenas em Uidá, os cruzadores britânicos continuaram suas ações de captura, reclamavam os homens de negócio da Bahia em 1813.⁴⁶ De fato, entre 1810 e 1812, pelo menos dezessete navios de bandeira portuguesa foram apreendidos, doze dos quais pertencentes a comerciantes da Bahia.⁴⁷ Tampouco os navios de Pernambuco, que não tinham relações tão umbilicais com a Costa da Mina quanto a Bahia, escapavam da perseguição da marinha britânica.⁴⁸

45 Sobre esses dois periódicos, ver Guilherme de Paula Costa Santos, “A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009, pp. 107-108 . Alexandre, *Os sentidos do Império*, pp. 271, 278-279.

46 “Representação dos comerciantes da Bahia”, *O Investigador portuguez em Inglaterra ou Jornal Literário, Político, &c.*, Londres, n. XXI, 1813, pp. 359-375. Há uma tradução dessa representação, para o público britânico, também publicada em Londres em 1813. *Representations of the Brazilian Merchants against the Insults Offered to the Portuguese Flag, and against the Violent and Oppressive Capture of Several of their Vessels by some Officers Belonging to the British Navy*, Londres: [s.n.], 1813. Santos, “A Convenção de 1817”, pp. 72-97.

47 TNAUK, FO 63/149, *Return of Portuguese Vessels that have been boarded and Captured by British ships of War, tried and Condemned by British Tribunals and authorities since the Treaty of Commerce, Navigation and Alliance between H. R. H. The Prince Regent and H. B. M. Signed the 19th. February 1810*, Bahia, 21 maio 1812. Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 44, 325-326.

48 O único período em que a Costa da Mina dominou as importações de Pernambuco foi no primeiro terço do século XVIII – e, mais especificamente entre 1720 e 1735, quando sete de cada oito africanos desembarcados no Recife eram originários dessa região. Para o século XIX, Daniel Domingues e David Eltis constatam a “inabilidade” (palavra dos autores) dos traficantes de Pernambuco em manter uma presença efetiva nos principais portos da região: Uidá, Porto Novo e Lagos. Das 37 viagens de Pernambuco para a Costa da Mina após 1810, apenas seis comercializavam (ou intentavam comercializar nesses portos). Ver: Daniel B. Domingues da Silva e

Em novembro de 1813, os donos de navios pernambucanos também protestaram contra as ações inglesas.⁴⁹ Os pedidos de indenização duraram até 1815, quando a Convenção de Viena tratou de regular essa questão.⁵⁰

Há, em geral, acordo de que as ações inglesas de 1811-1812 ocorreram de forma ilegal, embora o próprio Tratado de 1810 carregue as suas ambiguidades. Como mostra Valentim Alexandre, os defensores do tráfico luso-brasileiro consideravam os termos do tratado “suficientemente latos” para garantir a continuidade indefinida do tráfico na região.⁵¹ Um dos mais proeminentes juizes do Almirantado britânico escreveu, em 1814, que lhe era “absolutamente impossível” oferecer qualquer explicação sobre o tratado anglo-português de 1810 “por sua própria Fraseologia obscura e equívoca”, e que a reivindicação portuguesa de soberania na Costa da Mina era “de forma alguma compreendida”.⁵² Provavelmente os comandantes da Royal Navy acompanharam essa mesma linha de pensamento, assediando os navios portugueses no Golfo do Benim.

A preocupação com as capturas de navios e seu impacto sobre o comércio da Costa da Mina também pairava sobre as autoridades africanas. A queda no número de embarcações portuguesas comprometia a economia local e diminuía os dividendos para os reinos africanos, numa época de aumento da oferta de cativos no contexto dos desdobramentos do *jihād* de 1804 e dos conflitos que se espalhavam pelo território iorubá.⁵³ Em carta

David Eltis, “The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851” in David Eltis e David Richardson (orgs.), *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade* (New Haven: Yale University Press, 2008), pp. 120-121.

49 AHU, CU, São Tomé, cx. 48, doc. 22, *Carta do governador de São Tomé ao Conde das Galvêas*, 28 nov. 1813.

50 Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade*, p. 13; Jaime Rodrigues, *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*, Campinas: Editora da Unicamp, 2000; Jesus, “Anúncios de tempestades”, pp. 116-125; e “Mantendo o curso”, pp. 99-104.

51 Valentim Alexandre, *Os sentidos do Império: questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português*, Porto: Edições Afrontamento, 1993, p. 270.

52 David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Nova York: Oxford University Press, 1987, p. 107.

53 Ver: João José Reis, *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês de 1835*, São Paulo: Companhia das Letras, 2003, pp. 158-175; Robin Law, *The Oyo*

escrita em 1812 a D. João VI, o rei de Onim, “Adoxá” (Adele), informava que não lhe constava que o rei de Porto Novo, de Epé ou mesmo de Badagri (este último parte de seus domínios, como reivindicava) tivesse celebrado qualquer acordo com os britânicos que para eles fossem “sem atenção tomar os navios da nação amiga e aliada, bem como aconteceu no meu Porto que fizeram prisioneiros a três navios Portugueses que se achavam a largar no dia seguinte, e todos muito felizes”. Para evitar contratempos, convidava as autoridades portuguesas a construírem “quantos Fortes quiser e terem o título de Praias Portuguesas, sem que para isso eu queira tributo, ou débito algum, só sim desejo a boa amizade, e a potência do Comércio”. Ainda enviava ao Brasil um intérprete, “Agosçu” (Agossu), que acompanharia o capitão Inocêncio Marques de Santana, homem de muitas aventuras e desventuras na Costa da Mina, em seu retorno à Bahia. Uma embaixada informal, pode-se dizer.⁵⁴

A correspondência demonstra que os reinos africanos acompanhavam, atentos, às discussões atlânticas.⁵⁵ Primeiro, ao argumentar que não se havia celebrado tratado de supressão do tráfico entre os reinos africanos e a Inglaterra, o rei de Onim indicava que as medidas britânicas eram “letra morta”, sem aplicação em seus domínios. Dialogava com a mesma linguagem jurídico-diplomática que causara as ambiguidades do tratado anglo-português de 1810 e os protestos dos comerciantes da Bahia. Ao não ser convidado a participar das negociações pela restrição do tráfico ao norte do Equador, defendia que a área sob seu controle continuava livre

Empire, c. 1600-1836: A West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade, Oxford: Clarendon Press, 1977, pp. 245-260.

54 BNRJ, Manuscritos, I-46, 15, 11, *Carta ao rei de Portugal, franqueando aos Portugueses portos em seus domínios*, Onim, de 12 mar. 1812. Sobre Inocêncio Marques de Santana, ver: Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 294-297, 309-313, 476-477. Verger não menciona essa carta e nem a “embaixada informal”. Mais sobre esse personagem em: Pierre Verger, *Os libertos: sete caminhos na liberdade de escravos da Bahia no século XIX*, Salvador: Corrupio, 1992, pp. 13-17, 106-113.

55 As missivas enviadas por Adandozan, na década anterior, também oferecem testemunho do grau de conhecimento das dinâmicas políticas europeias, e como afetavam o comércio na região. Ver: Parés, “Cartas do Daomé”, p. 378, carta 13; Araújo, “Dahomey, Portugal, and Bahia”, p. 10; Soares, “Trocando *Gallanterias*”, pp. 246-247.

para os negreiros luso-brasileiros. Em 1816, houve uma frustrada tentativa britânica de estabelecer uma política antitráfico mais agressiva em relação à África, mas os legisladores concluíram que não era direito de uma nação “compelir qualquer um a receber uma gentileza”.⁵⁶


As palavras do rei de Onim ecoam o debate historiográfico sobre o significado da abolição do tráfico transatlântico de africanos escravizados da perspectiva dos reinos africanos. As discussões sobre o comércio ilegal e o comércio “lícito” devem levar em conta como as autoridades locais compreendiam a questão e como esse entendimento foi crucial para a manutenção do tráfico até a década de 1860.⁵⁷ A interrupção do fornecimento de cativos era fundamental para o sucesso das medidas antitráfico, e este objetivo dependeria do diálogo e do convencimento. Lição aprendida bem mais tarde pela Grã-Bretanha, que usou da diplomacia e da força para atingir seu propósito.⁵⁸

Ao mesmo tempo, com o convite para o estabelecimento de “Praias Portuguesas” em seu litoral, o rei de Onim demonstrava profundo conhecimento dos termos do Tratado de 1810, provavelmente através de conversas entre seus representantes e os traficantes no litoral. Buscava então uma alternativa para proteger os interesses portugueses na Costa da Mina e os seus próprios. As “Praias Portuguesas” permitiriam que os vasos luso-brasileiros traficassem em Lagos sem o incômodo inglês e, de quebra, concentraria as atividades negreiras em seu território.

A repressão britânica não coibiu as atividades negreiras baianas no Golfo do Benim. Entre 1811 e 1814, entraram na Bahia 78 navios negreiros, 60 dos quais vindos da Costa da Mina. Ao longo daqueles anos, a Bahia importou 17.912 cativos da região, cerca de 75% de todos os

56 Eltis, *Economic Growth*, p. 120.

57 Ver: Robin Law, “Introdução” in Law (org.), *From Slave Trade to ‘Legitimate’ Commerce*, p. 26, n. 1.

58 Eltis, *Economic Growth*, pp. 120-122. Para o bloqueio a Lagos, ver: Mann, *Slavery*, pp. 91-97; Angela Fileno da Silva, “Vozes de Lagos: brasileiros em tempos do império britânico”, Tese (Doutorado em História), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016, pp. 129-148 .

africanos introduzidos na Bahia no período. Além dos tradicionais portos de embarque na região (Uidá, Porto Novo, Badagri e Onim), havia pelo menos uma novidade: “Judó, Porto Novo da Costa da Mina”.⁵⁹ A abertura de novos portos era uma estratégia para ampliar os locais de embarque e, dessa maneira, escapar das apreensões britânicas, sobretudo a partir da década de 1830, quando a marinha inglesa estabeleceu o bloqueio a alguns portos na África Ocidental.⁶⁰ Embora os cruzadores ingleses patrulhassem o litoral, suas ações se concentravam nas principais áreas de embarque. Henry Huntley, oficial britânico, escreveu que Francisco Félix de Souza mandava os negreiros partirem para outros portos sempre que percebia a aproximação de um cruzador britânico a Uidá e enviava os cativos pelas lagoas até o novo ponto de embarque, que era realizado “rapidamente”.⁶¹ Assim, a diversificação de portos – ou mesmo a circulação entre os já existentes – dificultava a repressão ou, do ponto de vista dos traficantes, facilitava o contrabando.⁶²

Nesse caso específico, o porto de “Judó” se referia a Adjido. Há pelo menos dois locais com esse nome: um primeiro, situado há alguns quilômetros da cidade de Badagri, e outro, nas imediações de Popo Pequeno. Ambas as localidades se relacionam com as atividades negreiras do Chachá. A fundação da primeira resultou do restabelecimento

59 TNAUK, 63/168, *Transmission of Statement of Slaves Imported into Bahia from May 1811 to June 1814*, Rio de Janeiro, 24 jul. 1814. Não incluí nesses cálculos da Costa da Mina os termos “Costa d’África”, pois não indica a região precisa de embarque, nem “Mina & Ilha do Príncipe”, pois provavelmente se refere à Elmina. Mas como os negreiros baianos andavam pela região no período, não é possível descartar totalmente que se trate de Popo Grande, às vezes chamado de “Mina Grande”.

60 Eltis, *Economic Growth*, p. 120; Silke Strickrodt, *Afro-European Trade in the Atlantic World: The Western Slave Coast, c. 1550-c. 1885*, Londres: James Currey, 2015, p. 199, identifica novos locais de embarque na porção ocidental da Costa dos Escravos na década de 1840. Para outras regiões, ver: Trevor Getz, *Slavery and Reform in West Africa: Towards Emancipation in Nineteenth-Century Senegal and the Gold Coast*, Athens: Ohio University Press, 2004, p. 38; Roquinaldo A. Ferreira, “The Suppression of the Slave Trade and Slave Departures from Angola, 1830s-1860s” in Eltis e Richardson (orgs.), *Extending the Frontiers*, p. 323.

61 Sir Henry Huntley, *Seven Years’ Service on the Slave Coast of Western Africa*, Londres: Thomas Cautley Newby Publisher, 1850, v. I, pp. 115-116.

