

Notícias de um pequeno traficante ilegal na Bahia

PAULO CESAR OLIVEIRA DE JESUS*

No outono de 1877, acreditando que se aproximava o momento em que seria chamado ao tribunal divino, Bernardo Xavier de Castro decidiu escrever seu testamento. Sem muitos bens e precisando convencer as duas filhas a aceitarem suas últimas vontades, o ex-Capitão de embarcação acabou por relatar os problemas resultantes dos exageros comportamentais da esposa, os desgostos vividos com a filha primogênita, a dor pela morte prematura de uma de suas filhas no ano de 1860 e das desventuras vividas durante o tempo em que esteve envolvido “em viagens para a África ao negócio ilícito”. Além de apresentar sua versão para os episódios mais relevantes de sua vida o testador forneceu um depoimento singular sobre o funcionamento do comércio clandestino de escravos na Praça da Bahia entre os anos de 1837 e 1850.

Sabedor de que os preparativos e cerimônias fúnebres necessários a assegurar um bem morrer tinham um custo elevado, Xavier de Castro solicitou às suas testamentárias, duas filhas e uma irmã, que não deitassem luto por ocasião de seu falecimento, evitando assim gastar dinheiro com “trapos pretos que nenhuma serventia teriam”.¹ Pedido este não muito comum para um homem que tinha sido administrador da Irmandade Católica do Santíssimo Sacramento de Brotas entre os anos de 1865 e 1868, mas indicador das sérias dificuldades em que se encontrava um ex-capitão de longo curso que se acreditava no final da vida.

Sem deixar quantia alguma em moeda e declarando ter como único bem a fazenda Candial-Grande, localizada na freguesia de Brotas e descrita como um imóvel de pouco valor por conta da inexistência de criações e do arvoredado estragado, Xavier de Castro acreditava que a venda dessa propriedade fosse suficiente para honrar seus compromissos e ainda possibilitar a partilha de alguns réis, que por ventura restassem, entre suas herdeiras. Segundo ele, seus insucessos nos negócios e sua completa desgraça

* Professor da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia e Doutorando em História pela Universidade Federal da Bahia.

¹ Sobre os custos das cerimônias fúnebres na Bahia do século XIX, ver: (REIS, 1991: passim).

financeira eram de inteira responsabilidade de sua falecida esposa, com quem esteve casado por quarenta e três anos e alguns meses:

... porque se é possível acreditar-se que alguém venha ao mundo já com a miséria colada nas costas, eu devo afirmar que a tal senhora nasceu dotada de semelhante mal; e a razão que tenho de assim dizer é que, desde o princípio do meu casamento fui logo experimentando os revezes da fortuna conforme abaixo se irá vendo...²

Acusação contundente contra alguém que já não podia mais apresentar outra versão e assim contestar os fatos apresentados, mas segundo a documentação disponível, longe de merecer muita credibilidade. O cruzamento das informações disponíveis já permite afirmar que a esposa de Xavier de Castro nunca teve participação efetiva nos negócios do marido, limitando-se, muito provavelmente, à educação das filhas e à supervisão dos afazeres domésticos.

O casamento ocorrido em setembro de 1837 durou até 24 de janeiro de 1873, quando Alexandrina Maria da Trindade “por ser muito amiga de passear, e por tal forma sem constrangimentos tomar seus tragos de cujo vício procedeu a sua pronta morte”.³ Segundo Xavier de Castro, a sr^a. Alexandrina teve participação direta em sua alegada falência, pois, entre outros prejuízos, foi responsável pelo gasto de 2:816\$561 (dois contos, oitocentos e dezesseis mil e quinhentos e sessenta e um réis), quantia resultante do custo total do Libelo de Divórcio movido por ela sem sucesso no ano de 1855.⁴ Valor nada desprezível, mas não o suficiente para arruinar financeiramente um homem que possuía uma boa casa de secos e molhados em Brotas, uma fazenda, quatro pequenos sobrados e dez escravos.

Um exame mais detido nas declarações que constam no testamento sobre a vida de Bernardo Xavier de Castro revela que as causas dos seus problemas financeiros relacionavam-se a um tipo de atividade extraconjugal: ele atuava no comércio ilícito de africanos e, por conta de tal envolvimento, havia perdido alta soma em dinheiro. Sua participação datava de um período anterior a 1837. Esta informação aparece na quarta verba do testamento, quando o mesmo se refere à origem do dinheiro que possuía

² Arquivo Público da Bahia (doravante APB), Seção Judiciária, *Testamento de Bernardo Xavier de Castro*, 1888, 6/7231. Os documentos aqui utilizados tiveram a sua grafia atualizada.

