

T
286

Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)
Instituto de Filosofia e Ciências Sociais (IFCS)
Programa de Pós-Graduação em História Social (PPGHIS)

**Dos Sertões ao Atlântico:
Tráfico Legal de Escravos e
Comércio Lícito em Angola, 1830-1860**

Dissertação de Mestrado submetida como pré-requisito para a obtenção do Título de Mestre em História na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)

Orientador: Prof. Dr. Manoel Garcia Florentino
Aluno: Roquinaldo Amaral Ferreira

T
286

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Manolo Garcia Florentino (orientador) - UFRJ

Prof. Dr. Ronaldo Vainfas - UFF

Prof. Dr. Sílvio de Almeida Carvalho Filho - UFRJ

Resumo

Esta dissertação discute o tráfico ilegal de escravos e o comércio lícito em Angola entre 1830 e 1860. Diante da repressão crescente neste período, a organização do tráfico ilegal sofreu grandes transformações. Novas estratégias mantiveram o tráfico ilegal ativo no Congo-Angola até que taxas de risco intoleráveis o inviabilizassem. A partir daí, os negociantes de Luanda optaram pelo comércio lícito, abandonando a estratégia de diversificar investimentos. Com o fim do tráfico ilegal, a escravidão assumiu importância maior na economia de Angola. Os corolários disto foram o aumento das fugas e revoltas de escravos. Em Luanda, o colapso do comércio a partir do mecanismo de adiantamento-endividamento de mercadorias para os sertões atingiu mais fortemente os grandes negociantes que o próprio fim do tráfico ilegal de escravos com o Brasil, em 1850.

Abstract

This dissertation discusses the illegal slave trade and lawful commerce in Angola between 1830 and 1860. In the face of increasing repression, during that period illegal trade organization suffered great changes. New strategies kept the illegal trade in Congo-Angola going until unbearable rates of risk made it impossible. From then on, traders in Luanda opted for lawful trade and dropped their strategy of diversified investments. With the end of the illegal slave trade, slavery became more important in Angola's economy. As a consequence there was a rise in "escapes" and slave rebellions. In Luanda the breakdown of trade based on a system of trade-financed purchase of goods meant for the interior more strongly affected great traders than the end of the illegal slave trade with Brazil in 1850.

Lista de Gráficos

- Gráfico 1- Percentuais de Nacionalidade na Movimentação de Navios de Guerra pelo Porto de Luanda entre 1846 e 1860
- Gráfico 2- Diferenciação no Movimento de Navios pelo Porto de Luanda entre 1845 e 1860
- Gráfico 3- Saídas em Lastro para o Brasil pelo Porto de Luanda entre 1842 e 1860
- Gráfico 4- Relação entre as Saídas de Navios para o Rio de Janeiro e para o Brasil pelo Porto de Luanda entre 1840 e 1860
- Gráfico 5- Oscilações (por nacionalidade) na Entradas e Saídas de Navios de Guerra pelo Porto de Luanda entre 1846 e 1860
- Gráfico 6- Saídas Totais de Navios Mercantes, Saídas de Navios em Lastro e Saídas de Navios de Guerra pelo Porto de Luanda entre 1846 e 1860
- Gráfico 7- Consignações de Vapores Mercantes por Francisco Antonio Flores entre 1857 e 1860
- Gráfico 8- Procedência dos Navios que entraram no porto de Luanda Transportando Bebidas Alcoólicas (aguardente, vinhos, cervejas, genebra e licores) entre 1846 e 1851
- Gráfico 9- Aguardente importada de Portugal e do Brasil através do Porto de Luanda entre 1846 e 1851 (por pipa)
- Gráfico 10- Oscilações nas Entradas de Navios com Aguardente pelo Porto de Luanda entre 1846 e 1857
- Gráfico 11- Aguardente importada do Brasil através do Porto de Luanda entre 1846 e 1851 (por pipas)
- Gráfico 12- Desembarques de Escravos em Cuba e no Brasil entre 1848 e 1860 (por 1.000)
- Gráfico 13- Embarques de Africanos em Angola e no Congo-Norte entre 1846 e 1860 (por 1.000)
- Gráfico 14- Relação entre as Entradas de Navios com Aguardente provenientes do Brasil e as Saídas de Navios em Lastro para o Brasil pelo porto de Luanda entre 1846 e 1860
- Gráfico 15- Percentuais (por região) nas aportagens de navios mercantes de longo curso em Luanda entre 1840 e 1860
- Gráfico 16- Oscilações (por cidades principais) nas entradas de navios mercantes em Luanda entre 1842 e 1860
- Gráfico 17- Oscilações nas tonelagens de navios que zarparam do porto de Luanda carregados com produtos do comércio lícito entre 1846 e 1860 (por 1000)
- Gráfico 18- Viagens de longo curso e viagens de cabotagem na movimentação de navios mercantes no porto de Luanda
- Gráfico 19- Percentuais (por região) nas saídas de navios mercantes de longo curso por Luanda entre 1840 e 1860
- Gráfico 20- Oscilações (por cidades principais) nas saídas de navios mercantes por Luanda entre 1840 e 1860
- Gráfico 21- Percentuais (por região) no comércio marítimo de longo curso pelo porto de Luanda entre 1840 e 1860
- Gráfico 22- Tipos de viagens dos navios que entraram e saíram pelo porto de Luanda entre 1845 e 1860
- Gráfico 23- Tipos de viagens dos navios mercantes que entraram e saíram pelo porto de Luanda entre 1845 e 1860
- Gráfico 24- Destinos dos navios de cabotagem saídos de Luanda entre 1846 e 1860
- Gráfico 25- Origens dos navios de cabotagem aportados em Luanda entre 1846 e 1860
- Gráfico 26- Movimentação geral (entrada e saída) de navios para o comércio de cabotagem por Luanda
- Gráfico 27- Origem dos navios entrados em Luanda para o comércio de cabotagem entre 1846 e 1860
- Gráfico 28- Destino dos navios saídos de Luanda para o comércio de cabotagem entre 1846 e 1860

Gráfico 29- Negociantes matriculados e não-matriculados na praça mercantil de Luanda em 1851, 1852, 1859 e 1860

Lista de Tabelas

- Tabela 1- Importações de Benguela (em réis) entre 1801 e 1828
- Tabela 2- Navios Negreiros entrados no Porto do Rio de Janeiro provenientes do Congo-Angola entre 1795 e 1811
- Tabela 3- Entrada de escravos chegados do Interior em Luanda entre 1833 e 1849
- Tabela 4- Pagamento dos créditos oferecidos à Custódio d'Araújo Bello por vários negociantes de Luanda
- Tabela 5- "Relação de pessoas que até esta data tem subscrito para a empresa da feitura de uma estrada ao Golungo-Alto"
- Tabela 6- Navios saídos de Luanda para São Tomé entre 1 de outubro de 1861 e 30 de abril de 1862, transportando Escravos, Libertos e Negros Livres
- Tabela 7- População de Luanda em 1850
- Tabela 8- Libertos em Angola em 1859 e 1863
- Tabela 9- Custos numa Expedição Negreira do Tráfico Ilegal em Cuba
- Tabela 10- Receita e despesa numa expedição negreira para o Tráfico Ilegal em Cuba
- Tabela 11- Importações de Luanda (por região) durante o Tráfico Legal e durante o Tráfico Ilegal de Escravos
- Tabela 12- Importação e Exportação de Luanda entre 1861 e 1862 (em dólares)
- Tabela 13- Navios apresados pelo cruzador britânico vapor Styx na costa de Angola desde o dia 27 de dezembro de 1847 até 24 de janeiro de 1848
- Tabela 14- Navios negreiros apresados na costa do Brasil entre maio de 1834 e março de 1835
- Tabela 15- Navios apresados no porto do Rio de Janeiro entre 1º de maio e 15 de julho de 1837
- Tabela 16- Participação de Amaral & Bastos na carga do bergatim Susan
- Tabela 17- Participação de Manoel Joaquim Teixeira na carga do bergatim Susan
- Tabela 18- Navios entrados de Angola e portos afins no porto do Rio de Janeiro no segundo semestre de 1847
- Tabela 19- Navios Saídos do Rio de Janeiro para Luanda e Benguela em 1850
- Tabela 20- Pagamento dos créditos oferecidos ao falecido Gaudêncio José Dias Torres por vários negociantes
- Tabela 21- Bebidas alcoólicas adquiridas à crédito de Ana Joaquina dos Santos Silva por Gaudêncio José Dias Torres
- Tabela 22- Conta corrente de Gaudêncio José Dias Torres com Ana Joaquina dos Santos Silva entre 16 de agosto de 1842 até 19 de abril de 1844
- Tabela 23- Pagamento dos créditos oferecidos ao falecido Custódio d'Araújo Bello por vários negociantes
- Tabela 24- Relação dos carregadores oferecidos pelos sobas do distrito de Pungo-Andongo em cada trimestre de 1855
- Tabela 25- Carregadores que transitaram pelo conselho do Golungo Alto com destinos diversos mas especialmente na rota Luanda-Cassange
- Tabela 26- Frequência de cargas nos navios mercantes aportados no porto de Luanda em viagens de cabotagem entre 1846 e 1860 (%)
- Tabela 27- Frequência de cargas nos navios saídos do porto de Luanda para viagens de cabotagem entre 1846 e 1860 (%)
- Tabela 28- Estabelecimentos comerciais de Luanda em 1849, 1850 e 1851
- Tabela 29- Negociantes e proprietários que se mantiveram operando na praça mercantil de Luanda em diferentes anos (1851, 1852, 1859 e 1860)
- Tabela 30- Negociantes de grosso trato e proprietários luandenses com maior número de autorizações para emitir letras para circulação na praça mercantil de Luanda entre 1846 e 1861

Abreviaturas

AHU- Arquivo Histórico Ultramarino

ANTT- Arquivo Nacional da Torre do Tombo

AHN-Angola- Arquivo Histórico Nacional de Angola

ANRJ- Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

USNA- United States National Archives

PRO- Public Record Office

AN- Arquivos de Angola

IEB- Instituto de Estudos Brasileiros

BOGGPA- Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola

JAH- Journal of African History

Sumário

Apresentação	
Introdução	
Parte 1- Transformações do Tráfico de Escravos em Angola: A Ilegalidade	
Capítulo I- Dispersão e Repressão do Tráfico Ilegal de Escravos em Angola	2
Capítulo II- Negócios dos Traficantes: Um Padrão de Investimento	25
Capítulo III- Escravidão e Revoltas de Escravos em Angola	53
Parte 2- Organização, Métodos e Repressão do Tráfico Ilegal de Escravos	
Capítulo IV- Organização e Redirecionamento do Tráfico Ilegal em Angola	81
Capítulo V- Riscos e Estratégias dos Traficantes	117
Capítulo VI- Organização e Métodos do Tráfico Ilegal de Escravos no Brasil	149
Parte 3- O Atlântico e os Sertões no Comércio de Angola	
Capítulo VII- O Comércio através das Feiras nos Sertões	176
Capítulo VIII- O Porto de Luanda e as Relações com o Atlântico	200
Capítulo IX- A Elite Mercantil de Luanda	216
Conclusão	234
Fontes e Bibliografia	235
Apêndices	253

Apresentação

Várias pessoas e instituições colaboraram com esta pesquisa. As fontes relacionadas ao tráfico ilegal de escravos se encontram em arquivos de vários países. Só pude ter acesso à elas graças ao apoio irrestrito do Centro de Estudos Afro-Asiáticos (CEAA), do Conjunto Universitário Candido Mendes. Posso dizer que este trabalho só foi possível pela minha condição de pesquisador do CEAA. O CEAA não só financiou minha pesquisa como também me liberou de todas as atribuições não ligadas à redação da dissertação nos últimos seis meses. Devo portanto um primeiro agradecimento à todas as pessoas que trabalham no CEAA, pesquisadores e funcionários.

Agradecimentos são também indispensáveis para três pessoas: Ernst Pijing, José C. Curto e o senhor Mateus Neto. Graças ao Ernest, consegui muitos dos textos e livros usados nesta pesquisa. Ao José C. Curto, devo as referências dos viajantes que foram à Angola entre 1830 e 1860, além de muitas discussões no "ciberespaço". Jose C. Curto me mandou também centenas de páginas de apontamentos de sua própria pesquisa no AHU. Assim, pude ter acesso à documentos que não tive tempo de pesquisar no AHU. Sem o apoio do amigo Mateus Neto, simplesmente não teria sido possível montar o banco de dados com a movimentação do porto de Luanda entre 1845 e 1860. Foi o senhor Mateus Neto quem fotocopiou milhares de cópias do BOGGPA.

Rita Chaves foi a pessoa que "abriu as portas" de Luanda para o grupo de brasileiros que foi a Angola em 1995. Em Luanda, encontrei fontes tão ricas para a minha pesquisa que fiquei mais tempo que o planejado. Isto só foi possível graças ao apoio do Américo Gonçalves. Muitos textos que usei neste trabalho, assim como o interessante documento sobre a revolta de escravos em Mossamedes, me foram cedidos pela professora Conceição Neto. Rosa da Cruz e Silva também me ajudou bastante, além de ter mandado de Angola, já neste ano, o texto do viajante Tito Omboni.

Vários pessoas me mandaram de Lisboa textos de viajantes: Carlos Pacheco, Helen Osório e Aída Fraudenthal. Absolutamente fundamental no meu trabalho foi a participação da Ana Cristina. Todo o trabalho de digitação dos dados do movimento geral do porto de Luanda entre 1845 e 1860 foi feito por ela. Como se não bastasse, Ana Cristina também me ajudou

agora nos momentos finais da redação da dissertação. Além das pessoas já citadas, também me cederam textos Cliff Welch, Thomas Holloway e Joseph Miller. Além de textos, Dale Graden me cedeu o documento sobre o caso do navio negreiro Mary Adeline. Edval de S. Barros leu e comentou capítulos da dissertação. Devo dizer ainda que este trabalho foi incentivado desde o início por Manolo Florentino, o orientador desta pesquisa.

Introdução

Esta dissertação discute o tráfico ilegal e o comércio lícito em Angola entre 1830 e 1860. Trabalha-se, basicamente, com duas dimensões neste estudo. De um lado, faz-se uma análise das redes do tráfico ilegal pelo Atlântico. Para tanto, são aqui analisadas as trajetórias de vários investidores do tráfico ilegal. Tais investidores operaram sobretudo no tráfico ilegal em Angola, se submetendo às condições crescentes de degradação dos embarques ilegais entre 1830 e 1860. Tal análise se vale de documentação proveniente de arquivos da repressão ao tráfico ilegal no Brasil: cartas anônimas, interrogatórios de traficantes e relatórios policiais. Faz-se uso também de documentos da repressão inglesa e portuguesa ao tráfico ilegal (documentos do AHU e ANTT), além de relatos de vários viajantes que foram à Angola na época.

Como fio condutor, é usado o próprio nome dos investidores. Trata-se de uma remontagem das redes do tráfico ilegal, tendo em vista a ramificação deste pelo Atlântico. A estratégia do nome como fio condutor foi usada também para analisar a elite mercantil de Luanda. Através dos nomes, foi possível chegar ao restrito grupo de não mais que 20 negociantes que constituíram o cerne da elite mercantil de Luanda. Foram usadas neste ponto listas de negociantes matriculados, além de listas de negociantes com maior número de autorizações para emissão de letras para circulação em Luanda entre 1846 e 1861. A partir da reiteração dos nomes, pôde-se chegar aos nomes mais expressivos do comércio de Luanda.

Uma outra dimensão desta pesquisa deu-se na análise das transformações operadas na economia de Angola. Aqui, foi usado como parâmetro de análise o movimento do porto de Luanda entre 1845 e 1860. O objetivo foi avaliar como se deu a transição entre o tráfico ilegal e o comércio lícito em Angola. Para tanto, avaliou-se cargas, destinos, procedências e nacionalidades dos navios que entraram e saíram de Luanda neste período. O material empregado nesta análise foi submetido a tratamento estatístico. Este material se constituiu principalmente do Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola, que circulou a partir de 1845, além de códices do Arquivo Histórico Nacional de Angola, com os registros da movimentação do porto de Luanda entre 1851 e 1860. Usou-se aqui também documentos da alfândega de Luanda em 1847 e 1848 (Arquivo Histórico Ultramarino).

Há uma correlação direta entre repressão e registros do tráfico ilegal. Quanto maior a repressão, mais fartos são os registros das estratégias dos traficantes. E o tráfico ilegal adquiriu contornos verdadeiramente atlânticos diante da crescente repressão a partir de 1830. Em pouco mais de 20 anos, capitaneada pela Inglaterra, a repressão ao tráfico ilegal contou com a adesão de vários países: França, Portugal, Estados Unidos e Brasil. Em fins dos anos quarenta, a movimentação de navios de guerra no porto de Luanda revelou maior expressão francesa que inglesa na repressão ao tráfico ilegal na costa de Angola. Em fins dos anos cinquenta, repetiu-se tal situação, sendo que desta vez os Estados Unidos superaram a Inglaterra no combate aos traficantes.

Para superar a repressão, o tráfico ilegal no Congo-Angola experimentou um processo de dispersão que atravessou os anos entre 1810 e 1865. Pelos menos três vezes, os embarques ilegais de escravos se espalharam para o norte do Congo-Angola. Sempre se buscava o refúgio proporcionada pelas regiões sem soberania definida, como o Ambriz, o Rio Zaire e Cabinda. Foi em tais pontos que os traficantes montaram bases de atuação que fizeram o tráfico ilegal sobreviver até 1865. Mas se dispersando para o norte, o tráfico ilegal perdeu laços com Luanda. Isto aconteceu desde 1830, quando o tráfico foi proibido no Brasil e cessaram os grandes embarques de escravos por Luanda.

Sem os grandes embarques, Luanda transformou-se num centro de "armazenamento" de escravos. Só a partir de 1845, começaram a diminuir as entradas em Luanda de escravos procedentes dos sertões. Com isto, Luanda experimentou uma explosão demográfica com sérios impactos na vida social da cidade. Os preços dos escravos caíram brutalmente, o que deu nova dimensão à escravidão em Angola. A partir de então, foram cada vez mais comuns casos de revoltas de escravos e a formação de quilombos nas regiões próximas à Luanda. E as evidências indicam que os africanos submetidos à escravidão mercantil em Angola se guiavam por valores próprios das sociedades do interior da África. Conceitos como fuga *chimbika* ou *tombika*, através da qual os africanos das sociedade do interior podiam fugir para se oferecer como escravos para outro senhor, influenciaram no comportamento dos escravos das áreas controladas pelos portugueses.

Embora extinto em Angola, o tráfico ilegal continuou ativo entre o Ambriz e o Rio Zaire, regiões sem soberania definida próximas do Congo. Traficantes como o brasileiro

Guilherme José da Silva Correia, o "Guilherme do Zaire", administravam barracões de escravos na regiões. "Guilherme do Zaire" foi um típico traficante da última fase do tráfico ilegal. Operou na clandestinidade, enfrentando os riscos iminentes que afastaram do tráfico ilegal os grandes investidores de Luanda, e comandou uma rede de traficantes com ramificações por várias pontos entre o Ambriz e Cabinda. Sua rede de traficantes esteve conectada com traficantes que atuavam a partir de Nova Iorque. E este foi o padrão no tráfico ilegal dos anos cinquenta, uma extrema internacionalização ditada pela necessidade de fugir da repressão.

Mesmo no Rio Zaire, na última fase do tráfico ilegal, os traficantes não deixavam de investir também no comércio lícito. Na verdade, as redes do tráfico ilegal serviam igualmente para vender mercadorias insuspeitas, como a borracha e o marfim. Por outro lado, diante da repressão incisiva da época, e numa economia com baixos índices de monetarização, os traficantes trocavam créditos entre si através das mercadorias lícitas. O tráfico ilegal, à rigor, era um circuito mercantil marcado pela ambivalência. De um lado, dependia-se das chamadas "fazendas", importadas pelo porto de Luanda e empregadas na aquisição dos escravos nos sertões. Tratava-se aqui de uma etapa do tráfico sem nenhuma transgressão às leis vigentes na época. Só havia violação das leis e tratados numa outra fase do tráfico: nos embarques dos escravos na costa.