62 Parés, “Entre a Bahia e a Costa da Mina”, p. 44.

de Francisco Félix na “Costa de Leste”, especificamente em Badagri, onde abrira esse porto na década de 1790. Tradições familiares mais recentes asseguram que o Chachá se instalou primeiro em Badagri, durante seu segundo retorno à Costa da Mina (provavelmente no local de sua antiga feitoria de Adjido), e só depois em Uidá. O navio *Heroína*, capturado em Lagos em 1826, teria passado antes por “Judó, um local entre Badagri e Lagos”.⁶³

Tradições da família Souza também mencionam a instalação de Francisco Félix de Souza em Popo Pequeno, onde teria aberto uma segunda feitoria de mesmo nome. Há de fato uma localidade com esse nome na região, que se encontrava no banco norte da lagoa a oeste de Popo Grande, protegida das investidas dos esquadrões britânicos, com acesso apenas por canoas.⁶⁴ Ainda de acordo com as mesmas tradições, seu filho, Isidoro, após retornar do Brasil em 1822, ficou incumbido de cuidar dos negócios do pai em Badagri, tendo se instalado mais tarde, em 1840, em Popo Pequeno.⁶⁵ Isidoro teria, portanto, operado os negócios do Chachá nas feitorias de Badagri e Popo Pequeno, ambas denominadas Adjido. Pode-se especular que esta foi uma estratégia para confundir a marinha inglesa. Seu estabelecimento comercial em Uidá, conforme as tradições, também era denominado Adjido;⁶⁶ entretanto, o entreposto de Pequeno Popo teria sido construído na década de 1800, portanto antes dos tratados anglo-portugueses para a supressão do tráfico ao norte do Equador, de modo que tal hipótese deve ser descartada. Em 1827, o *Vênus*, navio baiano de propriedade de Antônio Pedroso de Albuquerque, foi capturado pela patrulha britânica carregado com 191 escravos em

63 House of Commons Parliamentary Papers (HCPP), Londres, Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, the Havannah, Rio de Janeiro, and Surinam Relating to the Slave Trade (Class A), 1827, n. 51, caso do *Heroína*.

64 Nicoué Gayibor (org.), *Histoire des Togolais: des origines aux années 1960*, Paris: Karthala; Lomé: Presses de l’Université de Lomé, 2011, t. 2: Du XVIIe siècle à l’occupation coloniale, pp. 99-100. Gayibor também denomina erroneamente o estabelecimento de “Ajuda”.

65 Robin Law, “A carreira de Francisco Félix de Souza na África Ocidental (1800-1849)”, *Topoi*, 2001, p. 14 .


66 Law, *Ouidah*, p. 171; Strickrodt, *Afro-European Trade in the Atlantic World*, pp. 162-163, 199.

“Ajudo”, identificado erroneamente como Uidá.⁶⁷ Mas é difícil saber se a captura ocorreu no estabelecimento de Badagri ou de Popo Pequeno.

Segundo as tradições, o Chachá teria se refugiado em Popo Pequeno por volta de 1810, após uma disputa com Adandozan, rei do Daomé, retornando depois da ascensão do rei Gezo, em 1818. Isso o colocaria em Adjido/Popo Pequeno em 1814, ano daquele embarque baiano. Como vimos, Francisco Félix incumbiu seu filho de coordenar a feitoria de Popo Pequeno, e deve tê-la deixado preparada para receber navios do tráfico. Segundo o inglês John Duncan, que visitou o lugar em 1845, havia “vários barracões” para guardar os cativos, sendo a feitoria um “grande estabelecimento”.⁶⁸ Caso o embarque de Adjido em 1814 tenha ocorrido no estabelecimento em Badagri, isso antecipa o retorno de Francisco Félix à parte oriental da Costa da Mina em pelo menos uma década ou indica que seus negócios na região nunca foram plenamente abandonados, hipótese mais provável. Afinal, uma vez estabelecido em Popo Pequeno, Francisco Félix deve ter deixado representante ou feitor em Badagri a cuidar dos seus negócios. Se ocorreu em Popo Pequeno, sugere que ele continuava operando o tráfico na região antes mesmo de seu retorno a Uidá, na década seguinte, e, nos dois casos, demonstra a participação do Chachá no comércio ilegal de escravizados antes mesmo do estabelecimento do Tratado de 1815.⁶⁹

Por outro lado, o abandono dos fortes europeus não provocou a esperada diminuição do comércio transatlântico de africanos escravizados no Golfo do Benim. Como afirma Robin Law, esses estabelecimentos tinham a função de “facilitar os contatos e organizar os serviços para os

67 HCPP, Class A, 1827, n. 54, caso do *Vênus* (que identifica “Ajudo” como Ajudá). Ver: “TSTD”, #2968 (*Vênus*). O *Slave Voyages* também indica Uidá como local de embarque de escravos. Sobre Antônio Pedroso de Albuquerque, ver: Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 481.

68 John Duncan, *Travels in Western Africa in 1845 & 1846: Comprising a Journey from Whydah, through the Kingdom of Dahomey, to Adofoodia, in the Interior*, Londres: Frank & Cass, 1968 [1847], v. 1, p. 102. Para as dinâmicas das feitorias na África Ocidental, ver: Marcus J. M. de Carvalho, “Trabalho, cotidiano, administração e negociação numa feitoria do tráfico no rio Benim em 1837”, *Afro-Ásia*, n. 53 (2016), pp. 227-273 .

69 Mais sobre o Chachá em: Law, “A carreira de Francisco Félix de Souza”, pp. 9-39.

mercadores em trânsito e, em alguma medida, de estocar escravos em antecipação pela chegada de navios”. Assim, seu abandono provocava “um vacuum na organização do comércio em Uidá”.⁷⁰

Não foi esse o caso: Francisco Félix de Souza administrava o forte português desde pelo menos 1804, ano do falecimento do último governador, Jacinto José de Souza. Mesmo a interrupção das comunicações entre as autoridades portuguesas na Bahia e o forte entre 1803 e 1815 não impediu a continuidade do tráfico. O governador da Bahia, Conde dos Arcos, chegou a propor o abandono definitivo do empreendimento em face da proibição de 1815, mas o governo do Rio de Janeiro ainda acreditava na utilidade daquela possessão para o comércio de outros gêneros.⁷¹

Quanto aos outros fortes, há muito abandonados, não se criou o “vacuum” sugerido por Law, ou, se surgiu, foi rapidamente ocupado pelos comerciantes africanos. Em 1816, o oficial Frederick Irby, do *Amelia*, informou que cabeceiras (chefes locais) se apoderaram dos fortes inglês e francês em Uidá para “conduzir o Comércio de Escravos”, utilizando como local de armazenamento de cativos. Os três fortes (aqui incluído o forte português) estavam ocupados pelos “Negros”, e, mais importante, navios negreiros continuavam a obter escravos nos estabelecimentos, o que ele sabia “porque os Navios que examinamos estavam próximos de lá”.⁷²

Do Congresso de Viena à Lei de 1831, o aprendizado da ilegalidade (1815-1831)

No Congresso de Viena, as principais potências europeias se reuniram para restabelecer o *status quo* anterior à Era Napoleônica. A Grã-Bretanha

70 Law, *Ouidah*, p. 163.

71 APEB, CP, *Ordens Régias*, v. 117, fl. 159, *Carta do governador da Bahia para a Corte no Rio de Janeiro*, 1 out. 1815; APEB, CP, *Ordens Régias*, v. 117, fl. 579, *Carta da Corte do Rio de Janeiro ao governador da Bahia*, 1815.


72 HCPP, Report from the Select Committee on Papers Relating to the African Forts, 1816, p. 52, *Frederick Paul Irby*, 1816.

aparecia como a grande potência, e a reorganização política na Europa, com o estabelecimento de uma paz duradoura, bem como a organização marítima no Atlântico, era vital para a manutenção dos seus interesses comerciais, agora dirigidos pelas novas forças industriais.⁷³ A questão do tráfico de escravos estava na ordem do dia.

Os debates envolvendo os plenipotenciários portugueses visavam, entre outras questões, controlar o ímpeto britânico em relação à abolição completa do tráfico. Como acertadamente demonstrou um estudo recente, “o Congresso de Viena criou uma nova oportunidade para a corte no Rio de Janeiro defender os súditos portugueses envolvidos no tráfico de escravos e regular as ações britânicas no Atlântico”.⁷⁴

Como notou Leslie Bethell, a abolição ao norte do Equador (uma das exigências britânicas) significava que Portugal abandonava a porção menos substancial do tráfico, o da Costa da Mina. Menos substancial, demograficamente falando, mas não menos importante, considerando o duradouro comércio entre a Bahia e a Costa da Mina. Os plantadores da Bahia, vimos anteriormente, experimentavam um período de prosperidade, com expansão agrícola e consequente aumento do comércio negreiro com a África Ocidental.⁷⁵ A recusa das autoridades portuguesas no Rio de Janeiro em aceitar de imediato os termos britânicos não era apenas uma questão de soberania – impedir a ingerência inglesa num assunto nacional; ela também visava proteger uma das mais importantes áreas do comércio ultramarino, a de produção açucareira. Por exemplo, a Bahia produzia aproximadamente doze mil toneladas de açúcar em 1815, segundo os dados compilados por Bert Barickman.⁷⁶

73 Anthony G. Hopkins, “The ‘New International Economic Order’ in the Nineteenth Century: Britain’s First Development Plan for Africa” in Robin Law (org.), *From Slave Trade to ‘Legitimate’ Commerce: The Commercial Transition in Nineteenth-Century West Africa* (Cambridge: Cambridge University Press, 1995), pp. 240-264.

74 Fernanda Bretones Lane, Guilherme de Paula Costa Santos e Alain El Youssef, “The Congress of Vienna and the Making of Second Slavery”, *Journal of Global Slavery*, n. 4 (2019), p. 169 .

75 “TSTE”.

76 Barickman, *Um contraponto baiano*, p. 73, fig. 4. Cuba, no mesmo período, exportava 45 mil toneladas anuais de açúcar. Manuel Moreno Fraginals, *O engenho: complexo sócio-econômico açucareiro cubano*, São Paulo: Edunesp; Hucitec, 1989,

Assim, aceder às exigências britânicas de supressão do tráfico ao norte do Equador significava ferir economicamente uma das mais importantes regiões do Brasil, entrando em rota de colisão com os interesses dos plantadores e traficantes da Bahia. Os plenipotenciários portugueses em Viena, no entanto, eram realistas: a Inglaterra já estorvava os navios portugueses na Costa da Mina há pelo menos quatro anos, e não demoraria para extinguir totalmente o comércio luso na região usando “força arbitrária”. Ceder à exigência britânica, nesse caso, significava ter alguma vantagem nas negociações do Congresso de Viena, inclusive garantindo uma área segura de tráfico, a África Centro-Occidental.⁷⁷

Após tensas negociações, os diplomatas portugueses foram bem-sucedidos em assegurar a continuidade do comércio de escravos ao sul do Equador, enquanto convertiam a região ao norte – isto é, toda a Costa da Mina – em território proibido. Dessa maneira, satisfiziam – ainda que parcialmente – as demandas abolicionistas inglesas ao passo que preservavam o tráfico em Angola, a principal zona de produção de cativos no espaço imperial português. Por outro lado, os ingleses se comprometiam a pagar indenização de £ 300,000 pelos navios capturados até aquela data, abrindo ainda mão de uma dívida de £ 600,000 da coroa portuguesa.⁷⁸ Mais tarde, a Convenção Adicional de 1817 garantiu o direito a visitas e o estabelecimento de comissões mistas para averiguação dos casos relacionados ao tráfico.⁷⁹

Nesse sentido, a decisão pelo abandono da Costa da Mina como área de aquisição de cativos tinha um efeito duplo: acenava para os

v. 2, 3, pp. 355-356, quadro II. Por outro lado, a produção de café no Vale do Paraíba não ultrapassava 1.500 toneladas anuais. Ver: Dale Tomich e Rafael Marquese, “O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial de café no século XIX” in Mariana Muaze e Ricardo Salles (orgs.), *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão* (Rio de Janeiro: Faperj; 7Letras, 2015), p. 37.

77 Alexandre, *Os sentidos do Império*, pp. 309, 316.

78 Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade*, pp. 12-14; Lane, Santos e Youssef, “The Congress of Viena”, p. 178.

79 HCPP, *Slave Trade, 1818-1821*, n. 63; Santos, “A Convenção de 1817”.

ingleses com a disposição em extinguir o tráfico em futuro próximo e em alguma medida obrigava os traficantes da Bahia a se engajarem mais efetivamente no comércio com Angola. Não funcionou, pelo menos não da maneira esperada.

Comércio negro na Costa da Mina em tempos de ilegalidade

É lícito supor que as decisões do Congresso de Viena e o recuo – ainda que breve – das atividades negreiras luso-brasileiras na Costa da Mina entre 1815 e 1817 tenham precipitado o golpe de estado que levou o rei Gezo (1818-1858), meio-irmão de Adandozan, o rei deposto, ao poder no Daomé, auxiliado por Francisco Félix de Souza.⁸⁰ O preço dos escravos no litoral despencou a partir de 1807 e por toda a década de 1810, e isso deve ter contribuído para essa crise política. Os escravos na África Ocidental, que custavam cerca de £ 25,3 durante o intervalo entre 1803-1807, eram vendidos por £ 14,7 entre 1808-1814, e nova queda foi registrada entre 1815-1820 (£ 7,7).⁸¹ Os traficantes portugueses (isto é, baianos) e espanhóis (cubanos) se beneficiaram dessa baixa de preços, adquirindo escravos entre £ 2 e £ 5, segundo um observador inglês, embora ele ressaltasse que essa conjuntura era temporária.⁸² A redução dos lucros do tráfico contribuiu significativamente para a queda de Adandozan. A diminuição das atividades cerimoniais em honra aos ancestrais ocasionou a perda de apoio político entre as elites locais que,

80 Mais sobre o Chachá em: Costa e Silva, *Francisco Félix de Souza*; Robin Law, “Francisco Félix de Souza in West Africa, 1820-1849” in José C. Curto e Paul E. Lovejoy (orgs.), *Enslaving Connections: Changing Cultures of Africa e Brazil during the Era of Slavery* (Nova York: Humanity Books, 2004), pp. 187-211; Bay, *Wives of the Leopard*, pp. 170-171.