³ APB, Seção Judiciária, *Testamento de Bernardo Xavier de Castro*, 1888, 6/7231.

⁴ Arquivo da Cúria Metropolitana de Salvador (doravante ACMS), *Livro de Casamentos Freguesia de São Salvador da Sé*, 1838-1879, Estante 02, Caixa 24.

quando se casou, afirmando que: “parte da dita quantia tinha eu adquirido por herança deixada por meu finado pai, e o restante, era proveniente das minhas soldadas ganhas em viagem para a África ao tráfico ilícito”.⁵ Uma rara confissão no universo dos envolvidos em tal prática, pois a máxima dos participantes era negar veementemente qualquer associação com o transporte clandestino de africanos. Mas considerando o momento em que a confissão estava sendo feita, apresentava-se como uma enorme façanha, uma vez que os traficantes burlaram durante anos um forte esquema de repressão internacional capitaneado pela Inglaterra, à época considerada “rainha dos mares”.

Um mar de aventuras ilegais

Bernardo era filho natural do Capitão Justino Xavier de Castro e pode ter recebido mais do que uma parte da herança de seu pai. Segundo Rodrigues, a iniciação nas atividades marítimas geralmente ocorria muito cedo e, para uma parcela da população não dotada de muitas posses, engajar-se para trabalhar no mar representava uma das poucas oportunidades de obter algum provento. Bernardo provavelmente não foi exceção, visto que com menos de 25 anos já realizava viagens à África na condição de capitão de uma embarcação. Levantamento feito por Rodrigues a respeito da idade das tripulações envolvidas com o tráfico negreiro para o Brasil no século XIX aponta que 37,74% dos oficiais (capitães, mestres, contramestres, pilotos, capelães e marinheiros especializados) tinham entre 20 e 29 anos e, entre os marinheiros livres, 13,65% tinham entre 11 e 19 anos (RODRIGUES, 2005:189-190). Logo, não é impossível que, sendo filho de um homem que ocupava o mais alto posto na estrutura das embarcações, Bernardo tenha ingressado nas atividades marítimas ainda muito jovem, facilitado, possivelmente, por seu pai ao lhe transmitir os conhecimentos necessários à vida no mar.

Provavelmente, por possuir as habilidades necessárias para conduzir clandestinamente embarcações à Costa africana e de lá retornar em segurança, foi alçado à condição de capitão. A ocupação de tão alto cargo da armação negreira sugere que, além de possuir experiência (qualidade muito valorizada nos integrantes da rede de

⁵ APB, Seção Judiciária, *Testamento de Bernardo Xavier de Castro*, 6/7231, 17/09/1888.

contrabandistas de escravos), Bernardo era um sujeito habilidoso, pois a hierarquia neste ramo era construída a partir de tais pré-requisitos. Ou seja, dirigir uma armação negreira era uma aventura arriscada, que exigia capacidade para coordenar os marinheiros e, em muitos casos, ter tino comercial a fim de não comprometer a lucratividade do empreendimento. Ciente de tais responsabilidades, o jovem capitão pode ter passado por um de seus primeiros testes em 1836, quando realizou uma viagem à Angola visitando os portos de Luanda, Ambriz e Benguela, regressando ao Brasil, mais especificamente à Província do Rio de Janeiro, desembarcando uma carga de 242 cativos vivos de um total de 257 embarcados, o que revela uma taxa de mortalidade da ordem de 5,8%. Nada mal para um jovem capitão com idade estimada entre 21 e 22 anos.⁶

Seu desempenho como Capitão de embarcação, ainda parcialmente conhecido por nós, deve ter sido bastante satisfatório e o futuro se apresentava promissor, pois em setembro do ano seguinte, pouco mais de um ano após o bem sucedido desembarque dos 242 africanos em alguma parte do litoral do Rio de Janeiro, ele se casou afirmando possuir 30:000\$000 (trinta contos de réis). Dois anos depois, tornou-se sócio de José Silvério Raposo numa loja de drogas na freguesia de Brotas e também adquiriu um brigue de nome *Augusto*. Segundo a certidão que consta do processo resultante da apreensão, Bernardo adquiriu a embarcação junto a Grillo e Costa por 5:000\$000 (cinco contos de réis), fez o custeio da mesma e, acreditando não ter maiores problemas, zarpou do porto da Bahia com destino a Costa da África no dia 06 de julho de 1839, em sua primeira experiência como dono de um tumbeiro. Contudo, sua tentativa de ingressar no mundo dos magnatas do tráfico foi mal sucedida, tendo durado apenas 55 dias, visto que sua embarcação foi apreendida por uma escuna de guerra inglesa que patrulhava o litoral africano.⁷

