

1846: UM ANO NA ROTA BAHIA-LAGOS NEGÓCIOS, NEGOCIANTES E OUTROS PARCEIROS

*Ubiratan Castro de Araújo**

O réveillon do cônsul

É o primeiro dia do ano de 1846. O jovem “élève consul” Pierre Victor Mauboussin, responsável pelo Consulado Francês na Bahia, assiste da janela de um sobrado da Rua da Praia, que interliga os vários ancoradouros do porto da Bahia, a procissão marítima do Senhor dos Navegantes, que conduz a imagem do Cristo Crucificado da Igreja de Nossa Senhora da Conceição até a Igreja da Boa Viagem, situada a quatro milhas, no interior da Baía de Todos os Santos.

A cena da partida comove até um coração agnóstico como o do jovem aprendiz de diplomata, conhecido por suas idéias republicanas. A imagem da Virgem Mãe acompanha a imagem do Filho Crucificado até o ancoradouro. O passo ritmado é a dor da separação; a ligeira oscilação do andor sugere a bênção de uma mãe saudosa. Carregado por brancos senhores vestidos de festa, o Filho embarca em uma galeota¹ enfeitada. Sem os panos, a embarcação segue ao ritmo das vigorosas remadas de negros escolhidos.

No ponto de chegada, uma grande festa aguarda o Divino Viajante. Dentro da igreja, ouvem-se cânticos e músicas dos senhores da cidade; do lado de fora, na praça e nas ruas adjacentes, a algazarra do povo. Uma multidão de negros, mulatos, mestiços, livres, libertos, escravos, marinheiros, embarcações, estivadores, pescadores de baleia, todos gente do mar que dançam, batucam e pedem graças por mais um ano de navegação que se inicia.²

* Doutor em História pela Universidade de Paris IV-Sorbonne. Professor Adjunto do Departamento de História da Universidade Federal da Bahia.

¹ Pequena embarcação de passeio movida por vários pares de remos, muito usada no transporte de autoridades e pessoas ricas no interior da Baía de Todos os Santos.

² A tradição popular baiana associa esta procissão à iniciativa dos navegadores da Costa d'África: "...segundo o historiador Silva Campos, essa manifestação religiosa teria sido

O jovem cônsul ainda não entende muito bem estas coisas da Bahia. Sua cabeça está voltada para a oposição à Santa Aliança que humilha a sua pátria, para a reforma eleitoral em França e para a abolição da escravidão nas Antilhas. Pergunta-se em voz alta:

— Afinal, por que tanto fervor deste povo a pedir boa navegação, se a Baía de Todos os Santos é tão segura, se a pesca é tão farta e as linhas costeiras tão intensamente navegadas?

O movimento firme e lento da mão de um velho nagô, seu criado, conduz a visão do francês para o outro lado do cortejo marítimo, para a saída da baía. Uma outra embarcação, bem mais comprida, recolhia os remos e levantava os seus panos.

— É a Amélia e vai para a Costa! exclamou o africano.

Um outro presente, empregado na alfândega e amigo do jovem cônsul, não somente confirmou como deu mais detalhes do navio negreiro. Era a goeleta³ Amélia, de 169 toneladas, tripulada por 13 homens. O capitão era o Freitas e viajava com um passaporte de passageiro. O “farol” ou falso capitão era um embarcadiço de nome José de Sousa Pinto. A armadora era a viúva Lopes e o grande financiador era o Tomás Pedreira Jeremoabo. Como destino declarado figurava nos papéis oficiais o Ceará, no Norte do Brasil, mas o seu destino verdadeiro era a Costa d’África, mais precisamente Lagos.

— Onim!⁴, resmungou o Tio da Costa.

O francês ficou de queixo caído. O Jeremoabo, quem diria! Era um dos mais prestigiados nomes na praça de Salvador, proprietário de muitas terras e homem de idéias progressistas... Havia mesmo se metido em uma aventura de instalação de máquinas a vapor em seu engenho de açúcar. Soube ainda pelo funcionário da alfândega que o Sr. Tomás Jeremoabo havia comprado recentemente, na Costa d’África, a goeleta

iniciativa dos capitães e pilotos que faziam o tráfego negro nas costas da África” Salvador de Ávila. *Procições de Salvador*, SMEC/Empresa Gráfica da Bahia, 1984.

³ Tradução do francês *goelette*, adotada por Pierre Verger para distinguir da pequena galeota. Trata-se de uma embarcação à vela da família das galeras, muito usada no tráfico africano. Sua característica é a utilização de remos, o que permite a manobra em águas rasas.

⁴ Denominação de Lagos, atual capital da Nigéria, muito corrente na documentação baiana sobre o tráfico. Corresponde, de fato, ao núcleo inicial desta cidade, localizado na restinga da grande laguna que lhe dá o nome.

“Agajá Dossu” aos italianos da Sardenha, bem como mantinha um porto clandestino para o desembarque de escravos em seu engenho situado na Ilha dos Frades, no interior da Baía de Todos os Santos.

Diante de todas estas revelações, o jovem cônsul-aprendiz perguntou ao funcionário por que ele e outras autoridades navais da capitania dos portos não reprimiam aquela navegação tão ilícita e tão ostensiva. Soube estarrecido que todos os responsáveis civis e militares pelo controle da navegação recebiam uma “taxa” pela importação de escravos. Cada navio negreiro que partia para a Costa d’África pagava ao oficial responsável pela visita do navio uma propina (para fechar os olhos) tabelada em 500.000 réis por brigue e 250.000 réis por goeleta. Quando um negreiro voltava, o oficial de polícia do porto ou o subdelegado do local de desembarque recebiam entre 2 a 3 contos de réis, a depender da quantidade de escravos desembarcados. Compreendeu, enfim, o ar de satisfação com que o seu interlocutor assistia à partida de mais uma goeleta negreira, pois

se as expedições à Costa d’África não tivessem mais sucesso, os administradores de alfândega, o capitão do porto, o chefe de polícia e seus delegados não poderiam mais ser gratificados como atualmente pela sua conivência culposa. Se não recebessem mais, em cada chegada de um navio negreiro, negros ou seu valor em dinheiro segundo a sua escolha, não poderiam mais com os seus módicos proventos construir as casas mais belas e levar eles mesmos o modo de vida de pródigos e opulentos mercadores de escravos.⁵

O ano novo de 1846 trazia para o cônsul Mauboussin a revelação de que ele representava seu país em um porto de piratas. Sua juventude e fervor republicano o impeliram, então, a fazer, por conta própria, uma investigação sobre o tráfico de escravos na Bahia,⁶ de modo a contribuir com a campanha no seu país pela abolição da escravidão nas colônias.⁷

⁵ Ministère des Affaires Étrangères. Quai d’Orsay. Correspondance Consulaire et Commerciale. Consulat de Bahia. Vol. 5, fol. 20

⁶ Os resultados desta investigação estão contidos no relatório de 25 de março de 1847, enviado ao Ministério dos Negócios Estrangeiros da França, intitulado “Rapport sur la traite de noirs à Bahia en 1846” Ministère des Affaires Étrangères. Quai d’Orsay. Correspondance Consulaire et Commerciale. Consulat de Bahia. Vol. 5.

⁷ Desde 1839 se desenvolvia o debate parlamentar, a partir do projeto Tracy e a campanha abolicionista liderada por Victor Schoelcher.