A elite mercantil de Luanda, apesar do fim do tráfico ilegal, manteve-se atuante entre 1845 e 1860. Os grandes negociantes de Luanda tiveram uma formidável capacidade de adaptação ao comércio lícito. Isto se deveu ao já mencionado caráter ambivalente do tráfico ilegal, o que facilitou a transição dos grandes negociantes para as atividades lícitas. Continuou-se a operar em Luanda através do mecanismo de adiantamento-endividamento de mercadorias com os sertões. Só mais tarde, já nos anos sessenta, diante do advento do comércio de longa distância a partir das caravanas organizadas pelos africanos do interior, os negociantes de Luanda entraram em decadência.

I- Dispersão e Repressão do Tráfico Ilegal de Escravos em Angola

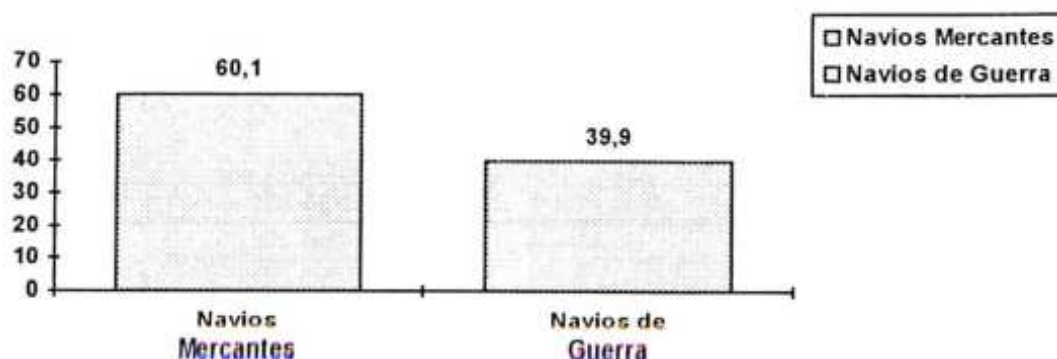
O tráfico de escravos nas colônias portuguesas só foi abolido em 1836. Foi uma decisão puramente formal e sem nenhum efeito imediato. Algo muito diferente da reestruturação nos embarques de escravos em Angola em 1830. A partir de então, no Brasil, não mais se pôde entrar com escravos. Tal decisão repercutiu de imediato na África, tornando ilegal, na prática, embarcar escravos em Angola. Diante da repressão, Luanda e Benguela, os dois portos mais importantes na fase legal, foram quase que excluídos dos embarques ilegais. Os traficantes se viram então obrigados a se espalharem pela costa do Congo-Angola, por pontos como o Rio Zaire, o Ambriz e Cabinda. Por esta razão, foi destas regiões que se embarcou a maior parte dos escravos no Congo-Angola entre 1830 e 1860.

A partir de 1830, investidores do Rio de Janeiro foram responsáveis por boa parte do financiamento e organização do tráfico ilegal em Angola. Traficantes de escravos daqui se movimentavam com grande frequência entre o Rio de Janeiro e Luanda. Muitos correspondentes de casas comerciais cariocas operavam em Angola, principalmente em Luanda, e também entre o Ambriz e o Rio Zaire. Não se pode dizer, no entanto, que a presença dos investidores "brasileiros" foi uma novidade iniciada na fase ilegal tráfico. Já na legalidade, com a falência das experiências racionalizadoras de Portugal na administração colonial, na segunda metade do século XVIII, deu-se um aumento da presença dos "brasileiros" no tráfico de escravos em Angola. Assim, em fins do século XVIII, eram oriundos do Brasil boa parte dos créditos que financiavam o comércio de escravos nos sertões de Angola.

Entre 1830 e 1860, numa fase de crescente abolicionismo, inúmeros ardis e estratégias foram usados para realizar o tráfico de escravos. Como os traficantes se valiam de conexões pelo Rio de Janeiro, Havana, Nova Iorque, Lisboa e Luanda, o tráfico ilegal se tornou um empreendimento com dimensões verdadeiramente atlânticas. Combatê-lo então só foi possível graças ao surgimento de um abolicionismo que também se espalhou pelo Atlântico. Este abolicionismo teve à frente a Inglaterra mas foi também apoiado por Portugal, Estados Unidos, França e Brasil. No caso de Angola, a força do movimento anti-tráfico é ilustrada pela impressionante movimentação de navios de guerra por Luanda. Entre 1845 e 1860, por conta

do combate ao tráfico ilegal na costa do Congo-Angola, quase 40% da movimentação do porto de Luanda foi feita por navios de guerra.

Gráfico 1- Diferenciação no movimento de navios pelo porto de Luanda entre 1845 e 1860:



Fonte: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola entre 1845 e 1860.

Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861). nº de registro 3051, Cota 9-4-43, AHN-Angola.

Mapas da Alfândega de Luanda (entradas e saídas de navios) entre 1847 e 1848, AHU.

Apesar da repressão, o tráfico ilegal não deixou de crescer em Angola entre 1835 e 1849. Sempre para fora de Luanda, é preciso deixar claro. E se isto aconteceu, não foi apenas pela argúcia dos traficantes. Além da dispersão pela costa, o tráfico ilegal sobreviveu por conta de antigas relações entre Angola e Brasil. Boa parte das importações de Luanda entre 1785 e 1823 chegaram do Rio de Janeiro. Mas o aspecto que talvez ilustre melhor tais relações são os embarques de escravos através de Benguela entre 1796 e 1828. Benguela foi sempre uma cidade ligada aos investidores "brasileiros". Ou pelas condições geográficas, isto é, o movimento dos ventos e marés na costa da África, que tornavam rarefeitas as relações com Luanda; ou por ter sido onde mais aberta e livremente atuaram os traficantes "brasileiros". Entre 1796 e 1828, na maioria das vezes, 80%, 90% ou até mais dos navios negreiros saídos de Benguela aportaram num único porto no Brasil: o Rio de Janeiro.¹

¹ Miller diz que, já em 1730, os comerciantes do Rio de Janeiro tiveram permissão real para despachar diretamente para o Brasil os escravos embarcados por Benguela. Sem que fosse preciso enviá-los para Luanda, os brasileiros tinham condições mais favoráveis para fazer o tráfico de escravos, sem os prejuízos que sofriam em Luanda, onde vigorava um conjunto de regulações que beneficiava os investidores portugueses. Com isto, a maior parte dos negociantes de grosso-trato radicados em Benguela eram brasileiros: "By the 1780s, three or four big merchants, doubtless Brazilians, had established themselves as comission agents for everyone doing business in the town". In: MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Wisconsin, University of Wisconsin Press, 1988, pág. 468-69. Ver também MILLER, Joseph. "Legal Portuguese Slaving from Angola. Some Preliminary Indications of Volume and Direction, 1760-1830". *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, nº 226-227, 1975, pág. 145. Ver ainda VENÂNCIO, José Carlos. *A Economia de Luanda e Hinterland no Século XVIII: Um Estudo de Sociologia Histórica*. Lisboa, Editorial Estampa, 1996, pág. 168-169.

Tabela 1- Importações de Benguela (em 1.000 réis) entre 1801 e 1828

	Rio de Janeiro	%	Portugal	%	Total
1801	74:475	46	151:739	47	320:169
1802	74:475	16	350:892	77	452:475
1806	143:038	44	166:152	51	322:607
1808	110:865	96	2:948	2	115:375
1809	321:181	99	-	-	322:933
1810	255:101	99	-	-	257:901
1811	177:372	99	-	-	180:220
1812	245:193	74	-	-	331:335
1813	351:488	99	-	-	353:150
1815	176:608	85	-	-	207:367
1819	181:072	83	-	-	218:247
1825	172:244	95	6:386	3	181:030
1828	392:491	83	14:667	3	473:615

Fonte: Curto, José C. "Alcohol and Slaves: The Luso-Brazilian Alcohol Commerce at Mpinda, Luanda, and Benguela during the Atlantic Slave Trade c. 1480-1830 and its Impact on the Societies of West Central Africa". Los Angeles, University of California, 1996. pág. 400 (tese de doutorado inédita).

Através das importações, torna-se igualmente patente que Benguela tinha estreitas relações com o Brasil. Antes de 1808, o Brasil tinha uma participação geral de 40%, enquanto Portugal concorria com 57.5% no comércio de Benguela. Sozinho, o Rio de Janeiro participou com 95% no comércio entre Brasil e Benguela. A partir de 1808, certamente por conta da chegada da família real e da liberação do comércio marítimo no Brasil, deu-se um forte salto na participação brasileira nas importações de Benguela. A partir de então, tal participação situou-se em cifras percentuais nunca menores que 83%. Entre 1808 e 1828, o Rio de Janeiro manteve-se hegemônico nas relações entre Brasil e Benguela. Por outro lado, a partir de 1808, Portugal, de maneira quase imediata, perdeu participação nas importações de Benguela (ver tabela 1).

No Brasil, a escravidão tinha grande dependência em relação ao Congo-Angola. Entre 1701 e 1810, 68% dos escravos trazidos para o Brasil foram embarcados por Luanda e Benguela.² A partir de 1810, no entanto, o tráfico dispersou-se dentro do próprio Congo-Angola. Esta dispersão criou as estruturas que manteriam o tráfico ilegal ativo na região entre 1830 e 1860. Em 1810, os altos impostos cobrados nas mercadorias importadas do Brasil fizeram os traficantes saírem de Luanda. Além disto, em Luanda, se praticava um forte protecionismo em benefício dos investidores portugueses. Isto obrigou os "brasileiros" e luso-

² Ver ALENCASTRO, Luiz Felipe de. "Le Commerce des Vivants: Traite d'Esclaves et "Pax Lusitania" dans l'Atlantique Sud". Paris, Université de Paris X, 1985 (tese de doutorado inédita), pág. 220, vol. 2.

africanos de Luanda a embarcaram escravos pelo norte, buscando regiões como o Ambriz. Por esta razão, quando a ilegalidade chegou, em 1830, os traficantes já conheciam as rotas do norte de Angola que fariam o tráfico quase independente de Luanda.³

Tabela 2- Navios negreiros entrados no porto do Rio de Janeiro provenientes do Congo-Angola entre 1795 e 1811

Porto e/ou Região	(1)		(2)		(3)	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Cabinda	11	3.2	333	35.5	344	26.8
Rio Zaire	1	0.3	35	3.7	36	2.9
Ambriz	-	-	82	8.7	82	6.4
Luanda	163	47.4	302	32.2	465	36.3
Benguela	168	48.8	156	16.6	324	25.3

(1) entre 25.07.1795 e 18.03.1811

(2) entre 26.06.1811 e 31.12.1830

(3) entre 25.07.1795 e 31.12.1830

Fonte: FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: Uma História do Tráfico Atlântico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro (sécs. XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1995, pág. 263.

Na primeira metade do século XIX, o Congo-Angola manteve uma participação por volta de 70% no tráfico de escravos com o Brasil.⁴ As entradas de navios negreiros no porto do Rio de Janeiro mostram, contudo, a decadência de Luanda e Benguela a partir de 1811. Já entre 1795 e 1811, Luanda e Benguela foram a origem de 96% dos navios negreiros que entraram no Rio de Janeiro. Já entre 1811 e 1830, este número caiu brutalmente -para 48%. De Luanda, vieram 47.4% dos navios negreiros entrados no porto do Rio de Janeiro entre 1795 e 1811. Entre 1811 e 1830, Luanda foi a origem de 32.2% dos navios negreiros entrados

³ MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. pág. 525. Ver também MILLER, Joseph. "The Numbers, Origins, and Destinations of Slaves in the Eighteenth-Century Angolan Slave Trade". *Social Science History*. 1989, pág. 410-411. Ver ainda HARMS, Robert. *River of Wealth, River of Sorrow: The Central Zaire Basin in the Era of the Slave and Ivory Trade, 1500-1891*. New Haven, Yale University Press, 1981, pág. 28-29.

⁴ Mary Karash atribui ao Congo-Angola 68.3% do tráfico com o Brasil entre 1833 e 1849. Ver KARASH, Mary. *Slave Life in Rio de Janeiro, 1808-1850*. Princeton, Princeton University Press, 1987, pág. 15. Klein mostra para os anos entre 1825 e 1830 números que colocam o Congo-Angola como origem de cerca de 70% dos escravos trazidos para o Brasil. Ver KLEIN, Herbert. *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*. New Jersey, Princeton University Press, 1978, pág. 77. Os números de Curtin, por sua vez, são para os anos entre 1817 e 1843 e colocam a participação do Congo-Angola no tráfico com Brasil em 67.3%. Ver CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Madison, University of Wisconsin Press, 1969, pág. 240. Florentino analisou o movimento do porto do Rio de Janeiro e constatou que 81.8% dos navios negreiros chegados entre 1795 e 1830 vieram do Congo-Angola. Ver FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: Uma História do Tráfico Atlântico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro (sécs. XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1996, pág. 263. Uma esmagadora proveniência de escravos do Congo-Angola foi constatada por Flávio dos Santos Gomes na população cativa da região de Vassouras entre 1837 e 1840: 80.9%. Ver GOMES, Flávio dos Santos. *História de Quilombolas: Mocambos e Comunidades de Senzalas no Rio de Janeiro -Século XIX*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1996, pág. 213.

no Rio de Janeiro. Em relação à Benguela, onde os navios negreiros praticamente só tinham o Rio de Janeiro como destino, houve uma queda bem maior. Entre 1795 e 1811, 48.8% dos navios negreiros entrados no porto do Rio de Janeiro declararam Benguela como origem, um percentual que caiu para apenas 16.6% entre 1811 e 1830 (ver tabela 2).

A entrada de navios negreiros no Rio de Janeiro espelhou a dispersão do tráfico dentro do Congo-Angola. Com apenas 3.2% de participação entre 1795 e 1811, Cabinda se tornou a origem de 35.5% dos navios negreiros entre 1811 e 1830. Mesmo o Ambriz e o Rio Zaire aumentaram o envio de navios negreiros para o Rio de Janeiro a partir de 1811. Diversificadas as "fontes" de escravos no Congo-Angola, a partir de 1811, Luanda, contudo, manteve-se altamente dependente do Brasil. Entre 1785 e 1823, o Brasil foi responsável por 20.9% das importações de Luanda, uma participação praticamente igual àquela de Portugal, 22.4%. Não há uma série completa para as importações de Luanda de 1823 à 1830. Apesar disto, os números disponíveis indicam que a dependência em relação ao Brasil aumentou. Pelo menos é isto o que mostra Lopes Lima entre 1830 e 1832.⁵

(As) importações de Luanda, depois da inteira separação do Brasil, Portugal figurava com pouco mais de um quinto, e os restantes quatro quintos iam do Brasil, para onde enviava mais de quatro quintos das suas exportações, de que Portugal recebia ainda menos de um quinto (...) convém ainda observar que nestes três anos 1830, 1831, 1832, foram a Luanda onze navios de Portugal e noventa do Brasil.⁶

Dai o porquê das apreensões em Angola quando o tráfico foi pela primeira vez proibido no Brasil em 1830. De um lado, era para o Brasil que ainda iam boa parte dos escravos embarcados por Luanda e Benguela. De outro lado, o Brasil era também fonte quase exclusiva, a partir de 1830, das mercadorias que Luanda importava. Antes mesmo de 1830, os efeitos da proibição na entrada de escravos no Brasil se fizeram sentir na margem africana do oceano Atlântico. De Benguela, ainda em 1827, informado do fim do tráfico dali há apenas três anos,

⁵ Todos os números sobre as aportagens de navios negreiros foram tirados de Florentino. Ver FLORENTINO, Manoel Garcia, op. cit., pág. 89 e também pág. 263. Em relação às importações de Luanda entre 1785 e 1823, ver MILLER, Joseph. "Imports at Luanda, Angola, 1785-1823". In: LIESANG, G. & PASCH, H. & JONES, A. (eds). *Figuring African Trade: Proceedings of the Symposium on the Quantification and Structure of the Import and Export and Long Distance Trade in Africa, 1800-1913*. Berlim, Dietrich Reimer Verlag, 1989, pág. 229.

⁶ LIMA, José Joaquim Lopes de. *Ensaio sobre a Estatística das Possessões Portuguesas na África Ocidental e Oriental; na Ásia Ocidental; China e na Oceania: Escritos de ordem de sua Majestade Fidelíssima a senhora D. Maria II*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1846, pág. 74.

uma autoridade militar aconselhou o máximo de sigilo. Tentava-se evitar assim a chegada da notícia do fim próximo do tráfico aos sertões, "pois que sem dúvida haveria um levante geral e seriam assassinados todos os feirantes". Tinha-se tanto medo que o chefe militar de Benguela dizia, então, que deixaria as chefias do interior sempre em "dúvida d'alguma pequena desconfiança que tivessem".⁷

Imaginava-se, de fato, que o tráfico acabaria em 1830. E, por esta razão, as chefias africanas dos sertões da cidade de Benguela, quando faltavam apenas 70 dias para a proibição do tráfico, ameaçaram invadir e destruir a cidade. Nos sertões, os negociantes brancos eram presos e tinham que se arriscar em perigosas fugas noturnas para voltar à costa. Chegou-se até a "questionar" a soberania portuguesa sobre as possessões da Costa Ocidental da África. Para os sobas, se Portugal não tinha mais interesse no tráfico, deveria abdicar das possessões africanas em prol de algum país favorável à manutenção do comércio de escravos pelo Atlântico.

... e que os aviados filhos de fora se vem retirando e não voltam, e os do país voltam sem fazendas, e nem aguardente, desenganados da verdade, levando os carregadores sem nada. Já tem feito suas comoções no sertão, a ponto de que os sobas não quererem que o resto dos brancos desçam, sendo preciso fugir de noite, e francamente dizem que em baixo de um guerra hão de vir a cidade (Benguela) saber os motivos destes acontecimentos, e que se sua majestade não quer mais escravos que larguem suas terras para vi-la povoar outra nação que queira comprar escravos.⁸

Criaram-se apreensões tão fortes que os portugueses acabaram por se acautelar e reforçaram as forças de segurança em alguns pontos de Angola. Em Benguela, construiu-se um novo forte para aumentar a defesa e foi aumentado o número de soldados na cidade.

... O termo deste (tráfico de escravos) oferece sérias apreensões sobre algum ataque do gentio do sertão ao qual de repente não é possível explicar o motivo por que fica impedido de o fazer continuar. El rei N. Sr. foi servido que nesta ocasião embarcasse com V. S^a um destacamento em auxilio, bem como um parque de artilharia: e acerca de do seu emprego V. S^a, na sua passagem por

⁷ Ofício de 1º de dezembro de 1829 dirigido de Benguela para o Governador-Geral Nicolau de Abreu Castelo Branco pelo General Joaquim Aurélio d'Oliveira (Caixa 164-Angola, 1830, Doc. 75, AHU).

⁸ Idem. Ibidem.

