



Universidade do Estado do Rio de Janeiro
Centro de Ciências Sociais
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

Ana Paula de Oliveira Carvalho

**Nos limites do tráfico de escravos: o caso da escuna *Emília* e o processo
de extinção do comércio de almas no Brasil (1808-1850)**

Rio de Janeiro

2015

Ana Paula de Oliveira Carvalho

Nos limites do tráfico de escravos: o caso da escuna *Emília* e o processo de extinção do comércio de almas no Brasil (1808-1850)



Dissertação apresentada, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Política.

Orientadora: Prof^ª. Dra. Edna Maria dos Santos

Rio de Janeiro

2015

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ/REDE SIRIUS/CCSA

C331 Carvalho, Ana Paula de Oliveira.
Nos limites do tráfico de escravos: o caso da escuna Emília e o processo de extinção do comércio de almas no Brasil (1808-1850) /Ana Paula de Oliveira Carvalho. – 2015.
122 f.

Orientador: Edna Maria dos Santos.
Dissertação (mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.
Bibliografia.

1. Escravos – Tráfico – Brasil – 1808-1850 – Teses. 2. - Teses. 3. - Teses. I. Santos, Edna Maria dos. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

CDU 326.1(81)''1808/1850''

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação, desde que citada a fonte

Assinatura

Data

Ana Paula de Oliveira Carvalho

Nos limites do tráfico de escravos: o caso da escuna *Emília* e o processo de extinção do comércio de almas no Brasil (1808-1850)

Dissertação apresentada, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Política.

Aprovada em 17 de março de 2015.

Banca Examinadora:

Prof^a. Dra. Edna Maria dos Santos (Orientadora)
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – UERJ

Prof^a. Dra. Larissa Moreira Viana
Universidade Federal Fluminense

Prof^a. Dra. Maria Teresa Toribio Brittes Lemos
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – UERJ

Prof^a. Dra. Angela Maria Roberti Martins (Suplente)
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – UERJ

Rio de Janeiro

2015

AGRADECIMENTOS

Chegar ao momento do agradecimento é lidar com sensações antagônicas: o alívio pelo fim da escrita da dissertação e o temor da avaliação que se seguirá. E é também o momento de rememorar o caminho percorrido até esse final “provisório”. Lembrar-se de pessoas que fizeram parte direta e indiretamente de tudo isso é prestar-lhes uma singela, mas apropriada homenagem.

Aos amigos que fiz nesta etapa, devo agradecer pelas conversas, estímulos e por compartilharmos nossas angústias e incertezas, seja de pesquisas, seja da vida. Então, agradeço a Natália Cabral, Isabela Mota, Camila Porto, Camila Camacho, Andréa Ferraz, Regilany Alves, David Coutinho, Jordan Gonçalves, Luíz Maurício de Abreu Arruda, Rafael Ferraz, Rodrigo Pires, Ana Cláudia Theme, Renata Barbatho, Cristiane Maria.

À Aline Hoche e Ana Melo, deixo os meus sinceros agradecimentos. E, se posso dizer que tive uma grata surpresa nesses anos de mestrado, foi a amizade que construímos nesse período. Aninha, que mais apresentações venham para podermos quase surtar e depois nos regozijarmos.

Aos amigos que fiz ainda na graduação, embora pouco os veja, deixo registrado o quanto foram importantes para minha formação. Eric Assis, Gustavo Pereira, Ingrid Ferreira, Raphael Oliveira, Stephanie Boechat, Sebastião de Castro, vocês foram e sempre serão muito importantes para mim.

Devo ainda agradecer a minha orientadora, quem com sua experiência e solicitude muito me ajudou. Professora Edna, muito obrigada por tudo.

À professora Larissa Viana, quem esteve presente desde quando a ideia de estudar o caso da Escuna *Emília* ainda era um projeto embrionário, e quem sempre esteve disposta a ajudar com sua lucidez, amplitude de conhecimento e sagacidade.

À professora Maria Teresa Toribio, pelas críticas e valorosas sugestões de leitura durante a qualificação.

Ao professor Jaime Rodrigues, quem gentilmente, no momento em que o Arquivo Histórico do Itamaraty encontrava-se fechado para reformas, compartilhou comigo, por meio de sua ficha de pesquisa, importantes informações sobre a escuna *Emília*. Também cabe registrar a generosidade dos professores Newman Caldeira e Soraya Freitas, os quais

coordenaram o simpósio *Escravidão: Horizonte de análise*, na Semana de História Política da Uerj, onde tive o prazer de participar. Agradeço-lhes pelas importantes indicações.

Aos professores Jonis Freire e Marcia Eliane de Souza e Mello por todas as indicações e comentários realizados no simpósio temático: *Sociedades escravistas nas Américas: identidades e sociabilidades no mundo ibérico (séculos XVI- XIX)*, o qual fez parte do contexto discussões tecidas no encontro regional de História da ANPUH- RIO 2014.

Aos meus alunos, tanto do CIEP 016, quanto da escola Estadual Castro Alves, deixo aqui exposto que foram frequentemente a razão do meu estresse, porém este foi muito reduzido se comparado ao aprendizado e à felicidade que me proporcionaram nesses anos.

A Verilaine Ribeiro, por todos os imprescindíveis conselhos que não se restringiram acerca do que é o magistério. Você sempre será um exemplo para mim de professora capaz e dedicada e de um ser humano fabuloso.

A Victor Hugo, quero agradecer por nesse período ter sido o melhor companheiro que eu poderia ter. Obrigada por compreender as minhas ausências e aturar as minhas crises de desespero.

A minha irmã, Ana Carolina Carvalho, pelas revisões, mas acima de tudo pela paciência e amizade.

A minha querida mãe Regina Cely Carvalho, exemplo de ser humano por sua integridade e dedicação.

A King, Malu, Vítinho e Pituca amigos fiéis que me alegram todos os dias.

RESUMO

CARVALHO, Ana Paula de Oliveira. *Nos limites do tráfico de escravos: o caso da escuna Emília e o processo de extinção do comércio de almas no Brasil (1808-1850)*. 2015. 122 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

Aos 14 dias do mês de fevereiro de 1821 foi apreendida, próxima à latitude de 3° 50' Norte e longitude de 3° 30' Leste, a embarcação denominada *Emília*. Tratava-se de uma escuna que navegava sob bandeira portuguesa. Transportava escravos com destino à Bahia, e sua captura foi realizada pelo navio de guerra britânico, o *Morgiana*, comandado pelo Capitão Willian Finlaison. A apreensão desta escuna insere-se no contexto de extinção do tráfico negreiro, especificamente, no âmbito dos tratados e acordo firmados entre Portugal – e posteriormente o Império do Brasil – e a Inglaterra, para pôr fim ao comércio de almas. Assim, almeja-se, neste trabalho, refletir a propósito das transformações ocorridas na dinâmica do final do tráfico negreiro no Brasil, dando ênfase aos mecanismos de repressão e fiscalização desse comércio ilegal; ponderando sobre os agentes envolvidos e como estes se articulavam e atribuindo atenção e importância aos interesses africanos no processo. Desta forma, o objetivo final é entender o quão difícil podia ser a extinção de um negócio marcado, basicamente, por duas variáveis: a crueldade e a lucratividade.

Palavras-chaves: Tráfico de escravos. Escuna *Emília*. Tratados bilaterais.

ABSTRACT

CARVALHO, Ana Paula de Oliveira. *In the limits of slave trade: the case of schooner Emília and the process to end the souls of trade in Brazil (1808-1850)*. 2015. 122 f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

On 14th of February 1821 was seized near the latitude of 3° 50' North and longitude 3° 30' East to vessel called *Emília*. It was a schooner that sailed under the Portuguese flag. It was carrying slaves bound for Bahia and his capture was carried out by a British warship the *Morgiana*, commanded by captain Willian Finlaison. The seizure of this schooner is within the context of extinction of the slave trade, specifically in the scope of treaties and agreements signed between Portugal - and later the Empire of Brazil - and England, to end the souls of trade. Thus, it aims of this study was to reflect on the subject of transformations occurred in the end dynamic of the slave trade in Brazil , with emphasis on the mechanisms of repression and surveillance of illegal trade; pondering the agents involved and how they were articulated and giving attention to interests Africans in the process. Thus, the ultimate goal is to understand how difficult it could be the extinction of a business marked mainly by two variables: the cruelty and profitability.

Keywords: Slave trade. Schooner *Emilia*. Bilateral treaties.

ABREVIATURAS

ANRJ – Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

AHI – Arquivo Histórico do Itamaraty

BN – Biblioteca Nacional

STDB – Slave Trade Data Base

LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS

Tabela 1 – Lista de embarcações que Severo Leonardo foi o capitão. (1800 – 1821) (p.63)

Tabela 2 – Número de viagens negreira da Baía do Benin para o Brasil e da Baía do Benin para a Bahia (1800 – 1850) (p.65)

Tabela 3 – Registro de embarcações conduzidas a costa africana de propriedade de Domingos José de Almeida Lima (1800-1850) (p.118)

Gráfico 1 – Divisão dos escravos por gênero a bordo da escuna *Emília*. (p.70)

Gráfico 2 – Divisão dos escravos por etnia a bordo da escuna *Emília*. (p.72)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
1 A HISTORIOGRAFIA E O CONTEXTO DOS ACORDOS, TRATADOS E LEIS VISANDO AO FIM DO TRÁFICO	16
1.1 A historiografia sobre a extinção do tráfico: um panorama.....	16
1.2 Acordos e tratados: a imposição inglesa e a assinatura dos tratados bilaterais...	26
1.3 O Brasil faz-se independente: alterações e permanências no tráfico negreiro.....	38
1.4 Da lei Feijó e o seu impacto à lei Eusébio de Queiróz – o fim.....	35
2 A CAPTURA DA ESCUNA <i>EMÍLIA</i> : APREENSÃO, SUBTERFÚGIOS E JULGAMENTO.....	48
2.1 Tráfico ilegítimo e subterfúgios.....	54
2.2 A tripulação: hierarquias e privilégios.....	57
2.3 O Capitão Severo Leonardo e seu longo currículo.....	62
2.4 Cativos a bordo: o destino dos escravizados transportados no <i>Emília</i>	68
2.5 As comissões mistas e o julgamento da escuna <i>Emília</i>	76
3 CORRESPONDÊNCIAS NEGREIRAS: UMA ANÁLISE DAS EPÍSTOLAS APREENDIDAS.....	81
3.1 Os remetentes e os destinatários – desvendando as conexões do tráfico.....	82
3.2 Anseios e orientações: o caráter instrutivo e confortante das epístolas.....	88
3.3 As demandas africanas e o impacto no tráfico de escravos.....	93
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	102
REFERÊNCIAS.....	106
ANEXO A – Mapa com a definição da região Costa da Mina.....	113
ANEXO B – Mapa do Império do Benin no século XIX.....	114
ANEXO C – Localização aproximada da escuna <i>Emília</i> quando foi interceptada..	115
ANEXO D – Itens arrolados com a carga transportada pela escuna <i>Emília</i>	116
ANEXO E – Lista contendo os nomes dos remetentes e destinatários das cartas apreendidas com a escuna <i>Emília</i>	118
ANEXO F – Registro das embarcações conduzidas à costa africana de propriedade de Domingos José de Almeida Lima	119
ANEXO G – Imagem da carta do rei Ajan para o Dr. Manoel Joaquim Henriques da Silva.....	120

INTRODUÇÃO

Entre os anos de 1980 e 1990, por conta do centenário da abolição, viu-se um grande desenvolvimento de pesquisas acerca da escravidão no Brasil. A atenção recaiu-se em perceber diferentes aspectos da vida cotidiana dos cativos, as relações entre eles desenvolvidas, as diferenciações entre ser escravo na cidade e no campo. A manumissão e os modos de obtê-la. As formas de resistência também foram identificadas e avaliadas, a agência escrava foi desvendada e, para alguns até excessivamente mensurada.¹

Com o passar do tempo, os estudos sobre a escravidão no Brasil não diminuíram, mas os interesses se ampliaram. Atualmente, as pesquisas atentam em perceber quais seriam as ligações da escravidão no Brasil com o continente africano e nessa esteira se desenvolveram pesquisas focadas em investigar a manutenção do tráfico no contexto africano, a diáspora africana e suas consequências, as especificidades e diversidade dos distintos grupos étnicos que compuseram a sociedade brasileira. Em suma, a história da África e a história do Brasil ficaram mais próximas.

A história não tem o intuito de explicar o passado distante e morto, mas sim almeja dar luzes para a realidade vivida e dessa forma poder oferecer um modo de transformá-la. Entendida como uma forma de conhecimento da realidade, a História estará sempre em construção e é isso que confere um caráter transitório às verdades por ela apresentadas, ou seja, o conhecimento produzido pela história não deve ser compreendido como perfeito e acabado. Com base neste entendimento, a presente pesquisa se estruturou.

Atualmente, nota-se um estímulo aos estudos da temática acerca do continente africano, estímulo este que partiu de demandas sociais ouvidas pelos governantes, os quais instituíram a obrigatoriedade do ensino da matriz africana na educação básica. É necessário se entender melhor os laços que nos ligaram e nos unirão eternamente ao outro lado do Atlântico. E como pode-se averiguar esses laços sem entender o mecanismo propiciador da saída forçada de uma enorme quantidade de africanos e a transferência deles para a América?

¹Consideráveis são as obras de relevância produzidas nesse contexto, destacamos: MATTOSO, Kátia. M. de Q. *Ser escravo no Brasil*. 1982. KARASH, Mary. *Slavelife in Rio de Janeiro(1808-1850)*.Princeton: PrincetonUniversity Press, 1987.LARA, Sylvia. *Campos da violência: Senhores e escravos na Capitânia do Rio de Janeiro*. Paz e Terra, 1988. CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. GORENDER, Jacob. *Escravidão reabilitada*.Editora: Ática, 1990. MATTOS, Hebe. *Das cores do silêncio – os significados da liberdade no Sudeste escravista - Brasil Século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

Como não entender o elemento fomentador de uma oferta abundante de escravos os quais compuseram parte considerável da mão de obra que construiu o Brasil? Assim, a pesquisa propôs-se a ponderar acerca da extinção desse mecanismo numa das sociedades mais dependentes dele.

Pretendeu-se analisar o percurso que conduziu ao fim do tráfico de escravos no Brasil, entendendo como a historiografia interpreta as razões inglesas para se lançar na empreitada de promover e fiscalizar a supressão do “infame comércio” e refletindo sobre as dificuldades de se fazer cumprir os acordos, os tratados e as leis, criados com o objetivo de encerrar o tráfico.

Optou-se por considerara temática a partir da investigação de um caso específico: a captura de uma embarcação acusada de participar do tráfico ilegal - não aquele extinto pela leide 1831, a primeira lei de abolição do tráfico, popularmente chamada de “lei para inglês ver” - mas sim, pelo tratado bilateral de 1815, que extinguiu o comércio negreiro acima da linha do equador para os súditos do Império português.

A pesquisa se estendeu no recorte temporal de 1808 a 1850, exatamente por ser o período em que ocorreu toda a discussão e a implementação de medidas restritivas ao “infame comércio”, sendo o ano de 1850 considerado o “fim definitivo” do tráfico com a assinatura da lei Eusébio de Queiroz.²

A questão central buscou entender a razão de o tratado anglo-português de 1815, diferentemente, do que aconteceu com a primeira lei visando restringir o tráfico no Império do Brasil, a Lei Feijó-Barbacena – não ter sido alvo de estudos voltados para compreender seu impacto no processo de encerramento do tráfico. Enquanto a lei de 1831 tornou-se foco de reinterpretções, a desatenção aos tratados anteriores a ela predomina até os dias atuais.

A essa constatação associa-se a quase desconsideração do fato de que, com o dito tratado antitráfico, parte do comércio de escravos, aquele ao norte da linha do equador, já era proibido antes de 1831, e, em decorrência disso, ignora-se a entrada, em solos brasileiros de escravos ilegais procedentes desse comércio irregular.

Então, a hipótese aqui apresentada para justificar esse desinteresse historiográfico em investigar em que consistiram o tratado e as implicações geradas na ordem escravista por conta de sua assinatura foi a de ter sido efetivado antes da independência e, portanto, não

² A utilização de aspas ao termo “definitivo” faz-se necessária, haja vista sabermos que mesmo após 1850 ainda terem ingressado escravos africanos no território brasileiro. Porém em número bastante reduzido se comparado aos anos anteriores. Acerca desse assunto ver: RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Editora UNICAMP, 2000. Acerca de fontes que demonstrem a incidência do tráfico após 1850, ver o Relatório do Alcoforado (1832 -1853) ANRJ. IJ6 Seção dos Ministérios 525.

poder constituir-se como uma medida representativa dos interesses “brasileiros”. Ele teria sido relegado ao esquecimento, quando não, é apenas mencionado de forma sucinta e assim, foram raramente alvo de uma atenção prolongada.

Por isso, objetivou-se, com a perscrutação da apreensão de uma embarcação oriunda do tráfico ilegal, em período anterior a independência do Brasil, demonstrar como era efetivada a repressão e qual era a amplitude do tratado antitráfico de 1815 e seu ato adicional de 1817 na prática da atividade negreira.

Optou-se por analisar o caso diante de uma dimensão reduzida, ou seja, a abordagem metodológica adotada foi a microanalítica, exatamente por considerar que somente partindo de uma investigação minuciosa dos sujeitos envolvidos, das circunstâncias existentes, das dinâmicas próprias da apreensão e relacionando-as ao contexto mais amplo - o macro – poder-se-ia conhecer detalhes do caso que tendiam a ficar na obscuridade se fosse utilizada uma perspectiva analítica mais generalizante.

Visando atender aos objetivos propostos foi selecionado um conjunto de fontes que ajudaram a reconstruir o passado, sem se perder de vista o quanto essa reconstrução pode ser fragmentária, haja vista se ter em mãos apenas elementos que existentes no presente, dessa forma o trabalho do historiador está sempre sujeito aos limites conferidos pelas fontes históricas, as quais são, ao mesmo tempo, aliadas e algozes de seus pesquisadores.

Entre as fontes aqui utilizadas, destacaram-se os textos e as memórias daqueles indivíduos coevos ao processo de extinção do tráfico, a seleção desses documentos foi de extrema importância para se conhecer e entender os argumentos tecidos pelos indivíduos contrários e também favoráveis ao término do comércio negreiro.

Também foi perscrutado o processo de julgamento da escuna *Emília*, presente no Arquivo Histórico de Itamaraty e no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, com destaque para 41 cartas encontradas no interior da embarcação e que fazem parte da documentação anexada ao processo encaminhado à Comissão Mista estando disponíveis somente no Arquivo Histórico do Itamaraty. Seis cartas de alforria dos chamados africanos livres provenientes da escuna mencionada, as quais compõe o Livro de Registros de Notas do Segundo Ofício do Arquivo Nacional, além de algumas informações que puderam ser extraídas da *Transatlantic Slave Trade Database* constituem as principais fontes utilizadas na pesquisa.

Os capítulos se estruturaram de modo a construir um entendimento do geral partindo para o específico. E dessa forma, o primeiro capítulo iniciou-se com uma revisão historiográfica, abordando o contexto condutor da extinção do comércio de almas no Brasil.

Processo que se iniciou ainda quando Portugal exercia o título de metrópole e que se seguiu com a transferência da corte e a elevação do Brasil a Reino Unido de Portugal, tendo o seu desfecho apenas quando o Império encontrava-se consolidado. Nessa seção sobressaem os tratados e os acordos assinados por Portugal/Brasil e Inglaterra, visando pôr fim, de forma gradual, ao infame comércio.

O impacto desses tratados foi avaliado a partir da fala dos personagens investigados. O intuito foi promover um diálogo entre as leis e aquilo que elas representaram para homens ilustres e outros menos conhecidos, mas que deixaram textos nos quais abordavam de alguma forma a questão do tráfico de escravos. Buscou-se dar vozes aos documentos, sempre promovendo uma análise crítica das fontes e recuperar a dimensão humana da História.

A intenção foi ponderar como a pressão inglesa a fim de extinguir o tráfico no século XIX atingiu as pessoas que viviam no Brasil nesse período e recuperar o impacto da empreitada iniciada por ingleses e seus reflexos na sociedade tão dependente do comércio de almas, enfocando nas discussões sobre o fim do tráfico e enfatizando as mudanças ocorridas quando o Brasil se tornou independente. Estes foram os assuntos centrais do capítulo, que em suma atentou para o contexto geral dos tratados e leis de abolição do tráfico de escravos no Brasil.

O segundo capítulo pretendeu perscrutar o Caso da escuna *Emília* à luz da perspectiva proposta por Thompson, em que se destaca o direito como um campo extremamente tensionado de luta de classes, pois ao mesmo tempo em que havia a imposição das leis antitráfico eram criados mecanismos para burlá-las. Muitos inclusive com a anuência de parte do governo.

O intuito foi exemplificar como, de fato, esses acordos tiveram implicações, as quais não se limitaram a querelas internacionais, pois afetaram substancialmente as perspectivas do tráfico no interior de suas estruturas. Assim, ao eleger o caso em questão esperou-se poder demonstrar de que forma os tratados bilaterais influenciaram as dinâmicas do comércio de almas.

Pretendeu-se também, entender, a partir da análise do contexto da viagem e posterior apreensão e julgamento, se a escuna constituiu-se num caso isolado ou configurou apenas mais uma embarcação condenada por envolvimento no comércio ilegal de escravos, destacando a ocorrência do episódio no ano de 1821, portanto, exatamente no limiar entre o Brasil Reino Unido a Portugal e o Brasil independente.

Assim, investigou-se mais acuradamente as formas utilizadas pela tripulação para tentar burlar a fiscalização e camuflar a ilegalidade da atividade realizada, ou seja, buscou-se entender quais foram os artifícios criados para camuflar a irregularidade do comércio feito pela escuna.

A tripulação foi objeto de atenção, pois pretendeu-se compreender como as funções no interior de um navio negreiro eram distribuídas, perceber quem eram os marinheiros e como as hierarquias e privilégios se organizavam no seu interior. Essa perspectiva tornou-se crucial para o entendimento dos meandros do caso em questão.

Procurou-se depreender os detalhes do processo da escuna *Emília e*, assim, optou-se por analisar o julgamento. Para tal tornou-se imprescindível avaliar a constituição das comissões mistas, enfatizando a sediada no Rio de Janeiro. A sentença do julgamento e o destino da “carga” foram problematizados com o intuito de perceber o desfecho do caso.

O terceiro capítulo abordou as correspondências encontradas a bordo da embarcação julgada e por meio delas tentou-se conhecer o contexto em que foram escritas, os teores das notícias por elas vinculadas e quem eram os remetentes e destinatários. Em suma, almejou-se perceber como o fluxo de informações sobre o tráfico ocorria no Oceano Atlântico.

Após as primeiras sanções ao tráfico luso-brasileiro, as missivas passaram a conter informações como datas e localidades onde foram escritas inverídicas. Tal situação ocorria porque, caso fosse a embarcação capturada, essas correspondências poderiam constituir-se em uma prova da ilegalidade da atividade praticada. Portanto, os dados extraídos a partir dessas fontes devem ser criteriosamente analisados.

Quando ocorria o apresamento de embarcações acusadas de comporem o tráfico ilegal, os papéis encontrados a bordo eram confiscados para serem apresentados ao tribunal da comissão mista como possíveis provas da ilicitude do tráfico. Entre esses papéis, comumente existiam as cartas. Logo, esse corpus documental além de constituir em importante fonte para se conhecer o curso das notícias do tráfico negreiro também é bastante significativo para se apreender as ligações constituídas, visando dar continuidade a uma atividade ilegal que passava a ser reprimida cada vez com mais força.

Entretanto, através dessas cartas, aquilo que se sucedia no continente africano durante o período em que a escuna encontrou-se aportada - o contexto da região – pôde ser conhecido. Dessa forma, coube-se mensurar como os interesses dos africanos refletiam na manutenção do comércio de almas.

Certamente, trata-se de uma tarefa ingrata para não dizer cruel, essa tentativa de traduzir em palavras as mazelas, os sofrimentos e o conjunto de detalhes desumanos que cercaram a travessia atlântica de um navio negreiro, porém constitui-se em um esforço necessário para se manter presente um passado que não deve e nem pode ser esquecido.

Assim, a história da escuna *Emília*, composta peça por peça com o intento de preencher as lacunas existentes, e a sua inserção no panorama de supressão do tráfico de escravos, foram pretensões dessa pesquisa e se constituíram numa tentativa de destrinchar não apenas mais uma das histórias de embarcações negreiras capturadas pela marinha de guerra britânica, mas sim lançar luzes a uma das valorosas histórias que compuseram o Brasil.

1. A historiografia e o contexto dos acordos, tratados e leis visando ao fim do tráfico no Brasil

O tráfico de escravos da África para o Brasil foi uma das grandes tragédias da história humana.

Conrad, Tumbeiros (1985)

1.1 A historiografia sobre o fim tráfico: um panorama

Pensar acerca da extinção do tráfico de escravos requer o diálogo com imprescindíveis autores por ser é considerável a quantidade de pesquisas que se ocupam da temática. Algumas não o elegeram como verdadeiro objeto de estudo, mas de certa forma, acabaram por abordá-lo. Nessa discussão historiográfica, procura-se realizar uma apresentação daqueles trabalhos, que dialogaram com o tráfico e permitiram, por intermédio de suas ideias, delimitar o campo historiográfico que a presente pesquisa se insere.

Os estudos atentos ao fim do tráfico de escravos tiveram um importante marco que foi a publicação de *Capitalismo e Escravidão*³ na década de 1940. Na obra, o autor, Eric Williams, enfatizou o surgimento do movimento antiescravista britânico ter se dado conjuntamente com as raízes do capitalismo emergente. E com esse livro, lançou as bases de uma corrente que angariou um amplo número de adeptos. Como o próprio autor definiu o intuito do seu livro:

Este livro não é um ensaio de ideias e interpretação. É estritamente um estudo econômico do papel da escravidão negra e do tráfico de escravos na constituição do capital que financiou a Revolução Industrial na Inglaterra, e do capitalismo industrial maturo em destruir o sistema escravista.⁴

Assim a obra se estruturou sobre a argumentação de que, por trás dos ideais construídos para legitimar a defesa inglesa acerca do fim do tráfico, havia na realidade a intenção dessa nação em promover a abolição do comércio de escravos para o novo mundo, pois essa questão estava no cerne da superação do capitalismo comercial do século XVIII pelo capitalismo industrial do século XIX.

³WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e escravidão*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Americana, 1975.

⁴ Idem, p.1

A interpretação proposta por Williams enxergava no determinismo econômico a chave para entender o posicionamento britânico de luta pelo abolicionismo. Defensor da chamada "tese do declínio", Williams aponta ter sido somente com o avanço do capitalismo britânico que ocorreu a perda do valor da produção escravista e das próprias colônias caribenhas. Esse autor foi o pioneiro na proposta de associar a formação do capitalismo na Inglaterra à escravidão dos africanos na América.⁵

No entanto, apesar de bastante sedutora⁶ e deter sido bem aceita, inclusive motivando diversos outros trabalhos por décadas, a tese de Williams recebeu amplas críticas. Thomas Bender aponta aquela que seria a mais considerável: o fato de não ser tão claro que a economia de plantation no Caribe estivesse realmente em declínio quando o capitalismo industrial se consolidou. Para Bender, mesmo com a ocorrência de consideráveis discordâncias e da vulnerabilidade do argumento defendido por Williams, o legado do trabalho sobrevive muito por conta da identificação da relação entre o capitalismo e o declínio da escravidão ter se mantido estimulante.⁷

Desde o lançamento de *Capitalismo e escravidão* críticas foram empreendidas à obra, mas somente no final da década de 60, um significativo número de pesquisa foi realizada, desmantelando os principais argumentos tecidos por Eric Williams, como por exemplo, as “causas internas da Revolução Industrial” que o autor de capitalismo e escravidão ignorou:

(...) variáveis endógenas ao mundo metropolitano inglês, como o crescimento populacional, progresso agrícola, abundância de recursos minerais e inovações técnicas locais teriam sido muito mais relevantes para a decolagem industrial na virada do século XVIII para o XIX do que, o avanço anterior do comércio ultramarino.⁸

⁵ Apesar de ter sido traduzida para a língua portuguesa somente em 1975 *Capitalismo e escravidão* foi fruto da tese de doutorado de Williams defendida na Universidade de Oxford em 1944.

⁶Rafael de Bivar Marquese considera que o livro possui uma escrita “direta, ácida e envolvente” somando-se a essa característica a defesa de uma tese que tocava a comunidade de afrodescendentes nas Américas, inserindo todo um discurso político, constituiu a fórmula de sucesso da obra, entretanto o autor demonstra que apesar de um início aparentemente promissor o livro não teve grande vendagem, situação que se alterou na década de 1960 por conta de um “contexto marcado pelas independências na África, pela revolução na América Latina e, em especial, pelo movimento dos direitos civis nos Estados Unidos” Ver: MARQUESE, Rafael de Bivar. *Capitalismo e escravidão e a historiografia sobre a escravidão nas Américas. Estudos Avançados*, São Paulo, Vol 26. N.75, 341- 354-, May/Aug 2012.

⁷ BENDER, Thomas. *The Antislavery Debate: Capitalism and Abolitionism as a Problem in Historical Interpretation*. p.4

⁸ MARQUESE, op. cit., p.348.

Novos estudos foram realizados visando compreender as causas que conduziram à extinção do tráfico e, com isso, também se propuseram a pensar quais seriam os motivos que levaram a Inglaterra a deixar de ser uma das nações mais envolvidas no “tráfico de almas” e se constituir na pátria protetora da causa antiescravista. Esses trabalhos tinham como eixo central basicamente dois pontos: o humanitarismo e a tendência democrática gerada pela Era das Revoluções.

Nessa esteira encontra-se David Brion Davis, quem se propõe a investigar os significados e consequências da liberdade e escravidão no mundo moderno Atlântico, em duas importantes obras sobre a história da escravidão, *The Problem of Slavery in western culture* e *Problem of Slavery in the age of Revolution*.

No primeiro livro o autor tem o grande mérito em evitar de analisar o tema diante de aspectos essencialmente econômicos e políticos, pois suas principais fontes são os textos filosóficos e teológicos, assim é no campo das formulações de ideias, que ele tenta esclarecer a questão de como foi possível para a cultura ocidental conviver com a escravidão. Na verdade, a dúvida central da pesquisa muito se assemelha àquela presente no trabalho de Williams, quem questionava: Como foi possível a compatibilidade de um mundo industrial com a escravidão?

Mas será no segundo livro, *Problem of Slavery in the age of Revolution* que Davis melhor trabalhará a emergência do movimento de abolição da escravidão. Ele tentará esclarecer como depois de séculos de existência justificada da escravidão para certos tipos de pessoas, ela passou a ser interpretada como uma mancha na história da humanidade.

Construindo a sua argumentação com base na rejeição da transcendência da ideia do antiescravismo, Davis acredita que o movimento abolicionista refletiu a necessidade ideológica de vários grupos e classes, e bem serviu de função hegemônica da legitimação do trabalho livre. O autor evita idealismos ingênuos e reduções materialistas. Para ele, a questão central reside na mudança de modelos de pensamentos e valores.⁹

Enquanto isso, Drescher discorda veementemente da interpretação de Williams e oferece uma outra proposta para se entender o tema a partir da conclusão de que as causas que moveram a Inglaterra a se constituir na nação abolicionista por excelência, estavam associadas à existência de uma estrutura política inglesa, marcada por uma “densa esfera pública”, a qual permitiu a um número reduzido de abolicionistas incluir na pauta do governo

⁹ BENDER, Thomas. *The Antislavery Debate: Capitalism and Abolitionism as a Problem in Historical Interpretation*. p. 3-4.

as suas causas. Então seria originária de uma mobilização civil, que defendendo os argumentos humanitários, obteve grande sucesso em estimular a criação de uma estrutura visasse encerra o tráfico negreiro.¹⁰

Elemento este também foi identificado por Robin Blackburn¹¹ quando esse autor reconhece que estava ocorrendo, por intermédio do comitê abolicionista, em algumas cidades ao Norte da Inglaterra, como Manchester a criação de uma campanha pelo recolhimento de assinaturas a comporem uma petição antiescravista enviada ao parlamento britânico. Após esse envio, acompanhado por inúmeros anúncios publicados em jornais, convidando outras cidades a seguirem o seu exemplo, a abolição efetivou-se como uma causa popular, sendo este fato de extrema relevância no processo que levou os ingleses a se atribuírem à missão de encerrarem o tráfico.¹²

Nesse livro, o autor discute o fim do escravismo no Novo Mundo, proporcionando instigantes reflexões, mesmo sendo o recorte espacial muito amplo, pois é interesse dele ponderar sobre as colônias nas Américas e suas respectivas metrópoles. E para dar conta da ambiciosa missão, empreende grande esforço, mas cabe ser dito que apenas parcialmente consegue cumpri-la.

O ponto crucial da interpretação proposta por Robin Blackburn é a defesa de que elementos estruturantes de um combate ao escravismo por parte dos ingleses teriam sido possíveis devido às contradições internas, surgidas pela Era das Revoluções.

Por conta desse breve retrospecto, espera-se ter sido possível proporcionar uma amostra de algumas pesquisas que se dedicaram a buscar explicações de como ocorreu o fim do tráfico, assim como direta ou indiretamente ponderaram as motivações que levaram os ingleses a firmar acordos internacionais e patrulhar os mares com o objetivo de se fazer cumprir os tratados.

Torna-se de suma importância o reconhecimento dos argumentos e das inovações historiográficas propostas por esses autores e que, nessa pesquisa, entende-se ter sido a combinação dos fatores mencionados por eles determinante para a formulação do compromisso inglês de combate ao tráfico negreiro.

Assim, a defesa de uma justificativa essencialmente pautada no economicismo, proposta por Williams, não se aplica. Aquilo considerado mais viável para o entendimento da

¹⁰ PARRON, Tâmis. Em defesa das Revoluções: Capitalismo e Escravidão na Formação do Mundo Contemporâneo. Afro-Ásia, Salvador, nº.48, 385-394, 2013. p.388

¹¹ BLACKBURN, Robin. *A queda do Escravismo Colonial: 1776-1848*. Rio de Janeiro: Record, 2002

¹² *Ibid*, p.168.

questão é buscar uma conjunção entre alguns elementos. Dessa forma, a contestação da existência do escravismo, tão propagada pelos britânicos, não foi um mero idealismo humanitário, mas sim fruto de consideráveis mudanças de modelos de pensamento e valores, os quais só foram possíveis por conta da propagação dos ideais iluministas difundidos na chamada Era das Revoluções, associados a fatores econômicos – que não podem ser ignorados -, relacionados à ingerência da transição do capitalismo comercial para o Industrial, os elementos essenciais para se explicar as transformações surgidas na sociedade britânica do século XIX.

O panorama historiográfico exposto anteriormente é extremamente rico porque clarifica as perspectivas analíticas construídas pelos estudiosos que se propuseram a investigar o fim do tráfico de escravos no Brasil. Assim, faz-se necessário expor os autores e suas obras, a fim de entender melhor como o tema foi e é analisado.