A viagem

Decidido a obter o máximo de informações possíveis sobre as atividades dos negreiros, o cônsul francês mobilizou todos os seus amigos. No dia 5 de janeiro deixou o porto de Salvador o brigue Três Amigos, de 406 toneladas. Era o maior transportador de escravos em operação, construído na cidade portuguesa do Porto especialmente para este fim. Em algumas viagens trazia mais de 1.300 homens da Costa d'África. O traficante era também o maior de todos: Joaquim Pereira Marinho.⁸

O primeiro resultado da investigação consular foi conseguir interceptar e copiar um manifesto de carga de mercadorias enviadas pelo traficante português radicado na Bahia, Pereira Marinho, para o traficante brasileiro, seu associado, o mulato Domingos José Martins, estabelecido em Porto Novo:

Manifesto de um carregamento de mercadorias enviadas ao Sr. Domingo José Martins de Porto Novo perto de Whydah, Costa da África, para instalar uma feitoria e pelo valor de 1.200 escravos que deverão ser expedidos para a Bahia pelo brigue negreiro "Três Amigos".

160 barris de búzios⁹

544 fuzis

600 fuzis (com a marca inglesa, mas feitos na Alemanha)

600 dúzias de copos de licor

300 dúzias de garrafas (de fabricação alemã)

1.200 peças de indianas (tecidos estampados) inglesas

22 peças de 24 jardas de lona crua da Alemanha

110 barris de pólvora de 12 libras

1 caixa de pedras de fuzil.

⁸ Trata-se do mais famoso traficante de escravos na Bahia, citado por toda a historiografia baiana, inclusive por Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos X/II a XIX*, São Paulo, Corrupio, 1987.

⁹ Os búzios ou cauris, como eram chamados na Costa d'África, eram tradicionalmente utilizados como moeda, tanto na África Ocidental como no Reino do Congo. George Dalton, *Primitive, archaic and modern economies. Essays of Karl Polanyi*, Garden City, New York, Anchor Books, 1968.

Estas mercadorias foram carregadas em um navio que partiu de um porto alemão e que antes de dirigir-se à Costa d'África passou pela Bahia para completar o seu carregamento, embarcando

4.000 mangotes de fumo

150 pipas de cachaça

Este carregamento valia em dinheiro 96 contos de réis ou em francos 288.000, formando uma soma necessária para as despesas de instalação de uma feitoria e para a compra de 1.200 negros.¹⁰

Com estas provisões, o Dominginhos da Costa d'África já tinha feito a compra dos *fardos*¹¹ em Onim, que já estavam devidamente aprisionados nos armazéns, à espera do transporte para a Bahia.

A saída do porto da Bahia transcorreu como de hábito. Os oficiais do porto fizeram o controle dos passaportes dos tripulantes, entre os quais um tal José Pereira da Fonseca, o falso capitão, e do passaporte do único passageiro, o verdadeiro capitão negreiro Francisco José Nunes. A inspeção do barco foi igualmente *para inglês ver*.¹² O destino indicado eram os Açores, mais uma falsidade nesta operação em que tudo era formalmente dissimulado.

O Três Amigos fez a travessia do Atlântico rápida e tranquilamente. Nos primeiros dias de fevereiro, protegido pela escuridão da noite, subia sorrateiramente Lagos. Para avisar aos agentes da feitoria sua chegada, lançou foguetes coloridos: a operação de embarque acabara de ser desencadeada. Sem lançar âncora e ainda com as velas içadas, o brigue foi abordado por vagas sucessivas de canoas a remo, transportando cada uma 25 a 30 cativos. Em três horas 1.400 homens tinham sido embarcados. Fez meia-volta e ganhou o alto-mar o mais rápido possível, para escapar à caça inglesa.

¹⁰ Ministère des Affaires Étrangères. Quai d'Orsay. Correspondance Consulaire et Commerciale du Consulat de Bahia. Vol. 5, fol. 28.

¹¹ Expressão usada correntemente nas correspondências entre os traficantes em lugar da palavra *escravo*, para dissimular o tráfico.

¹² Expressão corrente até hoje no Brasil para indicar uma ação simulada apenas para cumprir uma formalidade. Ela vem do tempo do tráfico clandestino, quando o Governo brasileiro adotava atitudes formais apenas para burlar uma fiscalização inglesa antitráfico.

No dia 5 de março de 1846, o cônsul francês soube da chegada do Três Amigos. Evitando a barra do porto de Salvador, o brigue entrou na Baía de Todos os Santos pelo Estreito do Funil, por trás da Ilha de Itaparica, e descarregou os cativos no engenho de propriedade de Hygino Pires Gomes, na foz do Rio Jequiçá, onde realizou-se, após o sucesso da operação, um grande festim.

Mais uma vez, o jovem francês ficou estupefato! O que ele sabia era que este mesmo Hygino, dez anos atrás, havia sido o chefe militar de um movimento de caráter federalista chamado de Sabinada, que contou com apoio popular e mesmo com a participação militar de tropas de escravos crioulos. Diante do seu espanto, seu informante apenas sugeriu que ele refletisse um pouco sobre as circunstâncias em que ocorreu a repressão àquela revolta. Em 1838, quando a Cidade do Salvador foi reconquistada pelas tropas imperiais, os oficiais negros, como o coronel Bigode e o major Santa Eufrásia, foram sumariamente fuzilados¹³ e os soldados negros jogados vivos nos casarões em chamas. Outros líderes como o dr. Francisco Sabino e o major Sérgio Veloso foram aprisionados, julgados e deportados para a fronteira do Mato Grosso com a Bolívia. O Hygino, comandante de uma coluna rebelde, que havia furado o cerco à cidade imposto pelos imperiais, simplesmente sumiu depois da derrota da rebelião. O manto protetor dos traficantes o poupou da ação da Justiça até ser anistiado e poder voltar a traficar como antes.

O dossiê do tráfico

Convencido de que a rede dos traficantes tinha ramificações em todos os segmentos da sociedade local, inclusive com presença expressiva no movimento democrático baiano, Pierre Victor Mauboussin lançou-se à tarefa de uma investigação global do tráfico de escravos africanos para a Bahia.

¹³ Ubiratan Castro de Araújo. "Le politique et l'économique dans une société esclavagiste. Bahia, 1820-1889" (Doutorado, Universidade de Paris IV-Sorbonne. 1992).

A armação negreira

A navegação para a Costa d'África já era uma antiga tradição no porto da Bahia. Desde o século XVII, uma parte importante da burguesia traficante portuguesa havia se transferido para a Bahia para, daqui, melhor controlar o tráfico no Golfo do Benin e a distribuição de escravos para o interior do Brasil. Esta corporação portuguesa na Bahia, de grande visibilidade social como “os armadores”, gozava de muito prestígio, e os seus membros mais ricos estavam presentes nas mais importantes irmandades religiosas e na Santa Casa de Misericórdia.¹⁴ O tráfico negreiro era então legal, regulamentado pela coroa portuguesa, e, portanto, uma vicissitude da própria navegação e uma alternativa de negócios para os armadores.

A partir de 1815, a pressão inglesa e a condenação da opinião pública internacional combinam-se, então, com o processo de independência do Brasil de Portugal, o que coloca em posição muito frágil o novo estado brasileiro, solidamente fundado sobre uma base social e política formada por proprietários de escravos e, portanto, comprometido com a causa do tráfico africano, mas igualmente necessitado do reconhecimento inglês, condição fundamental para sua aceitação como nação soberana em um cenário político internacional dominado pela Santa Aliança. A primeira grande missão deste estado independente foi precisamente unificar a representação de todos os escravocratas, proprietários rurais e traficantes, para negociar com os ingleses uma prorrogação do tráfico de africanos para o Brasil, ao tempo em que, internamente, reprimia as revoltas populares e africanas e as propostas abolicionistas, como a que José Bonifácio apresentou à Assembléia Nacional Constituinte em 1823.