Benguela, deixará o que seja aí indispensável, na idéia de se sustentar o ponto de Cacondo, no sertão que é da sua dependência.⁹

Aqui no Brasil, foi sensível o aumento nas entradas de escravos a partir de 1827. Pode-se também apreender um pouco dos temores dos proprietários de terra brasileiros através de cartas pessoais da época. Elas revelam com precisão como foi a reação deles ao suposto fim do tráfico em 1830. Muitos se endividaram comprando escravos, não conseguiram saldar os débitos com os traficantes e viviam sempre com a mesma "feição":

O Simão está na sua fazenda e eu tenho receio que não (sic) vão lhe tirar 24 escravos que o ano passado comprou fiado, e que este ano não tem com que pagar. Os receios dos proprietários de terra com a abolição da escravidão pôs a todos empenhados com os vendedores de escravos, e Simão foi um destes. **Ele vive sempre com a mesma feição.**¹⁰

Apesar das reações, o ano de 1830 chegou e a ilegalidade deu características completamente novas ao tráfico de escravos em Angola. Basta lembrar que Luanda, o grande porto do tráfico legal, perdeu definitivamente expressão como porto de embarque de escravos durante o tráfico ilegal. Para a cidade, reservou-se então o estratégico mas limitado papel de importante depósito e entreposto de escravos. Até 1845, era de lá que saíam boa parte dos escravos que eram embarcados pelos vários pontos da costa de Angola. Dizia o vice-cônsul inglês Brand, em 1846: "although slaves have not been shipped in the port of Loanda for several years, yet the city continued an important slave market and depôt".¹¹

Ocorreu então um aprofundamento das tendências dispersivas que o tráfico já exibía desde 1811. Os embarques de escravos foram inteiramente transferidos para fora de Luanda. E

⁹ Ofício do Conde de Basto para o Barão de Santa Comba Dão, em 4 de janeiro de 1830 (AHU, Conselho Ultramarino, códice 543). Transcrito por OLIVEIRA, Mário Antônio de Oliveira. *Alguns Aspectos da Administração de Angola em Época de Reforma (1834-1851)*. Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1981, pág. 224. Muito depois, nos anos quarenta, quando os portugueses fecharam a feira do Bié, também aconteceram comoções no interior. Segundo Linda Heywood: "By the 1830, the highland economy relied on the imports bought in exchange for slaves; imported cloth was not only the main item of dress but also principal currency. Thus, closing of the feira of Bié was so resented that in 1843 some Ovimbundu physically attacked the portuguese merchants and their families resident in the feira. The ruler of Bié explained to a portuguese diplomat that this violence was occasioned by the anticipated and actual loss of revenue from the ending of the atlantic slave trade". Ver HEYWOOD, Linda M. "Slavery and Forced Labor in the Changing Political Economy of Central Angola, 1850-1949". In: MIERS, Suzanne & ROBERTS, Richard. *The End of the Slavery in Africa*. Madison, The University of Wisconsin Press, 1988, p. 417. Joseph Miller diz que os conflitos previstos em Benguela com o fim do tráfico em 1830 acabaram por não acontecer. Ver MILLER, Joseph. "Central and Southern Angola to ca. 1840". Texto Inédito, 1992, pág. 58.

¹⁰ Carta que João Loureiro escreveu à seu tio, o conselheiro Manoel José Gomes Loureiro, no Rio de Janeiro, em 5 de maio de 1830 (Códice 86.20, A8, IEB).

¹¹ BRAND, George. *A General Return of the Trade of the port of St. Paul de Loanda in the Province of Angola for the year 1846*. Relatório do vice-cônsul inglês em Luanda. In: OLIVEIRA, op. cit., pág. 293.

o procedimento continuou o mesmo que já se verificava em 1810: fazer os embarques de escravos por regiões ao norte, como Cabinda, Ambriz, Ambrizete, sob as quais não havia jurisdição definida. Para Luanda, este deslocamento teve consequências ruins e imediatas. Os navios negreiros desapareceram do porto da cidade no início da ilegalidade, em 1830. Foram logo sentidos na cidade os efeitos de uma grave crise de abastecimento. Isto porque através de tais navios eram conseguidos parte dos gêneros de primeira necessidade consumidos pela população de Luanda. Não é equivocado supor a ocorrência, também, de uma crise creditícia na cidade, em 1830, algo que há tinha acontecido entre 1810 e 1830, quando o tráfico pela primeira vez se deslocou para o norte de Angola.

Todos os especuladores trataram de arredar d'aqui o comércio de escravos, mandando armar seus navios nos portos do Brasil com os surtimentos de fazendas próprios para o negócio da costa de Ambriz e Cabinda, indo assim a reduzir esta colônia prematuramente ao difícil tempo da falta deste comércio, cujo o direito de exportação se pode dizer ter sido aqui o manancial da subsistência pública, e o tronco de que todos os mais rendimentos são pequenas ramificações; além da consternação em que punham esta cidade, com a falta de artigos de primeira necessidade de que unicamente a tem fornecido as embarcações que vem d'aquela comércio.¹²

Sair de Luanda era vantajoso porque se pagava menos impostos no desembarque de mercadorias, além de fugir da repressão mais forte no porto da cidade. Mas havia uma desvantagem: fora de Luanda o tráfico ilegal era muito mais perigoso. Os traficantes podiam

¹² Ofício de 1 de fevereiro de 1830, redigido em Luanda, acusando o recebimento de provisão do real erário visando a dirimir dúvidas sobre a cobrança de direitos de 15% sobre a importação de produtos brasileiros, como previsto no tratado de independência, aliança e comércio entre Brasil e Portugal (Caixa 164-Angola, 1830, Doc. 24, AHU). Ver também na mesma caixa documento datado de 17 de dezembro de 1826 mencionando que a crise de crédito em 1826 aconteceu porque o tráfico se deslocou para Cabinda, Ambriz e o Rio Zaire. Por causa da inexistência de direitos de importação e exportação, e fugindo dos credores da cidade de Luanda, os traficantes preferiam aquelas regiões, em detrimento de Luanda, na qual passou a haver então uma crise de crédito. Segundo o documento, havia grande dificuldade dos "homens volantes em achar fiadores que bem possam satisfazer seu fim". Porque tinham poucos laços com a cidade, os habitantes de Luanda eram chamados de volantes. Ver LOBO, Manuel da Costa. *Subsídios para a História de Luanda*. Lisboa, Edição do Autor, 1967, pág. 192. Vasconcellos diz ainda que o termo "volante" ainda continuava sendo usado nos anos cinquenta. Ver VASCONCELLOS, Antonio Augusto Teixeira de. *Carta acerca do Tráfico dos Escravos na Província de Angola dirigida ao Illm^o e Exm^o Visconde de Athoguia (Ministro e Secretário de Estado dos negócios da Marinha e do Ultramar)*. Lisboa, Imprensa de J. J. A. Silva, 1853, pág. 4. Ver ainda o ofício do Conde de Basto para o Barão de Santa Comba Dão, em 4 de janeiro de 1830 (Conselho Ultramarino, código 543, AHU), transcrito na íntegra por Oliveira, Mário Antônio de Oliveira. *Alguns Aspectos da Administração de Angola*, pág. 224. Nele se diz: "A falta do sobredito tráfico vai porém deixar um grande vácuo nos rendimentos de Angola, e é em contemplação a isso que El Rey N. Sr. foi servido deixar intactos a forma não pequena do sobejo quantidade dos mesmos rendimentos existentes nos cofres, como que mediante a necessária parcimônia e cautela, não só basta a fazer a uma semelhante falta ..."

ser atacados não só pelos cruzadores, mas também pelos povos gentios, que viviam praticamente independentes. Os gentios cobravam impostos dos traficantes para permitir os embarques de escravos em suas terras. Um dos vários relatos que se têm das escaramuças entre traficantes e povos gentios envolve o *Mary Adeline*, um navio negreiro americano que foi atacado em 1854 por um grupo de 3000 africanos.¹³ Mas os embates podiam também acontecer entre os próprios navios negreiros que navegavam pela costa de Angola, aguardando a melhor oportunidade para embarcar escravos. Em 1834, após chegar ao Ambriz e constatar que outro navio negreiro estava embarcando os escravos que supostamente lhes pertenciam, o navio negreiro *Simpa* simplesmente abriu fogo contra o rival, matando centenas de escravos.

(O *Simpa*) tendo ido a Ambriz para carregar de pretos cometeu o atentado de lançar fogo a um ramacho espanhol que estava igualmente fazendo o comércio da escravatura e em cujo incêndio morreram cento e tanto negros.¹⁴

Alguns casos mostram que os traficantes podiam até ser auxiliados pelos povos gentios quando fugiam da repressão. Mas no geral eram difíceis e nem sempre amistosas as relações entre traficantes e povos gentios. Até porque não havia uma só chefia, mas sim grupos distintos que muitas vezes se contrapunham e guerreavam entre si. Um episódio dos anos cinquenta mostra um pouco dos riscos que os traficantes corriam ao fazerem os embarques de escravos pelos diferentes pontos da costa de Angola. Nesta época, o tráfico ilegal entrara numa fase crepuscular em Angola. Ainda assim, alguns traficantes insistiam nos embarques de escravos pelo Ambriz. A repressão geralmente chegava pelo mar, o que, vê-se, não fazia do interior um lugar mais seguro para os traficantes.

Tive ainda que fazer uso da força em duas outras diferentes circunstâncias e posições: a primeira num golpe de mão sobre um ponto, ainda não guarnecido por

¹³ Quem relatou ataque dos africanos foi o próprio mestre do *Mary Adeline*, A. Oaksmith. Os escravos que o navio pretendia embarcar certamente seriam trazidos para o Brasil. Várias evidências apontam que o *Mary Adeline*, e mais dois outros navios negreiros, faziam parte de um empreendimento de traficantes radicados no Brasil. A mais sugestiva delas é que o mestre do *Mary Adeline* se justificou pelo fracasso do embarque de escravos enviando uma carta para o cônsul americano em Salvador, um notório traficante. Ver carta de Oaksmith para o cônsul americano Gilmer em Salvador, em 26 de julho de 1852 (USNA, Diplomatic Despatches, Brazil, T331:1). Alguns autores afirmam que, após ter se tornado cônsul americano, Gilmer aderiu ao abolicionismo e contribuiu para o fim do tráfico ilegal para o Brasil, o que é desmentido por esta comprometedor carta. Ver RIDINGS, Eugene. *Business Interest groups in Nineteenth-Century Brazil*. New York, Cambridge University Press, 1994, pág. 158. Dale Graden gentilmente me cedeu os dados sobre o ataque sofrido pelo *Mary Adeline* na costa da África.

¹⁴ Ver ofício do Encarregado de Negócios da Legação Portuguesa no Rio de Janeiro, Joaquim Barrozo Pereira, para o Governador-Geral de Angola Barão de Santa Comba Dão (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 535, ANTT). Este episódio está registrado também num outro ofício do próprio Joaquim Barrozo Pereira de 30 de abril de 1835 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 536, ANTT).

nós, na costa do Ambriz, em Mucerra, onde me constava acharem-se estabelecidas barracas de negreiros, e nelas escravizados alguns recrutas desertados do Ambriz, e para ali levados pelo gentio vizinho, que os capturara. Resultou desta expedição dispersar-se aquele centro de tráfico com a destruição das barracas, não se podendo haver ali pretos escravizados, com os quais os barraqueiros fugiram para o interior, onde foram deles despojados e do mais que possuíam, correndo grave risco de vida nas mãos dos gentios.¹⁵

Boa parte das dificuldades para combater o tráfico ilegal advinha desta dispersão pela costa de Angola. E se no início o norte foi mais procurado, pouco a pouco, passou-se também, aí já nos anos quarenta, a buscar pontos mais ao sul. Como Benguela Velha, entre as cidades de Luanda e Benguela, ou a Ponta dos Tigres, na extremidade meridional de Angola.¹⁶ Os traficantes eram ágeis e se adequavam rapidamente à necessidade maior de fugir dos navios de guerra que combatiam os navios negreiros pela costa de Angola. Um combate que foi cada vez maior entre 1845 e 1860, reunindo forças navais não só da Inglaterra, como logo se imagina, mas também da França, dos Estados Unidos e de Portugal (ver gráfico 2).

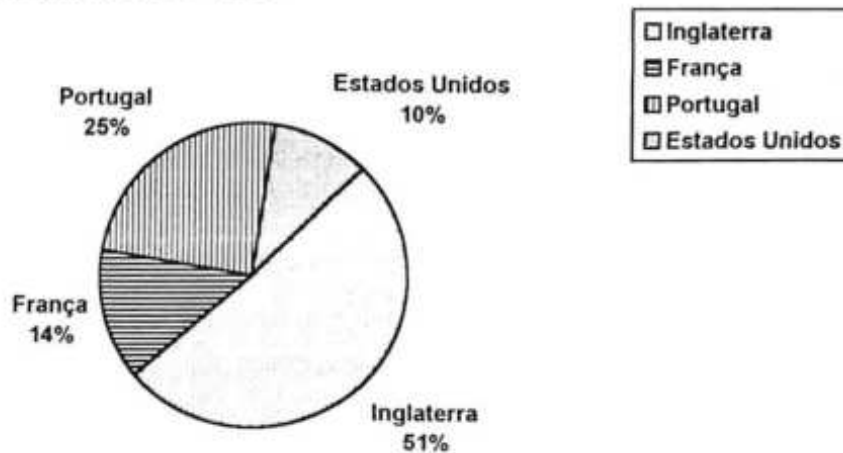
São muitos os números que comprovam o empenho e eficiência dos navios de guerra que combateram o tráfico ilegal pela costa de Angola. Pelas estimativas do então Governador-Geral de Angola, Pedro Alexandrino da Cunha, era a seguinte a distribuição das forças estrangeiras em 1846. A Inglaterra tinha 3014 homens e 243 peças de fogo e a França, 2583

¹⁵ Menezes, Sebastião Lopes de Calheiros e. *Relatório do Governador Geral da Província de Angola*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1867, pág. 17-8.

¹⁶ Miller sugere que o tráfico por Benguela se esvaiu nos anos quarenta enquanto Mary Karash afirma o contrário. Ver MILLER, Joseph. "Central and Southern Angola to ca. 1840", pág. 59, e KARASH, Mary. "The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade, 1836-1851". University of Wisconsin. Thesis of Masters of Arts, 1967, p. 38. Mas o próprio Miller, em outro momento, sugere que o tráfico em Benguela reviveu durante os anos quarenta: "Benguela's trade, accordingly, declined steadily until the late 1820s. Understandably, given the residual semi-illicit flavor of slaving there, illegalization of the trade after 1830 brought a revival of its fortunes in the 1830s and 1840s". Ver MILLER, Joseph. "The Numbers, Origins, and Destinations of Slaves in the Eighteenth-Century Angolan Slave Trade", pág. 410-411. Eltis diz que 90 navios negreiros partiram de Benguela entre 1841 e 1850. Ver ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York, Oxford University Press, 1987, pág. 253. John Monteiro, que percorreu o sul e o norte de Angola nos anos, afirma ter pessoalmente visto em apenas uma caravana 1.000 escravos que desciam do Bié em direção à Benguela nos anos sessenta. Ver MONTEIRO, John. *Angola and the River Congo*. Londres, MacMillan & Co., 1875, pág. 67-68. Pelo que diz Bouet-Williaumez é possível que os escravos não fossem diretamente para Benguela mas sim para pontos mais ao sul da cidade. Ver BOUET-WILLIAUMEZ, E. *Commerce et Traite des Noires aux côtes Occidentales d'Afrique*. Paris, Imprimerie Nationale, 1848, pág. 177-178. De qualquer forma, é preciso lembrar o fidedigno depoimento de Tams, que esteve em Benguela em 1841. E o viajante diz que, em 1838, haviam sido embarcados "perto de 20.000 escravos" por Benguela. Ver TAMS, George. *Visita às Possessões Portuguesas na Costa Ocidental da África*. Porto, Typographia da Revista, 1850, pág. 110.

homens e 180 peças de fogo na costa de Angola.¹⁷ Somente entre 1 de abril de 1844 e 15 de janeiro de 1846, os cruzadores ingleses apresaram ou destruíram 112 navios negreiros. E antes disto, números também bem expressivos foram assinalados por George Tams, o viajante que foi à Angola em 1841.¹⁸

Gráfico 2- Percentuais de nacionalidade na movimentação de navios de guerra pelo porto de Luanda entre 1846 e 1860



Fonte: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola entre 1846 e 1860.

¹⁷ Ofício nº 99 de Pedro Alexandrino da Cunha, em 5 de março de 1846 (Sala 12. Maços de Angola. Maço 874. Embarcações Apresadas nas Águas Territoriais, 1841-1848, AHU). O grande número de navios de guerra franceses na costa de Angola se explica a partir da assinatura de uma convenção entre Inglaterra e França em 1845, que previa que os dois países manteriam forças navais equivalentes na costa da África para combater o tráfico ilegal. Eltis diz que um tratado semelhante foi assinado entre Inglaterra e Estados Unidos e que somavam 60 navios a força internacional que combateu o tráfico ilegal nos anos quarenta. Ver ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, pág. 87.

¹⁸ "Não obstante todas as maquinações dos negociantes da escravatura para iludirem a vigilância dos ingleses, nada menos que 33 navios foram apreendidos em 1841, na costa de Angola, durante cerca de seis meses de cruzamento (...). O número de escravos libertados subiu à 3.427". Ver TAMS, George. *Visita às Possessões Portuguesas na Costa Ocidental da África*, pág. 250. Para as apreensões de navios negreiros entre 1844 e 1846, ver o suplemento do BOGGPA, nº 23, 18 de fevereiro de 1846. O número de escravos que os ingleses libertaram em apenas seis meses (3427) chama a atenção quando se lembra que as estimativas mais recentes variam entre 160.000 e 200.000 escravos libertados dos porões dos navios negreiros em 60 anos de abolicionismo. O primeiro número está em LEVEEN, Phillip. *British Slave Trade Suppression Policies, 1821-1865*. New York, Arno Press, 1977, pág. 2. O segundo número pode ser visto em ELTIS, David. "Impact of Abolition on the Atlantic Slave Trade". In: ELTIS, David & WALVIN, James. *The Abolition of Atlantic Slave Trade: Origins and Effects in Europe, Africa, and the Americas*. Wisconsin, University of Wisconsin Press, 1981, pág. 155. Eltis subestima o poder de fogo dos cruzadores porque faz uma análise que se prende ao que diziam os tratados. No corpo da lei, cada cruzador só poderia apresarm navios negreiros que tivessem sua mesma nacionalidade. Por esta razão, Eltis diz que o poder representado pelo cruzadores acabava por ser apenas ilusório. Esta é uma suposição equivocada, na medida que ignora que os cruzadores e os navios negreiros, na prática, estavam numa situação de guerra. As prescrições da lei valiam para os tribunais, não para a verdadeira guerra naval que se instalou na costa de Angola entre cruzadores e navios negreiros. Muitas vezes, os cruzadores não se furtavam à incendiar os navios negreiros. O próprio Tams fala da apreensão que lhe causou deparar com uma lancha de um dos cruzadores ingleses. Ver ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, pág. 87.

O principal êxito dos cruzadores franceses e ingleses foi acabar com os grandes embarques de escravos pelo porto de Luanda. Por esta razão, durante os anos quarenta, o tráfico ilegal por Luanda só foi feito através de pequenas canoas apinhadas de escravos que à noite saíam furtivamente pelas praias da cidade. Os navios negreiros que iam à Luanda se limitavam a descarregar as mercadorias levadas do Brasil. De lá, eles saíam em lastro, isto é, carregando apenas madeira, areia ou água, para garantir condições mínimas de navegabilidade. Por esta razão, os armazéns da alfândega de Luanda viviam abarrotados de mercadorias (*fazendas*) que só encontravam 20% de consumo lá ou eram permutados por miseráveis porções de goma copal ou urzela, os produtos do comércio licito angolano.¹⁹ Para embarcar os escravos, eram procuradas regiões ao norte que estavam fora da jurisdição portuguesa:

Slaves were allowed to enter, were brought up collected in large numbers and maintained until a suitable opportunity, when they were marched out of the city for the various points of embarkation, and thus the only change was that instead of being embarked in Loanda harbour they had to be sent to some convenient place for that purpose of which there are many in this neighborhood.

The slave dealer thus suffered little inconvenience as he could bring into the city any number of slaves under the pretext of their being intended for domestic servants, a point about which the authorities were probably not very strict in their inquiries, he could maintain them conveniently until the time for shipping them arrived and then (...) them out to the destined point of embarkation.

