

Correspondências negreiras: uma análise das epístolas apreendidas na escuna *Emília*: repressão, ligações comerciais, e anseios no processo de abolição do tráfico de escravos no Brasil

ANA PAULA DE OLIVEIRA CARVALHO*

No décimo quarto dia do mês de fevereiro de 1821, um sábado, ocorreu a captura da embarcação negreira denominada *Emília*, tratava-se de uma escuna que navegava sob bandeira portuguesa e foi apreendida nas proximidades da latitude 3° 50' Norte e Longitude 3° 30' Leste.¹ Localização que a configurava como uma possível partícipe do comércio ilegal de escravos, haja vista, estar em águas próximas a conhecidos portos onde a busca por escravos era proibida de ser realizado pelos súditos do rei de Portugal.

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

A apreensão foi feita pelo Capitão William Finlaison e a pela tripulação, comandada por ele, da fragata inglesa denominada *Morgiana*. Os quais encontraram a bordo da dita escuna 396² escravos que tinham como destino à Bahia. Os cativos estavam amontoados, nos porões insalubres sob o convés da escuna, provavelmente nus e certamente possuíam uma fisionomia que expressava o temor do por vir.

Mesmo tendo a marinha inglesa ao apreender a escuna fortes indícios de se tratar de uma embarcação que infringia os acordos internacionais, era necessário o cumprimento dos tramites legais. Dessa forma foi exigida a busca de todos os papéis que estivessem a bordo do vaso além das notas de venda e do passaporte. Assim, o diário de bordo e as correspondências existentes foram confiscados. Exigência que não foi inteiramente atendida pelo mestre da embarcação, pois em depoimento prestado em 10 de julho de 1821, o capitão do *Morgiana*

* Mestranda do Programa de Pós-graduação da Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

¹ As informações acerca da apreensão da escuna *Emília* foram obtidas a partir da leitura do Vol. 3 do Códice nº 184 – Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação – ANRJ, dos Maços 1, 1A e 1B das Coleções Especiais do Arquivo Histórico do Itamaraty - AHI. E de parte da bibliografia que de alguma forma abordou o caso.

² O número exato de escravos transportados pela escuna deve ser comentado. Pierre Verger disse que eram 397, Mamigonian e Hawthorne indicam serem 392, mas na documentação do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e do Arquivo Histórico do Itamaraty são mencionados a quantidade que a presente pesquisa utiliza, ou seja, os 396. Acredita-se que a divergência numérica no caso de Verger, ocorra pelo fato de um escravo ter sido adquirido a parte na costa africana e no caso de Mamigonian e Hawthorne porque 4 escravos teriam falecido na viagem antes da captura.



alega que ao ter sido feita a inspeção da preza foram encontrados “papéis escondidos”, entre eles algumas cartas e outro diário do bordo. (ANRJ. Códice 184, Vol.3)

A presente comunicação se propõe a analisar parte dos “papéis” transportados pela escuna *Emília*, mais especificamente foram alvo da perscrutação 41 cartas transportadas rumo a praça da Bahia. Todas as epístolas constavam como originárias do porto de Molembo entre dezembro de 1820 e fevereiro de 1821.

Através dessas correspondências almejou-se conhecer o cotidiano dos envolvidos no comércio de almas, perceber as relações comerciais empreendidas, buscar as informações sobre as articulações desenvolvidas pelos traficantes de escravos com o intuito de criar ares de legalidade a atividade praticada visando a manutenção da região que tradicionalmente recorriam como fonte de cativos.

Os remetentes e os destinatários – desvendando as redes do tráfico

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

O remetente do maior número cartas e mencionado em várias outras foi Vicente Ferreira Milles³, um ex capitão de navio negreiro que ascendeu na hierarquia do tráfico e em 1820 detinha a função de correspondente e preposto na África, conjectura-se que desempenhava a função não somente para o proprietário da *Emília*. Esse indivíduo era essencial para assegurar o bom funcionamento das negociações. Pois podia enviar informações privilegiadas dos artigos que se necessitava na localidade que estava estabelecido, além de poder também manter atualizado os seus mercantes⁴ sobre as possíveis dificuldades em encontradas em determinados portos. (RIBEIRO, 2006 : 12)

