

**Tráfico ilegal de escravos, 1830-1860:
o redirecionamento dos embarques na costa Centro-Occidental africana.**

Ana Flávia Cicchelli Pires

Esta comunicação tem por objetivo analisar o período da ilegalidade do comércio de escravos para o Brasil através do Atlântico, ressaltando uma característica em especial, que diz respeito ao redirecionamento dos embarques na costa Centro-Occidental africana. Através desta análise poderemos perceber a flexibilidade do tráfico ilegal, em função da necessidade de estar sempre adotando novas estratégias para contrabalançar a intervenção britânica e as leis que foram sendo acordadas visando seu fim. Porém, antes de iniciarmos propriamente esta discussão, traçarei um breve panorama sobre o processo abolicionista brasileiro no tocante a este comércio.¹

Iniciando-se no último quartel do século XVIII, a campanha pela abolição do tráfico de escravos através do Atlântico prolongou-se ao longo do século XIX, alegando para a causa defendida elementos de ordem moral, política, econômica, religiosa, filosófica etc. A Inglaterra aboliu o comércio escravista em 1807,² abrindo mão de uma atividade na qual, até então, tinha substancial participação. A partir daí, passou a ser grande o seu empenho em fazer com que os outros países adotassem a mesma medida, especialmente Portugal, Espanha e suas colônias – Brasil e Cuba, respectivamente.

No que diz respeito ao Brasil, a pressão inglesa para abolição do comércio de africanos remonta à vinda da família real portuguesa para o Rio de Janeiro, em 1808. Em 19 de fevereiro de 1810 foi assinado o Tratado de Aliança e Amizade entre o Príncipe Regente de Portugal e o Rei do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda. Esse é apenas o primeiro ato formal a partir do qual uma série de tratados internacionais entre Inglaterra e Portugal – e, após a independência, com o Brasil – é assinada, com objetivo de pôr fim ao tráfico de escravos. Entre outras determinações ficou decidido que o Príncipe Regente – estando convencido da injustiça deste

comércio e resolvendo cooperar com Sua Majestade Britânica – adotaria os meios mais eficazes para conseguir uma abolição gradual do tráfico atlântico em seus domínios, sendo que, a partir de então, só seria permitido comerciar com os territórios africanos que lhe pertencessem. O que ficava estipulado nesse artigo não afetava os direitos de Portugal sobre os territórios de Cabinda e Molembo³, nem limitava ou restringia o comércio em Ajudá e em outros portos da África com ocupação portuguesa. O tratado permitiu também uma redução nos direitos alfandegários sobre os produtos manufaturados ingleses que passaram a pagar uma taxa de 15%, em substituição aos 24% anteriormente estabelecidos.⁴

Cinco anos mais tarde, em 22 de janeiro de 1815, durante o Congresso de Viena, foi assinado outro tratado entre Portugal e Inglaterra, proibindo aos vassallos da Coroa de Portugal comprar ou traficar escravos em qualquer lugar da Costa da África ao norte do Equador.⁵ Para a regulamentação dos pontos fixados em 1815 foi assinada a Convenção Adicional de 28 de julho de 1817, que estipulou cláusulas para impedir qualquer comércio ilícito de escravos, tendo como itens principais: o direito mútuo de visita aos navios mercantes das partes contratantes (Portugal e Inglaterra), sempre que houvesse suspeita de tráfico ilícito; e o apresamento de embarcações, se a seu bordo fossem encontrados escravos embarcados irregularmente na África. Tais casos seriam encaminhados aos tribunais estabelecidos para este efeito, as Comissões Mistas, encarregadas de julgar com agilidade os apresamentos e determinar a indenização por perdas sofridas, em caso de detenção injusta e arbitrária.⁶

Anexo à Convenção Adicional encontramos o regulamento para as Comissões Mistas que seriam estabelecidas na Costa da África (Serra Leoa), no Brasil (Rio de Janeiro) e na Inglaterra (Londres). As comissões anglo-portuguesas eram destinadas a julgar, sem apelação, sobre a legalidade da detenção dos navios empregados no tráfico de escravos. Cada uma das comissões era composta por um comissário juiz, um comissário árbitro e um secretário ou oficial de registro, nomeados pelo soberano do país onde residia a comissão. No caso do navio ser condenado por viagem ilícita, o casco e a carga – à exceção dos escravos – seriam considerados