O *Augusto* do capitão Bernardo não só foi apreendido, como foi julgado e considerado boa presa por possuir como carga um enorme volume de mercadorias sabidamente utilizadas no comércio ilegal de africanos. Encontrava-se na embarcação

⁶ Transatlantic Slave Trade Database, (Doravante TSTD) <http://www.slavevoyages.org/tast/index.faces>, # Voyage 47284, embarcação *Triunfo da Inveja*. A estimativa da idade de Bernardo foi obtida tendo por referência a idade declarada no ato de seu casamento, ocorrido em setembro de 1837.

⁷ Arquivo Histórico do Itamaraty (doravante AHI), Coleções Especiais, Comissão Mista Brasil-Inglaterra, lata 2, maço 5, pasta 1.

grande quantidade de aguardente e tabaco em corda, por serem produtos muito apreciados no continente africano, mas também havia vários tipos de fazendas (xitas, brins, madrastras), tabaco em pó, contas e corais.⁸ Após a condenação, as reclamações formais sobre o episódio feitas pelo proprietário junto às autoridades do Império do Brasil resultaram em um processo que se arrastou por muito tempo. Confiante de que questões daquela natureza exigiam experiência, Bernardo delegou a João Rodrigues Germano, comerciante que também tinha participação no tráfico clandestino, a tarefa de tentar resolver a pendência jurídica.

A tomada pelos ingleses do Brigue *Augusto* teve um efeito arrasador sobre as rendas de Bernardo, 20:000\$000 (vinte contos de réis) foi quanto ele alegou valer o casco e equipamento da embarcação apreendida pelos ingleses, considerando as mercadorias e o furto de dinheiro ocorrido no momento da apreensão. Contudo, o prejuízo pode ter sido ainda maior, quando se leva em conta o impacto que a apreensão causou a sua imagem como capitão. No esquema do tráfico ilegal, quanto maior a quantidade de viagens bem sucedidas, maior a capacidade de driblar a vigilância inglesa e, por tabela, o crescimento da demanda para realizar novas empreitadas, sendo o inverso também perfeitamente aceitável. Sua aventura em busca de mudar de posto na estrutura do tráfico e com isso obter maiores lucros como dono de embarcação transformou-se numa séria avaria a sua reputação como capitão.

Acreditando ter sido o apresamento uma má sorte passageira, Bernardo logo seguiu em busca de refazer-se financeiramente, para tanto, realizou novas viagens ao continente africano em embarcações pertencentes a outros negreiros. Essa postura sugere que ele tinha acesso amplo ao grupo de traficantes que operavam a partir da Bahia, o suficiente pelo menos para conseguir participar de novas empreitadas ilegais. Apostava, portanto, na rápida rentabilidade proporcionada pelo negócio e em sua habilidade profissional para tentar ressarcir os prejuízos resultantes da apreensão do *Augusto*. Contudo, a onda de azar ainda o acompanhava e Bernardo foi seguidamente apreendido, seis vezes de acordo com seu depoimento, de modo que ficou “absolutamente desacreditado e até odiado por todos os armadores de taes especulações”.⁹ Segundo Roquinaldo Ferreira (1996), perder navio num apresamento

⁸ AHI, Coleções Especiais, Comissão Mista Brasil-Inglaterra, lata 2, maço 5, pasta 1.

⁹ APB, Seção Judiciária, *Testamento de Bernardo Xavier de Castro*, 6/7231, 17/09/1888.

não desestimulava o tráfico, o desestímulo só viria a ocorrer com o aumento do risco e a diminuição da lucratividade, resultado de medidas repressivas mais eficientes.