Diante da pressão crescente dos ingleses, desenvolve-se, então, uma política de dissimulação e de sabotagem por parte das autoridades brasileiras que assinam tratados para não serem cumpridos, que fingem aplicar as leis e que fecham os olhos às atividades agora ilícitas dos traficantes. Por ironia, os senhores de escravos do Brasil adotam uma

¹⁴ Ver série de oito artigos publicados na *Revista de História*, entre 1966 e 1971, da autoria de Marieta Alves, intitulada: O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia.

política de resistência em relação aos ingleses, que bem pode ter sido inspirada na resistência escrava contra eles movida por crioulos e africanos. É nesse contexto que a armação negreira se transforma em uma atividade clandestina protegida: ilegal para efeitos externos e legítima para um consenso interno de beneficiários da escravidão. Outro diplomata francês, simpático à causa dos traficantes, assim retratou esta situação:

A abolição do tráfico no Brasil tornou-se ilusória não somente pela impossibilidade de substituir os Negros, mais ainda, pelo modo desajeitado pelo qual esta negociação foi concluída. Os ingleses foram muito violentos e os brasileiros foram muito pusilânimes: os primeiros exigiram demais e os outros tudo prometeram para nada cumprirem.¹⁵

Nestes novos tempos, a armação negreira tornou-se uma atividade de alto risco, exigindo novas práticas operacionais, tanto no que diz respeito à navegação quanto ao empreendimento comercial. A primeira grande adaptação operou-se no navio negreiro, cada vez mais diferenciado dos demais navios que faziam a navegação da Costa d'África. O navio negreiro tinha que ser extremamente manobrável, para entrar em águas mais rasas dos ancoradouros africanos; tinha que ser muito veloz, para escapar da caça inglesa; tinha que ser muito barato, para amenizar as perdas em caso de naufrágio ou captura. O investigador francês aprendeu logo a distinguir um negreiro à distância: baixo calado, casco mais arredondado, alta mastreação.

Para o ano de 1846, foram apuradas 23 saídas e 22 entradas, mobilizando um total de 3.583 toneladas para as saídas e 3.393 toneladas para as chegadas. Somente neste ano foram importados 9.403 cativos pelo porto da Bahia, dos quais 6.825 eram originários de Onim (Lagos), 1928 de Whydah, 180 do Cabo Lobo e 470 de Ambriz. A maioria dos 25 navios em operação era composta de velhos navios adaptados para o tráfico em estaleiros locais. Alguns deles, no entanto, tinham uma história mais conhecida. Os brigues *Três Amigos*, *Isabelle* e a goeleta

¹⁵ Ministère des Affaires Étrangères. Quai d'Orsay. Note interne du Département condamnant l'abolition de la traite de noirs au Brésil. Mémoires et Documents. Brésil. Vol. 8, fol. 258.

Navios negreiros identificados pelo cônsul em operação em 1846

Tipo	Nome	Armador/Consignatário
Goeleta	Amélia 169 ton.	Viúva Francisco Lopes
Idem	Andorinha 80 ton.	Joaquim A. da Cruz Rios Alberto dos Santos
Idem	Audaz 152 ton.	Lopes Vianna
Idem	Agaja Dossu 122 ton.	Thomas Jeremoabo
Idem	Bella Angela 169 ton.	Joaquim A. da Cruz Rios
Idem	Gaio 43 ton.	Cypriano de Mello
Idem	Guero 218 ton.	Viúva Francisco Lopes
Idem	María 51 ton.	Gantois e Paillet
Idem	Maria Angelina 23 ton.	Thomas Jeremoabo (?)
Idem	Mariquinha 45 ton.	Gantois e Paillet
Idem	Martin Van Buren 50 ton.	Gantois e Paillet
Idem	Taglione 122 ton.	Domingo Gomes Bello
Idem	Não identificado	Pedroso de Albuquerque
Falucho	Bahiano 113 ton.	Joaquim Pereira Marinho
Idem	Especulador 130 ton.	Não identificado
Brigue	Ana E Constância 162 ton.	Ferraz e Correia
Idem	Andono VI	Não identificado
Idem	Bom Sucesso 199 ton.	Não identificado
Idem	Brasiliense 218 ton.	Joaquim A. da Cruz Rios
Idem	Eolo 83 ton.	José Joaquim Machado
Idem	Gabriel 297 ton.	Joaquim Pereira Marinho
Idem	Galgo 310 ton.	Não identificado
Idem	Isabelle 141 ton.	Joaquim A. da Cruz Rios
Idem	Sylphide 322 ton.	Pedroso de Albuquerque
Idem	Tres amigos 406 ton.	Joaquim Pereira Marinho

Fonte:¹⁶

¹⁶ Ministère des Affaires Étrangères. Quai d'Orsay. Correspondance Consulaire et Commerciale. Consulat de Bahia. Vol. 5, fol. 20.

Andorinha foram construídos na Cidade do Porto com as especificações particulares para o tráfico. Os faluchos Baiano e Especulador foram construídos em Barcelona com as mesmas especificações.¹⁷ A goeleta Taglioni era um velho navio francês vendido pela casa E. Vaudry a Domingo Gomes Bello, um traficante português estabelecido na Bahia. A goeleta Agaja Dossu e o brigue Sylphide eram navios sardos comprados na Costa d'África.

Estiveram especialmente ativos, neste ano de 1846, os seguintes capitães negreiros: os espanhóis Pablo Reyes, Bonaventura Rieira, Benito Derizans e Don Isidoro; os portugueses e brasileiros J. Gomes de Vasconcelos Barriga, Francisco José Nunes, José Luís Vieira, D. da Costa Laje, Alberto dos Santos, Freitas (de prenome não identificado), José Rosello, Pedro Francisco dos Santos.¹⁸ Segundo apurou Mauboussin, eram todos muito experimentados no tráfico, com muitas passagens e inculpações no tribunal inglês de Serra Leoa. O relato do cônsul enfatiza os elogios que todos os capitães traficantes faziam aos bons tratos que receberam a bordo dos navios de caça ingleses. Mesmo sendo o tráfico considerado como crime de pirataria, jamais suas vidas ou suas liberdades estiveram em risco. Para eles, a grande perda era o fracasso da expedição que os privava da participação no butim.

Mauboussin registrou em seu dossiê o orgulho com que os traficantes falavam da sua frota pirata. Ao tempo em que ridicularizavam a eficácia dos cruzeiros ingleses, vangloriavam-se de seus navios negreiros, finos veleiros que permitiam aos navegadores experientes escapar de toda vigilância. Em caso de captura de um ou outro navio, diziam que nenhuma perda séria seria infligida ao negócio do tráfico, porque, pelo novo modo de armação adotado, compravam-se sempre navios velhos e baratos, para os quais encontravam-se sempre capitães, aventureiros perseguidos na Espanha e em Portugal (piratas), ou mesmo brasileiros muito corajosos que sabiam muito bem que o passaporte de passageiro a bordo os tornava invioláveis, e também tripulantes habituados, pela experiência, aos casos

¹⁷ *Falucho* era um navio à vela estreito e comprido, de origem árabe, muito usado na navegação do Tejo.

¹⁸ Todos os nomes de navios e capitães citados no relatório do cônsul Pierre Victor Mauboussin conferem com os citados por Verger. *Fluxo e refluxo*, pp. 645-647

de captura, quando eles eram desembarcados e perdiam apenas as suas roupas. Ele nos relata que, nestes casos, o grumete, o capitão do navio (geralmente o falso) e o cozinheiro eram levados perante o almirante comandante do cruzeiro e o resto da tripulação desembarcada no ponto mais próximo da costa. Os navios negreiros que ostentassem o pavilhão espanhol tinham os mastros serrados. Os demais eram vendidos a preços aviltados e comprados pelos comerciantes de Serra Leoa, reconduzidos ao Brasil, onde eram vendidos com grande lucro e armados de novo para o tráfico. Há casos de navios que foram aprisionados até três vezes, revendidos e reutilizados no tráfico.