“boa presa”, sendo vendidos em leilão público, em benefício dos dois governos. Quanto aos escravos encontrados nas embarcações apreendidas ficou determinado que receberiam uma carta de alforria e seriam consignados ao governo do país onde estivesse instalada a comissão que dera a sentença, para prestarem serviço como trabalhadores livres.⁷

Em 26 de janeiro de 1818 foi promulgado outro alvará, com força de lei, para a execução e punição dos transgressores que continuassem a traficar, dando as convenientes providências a respeito do destino da “carga humana”. Os navios empregados no tráfico seriam confiscados com todos os aparelhos e pertences, juntamente com a carga. Aos oficiais dos navios seria imputada uma pena de degredo por cinco anos em Moçambique, além do pagamento de multa. Ficou determinado que os africanos encontrados a bordo seriam entregues ao Juízo da Ouvidoria da comarca para aí servirem, como libertos, por tempo de quatorze anos, em algum serviço público ou “alugados em praça a particulares de estabelecimento e probidade conhecida”. Os responsáveis deveriam alimentá-los, vesti-los, doutriná-los e ensinar-lhes o ofício ou trabalho que se convencionasse, pelo tempo que fosse estipulado. Além disso, seria nomeado um curador, também pessoa de conhecida probidade, que teria por ofício “requerer tudo o que for a bem dos libertos” e fiscalizar os possíveis abusos.⁸

Após a independência do Brasil, em 1822, os ingleses tentaram novo entendimento, agora com o nascente Império. As conversações prosseguiram até 1825 envolvendo, por um lado, o reconhecimento da independência por parte da Coroa Britânica e, por outro, garantias seguras da abolição do tráfico por parte do Brasil.⁹ A 23 de novembro de 1826 foi ajustada uma convenção entre as duas nações, com a finalidade de “por termo ao comércio de escravatura da Costa da África”, quando os tratados anglo-portugueses de 1815 e 1817 foram renovados e adotados. De acordo com o novo tratado, num prazo de três anos após sua ratificação – esta aconteceu dia 13 de março de 1827 –, não seria mais lícito ao Império do Brasil comerciar escravos na Costa da África, equiparando sua prática à de pirataria.¹⁰

Apesar dessas medidas, que vieram sendo estipuladas gradativamente desde 1810, o tráfico atlântico continuou em atividade. A partir de 1826 assistimos a um aumento brutal na entrada de africanos no Brasil, atingindo uma cifra superior aos períodos anteriores, como resposta à iminência do seu fim.¹¹ Muitos fazendeiros contraíram dívidas com os traficantes, ficando depois sem condições de saldá-las.¹² Mesmo após 13 de março de 1830, os traficantes continuaram em ação através de um sistema de contrabando, com a conivência do governo e das autoridades brasileiras, cabendo à Inglaterra vigiar, reprimir e exigir o cumprimento dos tratados e convenções firmados.¹³ Do total de africanos trazidos para o Brasil em 300 anos de tráfico atlântico, aproximadamente 20% chegou entre 1831 e 1855. Tal percentagem demonstra quanto o tráfico ilegal foi importante, principalmente se comparado ao período total de tráfico atlântico para o Brasil.¹⁴

A política de intervenção direta dos governos no comércio de escravos teve um importante impacto no modo como ele passou a ser realizado, principalmente após a sua proibição total. De acordo com Herbert Klein,

“Em muitos aspectos, o comércio pré-1830 seguiu os moldes do comércio do século XVIII no que toca ao armamento, transporte de escravos e organização comercial. Mas a era pós-1830 iria registrar novos desenvolvimentos em todos os aspectos do comércio, da compra inicial dos escravos na costa africana ao financiamento das viagens, e à venda final dos escravos. Todas estas novas estratégias foram concebidas para contornar a intervenção militar directa dos Britânicos e / ou a necessidade de subornar funcionários americanos para poderem desembarcar os escravos nas Américas.”¹⁵

Entre as mudanças operadas no comércio escravista em função de sua passagem para a esfera da ilegalidade temos: aumento da importância de se ter representantes permanentes na Costa da África, a partir da necessidade de redução do tempo em que uma embarcação aí deveria permanecer até completar a sua carga; no lugar dos navios negreiros, recorreu-se cada vez mais aos navios de carga, utilizados no transporte direto de mercadorias da América, Europa e Ásia para a África, onde seriam trocadas por escravos; desenvolvimento de novas formas de financiamento do negócio, com a formação de sociedades ou empresas interessadas em custear as despesas de muitos navios e expedições com certo grau de estabilidade, dispersando os

riscos e reunindo o capital necessário para a manutenção de uma presença constante em África.¹⁶ As mudanças não param por aí.