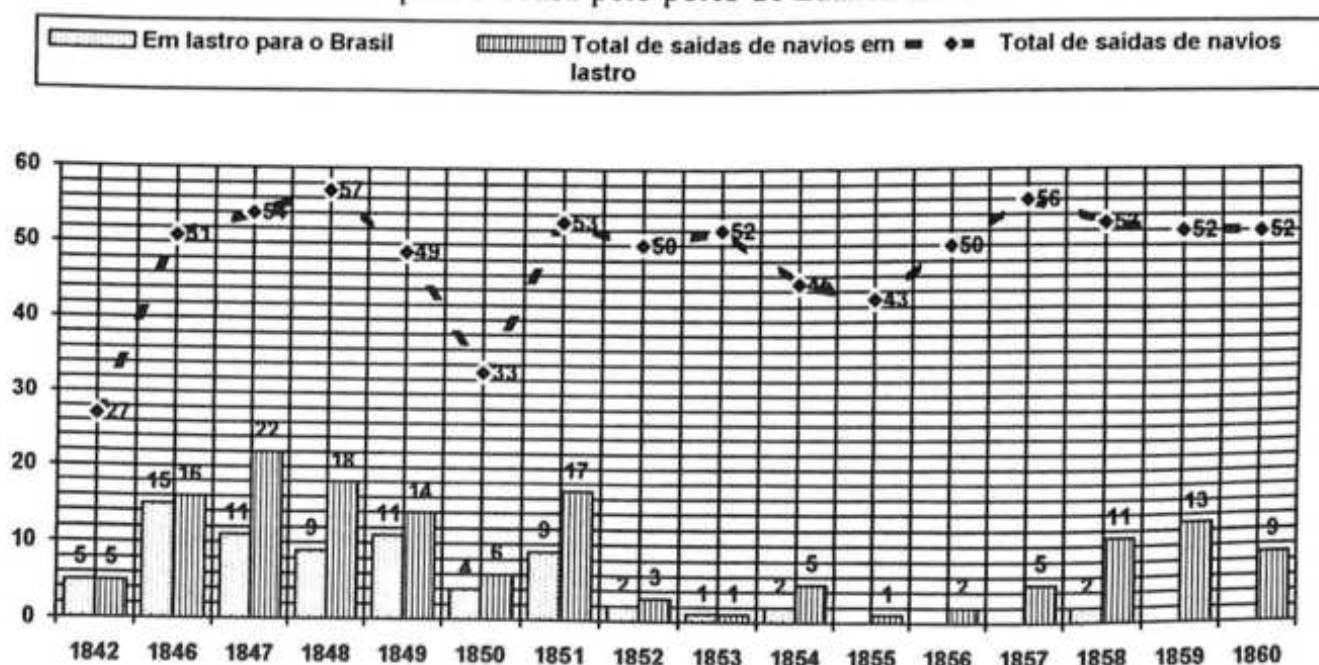
(...) When vessels are freighted as they open are, to bring over cargoes to the consignees of the Brazilian slave dealers, the freights are almost always paid in bills and the vessels often leave in ballast, the slaves being shipped in the first opportunity, from some convenient part of coast, on account of the owners of these cargoes by their agents.²⁰

¹⁹ Ver cópia da ata da sessão, de 12 de setembro de 1837, em que o conselho da província de Angola se reuniu para discutir o decreto abolicionista português de 10 de setembro de 1836 (2ª Seção, Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 2, 1836-1837, AHU).

²⁰ BRAND, George. *A General Return of the Trade of the port of St. Paul de Loanda in the Province of Angola for the year 1846*. In: OLIVEIRA, op. cit. pág. 290-93. Tams também diz que os traficantes que operavam a partir de Benguela estavam sendo obrigados a embarcarem os escravos por pontos fora da cidade: "Contudo era muito difícil saber-se com exatidão o estado desse comércio porque muitas vezes eles faziam embarcar os escravos em outros pontos da costa: e, honra seja feita ao governo britânico, a vigilância dos seus vasos de guerra tornava muito arriscada a saída do porto de Benguela àqueles traficadores; tanto que, em alguns casos extremos, todas as carregações de escravos mandavam eles a marchas forçadas para a nova colônia portuguesa de Mossamedes que distava perto de 90 milhas, e diziam ter um excelente porto". Ver TAMS, George. *Visita às Possessões Portuguesas na Costa Ocidental da África*, pág. 110.

A maior incidência de saídas de navios em lastro (e em viagens de longo curso) pelo porto de Luanda deu-se entre 1846 e 1851. Em 1847, por exemplo, 40,7% das saídas de navios que cruzaram o Atlântico foi em lastro. E este foi também o período auge do tráfico ilegal para o Brasil. Cerca de 60.000 escravos entraram por ano no Brasil em fins da década de quarenta. Uma das causas disto pode ser vista pela movimentação do porto de Luanda. O Brasil foi o destino final de boa parte dos navios que saíram de Luanda em lastro e furtivamente embarcaram escravos pela costa de Angola entre 1846 e 1851. Uma relação direta entre os desembarques de escravos no Brasil e as saídas de navios em lastro por Luanda é mostrada pelos números. Houve uma primeira queda nas saídas de navios em lastro em 1850, em boa medida pela lei brasileira que aboliu o tráfico ilegal neste ano. E, a partir de 1853, constata-se uma queda imediata nas saídas em lastro. A redução delas a partir de então prova o seguinte: as derradeiras tentativas de tráfico ilegal para o Brasil, nos anos cinquenta, foram feitas por navios que sequer iam à Luanda. Já para os fins dos anos cinquenta, têm-se uma retomada das saídas em lastro de Luanda. Tinha-se uma ressurreição do tráfico ilegal no Congo-Angola. E Cuba foi então o destino talvez exclusivo dos escravos embarcados naquela região (ver gráfico 3).

Gráfico 3- Saídas em lastro para o Brasil pelo porto de Luanda entre 1842 e 1860



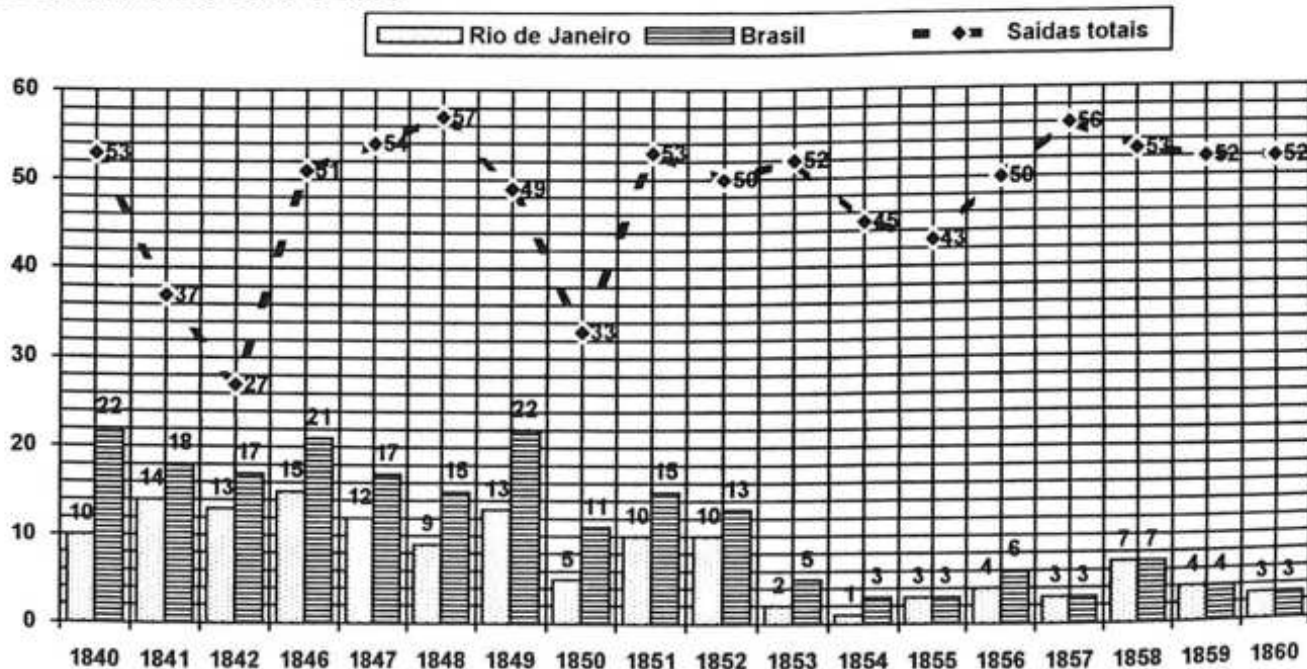
Fontes: BOGGPA entre 1845 e 1860.

Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), nº de registro 3051, Cota 9-4-43, AHN-Angola.

Mapas da Alfândega de Luanda (entradas e saídas de navios) entre 1847 e 1848, AHU.

A movimentação do porto de Luanda mostra também para qual cidade vinham os navios que zarpavam para o Brasil. Os dados começam em 1840 e vão até 1860. Mas vamos nos ater principalmente ao período auge do tráfico ilegal para o Brasil. Os dados do porto de Luanda não deixam dúvida da proeminência do Rio de Janeiro no tráfico ilegal com Angola. E esta era uma antiga herança do tráfico legal. Uma proeminência que, como já foi visto, começou ainda na primeira metade do século XVIII, a partir de 1730. Sair com navios de Luanda e declarar como destino o Rio de Janeiro é mais significativo porque já não se faziam desembarques de escravos no porto carioca. Os navios negreiros desembarcavam suas cargas humanas por vários pontos dispersos pela costa da província do Rio de Janeiro. Só então, em lastro, entravam no porto do Rio de Janeiro. Além dos *boom* da cafeicultura fluminense nos anos trinta, os navios vinham para o Rio de Janeiro porque aqui estava o principal centro de organização do tráfico ilegal entre Angola e o Brasil (ver gráfico 4).

Gráfico 4- Relação entre as saídas de navios para o Rio de Janeiro e para o Brasil pelo porto de Luanda entre 1840 e 1860



Fontes: BOGGPA entre 1845 e 1860.

Registro de Entrada de Navios Vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), nº de registro 3051. Cota 9-4-43. AHN-Angola.

Mapas da Alfândega de Luanda (entradas e saídas de navios) entre 1847 e 1848. AHU.

Foram 127 saídas de navios em direção ao Rio de Janeiro pelo porto de Luanda entre 1840 e 1860. O grosso delas no auge do tráfico ilegal para o Brasil durante os anos quarenta. Mais uma vez fica provado o quanto a lei brasileira de 1850 interferiu na movimentação do porto de Luanda. A partir de 1853, houve uma queda brutal nas saídas de navios em direção ao Rio de Janeiro, o que não deixa dúvidas da finalidade dos navios que saíam de Luanda declarando oficialmente que vinham para cá. Apenas 17,2% dos navios que declararam que viriam para o Rio de Janeiro entre 1840 e 1860 o fizeram depois de 1853. Por Luanda saíram também navios para a Pernambuco e Bahia neste período. Mas só uma vez, em 1840, o Rio de Janeiro não foi predominante entre os navios que vieram para o Brasil (ver gráfico 4).

O tráfico ilegal só foi efetivamente combatido pelas autoridades administrativas de Angola a partir de 1845. Antes disto, a conivência com os traficantes era total. Um Governador Geral que tentou combater o tráfico foi de tal forma repellido que teve de voltar para Lisboa.²¹ Assim como no Brasil, a cobrança de propinas pelas autoridades administrativas angolanas era institucionalizada. Segundo Tito Omboni, o viajante que esteve em Angola nos anos trinta, um dos Governadores Gerais de Angola cobrava 13.000 réis por cada escravo embarcado por Luanda. E o curioso é que, assim, os traficantes abandonaram de uma vez por todas Luanda para fazer os embarques pela costa, aumentando ainda mais a dispersão do tráfico:

Benche si temesse il nouvo governatore [Domingos de Saldanha de Oliveira Daun] gli schiavi vendutti nei primi sei mesi di mia dimora passavano 13.000. Di tutti quelli che escono dalla citta, senza che si cerchi per dove siano diretti, il governor generale riceveva da 13.000 reis per ciascheduno. Gia s'entende che il proprietario non li faceva uscire se non per imbarcarli o al porto d'Ambriz o sulle vicine coste.²²

Tem-se idéia das dificuldades para combater o tráfico de escravos em Angola pelas reações ao decreto abolicionista português de 1836. A questão toda nem sequer girava em

²¹ Isto aconteceu em 1839. Ver LIMA, Jose Joaquim Lopes de. *Ensaio sobre a Statistica das Possessões Portuguezas na Africa Occidental*, pág. 133. Ver também Almanak Statistico da Provincia d'Angola e suas Dependências para o ano de 1852. Luanda, Imprensa do Governo, 1851, pág. XXI. E ainda PIMENTEL, Maria do Rosário. *Viagem ao Fundo das Consciências: A Escravatura na Época Moderna*. Lisboa, Edições Colibri, 1995, pág. 344.

²² Ver OMBONI, Tito. *Viaggi nell'Africa Occidentale*. Milano, Stabilimento di Civelli e Comp., MDCCCXLV, pág. 107. Segundo Pimentel, eram 800\$000 réis o que se cobrava por cada navio que zarpava de Luanda em 1836. Ver PIMENTEL, Maria do Rosário. *Viagem ao Fundo das Consciências: A Escravatura na Época Moderna*, pág. 342.

torno do fim dos embarques de escravos por Luanda. Pois, à esta altura, Luanda já não era mais importante como porto de embarque. Um diagnóstico preciso de como o tráfico havia se espalhado pela costa, pelo Ambriz, pelo Rio Zaire e por Cabinda, foi o que o conselho de governo de Angola, que reunia os principais potentados da província, fez na resposta ao decreto de 1836, que proibia os embarques de escravos pelos domínios portugueses. Alegava-se que seria impossível impedir os embarques fora de Luanda e Benguela, os portos mais vigiados da costa.

(...) considera-se possível a sua execução (do decreto abolicionista português de 1836) até certo ponto no âmbito dos portos de Luanda e Benguela, até onde chegasse o canhão das fortalezas.²³

O tom queixoso da resposta oficial do conselho de governo de Angola mostra o quanto os negociantes de Luanda ainda estavam envolvidos no tráfico ilegal. O tráfico ilegal já estava disperso pela costa, mas sua organização ainda era dependente de Luanda. Muitos dos grandes traficantes angolanos participaram da reunião do conselho de governo de Angola. É certo também que se os embarques eram feitos pela costa, era de Luanda que saíam as mercadorias enviadas para o interior para serem trocadas por escravos. Os navios que chegavam à Luanda com as mercadorias eram consignados pelos negociantes de grosso trato de Luanda. E eram também as firmas deles que organizavam o envio das mercadorias para os sertões e, depois, recebiam e encaminhavam os escravos para os diversos pontos de embarques pela costa de Angola.

O quadro de cumplicidade com os traficantes mudou apenas na gestão do Governador Geral Pedro Alexandrino da Cunha (entre 1845 e 1848). Foi aí que se tomaram medidas para impedir que escravos que não tivessem permissão do governo fossem transportados pelos distritos de Angola. Foi nesta época também que se deram casos de apreensões de escravos sem autorização para circular por Angola. Exemplos concretos existem não só de punição para os condutores de escravos para o tráfico como também de destituição e punição dos chefes de distritos que pecavam por omissão ou conivência no tráfico ilegal.²⁴

²³ Cópia da ata da sessão do conselho do governo da província de Angola que, em doze de setembro de 1837, analisou o decreto pelo qual aboliu em 10 de setembro de 1836 o tráfico de escravos (2ª Seção-Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 2, 1836-1837, AHU).

²⁴ As medidas contra a circulação indiscriminada de escravos foram expedidas em circular aos chefes de Calubo, Barra do Bengo, Barra do Bande, Dande e Libongo, em 11 de outubro de 1845 (BOGGPA, nº 9, de 8 de novembro de 1845); foi enviado ao administrador da alfândega de Luanda, em 3 de novembro de 1846, um

Segundo Bouet-Williaumez, que foi comandante da estação naval francesa em Angola, os traficantes continuavam residindo em Luanda, mas a cidade já não mais oferecia as melhores condições para o tráfico ilegal:

Naguère encore ces caravans ne conduisent au chef-lieu que des bandes nombreuses d'esclaves pour les livrer aux trafiquants de noirs qui y [Luanda] resideint, qui y resident même encore: mais les choses on change depuis que [o Governador] d'Acunha a pris les rênes du gouvernement colonial... Il su mettre un terme a um pareil état de choses: tout en frappant rigoureusement ce trafic criminel...²⁵

Um depoimento bastante convincente à respeito da repressão em Luanda foi feito por Arsenio Pompilio Pompeu de Carpo, um dos grandes investidores luandenses da época. Ao ser atendido pelo médico George Tams, que foi à Angola em 1841, o traficante declarou que os prejuízos com a repressão o estavam forçando a fazer os embarques de escravos à noite. E tais embarques não eram feitos mais por Luanda mas por regiões algo que 16 léguas afastadas da cidade:

O costume de viajar com rapidez era indispensável ao senhor Arsenio, porque ele se via frequentemente obrigado a fazer jornadas mui compridas a cavalo, durante a noite, quando no sitio do embarque dos seus escravos se tornava precisa a sua pronta assistência. Consideráveis e repetidos prejuízos, o haviam induzido a adotar o plano de os embarcar assim no decurso da noite, a alguma distância de Luanda. Uma noite, por ocasião de fazer-lhe uma visita medicinal em consequência de um padecimento crônico no fígado, que lhe tinha sobrevindo em razão das suas prolongadas residências em diferentes partes do Brasil, me disse ele que não

ofício para "anunciar", convocando o proprietários de 15 escravos sem guia do Governo-Geral apreendidos na Barra do Bengo (BOGGPA, nº 10, de 15 de novembro de 1846). As punições contra os condutores de escravos foram pedidas no ofício ao delegado do procurador da coroa e fazenda, em 3 de novembro de 1846, requerendo "com urgência" procedimentos judiciais contra Domingos Ferreira Bastos, José Marques de Carvalho e João de Abreu, "que conduziam escravos a caminho d'exportação para a raia do norte" (BOGGPA, nº 10, de 15 de novembro de 1846); Quanto às destituições e punições dos chefes de distrito, ver ofício ao major e chefe do Golungo Alto, em 23 de outubro de 1845, determinando sua ida " ao Calumbo tirar uma devassa sobre o fato de uma embarcação (de escravos), a bordo do brigue Albanex, em 1º de março deste ano, a fim de servir de esclarecimentos ao conselho de investigação a que se acha respondendo o tenente do batalhão de linha Christiano José de Gouveia, que foi chefe do dito distrito (BOGGPA, nº 9, de 8 de novembro de 1845). Os desdobramentos do caso do tenente Christiano José Gouveia estão no ofício (nº 381), que pedia que o juiz de direito remetesse para a junta de justiça os autos do conselho de guerra que respondeu o tenente de linha Christiano José Gouveia, quando chefe do Calumbo, por conivência em comércio de escravos (BOGGPA, nº 32, de 18 de abril de 1846). As transformações operadas em Angola a partir de 1845 são analisadas por Anne Stamm. Ver STAMM, Anne, "L'Angola a un Tournant de son Histoire, 1838-1848". Paris, Université de Paris I, 1971 (tese de doutorado inédita).

²⁵ Ver BOUET-WILLIAUMEZ, E. *Commerce et Traite des Noires aux côtes Occidentales d'Afrique*, pág.

obstante achar-se doente. havia andado na noite anterior 16 léguas à cavalo, para poder assistir ao embarque de escravos seus no sul do rio Dande.²⁶

Pode-se ainda medir os efeitos da repressão ao tráfico em Luanda a partir das ações e processos judiciais. São números tímidos, é verdade, mas que revelam que a tolerância com o tráfico ilegal pela cidade já não era mais irrestrita. Entre 20 de outubro de 1845 e 30 de junho de 1847, houve em Luanda um total de 110 causas criminais -ações judiciais com um autor que formula um pedido que deverá ser satisfeito pelo réu considerado responsável. Deste total, 8 (7.3%), foram intentadas contra indivíduos que exportavam ilegalmente escravos. Já entre 1 de setembro de 1846 e 30 de junho de 1848, também em Luanda, houve um total de 156 processos criminais. Deste total, 14 casos (9.0%) foram motivados por tráfico ilegal.²⁷

Tabela 4- Entrada em Luanda de escravos procedentes do interior entre 1833 e 1849²⁸

Ano	Impostos	Escravos entrados em Luanda
1833-34	139.280\$000 réis	15.475
1838-39	135.470\$320 réis	15.052
1843-44	72.195\$230 réis	7.933
1844-45	17.676\$000 réis	1.942
1845-46	5.116\$500 réis	562
1846-1847	549\$000 réis	60
1847-48	1.231\$200 réis	135
1848-1849	1.183\$500 réis	130

LIVINGSTONE, David. *Missionary Travels and Researches in South Africa*. New York, 1858, p. 475.