Pierre Verger foi um dos pesquisadores que lançaram luzes sobre o fim do tráfico. Em 1968 publicou pela primeira vez *Fluxo e refluxo*¹³, fruto de sua tese de doutorado defendida na Sorbonne. Nesta obra, o autor preocupa-se em demonstrar as aproximações entre africanos- mais especificamente os traficados para a Bahia - e brasileiros. Verger diz que o objetivo do livro é mostrar como “os africanos do Brasil e os brasileiros da África” obtiveram costumes em comum advindos do fluxo e refluxo do tráfico de escravos. Sendo notáveis as influências culturais transmitidas entre esses dois grupos.

E para atender aos objetivos, Verger investiga os dois lados do Atlântico, atentando mais detalhadamente para as relações desenvolvidas entre a Bahia e a região do Golfo do Benin, também conhecida como Costa da Mina, na África. No livro, a temática central é o tráfico de escravos, mas o autor primorosamente aborda temáticas adjacentes, como as revoltas de escravos na Bahia, as relações anglo-portuguesas e anglo-brasileiras, a vida dos escravos na Bahia, entre outros.

O estudo se destaca como um imprescindível “manual” para qualquer estudioso do tráfico de escravos no Brasil haja vista a amplitude de fontes e assuntos abordados por Verger. Dessa forma, o livro constitui uma obra essencial para a realização da pesquisa aqui proposta. Tanto que, em determinada parte de *Fluxo e refluxo*, o caso da escuna *Emília* se torna alvo, das ponderações do autor¹⁴

¹³ VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII ao XIX*. (Trad.). Salvador: Corrupio, 1987. Sobre a delimitação da Costa da Mina dada por Verger ver anexo I.

¹⁴Ibid. p. 408 - 410.

Impõe-se como destaque nessa obra o fato de, mesmo tendo sido realizada num momento em que o foco da historiografia trabalhava com o fim do trato negro, privilegiando a conjuntura externa, Verger conseguiu afastar-se dessa tendência, conferindo extrema relevância ao Brasil e à África e a suas dinâmicas internas.

Numa linha interpretativa mais clássica, mas não menos primorosa pode-se inserir o trabalho de Leslie Bethell, *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, obra publicada em 1970. Nesse trabalho o autor utiliza fontes bastante diversificadas na tentativa de explicar a luta pela abolição do comércio de escravos no Brasil.¹⁵ Nota-se o quanto ele atribui peso à motivação econômica para a Grã-Bretanha pôr fim a esse comércio, apesar de não desprezar a ocorrência de outros fatores importantes. Segundo ele:

Além das considerações de ordem moral a Grã-Bretanha tinha fortes razões econômicas para adotar tal política. Privados os plantadores de açúcar das Antilhas Britânicas do seu suprimento regular de mão-de-obra barata, era importante que os seus rivais, principalmente Cuba e Brasil, que já gozavam de muitas vantagens sobre eles, fossem colocados no mesmo pé, pelo menos nesse ponto.¹⁶

Como se observa no trecho em destaque, na visão do Bethell teria sido a preocupação com a concorrência “desleal” do açúcar produzido com mão-de-obra escrava pelo Brasil e por Cuba o fator desencadeador da repressão britânica ao tráfico de escravos nessas localidades. Neste estudo o autor se propõe a comprovar a tese de que a abolição do tráfico estava intimamente associada a interesses ingleses no potencial mercado consumidor de manufaturados representado pela África.

A interpretação de Bethell apresenta-se relacionada àquela proposta por Eric Williams, já exposta anteriormente, e assim, em sua análise, atribui maior ênfase a diplomacia britânica.¹⁷ Porém o trabalho desse historiador possui o mérito de conseguir demonstrar como a pressão britânica foi seguida por arranjos políticos no Brasil.

Outro autor que, nos anos oitenta, também analisou a questão foi o também já mencionado, Robin Blackburn quem tecerá reflexões bastante significativas especialmente

¹⁵O autor se propõe a responder três perguntas: I- de que maneira o tráfico conseguiu ser declarado ilegal no Brasil? II- Por que houve uma declaração de ilegalidade, a qual não foi cumprida? III- Como de fato o tráfico foi abolido no Brasil? BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos*. Rio de Janeiro/São Paulo, Expressão e Cultura/EDUSP, 1976. p. 9.

¹⁶Ibid. p. 8.

¹⁷WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e escravidão*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Americana, 1975.

quando oferece esclarecimentos sobre a política inglesa de repressão à escravidão, enfatizando os detalhes do processo. Blackburn enriquece o conhecimento do leitor acerca dos intelectuais abolicionistas, das fases desse abolicionismo, demonstrando os debates ideológicos que vigoravam na sociedade britânica da época.

Com uma interpretação marxista, o historiador transita pelo mundo escravista, indo das colônias às metrópoles com perspicácia, a fim de demonstrar as peculiaridades que existiram na extinção da escravidão nas Américas. Porém, se a perscrutação desse autor acerca do fim do escravismo nas colônias inglesas e da construção do ideário político que proporcionou a abolição na metrópole é densa e bastante elucidativa, o mesmo não ocorre em outras áreas, como por exemplo, no Brasil, o qual é abordado em um único capítulo do livro intitulado: *Cuba e Brasil: o impasse abolicionista*. Tal capítulo suscita algumas interessantes reflexões, mas carece de comprovações documentais.

Nos anos noventa, Manolo Florentino também teceu proeminentes considerações a respeito do tráfico de escravos. A obra deste autor centra-se em tentar esclarecer o que no início é apontado como aquilo que o teria motivado a se interessar pelo tema: “*uma antiga e modesta intuição: a de que não eram suficientes as explicações disponíveis sobre a enorme imigração compulsória que por mais de meio século, uniu a África e o Brasil*”¹⁸.

Florentino aborda o comércio de almas, realizado entre a África e o Rio de Janeiro, inserindo, na pauta das discussões, a importância dos interesses africanos no sucesso do comércio. Também demonstra minuciosamente os mecanismos do tráfico de escravos, atentando para a demografia deste e analisando ainda os grandes traficantes da praça do Rio de Janeiro, que detinham influência econômica e pertenciam à elite que compunha o império português, alcançando papel de destaque, muito além das fronteiras do Brasil.

Sem sombra de dúvidas, a pesquisa se distinguiu das demais, ao trabalhar com uma ampla gama de fontes, as quais se complementavam e, até aquele momento, haviam sido pouco utilizadas pela historiografia nacional. Apontando a influência da elite composta pelos proprietários de escravos e traficantes, fica claro o quanto seria custoso pôr fim ao comércio negreiro. Florentino demonstra o quanto o tráfico de escravos era dominado pelo capital mercantil residente no Brasil, e assim a sua manutenção assegurava a acumulação de riqueza

¹⁸FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997. p. 7.

no interior da colônia e, posteriormente, do Império. Dessa forma a elite escravocrata não estava disposta a empenhar-se em pôr fim a uma das atividades mais lucrativas do Brasil.¹⁹

Interpretações mais recentes, como as de Jaime Rodrigues e Beatriz Mamigonian adensaram e politizaram as pesquisas sobre o tráfico de escravos. Esses autores utilizaram os debates parlamentares para investigar o contrabando de escravos e, a partir dele, ponderar questões mais pontuais.

Jaime Rodrigues, por exemplo, objetivou comprovar o seu argumento que descredencia o ano de 1850 e a aprovação da lei Eusébio de Queirós, como o início do processo de abolição da escravatura no Brasil, e também difundir a sua convicção de que a pressão inglesa não teria sido determinante para a aprovação dessa lei no parlamento brasileiro.²⁰

O supracitado autor conclui ser inegável a pressão inglesa na extinção desse comércio, mas questiona se esta teria sido a responsável pelo fim do tráfico. Rodrigues mostra como, ao longo do tempo, diferentes interpretações foram dadas por aqueles que se propuseram a analisar este contexto. Há alguns autores que enxergam a pressão inglesa como representativa do confronto de interesses existentes entre as classes dominantes do Brasil e da Inglaterra, ressaltando as manobras políticas adotadas pelos deputados imperiais. Nessa linha interpretativa, destaca-se José Honório Rodrigues em seu livro *Brasil e África: outro horizonte*. Há outros, com maior relevância para os “brasilianistas”, que apontam a pressão inglesa como determinante para o fim do tráfico. E há ainda aqueles, que veem no crescente medo gerado por conta do aumento significativo de escravos africanos, os quais adentraram no Império oriundos do tráfico ilegal, um dos precípuos motivos para assinatura da lei de 1850.²¹

Rodrigues discorda dessas interpretações que buscam eleger uma razão principal para a ocorrência da lei de 1850, e insere-se numa linha de análise historiográfica responsável por eleger 1850 como o ano que “reuniu as condições que teriam permitido finalizar o tráfico.” O historiador menciona não haver consenso entre os estudiosos a respeito de quais condições

¹⁹ Também não se pode negar o fato de no período em questão os sentimentos abolicionistas ainda não terem ganhado força entre a população local.

²⁰ RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Editora UNICAMP, 2000.

²¹ RODRIGUES, Jaime. “O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil: paradigmas em questão” In. GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (Org.) *O Brasil Imperial* vol. II. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p.300.

seriam essas, mas cita Emília Viotti, que em seu livro *Da Monarquia a República* elenca algumas delas:

O empolgamento da questão pelo jogo político partidário, a pressão britânica, o recrudescimento da vigilância nos mares pela marinha inglesa, o fato de setores extensos estarem mais ou menos abastecidos de escravos criaram as condições que serviram de base para que se resolvessem definitivamente a questão do tráfico.²²

Já Mamigonian buscou pluralizar as forças de atuação no campo da escravidão e tráfico de escravos brasileiro. Em texto intitulado: *A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão*²³, essa autora proporciona um panorama bastante instigante acerca das inovações e releituras sobre o estudo do comércio de escravos, mostrando detalhes das negociações empreendidas entre Portugal e Grã-Bretanha. Nessa obra, ela cita a apreensão da escuna *Emília* e enfatiza ter sido a única embarcação julgada pela comissão mista sediada no Rio de Janeiro antes da independência.

Os africanos livres são estudados por essa autora, que entende essa categoria como sendo todos os africanos que haviam sido emancipados por estarem à bordo de navios capturados e condenados por tráfico ilegal, ou por terem sido apreendidos em terra como africanos “recém- importados.”²⁴ Porém, essa emancipação era apenas nominal, pois todos os africanos apreendidos, por serem provenientes do comércio ilegal, deveriam ser declarados livres, mas ficavam obrigados a cumprir um prazo de 14 anos de serviços, sob tutela do Estado, seguindo assim o sistema de “aprendizado”,²⁵ o qual os considerava incapazes de gerir suas próprias vidas, necessitando de um período tutelados para, posteriormente, inserirem-se livres na sociedade.

Outro autor que também investigou os africanos livres foi Walter Hawthorne. Em artigo intitulado: *Sendo agora, como se fôssemos uma família* publicado em 2011. São desvendadas as relações de identidades criadas a partir da travessia Atlântica pelos companheiros de sofrimento, os africanos alvo do interesse do autor foram exatamente

²²RODRIGUES, Jaime. “O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil: paradigmas em questão” In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (Org.) *O Brasil Imperial* vol. II. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p.300.

²³MAMIGONIAN, Beatriz G. “A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão.” In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (Org.) *O Brasil Imperial* vol. I. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2009. p. 207-233.

²⁴Idem. “Do que o ‘Preto Mina’ é capaz: Etnia e Resistência entre africanos livres” *Afro-Ásia*, 24, 2000. p. 72.

²⁵ Sistema comum em países e colônias em que a repressão ao tráfico ocasionou a captura de navios negreiros, mas pesquisas comprovam que a prática do “aprendizado” se concentrou em regiões onde existiram sede dos tribunais e comissões mistas responsáveis por julgar os navios capturados.

aqueles transportados pelo navio negreiro Emília e a proposta do artigo é de demonstrar ser a identidade nascida no Emília podia ser considerada como mais importante do que a identidade étnica.²⁶

Tâmis Parron também pode ser entendido como pertencente ao grupo de estudiosos que adotou uma abordagem, utilizando as análises dos discursos produzidos no Brasil Império para repensar a extinção da escravidão²⁷. Esse autor objetiva entender qual relação havia entre o Estado Imperial e a manutenção da escravidão, buscando as relações entre os políticos da época com a elite escravista.

Para atender aos objetivos propostos, utiliza-se a interpretação dos discursos publicados nos anais parlamentares do período, além das leis do império e de inúmeras matérias sobre o assunto publicadas nos periódicos da época.

Há de se destacar o quão esclarecedor é o exame realizado por esse autor a respeito das petições assinadas por políticos favoráveis à reabertura do tráfico de escravos após 1831, dirigidas às Assembleias Legislativas provinciais e também às Câmaras Municipais. Através dessas petições, Parron pode acompanhar a distribuição geográfica dos interesses escravistas, conhecendo os grupos interessados na manutenção desse comércio e identificando quais eram os argumentos utilizados por eles para ter os seus interesses atendidos.

Atualmente, já se percebe o quão frutífera pode ser a investigação que privilegie partir da política interna para se compreender as articulações externas. Prova disso são as teses universitárias, ainda não publicadas, que se utilizam dessa perspectiva. As reinterpretções focadas no impacto das leis e tratados internacionais no Brasil têm sido frequentemente propostas.

Tributária dessa tendência é a dissertação de Rafael Cupello: *O poder e a lei: o jogo político no processo de elaboração da "lei para inglês ver"*²⁸ Nessa pesquisa, o autor procura compreender as disputas políticas que deram origem ao tratado anglo-brasileiro de 1826, que culminou na aprovação da Lei Feijó em 1831. Demonstra não ter sido intenção desta lei,

²⁶HAWTHORNE, Walter. "Sendo agora, como se fôssemos uma família. " In. Revista Mundos do Trabalho, Vol. 3, n. 6, julho-dezembro de 2011, p.7 -29.

²⁷ PARRON, Tâmis. A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865 Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

²⁸ CUPELLO, Rafael. *O poder e a lei: o jogo político no processo de elaboração da "lei para inglês ver"-1826) (1831. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF/PPGH, 2013.*

desde que foi aprovada, “ser letra morta”, e de fato não foi haja vista a quantidade de africanos escravizados que recorreram a ela reivindicando a liberdade.²⁹

Segundo Cupello, significativas contribuições sobre a criação da Lei de 1831 foram fornecidas por Jaime Rodrigues e Tâmis Parron, mas nenhum dos dois historiadores teriam dado a devida atenção “*as possíveis ligações entre os debates acerca da abolição do tráfico negreiro no Parlamento com as disputas políticas pela gerência do estado praticadas pelas facções políticas da época.*”³⁰ É a partir dessa identificada lacuna, que o autor desenvolve sua pesquisa.

Cupello enfatiza a atuação do político autor da lei - Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, mais conhecido como o marquês de Barbacena. Em parte da dissertação, a atenção recai sobre a trajetória e as práticas sociais desenvolvidas por esse político na tentativa de, através delas, poder esclarecer-se quais foram as razões que o permitiram propor o primeiro código nacional contra o comércio negreiro.

Trabalhar com um tema clássico pressupõe a necessidade de se promover um debate entre muitos autores, e foi com essa pretensão que se realizou essa revisão bibliográfica. Dela é importante apreender que, mesmo sendo o tema alvo de vastas releituras, ainda possui aspectos pouco estudados e portanto passíveis de fartas reflexões.

1.2 Acordos e tratados: a assinatura dos tratados bilaterais e a repercussão nos discursos da elite letrada

Como se pode perceber, tradicionalmente a historiografia atenta ao fim do tráfico de africanos para o Brasil atribui atenção minimizada aos tratados e acordos firmados antes da lei Feijó. Talvez isso se justifique pelo fato deles terem sido realizados no período em que o Brasil ainda não havia obtido a sua independência, portanto, não pode ser considerada como uma lei nacional. E por isso, acabam muitas vezes sendo analisados como sem implicações para o fim do tráfico.

²⁹ Ver: CUPELLO, Rafael. *O poder e a lei...* p.10. e MAMIGONIAN, Beatriz e GRINBERG, Keila (org.) “Dossie-‘para inglês ver?’ Revisitando a lei de 1831”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29 nº 1/2/3, Jan/Dez 2007, p.87-340.

³⁰ PEREIRA, Vantuil, 2010. Apud. CUPELLO, Rafael. Op. Cit., p.14

Outra questão que também deve ser mencionada é como esses tratados acabaram, quase sempre, sendo investigados pela ótica da imposição inglesa, desconsiderando o impacto, as discussões e as consequências geradas por eles quando foram implementados. Assim pretende-se realizar uma apresentação dos acordos e tratados bilaterais firmados antes da lei de 1831 visando ponderar acerca de seu impacto no tráfico de africanos para o Brasil. Questão essa que será retomada no próximo capítulo quando se abordará o caso da apreensão de uma embarcação, que justamente foi capturada por desrespeitar um acordo bilateral firmado entre o reino de Portugal e a Inglaterra.

Em 1808, exatamente quando tem-se o episódio de transferência da corte portuguesa para o Brasil, inicia-se as primeiras medidas que visavam restringir o comércio de africanos realizado por Portugal dessa forma limitando uma das principais fontes de receita geradas pelas colônias africanas para o reino.³¹

Vale ressaltar o quanto já era intenção britânica por limites ao tráfico efetivado por Portugal, nação que, no alvorecer dos oitocentos, era a mais envolvida no comércio negreiro.³² Entretanto, sapientemente, a monarquia portuguesa postergava qualquer medida que pudesse minimizar a atividade que conferia tamanha rentabilidade ao reino.

No entanto, Portugal, em 1810, acaba sucumbindo aos ferrenhos esforços britânicos para limitar o comércio de escravos. Isso ocorreu exatamente pelas fortes relações estabelecidas entre ambos, relações essas quase sempre desiguais representando o favorecimento inglês pelas armas para defender o reino e pela Marinha Britânica para defender o Brasil e o resto do Império português das investidas francesas.

Assim o artigo X do famoso tratado de Aliança e Amizade assinado entre D. João VI, príncipe Regente de Portugal e D. Jorge III Rei da Grã-Bretanha firmava o compromisso de monarca português em “*cooperar com sua Majestade Britânica na causa da humanidade e justiça, adotando os mais eficazes meios para conseguir em toda extensão de seus domínios uma gradual abolição do comércio de escravos*”³³. Proibindo o tráfico em “*partes da costa da África não pertencentes aos domínios de Sua Alteza Real e onde esse tráfico tem sido*

³¹BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos*. Rio de Janeiro/São Paulo, Expressão e Cultura/EDUSP, 1976.p.15-16

³²Ibid.p.15

³³ Texto do tratado de Aliança e Amizade de 1810 Colleção das Leis do Brasil (1810:43-50). Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao1.html>

descontinuado e abandonado pelos Estados e Nações da Europa que antigamente nele comerciavam”³⁴.

No texto de Leslie Bethell ao se firmar o Tratado de Aliança e Amizade a questão do tráfico aparece quase como central, mas essa ideia não é compartilhada por outros historiadores como, por exemplo, Valentim Alexandre que entende ter esse tratado uma função de estabelecer uma maior relação de dependência de Portugal a política e economia Britânica. Conferindo assim ao tema tráfico de africanos uma posição menor, se comparada ao objetivo final do Tratado.³⁵

Quando esses primeiros acordos e tratados foram firmados, a discussão sobre o encerramento do tráfico centrava-se na necessidade de sua manutenção, seja pelo fato de a economia do Império português encontrar-se calcada na escravidão seja pela existência de uma mentalidade, a qual via o tráfico como uma benesse as populações africanas, pois resgatava os indivíduos da situação de barbárie em que se encontravam. Geralmente uma justificativa complementava a outra.

Assim, o discurso legitimador da instituição negreira, comumente, utilizava-se da ideia de salvação dos indivíduos, os quais por meio do tráfico, eram retirados da situação degradante em que viviam. Dessa forma, perceber como esse discurso era construído, quem o proferiu e em qual contexto foi a sua produção é um dos objetivos aqui almejados, pois acredita-se que a partir dos argumentos expostos pelos defensores do “comércio de almas” pode-se apreender aquilo, que talvez, seja o elemento mais significativo para a ocorrência da manutenção do tráfico. Esse entendimento, por parte dos coevos, de tratar-se de um comércio legítimo e gerador da salvação de almas, antes fadadas ao infortúnio. Desvendar como alguns indivíduos interpretavam as limitações ao comércio negreiro é entender o quão complexo podia significar qualquer tipo de imposição a limitação do tráfico.

Nesse contexto, se ressalta, as considerações realizadas pelo bispo José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho³⁶, quem publicou o texto *Análise sobre a justiça do comércio do*

³⁴Texto do tratado de Aliança e Amizade de 1810 Coleção das Leis do Brasil (1810:43-50). Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao1.html>

³⁵ ALEXANDRE, Valentim. “O Império Luso brasileiro em face ao abolicionismo inglês (1807-1820).” In: SILVA, Maria Beatriz da (org). *Brasil: Colonização e Escravidão*. São Paulo: Nova Fronteira, 1996, p.397-417.

³⁶ Bispo católico nascido em 8 de setembro de 1743 na Vila de São Salvador dos Campos dos Goitacases, distrito do Rio de Janeiro, Filho de proeminente família, a qual tanto por parte de pai quanto de mãe era originária da nobreza. Publicou importantes obras sobre a economia de Portugal e suas colônias. Ver: SIQUEIRA, Sônia. A escravidão negra no pensamento do bispo Azeredo Coutinho: “Contribuição ao estudo do último inquisidor geral”. *Revista de História*, São Paulo, Nº 56 (4º-1963), 349-365. p.350. Disponível em: <http://revhistoria.usp.br/index.php/en/issues/170-rh-56>

*resgate de escravos da Costa da África*³⁷ e *Concordância das leis de Portugal e das bulas pontifícias, das quais umas permitem a escravidão dos pretos da África, e outras proíbem a escravidão dos índios do Brasil*³⁸.

O primeiro documento foi publicado antes da assinatura dos acordos e tratados, quando da *Análise sobre a Justiça do Comércio* chega ao conhecimento do público datava o ano de 1798 e a sua publicação inicial ocorreu em língua francesa. Somente no ano de 1808 os leitores de língua portuguesa terão acesso ao texto³⁹. Portanto Coutinho não se manifestava com relação às imposições diplomáticas inglesas, ele se posicionava contrário às ideias antiescravistas, as quais vindas da Inglaterra e da França já ecoavam pela Europa e América a ponto de ter motivado os acontecimentos de São Domingos.

Enquanto isso *Concordância das leis de Portugal*, escrito posteriormente, e com data da primeira edição no ano de 1808, em muitos momentos remeterá às informações contidas em *Análise*, mas se distinguirá, basicamente, por propor a explicação do motivo de ser o africano merecedor da escravidão enquanto as populações indígenas não. Questão, a qual será abordada posteriormente.

Claramente a argumentação tecida por esse intelectual calcava-se na consideração de ser o tráfico negreiro uma atividade detentora de um nobre ideal, pois assegurava a salvação dos africanos, antes fadados ao primitivo estado de natureza bárbaro e selvagem. Para Coutinho a viabilidade da escravidão, assim como do comércio de escravos se dava não somente por uma justificativa religiosa, mas também legal.⁴⁰

Conhecer a trajetória desse autor, muito contribui para o entendimento da construção do seu pensamento. Azeredo Coutinho aos 32 anos chega a Universidade de Coimbra, objetivava o bacharelado em Cânones, porém, obtém muito mais do que almejava, pois ao

³⁷ COUTINHO, J.J. da C. A. *Análise sobre a justiça do comércio do resgate dos escravos da costa da África*. Lisboa, 1808.

³⁸ COUTINHO, J.J. da C. A. *Concordância das leis de Portugal, e das bulas pontifícias, das quais umas permitem a escravidão dos pretos d' África, e outras proíbem a escravidão dos índios do Brasil*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1988 (1ª ed.: 1808). Para as pretensões desse capítulo seria de extrema relevância a análise do opúsculo: *Memória sobre o comércio de escravos*, obra a qual se atribuía autoria a Azeredo Coutinho, mas optou-se por não utilizá-lo por ser, atualmente, essa autoria contestada. Ver: MARQUESE, Rafael de Bivar e PARRON, Tâmis: Azeredo Coutinho, Visconde de Araruama e a *Memória sobre o comércio de escravos* de 1838. In: Revista de História, Nº 152 (1º-2005), 99-126.

³⁹ O historiador Guilherme Pereira das Neves supõe que a escrita do texto date do período entre 1791 e 1794, “por ser logo após o ápice da primeira fase da campanha popular pela abolição do tráfico na Inglaterra e no momento em que os desdobramentos da Revolução Francesa faziam temer as consequências de qualquer iniciativa política radical”. NEVES, Guilherme Pereira das. “Pálidas e oblíquas luzes: J.J. da C. Azeredo Coutinho e a *Análise sobre a justiça do comércio do resgate de escravos*.” In: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org.). Brasil: *Colonização e Escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1996 p. 362

⁴⁰ Cf. RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800 – 1850)*. Campinas: Editora UNICAMP, 2000. p.71-72.

ingressar em Coimbra se depara com uma realidade muito distinta daquela vivenciada no Brasil. A ebulição de novas ideias fazia parte do cotidiano daqueles que chegavam àquela Universidade nos anos que sucederam a reforma pombalina.

Quanto às mudanças perpetradas pela reforma na Universidade as quais atingem Coutinho, destaca Siqueira:

Mergulhava numa atmosfera efervescente de novas ideias que se impunham triunfantes, em contraste com aquelas tradicionais que iam sendo proscritas. Penetrava numa área tempestuosa, que contrastava com a pacífica ordem social e política consagrada que deixava do outro lado do Atlântico⁴¹

Sônia Siqueira bem aponta como as “luzes” estiveram presentes na mentalidade do último Inquisidor⁴², e como Guilherme Pereira das Neves ressalta: “(...) em uma série de aspectos, seu autor (Azeredo Coutinho) afasta-se, sem dúvida, de algumas características do pensamento ilustrado dominante.”⁴³ Assim, Coutinho não é só um ilustrado, porém antes de tudo era membro de um grupo muito restrito que buscava por meio da razão renovar o império português para restabelecer a antiga grandeza perdida.

É dessa forma que Coutinho comporá a chamada geração de 1790, grupo de luso-brasileiros que estudaram em Coimbra e construíram uma interpretação muito própria das “luzes”. E é por conta dessa peculiaridade que a investigação dos escritos e, conseqüentemente, do pensamento desse autor a respeito do comércio de escravos é muito elucidativo para a compreensão do impacto do Iluminismo na mentalidade desses indivíduos. Cabe ainda destacar, saber-se que as opiniões desse intelectual não são unânimes e, portanto, devem ser analisadas no contexto característico em que foram desenvolvidas.

E partindo dessa constatação observa-se que no escrito de *Análise* tem-se um Azeredo Coutinho defensor da sua concepção de mundo. Essa até admitiria o encerramento da escravidão, desde que fosse realizada por vontade dos poderes constituídos. Demonstrando, dessa forma, talvez aquilo que mais incomodava o clérigo: ver um processo de abolição da

⁴¹SIQUEIRA, Sônia. A escravidão negra no pensamento do bispo Azeredo Coutinho: “Contribuição ao estudo do último inquisidor geral”. *Revista de História*, São Paulo, Nº 56 (4º-1963), 349-365. p.350. Disponível em: <http://revhistoria.usp.br/index.php/en/issues/170-rh-56>. p.354

⁴²Ibidem. p.349-365.

⁴³NEVES, Guilherme Pereira das. “Pálidas e oblíquas luzes: J.J. da C. Azeredo Coutinho e a *Análise sobre a justiça do comércio do resgate de escravos*.” p. 364.

escravidão ou mesmo do tráfico como algo resultante da vontade de uma multidão que protestava nas praças públicas.⁴⁴

Como Coutinho não enxergava a manutenção do Império Português sem o tráfico ele busca embasar sua defesa do infame comércio através das alegações utilizadas pelos contrários a essa atividade e recorre a desconstrução da argumentação dos seguidores da chamada “seita filosófica” - em especial, os ingleses que defendiam a extinção do tráfico. Perscrutando a alegoria do “viajante curioso”, um suposto estrangeiro que em viagem pelo continente africano teria testemunhado as maiores atrocidades cometida pelos comerciantes de escravos, Coutinho aponta os exageros e incoerências existentes na tal alegoria. E ainda complementa: “*aqueles que gritam contra o comércio do resgate de escravos na Costa da África não fazem pelo amor da humanidade ou pela compaixão, como eles dizem, daqueles miseráveis, mas sim para debaixo desse pretexto sublevaram os Povos para os seus fins.*”⁴⁵

A defesa central é da soberania portuguesa, essa que deveria ser preservada, e para evitar que os escravos obtivessem a noção do potencial do qual eram detentores e assim impedir a ocorrência de episódios que pudessem resultar em um segundo São Domingos, Coutinho alertava quanto a necessidade de convencer os senhores a tratar bem os seus escravos, de modo a barrar os avanços das ideias antiescravistas entre eles. Esse constitui o objetivo principal do documento revelar o quanto os ideais de filantropia propagados por ingleses e franceses podem ser perigosos.

Os novos filósofos, que se dizem os defensores da humanidade oprimida, que de males não tem eles feito sofrer a humanidade? A revolução da França e a carnagem da ilha de São Domingos, não bastam ainda para desmascarar estes hipócritas da humanidade?⁴⁶

Enquanto isso o texto *Concordância das leis de Portugal*, acaba reafirmando muitos dos itens abordados anteriormente na *Análise*, mas tem como questão central explicar porque ao cristão cabe tolerar a escravidão do africano e não a do indígena. E argumenta:

⁴⁴ NEVES, Guilherme Pereira das. “Pálidas e oblíquas luzes: J.J. da C. Azeredo Coutinho e a *Análise sobre a justiça do comércio do resgate de escravos.*” p.362

⁴⁵COUTINHO, J.J da C. de A.*Análise do comércio do resgate dos escravos da costa da África.* Lisboa, 1808.p.40-45.

⁴⁶Ibid. p.9

Os portugueses que primeiro descobriram a Costa da Guiné já acharam muitas nações com algum gênero de governo, obediência e subordinação, comércio e agricultura, entre as quais também se achava introduzida a escravidão, ou dos vencidos na guerra ou dos réus de certos crimes capitais.⁴⁷

A partir desse trecho pode-se perceber que um dos fatores justificadores para os africanos poderem ser escravos na América é o fato deles já conhecerem a escravidão enquanto instituição e, retorna a ideia, já abordada na *Análise*, que seria a transferência pra a América algo benéfico porque eram esses – os escravizados – aqueles vencidos em guerra ou culpados por crimes.

Enquanto isso, com relação aos indígenas do Brasil dizia Coutinho:

Os portugueses que primeiro descobriram as terras do Brasil não acharam nações propriamente, acharam sim alguns bandos de homens selvagens, sem algum gênero de governo, nem de subordinação; eram algumas famílias errantes e dispersas que viviam em pobres choupanas, muito ainda no primeiro estado da natureza (...) Aqueles bandos de selvagens errantes apenas usavam da caça e da pesca e de alguns frutos silvestres: eles se faziam a guerra como as feras para ou afugentarem os seus inimigos, ou os devorarem. Eles ainda não conheciam a escravidão.⁴⁸

Deve-se atentar que para o autor, as populações indígenas, as quais habitavam o Brasil, eram merecedoras de uma certa piedade por serem selvagens e desconhecem a escravidão, assim podiam ser absolvidas de vivenciá-la. Azeredo Coutinho recorre a Bartolomeu de Las Casas, o famoso frade dominicano que defendeu os direitos indígenas ainda no início do século XVI para sugerir o quanto injustos eram àqueles “sectários da Seita Filosófica”.

Os sectários da Seita Filosófica ainda que dizem, que Las Casas foi um homem inconsequente, pois que ao mesmo tempo em que insistia pela liberdade dos índios da América trabalhava por fazer reviver o odioso comércio da venda dos escravos d’ África (...) tão contrário aos sentimentos da humanidade como aos princípios da religião⁴⁹

⁴⁷COUTINHO, J.J da C. de A.*Concordânciadadas leis de Portugal, e das bulas pontificias, das quais umas permitem a escravidão dos pretos d’ África, e outras proibem a escravidão dos índios do Brasil. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1988 (1ª ed.: 1808). p.8*

⁴⁸ Ibid. p.9-10

⁴⁹ Ibid. p.12. Nesse documento ainda há outra citação em que Coutinho exalta o sentimento de humanidade, o qual guiava Las Casas. p.17

Porém, através do discurso propagado por Coutinho torna-se evidente que aquilo que realmente não autorizava a escravidão do indígena era a pouca habilidade desses indivíduos para agricultura associada ao fato de serem indômitas características, as quais, desqualificavam a mão-de-obra indígena como apropriada para ser o braço trabalhador nas Américas. Assim menciona o religioso:

Sendo, pois o índio pouco hábil para a agricultura, que era o fim da escravidão, e indomável pelo meio da força, pois que enquanto ali houvesse uma selva, uma brenha e um asilo para o selvagem, seria mais fácil destruí-los, do que sujeita-los de repente a um trabalho para eles⁵⁰

Em contrapartida, o “preto da África apresentou os atributos da força, e das qualidades necessárias para cultivador das terras da zona tórrida” pois já eram “acostumados aos trabalhos da agricultura debaixo de um sol ardente”⁵¹ Ideia muito difundida como a principal razão da substituição da escravidão indígena pela africana.

Aqui também cabe destacar que os documentos avaliados foram escritos em período anterior ao artigo X do Tratado de Aliança e Amizade, todavia já demonstram o quanto o último inquisidor mor estava inserido nas principais questões políticas e religiosa de sua época. A ponto de até poder antever o quanto Portugal viria a ser alvo de ampla investida para ter o tráfico de africanos suprimido. Fato que não foi uma proeza, haja vista o comprometimento econômico desse reino com o comércio negreiro.

Não estava Azeredo Coutinho solitário na sua contrariedade a extinção do tráfico de africanos, mas sem sombra de dúvidas foi uma das vozes mais ativas no período, seus textos manifestavam opiniões, as quais já eram reconhecidamente polêmicas por seus coevos. O autor, como um homem de seu tempo não aceitava que os ventos que vinham da Europa soprando os pensamentos contrários a teoria que ele tanto defendia de “salvação das almas pagãs através da cristandade” iriam, paulatinamente, ecoar em terras brasileiras e assim a sua teoria seria substituída por outra, aquela propagada pelos “novos filósofos” e que seriam postas em prática pelos políticos ingleses. Essa nova teoria era aquela da:“(…) *injustiça e da má política do comércio dos escravos, e da grandes desvantagens que nasce da necessidade*

⁵⁰COUTINHO, J.J da C. de A.*Concordânciad as leis de Portugal, e das bulas pontifícias, das quais umas permitem a escravidão dos pretos d' África, e outras proibem a escravidão dos índios do Brasil.* Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1988 (1ª ed.: 1808).p. 10-11

⁵¹ Ibid. p.11-12.

de introduzir e de renovar continuamente uma população insociável e artificial para assegurar o trabalho e a indústria do Brasil.”⁵²

Outro influente indivíduo que se manifestou com relação ao tráfico de escravos, mas especificamente, a substituição da mão-de-obra africana pela do imigrante foi Antônio Rodrigues Veloso de Oliveira⁵³ em documento intitulado: *Memória sobre o melhoramento da província de São Paulo*⁵⁴ em parte específica acerca da *povoação* diz que seria viável a Sua Alteza Real estabelecer um determinado fundo Real para se pagar passagens e assegurara o estabelecimento de imigrantes que fossem “lavradores, artistas e homens de préstimos” que vindo de todos os países da Europa ou da Índia, Málaca e China por essas terras desejassem se estabelecer, pois essa medida ampliaria as forças físicas e morais no Brasil.