O comércio atlântico retirou escravos de diferentes regiões da África, muitas das quais distantes dos portos de embarque. No que diz respeito ao século XIX, as regiões do Congo e de Angola mantiveram “a posição de maiores produtores de escravos, posição que detinham desde sempre, na história do comércio de escravos”.¹⁷ Ao mesmo tempo, assistimos à diminuição do fornecimento oriundo da África Ocidental – algumas zonas tradicionais desta região desapareceram do comércio – e o ingresso de diversas regiões da África Oriental.¹⁸ Apesar da permanência da África Centro-Ocidental como grande fornecedora de escravos, não podemos deixar de destacar que algumas modificações importantes foram produzidas nesta zona de abastecimento.

A ilegalidade deu características novas ao padrão das negociações, especialmente em Angola. Entre as diversas transformações podemos ressaltar o fato de que Luanda, o grande porto do tráfico legal, foi perdendo expressão como porto de embarque durante o tráfico ilegal.¹⁹ Os traficantes passaram a embarcar seus escravos não mais em Luanda, mas em barracões fora da cidade, principalmente em regiões que não estavam sob jurisdição portuguesa. Dessa maneira, as regiões ao norte de Angola, como Ambriz, Cabinda e Rio Zaire, passaram a figurar como principais centros de exportação de escravos nos anos de 1840.²⁰

De acordo com Susan J. Herlin, as mudanças no comércio internacional de escravos foi responsável pelas mudanças implementadas nas regiões da África. Com a vinda da corte portuguesa e dos negociantes aliados para o Rio de Janeiro, em 1808, estes logo passaram a dominar o contínuo comércio legal de escravos com Angola – apoiados pelo capital britânico. Percebe-se aí um forte protecionismo da Coroa em relação aos comerciantes portugueses. Essa mudança nos acontecimentos empurrou os negociantes brasileiros e crioulos angolanos para fora de Luanda, em direção aos portos africanos independentes, ao norte de Angola, onde eles reorganizaram o sistema do comércio escravista e o dominaram até o seu fim. O sistema

presente no século XVIII – baseado nos portos de Loango e Luanda – foi transformado, através da emergência de novos centros em Cabinda e Ambriz²¹. Após 1830, e especialmente nos anos de 1840, os esforços antiescravistas britânicos estimularam os negociantes a novamente multiplicar os pontos de embarque, visando o contrabando de escravos para as plantações do Brasil e Cuba.²²

Como podemos perceber, o tráfico já havia sido deslocado para o norte de Angola entre 1810 e 1830 – devido à inexistência de direitos de importação e exportação e fugindo dos credores da cidade de Luanda. Estes primeiros deslocamentos pela costa de Angola explicam parte da capacidade de resistência do tráfico ilegal entre 1830 e 1860. Quando a ilegalidade chegou, em 1830, os traficantes já tinham os meios para burlá-la, uma vez que já conheciam as rotas do norte de Angola.²³

O porto de Ambriz foi o principal centro de comércio a substituir Luanda. Localizado ao norte desta, Ambriz estava fora da área da autoridade portuguesa e, portanto, exerceu certo fascínio sobre os negociantes que estavam evitando tanto as tarifas alfandegárias portuguesas quanto as restrições ao comércio. Imediatamente ao norte de Ambriz existia um outro centro escravista denominado Ambrizete, também independente da autoridade portuguesa, porém este não foi tão importante quanto Ambriz ou a foz do Rio Congo.²⁴