Não foi possível localizar documentos que pudessem comprovar todas as apreensões que Bernardo afirmou ter sofrido. Porém, no período que compreende a data de apreensão do brigue *Augusto*, 9 de setembro de 1839 a maio de 1845, foram apreendidas mais de 40 embarcações que operavam a partir da Praça da Bahia, entre elas encontra-se o brigue *Resolução*, pertencente a Francisco Luis de Souza, no qual Bernardo Xavier de Castro consta como capitão. A embarcação foi apreendida em 4 de setembro de 1842, julgada naquele mesmo ano e considerada boa presa (VERGER, 2003: 644). Além dessa, não há nenhuma outra referência a participação de Bernardo. Entretanto, a ausência de seu nome como capitão não significa que ele não estivesse no comando de pelo menos cinco destas armações, uma vez que era prática comum ocultar o nome dos verdadeiros capitães no momento do apresamento do navio. O proprietário da *Resolução*, no entanto, teve no mesmo período outra baixa, desta feita foi o Bergantim *Esperança*, capturado em atividade no dia 8 de janeiro de 1845, na oportunidade constava que o capitão era Antonio da Cunha Bitencurt. Bernardo não prestava mais serviços a Francisco de Souza? Fora substituído por outro capitão com melhor retrospecto de viagens? Isso é muito provável, visto que Bitencurt participou de pelo menos mais quatro viagens à África para fazer tráfico entre os anos de 1845 e 1849.¹⁰

Mesmo sem informações mais consistentes sobre a totalidade dos episódios em que nosso personagem esteve envolvido, é possível perceber a grande capacidade de atração que o tráfico exercia, visto que mesmo após tantas viagens sem desembarcar um único cativo, Bernardo ainda conseguia atrair investidores dispostos a apostar em armações negreiras que partiam em direção ao continente africano. As frequentes apreensões de barcos baianos reafirmam a existência de um poderoso grupo de comerciantes ilegais que operavam a partir de Salvador. Segundo o cônsul britânico na Bahia, John Parkinson, a cidade era o principal porto de encontro dos mais notórios traficantes de escravos do Brasil (VERGER 2003:451). A esse respeito, um jornal que circulava na capital da província fez a seguinte denúncia:

¹⁰ TSTD, www.slavevoyages.org/tast/index.faces # Voyage 3441, *Esperança* 1845, sobre Bitencurt ver as viagens 3676, 4590, 4712 e 4753 que ele realizou entre 1845 e 1849.

(...) apesar das mais terminantes recomendações e providências dadas pelo governo, o tráfico de africanos tem continuado... A convicção geral de que a falta de braços africanos trará a ruína total da nossa agricultura, e, portanto da nossa riqueza, acareia muitas simpatias aos portadores, e produz a impunidade que tem gozado o governo não obstante, continua a aplicar todos os seus esforços com e do seu dever.¹¹

A notícia não deixa dúvida de que havia uma constante demanda por novos cativos na Bahia que, por sua vez, contava com muitos negociantes dispostos a empregar capitais na armação negreira. As insistentes denúncias feitas nos periódicos que circulavam na Cidade da Bahia, dando conta de que “o infame tráfico d’escravidão já se não faz às escondidas e pela calada da noite, senão de público, e dia claro”,¹² demonstram que havia um amplo leque de beneficiários do tráfico que, além dos próprios contrabandistas, envolvia os praticantes do comércio e da agricultura.

Sem conseguir mais participar de armações alheias, Bernardo pôs fim à sociedade que mantinha com José Silvério Raposo há aproximadamente sete anos para investir em uma nova empreitada ilegal. Determinado a apostar todas as fichas num último lance, rebateu as letras que obteve com o fim da sociedade e aplicou todo o dinheiro em uma nova armação negreira que seguiu para a Costa da África.¹³ Esta viagem deve ter ocorrido entre os meses de janeiro e março de 1845, considerando que ele desfez a sociedade em dezembro de 1844, ou seja, a partida ocorreu já no período do Bill Aberdeen. Talvez, desesperado por uma viagem de sucesso ou seduzido pela possibilidade de reverter o quadro de má sorte, ele não tenha calculado bem os riscos, tendo sido novamente apreendido. Adianto que esta não foi a última viagem e que tal perda não pôs fim a carreira de nosso personagem. Neste episódio importa perceber que os seguidos insucessos impossibilitaram a permanência de Bernardo na rede do tráfico, de modo que ele teve que empregar seu dinheiro numa armação de outros traficantes para continuar no circuito, mas não ficou explícito se ele atuara como capitão. O certo é que ele estava na embarcação.¹⁴

¹¹ APB, Setor de Microfilmagem, *Correio Mercantil*, quinta-feira, 23 de fevereiro de 1843.