O prestígio que Vicente Ferreira Milles alcançou no cenário do comércio negreiro é inegável, suas relações se estendiam entre um rei africano e os traficantes nos dois lados do Atlântico. Provavelmente quando a apreensão da escuna ocorreu não era um nome conhecido pelos ingleses, pois não foi mencionado como sendo uma possível prova da ilegitimidade do

³ Referências sobre esse indivíduo foram encontradas no Slave Trade Voyage Database, (STDB) disponível em: < www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces > (último acesso em: 25/02/2015). Segundo essa base de dados, Vicente Ferreira Milles foi identificado como capitão em 1813 do navio negreiro Nossa Senhora da Conceição.

⁴ Mercante é designação que se refere aqueles que montavam as equipagens das embarcações e podiam ser os proprietários das naus e/ou das cargas.

tráfico. Grande parte das informações sobre a dinâmica do tráfico em Onim foi possível se apreender por conta das epístolas escritas por ele.

Outro indivíduo Caetano Alberto de França se constitui no autor de sete correspondências transportadas pela *Emília*, foi permitido tomar conhecimento sobre ele a partir de uma autodeclaração que era homem pardo, solteiro, morador da Rua da Laranjeira, capitão de navio negreiro naquela data com trinta e um anos. (AHI, Lata 13, Maço 1A) Encontrava-se em Onim por conta de uma viagem como capitão da sumaca *Rozálio* também em busca de cativos, então acabou estando com Severo Leonardo no mesmo porto. Encontrou-se referência dele como testamenteiro de Manoel Joaquim d' Almeida, importante comerciante da praça da Bahia que acumulara fortuna através do tráfico de escravos. (VERGER, 1992: 42-53 e 114)

O rei Ologun Ajan foi autor de três das missivas encontradas quando houve a captura da *Emília*. Esse rei de Onim (Lagos) ficou mais conhecido por ter enviado no ano de 1823 uma embaixada em reconhecimento a independência do Brasil (VERGER, 1987:283-284), entretanto aproximadamente dois anos antes teve seus interesses e temores expostos por conta do confisco de suas missivas enviadas através da escuna. A presença de cartas remetidas pelo rei permite que se entenda a relação de proximidade construída entre traficantes de almas e chefes locais, destacando o quais eram os interesses africanos e como esses eram considerados na constituição das relações comerciais.

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

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

O proprietário da escuna era o mercador Manoel Francisco Moreira, este um importante comerciante da praça da Bahia e dono, naquele período, de pelo menos mais três

embarcações, o *Rosália*, o *Diligente* e o *Estrela*.(STDB: 41780, 47043 e 47044). Será o destinatário de sete correspondências, a maioria delas escrita com o objetivo de prestar-lhe esclarecimentos no que dizia respeito ao andamento dos negócios. A riqueza de detalhes presente só demonstra como a relação entre os empregados do mercador e o próprio Manoel Francisco era pautada pelo respeito construído, talvez, mais por conta da necessidade do que à amizade. Situação elucidada na carta enviada por Caetano Alberto de França:

Como V.M não ignora que a viagem que vim fazer na sua sumaca Rosálio tem sido mais extensa do que tanto eu como V.M pensávamos, por isso me faz muito necessário que V.M me faça o obséquio de dar ao Sr. Antônio Francisco Ribeiro quem é que esta lhe o de entregar sessenta mil réis a minha conta que é para arranjo de uma casa, ficando esta no seu poder para a sua clareza até fazermos conta. (AHI, Lata 13, maço 1 A, fl. 331)

Assim, percebe-se como diante de uma ausência prolongada devia se recorrer ao mercante para ter dívidas sanadas, compromissos cumpridos e necessidades satisfeitas. Há de se supor ser de praxe, pelo menos nas relações entre Manoel Francisco Moreira e àqueles que a ele prestavam serviços na costa africana a ocorrência de um “tipo” de adiantamento concedido, esse fato podia construir e intensificar uma relação de dependência imprescindível no tipo de atividade comercial praticada por eles.