As perdas de 1846 confirmam esta tranquilidade dos traficantes. Neste ano foram capturados pelos cruzadores ingleses seis negreiros: os brigues Gabriel, Galgo e Isabelle; as goeletas Gaio, Maria e Amélia, representando 24% da frota em operação. Este resultado era bastante animador em relação ao ano anterior, quando foram aprisionados 13 negreiros, dos quais dois já estavam em operação: o brigue Isabelle e a goleta Mariquinha. Além do mais, nenhum verdadeiro capitão negreiro foi inculcado no tribunal do almirantado britânico em Santa Helena. Sabe-se apenas que o falso capitão da Amélia, José de Sousa Pinto, respondeu a processo por tráfico ilegal.

O investigador francês também descobriu que estas expedições eram apenas parte de uma rede bem mais complexa de operações necessárias ao sucesso do tráfico, pois estes negreiros saíam do porto da Bahia vazios, como o Três Amigos no dia 5 de janeiro, com a única missão de trazer da Costa d'África o seu carregamento humano, e muito antes já se havia desencadeado a expedição das mercadorias necessárias à compra dos escravos em África. O sistema utilizado até então, no período do tráfico clandestino, era muito conhecido. Os navios mercantes europeus e americanos passavam pela Bahia transportando mercadorias manufaturadas, às quais se juntavam a cachaça e o fumo da Bahia. Com a sua carga completa, seguiam viagem para a África, onde a sua carga era depositada nas feitorias brasileiras.

Por volta de 1845, o sistema aperfeiçoou-se mais ainda. De um lado, as exportações legais de fumo e cachaça para a Costa d'África eram feitas diretamente do porto da Bahia através de barcos mercantes

que não faziam o tráfico e, portanto, não tinham as características estruturais de um navio negreiro, nem transportavam apetrechos ou sinais do tráfico, como correntes, cadeados etc... Neste mesmo ano de 1846, partiram da Bahia para esta destinação 4.896 pipas de cachaça¹⁹ e 50.198 mangotes de fumo.²⁰ Por outro lado, os produtos manufaturados eram entregues diretamente nas feitorias brasileiras na Costa d'África por navios mercantes americanos ou europeus. Para estas operações, os traficantes da Bahia se beneficiavam de créditos generosos fornecidos pelos comerciantes ingleses para pagamento a termo, em prazos muito mais dilatados do que os concedidos aos senhores de engenhos, os grandes consumidores finais do produto deste tráfico: o escravo.

Cada grande traficante da Bahia operava através de uma feitoria na Costa d'África, onde um representante-traficante associado se encarregava do armazenamento das mercadorias e da realização das compras. Segundo Mauboussin, a rede de traficantes estava assim constituída em 1846:

Onim (Lagos), Whydá e Ambriz são os pontos para onde são expedidas as mercadorias. Em Onim, o Sr. Ferrugem, português, é o agente feitor dos Srs. Alves da Cruz Rios, da viúva Lopes e do Sr. Joaquim Pereira Marinho; o Sr. Syrès, português, (e antes dele o Sr. Jean Noël Sala, francês, atualmente residente na França) representa a casa belgo-francesa Gantois e Pailhet, estabelecida na Bahia; o Sr. Dalvi, um sardo, é o agente da casa Manoel Pinto da Fonseca, do Rio de Janeiro, e da maior parte das companhias formadas recentemente. Em Whydá, o correspondente principal de todos os traficantes negreiros é o Sr. Francisco de Souza, conhecido pelo vulgo de Chachá, tributário do rei d'Haomey. Em Ambriz, um Sr. Jauffret, antigo capitão de longo curso do porto de Marselha, instalou-se por conta da mesma casa belgo-francesa Gantois e Pailhet para enviar-lhe Negros. Um mulato chamado Domingo José Martins, brasileiro, está estabelecido em Porto Novo e recebe os seus aprovisionamentos em mercadorias de uma casa de Hamburgo. Hoje, ele é o maior instigador do comércio de escravos.²¹

¹⁹ A pipa de cachaça correspondia a 800 litros.

²⁰ O mangote de fumo pesava de 29 a 58 kg.

²¹ Ministère des Affaires Étrangères. Quai d'Orsay. Correspondance Consulaire et Commerciale. Consulat de Bahia. Vol. 5, fol. 23.

O negócio de escravos

Enquanto cada negreiro fazia a travessia do Atlântico, uma operação muito complicada se desenrolava na Costa d'África: a compra do escravo. Segundo apurou o cônsul francês, os termos de troca eram muito instáveis. Habitualmente, a regra fundamental para os responsáveis pelas feitorias era manter esse negócio sempre na base da troca de mercadorias por escravos e, ao mesmo tempo, manter a oferta dessas mercadorias em um nível mínimo. As mercadorias mais procuradas eram o fumo de corda, para fumar e para mascar, e a cachaça. As outras mercadorias correntes eram as espingardas, a pólvora e os tecidos. Quando essas mercadorias escasseavam na Costa d'África, era possível comprar mais escravos, posto que o preço deles baixava sensivelmente.

Mauboussin nos dá um exemplo dessa operação: quando faltava fumo e cachaça, era possível comprar um escravo por apenas um rolo de fumo, pesando duas arrobas e valendo 5 mil réis (15 francos aproximadamente). A arte do traficante era a de saber manejar com a raridade relativa de cada mercadoria, propondo sempre na troca um "pacote" equilibrado de mercadorias por um escravo.²² Em 1846, o pacote mais correntemente utilizado era: um barril de pólvora, uma espingarda, um rolo de fumo e uma ou duas peças de tecido, valendo aproximadamente 55,75 francos por cabeça de escravo. Se o agente da feitoria quisesse operar em moeda, seriam necessárias 5 onças de ouro (aproximadamente 400 francos) por cabeça, pelos mesmos negros, ou seja, cerca de oito vezes o preço obtido no escambo.

Para atribuir um valor nominal a cada mercadoria, era corrente na Costa d'África a unidade "onça", que, segundo Mauboussin, não correspondia à "onça de ouro" mas a um valor nominal inteiramente convencional.

A investigação continua. O cônsul conseguiu, então, interceptar e copiar um documento original contendo instruções e indicando as despesas para montar uma feitoria de negros em Onim, pelo qual se pode ter uma referência do valor desta onça do tráfico:

²² Esse sistema de "pacotes" foi largamente utilizado para a compra de outros produtos da África como o marfim e o sândalo. Elikia M'Bokolo. *Afrique noire. Histoire et civilisations*. Paris, Haier. 1992, p. 117

Valor das mercadorias que são importadas na Costa:

Um fuzil representa 1 onça

Uma peça de tecido de 28 a 30 jardas, 1 onça

Um garrafão de 20-50 litros vazio, 1 onça

Um garrafão cheio, 1 onça

Uma pipa de cachaça do Brasil, 24 onças

Idem de Havana, 20 onças

Um mangote de fumo, 1 onça

Um barril de búzios (com 17.500 búzios cada), 1 onça²³

Preço atual dos Negros na Costa d'África:

Comprado em mão do rei, 17 onças

Comprado aos "cabeceiros" do rei, 17 onças

Comprado em mãos de populares, 13 onças

Todos os Negros comprados e vendidos entre feitorias, 15 onças

As mulheres valem uma onça a menos

Os jovens Negros valem quase o mesmo que os outros²⁴

Atualmente as despesas são as seguintes:

Taxa pelo desembarque de cada navio paga ao Rei de Onim, 60 onças

Taxa para a casa e domésticos do Rei, 36 onças

Taxa para chapéu e guarda-chuva do Rei, 20 onças

Três pipas de cachaça de presente ao Rei, 60 onças

Pagamento aos carpinteiros, serralheiros e toneleiros empregados nos armazéns de Negros, 130 onças

Despesas com 4 canoas e 4 companhias de 21 homens cada, 325 onças

(Estas canoas e estes homens vem da possessão holandesa de Elmina)

Pagamento ao homem encarregado do desembarque das mercadorias, 35 onças

²³ Ministère des Affaires Étrangères. Quai d'Orsay Correspondance Consulaire et Commerciale. Consulat de Bahia. Vol. 5, fol. 24.

²⁴ Idem, fol. 25.