¹² APB, Setor de Microfilmagem, *Correio Mercantil*, sábado, 13 de abril de 1839.

¹³ APB, Seção Judiciária, *Testamento de Bernardo Xavier de Castro*, 6/7231, 17/09/1888.

¹⁴ APB, Seção Judiciária, *Testamento de Bernardo Xavier de Castro*, 6/7231, 17/09/1888.

Depois da tempestade

Em maio de 1845, exatos sete anos e oito meses após ter se casado e amargar prejuízos da ordem de mais de 30.000\$000, Bernardo Xavier de Castro foi apadrinhado por Antonio Quirino, comerciante baiano também envolvido com o comércio clandestino de escravos, retornando às atividades ilícitas.¹⁵

Por favor do dito Quirino, consegui o lugar de Piloto em um belo Brigue, do qual o mesmo Quirino era sócio, e saí em uma manhã de um dia de Domingo do mês de Maio de 1845. Ao passar pela ponta de Santo Antonio: encomendei-me a Deus, aos seus Anjos e a todos os Santos do Paraíso, para que me dessem uma feliz viagem: e também fui na firme resolução de que, se ainda por infortúnio fosse prisioneiro de não voltar mais para a Bahia.¹⁶

Depois de uma travessia demorada e com alguns desencontros, Bernardo conseguiu finalmente realizar uma viagem com êxito e por ela ganhou a quantia de 2:000\$000 (dois contos de réis). Segundo ele, o primeiro dinheiro que lhe chegou às mãos após seu casamento. Logo que retornou à Bahia, contando com a confiança restabelecida, e possivelmente tendo continuado sob a proteção de Antonio Quirino, realizou novas viagens. A atitude de Quirino indica que ele era um personagem importante da rede de tráfico sediada na Bahia. Provavelmente, Quirino tinha conhecimento dos insucessos do capitão do Brigue *Augusto* e, por saber da necessidade que as armações negreiras tinham de homens experimentados no ramo, não hesitou em auxiliar o desacreditado capitão recolocando-o no circuito do comércio ilegal de africanos. A capacidade de articulação deste contrabandista já havia sido realçada anos antes pelo comerciante e traficante Joaquim Pereira Marinho, quando o indicou para auxiliar o capitão do brigue *Destemido* no ano de 1839, nos negócios que iria realizar em diversos portos da Costa africana (XIMENES, 1998: passim e VERGER, 2003: 683).

Ao identificar a maneira como Bernardo Xavier de Castro foi auxiliado por Antonio Quirino e as ligações existentes entre este último e Joaquim Pereira Marinho, ambos conhecidos traficantes em atividade na Praça da Bahia, é possível perceber como

¹⁵ Segundo Pierre Verger, Antonio Quirino, nascido em Lisboa, teve uma parte ativa no tráfico como capitão de navios e mais tarde como proprietário de um depósito de escravos. Acumulou propriedades e sobrados no melhor bairro da Bahia, o da Victória. (VERGER, 2003: 459)

¹⁶ APB, Seção Judiciária, *Testamento de Bernardo Xavier de Castro*, 6/7231, 17/09/1888.

as conexões entre indivíduos materializavam, na prática, a rede de sustentação ao “infame comércio”. Ou seja, grandes e pequenos comerciantes, traficantes experimentados ou não, hábeis navegadores e aventureiros, indivíduos de considerável prestígio social ou anônimos, grandes investidores ou desafortunados, tinham em comum interesses vinculados às armações clandestinas e, por isso, estavam associados entre si. A esse respeito, Alberto da Costa e Silva assinalou:

Moviam-se todos esses traficantes num conjunto de teias em que havia muitos fios comuns a mais de uma delas e que se urdiam a partir de vários pontos nos dois lados do oceano. Ainda quando rivais nos negócios, não hesitavam em auxiliar-se mutuamente, diante do adversário comum, o esquadrão naval britânico. Viam-se unidos ou, quando menos, solidários, em torno do tráfico (COSTA E SILVA, 2004:121)

Ao que é possível afirmar que, mesmo após a intensa perseguição inglesa, os traficantes que operavam a partir da Praça da Bahia continuavam em franca atuação na década de 1840 e, segundo as denúncias publicadas nos jornais do período, a partir de 1850 passaram a contar com um importante aliado ocupando o cargo de Presidente da Província, Francisco Gonçalves Martins, chamado por alguns periódicos da época de “Rei dos Negreiros”.¹⁷ Mas as constantes apreensões sofridas por Bernardo Xavier de Castro sugerem que a repressão ganhou contornos mais agressivos justamente a partir de 1850. E foi em grande parte pelo aumento das ações de combate aos desembarques clandestinos que o capitão resolveu abandonar o barco e passou a se dedicar ao cultivo da terra e a criação de animais em sua fazenda no Candial.