Essa proposta, na interpretação do autor, seria de extrema relevância, pois a mão-de-obra dos escravos “selvagens africanos” acabam sendo mais custosos tendo em vista o pouco tempo que se pode usufruir desse tipo de trabalho “de oito a dez anos (segundo os cálculos bem refletidos dos melhores economistas)”. Além de serem, de forma geral, mal realizadas as atividades a eles impostas porque só se concretizam por meio da coerção. Mas em nenhum momento nesse documento são defendidos os ideários dos filantropos ingleses.

Opiniões essas que, para a tristeza de Azeredo Coutinho, vão se fortalecendo. E nesse contexto em 1815, quando ocorre o Congresso de Viena, de fato fica determinada uma real limitação ao comércio português de escravos, pois nesse ano, mais especificamente, no dia 22 de fevereiro Portugal e seus súditos ficam proibidos de comprar e traficar escravos em região ao Norte da linha do equador.

As intenções do tratado de 1815 não se limitam a cessar o tráfico na região mencionada, pois é também objetivo da convenção solucionar as querelas ocorridas por conta de uma má interpretação por parte dos ingleses da artigo X, cabe se realizar uma melhor explicação do teor dessas contendas. Por uma errônea interpretação do que ficou acordado pelo artigo mencionado do tratado de Aliança e de Amizade a Royal Navy apreendeu cerca de dezessete navios entre os anos de 1811 e 1812, todos acusados de desrespeitar o estipulado pela cláusula.

⁵² Artigo X do tratado de Aliança e Amizade de 19 de fevereiro de 1810. VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987. p. 295.

⁵³ O autor possuía formação em Direito pela Universidade de Coimbra, ocupou importantes cargos políticos chegando a ser deputado à Constituinte Brasileira.

⁵⁴ OLIVEIRA, A. R. V. de. *Memória sobre os melhoramentos da província de São Paulo, aplicável em grande parte a todas as outras províncias*. Typographia Nacional, Rio de Janeiro, 1822.

Essas capturas irregulares logo mobilizarem os comerciantes da Bahia, pois 12 dos 17 vasos capturados eram de propriedade de negociantes dessa praça. As apreensões e suas consequências foram noticiadas na Gazeta baiana a *Idade d'Ouro do Brasil*, como a informação no número 42 desse periódico:

Jacob Leandro da Silva que saíra deste porto para a Costa da Mina, de piloto no bergantim *Lindeza* de José Cardoso Marques, foi tomado no porto de Oaim, e juntamente o brigue *Prazeres*, e a sumaca *Flor do Porto*. A tomada foi feita por uma fragata inglesa, cujo comandante se denominava Frederico Paulo Irbi, que conduziu as ditas embarcações para Serra Leoa, onde foram julgadas boas presas, em virtude do tratado, que mostraram ao tal Jacob, perguntando-lhe se tinha alguma coisa a dizer. Depois disto ele Jacob comprou a mesma embarcação por 400 pesos duros; e chegando aqui apresentou-se na sala de Palácio, dando entrada como Mestre, e Dono; e apresentou o artigo do tratado a respeito da negociação de escravos.⁵⁵

Como Maria Beatriz Nizza da Silva e Pierre Verger destacaram a posição editorial da Gazeta nitidamente era antibritânica e constantemente eram vinculadas matérias relacionadas ao descrédito dos ideais filantrópicos tão defendidos pelos ingleses. O clima de tensão se ampliou ao ponto de serem registrados incidentes em que tripulações de navios britânicos foram hostilizadas ao desembarcarem em Salvador.⁵⁶

Então era função da convenção acordar uma decisão para as capturas ilegais assim ficou decidido que a coroa britânica pagaria 300.000 libras para satisfazer as reclamações realizadas pelos proprietários de navios portugueses apresados pelos cruzadores britânicos. Em troca da assinatura do Tratado de abolição do Tráfico de Escravos em todos os lugares da Costa da África ao norte do Equador a Inglaterra abdicava de receber o que faltava das 600.000 libras esterlinas devidas por Portugal por conta de um empréstimo contraído em 1809, cerca da metade ainda restava ser pago. E ainda ficou determinado por esse tratado o compromisso de D. João VI em abolir o tráfico, de forma gradual, de seus domínios ao sul da linha do Equador.

Mas esse tratado trouxe enormes insatisfações por parte dos negociantes da Bahia, os quais, historicamente, possuíam fortes ligações comerciais com a região africana em que o tráfico passava a ser extinto. Alguns historiadores apontam que a região da Costa da Mina era

⁵⁵ Gazeta Idade d'Ouro 1812, nº. 42. In. SILVA, Maria Beatriz Nizza da. A primeira gazeta da Bahia: Idade d'Ouro do Brasil. São Paulo: Cultrix, 1978. p.71

⁵⁶ VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987.p. 303-304.

uma área em que baianos e africanos tradicionalmente comerciavam, pois os chefes locais muito apreciavam o tabaco doce produzido na Bahia, o qual era usado pelos traficantes dessa praça como moeda de troca por escravos.⁵⁷

Com tal determinação aumenta-se a irritabilidade dos baianos contra os ingleses a ponto de ser enviado ao Foreign Office pelo Cônsul Britânico na Bahia, A. Cunnigham, um relatório descrevendo a situação de tensão constante vivenciada pelos ingleses quando aportavam naquelas terras. O Cônsul também identificava que o enorme esforço empreendido pelo rei inglês visando a extinção da desumana atividade parecia que em pouco, ou mesmo em nada tinha afetado a importação de escravos para aquela cidade, visto que “o tráfico de escravos era praticado ainda de uma maneira considerável”. Porém, a informação mais importante contida no documento era uma “extrema má vontade persistente nos espíritos contra os ingleses”.

Em episódio narrado pelo relatório, Cunnigham descreve o intenso clima de animosidade intensificado em 22 de março de 1815:

(...) um grande número de marujos portugueses reuniu-se na margem da água na cidade baixa e atacaram os navios britânicos em terra, com grandes facas e grandes bastões, declarando que iam matar alguns antes que a noite passasse; e isto teve lugar sem a mínima provocação, pois conheço bem o caráter de nossos marujos quando estão em terra. Tomei um cuidado particular em verificar os fatos antes de me aventurar em formular uma queixa Junto a Sua Excelência O Governador Conde do Arcos, *o que fiz quando foi descoberto um cadáver de um jovem inglês, morto vítima da raiva e da violência daquela multidão vingativa*. Muitos outros se salvaram saltando para a água, e muitos entre os que puderam refugiar-se a bordo de seus vasos ficaram indisponíveis durante muito tempo, em razão das contusões e das feridas que lhes infligiram.⁵⁸

De fato, a situação do tráfico, após o tratado de 1815, pouco se alterou, pois as tensões entre as pessoas diretamente relacionada ao comércio de africanos residentes na Bahia, a qual já era tensa desde 1810, pareceu que se resolveria com o pagamento das indenizações, mas só pioraram com a determinação de extinção do comércio acima da linha do Equador. E a área

⁵⁷VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987.p. 28-29. RIBEIRO, Alexandre Vieira. “Conexões mercantis do rei de Onim em meados do século XIX”. In. RIBEIRO, Alexandre Vieira e GEBARA, Alessander L de Almeida. *Estudos africanos múltiplas abordagens*. Niterói: Editora UFF, 2013. p. 416-417. Sobre a região intitulada Costa da Mina, ver Anexo 1.

⁵⁸ VERGER, op. cit., p. 306-307

conhecida como Costa da Mina continuou a ser uma das principais fontes de escravos traficados.

Assim, em Londres em 1817, foi assinada uma convenção adicional ao tratado de 1815.⁵⁹ Essa tinha como intento minimizar os constantes subterfúgios utilizados pelos traficantes, instrumentalizando mecanismos que pudessem comprovar a prática do comércio ilegal de africanos, pois o que ficava determinando com essa convenção eram os detalhes da aplicação do tratado celebrado anteriormente. Atribuindo uma atenção especial a parte de tráfico português de escravos que permanecia legal:

(...) feito em barcos lusos entre portos dentro dos domínios da coroa portuguesa ao sul do Equador e território português no litoral africano, ao sul da linha, especificamente entre o cabo Delgado e a Baía de Lourenço Marques no litoral oriental e as áreas compreendidas entre 5° 12' e 8° S (Molembo e Cabinda) e 8° a 18° S, na costa ocidental.⁶⁰

Ficaram estabelecidos por conta dessa convenção: o direito de visita recíproca dos navios mercantes das duas nações; a possibilidade de captura de embarcações desde que encontradas com escravos a bordo ao norte do Equador, ou aquelas que já estando ao Sul, mas que tivessem tido sua perseguição iniciada ao norte.

Além de ter sido estipulado a criação de comissões mistas, as quais deveriam existir em ambos os lados do Atlântico, uma em território britânico na África Ocidental (Serra Leoa), a outra em Londres e ainda uma no Brasil (Rio de Janeiro). Foram nomeados para compor essas comissões um comissário juiz britânico e outro português e comissários árbitro, também um de cada nacionalidade, os quais em caso de discordância entre os juízes eram acionados. Ainda havia a nomeação de um secretário ou um escrivão.⁶¹

O estabelecimento dessas comissões e os seus impactos na abolição do tráfico serão estudadas mais detalhadamente no próximo capítulo, por ora cabe ressaltar a importância dessas comissões e salientar a pouca atenção destinada a elas pela historiografia.

De fato, os chamados tratados anglo-portugueses, representaram o início de uma tentativa em restringir a infame atividade do comércio transatlântico de escravos, buscou-se aqui enfatizar a impossibilidade de analisar o processo de extinção do tráfico sem legar a

⁵⁹ A convenção adicional de 1817 compunha-se de doze artigos e três atos anexos.

⁶⁰BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, São Paulo: Edusp, 1976. p.31

⁶¹Idem. "The mixed commissions for the suppression of the transatlantic slave trade in the nineteenth century", *Journal of African History*, VII (1966) p.80.

devida atenção as condicionantes históricas iniciadas no contexto anterior a independência do Brasil.

1.3 O Brasil faz-se independente: alterações e permanências no tráfico negreiro

A independência do Brasil tornou evidente o quanto o comércio de almas era uma questão central para a autonomia política brasileira. E assim, ficava explícito o complexo jogo político interno desenvolvido acerca do tema.

No início da década de 1820 a quantidade de africanos escravizados que desembarcavam, em média, anualmente, no Brasil excedia a 50 mil. Esse alarmante número colocava-o em destaque, pois para a manutenção do tráfico em níveis tão elevados era necessário um sistema escravista muito bem estruturado com uma fonte fornecedora que pudesse atender a enorme necessidade de mão-de-obra dessa parte das Américas.

Por isso, se dependia tanto do outro lado do Atlântico, essa parte do sistema não decepcionava, haja vista, o fato de entre as décadas de 1810 e 1820 terem sido embarcados em navios de traficantes luso-brasileiros, rumo à América mais de um milhão de africanos.⁶²

Essas constatações só evidenciam o quanto as medidas adotadas para suprimir o comércio de africanos para o Brasil não conseguiram obter seus intentos. Porém, a independência ofereceria a oportunidade tão almejada pela Grã-Bretanha de firmar um acordo que estabelecesse uma data para o encerramento da participação do Brasil no tráfico de escravos.

Em uma correspondência remetida pelo ministro do Exterior Inglês Canning ao Duque de Wellington, o primeiro afirmava: “De uma coisa os aliados podem estar perfeitamente seguros, é que nenhum estado do Novo Mundo poderá ser reconhecido pela Grã-Bretanha se não tiver franca e completamente abolido o comércio de escravos.”⁶³ E assim se fez.

De acordo com o tratado anglo-brasileiro de 1826 firmado a partir do interesse do Brasil obter o reconhecimento de sua independência, a qual ocorreu em 1825, diante da concordância do governo brasileiro em manter aquilo que havia sido estipulado,

⁶² DRESCHER, Seymour. *Abolição uma história da escravidão e do antiescravismo*; tradução Antonio Penalves Rocha. São Paulo: Editora Unesp, 2011.p.275-276

⁶³Canning a Wellington, 27 set., 1822, apud José Honório Rodrigues, *Independência: revolução e contra-revolução, v.5 – a política internacional*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1975, p.16-7 Citado por 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, p.99.

anteriormente, pelos tratados e acordos anglo-portugueses, ficava estabelecido o comprometimento do novo governo em abolir permanentemente o tráfico a partir de 1830.

Porém, até a aprovação, e mesmo posteriormente a ela muitos debates ocorreram, as distintas opiniões fizeram-se ouvidas. As vozes que antes, rechaçavam qualquer possibilidade de encerramento do tráfico foram substituídas, em sua maior parte, por outras que agora discursavam em prol de uma gradual abolição, mas essa sem data definida. O estabelecimento do ano de 1830 como marco para a cessão definitiva do comércio atlântico de africanos no Brasil não foi bem recebida pela maior parte da população.

Seymour Drescher muito bem aponta o quanto Portugal manteve-se firme a qualquer pressão britânica, que objetivasse impor uma data específica para o encerramento do tráfico, situação na qual o Brasil não pode resistir haja vista a necessidade de ter o reconhecimento de sua independência garantido.

Talvez a característica mais distintiva das políticas luso-brasileiras sobre a escravidão tenha sido a dependência de seus governos da “necessidade primordial de preservar o apoio britânico”. A oposição aberta ao tráfico de escravos teve de ocupar um segundo lugar em relação a essa consideração.⁶⁴

Isso somente demonstra como havia uma adequação dos interesses nacionais diante da pressão britânica. Nesse momento pode-se destacar o quanto os ideais humanistas tão propagandeados pelos britânicos começavam a sutilmente ressoar na população mais instruída que habitava o recém criado Império do Brasil.

O próprio José Bonifácio de Andrada e Silva, conhecido como o “patriarca da independência”, teve um projeto apresentado a constituinte de 1823 era formado por 32 artigos nesse projeto ficavam evidentes as intenções desse político que via a necessidade de ocorrer uma substituição planejada do trabalho escravo para o trabalho livre, já que o primeiro era apontado por ele como grande impeditivo para o desenvolvimento do Brasil.

É com essa afirmativa que José Bonifácio na sua Representação esclarece suas intenções:

Se o antigo despotismo foi insensível a tudo, assim lhe convinha ser por utilidade própria queria que fossemos um povo mesclado e heterogêneo, sem nacionalidade, e sem irmandade para melhor nos escravizar. Graças aos céus e a nossa posição geográfica, já somos um povo livre e independente. Mas como poderá haver uma constituição liberal e duradoura por um país

⁶⁴RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p.289.

continuamente habitado por uma multidão imensa de escravos brutais e inimigos?⁶⁵

Pode-se perceber por esse extrato que o autor atribuía aos déspotas, ou seja, aos tiranos monarcas portugueses a intencionalidade de constituir no Brasil uma população extremamente miscigenada, a qual por conta disso não se reconhecia como um grupo e não era capaz de se unir para constituir uma nação. Bonifácio ainda apontava que a forma de remediar esse problema deveria ser diminuindo o elemento mais prejudicial - o negro.

O modo de erradicar o problema que só impedia o desenvolvimento de um sentimento nacional no país recém-independente era a ocorrência de uma abolição gradual do tráfico e posteriormente da escravidão. Somente dessa forma poderia se criar no Brasil uma nação homogênea e assim, com uma população livre, respeitável e feliz.⁶⁶

Destaca-se, também no texto de Bonifácio a crítica ferrenha àqueles que se utilizam do pretexto de ser um ato de caridade trazer escravos da África porque dessa forma poderiam ter acesso a luz proporcionada pelo Evangelho. Para o político são esses propagadores da escravidão “homens perversos e insensatos”, pois criam falácias para justificar suas ambições.

Bonifácio identificará o “comércio de carne humana” como um fator prejudicial para que se firme a independência nacional, pois para ele: “a riqueza só reina onde impera a liberdade e a justiça, e não onde mora o cativo e a corrupção”⁶⁷.

Jaime Rodrigues menciona a existência de alguns projetos de transformação das relações escravistas na primeira metade do século XIX. Basicamente, o autor identificou essas propostas e as dividiu em três grupos distintos: Aquelas que visavam manter o tráfico e a escravidão, aquelas que pretendiam acabar com o tráfico e manter a escravidão e ainda o terceiro grupo que objetivava extinguir o tráfico e criar projetos de abolição gradual da escravidão.⁶⁸

Representante do restrito grupo, o qual após a independência propusera o fim do tráfico de modo gradual, José Bonifácio esperava que a mão-de-obra negra pudesse ser substituída pela dos imigrantes brancos. Compartilhando do mesmo pensamento anteriormente defendido por Antônio Rodrigues Veloso de Oliveira.

⁶⁵SILVA, José Bonifácio de Andrada e. *Representação à Assembleia geral constituinte e legislativa do Império do Brasil sobre a escravatura*. p.7.

⁶⁶ *Ibid.* p.8-9.

⁶⁷ *Ibid.* p.38.

⁶⁸RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800 – 1850)*. Campinas: Editora UNICAMP, 2000. p. 69-92.

Outro indivíduo que manifestou as suas impressões sobre o contexto de imposições inglesas acerca do fim do tráfico foi o memorialista Domingos Alves Branco Muniz Barreto, quem em sua “Memória sobre a abolição do comércio da escravatura”⁶⁹ defende a licitude porque é uma atividade que além de inserir os gentios no centro do Cristianismo também minimizava a enorme mortandade sofrida pelos grupos étnicos africanos, geralmente oriundas do extermínio dos presos de guerras intertribais. Assim, a licitude do comércio da escravatura para o autor estava, como ele demonstrou, nas tradições africanas.

A intenção desse memorialista era descredenciar as argumentações dos ingleses chamados por ele de “fingidos amigos da humanidade”, já que entendia que a postura da Grã-Bretanha era motivada pelo “mais fatal despotismo de ciúme, de intriga e de orgulho”. Barreto enxergava como real intencionalidade britânica nas imposições feitas visando a extinção comércio negreiro privar o Brasil da força de trabalho necessário para a expansão da principal atividade econômica do período: a agricultura. Então para esse memorialista toda a pressão britânica almejava converter o Brasil em universal miséria por ser o comércio da escravatura indispensável para o trabalho nas lavouras do Brasil.

Com a sua memória, a qual provavelmente foi escrita na década de 20, mas publicada em 1837, Muniz Barreto exaltava a necessidade do respeito à soberania nacional. Tema que será recorrente após 1826, pois parlamentares se manifestavam indignados com a previsão de extinção do tráfico em três anos. Ainda mais por conta do tratado ter sido firmado com cláusulas extremamente prejudiciais aos brasileiros. Dois artigos desse tratado, muito bem elucidam o quão danoso podia sê-lo para os interesses do Brasil:

Artigo 1º - Acabados três anos depois da troca das ratificações do presente tratado, não será lícito aos súbditos do Império do Brasil fazer o comércio de escravos na Costa d’África, debaixo de qualquer pretexto ou maneira que seja. E a continuação desse comércio, feito depois da dita época por qualquer pessoa súbdita de sua Majestade Imperial, será considerada e tratada de pirataria.

Artigo 2º - Sua Majestade o Imperador do Brasil e Sua Majestade o Rei do Reino Unido da Grã Bretanha e Inglaterra, julgando necessário declararem as obrigações pelas quais se acham ligados para regular o dito comércio até tempo se sua abolição final, concordam por isso mutuamente em adotarem e renovarem, tão eficazmente como se fossem inseridas palavra por palavra nesta convenção, todos os artigos e disposições dos tratados concluídos entre Sua Majestade Britânica e El rei de Portugal sobre esse assunto em 22 de

⁶⁹ BARRETO, Domingos Alves Branco Muniz. *Memória sobre a abolição do comércio da escravatura*. Rio de Janeiro, Typographia Imperial de F. P. Brito, 1837.

janeiro de 1815 e 28 de julho de 1817 sobre os vários artigos explicativos que lhe têm sido adicionados.⁷⁰

O tratado que foi assinado pelos Marquês de Inhambupe e de Santo Amaro, os quais eram os Ministros plenipotenciários nomeados por D. Pedro I e no mesmo dia, 13 de novembro de 1826, ratificado pelo próprio Imperador. Porém, parece ter faltado, por parte desses representantes do Império do Brasil, uma maior reflexão acerca da amplitude das consequências impostas por tal assinatura. Falha essa que esses plenipotenciários tentaram corrigir poucos dias depois quando em 27 de novembro de 1826 enviaram uma correspondência ao Ministro Inglês Robert Gordon informando as implicações negativas que podiam ser geradas por esse tratado.

Nessa correspondência os Marquês enfatizavam o quanto esse documento podia ser impopular para a própria imagem de D. Pedro por exatamente perpassar e a ideia dele ter sobreposto aos interesses nacionais os interesses de outra nação. Além disso, previam que no período de três anos estipulado para o encerramento do tráfico o volume deste seria muito maior exatamente para abastecer as lavouras de braços temendo o encerramento futuro e o pior, destacavam a possibilidade do comércio de almas ocorrer só que de forma ilegítima, por conta de um sistema de contrabando bem articulado.

De fato, nos anos subsequentes a ratificação do ajuste de 1826, houve uma ampliação na busca por africanos além do aumento no preço de escravos⁷¹. Na Câmara dos deputados a temática foi largamente discutida, como muito bem demonstraram alguns historiadores sempre a questão da autonomia nacional era posta em xeque por conta de se ter firmado um acordo que previa a abolição do tráfico sem haver uma preparação econômica do recém-criado Império. Alguns deputados entendiam que se havia tratados anteriores a independência era dever do Brasil como um Império livre mantê-los ou suspendê-los de acordo com seus interesses.

⁷⁰Cf. VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de todos os Santos nos séculos XVII ao XVIII*. p.314

⁷¹ Autores que identificaram o aumento no valor de escravos na década de 1820: Manolo Florentino e José Roberto Góes. *A paz das senzalas: Famílias escravas e tráfico atlântico -1790-1830*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997. Roquinaldo do Amaral “Brasil e Angola no tráfico ilegal de escravos, 1830-1860”. In: Selma Pantoja & José Flávio Sombra Saraiva (orgs.). *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 145-146.

Existiram projetos que almejavam dar uma vida mais longa ao tráfico conferindo a Câmara o controle sobre o comércio transatlântico,⁷² como foi o caso do Deputado José Clemente Pereira, deputado eleito pelo Rio de Janeiro, que em 19 de maio de 1826 descontente com as determinações do tratado anglo-brasileiro, criou um projeto que previa a extinção do tráfico no Brasil somente em 1841. Redigiu um texto que em muito se distinguia das determinações estipuladas pelo tratado, pois não considerava o africano oriundo do tráfico ilegal “livre”, mas sim “liberto”, não entendia que o tráfico ilegítimo era uma atividade passível de ser tipificada como pirataria. Clemente Pereira, com tal projeto almejava estender o prazo do tráfico legal, porém a comissão de Legislação e Justiça Civil composta por dois deputados um da Bahia e um outro do Rio de Janeiro, criou uma emenda que reduzia o extenso período de 14 anos para apenas 6 sob a alegação de ser o tráfico “impróprio de um povo livre e civilizado” e “contrário à boa razão e à justiça natural”.

Através desse fato, Tâmis Parron ressalta como podia se notar uma pluralidade de opiniões no Parlamento a respeito do tema, essa tornava-se mais nítida se fossem analisados os deputados representantes das províncias que mais importavam africanos.⁷³

Esse autor muito bem demonstrou como acontecia a *política da escravidão*, ou seja, toda estrutura criada em conjunto entre sociedade e Estado para dar continuidade a expansão do cativeiro negro num momento de ocorrência da expansão do antiescravismo internacional, em que eclodiam revoluções liberais e revoltas de escravos, enfim em um período extremamente propício para o recrudescimento da escravidão.

O Brasil encontrava-se na contramão da história e para Parron essa situação somente podia ser justificada por conta de uma relação entre escravidão e política que se diferenciava em muito das demais nações. O comércio de escravos foi identificado, no período das revoluções liberais, como característico do Antigo Regime e por isso deveria ser extinguido pelo liberalismo e pelas independências nacionais, mas “*no Brasil o fenômeno aconteceu às avessas*”, pois a inserção de africanos em território brasileiro era enxergada *não como uma estratégia colonial exercida de fora pela metrópole nem um ramo de comércio injustamente praticado pela velha aristocracia, mas antes uma ação exercida de dentro pelos brasileiros e*

⁷² Vale ressaltar que a Câmara teve suas atividades suspensas desde a outorga da constituição de 1824 até 1826, segundo Tâmis Parron esse interregno foi algo proposital, haja vista ter ocorrido nesse período a visita de uma comissão britânica a solos brasileiros com o intuito de alinhar o reconhecimento português da independência brasileira e o tratado antitráfico. Cf. PARRON. Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826-1865)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p.61.

⁷³ Ibid, p. 64.

*projetada com justiça para o futuro, para o desenvolvimento do Estado nacional. O que vinha do exterior era a convenção anglo-brasileira.*⁷⁴

Percebe-se que no momento em que se necessitou pensar o futuro do país, o qual a pouco tempo adquirira a independência, a função do africano no contexto do império do Brasil foi mantida a mesma do período anterior.

Chegado o dia 13 de março de 1830, data em que de acordo com o tratado de 1826 a importação de africanos para o Brasil tornou-se totalmente ilegal, a dúvida que pairou nas várias instancias da sociedade era se de fato dessa vez o tráfico cessaria? Os acontecimentos que sucederam essa data mostraram que o findar o comércio negreiro não dependeria apenas da promulgação de leis.⁷⁵

1.4 Da lei Feijó à lei Eusébio de Queiroz – O fim

A abdicação do D. Pedro I, a instauração da regência e a ascensão de um ministério liberal pareciam conferir o ambiente propício para o fim do comércio de carga humana, ainda mais após a assinatura da chamada lei Feijó de 7 de novembro de 1831. Segundo ela, ficavam livres todos os escravos vindos de fora do Império e, além disso, impunha pena aos importadores dos mesmos escravos, a punição deveria ser pelo crime de reduzir pessoas livres à escravidão.⁷⁶

Para Robert Conrad, os anos de 1831 a 1838 são denominados como o período do tráfico ilegal renovado, segundo esse autor deve-se destacar a rapidez em que se articulou um novo projeto de lei que resultou na confirmação da validade do tratado de 1826 caracterizando, assim, a força do liberalismo nos primeiros anos da regência.

⁷⁴ PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826-1865)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. p.75-76.

⁷⁵ Entre os anos de 1830 e 1831 o tráfico de escravos para o Brasil setentrional, em especial a faixa entre Pernambuco e o Amazonas recrudesciu significativamente, isso fez com que os britânicos, erroneamente, entendessem que essa atividade se encontrava, nessa região, em decadência e não faltou quem alegasse ser essa parte do Império melhor cumpridora das leis em comparação às outras. Entretanto, esse equívoco foi desfeito pela explicação de que o tráfico escravista acabou nessa região por conta da queda dos preços do algodão e consequentemente o empobrecimento dos fazendeiros ao ponto de poderem comprar negros importados ilegalmente, os quais eram cada vez mais caros. Cf. CONRAD, Robert. *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*. Editora Brasiliense, 1985. p.91

⁷⁶ Coleção de Leis do Império do Brasil - 1831, Página 182 Vol 1 pt I. Disponível em: http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html

A única oposição àquilo que ficou acertado pelo tratado de 1826 era a libertação de todos os escravos que adentraram irregularmente no Brasil após 13 de março de 1830. Felisberto Caldeira Brant, o marques de Barbacena, diplomata em Londres alegava que a possível libertação desses indivíduos, equivalendo a cerca de 40 ou 50 mil escravos, poderia ocasionar “desordens indescritíveis”. E o senador Bento Barbosa Pereira, de Pernambuco, acrescentou que a libertação causaria grandes danos “a tantos habitantes do Brasil que possuem esses escravos em boa fé.”⁷⁷

A aprovação do projeto no Senado e na Câmara dos deputados conferiu a promulgação da lei que foi posteriormente utilizada por muitos escravos para reivindicarem a liberdade, por conta de terem adentrado no país após a data estipulada pelo tratado de 1830.⁷⁸

Popularmente chamada de “lei para inglês ver”⁷⁹, a Lei Feijó e todo o seu caráter liberal apontava para um provável encerramento do tráfico, mas entre 1831 a 1837 coube a essa atividade readquirir uma força maior do que antes, pois se ampliou o volume de africanos traficados.⁸⁰

Todo o esforço do governo liberal não bastara para sanar o conservadorismo existente. Dessa forma, após seis anos de um gabinete liberal houve a substituição por outro conservador. Os primeiros, com medidas efetivamente contrárias ao tráfico, não lograram grandes resultados, com os segundos é que não se efetivou mesmo qualquer atitude que pudesse alterar a constância do comércio de gente.

Segundo Conrad, a manutenção do tráfico mesmo após incisivas atitudes legais que visavam aboli-lo pode ser compreendida a partir dos:

preços dos escravos nos mercados africano e brasileiro – termômetro monetário das condições de oferta e procura nos dois continentes. A diferença entre esses dois preços, que fornecia a força de motivação imediata

⁷⁷ Anais do Senado; 1831, I, p. 254-255, 365, 409-410. In. CONRAD, Robert. *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*. Editora Brasiliense, 1985. p. 92-93.

⁷⁸ Sobre as ações de liberdade movidas por escravos: CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade – Uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. GRINBERG, Keila. *Liberata - a lei da ambigüidade: as ações de liberdade da Corte de Apelação do Rio de Janeiro no século XIX*. Rio de Janeiro: RelumeDumará, 1994. MATTOS, Hebe Maria. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista - Brasil, séc. XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

⁷⁹ Conhecida historicamente como “lei para inglês ver”, atualmente tem sido reinterpretada e o entendimento de não terem sido tomadas medidas concretas para implementá-la é contestado, assim como as visões que minimizam a sua importância para a História. Ver: CUPELLO, Rafael. *O poder e a lei...* p.9-10.

⁸⁰ RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2005p.108.

por trás da emigração forçada de tantos milhares de africanos através do Atlântico⁸¹

De fato, quanto mais arriscado também mais rentável era o comércio de escravos e esse era o fator motivador para os traficantes se lançarem no mar e realizarem uma viagem que podia findar na apreensão de embarcações por cruzadores britânicos. Os comerciantes ilegais preferiam correr o risco, pois os lucros aferidos em muito podiam ultrapassar uma possível captura.

O comércio ilegal de escravos para o Brasil resistia às fortes investidas internacionais, não somente por ser altamente rentável para o Império, mas também porque movimentava receita a grupos que transcendiam as elites nacionais. E mesmo diante de uma legislação impondo a sua abolição, esse persistiu em vigorar. Os compromissos entre os Estados assegurados pelos acordos negligenciavam que para o cumprimento de uma determinação ocorrer não bastava que essa estivesse expressa por meio de documentos assinados por autoridades.

Ainda assim, a intensa influência dos traficantes, os quais compunham tanto a elite econômica quanto a política do Império, como bem observou Florentino, não deve ser minimizada quando se pensa na dificuldade de se abolir a atividade ilícita.⁸²

Certamente essa ligação explica a ocorrência de episódios que acabaram possibilitando ações encorajadoras do comércio ilegal. Como foi o caso de embarcações apreendidas por vasos brasileiros nitidamente praticando o tráfico de escravos e que acabaram liberadas. Destaca-se a captura da escuna *Angélica*, interceptada na altura de Ilha Grande em 1835 quando transportava mais de 300 “colonos”. Após ser apresentada à comissão mista sediada no Rio de Janeiro foi em seguida absolvida. O responsável por sua captura, Manoel Francisco da Costa Pereira, ainda foi punido.⁸³

Em suma, era com a conivência das próprias autoridades que o tráfico podia contar, a ponto dos políticos conservadores defenderem uma proposta de reabertura do tráfico, essa foi rejeitada e a importação de africanos, mesmo proibida continuou acontecendo sem grandes empecilhos.

⁸¹ CONRAD, Robert. *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*. Editora Brasiliense, 1985. p.97-98.

⁸² FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

⁸³ CONRAD, op.cit.p. 103

A tolerância das autoridades brasileiras combinada ao esforço dos traficantes representava um ajuste difícil de ser desfeito pela vigilância britânica, e assim, mesmo sendo ilegal o tráfico continuou a acontecer até o ano de 1850. Quando o cenário se modificou por completo.

O parlamento britânico intensificou a repressão ao tráfico atlântico de escravos, o intuito era obrigar o Brasil a cumprir os tratados e a lei que proibia a importação de africanos, o ministério conservador liderado por Eusébio de Queiroz aprovou em 4 de setembro de 1850, a lei que extinguiu de vez o tráfico de africanos para o Império. Com essa lei Queiroz assegurava aos escravos ingressos a partir de 1831 não fossem considerados ilegais, pois esse título recairia somente para aqueles que adentrassem no Brasil após 1850.

Outro elemento de extrema relevância para que fosse abolido o tráfico atlântico brasileiro foi o crescente medo gerado por conta do aumento significativo de escravos africanos, os quais adentraram no Império oriundos do tráfico ilegal. O “haitianismo”, o temor da ocorrência de ações coletivas de escravos e de uma eventual associação deles com negros e mulatos livres inspirados pelo sucesso dos revolucionários haitianos, parece ter atormentado, significativamente, a elite escravocrata do Império.

Por mais que a Lei Eusébio de Queiroz fosse alvo das mais ferrenhas críticas, o número de pessoas favoráveis à extinção do comércio de almas no Brasil crescia. Assim a conjugação de uma inaudita pressão britânica e de um pensamento abolicionista que lentamente se difundia na elite brasileira, muito derivado do temor do espectro da Revolução de Saint – Domingue, são os mais apropriados fatores para explicar a ocorrência da extinção do tráfico no Brasil.

No capítulo que se segue objetiva-se ponderar como o acordo antitráfico de 1815 foi posto em prática, ou seja, como ele impactou na manutenção do tráfico e de que forma a elite econômica construiu mecanismos para burlá-los. Para isso se analisará as especificidades de um caso de captura de navio negreiro, as implicações do apresamento, o julgamento pela comissão mista e o desfecho do processo.

2. O caso da escuna *Emília*: apreensão, subterfúgios e julgamento

Como visto anteriormente, em 1821 o tráfico acima da linha do Equador praticado por súditos do rei de Portugal era ilegal, porém o comércio se mantinha. Assim, embarcações saídas, em especial, da Bahia, continuavam a buscar escravos nas regiões situadas na costa do Golfo do Benin⁸⁴. Dos portos pertencentes a esse golfo, Onim, também chamado de Lagos, era um dos mais movimentados. A história que será exposta é exatamente um exemplo de como esse tráfico se conservava vigoroso, mesmo contando com uma ferrenha oposição britânica.

Antes de se iniciar a apresentação do caso analisado, deve-se realizar algumas ressalvas. A opção por se perscrutar o episódio ocorreu por conta de se almejar, a partir do aprofundamento dele, demonstrar como as imposições ao infame comércio já existiam antes da lei de 1831, a qual é popularmente conhecida como “lei para inglês ver”, e assim, ponderar acerca do questionamento de ser a mencionada lei a “primeira a instituir o fim do tráfico no Brasil”, pois se entende que, parte desse comércio, encontrava-se extinta em período anterior, ou seja, pelo menos desde 1817, quando ocorreu a assinatura do Ato Adicional ao tratado bilateral entre Portugal e Inglaterra, de 1815.

