

**TRAFICANTES, “TRAINED NEGROES” E “BRAZILIAN EMIGRANTS”: AS FORMAS DE REPRESENTAÇÃO DOS BRASILEIROS ESTABELECIDOS NA COSTA DA MINA, NO SÉCULO XIX**

Angela Fileno da Silva<sup>1</sup>

Universidade Federal de São Paulo

angelafilenos@gmail.com

**Resumo**

Este artigo tem o propósito de analisar as diferentes formas de representação da população brasileira estabelecida na Costa da Mina ao longo do século XIX. Para isto, selecionei quatro autores que registraram experiências e impressões recolhidas em visitas às cidades de Ajudá, Badagri, Abeokutá, Porto Novo e Lagos. Publicados entre as décadas de 1840 e 1880, estes relatos foram escritos em língua inglesa e produzidos por indivíduos ligados ao serviço diplomático da Grã-Bretanha, o *Foreign Office*. Em síntese, a leitura do compêndio de documentos selecionado revelou que as formas de representação dos brasileiros que viviam na Costa da Mina guardam significativas diferenças entre si. Tendo como ponto de partida a ideia de que as representações deixadas nestes registros variaram não só em relação aos interesses pessoais de seus autores, mas também em função do momento em que foram produzidas, proponho a análise dos contextos que transformaram a representação dos ricos brasileiros-trafficantes em comerciantes empobrecidos e, ao final do século XIX, em trabalhadores agrícolas que poderiam ser absorvidos pelas lavouras comerciais de produtos destinados ao comércio internacional.

**Palavras-chave:** Costa da Mina, brasileiros, viajantes.

**A invenção do brasileiro na Costa da Mina**

*Todo reino, toda província, deveria ter seu próprio autor.*

*(WHITE Apud BURTON, 1864)*

Em meados de 1844, o então explorador escocês John Duncan deixou o território britânico e embarcou no vapor *Prometheus* com o propósito de chegar até a costa ocidental da África. Esta não era a primeira viagem de Duncan à região. Poucos anos antes, ele havia servido como mestre de armas na Expedição de 1841/42, pelo rio Níger.

---

<sup>1</sup> Este artigo é um desdobramento de minha pesquisa de doutoramento concluída no ano de 2016, no Departamento de História, no Programa de História Social, FFLCH/USP, orientada pela Profa. Dra. Leila Maria Gonçalves Leite Hernandez. Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), em específico ao Programa de Excelência Acadêmica (PROEX), pelo financiamento deste estudo.

A viagem de 1841/42 se tornou famosa por ser a primeira expedição oficial inglesa a penetrar por uma das principais vias de acesso ao interior do continente. Constituída a partir dos esforços do governo britânico, da participação de associações científicas e comerciais e da *Church Missionary Society* (CMS), os viajantes de 1841/42 alcançaram alguns êxitos. O principal deles foi o de promover a ampliação dos interesses científicos, comerciais e humanitários dos europeus pelo continente africano, em especial, pelas localidades banhadas pelas bacias dos rios Níger e Benué (CURTIN, 1973, pp.296-298).

O aumento das atenções dispensadas a esta porção da Costa da Mina ocorreu em um contexto de retomada dos fortes britânicos que estavam desocupados desde os primeiros anos do século XIX. O abandono das fortificações decorria da supressão do comércio escravista pela Grã-Bretanha. Em 1807, as campanhas parlamentares contra o comércio atlântico de escravos tornaram ilegal o tráfico praticado por britânicos. De acordo com os historiadores Law (2004) e Mann (2007), ao final da primeira década do século XIX, os fortes ingleses, até então empregados como pontos de apoio ao comércio de cativos realizado por britânicos, foram progressivamente desocupados. Em razão disto, os registros elaborados por estes estabelecimentos deixaram de ser produzidos. Vinte e seis anos mais tarde, no ano de 1833, a abolição da escravidão em todas as possessões coloniais da Grã-Bretanha foi aprovada.

A proibição de exploração da mão de obra cativa deu maior vigor às ações do Esquadrão Africano que atuava no combate ao tráfico na Costa da Mina, termo que no século XIX compreendia toda a porção geograficamente designada como Golfo do Benim. Como consequências da nova legislação houve a intensificação das atividades de combate ao comércio negreiro e a retomada das fortificações existentes na região. Em Ajudá, por exemplo, o forte William que não contava com uma guarnição militar desde 1812, voltou a receber oficiais a partir de 1849. Na Costa do Cabo, o forte britânico denominado *Cape Coast Castle*, que serviu como ponto de estocagem de cativos até o início do século XIX, foi reativado e transformado em sede da administração britânica na Costa do Ouro nos anos de 1840 (LAW, 2004, pp.7 e 218).