Pagamento ao vigia de terra, 12 onças
Ração diária de cachaça para os canoeiros (uma garrafa cada vez que passam a barra), 1 onça
Despesa e alimentação dos Negros de correntes, 1 onça
Transporte dos Negros da cidade até a embocadura do rio, 2 onças
Por cada embarcação que transporta escravos, 10 onças.²⁵

A partir deste relatório, pode-se encontrar uma correspondência entre esta onça do tráfico e as moedas cotadas no mercado internacional. O preço do escravo foi adotado como a referência mais geral deste comércio, verdadeira mercadoria-moeda dos africanos neste tipo de troca. Na lista de preços de escravos apresentada, o preço praticado entre as feitorias parece estar mais próximo à relação indicada como corrente entre um “pacote” de mercadorias (55,75 francos) e um escravo. Assim, pode-se chegar a um valor estimativo de 3,71 francos por onça do tráfico. No relatório Mauboussin também está indicada uma cotação de 331 réis por franco, o que nos permite estimar a seguinte equivalência para o ano de 1846:

1 onça do tráfico = 3,71 francos = 1.228 réis

e nos permite estimar os seguintes valores unitários para um escravo comprado em Onim, em 1846:

15 onças = 55,65 francos = 18.420 réis

Somando-se as taxas e serviços pagos em Onim, obtém-se um valor estimado de 2.259 réis por escravo embarcado, o que nos indica um valor unitário de 20.679 réis. Seguindo a investigação contábil, o cônsul indica que deve-se acrescentar o valor unitário do frete do navio da Costa d’África à Bahia de 120.000 réis por escravo e também pagar 20.000 réis por cada negro ao consignatário, para serem distribuídos com as autoridades brasileiras, e mais 25.000 réis por cada cativo ao proprietário do ponto de desembarque na Bahia, para que cada um recebesse uma camisa, um calção e alimentos durante o tempo em que estivessem armazenados.

²⁵ Idem. tof. 2^a

Esse conjunto de elementos permite a seguinte composição de valor dos 6.825 escravos importados do país de Onim para a Bahia em 1846, calculados em moeda brasileira (réis):

Elemento	Valores unitários	Valores globais	%
Preço de compra	18\$420	125:716\$500	9.92
Taxas e serviços (Onim)	2\$259	15:417\$675	1.21
Frete do navio	120\$000	819:000\$000	64.62
Propinas (Bahia)	20\$000	136:500\$000	10.77
Desembarque (Bahia)	25\$000	170:625\$000	13.46
Totais	185\$679	1.267:259\$175	100.00

Segundo valores indicados no mesmo relatório, o primeiro preço de um destes escravos recém-importados variava entre 450\$000 e 480\$000. Segundo os hábitos do mercado de escravos baiano, o preço destes escravos novos era menos elevado do que o preço de um africano residente no país, porque eles ainda não estavam adaptados às condições de trabalho no Brasil e apresentavam grande risco de doenças na chegada, fosse pelas condições subumanas da travessia ou pela aquisição de doenças do país.

Variações dos preços dos escravos, segundo a origem nacional Bahia, 1846 (em réis)

	Mínimo	Máximo
Africano desembarcado	450\$000	480\$000
Africano residente jovem	428\$750	529\$677
Africano residente ainda jovem	400\$000	470\$000
Brasileiro jovem	478\$000	496\$428
Brasileiro ainda jovem	430\$000	-

Fonte:²⁶

²⁶ Foram utilizados os dados constantes do relatório do cônsul Mauboussin e os dados levantados por Maria José de Souza Andrade, *A mão de obra escrava em Salvador. 1811-1860*. São Paulo, Corrupio, 1988

Estes preços podiam variar ainda mais para cima, pois era hábito de alguns traficantes fazerem um pequeno investimento ensinando algumas palavras em português ao africano, tanto para enganar uma fiscalização eventual contra o tráfico, quanto para aumentar o valor de venda do escravo.²⁷

A grande diferença entre o preço de compra do escravo na Costa d'África, 18 mil réis por cabeça, e o preço de venda no mercado de Salvador, 480 mil réis, indicada por Mauboussin em seu relatório, é compatível com a notícia encontrada em manuscrito atribuído ao Lord John Hay:

Que o risco é válido torna-se evidente, quando se conhece a diferença dos preços dos escravos na África e no Brasil: no primeiro país eles podem ser comprados por 10 dólares a cabeça e vendidos no último por 500.²⁸

Ganhos do tráfico

Neste ramo de comércio em que a regra fundamental era a esperteza aplicada em cada operação, foi muito difícil para o investigador francês estabelecer claramente as margens de ganho. Admitindo como preço médio final de importação 185\$679 réis e os preços mínimos de mercado na Bahia, na faixa de 450\$000, obteremos uma margem de ganho de 264\$321 por escravo vendido, o que representa uma expectativa de lucros na ordem de 142%. em um prazo de três meses, o que perfaz 47.3% ao mês. Este simples exercício especulativo nos dá uma medida de quão atraente era o investimento no tráfico de escravos em uma praça comercial em que as oportunidades de investimento eram limitadas aos negócios de exportação do açúcar, aliás um produto mal coloca-

²⁷ Anekdota contada por Maximiliano de Habsburgo pela qual os traficantes ensinavam uma só palavra ao africano — Minas —, para demonstrar aos juizes que este escravo era antigo residente no país: “Como você se chama? Resposta: Minas, um nome muito comum entre escravos. Onde você nasceu? Resposta: Minas, uma das provincias principais do Brasil, mas também uma tribo muito importante de negros africanos, que fornece aos brasileiros a melhor carne humana. Onde você trabalha? Resposta: Minas. Minas são as minas de ouro e diamante que constituem uma importante riqueza do país. O juiz que, naturalmente também possui escravos, anota as três Minas, arquiva os autos, e a questão está resolvida, para a satisfação das partes.” Maximiliano de Habsburgo, *Bahia 1860. Esboços de viagem*, Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro, 1982, p.154.

²⁸ Rosemarie Erika Horch. “On the slave trade” (transcrição e tradução). *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, 28 (1988), p. 147

do no mercado internacional, e em outras economias de exportação alternativas, de maturação bem mais demorada.

Não é difícil, pois, compreender que a participação nas armações negreiras fosse o investimento de curto prazo mais atraente, apesar do alto risco, o que aliás tornava sua remuneração mais alta. Os efeitos desta atração exercida pelo tráfico sobre os capitais disponíveis na praça se fazem logo sentir pela escassez e pelo conseqüente alto custo do dinheiro em Salvador, expresso pelas altas taxas de juros ali praticadas. Estas estimativas para o ano de 1846 revelam a gravidade e a extensão da falta crônica de recursos financeiros na Bahia durante o período de importação clandestina de escravos.