Nota metodológica: A 2ª coluna dessa tabela foi extraída da tabela ("Net Revenue of the Customs of St. Paul de Loanda") que está na pág. 475 de "Missionary Travels and Researches in South Africa" (o nome da coluna usada é "Duties on Slaves"). Livingstone diz que estes números foram copiados "from the appendix to a dispatch sent by Mr. Gabriel to Viscount Palmerston, dated the 5th of August, 1850". A 3ª coluna foi obtida dividindo o total de valores dos impostos pagos em cada ano pelo valor unitário de cada escravo (9.000 réis). O valor unitário de 9.000 réis por escravos pode ser encontrado em BRAND, George. *A General Return of the Trade of the port of St. Paul de Loanda in the Province of Angola for the year 1846*. Este valor unitário pode ser visto também nos "Rendimento (s) da Alfândega de Loanda" nos anos de 1838-1839 e 1839-1840, Correspondência dos Governadores, Angola, pasta 4-A, AHU.

²⁶ TAMS, George. *Visita às Possessões Portuguesas na Costa Ocidental da África*. pág. 212.

²⁷ BOGGPA, nº 56, de 3 de outubro de 1846, e BOGGPA nº 99, de 31 de julho de 1847. BOGGPA, nº 121, de 1 de janeiro de 1848, e BOGGPA nº 144, de 1 de outubro de 1848. Até mesmo antigas pendências de traficantes com os tribunais de Angola foram retomadas durante a administração de Pedro Alexandrino da Cunha. Foi o caso do mestre de um navio negreiro apesado em 1840, que teve seu processo retomado quando, em 1846, preso também por tráfico ilegal, subornou o chefe da guarda, fugiu da fortaleza de São Miguel e tentou viajar para o Brasil à bordo do brigue brasileiro Flor da América (Ofício do Governador-Geral para o procurador da coroa e fazenda de Angola, em 2 de julho de 1846, no BOGGPA, nº 43, de 4 de julho de 1846).

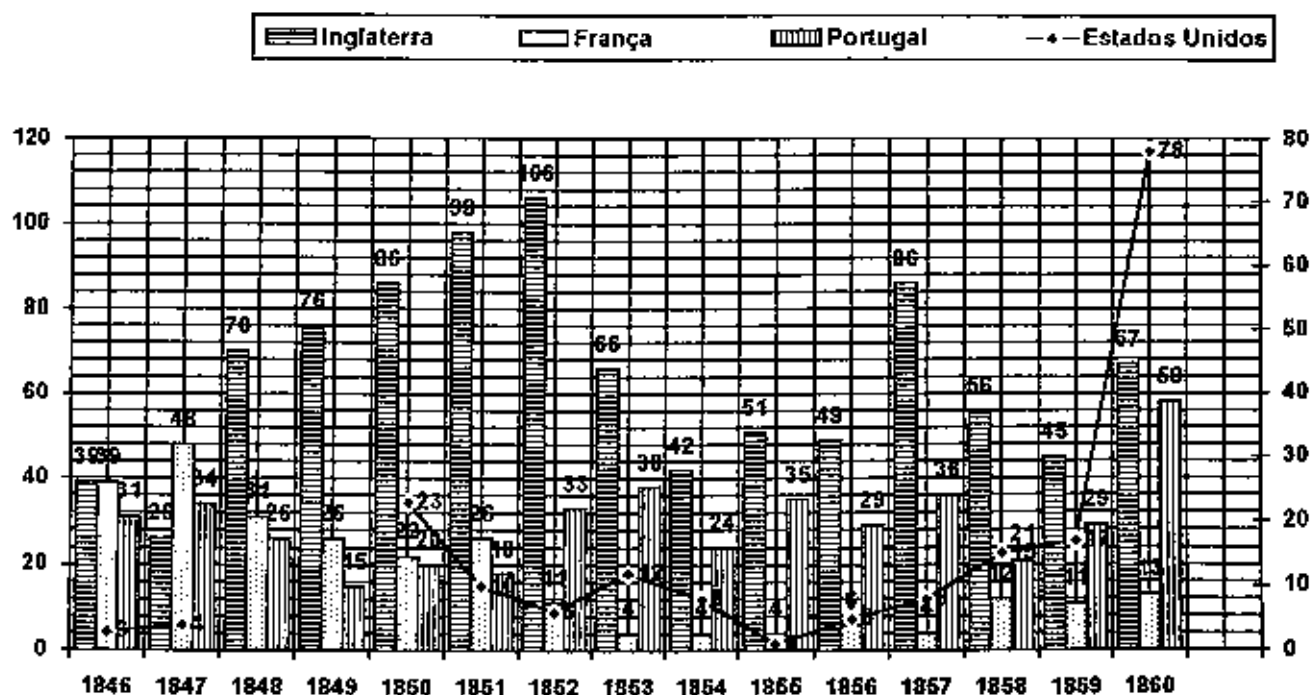
²⁸ Não foi incluído nesta tabela mas o viajante Tito Omboni menciona que durante apenas seis meses em Luanda, ou em 1836 ou em 1837, soube que 13.000 escravos haviam entrado na cidade. Ver OMBONI, Tito. *Viaggi nell'Africa Occidentale*. pág. 107. Os dados para a montagem desta tabela me foram gentilmente cedidos por José C. Curto.

Mas o melhor índice para medir os efeitos da repressão ao tráfico ilegal são os impostos cobrados por cada escravo que entrava em Luanda proveniente do interior. A partir de 1830, mesmo sem a expedição de passaportes para os navios negreiros, manteve-se a cobrança de impostos dos escravos entrados em Luanda dos sertões. Ou seja, podia-se entrar mas não se podia sair de Luanda com os escravos. Tais regras, é claro, não foram cumpridas. Daí por que Luanda se transformou num entreposto do tráfico ilegal. Esta situação perdurou durante um bom tempo, só sendo revertida a partir de 1843. O próprio Brand, o diplomata inglês, louvou a diminuição nas entradas de escravos em Luanda. A partir daí, teve-se um segundo passo na exclusão de Luanda do tráfico ilegal.

Dois pontos são bem claros nas entradas em Luanda de escravos procedentes dos sertões. Primeiro, tais entradas mostram que a repressão em Luanda só começou mesmo a partir de 1845. Antes disto, a vigilância dos cruzadores era único o empecilho que evitava que os traficantes embarcassem escravos pelo próprio porto de Luanda. Ainda assim, os cruzadores evitavam os embarques mas não impediam que Luanda fosse ainda um grande depósito e entreposto de escravos. E mais: a partir de 1845, o tráfico ilegal foi de tal forma combatido que Luanda perdeu até mesmo essa última condição. A partir de então, com laços mais um pouco cortados com Luanda, o tráfico ilegal dispersou-se ainda mais para o norte. Cobrava-se 9.000 réis por cada escravo que lá entrava. Basta dividir os valores arrecadados com os impostos por este valor unitário. Obtem-se então a declinante variação anual na entrada de escravos em Luanda entre 1833 e 1849 (ver tabela 4).

Foi também durante os fins dos anos quarenta que mais aumentou a vigilância dos navios de guerra pela costa de Angola. Entre 1846 e 1852, à cada 3 dias, entrava ou saía um navio de guerra pelo porto de Luanda. Instalou-se um quadro de verdadeira guerra naval na costa de Angola. O porto de Luanda, mais uma vez, é um excelente termômetro do que aconteceu. Tomada como critério de avaliação, vê-se pela movimentação de navios de guerra por Luanda que, em alguns anos, os franceses foram tão ou mais importantes que os ingleses no combate ao tráfico ilegal em Angola. Em 1846, os navios de guerra ingleses e franceses entraram e saíram pelo porto de Luanda num igual número de vezes (39), enquanto que, em 1847, as entradas e saídas dos navios franceses (48) superaram às dos navios de guerra ingleses (26) (ver gráfico 5).

Gráfico 5- Oscilações (por nacionalidade) na movimentação de navios de guerra no porto de Luanda entre 1846 e 1860



Fonte: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola entre 1845 e 1860.

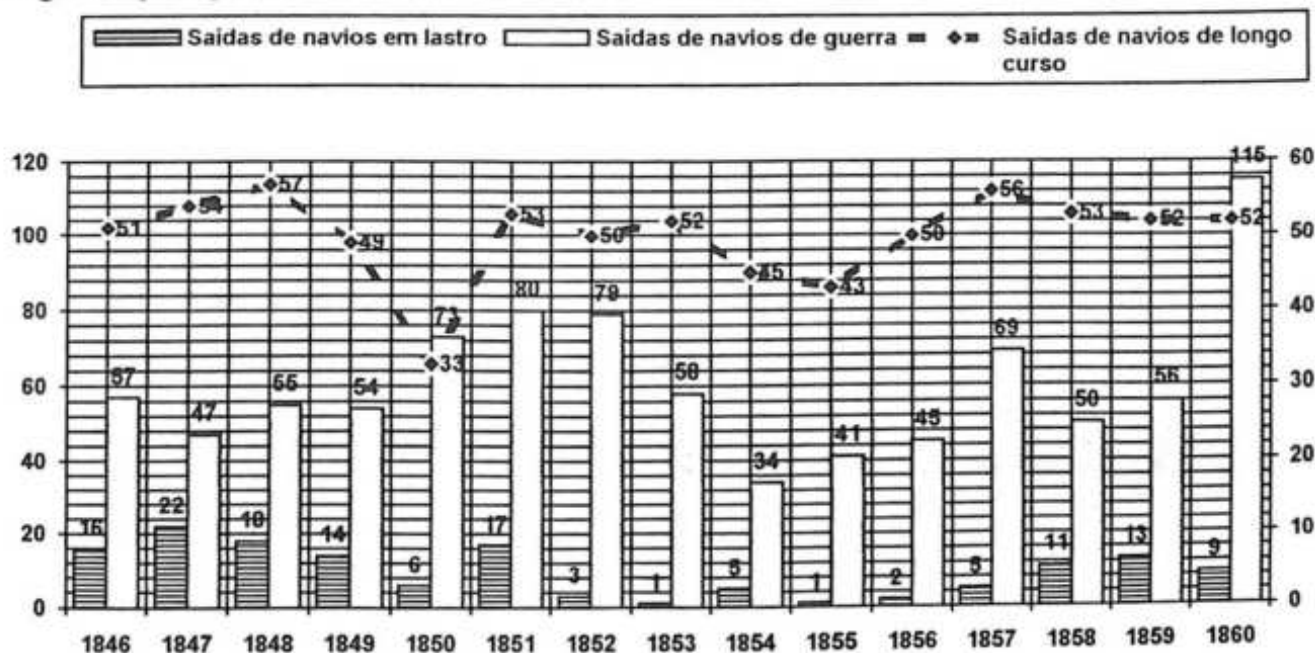
O combate ao tráfico ilegal deu características completamente atípicas ao porto de Luanda entre 1846 e 1853. Quase sempre as saídas de navios de guerra superaram as saídas dos navios mercantes que faziam viagens de longo curso nestes anos. Só em 1854 diminuíram as saídas de navios de guerra, quando ficou claro que o tráfico para o Brasil não mais retornaria. Tem-se aqui uma resposta para a abrupta queda nas saídas totais de navios mercantes em 1850. Foi um efeito da predominante e inibidora presença de navios de guerra em Luanda, que alcançou o maior índice exatamente em 1850 (ver gráfico 6).

Pode-se mais uma vez usar as saídas em lastro de navios como critério para analisar o tráfico ilegal. Já se viu que sair em lastro era um artifício de rotina dos navios negreiros que iam à Luanda. E a relação entre saídas de navios de guerra e saídas de navios em lastro é direta. Foi porque as saídas em lastro diminuíram que a frequência de navios de guerra caiu no porto de Luanda, a partir de 1853.²⁹ Só em fins dos anos cinquenta as saídas de navios de

²⁹ Dos cinco navios que saíram em lastro de Luanda em 1854, quatro eram insuspeitos. Navios que tinham ido até lá carregando carvão de pedra exatamente para os cruzadores.

guerra se tornariam novamente expressivas, para combater o tráfico ilegal de escravos para Cuba. E com uma frequência de saídas muito maior que revela que, pelo menos em 1860, os Estados Unidos o combateram com muito mais empenho que a Inglaterra (ver gráfico 6).

Gráfico 6- Saídas totais de navios mercantes, saídas de navios em lastro e saídas de navios de guerra pelo porto de Luanda entre 1846 e 1860



Fontes: BOGGPA entre 1845 e 1860.

Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), nº de registro 3051, Cota 9-4-43, AHN-Angola.

Mapas da Alfândega de Luanda (entradas e saídas de navios) entre 1847 e 1848, AHU.

O aumento da repressão em Angola é vital para entender por que a abolição do tráfico no Brasil, em 1850, teve sucesso. O tráfico de escravos, afinal, não era um problema só para o Brasil. O Brasil se livrou dos traficantes perseguindo-os durante os anos cinquenta com métodos tão clandestinos quanto o próprio tráfico ilegal. Mas o tráfico era um problema também para Portugal, que ensaiava novas opções econômicas. Além disto, pretendia-se também ceifar o poder dos grupos nativos que emergiram com o tráfico em Angola. Por outro lado, tantos navios de guerra ingleses e franceses provocavam também receios em Portugal quanto ao destino de suas colônias africanas. Dai o empenho tantas vezes frustrado com que os portugueses tentaram impedir o tráfico a partir de suas colônias.

(O) tráfico é e sempre tem sido o mais considerável e talvez o único ramo atendível de comércio e prosperidade pública, e que os direitos da exportação dos

negros, ou da entrada dos gêneros que por eles se trocam são a mais considerável adição da receita que se faz face à despesa pública das mesmas províncias: tão bem todos sabem que a **continuação daquele comércio é atualmente impróprio, sem expor aqueles províncias aos insultos dos cruzadores britânicos e dar-lhes pretexto de negócios diretamente com os potentados vizinhos da costa, como já fez o comodoro Owens (se bem me lembro) em 1825 na Bahia Marques, tornando assim duvidosa e precária de direito e menoscabando de fato a soberania portuguesa naquela região (...) donde resulta a dura mas infalível alternativa ou de ver totalmente destruído o domínio português naquela parte do globo, com exceção dos portos fortificados ...**³⁰

A presença inglesa em Angola era antes de mais nada militar. Não houve participação maior da Inglaterra no comércio direto com Luanda entre 1845 e 1860. Ao contrário, tomando o porto de Luanda como critério, constata-se o aumento vertiginoso de Portugal no comércio com Angola. Mas nem por isso os temores portugueses diante da Inglaterra tinham raízes menos palpáveis. Um dos grandes focos de disputa na época era a região do Ambriz, célebre como ponto de embarques ilegais e sem soberania definida. Portugal só ocupou o Ambriz em 1855, uma ocupação militar e definitiva, sob o argumento que era preciso erradicar o tráfico ilegal. E foi sob este mesmo argumento que os ingleses tentaram aliciar as chefias tradicionais do Ambriz em 1854. Fazer uma cruz num papel poderia então ser o sinônimo da assinatura de um tratado com condições não só para o fim do tráfico ilegal como também para o comércio lícito, como aconteceu em Cabinda em 1854:

Em 24 de janeiro de 1854, o capitão Wilmot (...) foi a Cabinda e dirigiu-se ao Manbuco, chefe principal do porto, e ali delegado do rei, o qual reside no interior do país, e pretendeu que o mesmo Manbuco e outros assinassem um tratado para a supressão da escravatura e outros fins. Os régulos se recusaram assinar apesar das ofertas e das ameaças que se lhes fizeram. O capitão Wilmot retirou-se então, mas voltou ali no dia 10 de fevereiro seguinte e parece ter conseguido que o Manbuco, que não sabia ler nem escrever, fizesse a cruz no papel, a que o mesmo capitão chamou um tratado e depois retirou-se.

³⁰ Relatório de 6 de agosto de 1838 oferecido pelo Governador Geral Antonio Manoel de Noronha ao Visconde de Sá da Bandeira. Assinado em Lisboa, aparentemente, este relatório foi feito ainda antes do novo Governador Geral chegar à Angola (2ª seção-Correspondência dos Governadores de Angola, pasta 3, 1838, AHU). Suzanne Miers afirma que Portugal trocou o reconhecimento de territórios pelo combate ao tráfico ilegal: "When Portugal condemned vessels caught in this area for slaving in her dominions Britain protested that she did not recognise Portuguese territorial claims. Portugal offered to take vigorous action against the traffic in return for such recognition ...". Ver MIERS, Suzanne. *Britain and the Ending of the Slave Trade*. New York. African Publishing Company, 1977, pág. 24.

... (Os régulos) participaram também que o capitão Wilmot conseguira que o Manbuco de Cabinda fizesse uma cruz no papel que lhe apresentara depois de o ter embriagado com aguardente.³¹

O aumento nas taxas de risco do tráfico ilegal está diretamente ligado à dispersão dos embarques pela costa do Congo-Angola. E aconteceram três dispersões do tráfico ilegal no Congo-Angola entre 1810 e 1865. A primeira foi em 1810, quando os luso-africanos e os "brasileiros" construíram as bases do tráfico ilegal. A segunda dispersão foi em 1830, com a proibição do tráfico de escravos no Brasil, que excluiu Luanda dos grandes embarques de escravos. Esta dispersão, no entanto, não foi capaz de expulsar os traficantes de Luanda. Uma terceira dispersão foi a partir de 1845. A partir de então, Luanda sofreu uma repressão efetiva. Já em 1841, Tams menciona que os traficantes tinham que fazer os negócios do tráfico acobertados pela noite. Deu-se também, a partir de 1845, uma queda significativa na entrada na cidade de escravos procedentes dos sertões.

A repressão ao tráfico ilegal em Angola teve um ponto chave: excluir Luanda dos embarques de escravos. Mas esta foi uma vitória que não teve reflexos imediatos. Os ritmos do tráfico ilegal foram ascendentes entre 1835 e 1849. Embarcar escravos pela Costa, no entanto, se tornou uma atividade com risco crescente. Tinha-se que enfrentar não só os cruzadores mas também, alguma vez, os povos gentios. Por esta razão, os grandes investidores de Luanda abandonaram o tráfico ilegal. Somente os traficantes que optaram pela clandestinidade insistiram nos embarques ilegais nos anos cinquenta. Tais traficantes se organizavam em rede e se denominavam *pacatilheiros*. Eles então foram vistos muitos mais como criminosos do que como investidores do tráfico de escravos.³²

³¹ BOGGPA, nº 564, pág. 6, de 17 de julho de 1856. O episódio também é descrito in: SÁ, José de Almeida Corrêa. *A Abolição da Escravatura e a Ocupação do Ambriz*. Lisboa, Livraria Bertrand, 1934, pág. 107. A iniciativa dos ingleses não era nem inédita nem tão nova assim. Phyllis Martin menciona um tratado anterior assinado, em 1757, pelos franceses com os chefes africanos de Cabinda. In: MARTIN, Phyllis. *The External Trade of the Loango Coast, 1576-1870*. Oxford, Clarendon Press, 1972, pág. 85. Segundo Eltis, a Inglaterra tinha em 1857 45 tratados com povos africanos. Todos se remetiam para a questão da supressão do tráfico ilegal de escravos e serviam para coonestar as medidas de força tomadas pelos ingleses. Ver ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, pág. 89.

³² Os *pacatilheiros* são analisados no capítulo 4.