81 Paul E. Lovejoy e David Richardson, “The Initial ‘Crisis of Adaptation’: The Impact of the British Abolition on the Atlantic Slave Trade in West Africa, 1808-1820” in Law (org.), *From Slave Trade to ‘Legitimate’ Commerce*, pp. 42.

82 Fernand Braudel, *Civilização Material, Economia e Capitalismo, Séculos XV-XVIII (O tempo do mundo)*, v. 3, São Paulo: Martins Fontes, 1998, pp. 407-408.

aliadas a Gezo e a Francisco Félix de Souza, pavimentaram o caminho para sua deposição.⁸³

A retração do comércio negreiro nos anos imediatamente subsequentes ao Congresso de Viena pode ser observada a partir do volume do tráfico. Entre 1810 e 1814, aproximadamente onze mil pessoas ao ano deixaram o Golfo do Benim em direção ao Brasil (àquela altura Cuba ainda não atuava significativamente na região). Nos três anos subsequentes (1815-1817), o número caiu drasticamente para pouco mais de quatro mil ao ano, e, em 1817, apenas 1,751 pessoas atravessaram o Atlântico a bordo de navios negreiros luso-brasileiros. Para ilustrar, entre 1800 e 1809, 80% dos mais de noventa mil escravos da região foram embarcados para o Brasil.

A proibição legal não significou em absoluto a abolição efetiva do tráfico de escravos no Golfo do Benim. Passados os primeiros anos da proibição de 1815, o comércio de escravos revigorou na Costa da Mina.⁸⁴ As apreensões britânicas no litoral do Golfo do Benim incomodavam os reis daomeanos, pois atingiam o status de porto neutro que Uidá ostentava, outrora respeitado pelas potências europeias. Em 1845, por exemplo, o rei Guezo exortou os cruzadores britânicos a não abordar quaisquer navios até que “eles tivessem deixado a costa totalmente”, ordens repetidas pelo seu sucessor, o rei Glele (1858-1889).⁸⁵

Diante do avanço da repressão inglesa, os traficantes da Bahia encontraram subterfúgios para a continuidade do tráfico na Costa da Mina. O mais conhecido foi a solicitação de passaportes para Molembo e Cabinda, na África Centro-Occidental,⁸⁶ mas, uma vez exaradas as licenças, os

83 Elisée Soumonni, “The Compatibility of the Slave and Palm Oil Trades in Dahomey, 1818-1858” in Law (org.), *From Slave Trade to ‘Legitimate’ Commerce*, pp. 79-81; Bay, *Wives of the Leopard*, pp. 172-173.

84 Law, *Ouidah*, p. 156.

85 John Duncan, *Travels in Western Africa in 1845 and 1846, comprising a Journey from Whydah, through the Kingdom of Dahomey, to Adofoofia, in the Interior*, Londres, 1847, v. 2, p. 263; Richard Burton, *A Mission to Gelélé King of Dahome*, Londres: Tinsley Brothers, 1864, v. 1, p. 277.

86 Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 433-474.

negreiros baianos se deslocavam para o Golfo do Benim.⁸⁷ O relatório de um comandante inglês, de dezembro de 1821, já destacava o uso dos passaportes falsos pelos traficantes luso-brasileiros, acentuando o papel de Francisco Félix de Souza, operando de Uidá, em fornecer cativos para os navios negreiros.⁸⁸

A marinha britânica apertava o cerco sobre os negreiros, aprisionando 54 navios no Golfo do Benim entre 1822 e 1830, dos quais quarenta tinham passaporte para Molembo, navios baianos, em sua maioria.⁸⁹ No cômputo geral, nota David Eltis, as taxas de capturas de navios da Bahia (e de Cuba) excederam os 20% por todo o período do tráfico ilegal, enquanto o Sudeste brasileiro só experimentou essa taxa de perdas a partir de 1839, com o *Equipment Act*.⁹⁰

Lagos aparece na correspondência com uma significativa participação, beneficiado pelo colapso do reino de Oyó e pelas guerras intestinas na iorubalândia que geraram um estoque amplo de prisioneiros de guerra para exportação.⁹¹ Enquanto isso, em Uidá, o Chachá cuidava da política do tráfico transatlântico e Gezo tratava dos assuntos domésticos de grande importância. Era necessário resolver as “medidas problemáticas” do governo daomeano quanto ao fornecimento de cativos, sustentado apenas pelas próprias guerras daomeanas, como notou um observador no final da década de 1810.⁹² O rei Gezo buscou atrair mercadores do

87 Ribeiro, “Eram de Cabinda e de Molembo?”, pp. 65-73.

88 TNAUK, FO 84/19, *Report upon the Coasts and Settlements of Western Africa*, 27 dez. 1821.

89 Alexandre Vieira Ribeiro, “The Transatlantic Slave Trade to Bahia, 1582-1851” in Eltis e Richardson (orgs.), *Extending the Frontiers*, p. 139.

90 Eltis, *Economic Growth*, p. 101.

91 TNAUK, FO 84/19, *Report upon the Coasts and Settlements of Western Africa*, 27 dez. 1821; Law, *The Oyo Empire*, pp. 245-299. Sobre a deportação de iorubás para a Bahia em larga escala a partir da década de 1820, ver: Reis, *Rebelião escrava no Brasil*; David Eltis, “The Diaspora of Yoruba Speakers”; Paul E. Lovejoy, “The Yoruba Factor in the Trans-Atlantic Slave Trade”; João José Reis e Beatriz Mamigonian, “Nagô and Mina: The Yoruba Diaspora in Brazil” in Toyin Falola e Matt D. Childs (orgs.), *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*, Bloomington: Indiana University Press, 2004, pp. 17-39, 40-55, 77-110; Kristin Mann, *Slavery*, pp. 40-42.

92 G. A. Robertson, *Notes on Africa; Particularly Those Parts Which Are Situated between Cape Verd and the River Congo*, Londres: Sherwood, Neely, and Jones, 1819, p. 261.

interior a Uidá, operando como intermediário entre o interior e o litoral. Além disso, o conflito entre o Daomé e Oyó, que resultou no fim do jugo iorubá sobre o reino fon, interrompeu o suprimento regular de cativos por um tempo. Uma vez restabelecidas as comunicações entre o litoral e o interior, o Daomé lançou uma série de expedições contra seus vizinhos, em especial os mahis e os iorubás.⁹³ A informação, de 1821, de que cem navios paravam anualmente em Uidá e Lagos é exagerada, mas revela a prosperidade do tráfico naquela área no início da década de 1820.⁹⁴

Na década de 1820, os britânicos voltaram seus olhos (e canho-neiras) para Popo Pequeno, na parte ocidental da Costa da Mina. Seu alvo eram os navios que lá traficavam, mas também os comerciantes africanos. Nas duas últimas décadas do setecentos, a região cresceu em importância no mercado atlântico. Ao contrário do Uidá, onde os europeus experimentavam um controle estrito do comércio pelo rei do Daomé, na Costa da Mina ocidental havia relativa liberdade comercial. Além disso, Popo Pequeno também oferecia serviços (fornecimento de canoas, provisões) e outros bens de interesse europeu (marfim).⁹⁵

Em outubro de 1822, a sumaca *Nova Sorte* foi capturada em “Mina Pequena” pelo brigue britânico *Snapper*. A embarcação baiana estaria lá por conta de um “forte temporal” que a teria danificado severamente. A apreensão britânica teria sido conduzida com “o maior arbítrio (sic) e injustiça”, segundo o senhorio do navio. Ele contou que o comandante do navio desembarcou parte da tripulação (sessenta homens), “fez guerra ao rei daquele lugar” e carregou 121 africanos na embarcação britânica como se fossem parte da carga do *Nova Sorte*.

Cândido Fernandes das Mercês, homem preto, embarcado na escuna *União*, foi testemunha dos acontecimentos. Ele disse que no primeiro dia os britânicos apenas solicitaram os documentos

93 Auguste Le Herissé, *L'ancien royaume du Dahomey, mœurs, religion, histoire*, Paris: Émile Larose, 1911, pp. 318-323. Law, *The Oyo Empire*, pp. 267-273.

94 TNAUK, FO 84/19, *Report upon the Coasts and Settlements of Western Africa*, 27 dez. 1821.

95 Strickrodt, *Afro-European Trade in the Atlantic World*, pp. 149-151.

do *Nova Sorte*, mas que no dia seguinte “mandou requisitar do Cabeceira, ou Rei daquela terra os escravos, que suspeitava haver em terra pertencentes àquela sumaca”, ameaçando ainda “arrasar a povoação”. Como o rei negou as acusações, “mandou marear o brigue [inglês] e aproximando-se da terra o mais que pôde, e então mandou fazer fogo de canhão sobre a terra, por muito tempo e com o destroço da povoação”. Depois desceu à terra com “bastante gente armada”, surpreendendo o rei e “foram com ele terra adentro procurar pretos”, resultando na pilhagem de “cento e tantos”. O caixa do *Nova Sorte*, Joaquim Meirelles, e mais quatro homens da tripulação se esconderam “sertão adentro”, e quando voltaram, dois dias depois, os ingleses já tinham se retirado do porto e eles perderam seus pertences, “por terem os negros gentios roubado tudo”. O *Nova Sorte* foi considerado “má presa”, e seu proprietário solicitou indenização de 101 contos de réis.⁹⁶

Esse episódio aconteceu poucos meses antes da eclosão de uma guerra civil em Popo Pequeno, em 1823. Francisco Félix de Souza – sempre ele – teria tido uma desavença com o cabeceira Ansan, da parte holandesa da cidade, incitando contra este uma revolta. O Chachá, já reinstalado em Uidá, mantinha interesses comerciais em Popo Pequeno, provável motivo do conflito. Participou ativamente dessa disputa George Lawson, seu associado na localidade. Filho de um importante chefe local, Lawson foi educado na Inglaterra e trabalhou a bordo de navios britânicos antes de retornar a Popo Pequeno, provavelmente em 1812. A facção de Lawson saiu vitoriosa, e Ansan e seus derrotados seguidores se estabeleceram na margem direita das lagoas, fundando a vila de Agoué.⁹⁷ A localidade parece ter rapidamente se convertido noutro polo negro, pois, em 1827, o brigue *Bahia*, de José de Cerqueira Lima, foi capturado em suas proximidades com “negros escravos a bordo”.⁹⁸

96 AHI, Coleções Especiais, lata 23, maço 4, pastas 1, 2 (*Nova Sorte*, 1822-1825). Agradeço a Roquinaldo Ferreira por compartilhar este documento.

97 Strickrodt, *Afro-European Trade in the Atlantic World*, pp. 157-166.

98 AHI, Coleções Especiais, lata 3, maço 4, pasta 1 (*Bahia*, 1827-1828). Agradeço a Roquinaldo Ferreira por compartilhar este documento.

Nesse mesmo local se estabeleceria, décadas mais tarde, o liberto jeje Joaquim d’Almeida.⁹⁹ Infelizmente, é difícil saber – a se acreditar na narrativa da tripulação do *Nova Sorte* – se esse episódio teve relação com o conflito que eclodiria meses depois.

Outros episódios afetaram o embarque de cativos no Golfo do Benim no contexto da ilegalidade pré-1831. Entre as correspondências encontradas a bordo da escuna *Emília*, confiscada em Onim pelos britânicos em fevereiro de 1821, estava uma troca de cartas entre Caetano Alberto de França e seus associados.¹⁰⁰ Numa delas, de 12 de fevereiro de 1821, ele justificou a demora no retorno à Bahia “pelas guerras que há no sertão entre os gentios, o que fez não aparecer cativos em abundância”. Caetano Alberto provavelmente se referia às guerras de Owu, conflito entre Owu, reino apoiador do cambaleante império de Oyó, de um lado, e a aliança entre Ifé e Ijebu, de outro.¹⁰¹ O historiador Olatunji Ojo associa essas guerras ao interesse dos comerciantes ijebus em controlar a parte da rota do tráfico que, do interior da iorubalândia, levava os cativos até Lagos.¹⁰² Esta localidade, por sinal, dependia do fornecimento de escravos pelos comerciantes ijebus, de modo que esse conflito desarticulou a oferta de escravos em Lagos, justificando o comentário de Caetano Alberto de França. O conflito, que teve início por

99 Sobre Joaquim d’Almeida em Agoué, ver: Luis Nicolau Parés, “Afro-Catholic Baptism and the Articulation of a Merchant Community, Agoué 1840-1860”, *History in Africa*, n. 42 (2015), pp. 165-201.

100 AHI, Coleções Especiais, lata 13, maços 1, 1A, 1B (*Emília*, 1821); TNAUK, FO 84/19, fl. 104-105, *Report upon the Coasts and Settlements of Western Africa*, 27 dez. 1821. O caso da escuna *Emília* é um dos mais bem estudados da historiografia brasileira – e também internacional –, principalmente na chave dos chamados “africanos livres”. Para alguns títulos, ver: Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 436-438; Mamigonian, *Africanos livres*, pp. 30-57; Walter Hawthorne, “‘Being Now, as It Were, One Family’: Shipmate Bonding on the Slave Vessel *Emília*, in Rio de Janeiro and throughout the Atlantic World”, *Luso-Brazilian Review*, v. 45, n. 1, 2008, pp. 53-77.