Um peixe pequeno no mar de grandes tubarões

Segundo a versão apresentada por Bernardo, sua participação no comércio ilegal não lhe rendeu muitos lucros. Quando se retirou daquela atividade, ele declarou possuir pouco mais de três contos de réis em dinheiro, dez escravos, quatro casas, sendo duas térreas e dois pequenos sobrados. Numa estimativa conservadora, ele teria algo em torno de 1/3 do que foi por ele declarado em 1837.

¹⁷ APB, Setor de Microfilmagem, *O Argos Cachoeirano*, 19 de fevereiro de 1851, nº 40, pp. 2-3.

*a quantia de 3:480\$650 réis em mão do hoje finado Justiniano José de Araújo, como consta da conta que o mesmo prestou em 15 de Janeiro de 1851; além dessa quantia, possuía eu mais quatro casinhas que as havia comprado com o meu dinheiro logo que a fortuna começou a favorecer-me, sendo duas terreas e dous pequenos sobrados e mais 10 escravos entre machos e fêmeas...*¹⁸

Mesmo sendo uma soma inferior ao montante declarado por eles no momento de seu casamento, 37:000\$000 (trinta e sete contos de réis) o valor que ele alegou possuir ao deixar a atividade clandestina não é nenhuma miséria para a época, cerca de 12:000\$000 (doze contos de réis), o suficiente para possuir pelo menos vinte escravos e, se estes fossem empregados, ao ganho lhe garantiriam rendimentos consideráveis.

O valor assume contornos mais elucidativos quando o comparamos com aqueles resultantes da soma de bens pertencentes a Antonio Quirino em 19 de janeiro de 1850. Segundo Verger, o homem que apadrinhou Bernardo em seus momentos de desacertos deixou ao morrer nada menos que quinze sobrados, três casas térreas, três galpões, um depósito, dois terrenos vagos e trinta e três escravos, além de uma fortuna em torno de 291:267\$775 (duzentos e noventa e um contos, duzentos e sessenta e sete mil e setecentos e setenta e cinco réis). Outro envolvido com o tráfico e sabido sócio de Quirino, o traficante Joaquim Pereira Marinho, quando fez seu testamento em 1884, declarou possuir uma incrível soma que beirava 6.000:000\$000 (seis mil contos de réis) (VERGER, 2003). Ou seja, nosso velho capitão, provavelmente quando se referia a miséria pela qual tinha sido vitimado, estava pensando comparativamente. É provável que, ao se definir como arruinado, tinha em mente os níveis de fortuna alcançados por outros indivíduos envolvidos com o tráfico. Talvez acreditasse ainda que seus comparsas não tiveram o mesmo azar que ele e se casaram, ou tiveram como companheiras, mulheres dotadas de sorte.

Quando confrontado com os dois traficantes, o valor que Bernardo possuía era realmente muito pequeno. Para se ter uma idéia, o que ele disse possuir em 1851 representava algo em torno de 4% da fortuna declarada por Quirino. Já numa comparação com os bens de Pereira Marinho a diferença fica mais alarmante, pois quando fez seu testamento, em 1877, ele declarou não possuir nada além da Fazenda no Candial, ao que tudo indica não valia mais que 3:000\$000 (três contos de réis) e esse valor, não permite confrontar com a fortuna deixada pelo Conde Joaquim Pereira

¹⁸ APB, Seção Judiciária, *Testamento de Bernardo Xavier de Castro*, 6/7231, 17/09/1888.

Marinho ao morrer. Contudo, mais que um simplificado exercício de comparação, a disparidade apurada entre os valores nos sugere que havia grande diferença nos níveis de fortuna empregados no tráfico e estes, por sua vez, foram fundamentais para determinar o impacto que as apreensões inglesas tinham nas finanças de cada um.