Em um contexto em que o *Foreign Office*, adotava um conjunto de ações para retomar pontos estratégicos na região, John Duncan empreendeu sua segunda expedição ao

interior da África ocidental. Financiado pela *Royal Geographical Society* e sustentado politicamente pelo *Foreign Office*, Duncan partiu de Ajudá no final do ano de 1845 e seguiu em direção a Abomé, capital do reino do Daomé. No entanto, antes de iniciar sua longa jornada pelo interior da África ocidental, John Duncan se deteve por algum tempo no porto de Ajudá. Durante este período sua comitiva reuniu suprimentos e presentes que deveriam ser entregues ao *dadá* do Daomé (ou rei do Daomé) - Guezo - e aos cabeceiras das cidades pelas quais passariam. Para tanto, recebeu o apoio do famoso brasileiro, traficante de Ajudá e amigo pessoal do *dadá*, Francisco Félix de Souza. Para Alberto da Costa e Silva (2004), embora Félix de Souza estivesse acamado pelo reumatismo e, em 1845, já contasse com mais de oitenta anos, o negreiro acolheu a comitiva britânica e forneceu suprimentos e artigos disponíveis em suas lojas, sem cobrar por nenhuma mercadoria. Também graças à sua influência, o explorador conseguiu permissão para visitar Abomé, onde esperava encontrar com Guezo.

Durante o percurso da expedição até a capital daomeana, o explorador escocês identificou “muitos lugares bem cultivados por pessoas retornadas do Brasil”. Estas lavouras estavam há seis ou sete milhas de Ajudá. Percebidas como uma “inesperada e gratificante” surpresa durante a viagem, as pequenas plantações contavam com residências onde era possível realizar paradas para descanso ou refeição. Afirmando que aquelas eram as pessoas mais “industriosas” que havia encontrado até o momento, Duncan expunha sua posição em relação aos efeitos da escravidão. Para o futuro vice-cônsul de Ajudá, os indivíduos retornados do Brasil provavam que “para este país [o Daomé] a escravidão teria efeitos bons e ruins”. Aos olhos de Duncan, a passagem pelo cativo no Brasil permitiu que os brasileiros imprimissem naquelas cercanias “algum sinal de civilização. Em décadas posteriores, esta perspectiva reapareceria nos registros produzidos por Richard Burton e Alfred Moloney (DUNCAN, 1847, pp.141,185-186).

Embora os libertos vindos do Brasil tenham recebido alguma atenção em seu relato, eles não eram o foco das preocupações de Duncan (1847, cap.XII) nesta viagem. A visita à capital do Daomé tinha duas intenções bastante específicas. A primeira delas consistia em persuadir o *dadá* Guezo, a abandonar a prática de sacrifícios humanos. Enquanto a segunda estava em convencê-lo a suspender o tráfico atlântico de escravos. Duncan chegou à capital do reino justamente no momento em que aconteciam as cerimônias

anuais que incluíam os ditos sacrifícios. Todavia, seus argumentos não foram suficientes para dissuadir Guezo em relação às práticas de decapitação, degola e de ingestão do sangue de suas vítimas. Em seu encontro com o *dadá*, o explorador se colocou contra o tráfico, acenando em direção à possibilidade de assinatura de um tratado entre o Daomé e a Grã-Bretanha, proposta que foi prontamente rechaçada por Guezo.

No início de 1846, a comitiva britânica retornou à cidade costeira de Ajudá. Embora a primeira viagem empreendida por John Duncan não tenha alcançado sucesso em relação às suas intenções iniciais, é possível considerá-la um marco na retomada das ações oficiais da Grã-Bretanha na Costa da Mina. A missão liderada por Duncan foi descrita pelo explorador em duas ocasiões. A primeira em um artigo publicado pelo *Journal of the Royal Geographical Society*, no ano de 1846 (DUNCAN, 1946), portanto, logo após seu retorno ao litoral da Costa da Mina. E a segunda no ano seguinte, em 1847, quando Duncan lançou um extenso livro, em dois volumes, em que descrevia suas experiências ao longo desta jornada (DUNCAN, 1847 e LAW, 2001).

Em outubro de 1849, cerca de quatro anos depois da expedição de 1844/45, o oficial do esquadrão antitráfico, Frederick E. Forbes, acompanhou a segunda viagem apoiada pelo *Foreign Office* até Abomé. Alguns meses antes, neste mesmo ano, a Grã-Bretanha havia criado o Consulado dos Golfos do Benim e de Biafra, cuja sede estava localizada na ilha de Fernando Pó. Na ocasião, coube a John Duncan assumir o vice-consulado estabelecido em Ajudá. No ano 1849, o recém-nomeado vice-cônsul liderou sua segunda viagem exploratória até a capital do Daomé. No entanto, em razão de seu falecimento prematuro, seus registros referentes a esta expedição nunca foram publicados. Na ocasião, Forbes ocupava o posto de tenente no esquadrão de combate ao tráfico e, antes de ser alocado na Costa da Mina, já havia servido nas Índias Ocidentais e na China. Segundo o próprio oficial (FORBES, 1851, vol.I, p.93), sua ampla experiência na armada da rainha Victoria constituiu o elemento decisivo para que fosse escolhido para integrar a missão de 1849. Esta viagem oficial até Abomé foi narrada por Forbes e ganhou uma primeira edição, também em dois volumes, no ano de 1851.