Entre os destinatário que foram endereçadas as cartas se identificou duas voltadas para o Doutor Manoel Joaquim Henriques de Paiva, nome de um importante médico residente na Bahia que teve em 1819 autorizada pelo Conde de Palma a criação de uma cadeira de farmácia para ensinar a alunos do curso de médico-cirúrgico. (FILGUEIRAS, 1991: 133-141)

A associação desse médico com o tráfico a partir dos teores das correspondências é nítida, as quais tinha como conteúdo a busca de auxílio para a cura de enfermidades. A proximidade então existente entre esse ilustre doutor com pessoas que realizavam o comércio de alma, denota, possivelmente, ser ele quem prestava assistência médica àqueles que tinham maior destaque na hierarquia do tráfico.

Outro indivíduo que receberia uma missiva transportada pela escuna apreendida era Domingos José de Almeida Lima, conhecido traficante residente na Bahia foi o proprietário de embarcações que estiveram na África em outras 11 expedições.⁵ Apesar de somente se verificar uma carta destinada a ele, o amplo envolvimento desse indivíduo pode ser percebido por conta de menções feitas ao seu nome em outras missivas.

⁵ Encontrou-se registro das embarcações de propriedade de Domingos José de Almeida Lima a partir da consulta STDB.

Outro nome reconhecido foi o de José Antônio Rodrigues Vianna, a ele eram destinadas duas correspondências de autoria de Vicente Ferreira Milles. Vianna era comerciante influente proprietário de navios negreiros e especula-se ser um dos mercantes que contrataram Milles para atuar como preposto na África, por mais que não aparecesse como o proprietário da escuna *Emília* é nítido ter participação na constituição dessa. A ele são dirigidas cartas as quais denotam uma provável autoridade que exercia no contexto do tráfico desenvolvido por ela. A suposição fica menos vaga ao se considerar a introdução da epístola encaminhada à Vianna por Milles no dia em que a escuna arrou âncora de Onim:

É hoje a saída da sua bela escuna Emília, Deus lhe ponha a virtude. Tendo já escrito duas compridas cartas e nelas fazendo uma verdadeira pintura do estado em que vim achar esse porto, hoje porém de melhor acordo deixo de remeter-lhe a fim de não despertar o seu espírito, brado que lhes chegue as notícias pelos oficiais e mais empregados das tais embarcações que ao fazer desta se acham fundiadas neste porto [...].(AHI, Lata 13, maço 1 A, fl. 294)

Provavelmente José Antônio Rodrigues Vianna constituía-se em um dos homens de negócios mais influentes da capitânia da Bahia na década de 1820 e para essa afirmativa leve-se em consideração ter sido o seu nome escolhido pelos vereadores do Senado da Câmara daquela cidade para compor o governo da junta provisória, a qual se formou em 10 de fevereiro de 1821 em apoio ao rei D. João VI e a proposta de uma monarquia liberal defendida pelo Vintismo português. Além de Rodrigues Vianna constar como o doador de 400\$000, a maior quantia cedida para a manutenção das tropas que assegurariam a governo provisório. (SILVA, 2012:160)

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

Muito estimo que nossa cidade nada haja de novidade, queira a providência sempre assim seja. Enquanto o toque que na sua dá-me das novidades da nossa Europa, tive por carta dessa compridamente. Deus queira por tudo em paz tanto para nosso sossego como para quem nos governa com tanta brandura. (AHI, Lata 13, maço 1 A, fl. 298)

Demonstra ser consideravelmente relevante a troca dessa correspondência, a qual por mais que não tenha se efetivado revela como esses homens se mantinham informados acerca das questões políticas estruturadas e demonstra a tendência do não rompimento com o

monarca quem governava como “brandura”. Talvez essa afirmação não seja apropriada, pois está se fundamentando na visão de apenas um indivíduo, porém essa crítica se desfaz por ser conhecida a adesão de Salvador à Revolução Liberal do Porto.

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

Como estamos no novo ano queira quando puder principiar outras capelas de missas por alma do meu pai, mãe e de todos os meus parentes e quando a esta chegar, que espero a Deus não exceda do fim deste presente ano lhes satisfarei e caso que Deus me chame para o seu Santo reino os meus herdeiros a vista desta lhes satisfarão.(AHI, Lata 13, maço 1 A, fl.252.)