Investigar os meandros dessa apreensão, os subterfúgios usados pelo capitão da *Emília*, a tripulação, o julgamento e o desfecho do caso é o objetivo central desse capítulo, por se acreditar ser esse episódio de considerável relevância, porque adita escuna constitui-se na única embarcação julgada e condenada pela comissão mista sediada no Rio de Janeiro antes da Independência do Brasil.

Além disso, trata-se de um caso atípico, não somente por ter sido a escuna apreendida e julgada por uma Comissão Internacional, mas sim por serem os africanos traficados por esse navio negreiros primeiros a chegarem no Brasil e se inserirem no estatuto legal de africanos livres. Por isso, acredita-se que o entendimento de detalhes desse caso pode ser uma forma de lançar luzes ao passado e entender como na prática acontecia aquilo que havia sido estipulado por determinações legais.

O conhecimento acerca do caso pode ser melhor explicado, caso seja analisado à luz da teoria proposta por E.P Thompson, no livro *Senhores e Caçadores: a origem da lei negra*⁸⁵. Nesta obra, o autor discorda das interpretações que entendem o direito como uma instância

⁸⁴ A base de dados *Slave Trade* considera a região da Baía do Benim aquela formada pelos portos: Benin, Costa da Mina, Badagri, Ifé, Widá, Lagos (Onim), Oerê, Porto Novo.

⁸⁵ THOMPSON, E. P. *Senhores e Caçadores: a origem da lei negra*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, p.19

essencialmente de reprodução dos valores e objetivos da classe dominante e mostra como este pode se configurar num campo de luta de classe. Assim, busca-se perceber como ao mesmo tempo em que se legislava para limitar o infame comércio eram constituídas estratégias para burlar as leis.

Considera-se ser essa visão bastante apropriada para explicar como os tratados e leis impostos acabavam não se fazendo cumprir. E, como visto anteriormente, tal fato ocorria por uma tendência das autoridades no Brasil em “fecharem os olhos” para as irregularidades do tráfico, mas não passavam despercebidas pelos britânicos, os quais implementavam mecanismo como, os atos adicionais e outros, objetivando coibir a prática do comércio ilegal de escravos. E essas medidas exigiam, por sua vez, dos comerciantes e de parte considerável da sociedade envolvida com o comércio negreiro, a criação de novas táticas que lhes assegurassem a manutenção da atividade desenvolvida. Evidencia-se ser esse campo – o do direito - extremamente tensionado.

O contato com mais informações sobre a apreensão aqui proposta tornou-se possível, principalmente, a partir da análise de um conjunto documental composto por: processo de apreensão armazenado no Arquivo Histórico do Itamaraty; Registro de emancipação dos africanos livres, disponível no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, acompanhado de uma síntese do processo de captura, corroborada ainda pela listagem daqueles africanos sobreviventes da travessia atlântica; compilação no Arquivo Nacional do documento estabelecendo o emprego de alguns africanos na iluminação pública da cidade, sendo a partir dessa fonte identificada a concessão de 40 africanos chegados a bordo do *Emília*; e exame das informações apreendidas nos documentos mencionados corroboradas pelos dados extraídos da base *The Transatlantic Slave Trade*.

Desse modo, os elementos obtidos a partir da leitura crítica de tais fontes foram perscrutados à luz de uma bibliografia específica, muito elucidativa e imprescindível para a realização da pesquisa. A confrontação das informações conseguidas a partir da leitura dos documentos com aquilo já produzido por outros pesquisadores gerou um aprofundamento no conhecimento acerca do caso, que será exposto a seguir.

No décimo quarto dia do mês de fevereiro de 1821, um sábado, ocorreu a captura da embarcação negreira denominada *Emília*, tratava-se de uma escuna que navegava sob bandeira portuguesa e foi apreendida nas proximidades da latitude 3° 50' Norte e Longitude

3° 30' Leste.⁸⁶ Localização que a configurava como uma possível partícipe do comércio ilegal de escravos, haja vista estar em águas próximas a conhecidos portos onde a busca por escravos era proibida de ser realizada pelos súditos do rei de Portugal. (Ver: Anexo 3)

O vaso negreiro era de propriedade de Manoel Francisco Moreira, influente traficante da praça de Salvador e obteve autorização comprovada por um passaporte no dia 22 de setembro de 1820 para se deslocar até as localidades de Molembo e Cabinda e adquirir 316 escravos.⁸⁷

A apreensão foi feita pelo Capitão William Finlaison e a pela tripulação, comandada por ele, da fragata inglesa denominada *Morgiana*. Estes encontraram a bordo da escuna 396⁸⁸ escravos que tinham como destino a Bahia. Os cativos estavam amontoados nos porões insalubres sob o convés da embarcação, provavelmente nus e certamente possuíam uma fisionomia expressando o temor do porvir. As dificuldades dentro da embarcação foram mencionadas por Finlaison quando depôs no tribunal da comissão mista:

E declaro mais que a dita embarcação me pareceu em bom estado para navegar parecendo meio duvidoso que os mantimentos durassem para manter tanta gente, não me pareceu ser suficiente a água. Os escravos estavam bem de saúde com a exceção de três, que muito pareceu adoentados, somente uma pipa de água usada uma de cento e dez canas das que estavam vazias quando nós tomamos passos, e pela quantidade de frutas maduras a grande porção de ave doméstica é impossível que exceda por três ou quatro dias no mar.⁸⁹

Segundo esse fragmento atentando para as impressões obtidas pelo capitão quando realizada a inspeção, pode-se notar que ele avaliou alguns problemas como apesar, da grande quantidade de aves, era questionável que os víveres e a água pudessem manter a todos durante o tempo necessário para a travessia atlântica.

⁸⁶ As informações acerca da apreensão da escuna Emília foram obtidas a partir da leitura do Vol. 3 do Códice nº 184 – Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação – ANRJ. Maços 1, 1A e 1B das Coleções Especiais do AHI. E de parte da bibliografia que de alguma forma abordou o caso. Ver Anexo3 com a localização aproximada da captura.

⁸⁷ AHI lata 13, maço 1A.

⁸⁸ O número exato de escravos transportados pela escuna deve ser comentado. Pierre Verger disse que eram 397, Mamigonian e Hawthorne indicam serem 392, mas na documentação do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e do Arquivo Histórico do Itamaraty são mencionados a quantidade que a presente pesquisa utiliza, ou seja, os 396. Acredita-se que a divergência numérica no caso de Verger, ocorra pelo fato de um escravo ter sido adquirido a parte na costa africana e no caso de Mamigonian e Hawthorne porque 4 escravos teriam falecido na viagem antes da captura.

⁸⁹ ANRJ Códice 184, vol 3.

Através dessa vistoria, realizada pelo próprio, capitão auxiliado por parte da equipagem, houve a constatação de falta de espaço e, com isso, Finlaison alegou que os cativos transportados pelo *Emília* estavam “esmagados”. Considerando ser “uma questão de humanidade”, o capitão da fragata resolveu transferir 180 escravos para bordo da sua embarcação. Em seguida, iniciou a viagem rumo à Free Town, capital de Serra Leoa e reduto do antiescravismo britânico, onde pretendia entregar a escuna e seu capitão para a Comissão Mista ali sediada, com o intento de dar início aos trâmites do julgamento. Porém, antes resolveu parar em Cape Cost, fortaleza britânica situada, atualmente, em Gana, local onde desembarcaram 18 escravos, 16 homens e 2 mulheres por se encontrarem adoentados, sofrendo de disenteria.⁹⁰ Informação contida em documento intitulado: *Termo de desembarque em Cabo Coro de dezoito escravos doentes*, datado de 12 de março de 1821. Documento anexado ao processo de julgamento do *Emília*.⁹¹

Em trecho do termo há a menção: *E declarou mais que achando necessário desembarcou dezoito escravos dos ditos, destes que a embarcação possa chegar a Serra Leoa para cujo lugar é minha intenção de mandar para se julgar por causa do destinatário.*⁹²

A parada na fortaleza britânica foi seguida de uma mudança de rumo. A viagem, inicialmente com um porto como destino, teve a rota alterada e o ponto de desembarque deixou de ser Free Town e passou a ser o Rio de Janeiro. Hawthorne cita essa curiosa mudança e atribui como principal explicação para ela o regime dos ventos entre os meses de janeiro e fevereiro naquela região. Segundo esse autor, seria uma justificativa plausível para ter ocorrido essa significativa alteração nos planos de Finlaison, o fato de, entre aquele período do ano, as chamadas correntes da Guiné serem “extremamente desfavoráveis” porque podiam estender o tempo de viagem até Free Town, fazendo com que levasse em média entre 40 e 45 dias. Enquanto isso, a travessia Baía do Benin – Bahia tinha aproximadamente a duração de 30,2 dias e seriam gastos mais alguns dias para se chegar ao Rio de Janeiro.

A explicação proposta pelo autor é bastante interessante, mas se considera que não seriam apenas as “correntes da Guiné” suficientes para gerar uma mudança tão considerável, até porque, mesmo se a “frustração” por conta do lento avanço fosse o motivo real, ela não se justificaria naquele momento, haja vista a redução no tempo da viagem não ser tão significativa uma vez que Finlaison já havia despendido quase um mês na rota rumo a Serra Leoa.

⁹⁰ ANRJ Códice 184, vol 3. Já citado por HAWTHORNE, Walter. “Sendo agora, como se fôssemos uma família”. In. Revista Mundos do Trabalho, Vol. 3, n. 6, julho-dezembro de 2011, p. 7-29.

⁹¹ ANRJ Códice 184, Vol. 3e AHI, lata 13, maço 1A .

⁹² ANRJ Códice 184, Vol. 3.

Assim, alterar o local do julgamento seria somarem-se a esse período, pelo menos, mais trinta dias. Decisão que impactaria, no mínimo, em aumentar a duração da viagem para mais de dois meses. Opção ousada, a qual implicaria na possibilidade de se elevar a mortalidade no interior dos dois vasos. E há de se supor não ser por mera “frustração” que o capitão britânico estava disposto a correr os riscos existentes. No outro lado do Atlântico, na cidade do Rio de Janeiro, constituía-se o tribunal da comissão internacional e, até aquele momento, não havia condenado embarcação alguma até então julgada.⁹³

Suspeita-se que a mudança nos planos de Willian Finlaison tenha alguma relação com a criação desse tribunal e sua rara utilização, pode-se conjecturar tê-lo recebido orientações ao chegar à Cape Coast para modificar o destino da viagem e fazer da escuna *Emília* o primeiro caso julgado e condenado pela comissão mista sediada no Brasil. Torna-se mais inquietante esse fato a partir da constatação de uma terceira investigação movida pelos tripulantes do *Morgiana*, enquanto estavam sob a posse do *Emília*. Mencionada, por Walter Hawthorne teria ocorrido uma demora ainda maior no tempo da viagem porque o capitão britânico esteve envolto com a investigação de outro navio, o *Fuinha*, na Ilha de São Tomé.⁹⁴

Se a alteração nos rumos da viagem aconteceu devido as correntes marítimas, se foi por um pedido ou mesmo ordem superior, ou ainda, devido a busca por uma segunda captura, não se sabe, porém, destaca-se o quanto retardou a apresentação da embarcação apreendida ao Tribunal Internacional e o quanto conferiu aos escravos transportados e aos tripulantes de ambas as embarcações um aumento significativo em seus sofrimentos.

Essa é uma das lacunas existentes no caso proposto, um dos elementos que o tornam mais instigante à medida que ele fica mais complexo com a suposições elencadas. Outro exemplo de questão sem resposta, mas que também deve ser avaliada é o incidente da captura. Por que teria sido possível a apreensão do *Emília*, quando o mais comum era a fuga? Como o contato entre os dois navios aconteceu? Em vista destas questões, retroceder para buscar respostas se faz necessário.

Apesar de não se ter subsídios suficientes para afirmar sob quais circunstâncias ocorreu a apreensão, avaliando o depoimento dado por Finlaison à comissão mista, encontrou-

⁹³De acordo com o Catálogo da Comissão Mista existiram outras embarcações julgadas anteriormente a escuna *Emília*, mas depois de leitura desses processos constatou-se que o julgamento da maior parte delas ocorreu no tribunal da Comissão Mista sediado em Serra Leoa. Assim, as informações disponibilizadas no Arquivo Histórico do Itamaraty são cópias desses processos.

⁹⁴ Cf. HAWTHORNE, Walter. “Sendo agora como se fôssemos uma família”: laços de companheiros de viagem no navio negreiro *Emília*, no Rio de Janeiro e através do Mundo atlântico. nota 42, p.17. Ao buscar-se referenciais no STDB para a viagem desta embarcação encontrou-se no STDB dois números de viagens para o que seria o mesmo navio: 47089# 47111#. Supõe-se serem da mesma viagem.

se um trecho em que ele revelou ter sido recebido, com hostilidade pelos tripulantes do *Emília*, o bote do navio de guerra conduzido para averiguação da procedência da escuna.

Então, ponderar sobre o modo como foi possível o contato das embarcações torna-se viável.⁹⁵ Leslie Bethell mencionou o quão complicado seria para os cruzadores britânicos disputarem no mar com os navios de traficantes. Segundo ele, havia uma considerável disparidade entre a qualidade das embarcações, sendo aquelas voltadas ao tráfico, mais novas e velozes, se comparadas às comandadas pelos britânicos, as quais eram “*grandes e lentas fragatas de quinta ou sexta classe, veteranas das guerras napoleônicas, com mastros altos e facilmente visíveis, ou então brigues menores, que velejavam com a agilidade de montes de feno*”⁹⁶.

Apesar dessa constatação, não ter sido encontrada na documentação analisada referência alguma a uma possível tentativa de fuga feita pela escuna, ademais, também não houve registro de avaria na viagem em questão. Fator esse que poderia justificar a apreensão desta. Portanto, duas possibilidades tornam-se evidentes: ou ambos os vasos possuíam as mesmas condições de navegação, ou então a certeza da impunidade era tão ampla que o capitão da *Emília* não se deu ao trabalho de tentar evitar qualquer contato com a Marinha britânica.

Mesmo diante da impossibilidade de se assegurar as circunstâncias exatas da captura, deve-se atentar para o fato daquilo que a tornou mais dramática: tê-la acontecido no mar. Pois, quando as embarcações estavam aportadas, não era raro o desembarque dos africanos impedindo a captura.⁹⁷ Porém, quando essa possibilidade inexistia, a única forma era buscar subterfúgios no intento de não ser considerada uma “boa presa”.

⁹⁵ Em nenhuma parte da documentação encontrou-se qualquer referência a alguma avaria ocorrida com a escuna *Emília*.

⁹⁶ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, p.126

⁹⁷ Deve-se destacar que até o ano de 1839 os oficiais da marinha inglesa não possuíam autorização para apreender navios que navegassem sobre bandeira portuguesa com exceção se fossem encontrados escravos a bordo. Ver REIS, João José; GOMES, Flávio e CARVALHO, Marcus, J. M. *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822-c. 1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 191-206. No entanto encontra-se registro de embarcações que se livraram dos escravos a bordo lançando-os ao mar acorrentados a um peso, prática não rara utilizada tanto para evitar a apreensão quanto para reduzir o número de cativos quando as provisões não eram suficientes ou havia o risco de rebelião a bordo.

2.1 O tráfico ilegítimo e seus subterfúgios

Assim que a ilegalidade do tráfico torna-se expressa por acordos internacionais, a criatividade de traficantes e demais envolvidos no trato de almas se aguça. Não por capricho, mas por necessidade, as artimanhas desenvolvidas para burlar a fiscalização britânica nos mares merecem ser alvo de análise.

O evento averiguado torna-se bastante elucidativo, à medida que se pode dele extrair informações preciosas no que diz respeito a estruturação dos mecanismos utilizados para evitar a ocorrência de prejuízos financeiros àqueles envolvidos no tráfico de escravos para o Brasil.

Como o caso investigado ocorreu em 1821, portanto menos de 4 anos após a regularização do ato adicional de 1817⁹⁸, supõe-se ser um momento em que estavam sendo criados subterfúgios, adotados por traficantes para dar feições de legalidade as suas atividades, momento em que estavam sendo testadas as melhores técnicas. Vale ainda destacar serem esses artifícios frequentemente restaurados, ao passo que eram identificados pelas autoridades inglesas.

Dessa forma, quando o capitão britânico pediu vistas a embarcação, deparou-se com uma numerosa carga humana, que na visão de Finlaison, estava bem de saúde, exceto três cativos transportados. Ao solicitar o passaporte e as notas de vendas daqueles africanos comercializados, ficou comprovado ter sido concedida autorização para a *Emília* ir de Salvador a Molembo e era essa a procedência dos africanos confirmada pelas notas apresentadas pelo capitão da escuna.

A tentativa era comprovar serem os africanos a bordo originários de um porto – Molembo - localizado ao sul e, portanto, uma região onde os traficantes, naquele momento, eram autorizados a buscar cativos. No entanto, a localização em que a escuna se encontrava no exato momento da interceptação, contribuía para se questionar a origem dos africanos, haja vista estar no Golfo da Guiné, nas proximidades de Lagos, inquestionavelmente uma área acima da linha do Equador. (ver: mapa 3)

Logo, o capitão da embarcação, Severo Leonardo, pôs-se a explicar os motivos que o levaram a se distanciar do correto caminho estipulado. Segundo ele, a razão da tal “desrota”,

⁹⁸Conforme já mencionado no capítulo anterior, foi somente com a criação desse ato adicional que houve a autorização da vistoria em embarcações suspeitas de traficarem escravos, e então a marinha britânica se consolidou como a “polícia dos mares” o interessante é que essas visitas deviam ser mútuas, ou seja, se alguma embarcação britânica fosse suspeita de realizar o comércio de escravos podia ser vistoriada pela nação amiga.

expressão utilizada por Severo para designar rota muito distinta daquela necessária para a finalidade apresentada, era meramente acidental.⁹⁹

Certamente, o capitão da *Emília* não era tão ingênuo em acreditar serem somente àqueles documentos e a sua palavra suficientes para persuadirem os ingleses de sua causa, a qual não deve ser mensurada apenas como “filantropia-abolicionista”, mas sim deve-se levar em consideração o ganho envolvido com cada captura tida como correta.

Cada apreensão legítima representava um significativo lucro para os oficiais da marinha inglesa. Até 1824, o valor pago pelas autoridades britânicas por africanos comercializados irregularmente era de sessenta libras por homens, trinta libras por mulheres e dez libras por crianças. Por conta do aumento do número de capturas nos anos posteriores, houve uma redução no valor pago. Por conseguinte, até o ano de 1829 cada africano, independente do sexo e da idade, valia dez libras. E a partir de 1830 valia cinco libras. Em vista disso, mesmo após a criação da Equipment act,¹⁰⁰ ocorria a tendência a serem lançadas investidas somente contra embarcações que estivessem carregadas¹⁰¹.

Assim, acredita-se que, ao pedir vistas à embarcação, a oficialidade do *Morgiana* já havia tido informações concretas de a escuna *Emília* realizar irregularmente o comércio negreiro estando carregada. Portanto, representava uma oportunidade de lucro certo.

Mesmo tendo a marinha inglesa, ao apreender a escuna, fortes indícios de se tratar de uma embarcação que infringia o acordo internacional, era necessário o cumprimento dos tramites legais. Dessa forma, foi exigida a busca de todos os papéis que estivessem a bordo do vaso, além das notas de venda e do passaporte. Ou seja, o diário de bordo e as correspondências existentes. Exigência que não foi inteiramente atendida pelo mestre, pois em depoimento prestado em 10 de julho de 1821, o capitão do *Morgiana* alega que, ao ter sido feita a inspeção da preza, foram encontrados “papéis escondidos”, entre eles, algumas cartas e outro diário de bordo.¹⁰²

Pierre Verger identifica ser uma das artimanhas, comumente adotadas pelos traficantes entre 1815 e 1831, a emissão de passaporte para Cabinda ou Molembo, quando na realidade a viagem era feita para a Baía de Benin, destarte possuíam oficialmente autorização para

⁹⁹ ANRJ Códice 184, vol 3.

¹⁰⁰ Ato que autorizava a captura de vasos que tivessem indícios de tráfico, a partir do decreto desse ato ficava somente autorizada a apreensão daquelas embarcações que tivessem escravos a bordo.

¹⁰¹ LLOYD, Christopher. “The Navy in Transition. A Social History” apud BETHELL, Leslie. A Abolição do tráfico de escravos no Brasil. p. 128

¹⁰² ANRJ Códice 184, vol. 3.

traficarem em portos ao sul da linha do equador, no entanto o tráfico ocorria clandestinamente em Uidá, Porto Novo, Badagri, Lagos e outras regiões ao norte e por isso proibidas.¹⁰³

O primeiro caso registrado de uma embarcação que aderiu a esse subterfúgio, também apontado por Verger foi a galera *Cisne*. Em outubro de 1817, foi-lhe concedida autorização para adquirir escravos em Molembo, todavia a tripulação do barco inglês *Star* assegurou ter estado ancorada juntamente com a galera em Popó, onde embarcava escravos. A partir dos testemunhos dos marinheiros britânicos os quais também participavam do tráfico, surge um mal-estar entre o cônsul inglês e as autoridades brasileiras. Por parte dos ingleses, havia a exigência de uma punição para os envolvidos e por parte dos responsáveis no Brasil, uma inércia, era habitual quando o assunto era repressão ao tráfico. A tensão nas relações entre Brasil e Inglaterra não chegou a se estabelecer, na medida em que a contenda foi solucionada pelo rei D. João VI, quem estipulou a ocorrência de um processo sobre o caso, não havendo, porém condenação aos envolvidos.¹⁰⁴

Outra invenção dos traficantes para se obter sucesso na empreitada era modificar a localização de Molembo, como se fosse um porto situado ao norte do equador. Esse foi o subterfúgio principal no qual Pierre Verger enquadrou o caso em questão, Verger utilizou como elemento principal para a sua constatação o depoimento dado por Manoel Alcântara, segundo o contramestre a escuna *Emília* havia saído da Bahia e passara por Acra e por Mina para restabelecer-se de Água e comprar canoas, em seguida a embarcação foi par a Molembo, Nova Molembo ou Onim.¹⁰⁵ Esse tripulante estava orientado a dar informações que assecurassem o desconhecimento geográfico da região onde a escuna comerciava.

As evasivas não foram aceitas, pois os indícios e os depoimentos contrários às justificativas apresentadas se fizeram mais consistentes. Entre os papéis do *Emília*, foram encontradas correspondências, todas tinham Molembo como a localidade de origem, contudo as datas acabavam desmentindo a região mencionada pois não conferiam o intervalo de tempo e a proximidade de Onim. Lapso que não passou despercebido diante dos oficiais do *Morgiana*, que alegaram, entre outras provas da justa detenção da escuna, a existência da correspondência datada de 12 de fevereiro de 1821, provando assim que, nesse período, encontrava-se a escuna aportada em tal região, Onim.

¹⁰³ VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de todos os Santos dos séculos XVII ao XIX*. Salvador: Currupio, 1987. p. 408-412.

¹⁰⁴ Ibid.

¹⁰⁵ Ibid. p. 409.

O que se nota é a inexistência de uma estratégia bem definida visando disfarçar a ilegalidade do comércio realizado, como se tanto o capitão, quanto a tripulação, pouco acreditassem na possibilidade de captura. Foi a falta de uma articulação entre os tripulantes um dos fatores condicionantes para a detenção.

2.2 A tripulação: hierarquias e privilégios

Entender como era a divisão da tripulação da escuna investigada ajuda a explicar o ocorrido quando esta foi a julgamento e também tem uma função elucidativa, pois esclarece o quanto a navegação marítima de longa distância era complexa e exigia muito dos homens que se lançavam nessa tortuosa atividade.

Entre os séculos XVIII e XIX, uma considerável transformação aconteceu na estrutura dos navios negreiros, as embarcações ficaram maiores, reduziu-se o número de tripulantes empregados, ainda que o trabalho no interior do navio não tenha se alterado, houve também uma diminuição na taxa de mortalidade, tanto dos escravos, quanto dos marujos, a atividade negreira manteve-se como um negócio arriscado, sendo constantemente necessário o contorno dos inúmeros obstáculos e desafios, o que significava travar uma luta diária contra às intempéries da natureza, contra as dificuldades inerentes de estar confinado por longos períodos em um ambiente marcado pela relação entre exploradores e explorados, onde se imperava o temor seja de açoites, seja de doenças, seja de uma calmaria ou de uma tormenta e ainda diante da iminência de uma revolta. Enfim, eram muitos os riscos e, desse modo, para se conservar a ordem, cabia a manutenção de uma rígida hierarquia.¹⁰⁶

A tripulação da escuna *Emília* era composta por 28 membros, sendo o *Capitão Severo Leonardo*, quem é denominado em parte da documentação de *mestre*,¹⁰⁷ o representante do mais alto nível hierárquico dentro do navio negreiro. Era atribuição dele, comprar e controlar os mantimentos, estabelecer as funções desempenhadas pelos membros da tripulação,

¹⁰⁶ Acerca das melhorias nos navios negreiros portugueses, D. João VI muito pressionado pelo abolicionismo britânico, em novembro de 1813 decretou diversas normas para minimizar os sofrimentos dos escravos nos navios vindos da África. Assim, entre outras medidas ficou estabelecida uma nova relação de tonelagem/escravo por navio negreiro, ficou proibida a marcação de escravos a ferro quente e se estabeleceu uma alimentação menos deficitária, além de um consumo mínimo de água por cativo. Algumas dessas determinações foram revistas com o Alvará de 1818. Ver: OLIVEIRA LIMA p.272, e VERSIANI, Flávio Rebelo. p 10-12.

¹⁰⁷ Segundo o dicionário de Marinharia Capitão é a pessoa responsável pelo navio no Mar podendo também ser designada de mestre, arrais, nesses casos quando não pertencem ao escalão dos oficiais,

administrar os açoites e demais punições conferidas àqueles que compunham a equipagem, enfim, acabava possuindo poderes quase ilimitados. Há consenso de serem os capitães de navios negreiros homens “duros, dinâmicos, famosos por seu poder concentrado, pela presteza em recorrer ao chicote e capacidade de controlar grande número de pessoas”.¹⁰⁸

Abaixo do *mestre* estava o *imediato* ou *piloto*¹⁰⁹, que mesmo sendo o segundo na hierarquia marítima, possuía poderes bastante reduzidos, se comparados ao primeiro. Detinha a função, segundo Rodrigues, de “gerenciar a dinâmica interna do navio, colocar os homens ao trabalho, cuidar da carga e dirigir o curso da embarcação”.¹¹⁰ A função do *imediato* se confundia com a do *contramestre*, quando se tratava de lidar com a tripulação, por ser atribuição de ambos o dever de fiscalizar as atividades realizadas pelos membros da equipagem.

Pensando na divisão hierárquica da escuna *Emília*, a função de *piloto* era desempenhada por Domingos José de Farias, e a de *contramestre*, por Manoel Gonçalves, a quem cabia mediar as relações entre a oficialidade e os marinheiros especializados ou não. O *contramestre* do *Emília* adquiriu certo destaque quando a escuna averiguada foi conduzida pela Royal Navy ao Brasil. Assunto que adiante será melhor aprofundado.

Ainda havia uma nítida divisão entre os chamados marinheiros especializados e os marinheiros comuns. Os primeiros, restringindo-se àqueles com determinado grau de conhecimento em uma determinada área, extremamente necessário para o bom funcionamento do navio, podiam ser cirurgiões, cozinheiros, carpinteiros. Enquanto os segundos, representavam o menor nível existente na hierarquia, muito comumente com pouca experiência na navegação de longa distância.

Cabe destacar que a divisão hierárquica dentro de um navio negreiro se organizava pela função, instrução ou habilidade do tripulante e o tempo de serviço. Assim sendo, os soldos variavam obedecendo a esses critérios. As formas de remuneração também eram diferenciadas, havendo a possibilidade de os pagamentos serem realizados por viagem ou por mês. Existia também uma clara distinção, uma vez que era comum os oficiais terem um valor já determinado antes do início da viagem e cabia aos marinheiros a chamada “soldada a

¹⁰⁸ REDIKER, Marcus. *O Navio Negreiro: Uma história humana*. Trad. Luciano Vieira Machado – São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

¹⁰⁹ *Imediato* e *piloto* fazem referência a mesma função. Rodrigues demonstrou que a adoção de uma nomenclatura ou outra está relacionada a existência de uma distinção aplicada pela navegação inglesa em comparação a portuguesa. Pois o *piloto* frequente nos navios portugueses/brasileiros equivalia ao *imediato* existente nos casos ingleses.

¹¹⁰ RODRIGUES, Jaime. De costa..., p.164.

julgar”, identificada por Jaime Rodrigues como aplicada no momento em que o pagamento era efetuado após a viagem, sendo avaliado o desempenho do tripulante na atividade.¹¹¹

Apesar de não ter sido possível o acesso ao soldo de todos os tripulantes da escuna *Emília*, pôde-se ter o conhecimento que o capitão recebeu 210\$000, o piloto, 93\$000, os mestres tanoeiro e o mestre barbeiro, 40\$000 e 30\$000 respectivamente e quatro dos marinheiros, 10\$000, cada¹¹². É plausível supor que os valores estivessem de acordo com um padrão estabelecido para o período. Uma vez que, para o ano de 1842, Jaime Rodrigues mencionou o exemplo do brigue *Aracaty*, *o mestre recebia 300\$000 por viagem, o piloto, 200\$000, e o contramestre, 150\$000 (...) os marinheiros e o cozinheiro – recebeu 35\$000 pela viagem.*¹¹³ Talvez por conta da proibição do tráfico, em 1831 o valor pago aos tripulantes tenha sido elevado, assim como os riscos aumentaram.

Constantemente cabia aos tripulantes mais destacados dentro da hierarquia marítima adquirirem um ou mais africanos quando realizavam as viagens negreiras, esses cativos, em geral, encomendados antes do início da viagem, representavam um ganho extra para os oficiais.¹¹⁴

Justificando assim, as informações fornecidas pelo contramestre, Manoel Gonçalves, o qual alegou que o tanoeiro possuía cinco escravos e os marinheiros, alguns panos e azeites o próprio reconheceu ter comprado escravos, sendo os demais destinados à venda na Bahia.¹¹⁵ Outra importante função na equipagem de qualquer navio na época era a de cozinheiro, destacado por Reis, Gomes e Carvalho no personagem histórico título o e livro *Alufá Rufino* os autores observam:

O cozinheiro era peça fundamental na equipagem apesar de ser ocupação considerada não especializada, até algo desprezada, diante de outras da gente do mar – como a do tanoeiro, ferreiro, carpinteiro, prático piloto e simples marinheiro. A cozinha do navio era tipicamente ocupada por negros no Brasil e em outras partes do Atlântico.¹¹⁶

Embora não seja possível conhecer quem era o cozinheiro da escuna *Emília*, vale ressaltar como esse membro da tripulação de navios negreiros era detentor de uma posição

¹¹¹Idem, 166.

¹¹²AHI Lata 13, maço 1A fl. 228

¹¹³Idem, 144.

¹¹⁴ RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negro de Angola ao Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 165

¹¹⁵AHI, Lata 13 Maço 1A fl.343.

¹¹⁶ REIS, João José, Gomes, Flávio dos Santos e CARVALHO, Marcus J. M. de. *O Alufá Rufino: tráfico escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c.1822 – c. 1853)*. p.100

ambígua, haja vista ser ele o responsável por preparar a alimentação para todos os indivíduos do vaso, dos escravos ao capitão, podendo ser punido caso administrasse mal as rações, e também por desempenhar uma função cabível de barganha, pois podia negociar o favorecimento, na alimentação, de determinados tripulantes em troca de ganhos.¹¹⁷

A existência de negros como marinheiros, entre eles libertos e escravos pode ser identificada como mais um elemento fomentador de discórdias, a partir do entendimento de que para estes a condição de ascender na hierarquia marítima era bem reduzida.

Os tripulantes africanos, quase sempre na condição de marinheiros, estavam submetidos ao domínio dos oficiais, como de resto todos os marinheiros. Entretanto, eventualmente suas falhas no trabalho eram punidas de forma mais rigorosa. Algumas vezes, os africanos poderiam ser objeto de discriminação no trato cotidiano com seus companheiros marujos.¹¹⁸

Porém, ao mesmo tempo em que estes membros da equipagem, eram alvo de um tratamento diferenciado, a figura do marinheiro africano, seja ele liberto ou não, deve ser encarada como de grande importância para a realização da comunicação entre os cativos transportado se o restante da tripulação, haja vista ser possível que, entre os marinheiros, algum pertencesse a mesma etnia do grupo escravizado ou mesmo conhecesse o idioma que falavam. Mas se, fazer-se entender era relevante, compreender aquilo que os escravos conversavam era essencial para evitar possíveis articulações com o intuito de promover revoltas a bordo.¹¹⁹

Feitas estas considerações com base em Rodrigues, pode-se voltar as atenções para a tripulação da escuna *Emília*. É possível conhecer a equipagem a partir do testemunho prestado pelo marinheiro de nome Jorge Carneiro quem, perante a comissão mista, foi identificado como sendo um “*preto de Joaquim Carneiro de Campos*”¹²⁰, então tratava-se de um escravo empregado na atividade marítima. Por meio desse documento, soube-se acerca da procedência da tripulação. Nas suas palavras essa era composta por “*portugueses e outros de diferentes nações da África*”¹²¹ Como o fato se passou no início do ano de 1821 entende-se que a referência a “português” feita pelo marinheiro, remete-se aos tripulantes brancos, mas não necessariamente nascidos na parte Ibérica do Império Português, pois os indivíduos livres,

¹¹⁷ Idem.

¹¹⁸ RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. p. 188

¹¹⁹ Ibid. p. 191 e 205

¹²⁰ AHI, lata 13, maço 1 A. fl. 353

¹²¹ Ibid.

tanto os nascidos no reino, quanto aqueles nascidos na América Portuguesa, entendiam-se como os súditos do rei de Portugal.

Ainda a partir de informações presentes no depoimento reconhece-se pelo menos mais quatro marinheiros: Estanislau Marques, João da Cruz, José Joaquim de Moraes e Manuel da Hora. Como não há indicação de serem de propriedade de ninguém, caso o corrido com o marinheiro Jorge, torna-se possível supor serem eles libertos.¹²²

A quantidade de africanos libertos associada ao tráfico de escravos foi mencionada por pesquisadores atentos à constituição das equipagens de navios negreiros.¹²³ Ledo engano é o de se considerar incoerente esse fato, pois se foram comuns ações visando à liberdade, algumas até violentas, aquilo que se almejava era o rompimento da relação de escravidão de um determinado indivíduo, ou mesmo de um grupo, não implicando na contestação do sistema escravista em si.