101 Para uma narrativa desses eventos, ver: Samuel Johnson, *The History of the Yorubas: From the Earliest Times to the Beginning of the British Protectorate*, 3. ed., Lagos: C. M. S. Bookshops, 1956, pp. 206-210.

102 Olatunji Ojo, “The Organization of the Atlantic Slave Trade in Yorubaland, ca. 1777 to ca. 1856”, *The International Journal of African Historical Studies*, v. 41, n. 1 (2008), p. 81.

volta de 1812, só se concluiu em aproximadamente 1822, após um longo cerco das forças conjuntas de Ifé e Ijebu iniciado cinco anos antes.¹⁰³

Além desse conflito “no sertão”, Caetano França relatou que “Cá correu a notícia de que os Negros, em Badagri, mataram a José de Souza Marques, e outro que julgo ser Francisco Bento, porém não há maior certeza”.¹⁰⁴ Naquele ano, Adele foi deposto do trono de Lagos por seu irmão, Osinlokun, e se refugiou em Badagri, onde se estabeleceu e assumiu o papel de rei até 1835, quando retornou a Lagos após a morte de Osinlokun.¹⁰⁵ Caroline Sorensen-Gilmour menciona “um grupo de traficantes residentes portugueses/brasileiros” que mantinha uma relação próxima com o chefe de um dos bairros de Badagri. Estes luso-brasileiros deviam estar associados ao empreendimento em Adjido, de Francisco Félix de Souza.¹⁰⁶ Segundo o diário de Hugh Claperton, que visitou Adjido em 1825, o local era uma vila “de considerável comércio em escravos”.¹⁰⁷ Ele também afirmou que os portugueses em Badagri, em número de sete ou oito, o olhavam com “suspeita e alarme” e tentavam persuadir Adele e o povo local a eliminá-lo, por supostamente ser um espião inglês, mas não informa se eram comerciantes itinerantes ou já estabelecidos na região. O fato é que na época de sua última visita lá havia

103 Law, *The Oyo Empire*, pp. 273-275.

104 AHI, Coleções Especiais, lata 13, maços 1, 1A e 1B (*Emília*, 1821).

105 Sobre esse tema, ver: Robin Law, “The Career of Adele at Lagos and Badagri, c. 1807-c. 1837”, *Journal of the Historical Society of Nigeria*, v. 9, n. 2 (1978), pp. 35-59; Caroline Sorensen-Gilmour, “Badagri 1784-1863: The Political and Commercial History of a Pre-Colonial Lagoonside Community in South West Nigeria”, Tese (Doutorado em História), University of Stirling, Stirling, 1995, pp. 180-198; Mann, *Slavery*, pp. 45-47, 67. Esse conflito resultou em milhares de prisioneiros deportados para a Bahia, entre os quais possivelmente o nagô Domingos Sodré, natural de Lagos. Ver: João José Reis, *Domingos Sodré, um sacerdote africano: escravidão, liberdade e candomblé na Bahia do século XIX*, São Paulo: Companhia das Letras, 2008, pp. 55-57.

106 Caroline Sorensen-Gilmour, “Slave-Trading Along the Lagoons of South-West Nigeria: The Case of Badagri” in Robin Law e Silke Strickrodt (orgs.), *Ports of the Slave Trade (Bights of Benin and Biafra)* (Stirling: Centre of Commonwealth Studies; University of Stirling, 1998), p. 87.

107 Jamie Bruce Lockhart e Paul E. Lovejoy (orgs.), *Hugh Clapperton into the Interior of Africa: Records of the Second Expedition 1825-1827*, Leiden: Brill, 2005, pp. 98-99.

cinco feitorias, e Clapperton considerava o tráfico em Badagri “quase exclusivamente confinado aos agentes da nação portuguesa [isto é, brasileiros]”.¹⁰⁸ É possível que os dois homens mencionados por Caetano França – negreiros instalados ou negociantes de passagem por Badagri – tenham sido apanhados no rescaldo do conflito.

Voltemos aos traficantes da Bahia e seus estratagemas. Diante das frequentes apreensões de navios ao norte do Equador, eles passaram a solicitar passaportes com escala nas ilhas de São Tomé e Príncipe. Assim, encontravam justificativa para sua presença além dos limites do tratado. Também aproveitavam a passagem pelas ilhas para adquirir passaporte português e assim escapar às proibições. Foi o que aconteceu, por exemplo, com a escuna *Destemida*, apanhada pelo cruzador britânico *Druid* com cinquenta africanos trazidos de Uidá com a intermediação de Francisco Félix de Souza.¹⁰⁹ O capitão contou mais uma história fantasiosa: a escuna estaria “fazendo água”, o que o levou a embarcar “cinquenta Domésticos livres” na Costa da Mina para salvar o navio. Também mencionou que sua tripulação era itinerante; partiu com 18 tripulantes, mas como alguns desembarcaram na costa, teve de repor com outros seis “pretos marinheiros” que “foram do Brasil à costa em outros navios”.¹¹⁰

As correspondências a bordo da embarcação permitem observar a organização do tráfico. O navio era pilotado por Raimundo de Arribas, espanhol naturalizado português, morador na ilha do Príncipe. Esse é

108 Richard Lander, *Records Cicchelli Pires*, “O caso da escuna *Destemida*: repressão ao tráfico na rota da Costa da Mina – 1830-1831” in *Mariza of Captain Clapperton’s Last Expedition to Africa*, Londres: Henry Colburn and Richard Bentley, 1830, v. 2, pp. 240, 250.

109 AHI, Coleções Especiais, lata 10, maço 2, pasta I (*Destemida*, 1830-1831). TNAUK, FO 84/112, fl. 260-264, *British Consulate*, Bahia, 6 dez. 1830; TNAUK, FO 84/120, fl. 23-25, *Carta de Alexander Cunningham ao Lorde de Aberdeen*, Rio de Janeiro, 13 jan. 1831; “TSTD”, #1226. Ver também: Jaime Rodrigues, *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2005, pp. 179-180; Ana Flávia de Carvalho Soares (org.), *Rotas atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro: Eduff, 2007, pp. 153-185.

110 AHI, Coleções Especiais, lata 10, maço 2, pasta I (*Destemida*, 1830-1831), *Carta de Raimundo de Arribas à Comissão Mista*, 21 jan. 1831.

um indício de parcerias hispano-brasileiras no tráfico. Nicolau Parés já havia identificado um “triângulo” Havana-Bahia-Lagos a partir de 1830,¹¹¹ mas há mais dados sobre essa parceria. Em outubro de 1830, poucos meses antes da apreensão, um certo Andres Fernandez escrevia de Uidá ao seu “muy Estimado Senhor” José Álvares da Cruz Rios.¹¹² É uma carta de agradecimentos, mas cifrada, cujo conteúdo é de difícil compreensão. Ainda assim, demonstra as conexões entre traficantes baianos e espanhóis, alguns dos quais provavelmente sediados no Golfo do Benim. No caso de José da Cruz Rios, foi a primeira parceria registrada com traficantes hispânicos, mas não a última. Em 1836, ele dividia a propriedade do brigue *Luisa* com outros dois negreiros, John Bradisco e Estéban Balaguer. A embarcação, que partiu de Porto Rico, terminou apreendida e conduzida para Serra Leoa.¹¹³

Outro nome nas cartas do *Destemida* é o de Manoel Joaquim de Almeida, pernambucano metido no tráfico desde pelo menos 1816 como capitão negreiro.¹¹⁴ Nessa correspondência, do final de 1830 e provavelmente escrita da Costa da Mina, Manoel Joaquim lamentava a “infelicidade” ocorrida com uma escuna não nomeada – provavelmente uma apreensão pelos cruzadores britânicos.¹¹⁵ O destinatário não está claro, mas em todo caso reforça a ideia de que o capitão pernambucano participava, direta ou indiretamente, de uma viagem envolvendo parceiros comerciais de outras nações.

Mais claras, por outro lado, são as correspondências de Francisco Félix de Souza. Em carta para o capitão Arribas, o Chachá enviava uma

111 Parés, “Entre a Bahia e a Costa da Mina”, pp. 37-41.

112 AHI, Coleções Especiais, lata 10, maço 2, pasta I (*Destemida*, 1830-1831), fl. 88, *Carta de Andrés Fernandez a José Alves da Silva Rios*, Ajudá, 23 out. 1830.

113 “TSTD”, #2504. Estéban Balaguer vai aparecer novamente no tráfico. Ver HCPP, *Correspondence on the Slave Trade with Foreign Powers (Class B)*, 1846, p. 44, *Duke of Sotomayor to the Earl of Aberdeen*, 30 maio 1845.

114 Para a viagem de 1816 no *Paquete da Bahia*, ver: “TSTD”, #7408. Ao todo, Manoel Joaquim de Almeida fez 15 viagens como capitão entre 1815 e 1850.

115 AHI, Coleções Especiais, lata 10, maço 2, pasta I (*Destemida*, 1830-1831), fl. 90, *Carta de Manoel Joaquim de Almeida*, 5 dez. 1830.

canoa para que ele se deslocasse até Uidá, pois “não posso ir abaixo por estar aprontando os fardos para [ilegível] André embarcar”, certamente se referindo a Andres Fernandes, o correspondente de José Álvares da Cruz Rios.¹¹⁶ Noutra, de 24 de outubro de 1830, avisava a José da Cruz Rios da partida da *Destemida* com “50 dentes de elefante” – uma metáfora para a carga de cativos, os tais “domésticos” mencionados por Arribas no depoimento à Comissão Mista.¹¹⁷ Essas correspondências escancaram a rede mercantil constituída na Costa da Mina para viabilizar o comércio negreiro, apesar da forte repressão inglesa no período.

“E tendo que viajar de barbeiro para os portos da África”: os libertos do tráfico

Há ainda, na década de 1820, a participação mais efetiva de africanos libertos no tráfico. Como mostra David Eltis, o período da ilegalidade abriu espaço para a entrada de pequenos investidores no comércio negreiro, entre os quais estavam ex-escravos.¹¹⁸ Eltis dedica sua atenção ao período pós-1831, quando a repressão se tornou mais intensa. Até aquela data, porém, o Foreign Office e o parlamento britânico estavam com os olhos voltados para os “peixes grandes” do tráfico, gente como os irmãos Rios, Antônio Pedroso de Albuquerque, José de Cerqueira Lima, além, é claro, de Francisco Félix de Souza.

O progressivo aumento da presença africana no convés dos navios, como pequenos traficantes, datava do século XVIII. No caso da Bahia, estes africanos estavam reunidos “corporativamente”, como demonstra Luis Nicolau Parés, em torno da Irmandade de Bom Jesus das Necessidades

116 AHI, Coleções Especiais, lata 10, maço 2, pasta 1 (Destemida, 1830-1831), fl. 45-46, *Carta de Francisco Félix de Souza a Raimundo de Arribas*, s.d., Uidá, 1830; *Carta de Andres Fernandes a Raimundo de Arribas*, Gregué [Uidá], 4 out. 1830.

117 AHI, Coleções Especiais, lata 10, maço 2, pasta 1 (Destemida, 1830-1831), fl. 89, *Carta de Francisco Félix de Souza para José Álvares da Cruz Rios*, Uidá, 24 out. 1830.

118 Eltis, *Economic Growth*, p. 151.

e Redenção (IBJNR), que reunia africanos libertos barbeiros-sangradores das nações mina e jeje.¹¹⁹ Estes dois grupos controlavam o mercado de barbeiros-sangradores em Salvador. Segundo dados da Fisicatura Mór do Reino no Rio de Janeiro, órgão responsável por exarar licenças para a prática, entre 1809 e 1828, jejes e minas representavam 100% (22) dos barbeiros libertos na Bahia e 79% (15) dos escravizados.¹²⁰ Em 1812, o traficante Joaquim José de Oliveira anunciava o interesse em comprar um barbeiro e um tanoeiro nas páginas do *Idade d'Ouro*, sem dúvida para o negócio do tráfico.¹²¹ Além das práticas curativas desempenhadas durante a travessia atlântica, as responsabilidades dos barbeiros incluíam o “cuidado nos levantes, que estes ordinariamente sucedem”, como escreveu um traficante a bordo do *Prazeres*, em 1811.¹²²

A participação de barbeiros-sangradores no tráfico vinha de longa data, fosse a bordo dos navios ou em terra firme, na margem africana do Atlântico. Em novembro de 1759, José da Cruz de Jesus Maria,

119 Parés, “Milicianos, barbeiros e traficantes”. Para alguns exemplos de africanos barbeiros-sangradores, inclusive alguns engajados no comércio da “Costa de Leste”, ver: Ana Flávia Cicchelli Pires, “A participação dos sangradores no comércio atlântico de escravos, 1808-1828”, *Usos do Passado* – XII Encontro Regional de História Anpuh-Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006, pp. 1-9; Mariza de Carvalho Soares, “African Barbeiros in Brazilian Slave Ports” in Jorge Cañizares-Esguerra, Matt D. Childs e James Sidbury (orgs.), *The Black Urban Atlantic in the Age of the Slave Trade*, Filadélfia: University of Pennsylvania Press, 2013, pp. 207-230. Para outros episódios de barbeiros e suas redes sociais, Lisa Earl Castillo, “O Terreiro do Gantois: redes sociais e etnografia histórica no século XIX”, *Revista de História*, n. 176 (2017), pp. 1-57.