Quando a comitiva formada por funcionários e soldados da Coroa britânica desembarcou em Ajudá, Francisco Félix de Souza já havia falecido. Uma série de ritos funerários em

honra ao antigo chachá movimentava a cidade. Parte das cerimônias incluíam sacrifícios humanos que foram descritos com pesar pelo oficial naval. Segundo Forbes (1851, vol.I, p.49), embora a morte de Félix de Souza tivesse ocorrido no mês de maio, cinco meses depois “a cidade ainda estava em estado de ebulição”. Cerca de trezentas amazonas, enviadas por Guezo até a costa, dançavam e acendiam tochas diariamente na praça principal de Ajudá, grupos tocavam pelas ruas, galinhas da Guiné, patos, cabras, pombos e porcos eram conduzidos até os locais de sacrifício. Desta forma, os ritos funerários se estendiam por toda noite e eram regados pela cachaça baiana fartamente distribuída à população.

Depois de receber permissão para seguir até Abomé, a expedição deixou a tumultuada Ajudá. Em apenas quatro dias a comitiva chegou aos portões da capital do Daomé, onde permaneceu até ser conduzida ao interior da cidade e levada à presença de Guezo e de seus cabeceiras. Nesta rápida recepção, Guezo, por meio de seu porta-voz, solicitou notícias do missionário Thomas Birch Freeman que seis anos antes, em 1843, estivera naquela mesma sala. Após trocarem informações acerca do religioso e de alguns enviados britânicos desaparecidos, o *dadá* deixou o recinto sem que Duncan pudesse anunciar os motivos de sua visita. Poucos dias depois, o vice-cônsul adoeceu gravemente e a comitiva foi obrigada a retornar à costa (FORBES, 1851, vol. I, Part.II).

Cerca de sete meses mais tarde, em maio de 1850, o oficial naval regressou à Abomé. Desta vez estava acompanhado pelo cônsul dos Golfos do Benim e de Biafra, John Beecroft. Nesta viagem Beecroft manteve as mesmas incumbências das duas expedições anteriores lideradas por Duncan: convencer Guezo a abandonar o tráfico e a prática de sacrifícios humanos (FORBES, 1851, vol.II, p.190). Nas duas ocasiões em que Forbes representou o governo britânico junto à Guezo, em 1849 e 1850, suas expedições partiram de Ajudá em direção à Abomé. Apesar destas viagens não passarem por Lagos, os registros deixados pelo oficial naval guardavam considerações acerca deste porto. De acordo com o próprio autor, sua atuação na repressão ao comércio de cativos havia lhe fornecido informações suficientes para reputar à cidade de Lagos a posição de “um dos maiores entrepostos de escravos na África”. Esta situação estava ligada à localização geográfica de seu porto, cujas atividades atavam Lagos “a todos os países da Guiné” (FORBES, 1851, vol.I, p.9).

Uma rede de lagoas e canais colocava em contato os portos negreiros de Jaquim, Porto Novo, Apa e Badagri. O acesso por água a estes embarcadouros exigia a passagem por Lagos, o que tornava a ilha um ponto de interesse estratégico para as atividades britânicas de combate ao tráfico. Soma-se a este aspecto o fato de a cidade estar situada próximo à embocadura do rio Ogun, principal via de acesso à Abeokuta, cidade que abrigava, desde 1843, um estabelecimento missionário da CMS (ISICHEI, 1995, cap.6).

Espraiando-se por diversos embarcadouros da Costa da Mina, o tráfico atlântico de escravos era visto pelas autoridades governamentais britânicas como uma questão cujo combate exigia a mobilização de considerável esforço político e vultosos recursos humanos e financeiros. Desde 1833, quando as campanhas contra a escravidão saíram vitoriosas do Parlamento, tornando-a ilegal na Grã-Bretanha e suas colônias, as ações da Inglaterra no combate a esta prática assumiram contornos melhor definidos e sintetizados no progressivo recrudescimento das pressões diplomática e naval sobre os pontos de comercialização de escravos. Todavia, dezesseis anos depois, em 1849, o tráfico e a escravidão ainda persistiam no continente africano e nas Américas, a despeito de todas as ações britânicas em prol do contrário (RODRIGUES, 2000, pp.95-105 e MANN, 2007, cap.3).