Entre as pessoas possíveis de serem conhecidas graças as cartas não entregues, destaca-se Maria Sobolha, costureira a quem Ferreira Milles encomenda um par de calças de boa ganga azul para “suprir a mau lavagem deste país”. (AHI, Lata 13, maço 1 A, fl. 280) Destacou-se essa carta por ser um exemplo das raras correspondências enviadas por Milles em que não constavam alguma relação comercial relativa à aquisição de escravos.

Anseios e instruções – o carácter instrutivo e confortante das epístolas

Em *A escrita de si, a escrita da História*,(GOMES, 2004:14). Ângela de Castro Gomes enfatiza o potencial das cartas, diários íntimos e memórias como fontes históricas. A autora demonstra como esse corpus documental apresenta extrema relevância ao descortinar o espaço de investigação privado, salientando poder-se desvendar, com essas fontes, não apenas o cotidiano de grandes homens, mas também proporcionar luzes aos chamados homens “comuns”.

Não eram exatamente os homens “comuns” aqueles envolvidos no tráfico de escravos revelados pelas epístolas.⁶ Há de se enfatizar o pouco nível de instrução da maior parte da tripulação, que certamente não era alfabetizada. Logo, essas cartas eram escritas, provavelmente, pelo grupo mais instruído do tráfico - os oficiais: os capitães, os mestres, entre outros (RODRIGUES, 1999:22), além, é claro, dos proprietários e seus sócios, entretanto

⁶ Deve-se enfatizar que foi constatado que os autores das correspondências eram indivíduos ligados ao comércio de almas. Porém, curiosamente não foi identificada nenhuma carta partindo de um tripulante da escuna *Emília*.

muitos desses possivelmente não haviam sido alfabetizados. Por isso deveriam recorrer a algum intermediário para redigir as cartas emitidas. Informação provável, mas não possível de ser confirmada para as cartas transportadas pela *Emília*.

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

As epístolas certamente se constituem em fontes privilegiadas por serem documentos típicos para se entender o indivíduo, por serem um tipo de “escrita de si”, mas no caso das cartas do tráfico, há uma particularidade: a gama de assuntos abordados revela muito mais. Exatamente por serem o mecanismo fomentador do contato, não somente entre o marítimo e seus amigos e familiares, mas também entre os agentes e seus mercantes.

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

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

A falta da escravatura que agora cá há faz com que eu me demore até a páscoa e por isso mando uma ordem ao amigo Antônio para receber vinte e cinco mil para entregá-lhe. Recomendo-lhe muito então que não quero que V.M faça o que fez da viagem passada de ir procurar notícias minhas a meu mercante e também não desejo que V.M ponha qualquer coisa sua na rua só sim com precisão porque já todos a conhecem por minha mulher. (AHI lata 13, maço 1A, fl.329)

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

promovido pelo seu “mercante” por conta da captura da *Emília*. Nesse documento ele se autodeclarou como sendo solteiro.

Porém, não era somente Anna Rita que Caetano parecia provir. Em carta endereçada a sua “mana”, o assunto principal era avisá-la sobre uma quantia de também vinte e cinco mil réis destinada a ajudar nas despesas dela e da mãe. Ele aproveitou o ensejo para reclamar da “ingratidão” desta, pois duas embarcações ancoraram no porto e em nenhuma havia correspondência endereçada a ele. Encerrando a epístola, ao dizer que estava bem de saúde e desejava o mesmo a ela. (AHI lata 13, maço 1A, fl.324)

Aparentemente por conta do tempo ausente e do fato de estarem em uma região onde as doenças acometiam em especial os europeus, em quase todas as correspondências os remetentes inseriam notícias acerca da saúde, e algumas vezes recorriam à sabedoria de um médico. É esse o caso do Dr. Manoel Joaquim Henriques de Paiva, quem iria receber a correspondências de Vicente Ferreira Milles, na qual o traficante diz: “*A minha viagem foi de 37 dias, cheguei livre das chagas das pernas, porém de 15 dias fui apalpado das costumadas moléstias que de ordinariamente aparecem aos de fora*” e em seguida completava que se viu livre da moléstia fazendo uso da quina.⁷(AHI lata 13, maço 1A, fl.275)

O temor de ser acometido pelas doenças motivou Vicente Ferreira Milles a afirmar não ser possível permanecer naquele “pestilento país” os dois anos combinados. Dizia ele que tal decisão não por capricho, mas sim por recear por sua “saúde e vida”. E ainda, mesmo sendo intenção inicial querer que lhe mandasse retirar somente quando tivesse completado 40 ou 50 mil cativos, via diante das circunstâncias daquele porto grande dificuldade de se chegar a esses números. (AHI lata 13, maço 1 A, fl. 292.)