120 Soares, “African Barbeiros”, pp. 222-223. Em ambos os casos os jejes eram maioria, sendo 72% no caso dos libertos e 52% entre os escravizados.

121 *Idade d'Ouro do Brazil*, n. 69, 27 ago. 1813.

122 AHI, Coleções Especiais, lata 26, maço 6, pasta 2 (*Prazeres*, 1812), *Carta de Isidoro Martins Braga*, 28 set. 1811. Para a presença africanos na tripulação dos navios negreiros, cumprindo diferentes funções, ver: Rodrigues, *De costa a costa*, pp. 160-162, 186-188, 190-191, 272-282. Para os marinheiros escravizados e libertos no Atlântico Sul, ver, do mesmo autor: *No mar e em terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres*, São Paulo: Alameda, 2016, pp. 95-164; João José Reis, Flávio dos Santos Gomes e Marcus J. M. de Carvalho, *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822-c. 1853)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2010, pp. 138-139. Para o mundo anglo-saxão, ver: W. Jeffrey Bolster, *Black Jacks: African American Seamen in the Age of Sail*, Cambridge: Harvard University Press, 1997; Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and their Captive Cargoes, 1730-1807*, Nova York: Cambridge University Press, 2006, pp. 51-90.

africano mina, estava “de Partida para a Costa da Mina à Fortaleza de Ajudá” para se engajar no ofício de barbeiro.¹²³ Em junho de 1781, ainda na Costa da Mina, José da Cruz batizou na Bahia, por procuração, dois africanos, Joaquim e Francisco. Os batismos ocorreram na freguesia de Nossa Senhora do Pilar, morada do padrinho – e provável procurador de José da Cruz durante sua ausência na África, onde provavelmente servia como agente dos libertos envolvidos no tráfico com Uidá.¹²⁴

Em seu estudo sobre a presença de marinheiros africanos na carreira luso-brasileira, Mary Hicks também chamou atenção para a sua alta incidência como investidores do tráfico nas primeiras décadas do século XIX, entre eles vários barbeiros.¹²⁵ Por exemplo, entre os tripulantes do navio *Heroína*, propriedade de Joaquina Margarida Cardoso, viúva de Manuel Cardoso dos Santos, notório negreiro, estava Francisco Nazaré. Ele era um mina forro de 26 anos, ex-escravo de Antonio Narciso, o capitão jeje que conduziu os embaixadores do Daomé de volta a Uidá em 1812. Viajava como sangrador, com soldada de duzentos mil réis, quantia nada pequena.¹²⁶ O *Heroína* foi apreendido em Uidá, em outubro de 1826, pelo *Maidstone*. Em sua defesa, um dos tripulantes afirmava que o navio, cujo destino declarado era Molembo, foi empurrado para a Costa da Mina por uma tempestade, mas os indícios a bordo – aguardente, tabaco, coral e chita – levaram as autoridades inglesas em Serra Leoa a considerá-lo “boa presa”.¹²⁷ Em seu depoimento, em 16 de fevereiro de 1827, Francisco Nazaré alegou carregar tabaco, fazendas e arroz para a troca por escravos.¹²⁸

123 APEB, Livro de Notas do Tabelião, Salvador, v. 103, fl. 105-105v, *Procuração bastante que faz José da Cruz de Jesus Maria*, 4 nov. 1759.

124 Livro de Registro de Batismos do Pilar (LRB/Pilar), 1771-1783, fl. 158v, *Batismo de Joaquim*, 23 jun. 1781; LRB/Pilar, fl. 158v, *Batismo de Francisco*, 23 jun. 1781.

125 Mary E. Hicks, “The Sea and the Shackle: African and Creole Mariners and the Making of a Luso-African Atlantic Commercial Culture, 1721-1835”, Tese (Doutorado em História), University of Virginia, Charlottesville, 2015, pp. 196-207, 211-219, 250-253.

126 Ver: Rodrigues, *De costa a costa*, p. 274, tabela 10. Agradeço a Jaime Rodrigues por disponibilizar seu banco de dados para consulta.

127 AHI, Coleções Especiais, lata 17, maço 4, pasta I (*Heroína*, 1826-1830). Agradeço a Roquinaldo Ferreira por compartilhar este documento.

128 AHI, Coleções Especiais, lata 17, maço 4, pasta I (*Heroína*, 1826-1830).

Apesar desse revés, lá estava ele, um ano mais tarde, de volta aos negócios. Em seu testamento, de 1828 – embora só tenha falecido em 1832 –, Francisco Nazaré se preparava para embarcar como “barbeiro para os portos da África” na galera *Fortuna*. O navio, comandado por Antônio Pereira Carneiro, recebeu autorização para zarpar em 25 de junho daquele mesmo ano, poucos dias antes da escrita do testamento. O destino declarado era Cabinda, mas navegava de fato para a Costa da Mina. No *Fortuna*, o liberto mina tinha uma carregação de “cinquenta e tantos mil réis em diferentes miudezas próprias do negócio da Costa [da Mina]”.¹²⁹ Fazia investimento pequeno, talvez para se precaver de outro prejuízo. Com esse valor, poderia comprar apenas um cativo, se os valores apresentados em 1823 pelo preto Cândido das Mercês, marinheiro do *União*, não estivessem defasados (um escravo comprado por sete peças, cada uma avaliada em oito mil réis).¹³⁰

Foi uma viagem bem sucedida. A embarcação escapou dos cruzadores britânicos e descarregou aproximadamente 533 africanos no porto de Salvador.¹³¹ Francisco Nazaré continuou na carreira negreira, mas acabou falecendo na costa africana em 1832, provavelmente durante uma das suas viagens. Não estava no topo da pirâmide dos barbeiros-trafficantes. Ao falecer, o total de seus bens era de quinhentos mil réis (não incluindo as dívidas), valor de suas quatro cativas, duas africanas nagôs e duas crioulinhas.¹³²

Outros membros da rede de Antônio Narciso também estavam metidos no tráfico. É o caso de Bento Martins da Costa, de nação jeje. Ainda não identifiquei a data de seu batismo, mas sei que já era cativo

129 APEB, Seção Judiciário (SJ), 5/2011/2982/4, *Inventário post mortem de Francisco de Nazaré (1832)*. Agradeço a Lisa Earl Castillo por compartilhar este documento.

130 AHI, Coleções Especiais, lata 23, maço 4, pastas 1, 2 (*Nova Sorte*, 1822-1825). O valor das peças variava “segundo o costume do país”, como informava o próprio Cândido. Ver ainda: Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*, p. 139.

131 “TSTD”, #46976.

132 APEB, SJ, 5/2011/2982/4, *Inventário post mortem de Francisco de Nazaré (1832)*. Francisco Nazaré aparece na lista de “profissionais de saúde” em navios negreiros entre 1780 e 1863, compilada por Jaime Rodrigues, recebendo a soldada de 200 mil réis como sangrador. Ver Rodrigues, *De costa a costa*, tabela 10, pp. 273-275.

em 1781, quando apadrinhou Antônio, escravo do capitão Joaquim de Sousa, do navio *Nossa Senhora da Lapa e os Santos Reis Magos*.¹³³ Bento alforriou-se pela quantia de 150 mil-réis “em praça”, isto é, comprou a sua liberdade após o leilão dos bens de seu proprietário Antônio Martins da Costa Guimarães, falecido em dezembro de 1810.¹³⁴ Em meados da década de 1820, Bento Martins, já forro e com mais de 40 anos, cruzou o Atlântico como cozinheiro no *Príncipe de Guiné*, sob o comando de Manoel Joaquim de Almeida.¹³⁵ Àquela altura, já fazia parte da rede comercial do seu conterrâneo jeje Joaquim d’Almeida.¹³⁶ No final daquela década, Bento Martins foi cozinheiro do *São Benedito*, que chegou à Bahia vindo de Uidá em 18 de junho de 1830.¹³⁷

Mas as circulações atlânticas de Bento Martins não pararam por aí. Em 1844, ele e André Martins (um ex-escravo, talvez) partiam para a Costa da África “a negócio”.¹³⁸ O bem-sucedido liberto jeje Joaquim de Almeida já se encontrava na Costa da Mina, especificamente em Agoué, provável destino de Bento. Não me foi possível estimar quanto tempo Bento passou por lá, mas em 2 de julho de 1848 retornava a Salvador a bordo do brigue americano *Codete*, vindo de Onim, na companhia de um grupo de libertos, entre eles Henriqueta Joaquim (ou Joaquina), casada com Benedito Fernandes Galiza, compadres de Joaquim de Almeida.¹³⁹ Ele também ficou

133 LRB/Pilar, 1771-1783, fl. 165, *Batismo de Antônio*, 11 set. 1781.

134 APEB, Livro de Registro de Testamentos, liv. 3, 1810-1811, fl. 18-21, *Testamento de Antônio Martins da Costa*, 26 jan. 1809. Novamente, agradeço a Lisa Castillo por compartilhar esse documento.

135 HCPP, Papers Relating to the Slave Trade, v. 26, 1828, Enclosure in No. 49, *Report of the Case of the Brazilian Brig ‘Príncipe de Guiné’ whereof Manoel Joachim de Almeida was Master*, 26 out. 1826. O navio aparece como propriedade de Antônio Pedroso de Albuquerque, mas o capitão achava que pertencia ao Chachá. Ver: HCPP, Class A, v. 26, 1826-1827, n. 38, *His Majesty’s Commissioners to Mr. Secretary Canning*, Serra Leoa, 21 mar. 1826.

136 Parés, “Entre a Bahia e a Costa da Mina”, p. 25.

137 HCPP, Colonies and Slaves. Relating to Colonies; Africans Captured; Jamaica; Slave Emancipation; Slave Trade, v. 19, 1831, Enclosure in No. 62, *Return of Slaves Imported into Bahia, from January to June, 1830*, 10 jul. 1830. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 470.

138 *Correio Mercantil*, n. 112, fl. 4, 25 maio 1844.

139 *Correio Mercantil*, n. 146, fl. 4, 4 de jul. 1848.

pouco tempo em Salvador, pois em 30 de junho de 1849 ele desembarcava em Salvador, vindo de Uidá, junto com Francisco Martins e José, ambos libertos.¹⁴⁰ É provável que esse José fosse o mesmo José Martins que consta como terceiro testamenteiro de Bento Martins. Depois disso, perco o rastro de Bento Martins, que deve ter passado a ficar mais tempo pela Bahia, gerindo talvez os negócios dos seus associados do lado de cá do Atlântico.

Bento Martins faleceu em março de 1863, aos “oitenta e tantos anos” na freguesia do Paço.¹⁴¹ Em seu testamento, de novembro de 1862, escolhia como primeiro testamenteiro a Antônio de Araújo Santana, um barbeiro de nação mina que participava do tráfico como agente de terceiros. Em 1829, ele mandava da Costa da Mina vários escravos consignados a Geraldo Rodrigues Pereira, um próspero liberto, também mina.¹⁴² Bento Martins solicitou ao seu testamenteiro que fosse enterrado “palcamente” na Quinta dos Lázarus e que avisasse às irmandades do Bom Jesus das Necessidades e Redenção – a conhecida irmandade de minas e jejes – e do São Benedito de São Francisco sobre sua passagem. Ao falecer, deixara poucos bens – alguns “trastes” e apenas seis cativos, os quais deixava forros (exceto Maria, nagô, coartada em 200 mil-réis) –, sinal de que os lucros do tráfico não foram tão alvissareiros quanto foram para seus outros conterrâneos.¹⁴³

Até o momento falamos de dois africanos da rede de Antônio Narciso Martins da Costa Guimarães ou, simplesmente, Antônio Narciso, nome importante entre os libertos do tráfico entre 1810 e 1831. Ele aparece, já liberto, “capitão” e associado a gente do tráfico baiano, desde a década de 1770. Em 1771, um escravo seu, José, foi padrinho no batismo de Manoel, de nação mina, cativo de Teodózio Gonçalves da Silva, traficante em atividade desde a década de 1750, o que sugere sua participação nas redes do tráfico desde então. Àquela altura, Antônio Narciso

140 *Correio Mercantil*, n. 145, fl. 4, 4 de jul. 1849.

141 *Livro de Registro de Óbitos do Paço*, 1844-1877, fl. 92v, *Óbito de Bento Martins da Costa*, 20 mar. 1863.