Negreiros brasileiros como Domingos José Martins, Don José de Almeida, Don José dos Santos (conhecido também como José Francisco dos Santos ou Alfaiate), Izidoro, Antonio e Ignacio de Souza - os três últimos, filhos do famoso chachá Francisco Félix de Souza – estão arrolados nos registros de Frederick Forbes. As citações aos traficantes brasileiros são encontradas ao longo de todo o relato deixado pelo oficial naval. Em um trecho de sua obra, Forbes descreve a propriedade de Don José dos Santos (o Alfaiate) como um local que servia para guardar cativos e óleo de palma. Além de plantar palmeiras produtoras do fruto próprio para a fabricação do dendê, Santos também recebia carregamentos vindos do interior. As cabaças contendo óleo de palma eram descarregadas e negociadas no terreiro da casa do traficante. Apesar de diversificarem seus empreendimentos, atuando também no comércio de dendê, os grandes traficantes ainda mantinham parte de seus negócios no mercado atlântico de escravizados. Aos olhos de Forbes, este aspecto tornava a perseguição ao comércio escravista uma tarefa ainda mais complexa, visto que as mesmas embarcações que transportavam para o Brasil,

principalmente, óleo de palma, panos da costa e noz de cola, poderiam também carregar em seus porões cativos que seriam negociados tão logo desembarcassem no litoral brasileiro (FORBES, 1851, vol. I, p.114).

Para escapar dos bloqueios promovidos pelo esquadrão antitráfico era preciso disfarçar os tumbeiros como se fossem embarcações destinadas ao transporte de mercadorias lícitas. O sucesso do disfarce dependia, ainda de acordo com Forbes, das habilidades específicas do negreiro que se arriscava em tal empreitada. José de Almeida, por exemplo, é descrito como o mais rico traficante da região, cujas atividades no porto de Popo estariam sob seu monopólio. Almeida era um ex-escravo “astuto e notoriamente inteligente”. Sua perspicácia estava relacionada à “educação” recebida no Brasil ainda durante os anos de cativo. A passagem por terras brasileiras teria conferido ao liberto as habilidades necessárias para que ele obtivesse sucesso comercial em sua volta à Costa da Mina. No entanto, este sucesso estava diretamente vinculado ao tráfico. Assim, atuando como negreiro, Forbes julgava que Almeida “tirava proveito de sua educação e, em seu retorno, traía seu próprio povo” (FORBES, 1851, vol. I, p.151).

Corrompidos por outros mercadores de escravos já instalados na região, libertos como José de Almeida empregavam no tráfico atlântico a “educação” acumulada durante os anos de cativo no Brasil. Neste excerto em específico, o vocábulo “educação” assumia também um sentido negativo, pois estava associado ao tráfico escravista. Segundo Forbes, sem a orientação dos britânicos ou de missionários católicos e protestantes, diversos outros ex-escravos se tornariam negreiros. E estes indivíduos não eram uma parcela da população a ser desperdiçada. De acordo com o oficial, aqueles que haviam passado pela escravidão nas Américas poderiam introduzir os padrões civilizatórios europeus na Costa da Mina. Se, em países escravistas como o Brasil, os melhores jovens fossem selecionados para receber “educação profissional como clérigos, doutores, agricultores e artesãos, ao retornarem aos seus países poderiam logo ajudar na civilização e incentivar o desprezo pelo sacrifício e pela escravidão”. Do contrário, sem o auxílio da Grã-Bretanha e das instituições religiosas europeias, estes indivíduos tornavam-se apenas “negros meio educados”. E, nesta condição, os libertos voltariam para a África “orgulhosos” e “sábios”, comportando-se como “macacos que viram o mundo” e, uma vez estabelecidos na Costa da Mina, não tardariam a se tornar negreiros (FORBES, 1851, vol. I, p.151 e 118).

Doze anos depois da viagem empreendida por Forbes, em 1849, as representações construídas sobre os brasileiros se modificaram em alguns aspectos. A incorporação dos brasileiros como parte do discurso em torno da “civilização” da África está presente nos registros de viagem produzidos por Richard Francis Burton. Ao final de 1861, Richard Burton assumiu o consulado das baías do Benim e de Biafra. Meses antes, em agosto de 1861, o então obá de Lagos, Docemo, assinou um tratado de cessão da cidade, tornando-a efetivamente colônia da Grã-Bretanha. Neste contexto, o novo cônsul britânico realizou, às suas próprias expensas, uma série de viagens pela África ocidental. Entre 1863 e 1864, a expedição orientada ao encontro com o então *dadá* do Daomé, Glele, foi a única oficialmente designada pelo governo da Grã-Bretanha (GEBARA, 2010, p.51). A viagem se estendeu de dezembro de 1863 a fevereiro de 1864 e teve como um de seus resultados concretos a publicação, no ano de 1864, de um relato em que Burton deixou registradas suas experiências exploratórias pela região. Neste documento Lagos foi descrita como uma cidade “pestilenta”, cuja população europeia somava setenta pessoas, dentre as quais nove haviam falecido nos últimos trinta dias. Sua insalubridade decorria das péssimas condições do ar e das águas que circundavam seu território. Em vista disto, Burton afirmava “nenhum homem estará seguro se permanecer em Lagos por uma semana” (BURTON, 1864, vol.I, pp.27-28).