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

O remédio que vossa senhoria me mandou por hora, ainda não fiz uso dele por me achar mais aliviado das dores que tinha, porém passo pelo dissabor e desgosto tendo de idade pouco mais de quarenta e oito anos e sinto frouxidão do membro ou em melhor português falta de potência. Como alguns brancos que tem vindo ao meu porto tem me informado que há remédio de sumo proveito para remediar esta falta é que só vossa senhoria será capaz de me mandar esse remédio, rogo-lhe por todo o obséquio que pela próxima embarcação o capitão Vicente Ferreira Miller remeter-me o dito, com sua competente informação ensinando-me o como o devo tomar.
(AHI lata 13, maço 1A, fl. 250)

⁷ Quina: Bot. Nome comum às plantas do gên. *Cinchona*, da fam. das rubiáceas, cuja casca fornece a quinina.
Fonte: Dicionário Caldas Aulete

Por meio dessas epístolas, pôde-se atentar ao fato do dito Dr. Manuel ser o interlocutor tanto de traficantes, quanto do rei Ajan e, através dos teores das correspondências, percebe-se a constância do auxílio prestado pelo médico, quem por tais serviços deveria ser bem remunerado. Embora não tenha sido possível saber a recompensa do Doutor pela ajuda prestada a Milles, o rei Ajan diz: “*Eu lhe estou a dar obrigado e desejarei ocasião que lhe mostre a minha gratidão. O portador é o capitão Severo Leonardo lhe fará entrega de dois pequenos panos de rebuço*”. (Idem)

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

Senhora comadre, incluso a esta achará o conhecimento de sessenta pesos espanhol que pela escuna Emília entreguei ao Capitão Severo Leonardo, lhe remeto o produto de quarenta maços de missangas de sua carregação, os quais foram vendidos a Francisco Telles de Sousa a peso e meio cada um maço. Na ocasião presente nada mais pude fazer, estimarei que seja de sua aprovação a mesma deliberação. (AHI lata 13, maço 1A, fl. 256.)

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

A sua encomenda será o que remeto na certeza que fica de V.M em meu poder um colar de [cornalinas] encrustado em ouro com suas pulseiras, cujas apresentadas ao rei não quis comprar e como neste porto há o mais costume de aquilo que o rei não compra, ninguém mais quer comprar com medo, eis o motivo para que deixo em meu poder a fim de se [meter] algum tempo e ver se para o futuro e particularmente vendo e então farei a mesma arremessa para uma de suas embarcações ou na volta da viagem da sua escuna Emília, se permitir. (AHI lata 13, maço 1A, fl. 296.)

A princípio, a situação encontrava-se crítica e há uma suposição para isso: a abundância de tabaco de má qualidade, o principal elemento de troca na região analisada, parecia ter despencado o valor deste item naquele mercado, a ponto do preposto Milles, orientar o seu mercante a mandar menos tabaco, porém de mais qualidade para não acabar de arruinar o valor deste produto. (Ibid, fl.290)

As instruções também incidiam sobre pedido de recebimento dos rendimentos. Vicente Ferreira solicitava a João Ferreira Fróes que procurasse o caixa da embarcação no caso Severo Leonardo ou então José Antônio Rodrigues Vianna, para receber a comissão de 4 mil réis por escravo remetido nas duas embarcações que deixaram a África carregadas e também os duzentos mil réis de salários vencidos desde o mês de outubro, (AHI lata 13, maço 1A, fl.261) demonstrando o quão a posição desempenhada por Milles na dinâmica do tráfico era lucrativa. Desses valores de remuneração excetuavam-se os ganhos recebidos pelo preposto com os produtos confiados a ele para serem vendidos por pessoas próximas.