Também merece destaque uma região localizada ao norte do Rio Congo. Cabinda parece ter servido como o maior ponto de aterrissagem para mercadorias vindas do Brasil, Inglaterra e Estados Unidos. Depois de descarregar as mercadorias em Cabinda, os negociantes as direcionavam – por barco ou por terra – para a Ponta da Lenha, onde seriam utilizadas para adquirir escravos. Além de prover suas feitorias na Ponta da Lenha, estes agentes também administravam o comércio nos barracões localizados entre o Cabo Lopez e Cabinda. Devido à pressão dos cruzadores britânicos nesta região, os escravos nem sempre podiam ser embarcados por aí. Procuravam então os escravistas embarcá-los por portos ao norte de Cabinda, como era o caso de Malemba, Pointe Noire e Mayoumba – os escravos eram

direcionados para esses barracões em lanchas, sendo realizado este transporte preferencialmente à noite.²⁵

Embora a região ao norte de Angola tenha se tornado de vital importância para a continuação do tráfico de almas através do Atlântico, não podemos deixar de ressaltar a participação da região ao sul de Angola neste processo, também em áreas fora do domínio português. De acordo com Roquinaldo Amaral, pouco a pouco, passou-se também a buscar pontos mais ao sul para o embarque de escravos, como Benguela Velha e a Ponta dos Tigres – aí já nos anos quarenta.²⁶ Imediatamente ao sul de Luanda existiam barracões espalhados pela Ponta das Palmeirinhas, Muxima, foz do Rio Cuanza, Cabo de São Braz, Benguela Velha e Novo Redondo. Outros barracões ao sul de Angola existiam também no “Egito, Catumbela, Quicombo, Lobito, Ponta das Salinas, Moçamedes e Baía dos Tigres”.²⁷

A partir do que foi exposto podemos perceber que o tráfico ilegal de escravos foi continuamente adotando novas estratégias – como as mudanças operadas no emprego das embarcações, a reorganização do sistema de financiamento, o deslocamento geográfico dos embarques ao longo da costa, etc –, o que lhe permitiu contrabalançar a intervenção britânica. Essa necessidade de estar sempre se refazendo / reorganizando nos faz perceber o quanto, dentro de certos limites, o comércio ilegal de escravos era flexível. Apesar desta flexibilidade, o contrabando de africanos constituiu-se enquanto um negócio lucrativo e capaz de mobilizar importantes interesses, desenvolvendo uma lógica de funcionamento e organização.

¹ Este trabalho traduz parte da pesquisa desenvolvida em função do mestrado atualmente em curso no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense. O projeto tem contado com o financiamento da Capes.

² Tal medida passa a vigorar a partir de 1º de janeiro de 1808.

³ Os direitos sobre os territórios de Cabinda e Molembo haviam sido disputados pelo Governo da França.

⁴ “Tratado de Amizade e Aliança entre o Príncipe Regente de Portugal e El-Rey do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda, assinado em 19 de fevereiro de 1810”, *Collecção das Leis do Império do Brasil, 1810*. BN.

⁵ “Tratado de 22 de Janeiro de 1815”, *Collecção das Leis do Império do Brasil, 1815*. BN.

⁶ “Convenção Adicional de 28 de julho de 1817”, *Collecção das Leis do Império do Brasil, 1817*. BN.

⁷ “Anexo nº 3: Regulamento para as Comissões Mistas que devem residir na Costa da África, no Brasil, e em Londres”, *Collecção das Leis do Império do Brasil, 1817*. BN.

⁸ “Alvará com força de lei de 26 de janeiro de 1818”, *Collecção das Leis do Império do Brasil, 1818*. BN.

⁹ Leslie Bethell, *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Ed. da USP, 1976.

¹⁰ “Convenção de 23 de novembro de 1826”, *Collecção das Leis do Império do Brasil, 1826*. BN.

¹¹ Vale ressaltar que o comércio escravista sofreu um forte abalo nos primeiros anos da década de 1830, sendo que a partir de 1835 assistimos a sua recuperação. David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York: Oxford University Press, 1987, pp.243-4.

¹² Manolo Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p.47.

¹³ Após esta data ainda serão promulgadas duas leis com o objetivo de pôr fim ao tráfico de escravos: Lei de 7 de novembro de 1831 e Lei de 4 de setembro de 1850.

¹⁴ David Eltis, *Op.cit.*, pp.243-4.