Quando o cônsul britânico publicou suas impressões acerca da “arenosa Lagos”, a cidade já era colônia da Grã-Bretanha há mais de dois anos. As ações que a tornaram mais uma das possessões britânicas na África aconteceram em um momento de valorização da principal matéria-prima exportada em seu atracadouro: o óleo de palma, conhecido no Brasil como óleo ou azeite de dendê. Conforme explica Mann, a intensificação da atividade industrial na Europa demandava grandes quantidades deste produto. Velas, sabão, ração para o gado e glicerina que, com o tempo passou a ter também uso medicinal, eram alguns dos artigos industrializados que tinham grandes porções de dendê em sua composição (MANN, 2007, pp.118-120).

Além disto, o óleo e a noz de palma não eram as únicas matérias-primas exportadas pelo porto de Lagos. Ao longo da primeira metade da década de 1860, o algodão se tornou um bem escasso no mercado internacional. A Guerra Civil norte-americana, que se estendeu de 1861 a 1865, praticamente cortou o fornecimento desta mercadoria para as indústrias

têxteis britânicas. Em resposta à insuficiência da oferta, a Grã-Bretanha passou a estimular o plantio do algodão em seus domínios coloniais. Como o solo e o clima de Lagos não eram favoráveis ao cultivo do produto, foram abertas lavouras em porções do território mais ao interior, nas cidades de Abeokuta e Ibadan. Esta progressiva interiorização da agricultura comercial orientada para atender aos interesses britânicos teve início nos anos de 1860. Nas décadas seguintes, estas lavouras se ampliaram para porções cada vez mais distantes do litoral, seguindo as bacias dos rios Ogun, Oni e, mais ao sul, do rio Niger.

Nas plantações de dendê e algodão, a produção estava condicionada à demanda europeia. E, neste sentido, as casas comerciais exportadoras estabelecidas em Lagos pressionavam intermediários e, indiretamente, agricultores para obter um volume cada vez maior destas matérias-primas. Contudo, a intensificação da produção tinha limite. Para Richard Burton (1864, vol.II, p.204), estas limitações estavam na mão de obra. Afinal, “o negro, em seu estado selvagem, faz com que suas esposas trabalhem, ele não, ou melhor, ele não pode trabalhar, exceto quando obrigado (...) ou por necessidade”. A solução para a escassez de trabalhadores nas lavouras comerciais de algodão e de dendê estava no aprendizado fora da África. Sustentando uma dimensão positiva da escravidão, o cônsul dos Golfos do Benim e de Biafra expunha argumentos que, nos dias atuais, poderiam soar como contraditórios a todas as ações britânicas empenhadas em extinguir o tráfico atlântico. No entanto, para Burton, o repúdio ao tráfico e ao cativo não necessariamente significava o desmerecimento completo da experiência da escravidão. E, neste aspecto, os “*Brazilian emigrants*” expunham a função didática do sistema escravista, uma vez que

o envio do negro da África [para as Américas] é como mandar um garoto para escola; essa é a única chance de progresso do aprendizado de que há mais na vida do que tocar tambor e dançar, falar e cantar, beber e matar. (BURTON, 1864, vol.II, p.204)

Como os outros escritos do século XIX analisados, o discurso civilizacional presente neste relato estava respaldado em referenciais europeus. Assim, a passagem pela escravidão era considerada pelo cônsul uma experiência, em determinados aspectos, benéfica. Neste excerto em específico, Richard Burton afirmava que o tempo vivido sob o regime escravista se converteria no aprendizado de novos ofícios e na incorporação de

padrões comportamentais mais “civilizados”. Nestes termos, a proximidade com o universo do homem branco, proporcionada pela vida na escravidão, “educaria” o africano para o trabalho na lavoura.

Quando o cônsul da baía de Biafra registrou sua viagem até Abomé as relações de tráfico entre a Bahia e o Daomé haviam diminuído de maneira significativa. Os negreiros brasileiros encontrados em Ajudá viviam numa situação bastante diferente daquela descrita por viajantes das décadas de 1840 e 1850. Alguns já haviam falecido e muitos perderam verdadeiras fortunas em razão das apreensões realizadas pelo esquadrão antitráfico. Numa narrativa sintonizada com sua época e com a ideia de sistematização e ordenação da realidade observada, o cônsul britânico teve o cuidado de listar os nomes dos principais brasileiros que ainda viviam a comercializar escravos nas cidades de Ajudá, Porto Novo, Badagri e Aguê.