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

Incluso achará o conhecimento da quantia de 283 pesos espanhóis que nesta ocasião lhe remeto pela escuna Emília. Entreguei ao capitão da dita, o capitão Severo Leonardo, produzido dos 23 maços de miçangas, 137 caixões de doce, 40 [buau] do dito e das 40 tesouras da tua carregação, ficando assim 21 [buau], assim como achará igualmente outro conhecimento da quantia de 450, pesos os quais me pertencem. (Ibdi, fl.236.)

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

Por fim, com base nos assuntos abordados pelas correspondências, percebe-se uma prioridade em se proceder às informações acerca do tráfico. A maior parte das epístolas atentavam-se para manter informados sobre o andamento do trato aqueles diretamente ligados ao comércio negreiro. A isso não deve se estranhar, pois a missão do autor da maior parte das epístolas era essa. Entretanto, as cartas revelam mais. Elas oferecem o conhecimento de um cotidiano e revelam episódios da vida dos seus escritores como, um rei buscando auxílio médico para uma provável impotência sexual, um capitão demonstrando afeto e preocupação com sua amada e um intermediário do tráfico passando por problemas de saúde típicos da

costa africana. Trabalhar com esse tipo de fonte quase permite se ouvir as vozes de indivíduos separados pelo Atlântico.

O tráfico diante do contexto africano

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

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

Queixa comumente presente nas missivas era a demora em se completar a carga de escravos. Na epístola remetida por Caetano Alberto de França para a sua irmã residente na Bahia, quem ele denomina de “mana”. A principal intenção do autor era informar os motivos de sua demora em terras africanas, atribuindo a culpa à dificuldade de se obter cativos para completar a carga que deveria ser transportada. Dizia mais, para Caetano essa “escassez” de escravos acontecia por culpa “das guerras que há no sertão entre os gentios, o que fez não aparecer cativos em abundância”. (AHI, lata 13, maço 1A fls. 321 e 324)

As dificuldades narradas por França também foram mencionadas por Vicente Ferreira Milles, quem, em carta direcionada a João Ferreira Fróes, disse: *Eu vim achar tudo de mudado do seu antigo [lar]. Os gentios do sertão deste porto acham com guerra e por isso suas faltas de comércio.* (AHI, lata 13, maço 1A fl.261)

No entanto, em outra correspondência, também escrita por Vicente Ferreira Milles e destinada ao Capitão José Antônio Rodrigues Vianna, a questão central eram reclamações acerca do porto onde estava estabelecido em Onim. Para Milles o grande responsável pela desorganização do local era o chamado “maioral” do porto, quem não cedia das suas grandes ambições, pois dificultava ao máximo o bom desenvolvimento dos negócios por não permitir de se “tirar as vantagens”, as quais devem existir “em um comércio de tanto risco” e, portanto, solicitava, caso fosse vontade do destinatário, a mudança no ano seguinte da feitoria para outro porto.(AHI, lata 13, maço 1A, fl. 294)

Segundo o dicionarista do século XVIII, Antônio de Moraes Silva, o vocábulo “maioral” designava: “chefe; o primeiro e mais autorizado, a que outros estão subordinados”. (SILVA. SILVA, 1813, Vol 2:249) Então faz-se necessário especular sobre quem era o ocupante do cargo e qual era a função desenvolvida por ele. O simples fato de o nome dessa pessoa não ser mencionada faz referência a um possível temor de Milles, o queixante, acerca de alguma represália.

A atmosfera de mistério sobre quem estaria dificultando o desenvolvimento do comércio negreiro naquele porto torna-se presente em outras correspondências emitidas pelo preposto do proprietário da *Emília*. Em trecho da carta dirigida ao compadre, o ajudante Ignácio José Ferreira, Milles informa sobre a difícil situação encontrada na feitoria em que estava, mas não se prolonga escrevendo: “(...) e como isto é história muito comprida deixo para V. M se quiser saber inquirir dos empregados das embarcações que tem estado neste porto”. (AHI, Lata 13, Maço 1 A. fl. 292.)