Foi possível se conhecer o que cada tripulante levava a bordo do *Emília* para trocar ou vender na costa africana, e, dessa forma entendeu-se que, tanto os oficiais, como os menos destacados na hierarquia do tráfico, tinham itens para serem comercializados no continente negro. A carga era basicamente composta de fumo e aguardente. A chamada “carregação principal”, essa de propriedade possivelmente do dono da escuna, continha 1200 rolos de tabaco da mina, 31 pipas de aguardente e sete quartilhos de aguardente. Cabiam a Severo Leonardo, duas âncoras dessa bebida, ao piloto, uma âncora e ao contra-mestre, duas ancoretas da dita, ao último constava também dez rolos de fumo da mina. Esses artigos, embora em proporção aparentemente menor, também foram os eleitos para comporem a carga atribuída ao barbeiro, ao tanoeiro, e a alguns marinheiros incluindo escravos, explicitando duas constatações : A primeira diz respeito ao fato de itens como, a aguardente e o fumo serem, possivelmente, os mais apreciados na região onde os traficantes pretendiam estabelecer o comércio. E a segunda constatação repousa no fato, de os mais variados membros da tripulação lucrarem com a realização da viagem à costa africana.¹²⁴

Com base no exposto, percebe-se que os privilégios existentes no interior das embarcações explicitavam uma divisão social a qual, segundo Jaime Rodrigues, era

¹²²Ibid, fl. 401.

¹²³RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. REDIKER, Marcus. *Between the jdeviland the deep blue sea: marchantseamen, pirates, andthe Anglo-Americanmaritime world (1700-1750)*. Nova York: Cambridge University Press, 1989.

¹²⁴AHI, Maço 13, lote 1 A. fl. 227. Para se conhecer a lista de carga da escuna Emília. Ver: Anexo 4.

“transportada de terra firme”¹²⁵. Mas que não impediam aos diversos membros da tripulação de aferirem lucro com a atividade desempenhada. Esta hierarquia proporcionava tensões evidenciadas por meio das informações obtidas através da documentação, no entanto, era de suma importância para controlar essas tensões, impedindo-as de se configurar em conflitos a bordo e, nesse cenário, destacava-se a figura do capitão. Entender quem era o indivíduo detentor de tamanha responsabilidade na escuna estudada é o intuito da seção seguinte.

2.3 O Capitão da escuna e seu longo currículo

Severo Leonardo era um Capitão experiente, encontra-se registro de pelo menos mais dez viagens feitas por ele ao continente africano: a primeira vez foi no ano de 1803, comandando o bergantim *Xixarro* e, a última vez, foi no ano de 1821 comandando a escuna *Emília*.¹²⁶

Segundo a tabela apresentada (tabela 1), nota-se a repetição das regiões onde os escravos foram adquiridos. Das dez viagens, sete tiveram a Baía do Benim como o local de compra dos africanos seguindo uma tendência de se retornar a locais onde os laços comerciais haviam sido estabelecidos.

Outro dado que não deve ser desconsiderado é o longo intervalo de tempo entre o começo e o fim de uma viagem negreira. Mesmo com a ausência de algumas datas, atenta-se para intervalos que superavam sete meses, dessa forma, considerando-se o tempo de quarenta dias em média de travessia atlântica – Bahia - Golfo do Benim, os homens empregados no comércio de almas passavam, então oitenta dias no mar e o restante, ancorados na costa africana. Provavelmente, o extenso período ocorria pelas dificuldades de se completar a “carga”, denotando assim a dificuldade dos traficantes em obter escravos.

Nas quase duas décadas em que Severo Leonardo foi capitão de embarcações do tráfico observa-se que ele teve uma participação bastante ampla nesta atividade comercial. Somente entre os anos de 1807 e 1809 não se encontra registro de sua presença nesse comércio. Porém, tem-se registro do seu retorno em 1810, como ficou impresso no suplemento de 11 de agosto de 1811 do periódico a *Idade d’Ouro*, o qual apresenta informações sobre a entrada da embarcação comandada por ele no porto: “*da Costa da Mina o*

¹²⁵RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. p.162.

¹²⁶STDB, viagem número: # 265. Todas as viagens identificadas a partir do Transatlantic Slave Trade Data base foram reunidas na tabela I

Bergantim Palafox, Mestre Severo Leonardo com 40 dias de viagem, 503 captivos vivos (morrerão em toda viagem 17) 500 panos da costa dono Antônio Esteves dos Santos.”¹²⁷

TAB.1 LISTA DE EMBARCAÇÕES QUE SEVERO LEONARDO FOI CAPITÃO

Nº	Nomeda embarcação	Tipo	Proprietário	Principal região onde escravos foram comprados	Data do começo da viagem /Data do fim
51380	Xixarro	Bergantim	Antônio Marques da Silva Tomás	Baia do Benim	26/04/1802 – 06/03/1803
51439	N. S da Guia	Bergantim	José Inácio Aviaivoli Vasconcelos Brandão	Baia do Benim	30/06/1804 – 01/03/1805
51417	N.S da Guia	Bergantim	José Inácio Aviaivoli Vasconcelos Brandão	Baia do Benim	08/05/1805 – 30/12/1805
51460	N. S da Guia	Bergantim	José Inácio Aviaivoli Vasconcelos Brandão e João Gonçalves Coimbra	Baia do Benim	16/03/1806 – 06/12/1806
7301	Palafox	Bergantim	Antônio Esteves dos Santos	Baia do Benim	09/07/1810 – 17/05/1811
47074	Marques de Pombal	Bergntim	Manoel Francisco da Silva	Baia do Benim	25/06/1814 - _____
47183	Diligente	Sumaca	-	África centro Ocidental	31/07/1815 - _____
48805	Lusitânia	Sumaca	Domingos José de Almeida Lima	Baia de Biafra e Golfo da Guiné	07/05/1818 – 30/01/1819
46863	Lusitânia	Sumaca	Antônio Ferreira Coelho e Domingos José de Almeida Lima	Baia do Benim	20/07/1819 - _____
265	Emília	Escuna	Francisco Manoel Moreira	Baia de Biafra e Golfo da Guiné	20/09/1820 -

Fonte: STDB. Acesso: 21/11/2014

¹²⁷ Gazeta Idade d'Ouro Segundo Suplemento nº6 /31 de maio de 1811.

Descartando-se o fato de ser apenas falta de documentos, algumas conjecturas podem ser realizadas acerca da ausência do Capitão nos anos mencionados: É possível que a não participação de Severo tenha sido justificada por algum problema pessoal, alguma doença. Talvez, o Capitão tenha tentado se empregar em outra atividade.

Todavia, torna-se plausível supor que essa ausência, de mais de três anos, possa ter ocorrido por conta de um maior estímulo de Portugal ao tráfico da praça do Rio de Janeiro, ocorrido logo após a transferência da Corte portuguesa. Com isso, coube aos comerciantes da Bahia reduzir o número de viagens em busca de cativos - essa justificativa pode ser apropriada para os anos de 1808, 1809 e 1810, mas não para o ano de 1807.

Visando-se comprovar essa última hipótese para o afastamento do Capitão da atividade negreira, perscruta-se a base de dados Slave Trade. Almejou-se analisar os registros de embarcações saídas da Bahia com destino ao Golfo do Benin para se entender se ocorreu alguma redução no número de viagens nos anos de ausência de Severo Leonardo.

No intervalo de aproximadamente meio século (1801-1850) percebe-se, a partir da tabela 2, que a quantidade de viagens não sofreu redução suposta entre os anos esperados - 1808 e 1810. Nesse período, a Baía do Benin se configurou como uma das principais regiões detentoras de portos de embarque e continuou a prover o Brasil de um considerável número de cativos. Foram totalizadas 555 viagens no período destacado, das quais, mais de 164 mil africanos foram transferidos para terras brasileiras. Desse número, pelo menos 520 foram realizadas entre a Baía do Benin e a Bahia. Demonstrando, assim, a predominância das relações comerciais entre essas duas localidades.

O decréscimo esperado ocorreu entre os anos de 1816 a 1820, momento em que o tráfico na região africana investigada era proibido para os súditos portugueses, e vai se reduzindo nos anos posteriores até ter um sensível aumento na década de 1840.¹²⁸

¹²⁸ Acerca dos acordos e tratados visando a extinção do tráfico ver cap. 1.

Tabela 2 – NÚMERO DE VIAGENS NEGREIRAS DA BAÍA DO BENIN PARA O BRASIL E SOMENTE PARA A BAHIA

Ano	Número de viagens	
	Brasil	Bahia
1801-1805	098	097
1806-1810	133	126
1811-1815	119	112
1816-1820	062	061
1821-1825	035	033
1826-1830	019	015
1831-1835	05	05
1836-1840	016	015
1841-1845	033	022
1846-1850	035	034
Total	555	520

Fonte STDB, último acesso dia 09/01/2015

Como expresso pela tabela, não houve um decréscimo na quantidade de viagens realizadas de portos da região da Bahia para portos da Região da Baía do Benin, denotando, assim, a não ocorrência de uma justificativa numérica pra a ausência do capitão Severo Leonardo, do tráfico.

Deve-se destacar não representam esses números a totalidade das viagens negreiras para a região, pois a maior parte das embarcações destinadas ao comércio de almas, após as limitações impostas pelos acordos bilaterais, navegava com passaportes falsos e teve um destino diferente da *Emília*, pois não foi capturada para modificaras estatísticas. Porém, por mais que não se possa conferir exatidão aos números apresentados, eles representam uma importante amostra das transformações vivenciadas por essa atividade a partir das limitações impostas pelos acordos internacionais. E que tornaram, sem sombra de dúvidas, mais difícil a situação da tripulação negreira que, além de se preocupar com os riscos inerentes a atividade, passava a temer também uma possível captura. Acontecimento vivenciado pelo Capitão Severo Leonardo, pela sua tripulação e pelos africanos presentes no *Emília*, os quais chegaram à Bahia em 21 de maio de 1821, portanto, levaram mais de 120 dias na travessia, não estando,

porém, concluída a jornada, pois uma contenda entre os ingleses e a população da Bahia retardou ainda mais a apresentação da escuna à comissão mista sediada no Rio de Janeiro.

A hostilidade com que os baianos tratavam os membros da campanha antiescravista britânica já era conhecida pois havia sido demonstrada pela incidência de episódios anteriores.¹²⁹ Muito provavelmente quando o *Morgiana*, escoltando o *Emília* aportou naquela região, os rumores de se tratar de uma captura revoltaram não somente os que tinham interesses no tráfico e possuíam conhecidos capturados, mas também àqueles que expressaram as suas insatisfações no momento em que houve o desembarque de um membro da tripulação britânica para obter suprimentos. Demonstrando, dessa forma, o grau de envolvimento da população em geral. Verger afirma que um aspirante de nome Willson foi maltratado pela população ao descer em terra para abastecer de água as embarcações. Segundo a documentação, Willson se tratava de um suboficial nascido na África.

As atitudes austeras da população baiana fizeram Finlaison escrever uma carta comunicando ao Cônsul Willian Penell estar disposto a armar os navios. O clima de ojeriza criado também pode ter sido motivado pela detenção no interior do *Morgiana* dos oficiais do *Emília*, os quais não podiam se comunicar com seus amigos em terra. Tais fatos determinaram o pedido por parte de Penell ao *Foreign Office*:

os comandantes dos vasos de Sua Majestade, quando estiverem em um porto de uma potência com a qual são mantidas relações amigáveis, façam por intermédio dos cônsules de Sua Majestade as reclamações que puderem ter para formular ao governo em questão, levando em conta que toda outra manifestação de proceder provoca discussões exaltadas e perturba as relações amigáveis existentes.¹³⁰

Nesse ínterim, o capitão da embarcação negreira e grande parte da tripulação conseguiu deixar os vasos. Com exceção de três marinheiros e do contra-mestre, todos os outros membros da equipagem do *Emília* não partiram para o Rio de Janeiro. Entender como esse episódio se deu contribui para a compreensão do caso como um todo.

Aparentemente, bastou a chegada da escuna na cidade para que seu proprietário, Manoel Francisco Moreira realizasse, uma representação junto ao desembargador ouvidor geral da cidade de Salvador, o doutor Luis José de Oliveira. A proposta de confecção desse documento era justificar os argumentos que descaracterizavam a captura da escuna como uma

¹³⁰ PRO, FO 63/240. Apud. VERGER, Pierre. p.409.

“boa preza”. Suas considerações, iam desde a explicação de que a escuna “buscou escravos ao sul, mas que para fugir das correntes marítimas foi ao norte” até a clara acusação de alguns oficiais do *Emília* terem sido subornados pelos oficiais britânicos a fim de jurarem, ou dizerem que ela (a escuna) tivera negócios de escravos em porto não permitido.¹³¹

A quantidade de testemunhas elencadas pelo proprietário para comprovar o que dizia, inclusive o chamado “despotismo britânico”, não foi desprezível. Manoel Francisco Moreira contou com alguns tripulantes que conseguiram escapar da vigia dos marinheiros do *Morgiana e outros que obtiveram autorização para deixar as embarcações* inclusive capitães de outros navios negreiros que testemunharam fatos com o fito de comprovar ser a versão apresentada por Moreira verídica. Evidentemente o negociante não poupou esforços para impedir a perda do seu investimento.

Com base nos testemunhos, foi possível ter ciência de alguns fatos. Estanislau Martinho Marques, marinheiro, descrito como pardo de 21 anos de idade, mencionou ter sido ameaçado pelo comandante do *Morgiana*. Segundo ele, devido ao mau comportamento dos marinheiros do *Emília* foi proferido pelo capitão *prendê-los a ferro e lança-los ao mar*¹³². Os maus tratos vivenciados pelos marinheiros enquanto estiveram sob a “os cuidados britânicos”, as constantes ameaças que se caracterizaram em “tortura psicológica”, também ficaram explícitos nas palavras de outro tripulante: João da Cruz, disse ter partido dos britânicos o aviso de que, chegando a Serra Leoa, seriam degolados. Levando-se em consideração ser grande parte da equipagem negra ou parda, percebe-se que as ameaças centravam-se em temas que lhes eram pertinentes devido a suas condições. Por exemplo, o marinheiro Manoel da Hora queixou-se de ter ouvido membros da tripulação inglesa dizer que os pretos empregados na escuna *Emília* seriam obrigados ao “ganho”.¹³³

O temor criado pelos defensores das “causas de humanidade” teria feito o piloto Domingos José de Faria cortar o próprio pescoço e só não morreu por contado socorro prestado pelo barbeiro, contudo, devido à gravidade do ferimento, teve autorização para deixar a embarcação e se tratar com um médico.¹³⁴

Infelizmente, não cabe aqui tratar como verídica a caracterização de Finlaison como um déspota, apesar de sê-la plausível, pois os britânicos certamente não dispensavam

¹³¹ AHI, Lata 13. Maço 1A. fl. 406

¹³² AHI, Lata 13 Maço 1, fl.391

¹³³ AHI, Lata 13, Maço 1A fl. 401.

¹³⁴ Ibid. fl 403.

amabilidade no tratamento dado aos marítimos envolvidos no comércio negreiro¹³⁵. Porém tomar partido de um dos lados do imbróglio não é a intenção da pesquisa. A construção da justificativa feita pelo proprietário pautava-se em demonstrar a tirania e prepotência dos ingleses, enquanto exemplos como esse não faltaram nas histórias de repressão ao tráfico no Brasil e muito contribuíram para a construção do argumento da busca da soberania nacional para se legitimar o comércio negreiro.

Assim, quando finalmente a fragata *Morgiana* e a escuna *Emília* zarparam rumo ao Rio de Janeiro, já não contavam mais com uma parte expressiva dos embarcações suspeitos da prática ilegal do comércio de escravos.

2.4 - Cativos a bordo: o destino dos escravizados transportados no *Emília*

Falar da tripulação, do comandante, dos demais oficiais e dos marinheiros é tentar proporcionar visibilidade a agentes históricos, os quais muitas vezes ficam imiscuídos no processo e acabam tendo minimizadas as contribuições que deram à história. Mas, sem sombra de dúvidas saber acerca deles constitui-se numa tarefa menos complexa do que buscar conhecer os africanos escravizados e conduzidos ao Novo Mundo para servirem de mão de obra, seja nas lavouras, ou nas variadas atividades que desempenharam.

Diferente não seria a situação dos embarcados no *Emília* se não tivessem sido apreendidos e, com isso, não seria cabível analisá-los mais acuradamente, haja vista registros sobre eles poderem ser encontrados em distintas fontes nas quais sempre se destacaram como os africanos apreendidos no tráfico ilegal da escravatura, ou como os “africanos livres” do *Emília*.

Assim, após a travessia, marcada pelo excessivo tempo em que os cativos ficaram confinados na embarcação,¹³⁶ enfim, quando o *Morgiana* e o *Emília*, no dia 7 de julho de 1821 aportaram no Rio de Janeiro, supõe-se terem sido adotados os procedimentos habituais

¹³⁵ É possível inferir, devido a outros exemplos de tratamento despendido por britânicos aos tripulantes de embarcações acusados de tráfico ilegal, não ser fantasiosa as queixas prestadas pelos marinheiros, pois os maus tratos foram declarados no caso de apreensão de outras embarcações como, por exemplo, a *Ermelinda*. Ver: REIS, João José, Gomes, Flávio dos Santos e CARVALHO, Marcus J. M. de. *O Alufá Rufino...* Op. cit. p. 248-249.

¹³⁶ Cabe destacar que após a captura os africanos do *Emília* deixaram de estar sobre a coerção dos traficantes, o que deve ter lhes conferido uma redução do desconforto da viagem, apesar de ser relatado que o local onde ficavam, mesmo após a intervenção da Royal Navy, era nos porões das embarcações. RODRIGUES, Jaime. Op. cit. p.134.

pelos quais as embarcações apreendidas sob a acusação de tráfico ilegal de escravos eram submetidas.

Cabia a um delegado da comissão mista adentrar no navio negreiro para se inteirar de forma detalhada acerca da captura, além de ser função desse funcionário providenciar documentos que atestassem o estado da embarcação, das mercadorias, se a bordo existiam equipamentos típicos do tráfico e se havia escravos a bordo, caso houvesse, cabia a ele providenciar um relatório com informações especificando quantos eram, quem era o proprietário, quais eram as características físicas e qual teria sido o porto em que foram embarcados.

Após essa vistoria o Capitão Willian Finlaison solicitou autorização à comissão mista para desembarque dos africanos traficados que se encontravam nas embarcações. Em relação àqueles a bordo do *Morgiana*, disse Finlaison necessitar “*por motivos de humanidade*”, desembarcar 180 negros “*com a menor demora possível*”. E ainda anexou uma relação das despesas feitas com os negros.¹³⁷

Essa solicitação se justifica porque era de praxe o desembarque dos cativos resgatados só ocorrer quando estivesse finalizado o julgamento, e quando a sentença fosse pela condenação da embarcação. No entanto, como o caso do *Emília* representou uma exceção pelo demorado tempo da travessia, a requisição feita por Finlaison foi aceita, e todos os africanos apreendidos no *Emília* foram transferidos para um armazém sob a guarda de pessoas contratadas pelo delegado da comissão mista.

Aos africanos desembarcados, só lhes restava espera o processo findar para terem a definição dos seus destinos. Por meio de um relatório realizado pelo delegado da comissão mista, pôde-se conhecer o nome, a etnia, algum adjetivo que denota uma idade aproximada (ex. rapaz, rapariga) e o local onde tinham sido marcados pelos traficantes.

Foi também possível se tomar ciência, a partir desse documento, que dos 396 africanos que iniciaram a travessia, 352 a encerraram, retirando os dezoito que foram desembarcados em Cape Cost, houve uma mortalidade de 26 indivíduos ou aproximadamente 6,6% africanos nos quase cinco meses, mais precisamente 149 dias. Número que, segundo Hawthorne estava na média de mortalidade escrava no período.¹³⁸

¹³⁷ AHI, Coleções Especiais lata 13 Maço 1 fl.19. A relação de despesas consta na fl. 418.

¹³⁸ Segundo Hawthorne a mortalidade foi de 7%, essa diferenciação de dados se justifica porque ele considera que total de africanos transportados pelo *Emília* era de 392. Ver: HAWTHORNE, Walter. Sendo agora, como se fôssemos uma família. In. Revista Mundos do Trabalho, Vol. 3, n. 6, julho-dezembro de 2011, p.18.

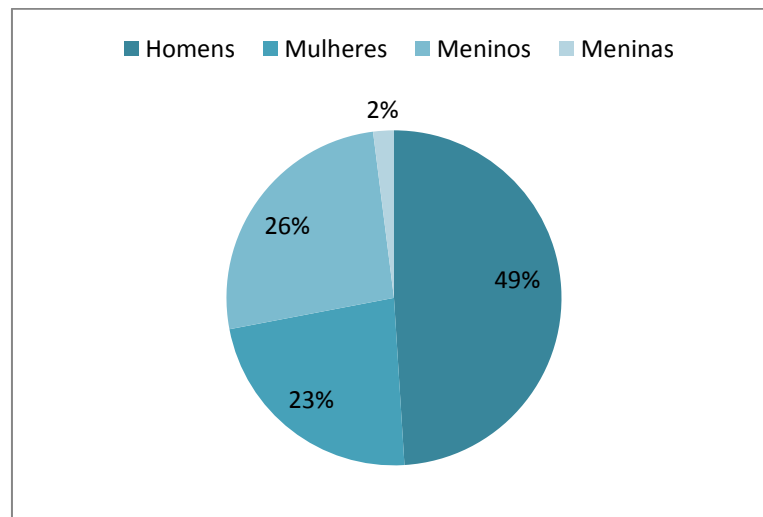
A mortalidade da chamada “passagem do meio” foi tema da parte IV do *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*. A partir de uma compilação de dados presentes no slave voyages database, os autores puderam estabelecer uma média de mortalidade de africanos e de duração da travessia para a Bahia entre os anos de 1776-1830.¹³⁹

De acordo com esse Atlas, a duração das viagens de diferentes partes do continente africano¹⁴⁰ para a Bahia no período já mencionado era em geral de 37 dias, com uma média de mortalidade de 6,8%.¹⁴¹ Porém, deve-se atentar para o tempo da travessia ter sido muito superior àquele comumente despendido da Baía do Benim à Bahia. Portanto, caso seja levado em consideração esse fato, será cabível a conclusão de que a mortalidade dos africanos foi inferior à média computada na travessia atlântica de outras embarcações negreiras.

Encontra-se, entre a documentação analisada, uma lista com a compilação de 392 africanos e as idades aproximadas de cada um¹⁴². Com base essa lista, pode-se tomar conhecimento acerca da divisão de gênero existente na escuna. Entre os africanos, 191 eram homens, 101, meninos, noventa, mulheres e dez, meninas.

Gráfico 1

DIVISÃO DOS ESCRAVOS POR GÊNERO ABORDO DA ESCUNA *EMÍLIA*



Fonte: ANRJ, Códice nº184, Vol. 3.

¹³⁹ ELTIS, David e RICHARDSON, David. *Atlas of the transatlantic Slave Trade*, New Haven & Londres: Yale University Press, 2010.

¹⁴⁰ A divisão de regiões do continente africano feita pelos autores foi: Acima da Guiné, Costa do Ouro e Baía do Benim, Baía de Biafra. África Centro Ocidental e Sudeste da África.

¹⁴¹ Para estabelecer essa média foram utilizados 134 registros de viagens que tinham a informação da duração e 647 com dados sobre a mortalidade de africanos. Ver: ELTIS, David e RICHARDSON, David Op. cit., p.185.

¹⁴² ANRJ Códice 184, vol 3.

A proporção de homens e mulheres deve ser problematizada. Com os dados expostos, percebe-se ser a disparidade entre a quantidade de africanos (75%) e africanas (25%) presentes no *Emília* bastante considerável. Tradicionalmente a historiografia justificou essa desproporção como uma demanda dos proprietários de plantations das Américas por trabalhadores fortes, os quais seriam destinados, na maior parte das vezes, para o trabalho nas lavouras. Dessa forma, o elevado número de homens representava as necessidades do mercado Atlântico. Porém, pesquisas mais recentes, consideram que essa disparidade deve ser explicada levando-se em consideração, tanto as influências africanas, quanto o interesse dos proprietários nas Américas. Isto é, demandas internas, como a própria absorção de mulheres escravas pelo mercado africano devem ser mensuradas como tendo uma importante influência na composição da demografia do tráfico.¹⁴³

Diante dos dados presentes na listagem produzida após o desembarque dos africanos provenientes da *Emília*, é possível se ter noção da composição étnica, informação de extrema relevância para a pesquisa desenvolvida por Hawthorne, quem buscou o entendimento da identificação construída na travessia pelos africanos livres do *Emília*. Cabendo aqui ser exposta, a composição étnica, uma vez que teve grande relevância quando houve o julgamento do caso pela comissão mista.

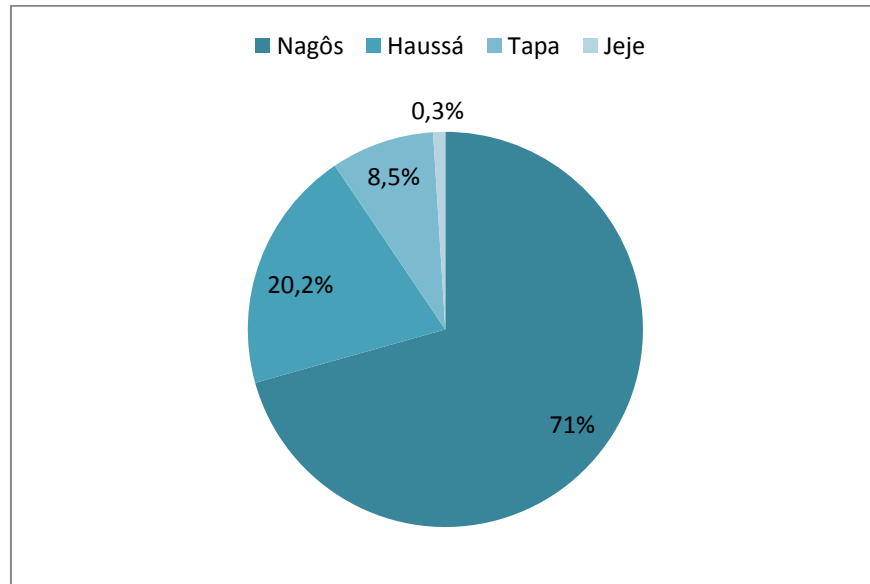
Assim, 250 africanos foram listados como Nagôs (71%), 71 Haussá (20,2%), trinta tapas (8,5%) e um Jeje (0,3%), no momento, cabe destacar a distinção entre os africanos transportados, haja vista o tráfico se constituir em um elemento que muitas vezes camuflava essas diferenças, como se todos os africanos que realizassem a travessia fossem iguais. Mesmo que, para os senhores, conhecer a etnia de suas escravarias fosse de extrema relevância para a manutenção da ordem.¹⁴⁴

¹⁴³Cf. ELTIS, David e RICHARDSON, David. *Atlas of the transatlantic Slave Trade*, New Haven & Londres: Yale University Press, 2010. p. 159

¹⁴⁴ Cf. GÓES e FRAGOSO

Gráfico 2

DIVISÃO DOS ESCRAVOS POR ETNIA



Fonte: ANRJ, Códice nº184, Vol. 3.

Estes africanos, nagôs, haussás, tapas e jeje, estiveram no armazém providenciado pelas autoridades para os alocarem até o final do processo e, ao ser declarada a sentença, foi-lhes atribuída a categoria jurídica de “africanos livres”, a qual foi Beatriz Mamigonian delimitou como sendo aquela conferida aos africanos emancipados por estarem a bordo de navios capturados e condenados por tráfico ilegal ou por terem sido apreendidos em terra como africanos “recém-importados”, oriundo do comércio irregular de escravos.¹⁴⁵

Embora detentores do status de “africanos livres”, a realidade vivenciada pelos emancipados do *Emília* não diferia muito daquela possuída pelos escravos no Brasil, pois a liberdade presumida pela emancipação era apenas nominal. Isto porque, conforme o estipulado pela comissão mista, ficavam eles obrigados a cumprir um prazo de 14 anos de serviços sob a tutela do Estado como “criados” ou “trabalhadores livres”. E, de acordo com o alvará régio de 1818, poderiam ser enviados para trabalharem em instituições públicas ou

¹⁴⁵ MAMIGONIAN, Beatriz G. “Revisitando a ‘transição para o trabalho livre’: experiência dos africanos livres.” In: FLORENTINO, Manolo (Org.) *Tráfico, Cativo e Liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p.391.

ficarem sobre a concessão de particulares. Beatriz Mamigonian afirmou que aproximadamente 11 mil africanos foram emancipados e passaram a ser responsabilidade do governo brasileiro.¹⁴⁶

Pesquisas voltadas para entender a inserção dos africanos livres na sociedade escravista brasileira comprovam serem as suas condições vividas muito semelhantes às tidas pelos próprios escravos, tanto no que se refere ao tratamento que recebiam quanto às funções desempenhadas no dia a dia.¹⁴⁷

Investigando-se a situação dos africanos livres provenientes da escuna *Emília*, encontrou-se registro de ofício dirigido ao corregedor da comarca, o Senhor Jozé Clemente Pereira, solicitando-o quarenta africanos livres para o serviço da polícia, os quais seriam empregados na iluminação da cidade. Foram concedidos 41 emancipados sob o compromisso da Intendência Geral da polícia de “*os alimentar, vestir, doutrinar e fazer ensinar os trabalhos*”¹⁴⁸

Foram também identificados cinco papéis de liberdade, ou seja, cartas de alforria datadas do ano de 1831, aproximadamente dez anos após os africanos livres do *Emília* terem sido submetidos ao regime de aprendizado. Provavelmente, a existência desses documentos de liberdade refira-se à emancipação real desses africanos antes do prazo mínimo de quatorze anos, conforme era permitido segundo o Art 5º do Alvará de 1818, o qual autorizava os africanos livres a anteciparem a emancipação definitiva desde que conseguissem demonstrar seus “préstimos e bons costumes”.¹⁴⁹

Esse procedimento se justifica ao mesmo tempo em que corrobora a suposição de terem sido particulares, ou como eram chamados, concessionários os detentores da maior parte dos africanos livres emancipados do *Emília*. E tendo essa embarcação gerado o primeiro grupo de emancipados do tráfico ilegal, pouca, ou quase nenhuma informação foi produzida pelo governo imperial sobre os indivíduos escolhidos para terem a concessão desses africanos. Confirmando essa percepção, há os estudos desenvolvidos por Mamigonian, quem destacou a proporção da distribuição dos africanos livres entre particulares e instituições públicas.

¹⁴⁶ Ibid.

¹⁴⁷ Significativos foram os trabalhos que se dedicaram a entender a situação dos “africanos livre”, como: CONRAD, Robert. *Neither Slave nor Free: the Emancipados of Brazil, 1818-1868*. MAMIGONIAN, Beatriz Galotti. “To Be a libertated African In Brazil: Labour and Citizenship in the Nineeenth Century”. Tese de doutorado, Iniversity of Waterloo, 2002.

¹⁴⁸ ANRJ Códice 184, vol 3.

¹⁴⁹ Coleção de Leis do Império – 1818, p.7 Vol.1.

Nos anos 1830, apenas um quinto de todos os africanos livres distribuídos pelo governo imperial eram mandados para instituições públicas; nos anos 1850 todos os africanos livres emancipados nos últimos anos do tráfico escravo foram engajados em instituições públicas.¹⁵⁰

Os dados são correspondentes ao período posterior à criação, em 1831, da lei Feijó-Barbacena e, por ser, após essa data consideravelmente ampliada a quantidade de africanos livres no Brasil, justifica-se que as autoridades imperiais somente tenham estabelecido algum registro desses africanos quando a presença deles passou a ser importante.¹⁵¹

Então, escassas são as informações sobre o período em que os emancipados do *Emília* estiveram sob a concessão de particulares ou mesmo a serviço do estado em obras públicas. Não sendo exagero supor que raros também foram aqueles que enfim se emanciparam após o período de aprendizado, seja porque conseguiram sobreviver, seja porque a lei que assegurava a liberdade, por ter se passado o tempo estipulado da aprendizagem, fez-se cumprir.

Contudo, registros de africanos livres oriundos do *Emília* foram identificados em diferentes fontes por autores diversos. Por exemplo, Carlos Eugênio Líbano reconhece a presença de africanos livres entre os pretos minas, os quais deixaram a Polícia da Corte assustada por ameaçarem a ordem ao disseminarem, na capital imperial, o medo que afligia Salvador na década de 1830.¹⁵²

Hawthorne vai além e consegue mapear um grupo de indivíduos que solicitou à justiça o fim do período de aprendizado recorrendo ao mencionado Art. 5º. Este autor utilizou do cruzamento do nome desses africanos com aqueles presentes na lista feita em 1821, quando os africanos do *Emília* foram transferidos para o barracão enquanto aguardavam o julgamento. Comparando, assim, o primeiro nome com a nação a eles associada, o autor constata só poderem se tratar de indivíduos provenientes da captura da primeira embarcação condenada pela comissão mista do Rio de Janeiro.

¹⁵⁰ MAMIGONIAN, Beatriz G. “Revisitando a ‘transição para o trabalho livre’: experiência dos africanos livres.” In: FLORENTINO, Manolo (Org.) *Tráfico, Cativo e Liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p.401.

¹⁵¹ Mesmo com alguma tentativa de registro desses africanos livres constantes foram as manifestações de insatisfação por parte dos ingleses com relação a política despendida pelo governo imperial em fiscalizar a condição em que viviam os africanos livres emancipados pela comissão mista. VER: MAMIGONIAN, Beatriz G. “Revisitando a transição para o trabalho livre no Brasil: a experiência dos africanos livres”. In: Manolo Florentino (Org.). *Tráfico, Cativo e Liberdade, Rio de Janeiro, séculos XVII a XIX*. Rio de Janeiro, séculos XVII a XIX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. P. 389-417.

¹⁵² SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)*. p.352-354 e p.378-383.

Ainda contando com registros documentados pelas autoridades inglesas, o autor elucida o episódio em que um grupo composto por pelo menos sessenta africanos livres da escuna *Emília* integraram um grupo maior composto por duzentos ou trezentos africanos livres e libertos que fretaram uma embarcação britânica de nome *Porcupine* e partiram em fevereiro de 1836 para Lagos. A presença dos africanos emancipados do *Emília* surpreendeu os juízes britânicos, fazendo com que apurassem o ocorrido, então escreveram:

Descobrimos que a iniciativa foi encabeçada principalmente por um negro livre, um dos que vieram para cá na carga de escravos do ‘*Emília*’, o qual tendo adquirido alguma propriedade e alguma influência sobre os seus conterrâneos emancipados, tinha feito uso de propriedade e influência para convencê-los a retornar à terra natal, e para facilitar essa tarefa tinha vendido vários escravos, de sua propriedade, e concedido liberdade a outros, que o acompanhariam. Do número total dos que estão partindo, sessenta, temos certeza pertencerem ao *Emília*.¹⁵³

O texto é surpreendente e suscita uma série de questionamentos, como: quem seria o emancipado que exercia uma função de liderança sobre os demais companheiros de viagem? Como ele teria conseguido angariar recursos para empreender e também proporcionar a outros a viagem de volta à África?

São questões profícuas, mas que por enquanto ficarão em aberto, haja vista o objetivo proposto por essa pesquisa não ser de investigar a trajetória desses africanos livres, mas sim de entender o processo que conduziu ao fim do tráfico de escravos no Brasil, tendo a escuna *Emília* como elemento central.

Porém considerou-se apropriado destacar o quanto os africanos do *Emília* adquiriram relevância no cenário político da cidade do Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX. E por isso, acredita-se como um estudo aprofundado sobre eles poderia ser enriquecedor para se melhor entender a inserção dos africanos livres na sociedade escravista brasileira.