A lista dos brasileiros residentes ou com negócios em Ajudá e localidades vizinhas a este porto é fornecida ao leitor como nota de rodapé. Neste caso, a intenção de Richard Burton não era denunciar os traficantes existentes na Costa da Mina. Em 1864, esta não era a principal preocupação de seu consulado. Ao construir uma argumentação que considerava o comércio atlântico de escravos uma questão praticamente resolvida, Burton mencionava que um dos maiores negreiros da região, Domingos José Martins, havia perdido o interesse no tráfico. E esta não era uma condição exclusiva deste grande traficante. Afinal, “há doze anos havia em Ajudá duzentos espanhóis e portugueses [traficantes], incluindo brasileiros e mulatos”. Em 1863, quando Burton esteve na cidade, a situação havia se alterado. De acordo com o cônsul, os poucos negreiros que ainda mantinham negócios no tráfico estavam arrolados nesta nota e, tal como Domingos Martins, haviam progressivamente migrado suas atividades para o comércio de algodão e de óleo de palma (BURTON, 1864, vol.I, pp.74-75).

Vinte sete anos depois do relato de viagem de Burton vir à público, o então governador de Lagos, Cornelius Alfred Moloney (1889, pp.255-256), publicou um artigo na revista da Sociedade de Geografia de Manchester, a *The Journal of the Manchester Geographical Society*. Neste longo texto o governador apresentou as possibilidades agrícolas e econômicas da cidade e das localidades consideradas sob a “influência de Lagos.” O

documento tratava do plantio, colheita e beneficiamento do algodão plantado em Lagos e nas cidades iorubás de Abeokuta e Ibadan. Em acréscimo, indicava quais seriam as possibilidades de ganho àqueles que investissem na implantação da lavoura de algodão nos arredores da cidade. Mostrando conhecer os interesses de seus interlocutores, o governador iniciou suas considerações expondo a importância econômica de Lagos na Costa da Mina.

A colônia era um dos destinos das “manufaturas excedentes” produzidas em Manchester. E, em sentido inverso, era de seu porto que partiam embarcações carregadas de matérias-primas. A partir destas considerações iniciais, Moloney (1889, pp.257, 268) concebeu que a “promoção de um desenvolvimento permanente e amplo do seu próprio país [de Lagos] e, como consequência, dos interesses britânicos” estava na “repatriação do negro vindo do Novo Mundo”. Apresentando tabelas que comparavam a qualidade e os preços do algodão colhidos nos Estados Unidos e na colônia portuguesa de Angola, o governador demonstrava domínio sobre o tema do comércio internacional desta mercadoria. De acordo com sua argumentação, as lavouras norte-americanas, angolanas e as *plantations* de cana de açúcar no Brasil, eram movidas pelo trabalho africano. Sendo assim, Moloney questionava: “por que os negros daqui [de Lagos] ou repatriados dos Estados Unidos ou do Brasil não poderiam trabalhar em seu próprio país?” Em resposta a este questionamento o governador assinalava que era preciso acrescentar à força de trabalho lagosiana “o esforço, inteligência e caráter” dos repatriados. E, justificando esta posição, argumentava que o trabalho da população negra havia tornado o Brasil um grande exportador de “café, açúcar, algodão, tabaco, mandioca entre outras *commodities* comerciais”. Sendo assim, o retorno de “negros treinados” para Lagos traria amplas vantagens econômicas, na medida em que estes indivíduos fossem encaminhados às lavouras comerciais já abertas.

O artigo de Alfred Moloney (1889, p.267) foi apresentado e publicado cerca de um ano depois da abolição da escravidão no Brasil. Neste contexto, o governador anunciava ser “bastante conhecido o desejo de muitos deles [dos libertos] de seguirem os passos de seus companheiros que retornaram à África ocidental.” Para tanto, sugeria que as associações de alforria existentes no Brasil amparassem africanos e seus descendentes que desejassem voltar ao seu “país de origem”. Em favor da travessia atlântica o governador também

propunha a criação de uma linha regular de vapores, cujas atividades incrementariam as viagens de libertos para Lagos, assim como o comércio entre o porto lagosiano e as cidades costeiras do Brasil. Como evidência das possibilidades de ganho com a ampliação dos negócios atlânticos, Moloney (1889, p.268) apresentou um balanço das exportações e importações realizadas entre Brasil e Lagos, durante o período de 1882 e 1887. Em um momento de crescimento da demanda por mão de obra para atuar nas lavouras exportadoras, o britânico defendia a volta de libertos como necessária ao “estabelecimento de centros de civilização e para a disseminação das habilidades que eles haviam aprendido no hemisfério ocidental”. E, a respeito deste aspecto, reforçava que

os emancipados do Brasil e os negros nos Estados Unidos da América podem, e irão, representar poderosos contingentes. A prosperidade comercial que eles proporcionaram ao Brasil e aos Estados Unidos pode se estender à África (MOLONEY, 1889, pp.274, 275).