II- Negócios dos Traficantes: Um Padrão de Investimento

É porque os portugueses efetivamente o combateram, a partir de 1845, que se tem registros do tráfico ilegal em Angola. Uma das tentativas de tráfico desbaratada na fase mais forte da repressão teve como figura principal um antigo degredado em Angola, Manoel José Constantino. Em 1848, Constantino foi preso porque uma lancha de sua propriedade, a Fortuna, foi apreendida quando tentava chegar à Benguela Velha, ao sul de Luanda. A Fortuna carregava mais de 20 escravos para serem embarcados num navio negreiro. Velho conhecido das autoridades administrativas de Angola, Constantino costumava carregar de escravos pequenas lanchas que partiam de Luanda. De Luanda, as pequenas lanchas iam ao encontro dos navios negreiros:

No dia 24 do mês próximo passado foi capturada pela escuna Nimpha, nas proximidades da enseada de Benguela Velha, uma lancha denominada Fortuna que conduzia vinte escravos -dois dos quais eram ladinos e deram suficiente notícia do caso. Esta lancha não trazia papel algum que legalizasse o destino daqueles escravos para qualquer ponto desta costa e nela se encontraram os respectivos libambos

Esta traficância de escravatura é obra de um Manoel José Constantino degradado por toda a vida nesta província, residente nesta cidade e já antigo e bem conhecido contrabandista exportador de escravos; e com o que tem realizado uma fortuna: mas nunca a justiça o pôde colher e punir -por falta de provas- mas eu vendo o escândalo e ousadia com que ele tantas vezes se tem arrojado a comprometer o governo de sua majestade com seus aliados, e a escarnecer das leis impunemente, o mandei punir na cadeia, logo que tive conhecimento das circunstâncias deste seu último atrevimento.¹

Para contornar a rede de conivência que cercava o tráfico ilegal, a ordem de prisão foi cercada de sigilo. Mas mesmo assim Constantino, um homem abastado pelos negócios do tráfico ilegal, escapuliu da polícia.

Contudo, pressentido e receoso, ao que parece -pois não é provável que fosse prevenido de minha "tenção", visto a ordem desta prisão ter sido escrita de meu punho, reservada, e entregue em mão do chefe de polícia que a havia executar,

¹ Ofício nº 509 de Pedro Alexandrino da Cunha, em 5 de março de 1848 (Sala 12, Maços de Angola, Maço 874, Embarcações Apresadas nas Águas Territoriais, 1841-1848, AHU).

e imediatamente partiu a cumpri-la, desapareceu e não será fácil capturá-lo pois que o homem é abastado.²

Constantino foi apoiado e protegido não só por seus asseclas. Refugiou-se, primeiro, nas terras do interior de Benguela Velha, habitadas pelos "gentios", fora do alcance das autoridades de Angola. Foram os gentios que apoiaram Constantino em sua fuga. Ou melhor, na primeira fase de sua fuga, pois depois Constantino tratou de se refugiar no Rio de Janeiro. O traficante, e isto ficará logo bem claro, era peça chave num esquema mercantil movido por engrenagens situadas no Rio de Janeiro e nos sertões de Benguela Velha. Da parte do Rio de Janeiro, através de uma das casas comerciais cariocas que, entre outras mercadorias, recebiam em consignação escravos enviados por traficantes "angolanos".

Da parte angolana, através das novas chefias africanas, que rivalizaram com as antigas chefias graças aos ganhos auferidos com o comércio de escravos no interior. Na qualidade de contrabando, o tráfico de escravos, a partir de 1830, se tornou um negócio franco, aberto à um número muito maior de pessoas. Bem diferente do tráfico legal, que era feito em bases monopolísticas. Um efeito do tráfico ilegal foi então fazer emergir e fortalecer novas linhagens entre as sociedades do interior de Angola, diminuindo o poder dos chefes tradicionais. Os ganhos rápidos proporcionados pelo tráfico ilegal eram um sinônimo imediato e concreto de poder para os chefes tribais mais jovens. Deu-se então um efeito desagregador, a partir do tráfico ilegal, que deteriorou algumas das mais arcaicas relações de poder no interior da África.³

O papel de Constantino era fundamental no funcionamento desta engrenagem. Cabia ao traficante receber mercadorias, as "fazendas", que eram enviadas para Luanda por casas comerciais do Rio de Janeiro. De Luanda, Constantino adiantava à crédito tais mercadorias para negociantes distribuídos pelos presídios e feiras de Angola. Dos sertões, eram enviados os escravos para embarque na costa de Angola. O grosso do tráfico ilegal foi feito desta maneira. Preservando, portanto, parte substantiva do esquema de funcionamento do tráfico legal. Constantino era um carregador, o responsável e dono dos escravos enviados em consignação

² Idem. *ibidem*.

³ Os efeitos do tráfico ilegal e do comércio lícito no interior de Angola podem ser visto em MILLER, Joseph. "The Confrontation on the Kwango: Kasanje and the Portuguese, 1836-1858". Atas da I Reunião Internacional de História de África: Relação Europa-África no 3º Quartel do Séc. XIX. Lisboa, 1989, pág. 35. Ver também MILLER, Joseph. "Slaves, Slavers and Social Change in Nineteenth Century Kasanje". In: HEIMER, Franz-Wilhelm Heimer (eds). *Social Change in Angola*. Munique, Weltforum Verlag, 1971, pág. 22.

para o Rio de Janeiro. Mas note-se: não se respeitou um único padrão de funcionamento no tráfico ilegal. Ocorreram claramente continuidades entre a fase legal e ilegal do tráfico de escravos. Contudo, na desagregação dos anos cinquenta, formas desviantes foram inventadas para fazê-lo.

Mas voltemos às vicissitudes práticas de Constantino. Dois meses depois da apreensão da lancha, dizia-se:

Parece (que Constantino) se acoitou nos matos das vizinhanças de Benguela Velha, onde não é fácil ser capturado por ser aquele gentio altanado e independente. e se é que já não seguiu dali em algum navio com escravos. como tenho por provável. Acrescento que mesmo os que não são gentio lhe dão auxilio e proteção.⁴

Não era a toa que Constantino era tido como um notório negreiro pelas autoridades portuguesas. Ainda em 1847, ele se envolveu num outro caso de contrabando também a partir de Luanda. Desta vez não para o sul mas para o norte de Angola. E ao atuar no norte e no sul de Angola, Constantino exhibe uma estratégia adotada também por outros traficantes na ilegalidade. Através de deslocamentos, tentava-se evitar a repressão na Costa de Angola. A tentativa de tráfico de 1847 foi também frustrada. A partir dela, o Governador-Geral de Angola, Pedro Alexandrino da Cunha, alertou as autoridades portuguesas da Metrópole para uma novidade do tráfico ilegal: os embarques noturnos de africanos em pequenas canoas pelas praias de Luanda.⁵

Tenho boas razões para acreditar que não tem sido este o único caso de exportação direta desta cidade de escravos para os pontos de sotavento, onde embarcam para além-mar: a facilidade de se escaparem lanchas de noite da extensa praia deste porto (...) é grande.⁶

Constantino se deslocava pela costa mas é bem claro que privilegiava Benguela Velha como base de operação. Em fins dos anos quarenta, Benguela Velha, onde não havia autoridade portuguesa estabelecida, ganhou fama pelo surto de tráfico ilegal. Barracões de escravos eram montados na região, não exatamente na praia, mas pelo interior de Benguela

⁴ Ofício nº 527 de Pedro Alexandrino da Cunha, em 12 de maio de 1848 (Sala 12, Maços de Angola, Maço 874, Embarcações Apresadas nas Águas Territoriais, 1841-1848, AHU).

⁵ Na verdade, tinha-se mais uma das inúmeras modalidades de tráfico ilegal. Outra delas pode ser vista no relato de George Tams. Ver TAMS, George. *Visita às Possessões Portuguesas na Costa Ocidental da África*, pág. 212.

⁶ Ofício nº 407 de Pedro Alexandrino da Cunha, em 6 de setembro de 1847 (Sala 12, Maços de Angola, Maço 874, Embarcações Apresadas nas Águas Territoriais, 1841-1848, AHU).

Velha. Assim, se dificultava a ação repressora, dando melhores chances para os traficantes fugirem diante da chegada dos navios de guerra.

Benguela Velha, onde não há autoridade portuguesa (...) é hoje um dos lugares da costa onde se precisa de mais vigilância pois consta ali haver a alguma distância da praia depósito de escravos para embarque, aos quais contudo não é fácil apreender por um assalto do mar -o único praticável.

Dali tem já largado algumas carregações de negros sem que os cruzadores lhes pudessem obstar, pois é claro o ser impraticável achar-se constantemente um vaso de guerra em cada ponto onde se premedita embarcar escravos.⁷

O lado trágico do embarque ilegal de 1847 foi o artifício usado para desaparecer com as provas do crime: jogar ao mar os escravos. Assim, os traficantes eliminaram o que mais diretamente lhes incriminavam. E, pelo visto, na tentativa de tráfico de Constantino em 1847, foi apenas porque foram confundidos com os brancos que estavam na lancha que alguns dos escravos foram salvos.

No dia sete para oito, das duas para três da noite apareceu a lancha (...) fundeada a sotavento do libango. Ia fugindo botando gente ao mar, quando chamei por ela, e como ouvisse uma gritaria de cima da água, e julgando ser gente branca que tivesse atirado ao mar, tratando de os salvar só agarrei quatro moleques dos quais um morreu. E seguindo logo a lancha até ao dia, pela manhã, lhe fiz quatro tiros de peça, porém não estando ao alcance puxaram ai uma para o Mussulo, encalhando a lancha pela praia dentro carregando com tudo que ela tinha: menos a vela que deixaram na praia.⁸

Todos os 20 africanos levados pela lancha de Constantino, a Fortuna, eram varões: 11 eram menores de 14 anos, 3 maiores de 17 anos e 6 maiores de 20 anos. Levava-se na lancha apenas uma pequena quantidade de mantimentos, o necessário para a viagem até Benguela Velha, e uma corrente de ferro, o libambo, para aprisionar os escravos. Os escravos haviam sido embarcados 7 dias antes da detenção da lancha, às 10:00 horas da noite, "e mandados pelo dito Fuão Constantino (sendo 10 deles presos por corrente de ferro) para Benguela Velha sem guia, passaporte, ou outro algum título, que legalizasse sua estadia a bordo da lancha e

⁷ Ofício nº 507 de Pedro Alexandrino da Cunha, em 4 de março de 1848 (Sala 12, Maços de Angola, Maço 874, Embarcações Apresadas nas Águas Territoriais, 1841-1848, AHU).

⁸ Relato do comandante da lancha que apresou a canoa com os africanos, em 6 de junho de 1847 (Sala 12, Maços de Angola, Maço 874, Embarcações Apresadas nas Águas Territoriais, 1841-1848, AHU). Ver também BOGGPA, nº 96, 10 de julho de 1847, no qual há uma discrepância, pois o número de africanos na lancha é calculado em 11.

lembrados por Guimarães Pinheiro. Vê-se também que Constantino era apenas um dos correspondentes mantidos na África pela casa comercial carioca.

(Polícia) Perguntado se a casa de seu antecessor fazia o comércio ilícito de africanos para a costa da África e até que ano o fez.

(Fortunato) Respondeu que a sobredita casa recebeu muitas vezes consignação de escravos da costa da África até o ano de mil oitocentos e cinquenta, em que morreu o dito antecessor.

(Polícia) Perguntado quais eram as pessoas da costa da África de quem recebia a casa essas consignações e quais os portos do Brasil em que desembarcavam.

(Fortunato) Respondeu que eram João dos Santos; Manoel Antonio Bahia (hoje falecido); **Manoel José Constantino** (também falecido); Felipe Benicio Mascarenhas; Antonio José Coelho Vilella; Francisco de Assis Pereira (falecido hoje) e outros de que se não recorda, e quanto aos lugares do desembarque eram o porto de Mangaratiba, Rio das Ostras, nas imediações de Santos, e em mais outros lugares de que ele interrogado não tinha exato conhecimento.

(Polícia) Perguntado se depois da morte de seu antecessor e durante o tempo em que ele interrogado tem estado na propriedade e gestão da casa tem continuado a receber consignação de africanos.

(Fortunato) Respondeu que depois de ter entrado na posse da casa e sua direção nunca mais recebeu consignação dessa natureza, antes foi seu primeiro cuidado dirigir logo uma circular a todos os correspondentes que eram da casa na Costa da África, dizendo que absolutamente não queria receber consignação de africanos, como consta de seus livros comerciais.¹⁰

Através de Manoel José Constantino, podemos saber também algo à respeito dos investimentos dos traficantes de Luanda. Pelo menos 3 consignações de navios que entraram ou saíram pelo porto de Luanda entre 1847 e 1848 pertenceram à este traficante. Características que só eram encontradas nos navios do tráfico ilegal indicam que todos os navios consignados por Constantino eram navios negreiros. Um deles foi o patacho Bom Sucesso, que entrou em Luanda em 2 de agosto de 1848, levando aguardente, farinha e miudezas. O outro, o patacho União, entrou em Luanda com açúcar, aguardente e sola em 28 de setembro de 1847.

O União partiu de Pernambuco, entrou em Luanda arribado, sem água ou mantimentos, e não chegou ao seu destino previsto, Benguela. Em 24 de outubro de 1847, o navio zarpuou de Luanda apenas em lastro, declarando que voltaria para Pernambuco. Mas não parece que o

¹⁰ Interrogatório de Antônio Francisco Guimarães Pinheiro, 14 de dezembro de 1855 (IJ6 468, ANRJ).

União tenha retornado diretamente para o Brasil. Sair em lastro de Luanda, como o União declarou oficialmente, era algo que só os navios negreiros faziam. Entre 1846 e 1850, foi exatamente no ano de 1847 que mais saíram navios em lastro pelo porto de Luanda. De um total de 54 saídas neste ano, 22 (40%) foram de navios em lastro. É certo que o destino do União foi o mesmo dos outros navios que saíam em lastro de Luanda: embarcar escravos pela costa de Angola. E é provável que ele tenha ido para Benguela Velha, onde, como se descobriu mais tarde, Constantino mantinha um barracão de escravos.

Em 1848, quando os cruzadores portugueses vasculharam Benguela Velha, descobriu-se abandonado e em perfeito estado o barracão que pertencia a Manoel José Constantino. Com grande quantidade de víveres, havia nele também 20 espingardas, não usadas pelos ocupantes, que preferiram fugir ante a chegada das autoridades. Tantas evidências da finalidade do barracão fizeram-no ser queimado pelos militares.

Tendo em conformidade com as ordens percorrido e examinado os diferentes barracões ali assentes foi encontrado um, em perfeito estado de abandono, pois que seus feitores haviam fugido logo que os navios fundearam naquele ponto. Passando-se à sua medição se achou ter de comprimento oitenta pés e quarenta e cinco de largura, contendo dentro grande quantidade de feijão, milho, esteiras, vinte espingardas e grande porção de gargalheiras para escravos (...).

Nestas circunstâncias não hesitaram os mencionados comandantes em decidirem que devia ser entregue às chamas com tudo que tinha dentro (...) O barracão em questão foi declarado por alguns das cubatas que ficavam próximas pertencer a Manoel José Constantino.¹¹

Um barracão de escravos era um local onde os escravos ficavam até a chegada dos navios negreiros. Indispensáveis pela agilidade que conferiam aos embarques de escravos, os barracões de escravos, que se multiplicaram depois de 1830, eram peças-chaves na estrutura do tráfico ilegal. De certa forma, os barracões sintetizam o que foi o tráfico ilegal de escravos em Angola. Deram estrutura prática à dispersão do tráfico ilegal e através deles os traficantes conseguiam rapidez para vencer a repressão. Um barracão de escravos facilmente se confundia com a chamada feitoria, no vocabulário dos traficantes. Uma feitoria se constituía pelas precárias instalações que os traficantes montavam para fazer o comércio direto na costa de

¹¹ Ofício nº 323 encaminhado pelo comandante da estação naval portuguesa em Luanda para o Governador-Geral de Angola, Pedro Alexandrino da Cunha, em 19 de abril de 1848 (BOGGPA, nº 138, 27 de abril de 1848).

Angola. Podia ser o comércio lícito da cera, da goma copal, do marfim. Mas na maioria das vezes era o embarque ilegal dos escravos que ficavam em barracões mantidos dentro das feitorias.

Constantino tinha um barracão com "oitenta pés e quarenta e cinco de largura, (que) continha dentro grande quantidade de feijão, milho, esteiras, vinte espingardas e grande porção de gargalheiras para escravos". Os escravos podiam ou não serem mantidos por longo tempo num barracão. O embarque era rápido se fossem vendidos para qualquer navio negreiro que passasse. E havia tantos pontos de embarque ilegal e tantos navios negreiros na costa de Angola que isto de fato aconteceu. Os escravos podiam também trocar de barracões por conta das operações comerciais que os traficantes realizavam na própria costa de Angola. Um barracão não guardava escravos de apenas um traficante. Eram várias "contas" diferentes, movimentadas de acordo com os débitos e créditos dos traficantes.

Mas os negócios de Constantino também se voltavam para os sertões de Angola. Em 1853, o que prova que antes de morrer o traficante pode ter voltado à Angola, Constantino recebeu 1.703\$339 de um total de 1.724\$968 que havia emprestado à um negociantes, Custódio d'Araújo Bello, que falecera nos sertões de Novo Redondo. Bello mantinha negócios no interior a partir de mercadorias (*fazendas*) emprestadas por negociantes de Luanda. Este era um esquema secular de comércio no interior de Angola, que não sofreu grandes transformações com o advento do tráfico ilegal. E os créditos com Bello mostram que Constantino tinha uma capacidade de investimento que não era vulgar. Seus créditos superavam os de qualquer outro negociantes de Luanda com créditos junto à Bello. Chegavam a ser quase 20 maiores que os de Ana Joaquina dos Santos Silva, talvez a mais rica negociante de Luanda na primeira metade do século XIX.¹²

Não seria surpresa se Constantino tivesse investimentos no Brasil que não se limitassem aos escravos enviados para cá. Sabe-se que a própria Ana Joaquina dos Santos Silva teve uma fazenda no Brasil. Também aconteciam investimentos diretos de traficantes brasileiros em Angola. Possuindo, por exemplo, navios que faziam o comércio de cabotagem pela costa de Angola, claramente com o propósito de utilizá-los no tráfico ilegal. Mas estes exemplos são

¹² Liquidação do casal de Custódio d'Araújo Bello, em 21-10-1853 (Pasta 19-1, 1853, AHU). A relações entre o traficante Manoel José Constantino e Custódio d'Araújo Bello são melhor detalhadas no capítulo 7.

pequenos e não esgotam a quantidade de investidores que atuavam tanto no Brasil quanto em Angola. Um destes investidores, o brasileiro Francisco Antonio Flores, tem uma trajetória que permite compreender como se operou a própria transição entre o tráfico ilegal e o comércio lícito em Angola.¹³

Flores foi um dos expoentes no tráfico ilegal e chegou à Angola nos anos quarenta, como agente da casa comercial do Rio de Janeiro de Amaral & Bastos, a terceira mais importante no tráfico de escravos. Sua trajetória é bastante reveladora e o projeta como um dos grandes organizadores do tráfico em Angola. Um dos notáveis de Luanda, o que pode ser medido pela quantidade de vezes que teve o nome nas listas de grandes doadores da época, Flores se integrou com perfeição aos negociantes luso-africanos de Luanda. Foi conhecido e respeitado por viajantes europeus que foram à Angola e seus investimentos mostram o quanto o tráfico ilegal conviveu com o comércio lícito entre 1845 e 1860.¹⁴

Através de algo indissociável de Flores, seu próprio nome, é possível reunir vários elementos sobre o tráfico ilegal e o comércio lícito em Angola. Usando o nome do traficante, vê-se que havia uma linha de continuidade entre o tráfico ilegal e as atividades lícitas que começavam a prosperar em Angola.¹⁵ Um padrão de investimento que, na verdade, não pertencia só à Flores o colocava como um investidor tanto do tráfico ilegal quanto do comércio lícito. Diversificar era a palavra chave deste padrão de investimento. A partir dele,

¹³ A informação sobre Ana Joaquina dos Santos Silva está em PACHECO, Carlos. *José da Silva O Ferreira: O Homem e sua Época*. Luanda, União dos Escritores Angolanos, 1990, pág. 41. Ver também o inventário de José Maria Fragoso, incluído na lista de envolvidos no tráfico ilegal da polícia da corte do Rio de Janeiro. É dito no inventário deste comerciante brasileiro que ele (Fragoso) havia sido depositário judicial da fazenda que Ana Joaquina dos Santos Silva possuía no Brasil (Inventário de José Maria Fragoso, cx. 4128, nº 2036, ANRJ).