¹⁵ Herbert Klein, “O fim do comércio de escravos”. In: *O comércio atlântico de escravos: quatro séculos de comércio esclavagista*. Lisboa: Editora Replicação, 2002, pp.191-2.

¹⁶ Herbert Klein, *Idem*, pp.191-200.

¹⁷ Herbert Klein, *Idem*, p.195. De acordo com Paul Lovejoy: “De 1600 a 1800, mais de 3,1 milhões de escravos foram embarcados somente a partir desta região [África Centro-Occidental], o que representava cerca de um terço de todos os escravos exportados da África nesses dois séculos, incluindo o comércio transatlântico e o comércio islâmico estabelecido. A porção do comércio do Atlântico que pode ser atribuída à África Centro-Occidental é correspondentemente maior do que um terço. No apogeu do comércio no século XVIII, essa região era a maior exportadora isolada, exceto nas três primeiras décadas, quando era a segunda maior fonte. Nas últimas décadas do século, os anos de apogeu do comércio transatlântico, a África Centro-Occidental contribuiu com mais de um terço, subindo para mais de 40 por cento do comércio desde a década de 1770 até a de 1790”. LOVEJOY, Paul. *A escravidão na África: uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, p.98.

¹⁸ Herbert Klein, *Op. cit.*, pp.195-6.

¹⁹ Reservou-se para a cidade de Luanda o papel estratégico, embora limitado, de importante depósito e entreposto de escravos. Roquinaldo Amaral Ferreira. “Brasil e Angola no Tráfico Ilegal de Escravos, 1830-1860”. In: Selma Pantoja e Flávio S. Saraiva (orgs.). *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Berthand Brasil, 1999, pp.146-7. Ver ainda o seguinte trabalho do autor: *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação de Mestrado defendida na Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1997.

²⁰ Mary Karasch, *The Brazilian Slavers and the illegal slave trade, 1836-1851*. Dissertação de Mestrado, University of Wisconsin, 1967. Segundo Roquinaldo Amaral, “Até os anos quarenta, era comum que fossem mantidos nos quintais dos casarões dos traficantes de escravos que habitavam em Luanda até 300 ou 400 escravos. Dali os escravos eram encaminhados, para os embarques ilegais, a vários pontos da costa de Angola, em regiões como Ambriz e Ambrizete. Milhares de cativos afluíam anualmente a Luanda nas caravanas chegadas dos sertões e só depois eram levados para os pontos de embarques ilegais. Este foi um padrão do tráfico de escravos particular do período ilegal. É preciso dizer que, ao mesmo tempo que existiam caravanas levando escravos para Luanda, várias outras rotas levavam escravos diretamente para os portos de embarque ao norte e sul de Angola”. Roquinaldo A. Ferreira, “Escravidão e revoltas de escravos em Angola (1830-1860)”. In: *Afro-Ásia*, 21-22 (1998-1999), p.10-1.

²¹ Vale ressaltar que Loango, Cabinda e Ambriz “era uma zona tradicional de recrutamento para os negreiros franceses, britânicos e portugueses, e continuaram a servir os mercados americanos no século XIX”. Herbert Klein, *Op. cit.*, p.195.

²² Susan J. Herlin, “Brazil and the commercialization of Kongo, 1840-1870”. In: Paul Lovejoy e José Curto. *Enslaving connections: changing cultures of Africa and Brazil during the era of slavery*. New York: Humanity Books, 2004. Sobre a dispersão do tráfico de escravos na região Centro-Occidental africana, além dos trabalhos já citados de Roquinaldo Ferreira, Mary Karasch e Susan Herlin, ver: Phyllis Martin, *The external trade of Loango Coast, 1576-1870*. Oxford: Clarendon Press, 1972.

²³ Roquinaldo Ferreira, *Brasil e Angola no tráfico ilegal...*, *Op.cit.*, pp.147-8. Ver também, do mesmo autor, *Dos sertões ao atlântico*. *Op. cit.*

²⁴ Mary Karasch, *The Brazilian slavers...*, *Op.cit.*, pp.48-50.

²⁵ Mary Karasch, *Idem*, p.51.

²⁶ Roquinaldo Amaral, *Brasil e Angola no tráfico ilegal...*, *Op.cit.*, p.149.

²⁷ Mary Karasch, *The Brazilian slavers...*, *Op.cit.*, pp.52-3.