Seguindo os argumentos expostos por Alfred Moloney, libertos norte-americanos e brasileiros estariam não apenas equiparados uns aos outros, como aptos a constituir a “prosperidade comercial” de Lagos. Afinal, a expectativa de uma expansão comercial em direção a territórios mais afastados da costa esbarrava no déficit de mão de obra nas lavouras de dendê e de algodão. Embora, desde a década de 1860, Lagos fosse percebida, nas palavras de Lady Glover, esposa do administrador britânico John Hawley Glover (1897, pp.91, 100), como a “Liverpool da África ocidental”, a manutenção desta posição exigia que seus armazéns estivessem repletos de bens valorizados pelo mercado exportador. Dendê e algodão eram as principais mercadorias comercializadas no porto lagosiano nas duas últimas décadas do século XIX. Para solucionar o problema da insuficiência de trabalhadores atuando nas lavouras comerciais, Moloney propunha a transferência de libertos das Américas para as plantações localizadas mais ao interior. À sua maneira, o governador também considerava a experiência da escravidão uma etapa capaz de conferir aos libertos as habilidades necessárias ao trabalho nas lavouras cultivadas na colônia e protetorado de Lagos.

### **Considerações Finais**

Ao longo deste artigo busquei demonstrar como as diferentes formas de representação dos brasileiros inscritas nos registros produzidos por Duncan, Forbes, Burton e Moloney

constituem indicativos das relações de poder subsumidas na construção dos rótulos de pertencimento a este grupo. Parafraseando Bazin (2014, p.93), não se é brasileiro sem ter sido designado como tal.<sup>2</sup> A atribuição de um nome a um conjunto de indivíduos considerados unidos por traços de semelhança, decorre da necessidade de enunciação daquele que produz o registro. E, sob este aspecto, as formas de enunciação aplicadas ao grupo podem engendrar relações de poder assimétricas, nem sempre evidentes. A urdidura de discursos pautados na valorização de determinados grupos, em detrimento de outros, pode encerrar os indivíduos dentro de categorias arranjadas por meio de critérios de superioridade e de inferioridade. Estas clivagens elaboradas, via de regra, pelo colonizador se apresentam na estrutura de discursos que, muitas vezes, reproduzem rótulos que perpetuam assimetrias e obliteram as vozes daqueles circunscritos por estas construções.

Neste sentido, os indivíduos mencionados nos relatos aqui apresentados não são brasileiros até o momento em que um conjunto de circunstâncias e interesses britânicos os nomeia como tais. Dito de outra forma, tais indivíduos se tornaram brasileiros em resposta às condições específicas dos contextos em que estavam inscritos. Antes disto, eram traficantes. E, como Forbes, Duncan e Burton fizeram questão de mencionar, possuíam nomes. Francisco Félix de Souza, Domingos José Martins, José de Almeida e José dos Santos, são exemplos de alguns deles. Em um contexto em que o foco das preocupações do *Foreign Office* estava na extinção definitiva do tráfico atlântico de escravos, os indivíduos identificados por John Duncan e Frederick Forbes eram negreiros e, em segundo lugar, também brasileiros. Nestes relatos de viagem os brasileiros foram nomeados como traficantes porque era este o grupo que os enviados britânicos procuravam combater. Denunciando quais eram os principais envolvidos neste negócio, Forbes arrolou os nomes dos negreiros cujas embarcações transportavam pelo Atlântico, juntamente com os bens lícitos, escravos.

---

<sup>2</sup> Jean Bazin (2014, p.93) examina as formas como os bambaras foram representados pelos europeus em diferentes momentos históricos. A proposta do autor é refletir a respeito da questão dos rótulos étnicos como construções historicamente localizadas. Sobre este aspecto Bazin afirmava: “Não se ‘é’ bambara sem ter sido designado enquanto tal: designado por quem, em que contexto, quando?”

Além dos registros produzidos pelo oficial naval Frederick Forbes, também o cônsul Richard Francis Burton teve o cuidado de listar os nomes dos negreiros brasileiros estabelecidos nas cidades costeiras de Ajudá, Porto Novo, Badagri e Aguê. No entanto, nestes escritos os comerciantes de escravos não representavam mais uma ameaça à supressão do tráfico atlântico. Ao contrário, em meados da década de 1860, os negreiros encontrados por Burton eram o testemunho vivo de que a atuação da Grã-Bretanha no combate à atividade havia alcançado seu intento. A constatação de que a maioria dos negócios destes indivíduos se encontrava, naquele momento, na bancarrota constituiu a principal evidência de que as ações ligadas ao comércio atlântico de escravos estavam com seus dias contados. Em contrapartida, aqueles que ainda desfrutavam de alguma prosperidade haviam convertido seus negócios ao comércio de mercadorias lícitas. Muitos destes ex-traficantes estavam associados aos libertos vindos da Bahia que, a partir de 1835, desembarcavam em maior número em cidades situadas no litoral da Costa da Mina, em razão da Revolta dos malês.

A Revolta ocorrida em Salvador teve como consequência direta a travessia de libertos africanos e de seus descendentes (BRITO, 2009). A maioria das viagens se realizou da Bahia para a região denominada geograficamente como Golfo do Benim. Em um momento em que a região passava por um processo de diversificação de sua população, a partir do acréscimo de libertos aos antigos negreiros, estes indivíduos começaram a ser chamados de brasileiros. E, como tais, eram considerados parte de um conjunto de pessoas que, a despeito de sua imensa heterogeneidade, guardavam traços cujas semelhanças conferiam um pertencimento comum.