Entretanto cabe-se concluir quão interessante é o fato de, aproximadamente quinze anos após da captura, uma parte dos africanos livres do *Emília* conseguiu retornar para casa. Na verdade, regressaram exatamente para a região onde embarcaram tempos atrás no vaso que os conduziu para as incertezas de uma nova vida distante daquela que conheciam. Coube a eles o afastamento dos familiares e a reconstrução de novos laços.

¹⁵³ FO 129/6. Apud: VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de todos os Santos : dos séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Currupio, 1987.p. 366.

Por ora, faz-se necessário realizar um retorno no tempo para se explicar como ocorreu o julgamento da escuna em questão e perceber o *modus operandi* do tribunal internacional responsável pelo ajuizamento da questão.

2.5 As Comissões mistas e o julgamento da escuna *Emília*

As Comissões mistas são um interessante elemento no processo de extinção do comércio de escravos. Criadas com o tratado de 1815, foram gestadas como um tribunal visando julgar se determinada apreensão era correta ou não. No entanto, uma série de obstáculos dificultou o cumprimento da função a elas atribuída. Nesta seção objetiva-se entender como era o funcionamento dessas comissões, tomando como exemplo a processualística estabelecida pelo tribunal do Rio de Janeiro no julgamento da escuna *Emília*.

Um dos trabalhos de maior relevância a respeito da constituição das comissões mistas foi o texto de Leslie Bethell “*The mixed commissions for the suppression of the transatlantic slave trade in the nineteenth century*”¹⁵⁴. O autor traça um panorama da formação dessas comissões, as quais foram instituídas em diferentes localidades a partir dos tratados antitráfico assinados entre Grã-Bretanha e outras potências. As informações contidas no texto foram baseadas em pesquisa nos arquivos do Foreign Office e do Public Record Office. O autor constata:

Para todo ou parte do período de 1819 a 1871, as comissões mistas ou conjuntas localizaram-se em Freetown, Luanda (Angola), o Cabo da Boa Esperança, Boa Vista (Cabo Verde), Rio de Janeiro, Suriname, Spanish Town (Jamaica), Havana e Nova York de acordo com acertado pelos tratados para a supressão do tráfico de escravos que a Grã-Bretanha tinha assinado com Portugal, Espanha, Holanda, Brasil, Estados Unidos e várias repúblicas hispano-americanas. Tribunais de comissão mista foram responsáveis pela condenação de mais de 600 embarcações de escravos e a libertação de cerca de 80.000 escravos.¹⁵⁵(Tradução nossa).

* A base de dados Slave Trade considera a região da Baía do Benin aquela formada pelos portos: Benin, Costa da Mina, Badagri, Ifé, Widá, Lagos (Onim), Oerê, Porto Novo.

¹⁵⁴ BETHELL, Leslie. “The mixed commissions for the suppression of the transatlantic slave trade in the nineteenth century”, *Journal of African History*, VII (1966) pp.79-93.

¹⁵⁵For all or part of the period from 1819 to 1871, mixed or joint commissions sat in Freetown, Luanda (Angola), the Cape of Good Hope, Boa Vista (Cape Verde Islands), Rio de Janeiro, Surinam, Spanish Town, Havana and New York under treaties for the suppression of the slave trade which Britain had signed with Portugal, Spain, the Netherlands, Brazil, the United States and several Spanish American republics. Courts of mixed commission were responsible for the condemnation of over 600 slave vessels and the liberation of nearly

Com essa informação, pôde-se ter acesso às localidades onde os tribunais das comissões situaram-se, assim como pôde-se também identificar as potências que firmaram acordos de supressão do tráfico negreiro com a Inglaterra, além de ser de extrema relevância a disparidade entre o número de vasos absolvidos e a quantidade daqueles condenados como uma “boa presa”.

Como exposto pelo tratado de 1815 e o ato adicional a este de 1817, ficava estipulado que os tribunais seriam compostos por dois juízes, dois árbitros – cada um representando uma nação - além do secretário, que podia desempenhar também o papel de escrivão. Para entender melhor a história da escuna, torna-se apropriado descrever qual era o procedimento adotado quando havia o julgamento dos navios acusados de participarem do tráfico ilegal. Os juízes ouviam as partes reclamantes que se resumidas aos oficiais da Royal Navy, que prestava a acusação representando os interesses de Sua Majestade inglesa pelo cumprimento do tratado bilateral estabelecido entre as nações amigas. Cabia ao proprietário da embarcação acusada de ser pertencente ao tráfico ilegal a contratação de um representante para providenciar a defesa e solicitar reparação pelos prejuízos obtidos.

Acredita-se ser a seleção das testemunhas feita a partir do interesse das partes, então era incumbência do acusador e do representante do comerciante negreiro eleger as pessoas que os ajudariam a comprovar a legitimidade da causa defendiam por eles, sendo os tripulantes da embarcação negreira, testemunhas obrigatórias. Geralmente, essas testemunhas resumiam-se aos tripulantes da embarcação capturada, aos marinheiros e aos oficiais estes últimos pertencentes a Royal Navy.

Quando se iniciava o julgamento, as partes apresentavam seus argumentos ao escrivão da comissão e em seguida era a vez das testemunhas prestarem os depoimentos. Percebe-se a existência de um roteiro de perguntas realizadas às testemunhas presentes no navio negreiro, enquanto, em relação aos representantes da marinha de guerra britânica, não foi possível reconhecer uma seleção de perguntas. Os depoimentos registrados pelo escrivão são datados de dias diferentes, permitindo a conclusão da limitação de um testemunho por dia. Depois da fase de registro dos depoimentos, os dois juízes se reuniam para ler os autos e proferir suas opiniões, considerando ou não aquela apreensão como uma “boa presa”. Caso houvesse divergência nas decisões dos juízes, entrava em cena as figuras dos comissários árbitros.

80,000 slaves. “The mixed commissions for the suppression of the transatlantic slave trade in the nineteenth century”, *Journal of African History*, VII (1966). p.79

Como acontecia, a participação desses comissários é curiosa: eram sorteados para manifestarem suas opiniões. Ou seja, a seleção procedida para decidir qual dos dois árbitros seria ouvido se baseava na sorte. Então, era esse o fator determinante quando os árbitros participavam do julgamento. Pois, geralmente, esses membros do tribunal internacional quando sorteados confirmavam a decisão tomada pelo seu compatriota, o comissário Juiz. Desse modo, no momento em que os juízes não entravam em um consenso, ou seja, não possuíam a mesma opinião, não eram as provas que determinavam a sentença, mas sim o acaso.¹⁵⁶

Após a declaração da sentença no julgamento dos navios capturados, não havia a possibilidade de apelação. A função básica dos juízes era avaliar as provas materiais da apreensão, comparando-as com os depoimentos prestados. Ocorrida a condenação da embarcação, toda a tripulação, carga não humana transportada, era leiloada, e aos africanos, como já visto, era conferido o status de africanos livres. Caso fosse a captura considerada ilegal, acontecia a restituição tanto da embarcação, quanto dos escravos apreendidos ao proprietário e também era possível uma ação exigindo reparação do governo britânico em vista dos prejuízos causados pela injusta captura.

Por parte de Portugal, o desinteresse, ou mesmo a impossibilidade de minimizar essa atividade pode justificar a demora na constituição do tribunal da comissão mista em solo da América portuguesa. Assim sendo, somente em 1821 ocorrerá a primeira condenação de um navio negreiro julgamento por essa comissão sediada no Rio de Janeiro.

As dificuldades de se manter um tribunal no continente africano também eram consideráveis, o elevado número de mortes de europeus na África constituiu-se num fator disseminador do temor em ser nomeado para compor esses tribunais e longos foram os intervalos de tempo em que, por motivo de doenças ou falecimento de um dos membros, os julgamentos ficaram suspensos.¹⁵⁷

Nessa pesquisa acredita-se não ser a escuna *Emília*, *por acaso*, a primeira a ser condenada pela comissão mista. As mudanças de planos de Willian Finlaison, não foram motivadas apenas pelos regimes de ventos. Supõe-se haver razões que, infelizmente de acordo com a documentação analisada, não puderam ser comprovadas, exemplificando dessa forma o carácter ambíguo das fontes, pois se existem vezes em que a riqueza delas parece ser

¹⁵⁶REIS, João José, GOMES, Flávio dos Santos e CARVALHO, Marcus J. M. de. *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. p. 271.

¹⁵⁷Ibid.p.268-270.

inesgotável, dependendo apenas das perguntas que lhes são direcionadas, em outras, as limitações impostas por elas acabam sendo intransponíveis, permitindo ao historiador apenas formular conjecturas.

Ponderar sobre os trâmites do julgamento, mesmo tendo-se ciência do desfecho do caso, constitui-se em uma tentativa de demonstrar, a partir de um exemplo, como se efetivavam as etapas pelas quais deveriam se passar os vasos conduzidos aos tribunais para serem avaliados como “boas ou más presas”. É com esse intuito que se lança luzes às fases do julgamento.

Assim, em 10 de julho de 1821, três dias após a sua chegada ao Rio de Janeiro, teve início o julgamento da *Emília*, logo as partes foram convocadas pelo tribunal. O proprietário da escuna, Manoel Ferreira Moreira, instituiu para seu procurador Diogo Soares da Silva de Bivar, ele, um proeminente advogado nascido em Portugal e formado por Coimbra.¹⁵⁸ Representando a Royal Navy, o capitão Willian Finlaison e parte da sua tripulação que deporiam atestando a veracidade das provas apresentadas como itens essenciais para a acusação.

Algumas testemunhas foram requeridas pela defesa para comprovar que aquela se tratou de uma injusta captura. Prestaram depoimento somente parte dos tripulantes apreendidos no *Emília*, vale ressaltar, a permanência, entre os oficiais, de apenas o contra-mestre. Manoel Gonçalves sob a tutela dos ingleses após o período no qual as embarcações estiveram ancoradas na Bahia. Há referência de um tripulante que tentara fugir, mas foi recapturado pelos ingleses; supõe-se ter sido este o contra-mestre, Manoel Gonçalves.¹⁵⁹ Enquanto os marinheiros que continuaram a bordo para o julgamento – somente permaneceram Joaquim José de Moraes, preto descrito como o sangrador da embarcação e Jorge Carneiro, escravo.

¹⁵⁸ Diego Soares da Silva de Bivar foi acusado em Portugal de conspiracionismo ou jacobinismo por ter hospedado Jean Andoche Junot, por isso condenado ao degredo perpétuo em Moçambique, porém conseguiu cumprir a pena na Bahia, mais especificamente no forte de São Pedro. Foi redator tanto da gazeta *Idade d'ouro* quanto da primeira revista do Brasil *As Variedades*. Obteve o perdão pelo seu crime em 1821, ano que parece ter fixado residência no Rio de Janeiro. Apesar de uma vida “movimentada” não se conhece, até o presente momento uma biografia sobre esse curioso personagem. Para a pesquisa que aqui se apresenta torna-se bastante instigante o envolvimento desse homem das letras com o tráfico de escravo. Por agora, fica apenas a informação de tê-lo defendido junto à comissão mista o proprietário da escuna *Emília*, e sê-lo o “célebre advogado da Bahia” mencionado por Verger e seguido pela lamentação “seu nome, infelizmente, não consta no relatório” (Verger referia-se a documentação do Forieng Office FO 84/12, pois na documentação do Arquivo Nacional o nome do advogado é mencionado)

¹⁵⁹ AHI, Lata 13, maço 1A.

Distintos eram os elementos que podiam servir de provas do envolvimento de um navio no tráfico ilegal. Alguns deles foram usados como prova inconteste da inserção da escuna *Emília* no comércio ilícito. O primeiro foi a confirmação dos africanos transportados serem de “qualidades” diversas, ou seja, etnias diferentes daquelas comercializadas em Molembo, além da constatação feita pelos britânicos de cachaça e fumo, os principais produtos usados na troca por cativos pela escuna, não se tratarem de carregamentos utilizados para se fazer comércio naquele lugar.

A omissão da maior parte dos papéis transportados por parte de Severo Leonardo também foi alegada como prova da ilegítima conduta daquele capitão, pois era intuito deste esconder os indícios do tráfico irregular realizado pela *Emília*.

Quando o tenente da marinha de guerra britânica Willian Mansell prestou depoimento à comissão mista disse que mesmo tendo recebido ordens de entregar todos os documentos existentes a bordo, o capitão não o fez. Nas palavras do tenente foram de “110 a 112 papéis encontrados dentro da caixa do barbeiro”¹⁶⁰, portanto não apresentados por Severo Leonardo.

Havia, entre os documentos apreendidos, correspondências datando de 12 de fevereiro de 1821, as quais constavam como originárias de Molembo. A data acabava não coincidindo com o tempo cujos tripulantes haviam saído do porto em questão. Para os ingleses, esta se constituía em uma prova concreta da inserção fictícia de Molembo em tais correspondências para despistar a real procedência dos escravos.

Somando a tudo isso, pôde-se ainda acrescentar o testemunho do escravo Jorge Carneiro, quem, ao ser inquerido acerca da “carga” cativa presente na *Emília*, confirmou ter sido embarcada em Onim. Aparentemente, foi o depoimento deste escravo, entre os demais tripulantes, o único a almejar incriminar a atividade negreira desenvolvida no *Emília*, enquanto os outros depoentes se limitaram a dar respostas evasivas. O marinheiro Jorge foi mais detalhado, contando, inclusive, que fora apreendido uma primeira vez quando, era marinheiro do brigue *Temerário* sendo em seguida levado à Serra Leoa.¹⁶¹

Portanto, como visto, as provas elencadas foram incontestes quanto a ilegalidade do comércio negreiro, realizado pela escuna *Emília*, no entanto a partir dessa apreensão, há mais a se entender. Como por exemplo: De que forma se estruturava esse comércio ilícito? Quem dele fazia parte? E quais os significados da repressão à atividade negreira num contexto mais

¹⁶⁰ Ibid. fl.346.

¹⁶¹ AHI, Lata 13, Maço 1A, fls.351-356.

amplo, no qual se destaca o continente africano? Essas são questões que merecem respostas. E próximo capítulo se dedica a elas.

3. Correspondências negreiras: uma análise das epístolas apreendidas

Antes do advento da internet, da televisão e do telefone, eram as cartas a principal forma de conectar os continentes conhecidos. Por intermédio delas, faziam-se negócios, comunicava-se uma ordem real e até acertavam-se casamentos. Era, através das epístolas, que uma infinidade de decisões podiam ser tomadas. As informações nelas contidas iniciaram algumas guerras e findaram outras. Muitas vezes, somente pelo mar alcançava-se o destinatário almejado. Por isso, era tarefa das embarcações a tarefa de conduzir as missivas até o porto mais próximo do destino.

As embarcações que, geralmente, transportavam mercadorias, também levavam notícias muito ansiadas. Dessa maneira, com os navios negreiros também não era diferente. Além de transportarem cativos, estes conduziam uma vasta gama de informações registradas nas cartas a bordo, muitas delas contendo apontamentos sobre as importantes redes de comerciantes, as dinâmicas internas do continente africano, as relações entre a África e o Brasil, além dos anseios e temores dos homens que se lançavam na tortuosa, porém rentável, atividade negreira.

Uma pequena parte das numerosas correspondências produzidas por esses indivíduos, as quais constituem um importante corpus documental, pode ser acessada a partir dos documentos das comissões mistas. Pois, capturadas as embarcações, todos os documentos encontrados eram confiscados devido à possibilidade de conter indícios de uma atividade ilegal. Os ingleses buscavam nos navios evidências indiretas para se desvendar as redes dos traficantes de escravos.¹⁶²

Sendo assim, o caso da escuna *Emília* não foi diferente. Após a apreensão desta, foi realizada uma inspeção no seu interior e, como visto anteriormente, se constatou a existência de significativa quantidade de correspondências. Um grande número delas referia-se a provisões compradas pelo capitão para alimentar a tripulação e os africanos escravizados, mas existem aquelas destinadas a informar muito mais fatos cujos autores não almejassem que a posteridade tomasse conhecimento.

¹⁶²REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos & CARVALHO, Marcos J. M. de. *O Alufá Rufino: Tráfico, Escravidão e Liberdade no Atlântico Negro (c. 1822-c. 1853)* p. 244

Aqui cabe uma ressalva, frequentemente, as correspondências eram forjadas no intuito de burlar a fiscalização nos mares, mas o que se supõe para as cartas perscrutadas é que apenas a localidade onde teriam sido escritas fosse falsa, assim, quando se lê nos cabeçalhos Molembo, como a local de onde provinham, crer-se que este deveria ser Onim(Lagos).

Há fortes indícios para que essa suposição esteja acertada. Pois, acredita-se não terem sido urdidos os teores das epístolas. Até porque a riqueza de detalhes e o continuísmo das histórias contidas nesses documentos fazem com que se entenda como pouco provável a inveracidade dos fatos mencionados, além disso, porque homens se dariam ao trabalho de escrever tantas correspondências com o único motivo de forjar uma licitude do comércio negreiro para se enganar os ingleses? Para tal bastava meia dúzia de cartas e não quarenta e uma. Ao longo do capítulo, espera-se que fiquem explicitados os argumentos condutores dessa consideração.

Trabalhar com as cartas produzidas pelo trato negreiro, em específico é oferecer uma forma de se ler e se sentir esse tráfico, é enxergar essa atividade através das vivências daqueles engajados nela. É dar visibilidade ao humano, não àqueles que estavam sofrendo amontoados nos porões, mas sim aos homens dedicados a esse comércio, os quais estavam tendo que se adaptar as mudanças ocorridas por conta da repressão inglesa.

Pretende-se, pois, a partir da seleção das correspondências do *Emília*,¹⁶³ enfatizar como se articulavam os envolvidos no comércio ilegal. As missivas possuíam destinatários diversos, no entanto os nomes dos remetentes se restringiram a apenas três. Os dados obtidos por meio da leitura desses documentos em muito podem contribuir para o entendimento de como ocorria a circulação de informações através do Atlântico,¹⁶⁴ porém, mais do que isso: permitem ao leitor conhecer com alguma riqueza de detalhes a íntima relação construída ao longo do tempo entre o Brasil e a África. Entender como o comércio de almas fomentou essa relação.

3.1 Os remetentes e os destinatários – Desvendando as redes do tráfico

¹⁶³Foram encontradas quarenta e uma cartas e os dados obtidos são originários das informações presentes nelas.

¹⁶⁴Uma grande parte delas refere-se a remessa de mantimentos do continente para a escuna, servindo como uma forma de se atestar os gastos que o capitão teria feito.

Iniciar a análise das correspondências negreiras requer, antes de tudo, saber quem escrevia e para quem se escrevia. Esse deve ser o primeiro passo para se entender a rede de comerciantes, na qual a escuna *Emília* se inseria. Assim como o segundo passo deve ser conhecer aqueles indivíduos direta e indiretamente envolvidos no comércio de africanos. Tendo em vista a frequência com que alguns nomes aparecem nas correspondências, foi possível reconhecer as relações comerciais estabelecidas.

O remetente do maior número de cartas e mencionado em várias outras foi Vicente Ferreira Milles¹⁶⁵, um ex capitão de navio negreiro que ascendeu na hierarquia do tráfico e em 1820 detinha a função de correspondente e preposto na África. Conjectura-se desempenhar a função não somente para o proprietário da *Emília*. Esse indivíduo era essencial para assegurar o bom funcionamento das negociações. Pois enviava informações privilegiadas dos artigos dos quais se necessitava na localidade onde estava estabelecido, além de também manter atualizado os seus mercantes¹⁶⁶ sobre as possíveis dificuldades encontradas em determinados portos.¹⁶⁷

O prestígio alcançado por Vicente Ferreira Milles no cenário do comércio negreiro foi inegável, suas relações se estendiam entre um rei africano e os traficantes nos dois lados do Atlântico. Provavelmente, quando a apreensão da escuna *Emília* ocorreu, não era um nome conhecido pelos ingleses, pois não foi mencionado como uma possível prova da ilegitimidade do tráfico. Uma parte das informações sobre a dinâmica do tráfico em Onim foi possível ser apreendida por conta das epístolas escritas por ele.

Outro indivíduo, Caetano Alberto de França, constitui-se no autor de sete correspondências transportadas pela *Emília*. Tornou-se possível tomar conhecimento sobre ele a partir de uma autodeclaração de que era homem pardo, solteiro, morador da Rua da Laranjeira, capitão de navio negreiro, naquela data com trinta e um anos.¹⁶⁸ Encontrava-se em Onim, por conta de uma viagem como capitão da sumaca *Rosálio*, também em busca de cativos, portanto acabou estando com Severo Leonardo no mesmo Porto. Encontrou-se

¹⁶⁵ Referências sobre esse indivíduo foram encontradas no DBST, onde ele foi identificado como capitão em 1813 do navio negreiro *Nossa Senhora da Conceição*.

¹⁶⁶ Mercante é designação que se refere aqueles que montavam as equipagens das embarcações e podiam ser os proprietários das naus e/ou das cargas.

¹⁶⁷ RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O comércio das almas e a obtenção de prestígio social: traficantes de escravos na Bahia ao longo do século XVIII*. p.12

¹⁶⁸ AHI, Lata 13, maço 1 A

referência dele como testamenteiro de Manoel Joaquim d' Almeida, importante comerciante da praça da Bahia, que acumulara fortuna através do tráfico de escravos¹⁶⁹.

O rei Ologun Ajan aparece como autor de três das missivas encontradas, quando houve a captura da *Emília*. Esse rei de Lagos ficou mais conhecido por ter enviado no ano de 1823 uma embaixada em reconhecimento a independência do Brasil¹⁷⁰, entretanto, aproximadamente dois anos antes teve seus interesses e temores expostos por conta do confisco de suas missivas enviadas através da escuna. A presença de cartas remetidas pelo rei permite se entender a relação de proximidade construída entre traficantes de almas e chefes locais, destacando o quais eram os interesses africanos e como esses eram considerados na constituição das relações comerciais.

As epístolas partem dos três remetentes para uma quantidade considerável de destinatários. Então, propõe-se conhecer quem eram algumas das pessoas que receberiam as missivas, assim como os assuntos abordados por elas, para desse modo, buscar-se a compreensão de como os traficantes de gente se articulavam visando dar continuidade a atividade que vetada para a região onde se encontravam. Não serão, nessa parte, abordadas as correspondências trocadas de fórum íntimo. A intenção é perceber quais informações acerca do tráfico vinculadas pelas correspondências oferecem subsídios para o entendimento das articulações construídas visando à continuidade do comércio negreiro na região do porto de Onim.

Entre os destinatários, têm-se nomes conhecidos, outros, não foram possíveis de se tomar ciência sobre quem eram. No entanto, expor aquilo plausível de se conjecturar sobre os interlocutores, a partir da interpretação das cartas, constitui-se num exercício necessário para a finalidade aqui proposta.

Como mencionado anteriormente, o proprietário da escuna era o mercador Manoel Francisco Moreira, este um importante comerciante da praça da Bahia e dono, naquele período, de pelo menos mais três embarcações, o *Rosálio*, o *Diligente* e o *Estrela*¹⁷¹. Será o destinatário de sete correspondências, a maioria delas escrita com o objetivo de prestar-lhe esclarecimentos no tocante ao andamento dos negócios. A riqueza de detalhes presente só

¹⁶⁹ VERGER, Pierre. *Os libertos: sete caminhos na liberdade de escravos da Bahia no século XIX*. São Paulo Pierre Verger - Corrupio, 1992. Em especial o capítulo V. p 42-53. E o testamento de Manoel Joaquim d' Almeida parte V p. 114.

¹⁷⁰ VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII ao XIX*. Salvador: Corrupio, 1987.p.283-284. SOARES, Mariza de Carvalho. Trocando Galanterias: a diplomacia do comércio de escravos, Brasil-Daomé, 1810-1812. Afro-Ásia, nº49, jan-jun 2014.p 254-255.

¹⁷¹ DBST, o número das viagens é 41780 (Rosália), 47043 (Diligente) e 47044 (Estrela).

demonstra como a relação entre os empregados do mercador e o próprio Manoel Francisco era pautada pelo respeito construído, talvez, mais por conta da necessidade do que da amizade. Situação elucidada na carta enviada por Caetano Alberto de França:

Como V.M não ignora que a viagem que vim fazer na sua sumaca *Rosálio* tem sido mais extensa do que tanto eu, como V.M, pensávamos, por isso me faz muito necessário que V.M me faça o obséquo de dar ao Sr. Antônio Francisco Ribeiro, quem é que está lhe de entregar sessenta mil réis a minha conta, que é para arranjo de uma casa, ficando esta no seu poder para a sua clareza até fazermos conta.¹⁷²

Assim, percebe-se, diante de uma ausência prolongada como se devia recorrer ao mercante para ter dívidas sanadas, compromissos cumpridos e necessidades satisfeitas. Há de se supor ser de praxe, pelo menos nas relações entre Manoel Francisco Moreira e aqueles que a ele prestavam serviços na costa africana, a ocorrência de um “tipo” de adiantamento concedido, esse fato podia construir e intensificar uma relação de dependência imprescindível na forma de atividade comercial praticada por eles.

Entre as correspondências emitidas, identificaram-se duas voltadas para o Doutor Manoel Joaquim Henriques de Paiva, nome de um importante médico residente na Bahia que teve em 1819 autorizada pelo Conde de Palma a criação de uma cadeira de farmácia para ensinar a alunos do curso de médico-cirúrgico.¹⁷³

A associação desse médico com o tráfico levando-se em consideração os teores das correspondências é nítida. Estas tinham como conteúdo a busca de auxílio para a cura de enfermidades. A proximidade existente entre esse ilustre doutor com pessoas que praticavam o comércio de alma, denota, possivelmente, ser ele quem prestava assistência médica àqueles que tinham maior destaque na hierarquia do tráfico.

Outro indivíduo que receberia uma missiva transportada pela escuna apreendida era Domingos José de Almeida Lima, conhecido traficante residente na Bahia. Este foi o proprietário de embarcações que aportaram na África em outras 11 expedições.¹⁷⁴ Apesar de

¹⁷² AHI, Lata 13, maço 1 A, fl. 331

¹⁷³ Sobre a vida e obra desse médico ver: - FILGUEIRAS, Carlos A. L. As vicissitudes da ciência periférica: a vida e obra de Manuel Joaquim Henriques de Paiva. Química Nova, São Paulo, v.14, n.2, p.133-141, 1991.

¹⁷⁴ Para se ter acesso ao nome dos navios e viagens que tiveram Domingos José de Almeida como proprietário ver anexo 6.

somente se verificar uma carta destinada a ele, o amplo envolvimento desse indivíduo pode ser percebido por conta de menções feitas ao seu nome em outras missivas.

Nome reconhecido também foi o de José Antônio Rodrigues Vianna. A ele eram destinadas duas correspondências de autoria de Vicente Ferreira Milles. Vianna era comerciante, influente proprietário de navios negreiros e especula-se ter sido um dos mercantes que contrataram Milles para atuar como preposto na África. Por mais que não figurasse como o proprietário da escuna *Emília*, é evidente sua participação na constituição desta. A ele, foram dirigidas cartas denotando uma provável autoridade exercida no contexto do tráfico negreiro. A suposição fica menos vaga ao se considerar a introdução da epístola, encaminhada à Vianna por Milles, no dia em que a escuna levantou âncora de Onim:

É hoje a saída da sua bela escuna Emília, Deus lhe ponha a virtude. Tendo já escrito duas compridas cartas e nelas fazendo uma verdadeira pintura do estado em que vim achar esse porto, hoje, porém de melhor acordo deixo de remeter-lhe a fim de não despertar o seu espírito, brado que lhes chegue as notícias pelos oficiais e mais empregados das tais embarcações que ao fazer desta se acham fundeadas neste porto [...].¹⁷⁵

Provavelmente, José Antônio Rodrigues Vianna constituía-se num dos homens de negócios mais influentes da capitânia da Bahia na década de 1820 e, para essa afirmativa, leva-se em consideração ter sido o seu nome escolhido pelos vereadores do Senado da Câmara daquela cidade para compor o governo da junta provisória, formada em 10 de fevereiro de 1821, em apoio ao rei D. João VI e à proposta de uma monarquia liberal defendida pelo Vintismo português. Além, de Rodrigues Vianna constar como o doador de 400\$000, a maior quantia cedida para a manutenção das tropas que assegurariam o governo provisório.¹⁷⁶

Notícias sobre essa questão política, que dominava Portugal naquele momento, não passaram despercebidas pelos traficantes, haja vista o destaque dado na carta de Vicente Ferreira Milles, datada de 5 de fevereiro de 1821 e direcionada ao Alferes Antônio Joaquim da Silva Freitas:

¹⁷⁵ AHI, Lata 13, maço 1 A, fl. 294.

¹⁷⁶ Sobre a posição da Bahia no contexto mencionado ler: SILVA, Marcelo Renato Siquara. “Independência ou morte em Salvador: o cotidiano da capital da Bahia no contexto do processo de independência brasileiro (1821-1823)”. Dissertação de mestrado. UFBA, 2012. A informação sobre nomeação de Vianna como componente do governo provisório consta em: Termo de Vereação. Bahia: 10 de fevereiro de 1821. Apud SILVA, Inácio Accioli de Cerqueira e. *Memórias Históricas e Políticas da Província da Bahia*. v. 3, p. 272-273. Quanto ao valor doado por Vianna ver: *Idade d’ouro no Brasil* n. 19, 20, 21, 22 e 23. Sintetizado em: SILVA, Marcelo Renato Siquara. Op. Cit. p., 160.

Muito estimo que nossa cidade nada haja de novidade, queira a providência sempre assim seja. Enquanto o toque que na sua dá-me das novidades da nossa Europa, tive por carta dessa compridamente. Deus queira por tudo em paz tanto para nosso sossego, como para quem nos governa com tanta brandura.¹⁷⁷

Demonstra-se a relevância da troca de tal correspondência, a qual, por mais que não tenha sido efetivada, revela como esses homens se mantinham informados acerca das questões políticas estruturadas e demonstra a tendência do não rompimento com o monarca, quem governava com “brandura”. Talvez essa afirmação não seja apropriada, pois encontra-se fundamentada sob a ótica de apenas um indivíduo, porém essa crítica se desfaz por ser conhecida a adesão de Salvador à Revolução Liberal do Porto.

Entretanto, as relações não se limitavam aos traficantes. Havia um variado grupo de indivíduos no rol dos destinatários de Milles. Quase todos possuíam interesses relativos ao tráfico, como foi o caso do frei Vicente de Santa Maria, a quem foi enviada uma missiva para informá-lo que, por meio da escuna *Emilia*, seria remetido um moleque em consignação. E aproveitando o ensejo, o autor da carta – Milles - tratava de cuidar do lado espiritual:

Como estamos no novo ano, queira quando puder principiar outras capelas de missas por alma do meu pai, mãe e de todos os meus parentes e quando a esta chegar, que, espero a Deus não exceda do fim deste presente ano lhes satisfarei e caso que Deus me chame para o seu Santo reino os meus herdeiros a vista desta lhes satisfarão.¹⁷⁸

Entre as pessoas possíveis de serem conhecidas por meio as cartas não entregues, destaca-se Maria Sobolha, costureira a quem Ferreira Milles encomenda um par de calças de boa ganga azul para “suprir a mau lavagem deste país”.¹⁷⁹ Destacou-se essa carta por ser um exemplo das raras correspondências enviadas por Milles em que não constavam alguma relação comercial pautada na compra e venda de escravos.

Pelo exposto nessa seção, se tem noção do quanto a participação no tráfico negreiro era difundida na sociedade baiana, pois, como visto, membros das mais variadas camadas sociais estavam engajados nessa atividade. Mesmo diante da distância, havia um contato assegurado pelas epístolas e também, por conta delas pôde-se conhecer esses indivíduos, os

¹⁷⁷ AHI, Lata 13, maço 1 A, fl. 298.

¹⁷⁸ AHI, Lata 13, maço 1 A, fl.252.

¹⁷⁹ AHI, Lata13, maço 1 A, fl. 280.

quais compunham uma rede articulada e consciente dos mecanismos possíveis de serem utilizados por eles para se favorecer na obtenção de lucros proporcionados pelo tráfico negreiro.

3.2 Anseios e instruções – o carácter instrutivo e confortante das epístolas

Em *A escrita de si, a escrita da História*,¹⁸⁰ Ângela de Castro Gomes enfatiza o potencial das cartas, diários íntimos e memórias como fontes históricas. A autora demonstra como esse corpus documental apresenta extrema relevância ao descortinar o espaço de investigação privado, salientando poder-se desvendar, com essas fontes, não apenas o cotidiano de grandes homens, mas também proporcionar luzes aos chamados homens “comuns”.

Não eram exatamente os homens “comuns” aqueles envolvidos no tráfico de escravos revelados pelas epístolas.¹⁸¹ Há de se enfatizar o pouco nível de instrução da maior parte da tripulação, que certamente não era alfabetizada. Logo, essas cartas eram escritas, provavelmente, pelo grupo mais instruído do tráfico - os oficiais: os capitães, os mestres, entre outros¹⁸², além, é claro, dos proprietários e seus sócios, entretanto muitos desses provavelmente não haviam sido alfabetizados. Por isso deveriam recorrer a algum intermediário para redigir as cartas emitidas. Informação provável, mas não possível de ser confirmada para as cartas transportadas pela *Emília*.

Entre as correspondências enviadas por Vicente Ferreira Milles, notam-se pelo menos dois tipos de grafia, porém todas as cartas constam da mesma assinatura. Diante desse fato supõe-se não ter sido ele quem escreveu, parte das missivas, apesar de ser provavelmente alfabetizado. Essa suposição deve ser válida para outros autores.

As epístolas certamente se constituem em fontes privilegiadas por serem documentos típicos para se entender o indivíduo, por serem um tipo de “escrita de si”, mas no caso das

¹⁸⁰ GOMES, Ângela de Castro. “Escrita de si, escrita da História: a título de prólogo”. In: GOMES, Ângela de Castro. (org). *Escrita de si. Escrita da História*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004. p.14.

¹⁸¹ Deve-se enfatizar que foi constatado que os autores das correspondências eram indivíduos ligados ao comércio de almas. Porém, curiosamente não foi identificado nenhuma carta partindo de um tripulante da escuna *Emília*.

¹⁸² RODRIGUES, Jaime. Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX). *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 19, nº38, p. 15-53. 1999 p. 22

cartas do tráfico, há uma particularidade: a gama de assuntos abordados revela muito mais. Exatamente por se constituírem no mecanismo fomentador do contato, não somente entre o marítimo e seus amigos e familiares, mas também entre os agentes e seus mercantes.

As temáticas presentes nas 41 cartas oriundas da captura da *Emília*, não eram as mais variadas possíveis, mas parte delas exemplificam o quanto essas pessoas privadas do convívio da família e dos amigos lidavam com as ausências e com a necessidade tanto de informar quanto de obter notícias dos entes e pessoas queridas. Revelam que, quando o tempo na costa africana superava as expectativas, o sofrimento daqueles ansiosos pelo retorno se agudizava, mas também demonstram uma carência material daqueles dependiam financeiramente dos indivíduos engajados na atividade de navegar.