Pelo que foi possível apurar, em um mesmo período, Pereira Marinho teve pelo menos quatro embarcações apreendidas, Quirino ao que se sabe duas e Bernardo uma, tendo sido piloto ou mestre nas demais. É razoável supor que o pequeno traficante, que possuía a menor condição de investimento, acabou por sentir mais o impacto causado por uma apreensão enquanto que os demais, por possuírem maiores somas, arriscavam mais e, portanto, sofreram menos com as baixas imputadas pelos ingleses. Segundo Bernardo, na rotina da repressão ao tráfico, se duas viagens eram bem sucedidas uma era apreendida.¹⁹ Para um grande negociante, era muito mais fácil absorver um prejuízo de 20.000\$00 réis, valor declarado por nosso informante ao solicitar indenização pela apreensão do brigue *Augusto*, e apostar que numa outra viagem aquele prejuízo seria compensado, aceitando-se o fato de que cada expedição gerava uma expectativa de lucro da ordem de 142% em um prazo de três meses (ARAÚJO, 1998:99).

Notadamente, havia uma enorme diferença no volume de capital empregado pelos participantes do tráfico, mas também se percebe que muitos deles atuavam em outros ramos comerciais na Praça da Bahia. No caso de Bernardo, suas investidas para se tornar comerciante bem sucedido no ramo de secos e molhados não se mostraram muito rentáveis, o mesmo não se aplicando a Quirino e muito menos ao Conde Marinho, que foram reconhecidamente comerciantes bem sucedidos também nas atividades lícitas. Por certo, tais diferenças contribuem para entender os níveis de fortuna que eles acumularam ao final da vida. Explícito é que, naquele universo de contrabandistas, nosso personagem foi peixe pequeno.

Mesmo não tendo acumulado uma fabulosa fortuna, percebe-se que o tráfico permitiu a Bernardo construir laços sociais tão indispensáveis a sua vida quanto à fortuna que ele não foi capaz de fazer. Sua narrativa, quando se refere às pessoas a que ele teve que recorrer após 1851, demonstra que muitas das relações existentes durante o período ilegal mantiveram-se por muitos anos, a exemplo do seu procurador para resolver as questões relacionadas ao brigue *Augusto*, o comerciante e também traficante

¹⁹ APB, Seção Judiciária, *Testamento de Bernardo Xavier de Castro*, 6/7231, 17/09/1888.

João Rodrigues Germano, que em algumas oportunidades também figurou como fiador de Bernardo junto à Caixa Sociedade e Comércio.²⁰ O antigo cúmplice, ao emprestar seu nome como garantia para pagamento da dívida contraída por Xavier de Castro, evitou que seu antigo comparsa passasse por situações constrangedoras face à falta de recursos financeiros.

A trajetória do capitão Bernardo confirma a necessidade de investigações mais minuciosas acerca da rede de sustentação aos desembarques clandestinos de africanos para a Bahia e os aspectos que interligavam os personagens responsáveis por este tipo de contrabando. O acompanhamento da atuação de grandes e pequenos traficantes e de comerciantes direta e indiretamente interessados no negócio possibilitará compreender, de forma mais aprofundada, a complexa mobilização socioeconômica que permitiu a manutenção desta prática ilegal por tantos anos no litoral brasileiro.

²⁰ Idem.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, Ubiratan Castro de. “1846: Um ano na rota Bahia-Lagos: negócios, negociantes e outros parceiros”. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 1998 – 1999, pp. 83-110.

BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil – A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do Tráfico de escravos, 1807 – 1869*. São Paulo: USP, 1976.

CONRAD, Robert E. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1996.

FLORENTINO, Manolo Garcia. *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, 1987.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.

GRADEN, Dale T. “Uma lei... Até de segurança pública’: resistência escrava, tensões sociais e o fim do tráfico internacional de escravo para o Brasil (1835–1856)”. *Estudos Afro-Asiáticos*, nº. 30, 1996, pp. 113-150.

_____. “O envolvimento dos estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil, 1840-1858”. *Afro - Ásia*, Salvador, n. 35, 2007, pp. 9-36.

REIS, João José. GOMES, Flávio dos Santos & CARVALHO, Marcus J. M. *O alufá Rufino*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

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

_____. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

TAVARES, Luís Henrique Dias. *Comércio proibido de escravos*. São Paulo: Editora Ática, 1988.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benim e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Editora Corrupio, 2003.

XIMENES, Cristiana Ferreira. *Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de Escravos na Bahia, 1827-1887*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1988.