A sede de recursos financeiros justificou a criação, em 1845, do Banco Comercial da Bahia, que se transformou, em 1846, no segundo banco comercial brasileiro. Ele tinha sido criado como um banco de depósitos e de descontos, com a faculdade de emissão de letras de câmbio e de bônus, cujo valor não podia ser inferior a 100\$000 réis, resgatáveis em dez dias. Estimulados pela escassez de dinheiro, seus diretores tomaram a decisão de exceder os limites previstos no estatuto da sociedade para lançar no mercado bônus pagáveis à vista, ou seja, verdadeira moeda-papel. No ano de 1846, foram lançados no mercado financeiro local 532 contos de réis destes papéis. Neste mesmo ano o banco descontou um total de 2.673:800\$000 réis em letras de câmbio, o que representava uma cifra muito próxima de 2.467:421\$522 réis, expectativa de ganhos totais com a importação de 9.403 escravos neste ano de 1846. O sucesso deste empreendimento, legal e seguro, era medido pela distribuição de dividendos aos acionistas na ordem de 12.22% ao fim do ano, percentual muito mais modesto do que os ganhos no tráfico.²⁹

Como alternativa incomparável de investimento a curto prazo, o negócio do tráfico mobilizava os mais ricos e ativos comerciantes da praça de Salvador, em uma quantidade e variedade de agentes que ultrapassavam em muito os notórios traficantes baianos, os armadores e proprietários de navio, como Joaquim Pereira Marinho, Joaquim Alves da Cruz Rios, a família da viúva Lopes, Thomas Jeremoabo, Pedroso de Albuquerque, Domingo Gomes Bello, Hygino Pires Gomes. Mauboussin

²⁹ Araújo. *Le politique et l'économique*. p. 405.

demonstra grande indignação com a presença ativa de comerciantes estrangeiros como armadores e proprietários de navio, muito especialmente com o francês Guillaume Pailhet, sobre quem faz referências inflamadas em outro relatório enviado a seu ministério. Este francês chegou à Bahia em 1837 e logo associou-se a um belga de nome Gantois, para formar uma sociedade exclusivamente dedicada ao tráfico de escravos cuja razão social era Gantois & Pailhet, que depois incorporaria, como sócio, o Sr. Marback, um judeu inglês estabelecido em Liverpool. Outras personalidades de destaque na comunidade de comerciantes estrangeiros na Bahia estavam associados nas armações negreiras, e Mauboussin indica os cônsules da Santa Sé, da Espanha e do Uruguai. A grande maioria, no entanto, dos associados no tráfico não pode ser nominada pelo cônsul. Eram todos os investidores que aplicavam dinheiro na armação de cada expedição sob a liderança dos armadores e consignatários.

Atento a esta relação íntima entre o gosto pela especulação financeira e a habitualidade do tráfico de escravos, Mauboussin registrou, em 1846, uma situação em que uma importante atividade econômica é prejudicada pela falta dos capitais aplicados massivamente no tráfico. A exploração de diamantes no centro da Província da Bahia tornou-se uma atividade importante desde 1844, quando foram descobertas grandes jazidas de diamantes na localidade de Mucugê. Em 1846, a exploração diamantífera acelera-se na Serra do Sincorá, gerando uma importante concentração de população, o que foi um fator de aumento de importações baianas. Neste contexto de verdadeira corrida ao diamante, o cônsul francês registra com indignação:

Este infame tráfico (negreiro), é triste reconhecer, é o único comércio para o qual estão aptos os capitalistas da Bahia e a prova disso é convincente pois não há um só deles que tenha querido aplicar seus capitais na exploração das minas de diamante descobertas nesta província. Por gosto e por especialidade, preferiram todos explorar o Negro e empreender expedições à Costa, ao invés de experimentar especulações sobre as quais poderiam obter nobremente lucros com toda garantia.³⁰

³⁰ Ministère des Affaires Étrangères. Quai d'Orsay. P.V. Mauboussin. Mémoire adjoint aux états généraux de commerce et de navigation du port de Bahia, année 1846 Correspondance Consulaire et Commerciale. Consulat de Bahia. Vol. 5. fol. 48.

Não apenas no mundo do comércio e da agricultura podiam ser encontrados os beneficiários do negócio do tráfico. Havia todo um ramo de atividades ligadas ao mar que estavam tecnicamente no centro da atividade traficante. Eram os donos de estaleiros, os proprietários de navios, os capitães e imediatos, eram os marinheiros.

Mauboussin não conseguiu detalhar os gastos específicos com a reparação dos navios velhos nem as despesas de armação dos navios com cordas, velas e outros equipamentos. Ele apenas indica que estes gastos eram consideráveis em relação à armação dos navios, pois tudo era comprado da melhor qualidade. Sabe-se também que dois navios, a goeleta Mariquinha e o brigue Isabelle, sofreram reparos sérios depois de terem sido capturados em Santa Helena pelos ingleses, que certamente, como de hábito, danificaram os navios para prejudicar o tráfico. Também os ganhos dos capitães e imediatos não foram especificados. Mauboussin apenas descobriu que os capitães e imediatos recebiam um adiantamento em dinheiro de 200\$000 e 100\$000 réis, respectivamente, ficando o restante condicionado ao sucesso da expedição. Falta também no relatório Mauboussin a indicação dos gastos de frete e seguro das mercadorias transportadas diretamente da Europa para as feitorias na Costa d'África. Ele nos revela, no entanto, um montante global destinado à economia naval em 1846, através do pagamento de 120\$000 réis por escravo transportado para um total de 9.403 escravos transportados, estimado em 1.128:360\$000 réis.

Outros grandes beneficiários e cúmplices do tráfico, desde o primeiro momento, eram os funcionários do estado. Na verdade, os funcionários civis e militares do porto embolsavam propinas como se fossem um verdadeiro imposto, com a pequena diferença que o faziam privadamente e não para os cofres públicos. Estima-se que, à razão de 500\$000 por brigue e 250\$000 por goeleta, foram embolsados 6:500\$000 réis, o que equivalia a 4,5 salários do tenente-coronel comandante geral do Corpo de Polícia da Província da Bahia. Para os grandes funcionários, chefes de polícia e subdelegados, a parte no butim era bem mais importante. Para o ano de 1846, foram distribuídos 188:060\$000 réis de propinas e agradecimentos, correspondentes a um pouco mais de 1.000 escravos novos a preço de desembarque.

Há também, na Bahia, os beneficiários menores, para quem a participação no tráfico torna distintos de outras pessoas do seu mesmo estatuto social: os marinheiros do tráfico. As tripulações eram recrutadas na Bahia entre a gente de cor habituada a esta navegação. A estimativa dos contingentes de tripulação é muito prejudicada pelo hábito, como tudo no tráfico, de não declarar o total da tripulação no momento da saída do porto de Salvador. As próprias informações constantes neste relatório permitem estimar que, no conjunto de 19 expedições de sucesso, foram pagos 622 salários de marinheiros pela travessia do Atlântico, o que forma um total de 124:400\$000 réis. Esta massa de salários paga a pessoas simples do povo metidas no negócio do tráfico de escravos não representa quase nada (2,9%) em relação ao movimento anual de dinheiro girando no tráfico. No entanto, em uma sociedade tão hierarquizada como a baiana do tempo da escravidão, uma boa referência para avaliar o impacto desses salários pagos sobre a renda da população urbana pobre de Salvador é a comparação com os salários pagos a profissionais que se situavam no mesmo nível social dos marinheiros do tráfico.

Em uma atividade de alto risco como esta, a remuneração dos marinheiros estava subordinada ao número de expedições bem sucedidas por ano. A maioria das embarcações fez uma viagem por ano, o que correspondia, em média, a 70 dias de trabalho. Nestes casos, cada marinheiro recebeu bem mais que um soldado de polícia engajado no serviço um ano inteiro e somente 50\$000 réis a menos do que um artesão livre, carpinteiro ou pedreiro, trabalhando estes um ano inteiro. Um marinheiro do brigue *Três Amigos*, que fez a travessia por duas vezes em 1846, por 140 dias de trabalho recebeu muito mais do que qualquer trabalhador manual da cidade durante um ano de trabalho. Cada marinheiro do brigue *Brasiliense*, que fez quatro viagens, percebeu uma renda anual quase igual ao de um capitão de polícia, que pertencia a um escalão social bem mais elevado que o deles.³¹ Com esta renda anual, cada um destes marinheiros podia comprar para si um escravo africano novo,

³¹ Os dados de salários pagos a profissionais artesãos e funcionários públicos para efeito de comparação com os salários de marinheiros do tráfico foram extraídos de Katia M. de Queirós Mattoso, "Au Nouveau Monde: une province d'un nouvel empire: Bahia au XIX^e siècle" (Doutorado, Universidade de Paris IV-Sorbonne, 1986).

um daqueles que ele ajudou a transportar para o cativoiro. Essa capacidade de capitalização por parte de gente livre de cor ajuda muito a compreender um dinamismo desta pequena economia do mar, onde se empregavam escravos de pequenos proprietários nos serviços portuários como remadores e carregadores, na navegação interna da Baía de Todos os Santos, bem como em uma atividade muito intensa e lucrativa como a pesca da baleia. Somente assim, o jovem cônsul investigador entendeu os batuques e o fervor religioso desta gente do mar na festa do Bom Jesus dos Navegantes.