Exemplo disso pode ser notado por meio da correspondência que seria trocada entre o capitão negreiro Caetano Alberto de França e Anna Rita de Souza, datada de 12 de fevereiro de 1821:

A falta da escravatura que agora cá há faz com que eu me demore até a páscoa e por isso mando uma ordem ao amigo Antônio para receber vinte e cinco mil para entregar-lhe. Recomendo-lhe muito então que não quero que V.M faça o que fez da viagem passada de ir procurar notícias minhas a meu mercante e também não desejo que V.M ponha qualquer coisa sua na rua só sim com precisão porque já todos a conhecem por minha mulher.¹⁸³

Essa carta se encerra com a frase: “seu amante muito verdadeiro” e a assinatura de Caetano. No fragmento selecionado percebe-se o quanto o capitão se preocupava em alertar Anna Rita sobre o fato do tempo de viagem ser maior de que o esperado, além de refletir também o temor de que algo faltasse a companheira e essa tivesse de trabalhar. Eles não eram casados informação explicitada quando Caetano prestou depoimento no auto de justificação promovido pelo seu “mercante” por conta da captura da *Emília*. Nesse documento ele se autodeclarou como sendo solteiro.

Não era somente Anna Rita que Caetano parecia provir. Em carta endereçada a sua “mana”, o assunto principal era avisá-la sobre uma quantia de também vinte e cinco mil réis destinada a ajudar nas despesas dela e da mãe. Ele aproveitou o ensejo para reclamar da “ingratidão” desta, pois duas embarcações ancoraram no porto e em nenhuma havia

¹⁸³ AHI lata 13, maço 1A, fl.329

correspondência endereçada a ele. Encerrando a epístola, ao dizer que estava bem de saúde e desejava o mesmo a ela.¹⁸⁴

Aparentemente por conta do tempo ausente e do fato de estarem em uma região onde as doenças acometiam em especial os europeus, em quase todas as correspondências os remetentes inseriam notícias acerca da saúde, e algumas vezes recorriam à sabedoria de um médico. É esse o caso do Dr. Manoel Joaquim Henriques de Paiva, quem iria receber a correspondências de Vicente Ferreira Milles, na qual o traficante diz: “*A minha viagem foi de 37 dias, cheguei livre das chagas das pernas, porém de 15 dias fui apalrado das costumadas moléstias que de ordinariamente aparecem aos de fora*” e em seguida completava que se viu livre da moléstia fazendo uso da quina.¹⁸⁵

O temor de ser acometido pelas doenças motivou Vicente Ferreira Milles a afirmar não ser possível permanecer naquele “pestilento país” os dois anos combinados. Dizia ele que tal decisão não por capricho, mas sim por recear por sua “saúde e vida”. E ainda, mesmo sendo intenção inicial querer que lhe mandasse retirar somente quando tivesse completado 40 ou 50 mil cativos, via diante das circunstâncias daquele porto grande dificuldade de se chegar a esses números.¹⁸⁶

As enfermidades relatadas pelos traficantes, quase sempre, eram associadas a estadia na África, mas não eram somente esses homens a recorrerem aos cuidados do Dr. Manoel Joaquim. Como pode ser percebido por meio da segunda correspondência enviada a esse médico, o paciente era o rei Ajan e o problema relatado, de cunho íntimo:

O remédio que vossa senhoria me mandou por hora, ainda não fiz uso dele por me achar mais aliviado das dores que tinha, porém passo pelo dissabor e desgosto tendo de idade pouco mais de quarenta e oito anos e *sinto frouxidão do membro ou em melhor português falta de potência*. Como alguns brancos que tem vindo ao meu porto tem me informado que há remédio de sumo proveito para remediar esta falta é que só vossa senhoriassé capaz de me mandar esse remédio, rogo-lhe por todo o obséquio que pela próxima embarcação o capitão Vicente Ferreira Miller remeter-me o dito, com sua competente informação ensinando-me o como o devo tomar.”¹⁸⁷
(grifos meus)

Por meio dessas epístolas, pôde-se atentar ao fato do dito Dr. Manuel ser o interlocutor tanto de traficantes, quanto do rei Ajan e, através dos teores das correspondências, percebe-se

¹⁸⁴ Ibid., fl. 324.

¹⁸⁵ AHI lata 13, maço 1A, fl.275. Quina: Bot. Nome comum às plantas do gên. *Cinchona*, da fam. das rubiáceas, cuja casca fornece a quinina. Fonte: Dicionário Caldas Aulete.

¹⁸⁶ AHI lata 13, maço 1 A, fl. 292.

¹⁸⁷ AHI lata 13, maço 1A, fl. 250. Para o acesso a essa correspondência ver: anexo 7

a constância do auxílio prestado pelo médico, quem por tais serviços deveria ser bem remunerado. Embora não tenha sido possível saber a recompensa do Doutor pela ajuda prestada a Milles, o rei Ajan diz: “*Eu lhe estou a dar obrigado e desejarei ocasião que lhe mostre a minha gratidão. O portador é o capitão Severo Leonardo lhe fará entrega de dois pequenos panos de rebuço*”.¹⁸⁸

Pareciam serem muitas as demandas dos envolvidos no tráfico, quando estes se encontravam na costa africana, com destaque para a prestação de contas, não restrita a seus mercantes. Pessoas próximas confiavam itens a serem comercializados, como foi o caso da Senhora Joana Telles, comadre de Ferreira Milles, a quem o compadre enviou um parecer sobre a carregaçã, sob sua responsabilidade.

Senhora comadre, incluso a esta achará o conhecimento de sessenta pesos espanhol que pela escuna Emília entreguei ao Capitão Severo Leonardo, lhe remeto o produto de quarenta maços de missangas de sua carregaçã, os quais foram vendidos a Francisco Telles de Sousa a peso e meio cada um maço. Na ocasião presente nada mais pude fazer, estimarei que seja de sua aprovaçã a mesma deliberaçã.¹⁸⁹

As dificuldades de conseguir compradores e bons preços também foram relatadas por Vicente Ferreira Milles a Dona Escolástica do Carmo Vianna.

A sua encomenda será o que remeto na certeza que fica de V.M em meu poder um colar de [cornalinas] encrustado em ouro com suas pulseiras, cujas apresentadas ao rei não quis comprar e como neste porto há o mais costume de aquilo que o rei não compra, ninguém mais quer comprar com medo, eis o motivo para que deixo em meu poder a fim de se [meter] algum tempo e ver se para o futuro e particularmente vendo e então farei a mesma arremessa para uma de suas embarcações ou na volta da viagem da sua escuna *Emília*, se permitir.¹⁹⁰

A princípio, a situação encontrava-se crítica e há uma suposição para isso: a abundância de tabaco de má qualidade, o principal elemento de troca na região analisada, parecia ter despencado o valor deste item naquele mercado, a ponto do preposto Milles, orientar o seu mercante a mandar menos tabaco, porém de mais qualidade para não acabar de arruinar o valor deste produto.¹⁹¹

¹⁸⁸Idem.

¹⁸⁹ AHI lata 13, maço 1A, fl. 256.

¹⁹⁰Ibid fl. 296

¹⁹¹Ibid, fl.290

As instruções também incidiam sobre pedido de recebimento dos rendimentos. Vicente Ferreira solicitava a João Ferreira Fróes que procurasse o caixa da embarcação no caso Severo Leonardo ou então José Antônio Rodrigues Vianna, para receber a comissão de 4 mil réis por escravo remetido nas duas embarcações que deixaram a África carregadas e também os duzentos mil réis de salários vencidos desde o mês de outubro,¹⁹² demonstrando o quão a posição desempenhada por Milles na dinâmica do tráfico era lucrativa. Desses valores de remuneração excetuavam-se os ganhos recebidos pelo preposto com os produtos confiados a ele para serem vendidos por pessoas próximas.

Tal afirmativa é corroborada pela missiva escrita pelo mesmo Milles à escrava Demiciana, quem se supõe ser companheira desse preposto. Orientava-a receber aquilo que ele enviado por ele por meio da escuna *Emília*.

Incluso achará o conhecimento da quantia de 283 pesos espanhóis que nesta ocasião lhe remeto pela escuna Emília. Entreguei ao capitão da dita, o capitão Severo Leonardo, produzido dos 23 maços de miçangas, 137 caixões de doce, 40 [buau] do dito e das 40 tesouras da tua carregação, ficando assim 21 [buau], assim como achará igualmente outro conhecimento da quantia de 450, pesos os quais me pertencem.¹⁹³

Dando continuidade as orientações, Milles instruía como Demiciana deveria proceder com os cinco escravos remetidos por ele como carregação da *Emília*, os quais, rogava a Deus para chegarem com vida. Dizia: depois que receber os ditos cinco escravos, Demiciana deveria proceder à separação de uma “negra cuja tem algum sinal de bexigas na cara e do lado direito da mesma cara um pequeno sinal perto defronte da venta do nariz da parte direita e fará dela entrega a senhora Taninha Gomes”¹⁹⁴ e, dos quatro restantes, três cabiam a Demiciana por serem originários da aguardente enviada por ela, e o restante, uma negra, pertencia a ele, Milles.

Por fim, com base nos assuntos abordados pelas correspondências, percebe-se uma prioridade em se proceder às informações acerca do tráfico. A maior parte das epístolas atentavam-se para manter informados sobre o andamento do trato aqueles diretamente ligados ao comércio negreiro. A isso não deve se estranhar, pois a missão do autor da maior parte das epístolas era essa. Entretanto, as cartas revelam mais. Elas oferecem o conhecimento de um

¹⁹²Ibid, fl.261

¹⁹³Ibid, fl.236

¹⁹⁴ Ibid.

cotidiano e revelam episódios da vida dos seus escritores como, um rei buscando auxílio médico para uma provável impotência sexual, um capitão demonstrando afeto e preocupação com sua amada e um intermediário do tráfico passando por problemas de saúde típicos da costa africana. Trabalhar com esse tipo de fonte quase permite se ouvir as vozes de indivíduos separados pelo Atlântico

3.3 - As dinâmicas africanas e o impacto no tráfico de escravos

Por intermédio de cartas apreendidas quando a escuna *Emília* foi capturada, pôde-se entender a necessidade, por parte dos envolvidos no comércio negreiro, de manter contato com os entes, amigos, sócios e patrões, compreender as necessidades materiais daqueles que se encontravam distante de casa por um longo tempo e também refletir o quanto este negócio incorria nas dinâmicas internas do continente.

Entretanto, outro aspecto de bastante relevância nessas correspondências eram as informações oferecidas sobre a realidade no litoral africano, em especial a região de Onim, o mercado de oferta de cativos, o tempo para a aquisição da carga, as relações estabelecidas entre africanos e traficantes luso-brasileiros. São situações evidenciadas em algumas missivas.

Tradicionalmente vigoram duas correntes antagônicas no que tange às consequências do tráfico transatlântico de escravos para o subdesenvolvimento¹⁹⁵ do continente africano. Uma, defendida entre outros historiadores, por Paul Lovejoy em *A escravidão na África: uma história das suas transformações*; outra, proposta por John Thornton em *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico 1400-1800*.

As duas abordagens incidem na análise da escravidão africana, suas origens e consequências. Lovejoy, conhecido por ser o autor da tese da transformação¹⁹⁶, muito influenciado pelos estudos de Walter Rodney¹⁹⁷, vai apontar a profunda modificação da estrutura da escravidão na África devido a fatores externos, em especial os interesses europeus.

¹⁹⁵ A respeito do emprego do conceito subdesenvolvimento ver: INIKORI, J. E. *A África na história do mundo: o tráfico de escravos a partir da África e a emergência de uma ordem econômica no Atlântico*. p. 96-97.

¹⁹⁶ Segundo essa tese, pautada nas transformações que o regime escravista passou na África, foi sobretudo o contato com o europeu que conferiu a maior modificação e a inserção de um sistema escravista na dinâmica africana.

¹⁹⁷ RODNEY, Walter. *Como a Europa subdesenvolveu a África*. Lisboa: Seara Nova, 1975.

É um consenso entre os pesquisadores o fato de a escravidão existir na África antes do contato com os europeus e também antes do contato com os islâmicos¹⁹⁸. Mesmo tendo a escravidão variado muito, de acordo com a enorme diversidade do continente, em sua maioria, as sociedades africanas conheciam a escravidão, mas não eram “escravistas”, no sentido de que praticavam a instituição, não constituindo esta, porém, a base da economia.

Lovejoy, demonstra haver na África um sistema de produção de “linhagem” fundamentado no parentesco. Segundo ele:

Esse modo de produção tinha as seguintes características: as distinções etárias e sexuais eram divisões fundamentais na sociedade, não existindo antagonismos de classe. Os mais velhos controlavam os meios de produção e o acesso às mulheres, e dessa forma o poder político era baseado na gerontocracia. Como as mulheres eram muitas vezes os principais trabalhadores agrícolas nesse tipo de formação social, a produção e a reprodução estavam intimamente associadas. (...) Os escravos podiam aumentar o tamanho da população e assim incrementar o número de pessoas mobilizadas pelos mais velhos, mas eles desempenhavam praticamente as mesmas funções que os membros da linhagem.¹⁹⁹

Vale ressaltar a tendência de absorção²⁰⁰ de escravos por parte da família dos senhores, isso muito por conta de ser realmente crucial para o poder do chefe da família a ampliação do número de dependentes. O poder na África associava-se diretamente à quantidade de indivíduos pertencentes a uma determinada família. A questão era quanto mais pessoas para lutar pelas causas do senhor, quanto mais indivíduos sobre o seu “mando”, mais poderoso ele era. Como as terras eram extremamente abundantes, a influência de uma família era definida pelo número de indivíduos que constituíam uma determinada linhagem.

Lovejoy aponta a importância do fator islâmico, ou seja, o momento em que o islamismo se expande no continente africano, para a ocorrência das primeiras alterações significativas na instituição da escravidão, mas enfatiza como a evolução desta instituição na África foi marcada decisivamente pelo tráfico europeu, assim, a transformação que se iniciara com o tráfico subsaariano teria adquirido enormes proporções com o advento do tráfico europeu. O impacto do mercado europeu, se comparado ao islâmico, foi mais intenso em um

¹⁹⁸ Para Alberto da Costa e Silva a escravidão na África teria tido início ainda no período em que as sociedades eram nômades. Ver: SILVA, Alberto da Costa e. *A Manilha e o Libambo: A África e a escravidão de 1500 a 1700*. Nova Fronteira, 2002. Cap.3.

¹⁹⁹ LOVEJOY, Paul. *A escravidão na África: uma história das suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002. p. 43-44.

²⁰⁰ Com a tendência a absorção diferindo-se da teoria absorcionista pregada por autores como Igor Kopytoff e Suzanne Miers, os quais diziam que a escravidão na África era marginal e benigna.

período mais curto. Além disso, segundo Lovejoy, o grande responsável por criar um sistema no qual os cativos adquirisse um papel mais relevante na economia foi o tráfico transatlântico.²⁰¹

Com uma interpretação da história distinta de Lovejoy, tem-se John Thornton, quem em *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico*²⁰², propõe discutir a configuração do mundo atlântico, destacando a participação ativa dos africanos nesse processo.

Segundo esse historiador, os africanos possuíam autonomia para se negarem a comerciar com os estados europeus. Desse modo ele traça uma série de argumentos para comprovar a sua hipótese de que a relação de comércio entre os estados africanos e europeus ocorria de forma não tão desigual quanto o propagado, discordando assim, da concepção de Lovejoy, que entende não ser dos africanos o controle decisório do comércio.

Com relação ao valor adquirido pelos escravos nas sociedades africanas após o contato com os europeus, Thornton é enfático na compreensão de que, para aquelas sociedades, o comércio de cativos passou a ser considerado vantajoso, lucrativo, e somente por isso, houve uma intensificação deste. Sendo assim, ele discorda dos estudiosos que consideram ter sido o comércio de escravos transatlânticos o fator gerador de um aumento das guerras, visando abastecer o mercado americano sedento por mão de obra escrava. Na interpretação de Thornton, as guerras não se iniciaram objetivando a aquisição de escravos para o tráfico atlântico; elas ocorriam por questões políticas internas.

John Thornton conclui que os africanos tiveram participação ativa no comércio de escravos. Foi por vontade própria a inserção deles no tráfico, pois esse comércio não era fundamental para a economia africana. E argumenta ter sido a política imperialista o fator determinante dos problemas enfrentados pela África atualmente.

Esse entendimento confere uma autonomia africana no momento de tomar decisões sobre o estabelecimento ou mesmo manutenção dos negócios com os ocidentais e também está presente no trabalho desenvolvido por Manolo Florentino, o qual demonstrou o quanto deve ser desfeita a ideia de serem interpretada, de forma desigual, as relações estabelecidas entre euroamericanos e africanos.

Manolo Florentino realiza um retrospecto de autores atentos a ponderar sobre a origem do tráfico de escravos africanos para o Brasil e destaca como os estudos pouco focaram em

²⁰¹ LOVEJOY, PaulA *escavidão na África: uma história das suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002. p.51

²⁰² THORNTON, John. *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico* Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

entender a razão da consolidação do continente negro como fornecedor de mão de obra para a sedenta sociedade escravista brasileira.

Florentino enfatiza a desconstrução da imagem histórica do africano como o “bom selvagem” proposta pelo discurso rousseuniano²⁰³ e aponta ser essa uma das possibilidades do silenciamento de alguns autores sobre o papel do africano no tráfico, haja vista terem interpretado acriticamente a idéia de os africanos terem sido corrompidos pelo elemento “civilizado”. Segundo Florentino, essa imagem foi muito difundida pelos primeiros abolicionistas no século XVIII e permaneceu presente nos estudos sobre o tráfico de escravos, exatamente pela divulgação do discurso dos africanos, os quais passaram a vivenciar as mais contundentes mazelas a partir da chegada dos “estrangeiros”.

Optou-se por apresentar as concepções antagônicas desses estudiosos porque o entendimento sobre a importância do tráfico e as suas implicações para o continente africano constituem-se em uma questão chave para a pesquisa aqui proposta. Através das cartas perscrutadas, pôde-se tecer algumas considerações sobre a forma pela qual os africanos se inseriram no trato negro.

Visando chegar a uma posição, torna-se imprescindível a análise das correspondências trocadas pelos envolvidos no tráfico, em especial aquelas que reclamavam de empecilhos existentes para a manutenção do comércio de almas, assim como algumas missivas de autoria do próprio rei, nas quais ele demonstrava suas insatisfações. A partir delas, algumas questões tornam-se importantes: Até que ponto os descontentamentos do rei afetavam o desenvolvimento do tráfico em seu porto? Como a demanda de cativos podia ser afetada por conflitos que assolavam o continente africano?

Para tentar iniciar as respostas a essas indagações recorre-se a carta que Caetano Alberto de França escreveu para a sua irmã residente na Bahia, quem ele denomina de “mana”. A principal intenção do autor era informar os motivos de sua demora em terras africanas, atribuindo a culpa à dificuldade de se obter cativos para completar a carga que deveria ser transportada. Dizia mais, para Caetano essa “escassez” de escravos acontecia por

²⁰³Segundo essa visão que associava o africano ao “bom selvagem”, esses indivíduos antes do contato com o europeu viviam ainda no estágio de natureza, ou seja, inexistia entre eles disputa e prevalecia a generosidade, a benevolência e a felicidade. ROUSSEAU, Jean-Jaques. *Do Contrato Social e Discursos sobre a Economia Política*. (traduzido por Márcio Pugliesi e Norberto de Paula Lima). São Paulo: Hemus, 1981.

culpa “das guerras que há no sertão entre os gentios, o que fez não aparecer cativos em abundância”.²⁰⁴

As dificuldades narradas por França também foram mencionadas por Vicente Ferreira Milles, quem, em carta direcionada a João Ferreira Fróes, disse: *Eu vim achar tudo de mudado do seu antigo [lar]. Os gentios do sertão deste porto acham com guerra e por isso suas faltas de comércio.*²⁰⁵

Esses conflitos narrados por França e Milles foram os motivos para a demora do abastecimento da escuna *Emília* de escravos, queixa esta constante na maior parte das cartas enviadas por ambos os traficantes para justificar o excesso de tempo aportados na costa africana. As razões que conduziram ao demasiado período de espera devem ser especuladas.

Como visto no capítulo anterior, o maior número de cativos traficados pela escuna *Emília* era de Iorubás e, segundo Hawthorne, essa grande quantidade se justificou devido as constantes guerras ocorridas entre 1817 e início de 1820 no Império, de Oyó, um estado Iorubá. Esses conflitos teriam criado a principal fonte geradora de escravos nagôs que abasteceu a Bahia no período em que a guerra ocorria na África.²⁰⁶

Exatamente quando a escuna *Emília* encontrava-se fundeada em Onim, as reclamações centravam-se na constatação de que as guerras no sertão dificultavam a obtenção de cativos. Então, especula-se serem as guerras anteriores a 1820 e as, posteriores a esse ano de origens diferentes. E por isso, aconteceu a redução na oferta de escravos reclamada por todos que enviaram carta pela *Emília*.

No entanto, em outra correspondência, também escrita por Vicente Ferreira Milles e destinada ao Capitão José Antônio Rodrigues Vianna, a questão central eram reclamações acerca do porto onde estava estabelecido em Onim. Para Milles o grande responsável pela desorganização do local era o chamado “maioral” do porto, quem não cedia das suas grandes ambições, pois dificultava ao máximo o bom desenvolvimento dos negócios por não permitir de se “tirar as vantagens”, as quais devem existir “em um comércio de tanto risco” e, portanto,

²⁰⁴ AHI, lata 13, maço 1Afls. 321 e 324

²⁰⁵ Ibid. fl.261

²⁰⁶ Acerca dessas guerras Hawthorne aponta que o início teria se dado pela tentativa do líder da cidade Ilorin, o Afonjá de derrubar o Alafin, ou rei do Império. Essa busca pela usurpação do trono só foi possível por conta da associação do Afonjá com um célebre muçulmano quem teria cooptado grupos de escravos haussás, pastores fulas e muçulmano ioruba para lutarem contra o paganismo, ou seja, contra aqueles iorubas não convertidos ao islamismo. HAWTHORNE, Walter. “Sendo agora, como se fôssemos uma família”. In. Revista Mundos do Trabalho, Vol. 3, n. 6, julho-dezembro de 2011, p. 12-13.

solicitava, caso fosse vontade do destinatário, a mudança no ano seguinte da feitoria para outro porto.²⁰⁷

Segundo o dicionarista do século XVIII, Antônio de Moraes Silva, o vocábulo “maioral” designava: “chefe; o primeiro e mais autorizado, a que outros estão subordinados”.²⁰⁸ Então faz-se necessário especular sobre quem era o ocupante do cargo e qual era a função desenvolvida por ele. O simples fato de o nome dessa pessoa não ser mencionada faz referência a um possível temor de Milles, o queixante, acerca de alguma represália.

A atmosfera de mistério sobre quem estaria dificultando o desenvolvimento do comércio negreiro naquele porto torna-se presente em outras correspondências emitidas pelo preposto do proprietário da *Emília*. Em trecho da carta dirigida ao compadre, o ajudante Ignácio José Ferreira, Milles informa sobre a difícil situação encontrada na feitoria em que estava, mas não se prolonga escrevendo: (...) *e como isto é história muito comprida deixo para V. M se quiser saber inquerir dos empregados das embarcações que tem estado neste porto.*²⁰⁹

Enfim, quem seria o responsável por gerar tamanha desordem e modificar consideravelmente o porto em que Vicente Ferreira Milles se encontrava, a ponto desse correspondente afirmar que não suportaria mais viver naquele lugar onde “não se encontra a mais pequena tranquilidade de espírito”²¹⁰?

A resposta a essa indagação pode ser parcialmente esclarecida por meio das cartas emitidas por Vicente Milles para Manoel Francisco Moreira, o proprietário da *Emília* em que confere ao chamado “maioral” do porto e toda a sua “ambição” e “avareza” parte da responsabilidade por ter achado “tudo de mudado” naquela região africana.²¹¹

Em outra missiva do mesmo remetente ele revela que o “maioral embriaga-se todos os dias e por isso proibindo que os mais negociantes façam os seus negócios porque ele é que deles recebe para depois nos vender pelo preço que qualquer e bem lhe parece”²¹². O valor abusivo cobrado pela aquisição de cativos seria de 20 mil réis, enquanto o magote de tabaco,

²⁰⁷AHI, lata 13, maço 1A, fl. 294

²⁰⁸MORAES SILVA, Antônio. Dicionario da língua portuguesa. Vol 2. p. 249

²⁰⁹AHI.,Lata 13, Maço 1 A. fl. 292.

²¹⁰Ibid. fl.294

²¹¹Ibid.fl. 257.

²¹²Ibid.fl. 298.

principal produto usado como elemento de troca por escravos naquela parte da África, não excedia a três mil réis.²¹³

Uma boa pista para elucidar a pessoa detentora de tantos poderes naquele porto foi oferecida pelo rei Ajan, quem, em epístola dirigida a Domingos José de Almeida Lima e Antônio Ferreira Coelho fez reclamação sobre a chegada de uma embarcação de propriedade dos destinatários que traria cartas e encomendas para ele, mas, após ter fundeado e feito sinal para terra, fez “descida” para Porto Novo sem nada entregá-lo, Ajan claramente se muito contrariado²¹⁴e, somente em virtude desse fato, foi-se possível solucionar o mistério, conhecer quem era o “maioral”, como revelado em outra carta, emitida desta vez por Milles:

O rei do porto por ver o dissabor e o descontentamento em que tenho andado pelas desordens que vim achar o porto, e demais a mais vendo que a escuna de Domingos Almeida Lima chegara na freguesia deste e no mesmo dia se fez de volta para outro, tem de então até hoje feito-me todas as coisas e agrado porém do que serve se não cede das suas grandes ambições, quer tudo para si, ele só quer abarcar todo o negócio, o qual não faz conta, não deixa os desgraçados fazer nada, porque sabe que aqueles nos virão vender os seus cativos por todo o preço.²¹⁵

A pessoa qualificada como, embriagada, avarenta, ambiciosa e provavelmente o maior responsável por Milles almejar logo seu retorno para casa era nada mais, nada menos que o rei Ajan²¹⁶. O próprio quem havia pedido ajuda para solucionar a sua “frouxidão do membro”.E quem diante da frustração de não receber aquilo que lhe era devido por Domingos José de Almeida Lima e Antônio Ferreira Coelho, enviaria o seu “moço” de nome Fabé para receber o dinheiro na Bahia. Esse rei, ao encerrar a carta, inseriu uma observação pedindo aos negociantes que caso tivessem oportunidade, enviassem-lhe um “carrinho que seja puxado por gente”, mas destacou fazer “gosto de ser coberto”.²¹⁷

Na verdade, foram diversas as menções encontradas na documentação sobre encomendas de artigos luxuosos como tecidos, acessórios, louças, feitas pelo rei do porto de Onim, refletindo, assim ser uma grande preocupação desse chefe a aquisição de itens, os quais

²¹³ Ibid. fl.294.

²¹⁴ Ibid, fl. 277.

²¹⁵ Ibid., fl.294.

²¹⁶ A interpretação sugerida pela presente pesquisa difere daquela oferecida por Rodrigues, pois esse historiador associou a designação de “maioral” a Domingos José de Almeida Lima. Entretanto, por meio das fontes consultadas, considera-se ser pouco provável tratar-se desse indivíduo, pois foi identificada uma correspondência remetida pelo próprio Rei Ajan a Almeida Lima que aparece no período mencionado como estando na Bahia. Quanto a diferente interpretação destacada, ver: RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p.109.

²¹⁷ AHI, lata 13, maço 1A, fl.279

lhe diferenciasssem dos seus súditos e lhe conferissem maior destaque perante os seus súditos e talvez outros chefes africanos.

Aparentemente, eram as pretensões desse rei africano o cerne das negociações realizadas para a aquisição de escravos. O exposto corrobora as interpretações defendidas por Thornton e Manolo, pois exemplifica como o comércio instituído na África não dependia exclusivamente da vontade dos traficantes euroamericanos. Deve-se ser dada a devida atenção à organização dos próprios africanos para o sucesso da complexa atividade que era o tráfico.

Aquilo demonstrado pelas epístolas sobre o posicionamento do rei Ajan deve ser problematizado visando ponderar como os interesses dos chefes locais podiam ditar as regras para a manutenção do trato na costa africana. Como o mencionado por Milles, a situação em Onim estava bastante difícil porque o rei vetava a venda de cativos por outros intermediários, os quais ofertavam por um valor menos exorbitante. A venda de escravos constituía-se, aparentemente, em um monopólio real, e, na relação entre comerciantes baianos e o rei, a vontade do soberano imperava.

Contudo, pelos relatos dos remetentes das missivas nem sempre fora assim. As informações demonstram a ocorrência de uma considerável alteração nas regras do tráfico, um rei que exigia cada vez mais por escravo comercializado. A justificativa para essa mudança de posicionamento, que muito incomodava os traficantes, reside na simples explicação da lei da oferta e da procura. Pois, no momento em que a oferta de um determinado “produto” – os escravos – é menor do que a procura, o seu preço tende a aumentar.

E para piorar a situação, a necessidade baiana por mão de obra escrava parecia nunca ter estado tão elevada. João José Reis aponta a elevação, para quase 2 milhões de arrobas, da exportação de açúcar baiano as vésperas da independência. Esta cifra justificava devido à ausência do Haiti como grande produtor de açúcar.²¹⁸ Assim, enquanto a oferta em Onim diminuía a demanda por escravos aumentava.

E Ajan, parecia exercer o seu direito de exploração do comércio de almas, angariando inimigos a ponto de Milles, afirmar só ser provável a alteração da realidade vivenciada pelos traficantes naquele porto quando o “maioral” morresse. Diz ele: “é tal ambição que não sei lhe expressar se houver mudança do que tenho observado, o que duvido, [o que] só se este diabo morrer”²¹⁹

²¹⁸ REIS, João José. “Há duzentos anos a Revolta Escrava de 1814 na Bahia”. In. *Topoi*, Vol. 15, nº 28. Jan/Jun 2014.

²¹⁹ AHI, lata 13, maço 1A, fl.298

Obviamente não se pretende estabelecer, a partir desse exemplo, uma regra, haja vista a imensa diversidade do continente africano e as idiosincrasias das chefias serem algo que não deve se desprezar, contudo, o exposto pelo exemplo corrobora a percepção do quanto não eram frágeis as autoridades africanas, e o quanto podem estar equivocadas as análises históricas partindo da percepção de que africanos e luso-brasileiros possuíam papéis com grandes discrepâncias em relação ao tráfico negroiro.

Como visto, os três maiores remetentes constituíram um grupo, o qual forjava ser o porto de Onim, o de Molembo. Isso se explicado por ser prática do traficante Manoel Francisco Moreira enviar as suas embarcações para Onim, pois era essa localidade onde se consolidavam as bases de abastecimento deste traficante. Porém, como o demonstrado, a oferta de cativos estava comprometida naquele tempo em que a escuna *Emília* esteve ali ancorada. E, somadas a essa dificuldade, possivelmente oriunda de “guerras no interior”, havia também as imposições estabelecidas pelo “maioral” do porto.

Teria sido a conjugação dessas duas razões a responsável pela demora de se proceder ao carregamento da escuna estudada. E, por conta desse excesso de tempo, a tripulação mais desgastada esteve. A situação se tornou mais dramática quando a escuna *Emília* foi capturada e, por meio dessa apreensão e dos dados presentes no processo oriundo dessa captura, foi-se possível conhecer a história dos fomentadores do tráfico e dos traficados. Permitindo-se descobrir fatos e realizar conjecturas, como a suscitada pela presença de correspondências do rei de Onim, a qual se permite estabelecer um forte indício de aqueles autores das epístolas não se encontrarem em Molembo. É possível que houvesse um acordo entre os remetentes, ou mesmo uma admissível orientação aos escrevões para registrar que porto de origem das cartas era um, quando na verdade tratava-se de outro, almejando assim burlar a fiscalização britânica.

Como visto no capítulo anterior, essa frágil estratégia não surtiu efeito, todavia não deixa de ser surpreendente o fato de os oficiais da Royal Navy se limitarem a alegar, como um dos sinais incontestes da ilicitude do tráfico realizado pela escuna, a data em que algumas cartas haviam sido escritas. Uma vez que eles compreenderam como incompatíveis o intervalo de tempo entre a escrita das epístolas e a localização da *Emília*, constando como provenientes de Molembo, e a interceptação realizada próxima a Lagos. Em nenhum momento houve uma associação do rei com a região chefiada por ele. Isso revela, por parte dos britânicos, ou um desconhecimento dos governantes locais ou a não leitura dessas cartas,

na medida em que uma breve análise desses documentos não permitiria que tão relevante informação passasse despercebida. Tende-se em acreditar ser a segunda hipótese mais viável.

Mas, por ora, cabe constatar que as cartas, os desejos, as esperanças e os africanos transportados pela *Emília* nunca chegaram aos seus destinos e somente por isso puderam aportar na presente análise.

Considerações Finais

A partir do entendimento de ser o conhecimento histórico uma construção temporal, e um mesmo tema pode ser alvo de distintas interpretações, as quais somadas proporcionam uma gama de visões que se complementam ou mesmo se excluem, observou-se que trabalhos mais recentes têm contribuído ao mostrar particularidades do comércio de escravos, dando enfoque a novas formas de se compreender a história do Brasil. Exemplo disto é a comprovação da resistência a toda uma conjuntura externa, imposta pela Inglaterra, extremamente desfavorável à manutenção do tráfico, intimamente associada à considerável receita proporcionada por esse comércio, porém não devem ser negligenciados os interesses africanos diante da conjuntura na qual a continuidade da atividade que os posicionava no cenário internacional começava a ser limitada.

Assim, à guisa de conclusão, como se tentou demonstrar ao longo do estudo proposto, o tortuoso caminho que conduziu à abolição do tráfico negreiro no Brasil deve ser problematizado, atribuindo a devida atenção às implicações geradas pelos tratados e acordos bilaterais realizados em período anterior à implementação da lei Feijó-Barbacena, pois caso contrário, corre-se o risco de se inferir terem sido “letra morta”. O que de fato não aconteceu.

As consequências desses tratados puderam ser, pelo menos em parte, elucidadas a partir do estudo do caso da escuna *Emília*. Primeiramente, com a análise proposta, percebe-se o quanto a ampla demanda por escravos para prover de mão de obra o Brasil e com isso os altos lucros auferidos com a atividade negreira, motivavam a busca por cativos em regiões onde não fosse o tráfico mais permitido – ao norte da linha do equador – e assim demonstravam não bastarem as imposições e mesmo as fiscalizações inglesas para cessar uma atividade da qual a economia luso-brasileira era tão dependente.

Dessa forma, a existência de uma concepção de mundo distinta entre luso-brasileiros e ingleses, associada às necessidades econômicas também diversas, impedia que houvesse uma regulação jurídica comum no que tangia ao fim do tráfico. A construção do direito consuetudinário de uma sociedade, a qual interpretava o tráfico e a escravidão como legítimos, muito dificultava a formação de uma oposição ao comércio de almas. Por isso, dissonâncias entre o que a lei dizia e o visto na prática ditaram o tom do trato de escravos, largamente realizado principalmente pelos traficantes estabelecidos na praça baiana. E somente enfatizam a percepção de que entre a norma e a sua aplicação havia um espaço muito longo a ser percorrido.