Cerca de trinta anos depois, o governador de Lagos, Alfred Moloney (1889, pp. 268, 269), equiparava os “repatriados dos Estados Unidos” aos do Brasil. De acordo com Moloney, estes ex-escravos coincidiam essencialmente em dois aspectos. Primeiro, embora de maneiras diferentes, os dois grupos passaram pela travessia atlântica e pela escravidão no continente americano. Segundo, a experiência do trabalho compulsório havia conferido a estes indivíduos habilidades técnicas que, se associadas a um estímulo ao “repatriamento” e à tutela britânica, poderiam solucionar a questão do déficit de mão de obra nas lavouras de algodão na colônia de Lagos. Afinal, na virada do século XIX para o XX, o governador

de Lagos considerava vantajoso o “repatriamento” de “*trained negroes*” para o trabalho na produção do algodão.

Nesta visada, ao longo das décadas de 1840 a 1860, embora o número de libertos instalados na Costa da Mina fosse crescente, a maioria dos registros britânicos se referia aos brasileiros, definindo-os como traficantes. Deste modo, a forma como os brasileiros eram representados era indistinguível do tráfico. Esta concepção continha valores próprios dos paradigmas culturais europeus relativos à condenação ao comércio de indivíduos escravizados. No início dos anos de 1860 a questão do tráfico com o Brasil já havia se solucionado e as rotas que ainda alimentavam os mercados negreiros existentes em Cuba estavam próximas da extinção. Em função deste novo contexto, com o propósito de sustentar um discurso a respeito da eficácia das ações empreendidas pelo Esquadrão Africano, as ideias acerca da composição do grupo de brasileiros que vivia em Lagos também se modificaram. No final dos anos de 1880, Alfred Moloney encontrou outras formas de retratar os brasileiros, desta vez, associando-os ao trabalho agrícola. Neste ponto, cabe apontar dois questionamentos que ainda permanecem: Como os brasileiros formularam suas próprias representações? Quais seriam os caminhos à compreensão deste emaranhado de representações que foram ressignificadas ao longo do tempo? Embora as questões aqui apresentadas revelem os limites interpretativos deste artigo, talvez abram alguns caminhos para o entendimento de como os brasileiros construíram formas próprias de representação de seu grupo.

### **Referências Bibliográficas**

BAZIN, Jean. Cada qual com o seu bambara in AMSELLE, Jean-Loup; M'BOKOLO, Elikia (coord.) *Pelos meandros da etnia. Etnias, tribalismo e estado em África*. Luanda/Ramada: Edições Mulemba/Edições Pedagogo, 2014.

BRITO, Luciana da Cruz. *Sob o Rigor da Lei: africanos e africanas na legislação baiana (1830-1841)*. Campinas: Dissertação de mestrado. IFCH/UNICAMP, 2009.

BURTON, R.F. *A mission to Gelele, king of Dahome*. 2ª ed. vol.I e II London: Tinsley Brothers, 1864.

CURTIN, Philip D. *The Image of Africa. British Ideas and Action, 1780 – 1850*. Vol.2, Wisconsin: University of Wisconsin Press, 1973.

DUNCAN, John. Notice of a Journey from Whydah on the West Coast of Africa to Adofoodiah in the Interior, *Journal of the Royal Geographical Society*, 16, 1846, pp.154-162.

DUNCAN, John. *Travels in Western Africa, in 1845 & 1846. A journey from Whydah, through the kingdom of Dahomey, to Adofoodia, in the interior*, vol. I e II. London: Richard Bentley, 1847.

FORBES, Frederick E. *Dahomey and the dahomans: the journals of two missions to the king of Dahomey, and residence at this capital, in the years 1849 and 1850*. vol.I e II, London: Longman, 1851.

GEBARA, Alexsander. *A África de Richard Francis Burton: antropologia, política e livre comércio*. São Paulo: Alameda, 2010.

GLOVER, Lady. *Life of Sir John Hawley Glover*. London: Smith, Elder and Co. 1897.

ISICHEI, Elizabeth. *History of Christianity in Africa from Antiquity to the Present*. London: Society for Promoting Christian Knowledge, 1995.

LAW, Robin. *Ouidah: The Social History of a West African slaving 'port', 1727-1892*. Ohio: Ohio University Press/ Oxford: James Currey, 2004.

MANN, Kristin. *Slavery and the Birth of an African City: Lagos, 1760 – 1900*. Indiana: Indiana University Press, 2007.

MOLONEY, Cornelius Alfred (1889), Correspondence Affair on the West Coast of Africa. In *The Journal of the Manchester Geographical Society*. vol.V, Manchester: The Manchester Geographical Society, 1889, pp.256 – 276.

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

SILVA, Alberto da Costa e. *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/ed. UERJ, 2004.