¹⁴ Sobre a ida de Flores para Angola, ver KARASH, Mary. "The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade", p. 18. São inúmeros os exemplos de filantropia praticados por Flores. Num deles a tropa que guarnecia Luanda foi generosamente beneficiada com mantimentos doados por Flores: "Não só foi recebido o arroz, vinho, e carne (...) oferecidos pelo senhor Augusto Garrido, em nome do senhor Francisco Antonio Flores, para o rancho dos corpos da guarnição desta cidade, que teve lugar no acampamento de domingo, numa profusão tal que a cada praça de pret correspondeu mais de um arratel de carne de vaca, três quartas de arroz, e uma ração suficiente de vinho -como duas barricas de bolacha, que igualmente se distribuiu, e uma porção de garrafas de generoso champanhe, latas de fruta de conserva e doces para a sobremesa do jantar dos oficiais". Ver ofício de 15 de julho de 1856 do chefe da tropa de guarnição de Luanda (BOGGPA, nº 563, pág. 11, de 12 de julho de 1856). Este documento pode ser também encontrado em SANTOS, José de Almeida. *Vinte Anos decisivos na Vida de uma Cidade, 1845-1864*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1970, pág. 322. Mais tarde, Flores faria, em 1858 e 1863, mais doações de mantimentos para a tropa de guarnição de Luanda (BOGGPA, nº 661, 29 de março de 1858 e BOGGPA, nº 50, 12 de dezembro de 1863).

¹⁵ O nome de Flores é usado como um fio condutor para explorar e desvendar um padrão mais geral do funcionamento do tráfico ilegal. Ver "O Nome e o Como". In: GINZBURG, Carlo. *A Micro-História e Outros Ensaíos*. Rio de Janeiro, Editora Bertrand, 1989, pág. 169-179.

tinha-se o comércio lícito como uma atividade menos portentosa, mas não desprezível, quando comparado ao tráfico ilegal de escravos. Além de subterfúgio para o tráfico ilegal, que servia para despistar a repressão, os traficantes viam no comércio lícito uma alternativa de investimento até para saldar débitos acumulados entre eles. Um traficante do Rio de Janeiro poderia receber seus créditos com os traficantes angolanos em mercadorias do comércio lícito angolano, como marfim, urzela, goma copal, azeite de palma. Um traficante angolano, por sua vez, poderia receber os créditos advindos da venda dos escravos no Brasil em mercadorias como o açúcar, aguardente e mantimentos.

São vários os registros do nome Francisco Antonio Flores entre 1846 e 1864. Flores se destacou nos anos quarenta adquirindo diretamente com os americanos os gêneros usados no tráfico. Sua atividade no tráfico ilegal em Angola era regionalizada. Era no Ambriz, no norte de Angola e onde possuía três barracões de escravos em 1854, que Flores atuava. Seu nome talvez seja o que mais aparece nas listas de traficantes que a polícia da corte do Rio de Janeiro preparou entre 1841 1864: Flores é citado como traficante em 1851, 1853, 1854, e uma vez no período entre 1858, 1859 e 1860. Sob sua responsabilidade, a barca americana Eunomus partiu do Rio de Janeiro e aportou no porto de Luanda, em 1848, preparada para carregar escravos, o que foi feito depois no Ambriz. Mas o caso dele é peculiar por representar um exemplo de traficante que também investiu nas atividades lícitas que começavam a prosperar em Angola. Daí à primeira vista ser estranho citar Flores, como a polícia do Rio de Janeiro o fez, como um traficante atuante entre 1858 e 1860. Ou seja, numa altura em que tráfico ilegal para o Brasil já fazia parte do passado e que Flores era um reconhecido investidor do comércio lícito em Angola.¹⁶

Várias vezes durante os anos quarenta Flores foi o consignatário em Luanda do brigue General Rego, um notório negreiro. Este navio pertenceu ao grande traficante do Rio de Janeiro José Antonio de Souza Bastos (o Bastos da firma do Rio de Janeiro Amaral & Bastos). O General Rego entrou e saiu do porto de Luanda 11 vezes entre 1847 e 1851. Só uma vez o navio saiu em lastro de Luanda. Todas as outras 5 cinco vezes que partiu de Luanda em

¹⁶ Pode-se ver quantas vezes Flores foi citado pela polícia da corte no IJ6 468, ANRJ. A partir do caso da barca Eunomus, o Governador Geral de Angola foi acusado de conivência com o tráfico ilegal. Ver o relatório do juiz de direito da comarca de Luanda Luiz Jose Mendes Affonso, em 18 de dezembro de 1849 (Pasta 16, 1850, AHU).

direção ao Rio de Janeiro o General Rego carregou algum tipo de mercadoria. É certo que o navio zarpava de Luanda e ia carregar escravos nos barracões que Flores mantinha no Ambriz. Mas, além de escravos, o General Rego também trazia para o Brasil produtos como azeite de palma, genguba (amendoim) e cera: uma primeira evidência que investir ao mesmo tempo no tráfico ilegal e no comércio lícito nem sempre era algo muito distante para os traficantes.¹⁷

O brigue português General Rego pertencia antigamente a casa negreira de Amaral e Bastos. saiu daqui para a Bahia em lastro (...) foi daqui vendido ocultamente a um tal Farrujo, antigo negreiro da Bahia e que se acha hoje com escritório na rua direita (...) este navio destina-se à sair para o tráfico e acoberta a sua saída a titulo de tomar azeite na costa da mina.¹⁸

Como outros traficantes da época, algumas vezes o próprio Flores viajou nos navios negreiros -como em 1851, quando chegou à Luanda à bordo do navio negreiro Africano. O Africano saiu do Rio de Janeiro e chegou à Luanda em 14 de junho de 1851, transportando principalmente aguardente, o produto brasileiro mais empregado no tráfico de escravos em Angola. Atuar principalmente no Ambriz, que só foi ocupado por Portugal em 1855 e, em tese, estava fora da jurisdição e fora do alcance das leis portuguesas, não impediu que Flores sofresse com a repressão ao tráfico ilegal em Angola. Pelo menos uma vez seus barracões foram destruídos pelos cruzadores portugueses, em 1849.¹⁹

Mais de uma vez, Flores foi obrigado a abandonar Luanda. Uma vez, no início dos anos cinquenta, seu refúgio foi no Ambriz, longe da jurisdição portuguesa. Em 1855, um dos vapores por ele consignados de Londres foi apreendido pelos cruzadores. Levado para Santa Helena, o vapor foi condenado pelo almirantado inglês. Neste mesmo ano, Flores foi novamente obrigado a deixar Luanda -desta vez indo para Lisboa. Seus negócios em Luanda

¹⁷ Para as várias consignações que Flores fez do navio General Rego, ver BOGGPA, nº de fins dos anos quarenta. Para a sua chegada à Luanda a bordo do brigue Africano, ver BOGGPA, nº 299 de 14 de junho de 1851. Flores foi também consignatário de um navio que fazia o comércio de cabotagem em Angola, o palabote Oriente, que pertencia ao traficante Manoel Pinto da Fonseca, segundo Mary Karash. Ver KARASH, Mary. "The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade", pág. 36. Ver a consignação que Flores fez do Oriente no BOGGPA, nº 174, de 27 de janeiro de 1849.

¹⁸ Auto de declaração de José Alexandre Farrujo à polícia da corte do Rio de Janeiro, em 11 de maio de 1855 (IJ6 472, ANRJ). Note-se: o navio foi vendido pela casa de Amaral & Bastos por 6 contos e quinhentos mil réis.

¹⁹ Para a invasão militar do Ambriz, em 1855, ver BROADHEAD, Susan. "Beyond Decline: The Kingdom of the Kongo in the Eighteenth and Nineteenth Centuries". Boston, The International Journal of African Historical Studies, nº 12, vol. 12, 1979, pág. 648. Ver também MONTEIRO, John. *Angola and the River Congo*, pág. 152-53. Sobre a destruição dos barracões de Flores, ver KARASH, Mary. "The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade", pág. 18.

foram então deixados sob a administração de outro conhecido traficante luandense, Augusto Garrido.

Chegou o Flores a Lisboa, o Garrido ficou administrando tudo. Consta que num dos navios que o Flores fez expedir de Londres com *fazendas* fora tomado por um cruzador inglês, levado a Santa Helena e condenado pelo almirantado.²⁰

Flores não esperou o tráfico ilegal acabar para só então entrar nas atividades lícitas. Evidências indicam que, ainda antes do fim do tráfico ilegal, ele já investia no comércio lícito. É claro que seus grandes investimentos só aconteceram a partir de 1855. Apesar disto, o caso dele permite especular se o comércio lícito era um mero subterfúgio, como diz Anne Stamm, ou uma menos lucrativa mas não desprezada alternativa de investimento para os traficantes. Duas hipóteses que não se excluem, como veremos mais adiante. E é para testá-las que faremos um quadro mais amplo dos investimentos de Flores até 1862.²¹

Alguns indícios apontam que Flores desempenhou um importante papel como financista em Luanda durante os anos cinquenta. Pelo menos dois negociantes da cidade foram executados judicialmente por conta das dívidas que tinham com ele. O primeiro caso foi em 1852 e envolveu um negociantes chamado José Maria de Carvalho. Embargado por Flores com tudo que tinha em sua loja, e não podendo pagar os outros credores que tinha, Carvalho pediu falência e foi julgado quebrado pela justiça de Angola. Um outro caso aconteceu em 1859, quando uma execução judicial movida por Flores fez com que Antonio José Lopes Soeiro fosse sentenciado pela 2ª comarca da justiça de Angola.²²

Flores era também proprietário de pequenas embarcações que faziam o comércio de cabotagem por Angola. Pelo menos é o que se deduz do "Auto de Registo de Propriedade entre 1848 e 1854", onde constam duas embarcações de propriedade dele. Uma delas era uma pequena embarcação, a lancha Tereza, provavelmente usada no tráfico ilegal, para carregar mantimentos e escravos para os navios negreiros. A outra embarcação é por si mesma mais um

²⁰ Ver os extratos das cartas pessoais de outro traficante, Antonio Severino Avellar, apreendidas em 1855 pela polícia da Rio de Janeiro. Ver extrato da carta nº 28 de Guilherme José da Motta, em Lisboa, para Anthony Silvestre (nome fictício de Antonio Severino de Avellar), em Havana, em 28 de maio de 1855. Ver também da carta nº 15 da carta de Guilherme José da Motta, em Lisboa, para Anthony Silvestre (nome fictício de Antonio Severino de Avellar), em Trindade, em 8 de janeiro de 1855 (IJ6 468, ANRJ).

²¹ Ver STAMM, Anne. "La Société Créole à Saint-Paul de Loanda dans les Années 1838-1848". Paris. *Revue Française d'Histoire d'Outre Mer*, nº 217, 1972, pág. 600.

²² Ver sentença proferida em 31 de março de 1852 (BOGGPA, nº 340, pág. 4, de 3 de abril de 1852). Ver ainda sobre este caso o BOGGPA, nº 347, pág. 4, de 22 de maio de 1852. Sobre o caso de Soeiro, ver o BOGGPA, nº 702, de 12 de março de 1859.

indício de que Flores investia tanto no comércio lícito quanto no tráfico ilegal. Era uma baleeira, a Audaz, construída no Rio de Janeiro e registrada em Luanda, em 1850, quando o tráfico ilegal para o Brasil ainda estava ativo.²³

Ser procurador de negociantes brasileiros e angolanos foi algo bastante comum para Flores. E daí pode-se tirar várias pistas dos investimentos e relações comerciais mantidas por ele. Flores assinou documentos na condição de procurador dos verdadeiros donos, que estavam fora de Luanda, de 5 embarcações registradas no "Auto de Registo de Propriedade entre 1848 e 1854". Uma das embarcações foi a lancha Izabel, de Manoel José da Costa Lima, um grande negociante angolano, que foi construída no Rio de Janeiro e registrada em Luanda em 25 de janeiro de 1850. Todas as outras embarcações, uma delas também construída no Rio de Janeiro, pertenciam à um negociante chamado Manoel Henriques da Silva.

São duas as possibilidades. Ou Flores foi o responsável por todos os negócios que estes negociantes possuíam em Luanda -e assinar o registro das lanchas deveu-se apenas ao cumprimento das atribuições de Flores enquanto procurador dos verdadeiros donos das lanchas. Ou então, uma hipótese mais plausível: estes negociantes nada mais eram que alguns dos agentes comerciais que Flores mantinha espalhados por Angola. Esta hipótese, que só se aplica à Manoel Henriques da Silva, é reforçada por dois indícios.²⁴ Primeiro, as embarcações sabidamente eram de pequeno porte, ou seja, exatamente as mais usadas para carregar escravos e mantimentos para os navios negreiros. Além disto, e mais importante, Flores foi procurador em outras ocasiões, quando então respondeu por todos os negócios dos negociantes que o nomeavam como tal. Nestas outras ocasiões, não apareceram os nomes dos negociantes que antes o haviam nomeado como procurador das lanchas registradas no "Auto de Registo de Propriedade entre 1848 e 1854".

Todas as pessoas que nomearam Flores procurador universal de seus negócios estavam saindo de Angola. E também daí é possível extrair algumas informações sobre as atividades de Flores. Apenas um dos 4 negociantes que saíram de Luanda e o deixaram como procurador não veio para o Rio de Janeiro. E pelo menos três deles tinham envolvimento no tráfico ilegal

²³ Auto de Registo de Propriedade entre 1848 e 1854 (Nº Registro 1250, Cota 4-2-31, AHN-Angola).

²⁴ Manoel Henriques da Silva está registrado como o dono da barca Eunomus, que entrou e saiu de Luanda preparada para o tráfico em 1848 sob responsabilidade de Francisco Antonio Flores. Ver Auto de Registo de Propriedade entre 1848 e 1854 (Nº Registro 1250, Cota 4-2-31, AHN-Angola).

de escravos. O único que não veio para o Rio de Janeiro foi Joaquim Cordeiro Feio, que partiu para Portugal em 1849. No mesmo ano, Flores foi declarado procurador de José Botelho de Sampaio, que, segundo informações da polícia da corte do Rio de Janeiro, além de irmão, era o correspondente em Luanda de um traficante do Rio de Janeiro.²⁵

Um dos outros negociantes que deixou Flores como procurador foi Manoel Francisco Alves de Brito, um importante investidor no tráfico ilegal e no comércio lícito de Angola. Brito foi um dos negociantes que, em 1848, solicitaram ao governo português um aumento no limite para exportar a urzela, um dos produtos do comércio lícito angolano. Flores foi ainda publicamente declarado procurador por João Diogo de Bastos -que além disto suspeitamente se ofereceu para trabalhar aqui no Rio para os negociantes de Luanda. Bastos morou em Benguela, além de ter sido proprietário de um depósito de aguardente e administrador do Terreiro Público de Luanda. Este negociante é também citado no "Auto de Propriedade de Embarcações entre 1848-1854" como dono de duas lanchas.²⁶

Até aqui, temos dois indícios dos investimentos lícitos de Flores. As atividades como financista e as cargas constituídas não só de escravos nos navios consignados por Flores. A partir de 1855, no entanto, os investimentos lícitos de Flores tornaram-se mais fartos. E a trajetória dele reproduziu um movimento que se operou, aliás, por toda a economia de Angola. Foi a partir de 1855 que se consolidou a transição da economia de Angola para o comércio lícito. Pertencia à Flores, por exemplo, a maior parte das ações de uma empresa que foi criada

²⁵ Sobre Feio, ver anúncio do BOGGPA, nº 196, pág. 4, de 30 de junho de 1849. Feio foi presidente interino da Câmara Municipal de Luanda em 1849 (ver BOGGPA, nº 192, de 2 de junho de 1849, pág. 2). Ver o caso de Botelho no BOGGPA, nº 219, pág. 4, de 8 de dezembro de 1849. A implicação de Botelho no tráfico ilegal está na carta de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado, o ex-traficante que combateu o tráfico ilegal no Rio de Janeiro, de 16 de fevereiro de 1853 (IJ6 468, ANRJ). Segundo Alcoforado, Botelho havia ido à África em 1853 "tomar" 1000 escravos que já estavam preparados em barracões. Ver também ofício reservado da polícia da corte do Rio de Janeiro de 9 de junho de 1853, dando conta que Botelho era ligado a casa comercial de Amaral & Bastos (IJ6 468, ANRJ). Botelho foi pelo menos uma vez consignatário do General Rego, um navio que era comumente consignado por Flores. Ver BOGGPA, nº 129, 26 de fevereiro de 1848.

²⁶ Manoel Francisco Alves de Brito publicou anúncio declarando que Flores seria seu procurador no BOGGPA, nº. 377, pág. 4, 18 de dezembro de 1852. Pode-se ver o nome de Brito na lista de grandes negociantes angolanos que requisitou ao governo português em 1848 o aumento no limite de urzela exportada por negociante. Ver correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 14 (1848), AHU. O anúncio de Bastos foi publicado no BOGGPA, nº 648, pág. 827 de fevereiro de 1848. Para ver onde Bastos morava e as informações dando conta das duas lanchas, conferir o Auto de Registo de Propriedade entre 1848 e 1854 (nº Registo 1250, Cota 4-2-31, AHN-Angola). A vinda de Bastos para o Rio de Janeiro está registrada no BOGGPA, nº 648, de 27 de fevereiro de 1858, pág. 8. O registo de seu armazém está no BOGGPA, nº 481, de 16 de dezembro de 1854, pág. 4. Ver também ofício do administrador (João Diogo de Bastos) do Terreiro de Luanda em 7 de fevereiro de 1857. Documento transcrito por SANTOS, José de Almeida. *A Alma de uma Cidade, 1845-1864*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1973, pág. 333-4.

em 1857 para construir uma estrada até o Golungo-Alto, uma região estratégica no comércio com os sertões a partir de Luanda. Flores contribuiu para este empreendimento muito mais que vários outros importantes negociantes de Luanda (ver tabela 5). Era dele ainda o contrato de abastecimento de gêneros básicos para Luanda. Razão pela qual, em 1857, numa das crises de abastecimento de Luanda, o Governador Geral de Angola solicitou que Flores adquirisse gêneros básicos em São Tomé e Príncipe.²⁷

Tabela 5- "Relação de pessoas que até esta data tem subscrito para a empresa da feitura de uma estrada ao Golungo-Alto"

Francisco Antonio Flores	35 ações
Manoel Rodrigo Carmelino e Comp.	20 ações
Albert Schut	3 ações
Germano Pereira do Valle	5 ações
José Malheiro dos Santos	2 ações
Silva e Sparhawk	4 ações
João Childerico de Carvalho e Moura	4 ações

Fonte: BOGGPA, nº 611, de 13 de junho de 1857.

Foi a partir de 1855 que Flores realizou seus investimentos mais pesados em atividades lícitas. Um destes investimentos foi a exploração de minas em Angola. Em 1857, Flores foi contemplado com uma concessão por tempo ilimitado para explorar "minas de cobre e outros minerais e substâncias úteis com ele associados no mesmo depósito, existente nas terras do Dembo Ambuella, distrito do Encoge (no Ambriz), na província de Angola". Ao obter a concessão, Flores assumiu uma série de compromissos, como construir "uma estrada carreteira desde o estabelecimento que se fizer para minerar na Serra do Bembe até a cidade de Luanda, ou até um ponto cômodo de embarque no Rio Dande". Seria dele a responsabilidade pela construção e manutenção da estrada, que deveria ficar pronta em 3 anos e na qual teria livre trânsito tudo que interessasse ao serviço público de Angola.²⁸

²⁷ Sobre o contrato de fornecimento de gêneros, ver suplemento do BOGGPA, nº 593, 12 de fevereiro de 1857. Para as crises de abastecimento em Luanda, ver DIAS, Jill. "Famine and Disease in the History of Angola c. 1830-1930". Londres, *Journal of African History*, nº 3, 1981.