142 Parés, “Entre a Bahia e a Costa da Mina”, p. 22.

143 APEB, SJ, 01/77/85/04, *Inventário post mortem e Testamento de Bento da Costa (1862)*.

(no documento grafado apenas como Narciso) vivia na rua da Fonte dos Padres, freguesia do Pilar, residência de alguns dos membros da IBJNR e de outros libertos associados ao tráfico, como o próprio João de Oliveira, que lá se fixou após seu retorno à Bahia.¹⁴⁴ Além disso, seu escravo Bento, de nação mina, foi padrinho no batismo do escravo de um capitão negroiro. Não era coincidência.¹⁴⁵

No comando do *Pistola*, o capitão jeje viajou para a Costa da Mina três vezes entre 1812 e 1813. No *Constante*, foram mais três viagens (1815, 1817 e 1818). Em 1819 comandou o *Generoso* e, em 1825, o *São José Vencedor*, todas viagens bem-sucedidas. Suas habilidades linguísticas – como jeje, era falante de gbe – definitivamente facilitavam e mesmo garantiam melhores negociações nos portos da Costa da Mina onde se falavam as línguas desse grupo. Ao discutir o sucesso econômico de Joaquim d’Almeida, que se converteu na década de 1840 em “negociante atlântico”, Luis Nicolau Parés demonstra que “no momento em que a conjuntura do tráfico ilegal aumentava o preço dos escravos e favorecia o papel do feitor capaz de negociar com os fornecedores locais [...] o domínio das línguas vernáculas devia ser uma vantagem preciosa”.¹⁴⁶ Ademais, o conhecimento da cultura e da diplomacia comercial no Golfo do Benim, fundamental nas negociações com os comerciantes africanos, deve ter sido um importante ativo para esse grupo.¹⁴⁷

144 LRB/Pilar, 1771-1783, fl. 2v, *Batismo de Manoel*, 27 out. 1771. Para dados sobre Teodózio Gonçalves da Silva, ver “TSTD”, #50773 (1757), #50802 (1758), #50984 (1774), #40465 (1796), #51258 (1796), #40474 (1797). É provável que os registros #40465 e #51258 refiram-se à mesma viagem.

145 LRB/Pilar, 1771-1783, fl. 166, *Batismo de Antônio*, 11 set. 1781. Não encontrei correspondência no *Slave Voyages* entre o nome do capitão e o nome do navio (que, por sinal, não consta no banco de dados). É possível que fosse capitão de navios de outras carreiras marítimas, não ligadas ao tráfico, ou mesmo de um navio não incluso no banco de dados.

146 Parés, “Entre a Bahia e a Costa da Mina”, pp. 40-41. Ver também “TSTD”, #7334 (1812), #47178 (1812), #7356 (1813), #7396 (1815), #9 (1817), #48667 (1818), #48826 (1819), #574 (1825).

147 Neal D. Polhemus, “A Culture of Commodification: Hemispheric and Intercolonial Migrations in the Trans-Atlantic Slave Trade, 1660-1807”, Tese (Doutorado em História), University of South Carolina, Columbia, 2016, pp. 77-134.

Ao longo de treze anos no comando de navios, e alguns outros em outras posições na hierarquia marítima, Antônio Narciso acumulou algum pecúlio, de modo que comprou a sumaca *Bom Jesus dos Navegantes*. Em 1825, Narciso armou a embarcação, escolhendo como capitão a Manoel José Pereira. Antes dessa viagem, Manoel Pereira só havia comandado uma embarcação, a escuna *Formiga*, com destino declarado de Ambriz.¹⁴⁸ Nessa viagem andava embarcado um certo Gregório Narciso, tanoeiro, escravo ou liberto de Antônio Narciso, mas o resultado não foi o esperado. A sumaca terminou capturada pelo cruzador H. M. S. *Esk* em Onim em 17 de julho do mesmo ano.¹⁴⁹

Segundo a fantasiosa história do capitão Manoel José Pereira – que também afirmou não entender de navegação! –, confirmada por Gregório, o navio teria sido atacado por uma escuna espanhola, o que o obrigou a ali parar por provisões. Apesar disso, afirmava que os cativos foram embarcados em Molembo uns 15 dias antes da captura, e que “nunca comprou um escravo em Onim, ou no Golfo do Benim”. Os cativos no porão, contudo, afirmaram terem sido vendidos em “Aco” (Lagos). Acrescentaram que estavam havia apenas cinco dias a bordo – e não 15 dias, como disse o capitão – quando ocorreu a captura, e que desde o seu embarque “nunca viram terra”. O navio foi condenado e os africanos emancipados em 14 de setembro de 1825. Não encontrei evidência de que Antônio Narciso tenha retornado ao tráfico depois desse revés, vindo a falecer poucos anos depois.¹⁵⁰

Há mais exemplos desse tipo. Felipe Serra era um jeje liberto solteiro que vivia do ofício de sangrador desde pelo menos 1807.¹⁵¹

148 “TSTD”, #46851 (1819).

149 HCPP, 1830 [661] X: 124, Third Enclosure (B) in No. 3, *Return of the Number of Vessels which have been adjudicated in the Courts of Mixed Commission at Sierra Leone, from the first Establishment in 1819, to the last period*, 13 jul. 1830.

150 “Slave Trade: Correspondence with British Commissioners (Class A)”, Great Britain, *Irish University Press Series of British Parliamentary Papers: Slave Trade (PP, Slave Trade)*, Shanon: Irish University Press, v. 11, pp. 10-11, 38-39. Agradeço a Daniel Domingues pelo acesso a esse documento. Ver: Castillo, “O terreiro do Gantois”, pp. 24-26.

151 Arquivo Nacional (AN), Rio de Janeiro, 478-2, 1807, Felipe Serra, *Carta de barbeiro-sangrador Bahia nação jeje*. Agradeço a Lisa Castillo pelo documento.

Em 1824, aos 40 anos de idade, estava embarcado no *Minerva*, que partiu da Bahia em 14 de novembro de 1823, sob o comando de Manoel Joaquim d’Almeida, em direção a Molembo, com escala em São Tomé e Príncipe, e foi capturado em 30 de janeiro de 1824 em Lagos. Segundo comentários do oficial responsável pela apreensão, o navio se encontrava em “circunstâncias suspeitosas”, e os tripulantes chegaram a adquirir cativos, que ficaram depositados na feitoria de Lagos. O navio foi considerado má-presa e o árbitro da Comissão Mista recomendou o pagamento de 58 contos de réis de indenização.¹⁵²

Mas a história não acaba aí. Felipe Serra assinou, com outras oito pessoas – entre elas o próprio Manoel Joaquim, André Pinto da Silveira e José Marques Oliveira, outro barbeiro jeje – um protesto contra a tomada do navio *Cerqueira*, do poderoso traficante José de Cerqueira Lima, em Lagos no mesmo dia do confisco do *Minerva* e da escuna *Crioula*, de André Pinto da Silveira.

Segundo Manoel Cardoso dos Santos, que escreveu o protesto, o navio foi obrigado a parar em Onim por conta da “inconstância dos ventos” – sempre o vento – e acabou se retardando naquele porto por três semanas por conta da guerra local contra Badagri. Nesse ínterim, os ingleses se aproximaram das feitorias comerciais em Lagos e após alguma discussão, apreenderam as embarcações. No momento da captura, os capitães se achavam na feitoria de Manoel Joaquim d’Almeida. Além disso, exigiram que o rei daquele porto – talvez um cabeceira – lhes entregasse os cativos que os portugueses tinham adquirido. Diante da negativa, os britânicos retornaram aos navios e atiraram contra a terra, “matando e ferindo um grande número de negros”.¹⁵³

Anos mais tarde, Felipe Serra envolveu-se em outra controvérsia. Em 1835, com mais de 50 anos e com tenda de barbeiro em Salvador, partia para uma nova empreitada: viajava à Costa da Mina para administrar a feitoria de outro grande traficante, Joaquim José Duarte, proprietário de

152 AHI, Coleções Especiais, lata 21, maço 2, pasta 1 (*Minerva*, 1823-1828).

153 TNAUK, FO 84/40; Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 844-846.

nove embarcações entre 1817 e 1822.¹⁵⁴ Sua viagem ocorreu pouco mais de um mês após a eclosão da Revolta dos Malês, que pôs as autoridades locais em estado de desconfiança e paranoia em relação aos africanos. Por isso, Felipe Serra foi impedido de regressar ao Brasil em 1837 com base na lei provincial nº 9, de 13 de maio de 1835.¹⁵⁵ Ele protestou, alegando ter deixado filhos, casa e “o mais que respeitam aos interesses da sua vida” na Bahia, provavelmente cativos. Ainda justificou seu pleito com base na sua participação nas guerras de independência do Brasil na Bahia, “fazendo as suas funções de soldado armado e súdito também de sua Majestade Imperial”, se considerando, portanto, “Cidadão Brasileiro”. Ele anexou à sua petição uma carta que atestava sua “capacidade, conduta civil e moral, e morigeração”. Entre os signatários estavam Francisco Luiz de Sousa Paraíso, um traficante local da família Paraíso, e André Pinto da Silveira, dono do *Crioula*, apreendido em Lagos junto com o *Minerva*. Apesar dos esforços, as autoridades locais não aceitaram seus argumentos e negaram-lhe o retorno à Bahia.¹⁵⁶

Há ainda o caso de Geraldo Rodrigues Pereira, um bem-sucedido liberto mina também metido no tráfico transatlântico. Foi escravo de João Ferreira de Bittencourt Sá, mas em 1809, já forro, assumiu as funções de ajudante de entradas e assaltos, ou ajudante do famigerado capitão do mato, na freguesia comercial da Conceição da Praia. Mas é provável que seu envolvimento no tráfico negreiro tenha resultado de suas viagens atlânticas. Em 1812, Geraldo trabalhou embarcado como marinheiro com soldada de 45 mil réis a bordo do brigue *Feliz Americano*, apreendido pelos ingleses em Porto Novo, como vimos anteriormente.¹⁵⁷ Os dois postos – no mar e na terra – davam acesso a circuitos comerciais e a

154 “TSTD”, #16, #47461 (1817), #41833, #48810 (1818), #41835 (1819), #46835 (1820), #47042, #900093 (1821), #213, #900106 (1822).

155 Sobre a lei n. 9 de maio de 1835, ver Reis, *Rebelião escrava no Brasil*, pp. 498-503; Luciana da Cruz Brito, *Temores da África: segurança, legislação e população africana na Bahia oitocentista*, Salvador: Edufba, 2014, pp. 61-80.

156 Reis, *Rebelião escrava no Brasil*, p. 500.

157 AN, Junta do Comércio, cx. 445, pacote 2, fl. 10-12.

homens de negócio envolvidos no tráfico atlântico. Também era filiado à IBJNR, espaço corporativo dos africanos minas e jejes que garantia distinção social e privilégios comerciais aos seus membros.¹⁵⁸

Geraldo casou-se em 1814 com Maria Angélica do Coração de Jesus, filha de um abastado africano, João Gomes da Conceição, natural da Costa da Mina, também membro da IBJNR.¹⁵⁹ Dois anos mais tarde Geraldo Pereira viajou para a costa da África, onde feitorizou um empreendimento de traficantes de Havana em Onim. Mas já estava de volta à Bahia em 1823, vivendo na freguesia do Pilar, local de moradia de muitos libertos dessa rede comercial transatlântica.¹⁶⁰

Em 1826, Geraldo partiu para a costa africana mais uma vez, acompanhado de quatro “crias”. Uma dessas pessoas, Bento (mais tarde Bento Rodrigues), foi enviado novamente em 1829, talvez para auxiliar o parceiro comercial de Geraldo Rodrigues Pereira, o também mina Antônio de Araújo de Santana, que se encontrava na Costa da Mina e que, como vimos, foi o terceiro testamenteiro de Bento Martins da Costa. Bento Rodrigues retornou à Bahia em 29 de março de 1830, poucos dias após a passagem de Geraldo Pereira, que o deixou alforriado em testamento.¹⁶¹ Geraldo deixou em seu inventário *post mortem* a extraordinária quantia de mais de 33 contos de réis, o que o colocava entre os africanos mais ricos da cidade. Nesse documento, havia dívidas ativas e passivas, além de imóveis e uma escravaria de 15 pessoas, a maioria africana.¹⁶² Além desses, tinha seis escravizados recém-chegados, marcados a ferro, e mais 15 cativos novos da sociedade formal que tinha com o jeje Inocêncio de Araújo Santana, provavelmente senhor de Antônio de Araújo Santana.¹⁶³

158 Parés, “Milicianos, barbeiros e traficantes”, pp. 26-27; e “Libertos africanos, comércio atlântico e candomblé: a história de uma carta que não chegou ao seu destino”, *Revista de História* (USP), n. 178 (2019), p. 14.

159 Parés, “Milicianos, barbeiros e traficantes”, pp. 25-26.

160 Parés, “Libertos africanos, comércio atlântico e candomblé”, p. 19.

161 LRO/Pilar, 1824-1834, *Óbito de Geraldo Roiz Pereira*, de 15 mar. 1830; Parés, “Entre a Bahia e a Costa da Mina”, pp. 24.

162 APEB, SJ, 03/1094/1563/03, *Inventário post mortem de Geraldo Rodrigues Pereira (1830)*.

163 Parés, “Entre a Bahia e a Costa da Mina”, pp. 22-23.

Como demonstra Luis Nicolau Parés, “a década de 1820 foi um período crítico para o avigoramento dos homens de negócio afro-baianos”, principalmente de indivíduos como Antônio Narciso e Geraldo Rodrigues Pereira.¹⁶⁴ Outros como Francisco Nazaré, Bento Martins da Costa, Gregório Narciso e Felipe Serra são indicativos “do processo de crescente participação dos africanos no tráfico que se deu a partir do anúncio, em 1826, da iminente proibição do comércio atlântico”.¹⁶⁵ A insegurança decorrente dessa conjuntura deve ter facilitado aos libertos, principalmente aos já engajados no comércio negreiro como marinheiros, cozinheiros e barbeiros-sangradores ampliar suas operações. Ao mesmo tempo, as redes sociais construídas na Bahia devem ter otimizado a entrada de novos membros a esse grupo.¹⁶⁶

Os libertos também aproveitaram essa janela de oportunidade para ampliar sua escravaria, como o próprio Luís Xavier de Jesus, também metido no tráfico e que batizou sete africanos em 1830, às vésperas da proibição.¹⁶⁷ A corrida negreira dos cinco anos imediatamente anteriores à lei de 1831 também deu vazão a outro fenômeno, o de escravos-senhores, isto é, a participação mais intensa de escravos no mercado negreiro, e a outro fenômeno correlato, o das “alforrias por substituição”.¹⁶⁸

164 Parés, “Libertos africanos, comércio atlântico e candomblé”, p. 20.

165 Parés, “Entre a Bahia e a Costa da Mina”, p. 21. Para outros libertos envolvidos no tráfico atlântico, ver: Lisa Earl Castillo e Urano Andrade, “Famílias africanas em tempos do tráfico atlântico: o resgate de parentes em cinco cartas de alforria (Bahia, 1818-1830)”, *Afro-Ásia*, n. 60 (2019), pp. 268-274 [📄](#).