Enfim, quem seria o responsável por gerar tamanha desordem e modificar consideravelmente o porto em que Vicente Ferreira Milles se encontrava, a ponto desse correspondente afirmar que não suportaria mais viver naquele lugar onde “não se encontra a mais pequena tranquilidade de espírito”? (Ibdi. fl.257)

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

Em outra missiva do mesmo remetente ele revela que o “maioral embriaga-se todos os dias e por isso proibindo que os mais negociantes façam os seus negócios porque ele é que deles recebe para depois nos vender pelo preço que qualquer e bem lhe parece” (AHI, Lata 13, Maço 1 A. fl.298). O valor abusivo cobrado pela aquisição de cativos seria de 20 mil réis, enquanto o magote de tabaco, principal produto usado como elemento de troca por escravos naquela parte da África, não excedia a 3 mil réis. (AHI, Lata 13, Maço 1 A. fl.294)

Uma boa pista para elucidar a pessoa detentora de tantos poderes naquele porto foi oferecida pelo rei Ajan, quem, em epístola dirigida a Domingos José de Almeida Lima e Antônio Ferreira Coelho fez reclamação sobre a chegada de uma embarcação de propriedade dos destinatários que traria cartas e encomendas para ele, mas, após ter fundeado e feito sinal para terra, fez “descida” para Porto Novo sem nada entregá-lo, Ajan claramente estava muito contrariado ((AHI, Lata 13, Maço 1 A. fl.277) e, somente em virtude desse fato, foi-se

possível solucionar o mistério, conhecer quem era o “maioral”, como revelado em outra carta, emitida desta vez por Milles:

O rei do porto por ver o dissabor e o descontentamento em que tenho andado pelas desordens que vim achar o porto, e demais a mais vendo que a escuna de Domingos Almeida Lima chegara na freguesia deste e no mesmo dia se fez de volta para outro, tem de então até hoje feito-me todas as coisas e agrado porém do que serve se não cede das suas grandes ambições, quer tudo para si, ele só quer abarcar todo o negócio, o qual não faz conta, não deixa os desgraçados fazer nada, porque sabe que aqueles nos virão vender os seus cativos por todo o preço. (AHI, Lata 13, Maço 1 A. fl294)

A pessoa qualificada como, embriagada, avarenta, ambiciosa e provavelmente o maior responsável por Milles almejar logo seu retorno para casa era nada mais, nada menos que o rei Ajan. O próprio quem havia pedido ajuda para solucionar a sua “frouxidão do membro”. E quem diante da frustração de não receber aquilo que lhe era devido por Domingos José de Almeida Lima e Antônio Ferreira Coelho, enviaria o seu “moço” de nome Fabé para receber o dinheiro na Bahia. Esse rei, ao encerrar a carta, inseriu uma observação pedindo aos negociantes que caso tivessem oportunidade, enviassem-lhe um “carrinho que seja puxado por gente”, mas destacou fazer “gosto de ser coberto”.(AHI, lata 13, maço 1A, fl.279)

Considerações finais

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

Também por meio da correspondência se foi possível perceber as relações comerciais estabelecidas entre os homens participantes do trato garantidor de uma oferta abundante de

mão de obra escrava, assim como clarificou o amplo envolvimento das mais variadas camadas sociais na manutenção do tráfico de escravos.

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

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

Referências bibliográficas

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

DAVIS, David Brian. *O problema da escravidão na cultura ocidental*; tradução Wanda Caldeira Brant. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

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

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

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

_____, RIBEIRO, Alexandre e SILVA, Daniel D. da. "Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (secs. XVIII e XIX.)" In: *Afro-Ásia*, 31 (2004), 83-126.

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

HAWTHORNE, Walter. "Being now, as it were, one family. Shipmate bonding on the as slave vessel Emília, in de Rio de Janeiro and throughout the Atlantic Wolrd". *Luso- Brazilian Review* 45:1 (2008).

HOBBSAWM, Eric. “Da História Social à História das Sociedades”, in *Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África: uma história das suas transformações*. Civilização Brasileira, 2002.

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

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

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

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

SILVA, Marcelo Renato Siquara. “Independência ou morte em Salvador: o cotidiano da capital da Bahia no contexto do processo de independência brasileiro (1821-1823)”. Dissertação de mestrado. UFBA, 2012.

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

THORNTON, John K. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico (1400-1800)*

VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII ao XIX*. (Trad.). Salvador: Corrupio, 1987.

_____. *Os libertos: sete caminhos na liberdade de escravos da Bahia no século XIX*. São Paulo - Corrupio, 1992.