Esse aspecto pôde transparecer na repercussão das leis antitráfico, demonstradas a partir dos escritos daqueles que se posicionaram a respeito da assinatura delas, como os intelectuais e políticos, os quais refletiram em sua maioria o quanto a causa de abolição do trato negreiro não ressoava por essas partes do Atlântico. Os argumentos tecidos para justificar a manutenção centravam-se desde a interpretação do tráfico como algo benéfico para o africano, porque o resgatava da completa barbárie em que se encontrava. Perpassavam pela ideia da impossibilidade de o Brasil se manter sem a mão de obra escrava e encontravam fortes adeptos no entendimento de o fim do tráfico ser uma questão de soberania nacional e, por isso, a sua continuidade em solos “brasílicos” não dizia respeito a nenhuma nação estrangeira.

Posteriormente, buscou-se conjugar o fator humano ao aspecto político e econômico do caso, dessa forma percebeu-se o que representou ser fruto de um tráfico ilegal para os africanos que adquiriram o status de “africanos livres”, como foi dada a inserção desses indivíduos na sociedade escravista brasileira. E constatou-se que as experiências vivenciadas por eles estavam diretamente relacionadas ao fato de, possivelmente, serem um dos primeiros grupos de africanos livres no Brasil.

Porém, enxergar o humano não deve se limitar em analisar a perspectiva daqueles que eram transportados como cativos para o novo mundo. Sem almejar comparar os níveis de sofrimento, mas sim propor uma visão que rompa com a perspectiva maquiavelista de se entender a história – também propôs-se perceber os significados para aqueles envolvidos no trato de gente. Como era desenvolver uma atividade que os privava de tantas coisas e que conduzia para alto mar uma divisão hierárquica existente em terra? Isso quer dizer: escravos, libertos, homens livres pobres e outros não tão pobres compunham as tripulações dos

chamados “tumbeiros” e as funções desenvolvidas por eles estavam intimamente associadas a sua condição/cor.

Os documentos do processo da escuna *Emília* apresentaram os tripulantes que compunham a equipagem do vaso negreiro e uma parte reduzida deles teve divulgados, através dos depoimentos prestados ao escrivão do tribunal, mais detalhes sobre si e quase todos expressaram o sentimento de desespero que os afligiu por conta da captura. Esse tipo de documento detém grande valor porque raras são as fontes disponíveis contendo informações acerca daqueles que ocupavam as funções de menos destaque na atividade marítima.

As próprias epístolas confiscadas fazem menção a indivíduos detentores de posições mais destacadas na hierarquia do tráfico, eram basicamente capitães e negociantes instalados na costa africana aqueles que buscavam dar e receber notícias. E por conta das missivas confiscadas da escuna *Emília* pôde-se tomar ciência das articulações desenvolvidas pelos comerciantes de escravos com o intuito de criar ares de legalidade a atividade praticada visando a manutenção da região que tradicionalmente recorriam como fonte de cativos.

Nitidamente, para os anos de 1820 e 1821, período de datação das cartas, o único cuidado tomado pelos envolvidos no comércio de almas foi o de atribuir um falso nome ao porto de origem das correspondências. Então, constatou-se que os traficantes consideravam ser somente o nome do porto de embarque suficiente porque, ponderavam como tão inesperada ou pouco provável a captura que não se ativeram em fomentar mais disfarces para encobrir a clandestinidade da atividade desenvolvida. Denotando, assim, que para o período do caso analisado, os subterfúgios, largamente utilizado pelos traficantes, encontravam-se ainda em formulação. E provavelmente a condenação da escuna *Emília* representou um bom exemplo de que mais atenção deveria ser destinada aos indícios da ilegalidade do comércio empreendido.

Também por meio da correspondência se foi possível perceber as relações comerciais estabelecidas entre os homens participantes do trato garantidor de uma oferta abundante de mão de obra escrava, assim como clarificou o amplo envolvimento das mais variadas camadas sociais na manutenção do tráfico baiano. Por isso, constata-se o quanto as discussões sobre a legitimidade do comércio de escravos não encontravam significativa ressonância na população da capitania da Bahia no mês de maio de 1821, ano em que a escuna passou pela praça da Bahia, como apreensão da fragata inglesa, e originou uma contenda entre os oficiais britânicos e os habitantes da região que se ressentiram daquela captura.

Ainda por intermédio das informações contidas nas cartas, considerou-se o tráfico diante de um contexto africano, propondo uma reflexão pautada na compreensão de ser impossível perceber a amplitude da atividade negreira sem se atentar para aqueles que constituíam o vetor possibilitador da ocorrência do tráfico: os africanos. Estes eram os escravizados e os escravizadores.

Percebeu-se como se estruturou a relação entre os traficantes e o chefe local e como as dinâmicas próprias daquela região do continente negro influenciavam o livre desenvolvimento do trato de cativos. Revelando, assim, não ser apropriado entender os fatores que limitavam a essa atividade, considerando apenas um contexto de imposição externa.

Em vista do exposto pode-se concluir que o processo histórico, o qual se encerrou com a assinatura da lei Eusébio de Queiróz, possui incontestável significância, no entanto a ele poucas vezes tem-se associado aqueles tratados firmados antes da lei de 1831, inicialmente creditou-se esse desinteresse ao fato de não terem sido firmados por um Brasil independente e - apesar de terem sido ratificados em 1826 - não seriam representativos dos interesses nacionais.

Porém, acredita-se que esse desinteresse deva ser legitimado mais por conta de poucos serem os exemplos de capturas acerca desse comércio irregular realizado antes de 1831, do que por algum “preconceito” historiográfico, esta afirmativa pode se justificar por ter se constatado que o exemplo representado pelo caso em questão constituiu-se em uma exceção. Haja vista mais variadas terem sido as formas de se disfarçar a ilicitude do tráfico quando este era restrito a apenas uma parte da África e poucas foram as embarcações capturadas e levadas a julgamento aos tribunais das comissões mistas neste período, contudo conhecer em maiores detalhes esses casos deve ser um esforço empreendido.

Em vista do mencionado deve-se almejar que mais estudos como o da escuna *Emília* sejam alvo das reflexões de pesquisadores, porque as análises sobre a extinção do tráfico atlântico de escravos são, sobretudo, atentas em perscrutar números, mostrando as conjunturas e o impacto no mundo, mas reduzidas foram aquelas pesquisas atentas em revelar a repressão antes da lei antitráfico de 1831. A ausência notória desses estudos dificulta a compreensão do impacto dos acordos e tratados bilaterais no processo que culminou no fim do tráfico de escravos.

REFERÊNCIAS

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- BARROS, José D' Assunção. *O campo da história: especialidades e abordagens*. 7. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.
- BENDER, Ashworth T. J., DAVIS, David Brian, & Haskell, Thomas. L. *The Antislavery debate: Capitalism and abolitionism as a problem in historical interpretation*. Berkeley: University of California Press, 1992.
- BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos*. Rio de Janeiro/São Paulo, Expressão e Cultura/EDUSP, 1976.
- _____. "The Mixed Commissions for the Suppression of the Transatlantic Slave Trade in the Nineteenth Century". *The Journal of African History*, Vol. 7, n°1 1966, pp.79-93.
- BLACKBURN, Robin. *A queda do Escravismo Colonial: 1776-1848*; tradução Maria Beatriz Medina. Rio de Janeiro: Record, 2002.
- BURKE, Peter. *A Escola dos Annales (1929-1989): A revolução francesa da historiografia*; tradução Nilo Odalia. São Paulo: Editora da Unesp, 2010.
- CARDOSO, Ciro F. VAINFAS, Ronaldo. (org.) *Domínios da História*. – 2.ed – Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.
- CARVALHO, J. M. "História intelectual no Brasil: a retórica como chave de leitura". *Revista Topoi*. Rio de Janeiro, n°1, jan-dez. 2000.
- CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

- _____. *A força da escravidão: Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- CONRAD, Robert E. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- COSTA, E. V.da. *A abolição*. - 8ª ed. rev. e ampl.-São Paulo: Editora Unesp, 2008.
- _____. *Da Senzala à Colônia*. São Paulo: Difel, 1966.
- _____. *Da monarquia à república: momentos decisivos*. 3ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- CUNHA, Manuela Carneiro da. *Negros, estrangeiros. Os escravos libertos e sua volta à África*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- CUPELLO, Rafael. "O poder e a lei: o jogo político no processo de elaboração da "lei para inglês ver" (1826-1830)" Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF/PPGH, 2013.
- DAVIS, David Brian. *O problema da escravidão na cultura ocidental*; tradução Wanda Caldeira Brant. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- DRESCHER, Seymour. *Abolição uma história da escravidão e do antiescravismo*; tradução Antonio Penalves Rocha. São Paulo: Editora Unesp, 2011
- ELTIS, David e RICHARDSON, David. *Atlas of the transatlantic Slave Trade*, New Haven & Londres: Yale University Press, 2010. E-book.
- FLORENTINO, Manolo, RIBEIRO, Alexandre e SILVA, Daniel D. da. "Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (sécs. XVIII e XIX)." In: Afro-Ásia, 31 (2004), 83-126.
- FILGUEIRAS, Carlos A. L. "As vicissitudes da ciência periférica: a vida e obra de Manuel Joaquim Henriques de Paiva". Química Nova, São Paulo, v.14, n.2, p.133-141, 1991.
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- GRAHAM, Richard. "Relações Internacionais: Brasil e Inglaterra, 1831/1889". In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Dir). *História geral da Civilização Brasileira, O Brasil Monárquico* V. 6 *Declínio e queda do Império*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- GRINBERG, Keila. *Liberata - a lei da ambiguidade: as ações de liberdade da Corte de Apelação do Rio de Janeiro no século XIX*. Rio de Janeiro: RelumeDumará, 1994.
- HAWTHORNE, Walter. "Sendo agora como se fôssemos uma família": laços de companheiros de viagem no navio negreiro Emília, no Rio de Janeiro e através do Mundo atlântico. In. Revista Mundos do Trabalho, Vol. 3, n. 6, julho-dezembro de 2011, p.7 -29.

- HOBBSAWM, Eric. “Da História Social à História das Sociedades”, in *Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- HORNE, Gerald. *O Sul mais distante: O Brasil, os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos*; tradução: Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras 2010.
- KARASH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África: uma história das suas transformações*. Civilização Brasileira, 2002
- MAMIGONIAN, Beatriz Galotti. “To Be a liberated African In Brazil: Labour and Citizenship in the Nineteenth Century”. Tese de doutorado, University of Waterloo, 2002
- _____. “A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão”. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (Org.) *O Brasil Imperial* vol. I. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- _____. Revisitando a “transição para o trabalho livre”: a experiência dos africanos livres”. In: FLORENTINO, Manolo (Org.) *Tráfico, Cativo e Liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 2005.
- _____. Do que o ‘Preto Mina’ é capaz: Etnia e Resistência entre africanos livres. *Afro-Ásia*, n. 24, 71-95, 2000.
- _____. A Grã-Bretanha, o Brasil e as “complicações no estado atual da nossa população”: revisitando a abolição do tráfico atlântico de escravos (1848-1851). Comunicação apresentada no 4º encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Curitiba, 2009.
- MARQUESE, Rafael de Bivar e PARRON, Tâmis: Azeredo Coutinho, Visconde de Araruama e a *Memória sobre o comércio de escravos de 1838*. In: *Revista de História*, Nº 152 (1º-2005), 99-126.
- MATTOS, Hebe Maria. “A escravidão moderna nos quadros do Império português: o Antigo Regime em perspectiva atlântica.” In: FRAGOSO, João, BICALHO, Maria Fernanda, e GOUVÊA Maria de Fátima (Org.) *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- PANTOJA, Selma, e SARAIVA, José Flávio Sombra (orgs.). *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.
- PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

REDIKER, Marcus. *Between the devil and the deep blue sea: marchant sea men, pirates, and the Anglo-American maritime world (1700-1750)*. Nova York: Cambridge University Press, 1989.

_____. *O navio negreiro: uma história humana* (1ª Ed. em inglês, 2007) tradução Luciano Vieira Machado. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil. A história do levante dos malês (1835)*. São Paulo, Brasiliense, 1986.

_____. “Há duzentos anos a Revolta Escrava de 1814 na Bahia”. Revista Topoi. Rio de Janeiro, Vol. 15, nº 28. Jan/Jun 2014.

_____. GOMES, Flávio dos Santos e CARVALHO, Marcus J. M. de. *O Alufá Rufino: tráfico escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c.1822 – c. 1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

RIBEIRO, Alexandre Vieira, "O Tráfico Atlântico de Escravos e a Praça Mercantil de Salvador, c. 1680-c. 1830". Tese de Mestrado, UFRJ, 2005

_____. O comércio das almas e a obtenção de prestígio social: traficantes de escravos na Bahia ao longo do século XVIII. Locus (Juiz de Fora), v. 12, p. 9-27, 2006.

_____; GEBARA, Alexsander L de Almeida. *Estudos africanos múltiplas abordagens*. Niterói: Editora UFF, 2013.

RODNEY, Walter. *Como a Europa subdesenvolveu a África*. Lisboa Seara Nova, 1975.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Editora UNICAMP, 2000.

_____. *De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

_____. “O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil: paradigmas em questão”. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (Org.) *O Brasil Imperial* vol. II. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

_____. “Forros, escravos e engajamentos no mundo do trabalho marítimo no Atlântico luso: uma agenda historiográfica”. In: RIBEIRO, Gladys Sabina, BESSONE, Tania e MARTINS, Ismênia de Lima (Org.). *O Oitocentos sob novas perspectivas*. São Paulo : Alameda, 2014.

ROUSSEAU, Jean-Jaques. *Do Contrato Social e Discursos sobre a Economia Política*. (traduzido por Márcio Pugliesi e Norberto de Paula Lima). São Paulo: Hemus, 1981.

SILVA, Alberto da Costa e. *A Manilha e o Libambo: A África e a escravidão de 1500 a 1700*. Nova Fronteira, 2002.

- SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *A primeira gazeta da Bahia: Idade d'Ouro do Brasil*. São Paulo: Cultrix, 1978
- _____. (org). *Brasil: Colonização e Escravidão*. São Paulo: Nova Fronteira, 1996.
- SIQUEIRA, Sônia. A escravidão negra no pensamento do bispo Azeredo Coutinho: “Contribuição ao estudo do último inquisidor geral”. *Revista de História*, São Paulo, Nº 56 (4º-1963), 349-365.
- SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)*. - 2ª ed. rev. e ampl. - Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2004.
- SOARES, Mariza de Carvalho (Org.). *Rotas Atlânticas da Diáspora Africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro*. -2ª ed. rev. e ampl.- Niterói: EdUFF, 2011.
- _____. Trocando galanterias: a diplomacia do comércio de escravos, Brasil – Daomé, 1810-1812. *Afro-Ásia*, nº49, jan-jun. 2014.
- SOUZA, Mônica Lima e. “Entre margens: o retorno à África de libertos no Brasil (1830-1870)”. Tese de Doutorado. Niterói, UFF/ICHF, 2008.
- THORNTON, John K. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico 1400-1800*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.
- VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII ao XIX*. (Trad.). Salvador: Corrupio, 1987.
- _____. *Os libertos: sete caminhos na liberdade de escravos da Bahia no século XIX*. São Paulo - Corrupio, 1992.
- WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e escravidão*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Americana, 1975.

FONTES

Fontes Publicadas

- BARRETO, Domingos Alves Branco Muniz. *Memória sobre a abolição do comércio da escravatura*. Rio de Janeiro, Typographia Imperial de F. P. Brito, 1837.
- BLUTEAU. *Vocabulário português e latino* (1728).
<http://www.brasiliana.usp.br/dicionario/1/amizade> (último acesso em 06/01/2015)
- Collecção de leis do Império*. Typografia Nacional, 1874
- COUTINHO, J.J. da C. A. *Análise sobre a justiça do comércio do resgate dos escravos da costa da África*. Lisboa, 1808.

_____. *Concordância das leis de Portugal, e das bulas pontifícias, das quais umas permitem a escravidão dos pretos d' África, e outras proíbem a escravidão dos índios do Brasil*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1988 (1ª ed.: 1808)

OLIVEIRA, A. R. V. de. *Memória sobre os melhoramentos da província de São Paulo, aplicável em grande parte a todas as outras províncias*. Typographia Nacional, Rio de Janeiro, 1822.

SILVA, José Bonifácio de Andrada e. *Representação à Assembleia geral constituinte e legislativa do Império do Brasil sobre a escravatura*. Paris: Typographia de Firmin Didot, 1825. Disponível em:

<http://www.brasiliana.usp.br/bbd/handle/1918/01688900#page/5/mode/1up> (último acesso em: 06/01/2015)

SILVA, Antonio Moraes. *Diccionario da linguaportuguesa*. Lisboa: TypographiaLacerdina, 1813. Disponível em: <http://www.brasiliana.usp.br/pt-br/dicionario/edicao/2> (último acesso em 06/01/2015).

Periódico

Idade d'ouro do Brasil. Disponível em: <http://hemerotecadigital.bn.br/artigos/idade-d%E2%80%99ouro-do-brasil> (último acesso em 20/02/2015)

Fontes Manuscritas

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro – ANRJ

Cartas de Alforria - Livros de Registros de Notas do Segundo Ofício (1830-1845).

Códice 184, Vol. 3 – Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação.

Códice 242 – Viagens para a costa da África (1790 -1830)

Códice 422, Vol. 8 – Polícia: livro de legitimações de passaportes.

IJ6 Seção dos Ministérios 525 – Relatório do Alcoforado.

Arquivo Histórico do Itamaraty – AHI

Coleções especiais, lata 13 maços 1, 1A e 1B

Biblioteca Nacional– BN

Representação dos negociantes de escravos (1810) (II – 34, 27, 15)

Representação de 37 comerciantes de escravos a V.A.R (1810) (II-34, 27, 16).

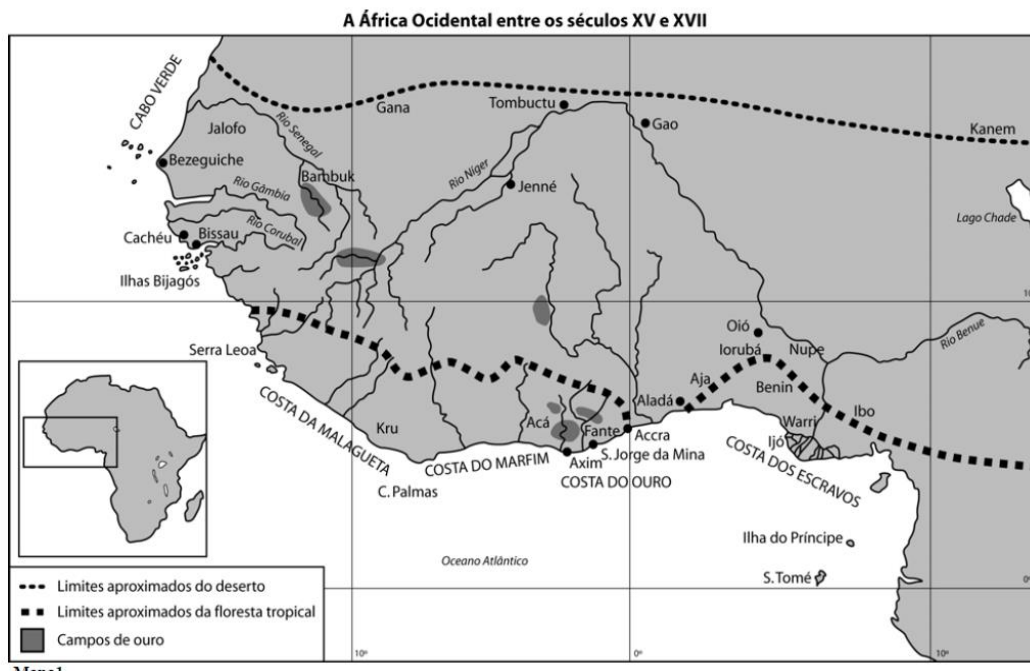
Banco de dados eletrônico

Slave Trade Voyage Database, (STDB) disponível em:

<www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces> (último acesso em: 25/02/2015).

Anexo A

Mapa com a definição da região Costa da Mina



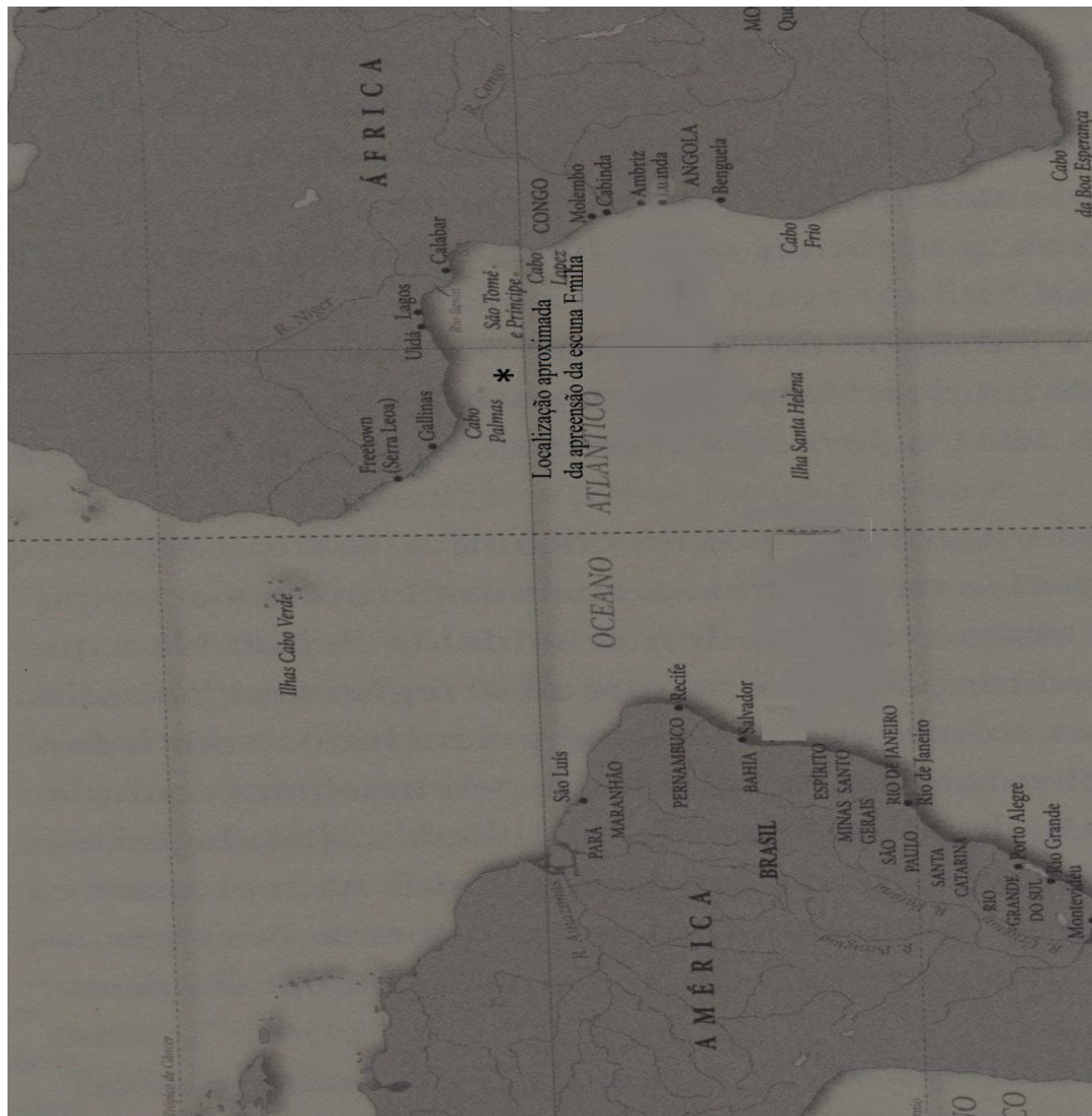
A região da Costa da Mina na interpretação de Pierre Verger correspondia ao litoral da África ocidental a partir de São Jorge da Mina em direção a leste a costa, a “sotavento da Mina”. Abrangia parte da costa do ouro e a costa dos escravos. Definição dada por VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Baía de Todos os Santos dos séculos XVIII ao XIX*. São Paulo: Currupio, 1987. p.37.

Mapa extraído de ALENCASTRO, Luis Felipe. *O Trato dos Viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul. Séculos XVI e XVII*. São Paulo: Cia das Letras, 2002, p.52.

Anexo B**Mapa do Império do Benin no século XIX**

Disponível em: <http://civilizacoesafricanas.blogspot.com.br/2009/12/o-reino-de-benin.html> (último acesso em 16/02/15)

Anexo C

Localização aproximada da escuna *Emília* quando foi interceptada

Mapa extraído do livro: REIS, João José, Gomes, Flávio dos Santos e CARVALHO, Marcus J. M. de. O Alufá Rufino: tráfico escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c.1822 – c. 1853) p. 182

Anexo D**Itens arrolados como a carga transportada pela escuna *Emília***

1200 Rolos da Mina.....	
31 Pipas* de aguardente.....	Carregação Principal
7 Quartilhos** : 213 ½ canas da dita.....	
67 caixinhas de licores***.....	
2 âncoras**** de aguardente.....	do capitão Severo Leonardo
1 dita.....	do piloto Domingos José Farias
2 Ancoretas.....	
12 Rolos da Mina.....	do contra mestre
20 ditos.....	
3 ancoretas de aguardente.....	do praticante
2 ditas.....	
12 Rolos da Mina.....	do Barbeiro
2 pipas de aguardente	do Tanoeiro
5 Rolos da Mina.....	do marinheiro Manoel da Hora
4 ditos	do marinheiro Antônio Joaquim
5 ditas	
1 ancoreta de aguardente.....	do marinheiro João da Cruz
1 dita	
7 Rolos da Mina.....	do preto José
2 ditos	do preto ventura
1 barril de aguardente.....	do preto Jorge, escravo de Joaquim
1 dito de tabaco.....	Carneiro de Campos
28 Rolos do dito.....	
1 Pipa de aguardente.....	do Capitão Vicente Ferreira Milles
1 âncora da dita.....	do preto Francisco Vicente
1 pipa	
20 Rolos.....	de João Pinheiro do Couto

18 ditos.....
 1 Embrulho com fazendas..... Gomes Gonçalves de Oliveira
 2 barris de aguardente do Capitão Inácio Manoel
 6 abuzes de ferro = a entregar ao Capitão Vicente Ferreira Milles.

*** Pipa: Vasilha utilizada para guardar vinhos, azeites, vinagres etc. Unidade de medida equivalente a meio tonel, aproximadamente 550 l.**

****Quartilho: Antiga unidade de medida que equivalia a quarta parte de uma canada. Aproximadamente meio litro.**

***** Há uma observação ao lado das 67 caixinhas de licores informando que foram arrolados por engano, pois foram embarcadas na sumaca *Rozálio*.**

******Âncora: Barril, recipiente para armazenar líquidos**

Fonte: Arquivo Histórico do Itamaraty, lata 13, maço 1A

Anexo E

Lista contendo os nomes dos remetentes e destinatários das cartas apreendidas com a escuna *Emília*

- 1ª Caetano Alberto de França para Antônio Francisco Ribeiro
- 2ª Caetano Alberto De França para “Mana”.
- 3ª Caetano Alberto de França para Pedro Ferreira de Alcântara
- 4ª Vicente Ferreira Milles para Escolástica do Carmo Vianna
- 5ª Vicente Ferreira Vianna para Sr. Alferes Antônio Joaquim da Silva Freitas.
- 6ª Caetano Alberto de França para “Mana”.
- 7º Rei Ajan para o Sr. Plácido José de Maia.
- 8ª Caetano Alberto de França para Anna Rita.
- 9ª Caetano Alberto de França para o Sr. Manoel Francisco Moreira.
- 10º Caetano Alberto de França para Anna Rita.
- 11ª Vicente Ferreira Milles para o Capitão José Antônio Rodrigues Vianna.
- 12ª Vicente Ferreira Milles para o ajudante Ignácio José Ferreira.
- 13ª Vicente Ferreira Milles para Manoel Francisco Moreira.
- 14ª Vicente Ferreira Mille para Sr. Manoel José Gonçalves Vianna.
- 15ª Vicente Ferreira Milles para Gonçallo Gonçalves de Oliveira.
- 16ª Vicente Ferreira Milles para o Sr Lino José Moreira.
- 17ª Vicente Ferreira Milles para Maria Sobolha.
- 18ª Vicente Ferreira Milles para Joaquim Porfírio Vianna.
- 19ª Rei Ajan para Domingos José de Almeida Lima e Antônio Ferreira Coelho.
- 20ª Vicente Ferreira Milles para Dr Manoel Joaquim Henriques de Paiva.
- 21ª Vicente Ferreira Milles para o Capitão José Antônio Rodrigues Vianna.
- 22ª Vicente Ferreira Milles para o Sr. João Pedreira de Couto.
- 23ª Vicente Ferreira Milles para o Sr. Manoel Francisco Moreira.
- 24ª Vicente Ferreira Milles para o Sr. Antonio Jacinto Pimenta.
- 25ª Caetano Alberto de França para o Sr. Manoel Francisco Moreira.
- 26ª Vicente Ferreira Milles para Raimundo José de Menezes.
- 27ª Vicente Ferreira Milles para aSra. Joanna Telles.
- 28ª Vicente Ferreira Milles para Manoel Ferreira Moreira.
- 29ª Vicente Ferreira Milles para o Sr. Luiz Antonio de Pessoa
- 30ª Vicente Ferreira Milles para o Frei Vicente de Santa Maria
- 31ª Rei Ajan para o dr Manoel Joaquim Henriques de Paiva
- 32ª Vicente Ferreira Milles para Thomas Caetano Gomes.
- 33ª Vicente Ferreira Milles para Demiciana.
- 34ª Vicente Ferreira Milles para Manoel Francisco Moreira.
- 35ª Vicente Ferreira Milles para José Joaquim da Silva França.
- 36ª Vicente Ferreira Milles para o Sr Capitão Ignácio Manoel da Prianceu
- 37ª Vicente Ferreira Milles para João Ferreira Fróes.
- 38ª Vicente Ferreira Milles para Manoel Francisco Moreira.
- 39ª Vicente Ferreira Milles para Manoel José Gonçalves.
- 40ª Vicente Ferreira Milles para aSra Izabel Theresa da Paz.
- 41ª Vicente Ferreira Milles para o Capitão João Pinto Coelho.

Fonte: Arquivo Histórico do Itamaraty, lata 13, maço 1A.

Anexo F

Tabela 3 – Registro de embarcações conduzidas à costa africana de propriedade de Domingos José de Almeida Lima

Nº da viagem	Nomeda embarcação	Ano	Proprietário	Capitão	Principal região onde escravos foram comprados
51482	Cipião Africano	1807	Domingos José de Almeida Lima	Antônio José Joaquim de Santo	Baia do Benim
51501	Cipião Africano	1807	Domingos José de Almeida Lima	-----	Baia do Benim
51515	S. José Diligente	1809	Domingos José de Almeida Lima	Bento Francisco de Carvalho	Baia do Benim
51528	Cipião Africano	1809	Domingos José de Almeida Lima	Polocarlo Coelho do Amaral	Baia do Benim
51549	Cipião Africano	1810	Domingos José de Almeida Lima	Policarpo Coelho do Amaral	Baia do Benim
7303	Cipião Africano	1811	Domingos José de Almeida Lima	Joaquim Luís de Araújo	Baia do Benim
7305	Santa Flor da África	1811	Antônio Ferreira Coelho e Domingos José de Almeida Lima	José Francisco Ferreira	Baia do Benim
47068	Boa Hora	1814	Domingos José de Almeida Lima	Manoel Joaquim de Almeida	África centro Ocidental
41827	Lusitânia	1817	Domingos José de Almeida Lima	-----	Baia de Biafra e Golfo da Guiné
46863	Lusitânia	1819	Antônio Ferreira Coelho e Domingos José de Almeida Lima	Severo Leonardo	Baia do Benim
46860	Toninha	1820	Domingos José de Almeida Lima	João José Silvério	Baia de Biafra e Golfo da Guiné
47004	Toninha	1822	Domingos José de Almeida Lima	Amaro José da Silva	Áfricacetro Ocidental

Fonte: STDB, último acesso em 20/02/2015

Anexo G

Imagem da carta do Rei Ajan destinada ao Dr. Manoel Joaquim Henriques da Silva

Recd. N.º 81 M.º J.
 M.º J.º de São Paulo Manoel Joaquim Henriques da Silva 250
 Setembro 15 de Fevereiro 1821

Pello Cap.º Vicente Ferr. Mello, recibi a respeito
 da enfermidade q' lhe acometeu pello mesmo, da mesma
 enfermidade. Tu lhe deu esta obrigação e de q' a
 tu o caso q' lhe mostre a minha gratidão. A parte
 do desta he o Cap.º Severo Leonardo Mafara em
 troca de dois piqueros panos de rubro e irmaos p.
 suas saudades. Tu deu a obrigação de
 recorrer a tua sabedoria: o remedio q' q' J.º me deu
 deu, por tua inda mas fu was dalle por meos
 aas mais aliviado da dor q' tinha, por me
 passe pello de abor e de q' tu de d'idade
 pouco mais o meo de 18 annos esinto frozi
 dao no sebro ou um melho portuguez fatto de pro
 tancia como alguns brancos q' tem vindo a
 meu porta Tu me informado q' ha reme
 dia de tu me provisto p. remedios esta sab
 to q' so q' J.º me casar de mandas este re
 medio, roghe p. o obsequio q' pella p. embe
 cacao q' tenha a consignação do Cap.º Vicente
 Ferr. Mello substituo ed' com a tua compe
 tente informaçao insinoando me o caso e de
 tomar. Dixio q' q' J.º logre sempre preserite
 saúde p' seu como deves.

M.º J.º
 m.º a.º e Obrigado

O. Rei Ajan

11 02 2015

Transcrição

Ilmo. Doutor. Manoel Joaquim Henriques da Silva

Molembo, 10 de fevereiro de 1821

Pelo capitão Vicente Ferreira Milles recebi a resposta da informação que lhe remeti pelo mesmo da minha enfermidade. Eu lhe estou a dar obrigado e desejarei ocasião que lhe mostre a minha gratidão. O portador é o capitão Severo Leonardo lhe fará entrega de dois pequenos panos de rebusso irmãos para as suas raparigas. Sou novamente obrigado de recorrer a sua sabedoria. O remédio que vossa senhoria me mandou, por hora ainda não fiz uso dele por me achar mais aliviado das dores que tinha, porém passo pelo dessabor e desgosto tendo de idade pouco mais de quarenta e oito anos e sinto frouxidão do membro ou em melhor português falta de potência. Como alguns brancos que tem vindo ao meu porto tem me informado que há remédio de sumo proveito para remediar esta falta é que só vossa senhoria será capaz de me mandar esse remédio, rogo-lhe por todo o obséquio que pela próxima embarcação o capitão Vicente Ferreira Miller remeter-me o dito, com sua competente informação ensinando-me o como o devo tomar. Desejo a Vossa Senhoria logre de sempre perfeita saúde para sou como devo, muito atenciosamente e muito obrigado.*

Rei Ajan

Fonte: AHI, lata 13, Maço 1 A fl. 250

* Rebusso/rebuço: Traste de cobrir o rosto ou parte; A parte da capa que cobre meio rosto por não conhecer quem vai rebuçado. Fonte: Dicionário Antônio de Moraes Silva.