166 Outros pesquisadores tem estudado a presença de libertos no comércio atlântico em outras regiões do Brasil, a exemplo de Pernambuco. Ver: Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*; Valéria Gomes Costa, *Ômínira: mulheres e homens libertos da Costa d’África no Recife (c. 1846-1890)*, São Paulo: Alameda, 2021, pp. 248-254.

167 Ver: Elaine Santos Falheiros, “Luís e Antônio Xavier de Jesus: mobilidade social de africanos na Bahia oitocentista”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2013, p. 22 [📄](#).

168 João José Reis, “‘Por sua liberdade me oferece uma escrava’: alforrias por substituição na Bahia, 1800-1850”, *Afro-Ásia*, n. 64 (2021), pp. 232-290 [📄](#). Não que não ocorresse anteriormente ou estivesse restrito à Bahia. Para uma análise desse fenômeno no século XVIII, ver: Daniele Santos de Souza, “‘Preto cativo nada é seu?’: escravos senhores de escravos na Cidade da Bahia no século XVIII” in Raggi, Figueirôa-Rego e Stumpf (orgs.), *Salvador da Bahia*, pp. 51-72. Da mesma autora, “Tráfico, escravidão e liberdade na Bahia nos ‘anos de ouro’ do comércio

O tráfico Bahia-Costa da Mina, 1815-1831: uma aproximação

A análise do tráfico baiano na Costa da Mina a partir de 1815 lança luz sobre algumas das estratégias adotadas pelos comerciantes de escravos para burlar compromissos diplomáticos e leis formuladas para combater o comércio negreiro. Embora a historiografia sobre o tráfico no século XIX tenha enfatizado a relação entre os traficantes e as autoridades governamentais a partir de 1831, os dados fornecem ampla evidência de que os subterfúgios utilizados pelos traficantes já estavam em pleno fôlego desde pelo menos meados da década de 1810, durante o aprendizado da ilegalidade.

Similarmente, a insistência pela manutenção do tráfico na Costa da Mina, mesmo em face do perigo, oferece testemunho tanto da dependência do tráfico na Costa da Mina quanto do papel que o suprimento de escravos vindos do continente africano desempenhava na economia baiana oitocentista. A despeito do crescente papel do café na economia nacional a partir da década de 1820, o açúcar continuava a ser um produto importante na pauta de exportações brasileiras.¹⁶⁹

Qual o impacto do comércio baiano de escravos entre 1815 e 1831, e como isso se reflete na África Ocidental? Antes de iniciar uma análise mais apurada, uma mirada nos números do tráfico será útil. Entre 1815 e 1831, a Bahia despachou 681 viagens para a África à procura de escravos. São informadas as regiões africanas de destino – às vezes não tão precisos – em 651 delas, permitindo trabalhar com os dados. Logo se percebe uma mudança de rumos: 401 embarcações

negreiro (1680-1790)”, Tese (Doutorado em História), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018, pp. 269-302. Para Pernambuco, ver: Robson Pedrosa Costa, *Os escravos do Santo: uma história sobre paternalismo e transgressão nas propriedades beneditinas, nos séculos XVIII e XIX*, Recife: Edufpe, 2020.

169 Rafael Marquese e Ricardo Salles, “A escravidão no Brasil oitocentista: história e historiografia” in Marquese e Salles (orgs.), *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil, Estados Unidos*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016, esp. pp. 132-44.

cruzaram o Atlântico em direção à África Centro-Ocidental, enquanto a tradicional área do tráfico baiano, o Golfo do Benim, tem apenas 171 registros.

Há ainda o crescimento do tráfico em Moçambique, principalmente no intervalo entre 1816 e 1820, quando 22 navios foram despachados para aquela região. O comércio com Moçambique era bastante complicado por conta das correntes marítimas e, principalmente, da distância, sendo a “atlantização” da África Oriental um fenômeno do final do século XVIII em diante.¹⁷⁰ No caso baiano, esse aumento nas viagens para a região, notou Alexandre Vieira Ribeiro, tem relação com a busca dos traficantes locais por polos alternativos de embarque após a proibição do comércio negreiro ao norte do Equador, em 1815.¹⁷¹ O aumento do tráfico com a África Oriental é também consistente com as falas do senhor de engenho Felisberto Caldeira Brant. Em correspondência de 17 de julho de 1820, Brant demonstrava descrédito no tráfico com a contracosta africana (“porque não creio no comércio de escravos de Moçambique”), o que, visto sob outra chave, confirma o crescimento das expedições negreiras para aquela região.¹⁷²

Por sua vez, se calcularmos apenas as viagens cujos armadores são identificados, o total despenca para 371, pouco mais da metade, ainda assim uma boa amostra. Essas 371 viagens foram organizadas por 133 armadores individuais – ou por 155, se considerarmos as parcerias (dois ou mais indivíduos). Mas fiquemos, por ora, somente com as viagens individuais. Entre esses 133 traficantes, separei apenas aqueles que armaram seis viagens ou mais, e o resultado demonstra a concentração do

170 Para a ideia de “atlantização” de Moçambique, ver: Luiz Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XII*, São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 19.

171 Ribeiro, “The Transatlantic Slave Trade to Bahia”, p. 144.

172 “Carta de Felisberto Caldeira Brant a Amaro Guedes da Silva e Souza, 17 de julho de 1820” in Felisberto Caldeira Brant Pontes, *Economia açucareira do Brasil no século XIX: cartas de Felisberto Caldeira Brant Pontes, Marquês de Barbacena* (Rio de Janeiro: Instituto do Açúcar e do Alcool, 1976), p. 131.

tráfico nas mãos da empresa traficante baiana: 9% do total de armadores (12) responderam por 40% do total de viagens (149).¹⁷³

Alguns nomes se destacam nessa lista. Segundo o cônsul inglês, em 1825, “ninguém é mais notoriamente conhecido pelo engajamento no tráfico ilegal de escravos” do que José de Cerqueira Lima, dono do *Henriqueta*. Suas 27 viagens negreiras falam por si.¹⁷⁴ Além dele, Vicente de Paula e Silva (26) e Joaquim José de Oliveira (23) completam essa relação nefasta de traficantes com mais de vinte viagens.¹⁷⁵ Apenas esses três respondiam por 20% de todas essas viagens ou, dito de outro modo, um de cada cinco africanos transportados ilegalmente para a Bahia entre 1815 e 1831 nessas 371 viagens estava nos porões dos navios desses traficantes.¹⁷⁶

Por outro lado, 78 homens e mulheres (58,6%) organizaram apenas uma viagem.¹⁷⁷ Traficantes oportunistas se meteram no negócio de gente por um período curto, aproveitando-se da conjuntura favorável para a venda de africanos na Praça da Bahia e em outras. Vários deles continuariam no negócio depois de 1831. Manuel Cardoso dos Santos, por exemplo, seria um notório traficante na segunda fase da ilegalidade (1831-1850), realizando mais quatro viagens à África.¹⁷⁸ Já João da Costa Júnior, armador de uma só expedição (Lagos, 1829, apreendida pelos britânicos), participaria de outra, em 1849, embora haja evidência de seu envolvimento em outras viagens negreiras.¹⁷⁹

173 Concentração semelhante foi encontrada no Rio de Janeiro oitocentista. Ver: Manolo Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX*, São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

174 TNAUK, FO 84/42, fl. 285, 285v, *Carta do cônsul britânico William Pennell*, Bahia, 16 nov. 1825.

175 Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 476-487.

176 David Eltis ressalta a participação de José Joaquim de Oliveira, José de Cerqueira Lima e Antônio Pedroso de Albuquerque no período pré 1830, mas ignora o importante papel de Vicente de Paula e Silva. Ver: Eltis, *Economic Growth*, p. 150.

177 Identifiquei cinco mulheres organizando viagens: Ana Efigênia Nogueira (1817), Ana Maria Rosa (1816), Maria Vitoria Carolina de Siqueira (3 viagens: Porto Novo, 1815; Luanda, 1815; Costa do Ouro, 1822), Maria Antonio Leite de Melo Virgolino (1821) e Joaquina Margarida Cardoso (1826, em parceria com Manoel Cardoso dos Santos). A participação de mulheres no tráfico merece um estudo particular.

178 “TSTD”, #51855 (1831), #51856 (1832), #1274 (1833), #51857 (1835), #51858 (1836); Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 478.


179 “TSTD”, #3026 (1829), #2263 (1843).

Outros, mais regulares, aparentemente se afastaram do comércio negreiro pouco tempo depois do endurecimento das medidas antitráfico. José Antônio Rodrigues Viana foi traficante regular entre 1812 e 1818, realizando ao todo cinco viagens. Numa delas, de 1815, fez parceria com Cuesta, Manzanal y Hermano, uma firma familiar fundada em 1805, em Cuba.¹⁸⁰ Segundo Manuel Moreno Fraginals, foi uma das primeiras empresas negreiras de sucesso em Cuba, a ponto de “dominar completamente o mercado de negros em Havana”.¹⁸¹ A empreitada conjunta fornece uma breve (porém importante) evidência de que as relações Cuba-Bahia não passavam apenas pela competição no mercado açucareiro mundial; incluíam ainda parcerias comerciais para o fornecimento de cativos para áreas agrícolas em expansão na era da Segunda Escravidão.

Toda essa discussão conduz aos números do tráfico entre a Bahia e a Costa da Mina no contexto da ilegalidade. Vejamos as estimativas desde o início do século XIX. Entre 1801 e 1805, a Bahia importou cerca de trinta mil africanos do Golfo do Benim, e metade deste número de Angola. No quinquênio seguinte, a diferença foi ainda maior: 41.500 da Costa da Mina e pouco mais de oito mil da África Centro-Occidental, números similares ao intervalo seguinte (1811-1815). De 1816-1820, porém, as proporções se inverteram: 16.379 da Costa da Mina contra 37 mil de Angola. Nos cinco anos seguintes a diferença do tráfico nas duas regiões africanas se aprofundou, com Angola respondendo por quase 80% dos cativos. Por fim, entre 1826-1830, mais de 90% dos escravos dessas duas regiões vinham da África Centro-Occidental, enquanto a Costa da Mina contribuiu com pouco mais de cinco mil cativos.¹⁸²

Os dados acima não condizem com os diversos relatórios das autoridades inglesas empenhadas na repressão ao tráfico. Segundo os

180 “TSTD”, #14647 (1815).

181 Manuel Moreno Fraginals, *O engenho: complexo sócio-econômico açucareiro cubano*, São Paulo: Editora da UNESP; Hucitec, 1988, v. 1, pp. 350-351. Ver ainda: Edgardo Pérez Morales, “Tricks of the Slave Trade: Cuba and the Small-Scale Dynamics of the Spanish Transatlantic Trade in Human Beings”, *New West Indian Guide*, v. 91, n. 1-2 (2017), pp. 1-29 .

182 “TSTD” .

britânicos, o comércio baiano na Costa da Mina funcionava a pleno vapor, e as capturas de navios negreiros ao norte do Equador eram cada vez mais frequentes. Alexandre Vieira Ribeiro calculou em 85 o número de apreensões de navios baianos pelas esquadras britânicas entre 1811 e 1830.¹⁸³ Robin Law estima que pelo menos doze mil pessoas partiram anualmente da Costa da Mina para as Américas entre 1816 e 1830, a maioria para a Bahia.¹⁸⁴

Da mesma forma, esses dados divergem substancialmente das informações coletadas nos inventários *post-mortem* dos senhores baianos. Nestes documentos, a presença de africanos falantes de iorubá oferece evidência inequívoca do tráfico de cativos com a Costa da Mina. Maria José de Souza Andrade, que levantou os etnônimos nos inventários baianos entre 1811 e 1830, demonstrou que quase 84% do total de africanos foi traficada do Golfo do Benim.¹⁸⁵ Em análise do perfil étnico dos africanos escravizados em Salvador nas primeiras décadas do século XIX, João Reis identifica tendência semelhante, com os afro-ocidentais na liderança demográfica.¹⁸⁶


Nesse sentido, os números do comércio negreiro para a Costa da Mina e Angola parecem invertidos e devem ser reavaliados.¹⁸⁷ Uma vez que boa parte dos documentos utilizados pelo *Slave Voyages* são oficiais (pedidos de passaportes, registros de entradas de navios), eles acabam por alterar o resultado final, e mesmo aqueles produzidos

183 Ribeiro, “The Transatlantic Slave Trade to Bahia”, p. 146.

184 Law, *Quidah*, p. 160.

185 Maria José de Souza Andrade, *A mão de obra escrava em Salvador, 1811-1860*, Salvador: Corrupio, 1988, p. 104.

186 Reis, *Rebelião escrava no Brasil*, p. 309. Para uma análise do Recôncavo entre 1800 e 1820, ver: Luis Nicolau Parés, *A formação do Candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*, Campinas: Editora da Unicamp, 2006, p. 66.