Hoje, como ler corretamente o relatório de Pierre Victor Mauboussin?

Certamente que o objetivo perseguido pelo autor era sensibilizar, de alguma forma, as autoridades do seu ministério em favor da campanha abolicionista na França que culminaria, em 1848, com a vitória de Vitor Schoelcher e seus seguidores. Na Bahia, um posicionamento tão nítido contra os mercadores e senhores de escravos animava o sentimento de rejeição ao conservadorismo dominante, não somente no tocante à escravidão como também no que dizia respeito à liberdade dos povos, causa mobilizadora em um tempo de rebelião européia contra a Santa Aliança. Com o advento da onda revolucionária de 1848, Mouboussin se destacaria na agitação revolucionária entre os estrangeiros na Bahia, fosse endereçando calorosa correspondência a Lamartine, ministro dos negócios estrangeiros do governo provisório, ou mobilizando a comunidade de cerca de 300 residentes franceses e mais os brasileiros simpáticos à idéia da República para a coleta de fundos para as vítimas daquela revolução na França. Termina a sua estada encabeçando petição em favor da promoção de um funcionário do consulado, o que lhe custa uma repreensão e a perda do posto.³²

Cento e cinquenta anos depois, este relatório perde inteiramente a sua eficácia como documento ativo e sobressai-se como testemunho. O ardor republicano espanta do seu texto qualquer traço de hipocrisia ou dissimulação, muito próprios à cultura da escravidão. A militância política aguça os seus sentidos para ver, no sentido micheletiano tão em

³² Araújo, *Le politique et l'économique*

voga entre os jovens republicanos da época, o clarão da História. Mais do que o desvendamento de nomes e fatos isolados, Pierre Victor Mauboussin pretendeu apresentar a rede do tráfico em funcionamento durante um ano na praça comercial da Bahia. É exatamente na representação deste conjunto em movimento que reside a importância do seu testemunho.

A conexão africana

Como olhar hoje esta máquina mercante negreira?

Grande é a tentação de integrar o tráfico negreiro como periferia de um sistema capitalista mundializado tendo como metrópole a Europa e, mais precisamente, a Inglaterra. Conectado com os mercados europeus e americanos como circuito complementar, foi capaz de fazer chegar a economias não monetizadas e não exportadoras de produtos agrícolas, como era o caso da Costa d'África, as manufaturas européias. Operacional no seu tempo, seus resultados projetados para o futuro na forma de acumulação primitiva de capital completariam a sua integração perfeita no processo de desenvolvimento do capitalismo.

Há também verdade em tudo isso. O que dizer da intensa circulação de mercadorias que nos revela Mauboussin? São manufaturas alemãs e inglesas que passam pela Bahia, que se juntam a mercadorias baianas e vão para a Costa d'África. São escravos que vêm para os engenhos produzir o açúcar que comprará manufaturados europeus, contribuindo, pois, para o processo de reprodução ampliada do capital na metrópole. No entanto, emerge do relatório a evidência de uma articulação bem mais complexa entre mercados diferentes. Às mesmas mercadorias européias e ao mesmo escravo atribuíam-se valores reais e nominais diferentes de cada lado do Atlântico, todos eles desvinculados dos respectivos custos de produção.

Olhando pelo lado do traficante Pereira Marinho, era um grande negócio comprar um escravo na Costa por um pouco mais de 20 mil réis e poder vendê-lo por 480 mil réis, mesmo com altos riscos da travessia, alto custo de transporte e uma importante taxa de propina às autoridades brasileiras. Poderíamos dizer, então, que o rei de Onim era lesado ao

vender os cativos do *hinterland* nigeriano a 17 onças por cabeça? Se atentarmos para a produção do escravo na própria África, veremos que o seu custo era muito baixo, mesmo considerando as despesas de captura feitas pelo rei-mercador, na medida em que eram as próprias sociedades interioranas vítimas de capturas que produziam o alimento suficiente para a criação de seus próprios filhos.³³ Até mesmo o transporte do interior para a costa era pago pelo trabalho dos próprios escravos como carregadores das mercadorias que alimentavam o comércio interno na África. Não poderíamos dizer que também era um grande negócio para o rei de Onim vender o que nada lhe custou e poder comprar 17 onças em fuzis, tecidos e mais presentes adicionais?

Outra grande tentação é fazer uma leitura muito particularista, seja da corporação brasileira dos traficantes, seja da relação comercial negreira entre Brasil e África vista como uma “sociedade negreira”.³⁴ ou mesmo falar em um amplo e indefinido “mundo do tráfico”. Há também verdade nisso. O relatório Mauboussin, no entanto, ao tempo em que descreve a natureza particular do negócio negreiro, não negligencia a integração paradoxal dos negociantes do tráfico como líderes de uma praça mercantil, suficientemente integrada no império informal britânico na condição de importadora de manufaturas,³⁵ e perfeitamente marginais como armadores e consignatários negreiros.

Pensar o tráfico Bahia-Lagos é também buscar formas de representação lógica desta complexidade histórica. Tomando cada uma das partes neste negócio negreiro como um conjunto matemático, no sentido da metáfora braudeliana da representação das estruturas como conjuntos de conjuntos,³⁶ pode-se representar o negócio negreiro como interseção entre elas, com efeitos diferenciados em cada uma. Esse exercício simples pode ajudar-nos a compreender melhor o testemunho do jovem cônsul francês.

³³ Claude Meillassoux, *Antropologia da escravidão O ventre de ferro e dinheiro*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 1995

³⁴ Pierre Pluchon, *La route des esclaves. Négriers et bois d'ébène au XVII^e Siècle*, Paris, Hachette, 1980.

³⁵ François Crouzet, “Anglaterra et Brésil, 1697/1850. Un siècle et demi d'échanges commerciaux”, *Histoire, économie et société*, IX 2 (1990), pp. 287-317

³⁶ Fernand Braudel, *Os jogos das trocas*, Lisboa/Rio de Janeiro, Cosmos, 1985.

A interseção negra

Essa interseção entre a Bahia escravista e a Costa d'África exportadora de escravos pode ser assim formalizada:

$$B \cap Ca$$

Neste espaço de interseção estão contidos alguns elementos que dão ao tráfico negreiro uma grande capacidade de resistência diante das ações hostis oriundas destas mesmas sociedades como também do sistema mundializado de mercados tendo como metrópole a Inglaterra antitraficante.

O primeiro elemento que salta aos olhos é a sobrevivência, pela adoção de práticas e pelo aperfeiçoamento de tradições comerciais, de uma economia do tráfico coordenada por convenções específicas,³⁷ construídas historicamente e reafirmadas quotidianamente por todos os agentes do tráfico, do lado da Costa d'África e do lado da Bahia. O relatório de Mauboussin ilustra muito bem as conclusões de historiadores africanistas que representam esse comércio de escravos como um negócio organizado, baseado no reconhecimento de regras comerciais consensuais e na confiança mútua entre parceiros, mesmo quando essas regras contrariavam as normas do *free trade* inglês hegemônico.³⁸

O segundo elemento de reflexão é a constituição, nesta economia do tráfico, de um espaço econômico não regulamentado por qualquer autoridade estatal. Como bem mostra Mauboussin, o estado brasileiro, tendo aceito a pressão inglesa de proscrição do tráfico, tornou-se incapaz de cobrar taxas e impostos sobre essa atividade, resignando-se a aceitar a propina como forma corrompida de remuneração de seus funcionários civis e militares. Para tanto, dependia dos resultados das expedições negreiras, dos costumes estabelecidos por este negócio, subordinando-se, finalmente, à vontade dos traficantes. Esse império brasileiro

³⁷ Usamos o conceito de "convenção" tal como é trabalhado pelos economistas que buscam a análise da coordenação econômica não apenas através da auto-regulação do mercado, mas também através de convenções sociais. André Orléan (org.). *Analyse économique des conventions*. Paris, PUF, 1994.