187 Reavaliações das estimativas do *Slave Voyages* são comuns. Um artigo recente revelou que a América espanhola foi “a mais importante entidade política nas Américas a receber escravos depois do Brasil”, ao contrário do que até então se imaginava – e contrariando as próprias estimativas do banco de dados. Ver: Alex Borucki, David Eltis e David Wheat, “Atlantic History and the Slave Trade to Spanish America”, *American Historical Review*, v. 120, n. 2 (2015), p. 434 .

no contexto da repressão – os relatórios do Foreign Office e dos Parliamentary Papers – são uma pequena amostra do universo da ilegalidade que cercava o tráfico baiano.¹⁸⁸

Na verdade, pode-se especular que 80% do tráfico baiano oitocentista se concentrava no Golfo do Benim, tendo por base os dados dos inventários *post-mortem*, com picos de até 90%. Mas não se trata de uma simples inversão dos números, pois essa conjuntura apresentou diferentes fases. É possível que, nos primeiros cinco anos após a proibição de 1815, os negreiros baianos tenham realmente recuado do tráfico na África Ocidental. O Ato Adicional de 1817, que previa o estabelecimento da Comissão Mista e o direito mútuo de visitas aos navios, deve ter sido um duro golpe nos comerciantes da Bahia. Em uma de suas correspondências pessoais, datada de 1820, Felisberto Caldeira Brant, homem interessado no incremento da produção agrícola da Bahia, deixou escapar sua preocupação com o possível final do tráfico. Em carta ao primo, administrador de uma de suas propriedades, Brant solicitou uma estimativa de “quantos escravos julga suficientes” para uma colheita de algodão em pluma, considerando o tempo de três anos para a produção. “Este cálculo que peço”, concluía, “é para me regular pois receio que este ano seja o último [d]o Comércio de escravos”, se referindo certamente ao tráfico com a Costa da Mina, uma vez que o comércio com Angola continuava lícito.¹⁸⁹ Essa fala indica que, no horizonte dos senhores baianos, dependentes da mão de obra africana, o tráfico estava com os dias contados.

Assim, entre 1816 e 1820, as importações de escravos da Costa da Mina devem realmente ter arrefecido. Nesse período, estimo que as cifras apresentadas pelo *Slave Voyages* correspondem, de fato, às importações oriundas da Bahia. Durante esse intervalo, apenas seis dos 214 navios

188 João José Reis e Carlos da Silva Jr., “Decompondo o tráfico” in Reis e Silva Jr. (orgs.), *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*, Belo Horizonte: Fino Traço, 2017, pp. 19-20. Para uma discussão mais detalhada, ver Reis, ““Por sua liberdade me oferece uma escrava””, pp. 238-241.

189 Brant, “Carta de Felisberto Caldeira Brant para o Sr. José Antônio Neves Horta, 24 de janeiro de 1820” in *Economia açucareira do Brasil no século XIX*, pp. 54-55.

que deixaram a Bahia foram capturados pelos britânicos. Já para os cinco anos seguintes (1821-1825), quando a máquina da ilegalidade já estava em pleno funcionamento, pode-se sugerir a inversão dos números. O tráfico na Costa da Mina retornou com força, auxiliado pela estrutura montada do outro lado do Atlântico por Francisco Félix de Souza. O mesmo relatório do cônsul britânico de 1825 afirmava que 5/6, ou 83%, de todos os escravos que entravam na Bahia eram ilegais.¹⁹⁰ Há uma diminuição no volume do tráfico nesse período e que deve ser atribuída, sem dúvida, às guerras pela independência da Bahia, que desarticularam o comércio marítimo entre 1823 e 1825.

Para a última fase (1826-1830), a discrepância é ainda maior, em virtude da corrida negreira em todo o Brasil às vésperas da proibição definitiva do tráfico. Em virtude disso, e sabendo do papel do tráfico da Costa da Mina para a Bahia, é lícito inverter os números: 57 mil da Costa da Mina e cinco mil da África Centro-Occidental. No total, segundo essa nova estimativa, aproximadamente 107 mil africanos foram importados ilegalmente da Costa da Mina pelos traficantes baianos entre 1816 e 1830.

Tabela 1.
Reavaliação do volume de embarques da Costa da Mina e Angola para a Bahia, 1816-1830
(em intervalos de cinco anos)

Anos	Golfo do Benim	Angola	Total
1816-1820	16.379	37.068	53.447
1821-1825	33.574	5.925	39.499
1826-1830	57.091	5.121	62.212
TOTAL	107.044	48.114	155.158



Fonte: Adaptado de “TSTE” .

Estas estimativas, por sua vez, questionam o tamanho dos afro-ocidentais entre os chamados “africanos livres”, ou seja, os africanos ilegalmente transportados e resgatados pelos cruzadores ingleses e brasileiros. Tema de grande estima na historiografia da escravidão em

190 TNAUK, FO 84/42, fl. 286, *Carta do cônsul britânico William Pennell*, Bahia, 16 nov. 1825.

anos recentes, a saga dos africanos livres – mais apropriadamente, dos “recapturados” – ou daqueles que entravam na justiça sob alegação de que foram escravizados de forma ilegal amiúde ignora a porção ocidental da África.¹⁹¹ Desde 1816, observa-se um número significativo de africanos da Costa da Mina introduzidos no Brasil ao arpejo dos tratados bilaterais entre Portugal e a Grã-Bretanha. Assim, aos cerca de oitocentos mil africanos ilegalmente introduzidos entre 1830 e 1856, acrescente-se os mais de 107 mil oriundos da Costa da Mina entre 1816-1830, num total de quase um milhão de pessoas ilegalmente transportadas para o Brasil.¹⁹²

Durante essa fase, parte dos escravos no Golfo do Benim foi redirecionada para a economia local, sobretudo para as plantações de dendê que cresciam diante da demanda europeia pelo produto. Esse, aliás, foi mais um dos artifícios dos traficantes baianos para burlar a proibição. Embora importações do produto estejam registradas desde fins do século XVIII, elas cresceram continuamente a partir a década de 1820.¹⁹³ O estabelecimento de firmas francesas no Golfo do Benim na década de 1840 demonstra o crescimento da demanda pelo produto entre as nações europeias, e por volta desse período quase todos os portos do Golfo do Benim engajaram-se no comércio “lícito” de azeite de dendê.¹⁹⁴

191 O tema também cresce na historiografia internacional. Ver: Jake C. Richards, “Anti-Slavery Law, ‘Liberated Africans’ and the State in the South Atlantic World, c. 1839-1852”, *Past & Present*, v. 241, n. 1 (2018), pp. 179-219 ; Jenny Nelson, “Apprentices of Freedom: Atlantic Histories of the Africanos Livres in mid-Nineteenth Century Rio de Janeiro”, *Itinerario*, v. 39, n. 2 (2015), pp. 349-369 ; Richard Anderson e Henry B. Lovejoy (orgs.), *Liberated Africans and the Abolition of the Slave Trade, 1807-1896*, Rochester: University of Rochester Press, 2020. Para o uso de “recapturados”, ver: Sharla M. Fett, *Recaptured Africans: Surviving Slave Ships, Detention, and Dislocation in the Final Years of the Slave Trade*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2017.

192 Mamigonian, *Africanos livres*, pp. 19-20; Chalhoub, *A força da escravidão*.

193 APEB, CP, Registro de Correspondência Expedida para o Rei, maço 138, fl. 280v, *Importação da Costa da Mina, 1797*; APEB, CP, Registro de Correspondência Expedida para o Rei, maço 139, *Mapa de Importação de produtos e Manufaturas do Reino, e dos Portos do Brasil, e África na Capitania da Bahia no ano de 1798*. Em 1816, o bergantim Diana do Monte chegava da Costa da Mina com carga de 11 barris de dendê. *Idade d’Ouro do Brasil*, n. 29, 9 abr. 1816.

194 Patrick Manning, *Slavery, Colonialism and Economic Growth in Dahomey, 1640-1960*, Nova York: Cambridge University Press, 1982, pp. 50-53; Soumonni,

Embora as duas atividades (o tráfico e a agricultura de exportação) pareçam antagônicas, Elisée Soumonni demonstrou sua coexistência durante o reinado de Gezo. Mais ainda, o rei do Daomé estimulou a produção agrícola para os mercados internacionais durante o seu reino sem, no entanto, abrir mão das rendas do tráfico. O comércio de seres humanos e de azeite de dendê coexistiu do final da década de 1830 até meados da década de 1860, e os lucros de um e outro ramo do comércio internacional daomeano eram praticamente iguais nos anos de 1840.¹⁹⁵

O comércio de azeite de dendê abriu, assim, uma oportunidade para os contrabandistas brasileiros se engajarem, ao mesmo tempo, no comércio “lícito” de produtos agrícolas e recobrir suas atividades ilegais na era do “contrabando sistêmico”.¹⁹⁶ Esse processo tornou-se ainda mais evidente a partir de meados da década de 1830, com o estabelecimento de várias comunidades de africanos libertos no Golfo do Benim. Mas esse é assunto para outro artigo.

Conclusão

Este artigo defendeu a ideia de que a análise sobre a “Segunda Escravidão” deve observar outras experiências regionais e incorporar organicamente a África nas suas abordagens, não apenas como fornecedora de mão de obra para as plantations, mas como parceira na expansão da escravidão nas Américas. A partir desse ponto de vista, a análise das redes comerciais

“The Compatibility”, pp. 84-90; Law, *Ouidah*, pp. 203-214; Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 573-629. Não entrarei aqui no debate sobre a “crise de adaptação”, como enunciado pelo historiador Anthony Hopkins, pois ultrapassa os objetivos do artigo. Para o leitor interessado, ver: Anthony G. Hopkins, *An Economic History of West Africa*. Londres: Longman, 1978, p. 143; ver ainda: Law, “Introduction”, pp. 11-12.

195 Manning, *Slavery*, p. 13; Soumonni, “The Compatibility”, p. 82; John Reid, “Warrior Aristocrats in Crisis: The Political Effects of the Transition from the Slave Trade to Palm Oil Commerce in the Nineteenth Century Kingdom of Dahomey”, Tese (Doutorado em História), University of Stirling, Stirling, 1986.

196 Parron, *A política da escravidão*, p. 18.

entre a Bahia e a Costa da Mina durante a primeira fase da ilegalidade demonstrou como o continente africano respondeu às demandas do mercado internacional, a partir dos seus próprios interesses. Ao mesmo tempo, iluminou interesses diversos (plantadores, donos de navios) que colaboraram para a construção da máquina da ilegalidade e como africanos libertos, na Bahia, perceberam as oportunidades abertas por essa conjuntura para participar mais ativamente nos negócios do tráfico. Em suma, este panorama permitiu, espero, compreender de maneira mais ampla os vários atores que atuaram na organização da estrutura negreira transatlântica em tempos de repressão ao comércio transatlântico de africanos escravizados.

Recebido em 22 jun. 2021

Aprovado em 11 jan. 2022

doi: 10.9771/aa.v0i65.45157



Este artigo investiga as relações entre a Bahia e a Costa da Mina no alvorecer da Segunda Escravidão (c. 1810-1831). Apesar do foco historiográfico no Sudeste e no tráfico para a África Centro-Occidental, a região do Golfo do Benim, na África Occidental, continuou um importante mercado negreiro atlântico. A partir de 1815, os traficantes baianos desenvolveram estratégias para burlar a repressão antitráfico inglesa. Ao mesmo tempo, os portos africanos de embarque se organizaram para suprir a demanda baiana por cativos. Discute-se a participação de africanos libertos no comércio atlântico ilegal. Embora sua participação seja mais visível a partir da década de 1830, eles já compunham a tripulação das embarcações negreiras como pequenos negociantes e utilizando redes comerciais transoceânicas. Ao fim, reavalia-se números de africanos traficados da Costa da Mina por navios baianos.

Bahia | Costa da Mina | Segunda Escravidão | Século XIX

BAHIA AND THE COSTA DA MINA

AT THE DAWN OF THE SECOND SLAVERY (1810-1831)

This paper examines the relations between Bahia and Costa da Mina at the dawn of the Second Slavery (c.1810-1831). Although scholars have focused their attention on the slave trade between Southeast Brazil and West-Central Africa, the Bight of Benin region in West Africa remained an important supplier of slaves. Beginning in 1815, Bahian slave traders developed strategies to circumvent British antislavery measures. At the same time, African slave ports organized trade operations to meet the demand for captives. The article also discusses the participation of African freedmen in the illegal slave trade. Although their involvement became more visible in the 1830s, prior to this they already present as members of the crew on slave ships or as small merchants, participating in transoceanic trading networks. Finally, the paper reassess the number of Africans trafficked from the Bight of Benin to Bahia.

Bahia | Gulf of Benin | Second slavery | Nineteenth century