³⁸ Christopher Fyfe, "West African trade A. D. 1.000 - 1.800". in J. F. Ade Ajayi and Ian Espie (orgs.), *A thousand years of West African history* (Ibadan, Ibadan University and Nelson, 1977). pp. 237-252.

não dispunha de qualquer jurisdição na Costa d'África, nem dispunha de qualquer possibilidade de intervenção política ou militar para dirimir conflitos ou impor condições mais favoráveis aos seus súditos. Do lado africano, o rei de Onim não tinha qualquer soberania para além da feitoria, assegurando apenas as condições de segurança das operações na Costa em troca igualmente de propinas e taxas disfarçadas em presentes. Para completar o quadro de ausência de regulamentação estatal, a decretação da ilegalidade deste comércio pela Inglaterra e sua imposição ao fraco estado brasileiro, impediam o estabelecimento de qualquer acordo bilateral entre o Império do Brasil e o Reino de Onim.³⁹ Tudo realmente dependia, inclusive a moeda de referência, dos consensos estabelecidos entre os parceiros do negócio. Os conflitos entre eles certamente existiam, mas não há notícias de afrontamentos ou rupturas graves. Predominava principalmente o que registrou Pierre Pluchon:

Todos, que só pensam em enganar-se mutuamente no acessório — tirar o máximo de vantagens possíveis do interlocutor — manifestam uma estrita solidariedade sobre o essencial: o comércio dos cativos.⁴⁰

Um terceiro elemento a ser considerado é a reprodução, nos dois lados do Atlântico, de grupos sociais que viviam do tráfico e que se constituíam em agentes do intercâmbio social, econômico e cultural para além da compra e venda de escravos. Quando se extingue o tráfico transatlântico e, portanto, os comerciantes brasileiros viram as costas para a Costa d'África, esses grupos de “brasileiros” na África e “africanos” na Bahia permanecem como elo de comunicação entre os povos da Costa e da diáspora na Bahia.⁴¹

³⁹ A posição de distanciamento da África adotada pelo Império Brasileiro é bem demonstrada pela história diplomática brasileira: Alberto da Costa e Silva, *As relações entre o Brasil e a África Negra, de 1822 à 1ª Guerra Mundial*, Luanda, Museu Nacional da Escravatura/Instituto Nacional do Patrimônio Cultural, 1996; Alberto da Costa e Silva, “O Brasil, a África e o Atlântico no século XIX”, *STVDIA*, 52 (1994), pp. 195-220.

⁴⁰ Pierre Pluchon, *La route des esclaves*, p. 125.

⁴¹ O fenômeno dos “brasileiros” na África já foi bastante estudado: Veger, *Fluxo e refluxo*, pp. 599-632; Jerry Michael Turner, *Les brésiliens. The impact of former Brazilian slaves upon Dahomey*, Boston, Boston University, 1975; Bellarmin Coffi Codo, “Les brésiliens en Afrique de l'Ouest: hier et aujourd'hui”, *UNESCO/SSHRC Summer Institute: La route des esclaves - The slave route*, Toronto, York University, 1997 e Manuela Carneiro da Cunha, *Negros, estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África*, São Paulo, Brasiliense, 1985.

Um último elemento que uma leitura contemporânea desta interseção negreira não pode desconsiderar é a produção de uma territorialidade do tráfico. Diferentemente da equação historicamente construída das economias nacionais localizadas em territórios contínuos delimitados, ocupados por populações vivendo em situação de contigüidade e submetidas a um sistema de poder unificado nacionalmente, a interseção negreira construiu um espaço em rede,⁴² interligando, pela navegação aventureira e perseguida, portos de tráfico, articulando poderes diferentes e criando referências de trocas culturais para povos extremamente diferentes. Olhar para a territorialidade do tráfico é como antever formas precoces da globalização contemporânea, onde, no lugar do Atlântico, navega-se o ciberespaço.

A diferença negreira

A interseção negreira provoca também a sua negação em ambas as partes.

Ca - B

B - Ca

No lado africano, a revolta contra a deportação para uma escravidão mercantil do outro lado do Atlântico constitui uma das mais emocionantes sagas de luta pela liberdade escritas na história dos povos. As constantes revoltas no interior africano, nos portos da Costa, nos navios e no porto de desembarque. Essa reação africana ao tráfico deve ser também considerada nos processos de desestabilização dos reinos soberanos traficantes e de facilitação da ocupação colonial posterior à abolição do tráfico atlântico, que trazia como bandeira o fim da escravidão, como, por exemplo, a resistência do povo do reino de Ketu à escravidão que lhes havia imposto o reino do Daomé.⁴³

No lado baiano, a reação ao tráfico se dá tanto pela resistência à escravidão, manifestada pelas revoltas africanas nas plantações de açúcar e nas armações de peixe da Bahia, pela participação crioula em revoltas

⁴² Milton Santos et alii. *Território, globalização e fragmentação*, São Paulo, Hucitec/ANPUR, 1996.

⁴³ Elisée Soumonni, "From the interior to the coast: bridging the gap in the study of the slave trade and slavery in Dahomey", *Unesco/SSHRC Summer Institute: La route des esclaves - The slave route*, Toronto. York University, 1997

populares, pelos quilombos e pelas fugas. Manifesta-se também a oposição ao tráfico que resulta da rejeição à presença africana no Brasil sustentada por liberais, alguns dos mais radicais, do fim do século XVIII aos fins do século XIX, que defendiam a reexportação dos filhos do tráfico para a África ou, no pior dos casos, uma “civilização” tão radical do negro no Brasil que apagasse da memória dos restantes a “barbaria” africana. Um exemplo eloqüente desse tipo de oposição ao tráfico é a defesa que fez Miguel Calmon da colonização europeia, em 1835, ainda traumatizado pela insurreição dos malês:

... o de prevenir, com efficacia e evidente utilidade, a funesta necessidade de africanos, ou os effeitos ainda mais funestos da existencia de tantos barbaros neste abençoado Paiz.

... Reconheço que a Colonisação nesta Província, tem que encontrar não pequenas difficuldades. (...) A 2ª consiste na solapada e arteira opposição , que á entrada de colonos livres devem fazer os immorais traficantes de *Carne-humana*, esses Contrabandistas cruéis, e seos numerosos asseclas e comparces, que continuam á importar Africanos, á facilitar o seo desembarque em nossas Costas, e a promovêr a sua venda em nossos Mercados.⁴⁴

A reunião afro-baiana

A interseção negreira é também responsável pela reunião dos dois lados do Atlântico, no que se poderia formalizar como

$$B \cup Ca$$

expressão mesmo de uma cultura afro-brasileira resultante da vivência dos filhos da diáspora africana no Brasil, civilizando africanamente uma sociedade brasileira e estabelecendo as referências que tornam possíveis as navegações contemporâneas que reatam contato com aqueles que abraçaram a Costa d’África.

Fontes

France. Archives du Ministère des Affaires Etrangères. Quai d’Orsay. *Correspondance Consulaire et Commerciale. Consulat de Bahia*. Vol. 5. 1847-1855

France. Archives du Ministère des Affaires Etrangères. Quai d’Orsay. *Mémoires et Documents. Sous-serie Brésil*. Vol VIII.

⁴⁴ Miguel Calmon du Pin e Almeida. *Memória sobre o estabelecimento d’uma companhia de colonização nesta Província*. Salvador, Centro de Estudos Baianos/UFBA, 1985.