²⁸ "Relação das Participações de Descobertas de Jazidas Mineraias nesta Provincia, que existem registadas no livro competente da Secretaria do Governo Geral" (BOGGPA, nº 615, 11 de julho de 1857). Valentim Alexandre chega a dizer que foi Flores que levou o governo português a ocupar o Ambriz. Em troca das concessões para explorar as minas que já se sabia que lá existiam, Flores teria não só arcado com parte dos custos da expedição militar que ocupou o Ambriz como também prometido colonizá-lo. Ver ALEXANDRE, Valentim. *Origens do Colonialismo Português Moderno*. Lisboa, Sá da Costa Editora, 1979, pág. 52.

Mas esta não foi a única mina de cobre explorada por Flores. No total, ele tinha a concessão de 3 minas de cobre. Nem todas se localizavam no Ambriz, a região privilegiada para seus investimentos. Algumas delas se localizavam Benguela, ao sul de Luanda. Em julho de 1857, Flores detinha quase 40% das concessões para a exploração de minas em Angola. O que parece é que seus investimentos cessaram antes que exploração de cobre decaísse, nos anos sessenta. John Monteiro diz que Flores, em 1858, repassou as concessões das minas para uma companhia inglesa. Na visão de Monteiro, que trabalhou nas minas e atribuiu aos ingleses o fracasso da exploração de cobre, Flores era um grande empreendedor que investia em atividades lícitas o que havia amealhado no tráfico ilegal.²⁹

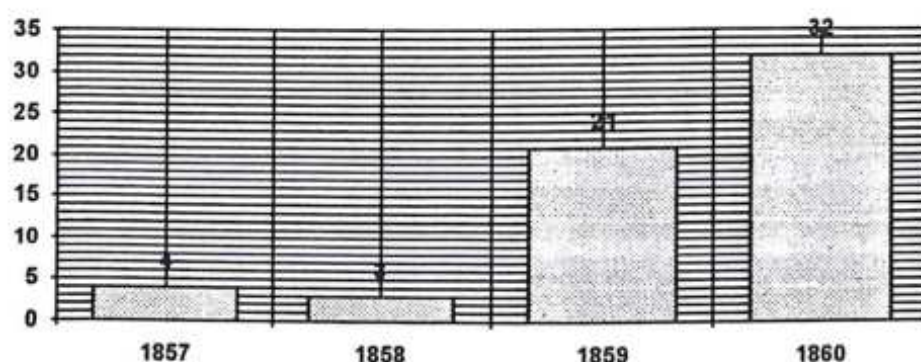
Flores ostentou ainda a invejável posição de consignatário exclusivo dos vapores mercantes da linha Luanda-Lisboa depois de 1857. Através destes vapores, era escoada a produção de urzela, goma copal e marfim, as mercadorias do comércio lícito Angolano. Até mesmo vapores mercantes que aportaram em Luanda provenientes de Londres foram consignados por Flores. Um pouco da capacidade administrativa de Flores é ilustrada pelas cargas destes grandes vapores. Para o investidor, explorar minas de cobre e consignar navios

²⁹ BOGGPA, nº 594, 14 de fevereiro de 1857. Parte Oficial: Ministério da Marinha e Ultramar. Isaacman subestima Flores, dizendo que sua participação na exploração de minas em Angola comprova o desinteresse dos comerciantes portugueses que operavam no comércio lícito por tal atividade. Segundo Isaacman, que não consegue vê-lo como um investidor que tinha interesses que iam além do tráfico ilegal. Flores foi obrigado pelo contrato de concessão de 1857 a proporcionar casa e emprego para 30 famílias de imigrantes europeus mas recebeu isenção de impostos sobre os produtos necessários para operar a mina. Ver ISAACMAN, Allen. "An Economic History of Angola, 1835-1867", pág. 41-42. As palavras de John Monteiro são de alta estima em relação à Flores: "A brazilian slave-dealer, a man of great energy and enterprise, called Francisco Antonio Flores, who, after the abolition of the slave-trade, laboured incessantly to develop the resources of Angola, in which effort he sank the large fortune he had previously amassed, obtained the concession of the Bembe mines from the portuguese government, who sent an expedition to occupy the country, and succeeded without any opposition on the part of natives". Ver Monteiro, John, op. cit, pág. 159. Sem duvidar das palavras de Monteiro, o fato é que ele tinha razões bem fortes para ter Flores em alta conta. Relatórios dos comandantes navais ingleses informam que Flores, em 1862, havia sido contemplado com outras concessões de minas de cobre. Desta vez no sul de Benguela, numa baía que antigamente era usada para embarcar escravos ilegalmente. A extração era de 7 toneladas diárias de minério, com grau de 25% de pureza. Quem administrava a mina ao sul de Benguela que estava sob concessão de Flores era exatamente o inglês John Monteiro: "The wole tract of country conceded to senhor F. A. Flores by the Portuguese Government, in that locality, is about nine square miles. Cino bay is the bay described in the 'Directory' as Loach, and famous, in former days, as a shipping place for slaves from Benguela". Ver carta do comandante do cruzador inglês Alecto, em 12 de março de 1862, no "report" nº 94 do Commodore Edmonstone to the Secretary to the Admiralty, de 8 de abril de 1862. Mais adiante, em outubro de 1862, um outro relatório dos comandantes navais ingleses mencionam que as minas do sul de Benguela estavam tendo sua produção melhorada pelo emprego de maquinário inglês. Ver *Report from Edmonstone to Rear-Admiral Sir B. Walker, october 22, 1862. In: Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, the Cape of Good Hope, New York, and Loanda, and Reports from British Vice-Admiralty Courts, and from British Naval Officers relating to the Slave Trade. From january 1 to december 31, 1862. Presented to both Houses of Parliament by Command of her Majesty. London, Printed by Harrison and Sons, 1863.*

não eram atividades desarticuladas. O cobre extraído nas minas do Ambriz era exportado nos próprios vapores consignados por Flores (ver gráfico 7).

Mesmo na fase dos grandes investimentos lícitos, há indícios que Flores não abandonou por inteiro o tráfico ilegal. Seria então o contrário do que diz John Monteiro, que conheceu pessoalmente Flores.³⁰ E seria também uma evidência que, entre 1846 e 1860, ou seja, na transição para o comércio lícito, a economia de Angola funcionou num mesmo padrão. A partir deste padrão, os negociantes usavam como estratégia principal a diversificação de investimentos. Também a partir deste padrão, atribuiu-se menor peso ao comércio lícito na fase áurea do tráfico ilegal -quando o mais lucrativo era embarcar escravos para o Brasil. Mesmo nesta altura, contudo, o comércio lícito não foi descartado como alternativa de investimento. Até mesmo porque, para operacionalizar o tráfico ilegal, os investidores tinham que também operar com mercadorias lícitas.

Gráfico 7- Consignações de vapores mercantes por Francisco Antonio Flores entre 1857 e 1860



Fonte: BOGGPA entre 1857 e 1860.

Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), nº de registro 3051, Cota 9-4-43, AHN-Angola.

Quando se consumou a transição para o comércio lícito, este padrão de investimentos vigorou de forma invertida. Não mais se atribuía ao tráfico, mas sim ao comércio lícito, maior peso nos investimentos. Cada vez mais, elevavam-se as taxas de risco no tráfico ilegal. Isto afastava do tráfico ilegal os grandes negociantes de grosso trato de Luanda. Tais negociantes continuaram operando dentro do mecanismo chave no circuito mercantil do tráfico de

³⁰ MONTEIRO, John. *Angola and the River Congo*, pág. 159.

escravos, o adiantamento de mercadorias para o interior. Mas havia uma diferença crucial: os escravos foram substituídos por mercadorias como goma copal e marfim. É preciso dizer, contudo, que, mesmo nesta fase, a economia de Angola ainda estava vigorando dentro do padrão de diversificação de investimentos. Pois, ao lado das atividades lícitas, alguns negociantes continuaram eventualmente operando no tráfico ilegal.

A partir de 1850, os embarques ilegais de escravos foram redirecionados para Cuba e São Tomé. Um dos traficantes que operaram entre o Ambriz e o Rio Zaire foi Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire"), o líder de uma rede de traficantes ramificada pela costa da região. João José Vianna, preso em 1856 pela polícia da Bahia, foi o "braço-direito" de "Guilherme do Zaire". A parte operacional dos negócios de "Guilherme do Zaire" estava em parte nas mãos de João José Vianna. Em 1855, "Guilherme do Zaire" e mais seu agente João José Vianna organizaram uma expedição negreira para São Tomé. É certo que a proximidade de São Tomé facilitava em muito a ação dos traficantes do Congo-Angola. Tanto é assim que "Guilherme do Zaire" enviou também outro agente para São Tomé. Tinha-se até mesmo parte dos compradores dos escravos já definidos antes mesmo da saída do navio negreiro.³¹

Amigo e senhor. Nesta ocasião segue o senhor Guimarães e com ele vsme se entenderá a respeito da razão que tem de empreender a Ilha de S. Tomé de cujo negócio vsme já está inteirado. Para aquele lugar mandei um homem afim de dar as providências necessárias e julgo que tudo vsme achará em ordem e será feliz na especulação. Vsme reunirá todos os volumes (escravos) de nossa conta que tiverem a marca V no lugar que agora não me recordo. Estes volumes (escravos) vsme os enviará pelo melhor preço que possa obter, preferindo as pessoas para quem leva carta minha; isso para que não haja nenhuma divergência. Irá de capitão o

³¹ ROBERTS, Richard & MIERS, Suzanne. "The End of Slavery in Africa". In: MIERS, Suzanne & ROBERTS, Richard. *The End of Slavery in Africa*, pág. 15. Valentim Alexandre mostra que São Tomé se transformou na "pérola" do colonialismo português no último quartel do século XIX: "O que diferencia a nova fase (da economia de São Tomé), desde a década de 50, é a formação de grandes unidades produtivas utilizando mão-de-obra escrava, que substituem as pequenas explorações da população autóctone. A própria coincidência cronológica entre o início deste processo e o fecho do mercado de escravos brasileiros sugere uma aproximação entre os dois fenômenos, que é confirmada pela análise histórica concreta: grandes negreiros, retirados total ou parcialmente do tráfico transatlântico, estão no arranque da grande produção de São Tomé, pedindo e obtendo concessões de terrenos, aplicando capitais, transferindo os seus escravos de Angola; e, ponto essencial, é a redução da procura de mão-de-obra para as Américas que torna disponíveis os braços para o trabalho das roças. Sob a capa do transporte de "libertos" (negros formalmente livres mas sujeitos a uma obrigação de trabalho por um certo número de anos, o que na prática correspondência à escravidão), nasce um novo circuito negreiro ligando Angola a São Tomé, que perdurará até ao segundo quartel do século XX. Com uma diferença, porém, em relação às formas anteriores de tráfico, que é uma chave do êxito de São Tomé como colônia de plantação: agora, o comércio de escravos é um setor subordinado à produção, estando nas mãos dos roceiros, que utilizam agentes para a compra e transporte dos negros de Angola". Ver ALEXANDRE, Valentim. *Origens do Colonialismo Português Moderno*, pág. 54.

americano que ai se acha. a quem já falei. enquanto a soldada que ele vai ganhar o sr. Guimarães tratará com ele. para o que temos combinado. Vsme estou certo que procurará viver de harmonia com ele para que obtenhamos um bom resultado. Se for possível o palhabote volta do lugar que descarregar e se dirigirá ao Rio Zaire ou Cabinda. Caso vsme não possa voltar nele dará ao capitão suas ordens para que me chegue.³²

Esta expedição para São Tomé deixa bem clara a convivência entre o tráfico ilegal de escravos e o comércio licito. Do Brasil, como pagamento pelos escravos enviados em consignação, os traficantes recebiam mantimentos, farinha de trigo, tabaco, açúcar e aguardente. Já de São Tomé, o pagamento pelos escravos era um só: o café. E era de duas maneiras que os traficantes recebiam o que lhes cabia. Ou o café era enviado diretamente para Luanda ou então era mandado para Lisboa. Das duas formas, não importa, o investidor do tráfico ilegal se inseria num circuito comercial tão insuspeito quanto qualquer outro.

Se a vinda dos gêneros que leva não for feita a dinheiro a vista, e sim a troca de café. a poderá efetuar, sendo o café pelo preço da praça. Não havendo navio que conduza para aqui o dito café, vsme poderá carregar para Lisboa, consignado ele ao sr. Antonio José Luiz da Cunha Junior pela minha ordem; isto a parte que me toca, porém se puder vender a dinheiro muito melhor será, ou mesmo conduzindo o café para Luanda, enfim vsme tem prática o bastante de negócio e entrego a sua boa administração. Está calculado o carregamento em 200 barris de azeite. Se nós não tivermos 100 de nossa conta vsme lançará mão de alguns de nossa conta particular até completar o nº de 100 que é o número que me corresponde. Em tudo o sr. deve ir de acordo com o senhor Pinto Guimarães. assim como para as pessoas para quem lhe dou cartas. O senhor Ferreira Guimarães lhe dará as instruções necessárias (ilegível) a seus volumes (escravos), e vsme com ele se entenderá em tudo e por tudo. Vsme me deixará uma carta bem explicita das negociações e entradas dos volumes (escravos), e o tempo que tem de comércio (...) estime que faça feliz viagem, que breve negocie para nova especulação.³³

³² Carta de Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire") para João José Vianna, em 26 de fevereiro de 1855 (IJ6 472, ANRJ). O fracasso da tentativa de tráfico para São Tomé está registrado na carta recebida por João José Vianna em 8 de março de 1855 (IJ6 472, ANRJ). Vê-se por esta carta que de imediato Guilherme José da Silva Correia definiu um novo destino para os escravos que antes deveriam ir para São Tomé: Cuba. "Em virtude de se perder o palhabote no Ambriz fica de nenhum efeito a viagem a S. Thomé. Por isso vsme mandará para a Cobra (Ponta da Cobra, uma região ao norte de Angola célebre pelos embarques ilegais de escravos) aonde deve chegar até o fim do mês um navio para quatrocentos volumes segundo uma carta que tenho de Havana do primo do Labando". Ver carta recebida por João José Vianna em 14 de outubro de 1854 (IJ6 472, ANRJ).

³³ Carta de Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire") para João José Vianna, em 26 de fevereiro de 1855 (IJ6 472, ANRJ).

Um episódio em 1862 dá pistas que Flores estava envolvido neste tráfico para São Tomé. Flores era na época o representante em Luanda da Companhia União Mercantil de Lisboa, a dona dos vapores que ele consignava. Em 1862, uma carta do escritório central da companhia, em Lisboa, chegou à Luanda. Expressamente, se desestimulava o transporte de negros nos vapores da Companhia. Era um alerta para os prejuízos que poderiam advir se fosse cometida a aventura de transportar escravos para São Tomé. E foi exatamente nisto que se transformou o tráfico ilegal nos anos sessenta: numa aventura só praticada por criminosos. Num zelo excessivo e suspeito, Flores exibiu a carta para as autoridades inglesas, procurando se esquivar de qualquer acusação. Um argumento indestrutível, na ótica da Companhia União Mercantil de Lisboa, desaconselhava o "tráfico de escravos" para São Tomé: os fretes não compensavam.³⁴

Este episódio não conclusivo sugere que Flores estava metido no "tráfico de escravos" para São Tomé. À rigor, diga-se, transportar escravos para São Tomé não configurava nenhum ilícito. Era uma situação admitida pelo decreto com o qual Portugal proibiu os tráfico de escravos em 1836. Mas, no contexto específico dos anos sessenta, era também uma modalidade nova de tráfico ilegal. Por esta razão, foram grandes as reações da Inglaterra. Entre 1 de outubro de 1861 e 1862, os vapores consignados por Flores saíram de Luanda 7 vezes declarando como destino São Tomé, o que representa 50% das saídas totais para São Tomé neste período. Cerca de 71% (629) dos escravos, libertos e negros que entraram em São Tomé provenientes de Luanda foram transportados nos vapores consignados por Flores. O temor que havia na época era que São Tomé se transformasse num entreposto de escravos para o tráfico ilegal para Cuba. Em apenas seis meses, São Tomé recebeu um número de 14 navios, o equivalente a 38% dos navios que haviam partido para lá durante 18 anos entre 1840 e 1860 (36). Um movimento altamente suspeito de navios que mostra que, em menor escala,

³⁴ "Fora disto, temos dados ordens aos comandantes para que não recebam mais negros do que aqueles que estão estipulados nos contratos e nas condições que ele marca, porque bem vê que se não deve arriscar o crédito e prosperidade da companhia por tão insignificante frete, ficando-lhe a V. S.^a (Francisco Antonio Flores) a responsabilidade, havendo infração do que fica determinado". Trecho da carta enviada pelo escritório central da Companhia União Mercantil (de Lisboa) para Francisco Antonio Flores, em 5 de julho de 1862. Transcrito In: MENEZES, Sebastião Lopes de Calheiros e. *Relatório do Governador Geral da Provincia de Angola*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1867, pág. 304.

São Tomé cumpriu o mesmo papel que Cuba: foi uma alternativa ao fim do tráfico de escravos para o Brasil (ver tabela 6).³⁵

As mercadorias lícitas tinham uma função específica dentro do tráfico de escravos. Elas poderiam ser transportadas para pagar débitos entre traficantes brasileiro e angolanos. Parte do funcionamento disto já foi sumarizado acima. Um traficante brasileiro, por exemplo, poderia pagar seus débitos com um traficante angolano remetendo para Luanda mercadorias como farinha de trigo e açúcar. E também os traficantes que estavam espalhados na costa de Angola trocavam créditos e saldavam débitos uns com os outros através de mercadorias do comércio lícito. Mercadorias como o marfim, a aguardente, a urzela ou a ginguba, que substituíram os escravos na pauta de exportações de Angola. Numa época de crescente repressão e escasso numerário, as redes do tráfico ilegal de escravos se tornaram cada vez mais dependentes da circulação de mercadorias legais para funcionarem.

As mercadorias enviadas do Brasil para Angola, seja durante o tráfico legal, seja durante o tráfico ilegal, tinham como destinação principal a aquisição de escravos nos sertões de Angola. Havia também uma certa dependência de Luanda em relação aos gêneros, principalmente os mantimentos, importados do Brasil. Mas o fundamental era o emprego das *fazendas* no tráfico de escravos no interior de Angola. Foram muitas as novidades no tráfico de escravos entre 1830 e 1860. Uma das mais importante foi a venda direta e com uso de dinheiro de escravos na costa para os navios negreiros. Mas, sem sequer ter sido majoritário na

³⁵ Ver PIMENTEL, Maria do Rosário. *Viagem ao Fundo das Consciências: A Escravatura na Época Moderna*, pág. 341. Para as apreensões da Inglaterra, ver *Report from Edmonstone to Rear-Admiral Sir B. Walker, october 22, 1862. In: Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, the Cape of Good Hope, New York, and Loanda, and Reports from British Vice-Admiralty Courts, and from British Naval Officers relating to the Slave Trade. From january 1 to december 31, 1862. Presented to both Houses of Parliament by Command of her Majesty. London, Printed by Harrison and Sons, 1863, pág. 154.* Já antes de 1862, os ingleses diziam que os escravos eram comprados por 20 dólares em Angola e vendidos por 100 dólares em São Tomé. *Report from Edmonstone to Rear-Admiral Sir B. Walker, november 7, 1861. In: Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, the Cape of Good Hope, New York, and Loanda, and Reports from British Vice-Admiralty Courts, and from British Naval Officers relating to the Slave Trade. From january 1 to december 31, 1862. Presented to both Houses of Parliament by Command of her Majesty. London, Printed by Harrison and Sons, 1863, pág. 111.* Os ingleses diziam também que o transporte de "escravos" para São Tomé era estimulado pelas autoridades portuguesas em Luanda. Ver *Rear-Admiral Sir B. Walker to the Secretary to the Admiralty, march 29, 1862. In: Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, the Cape of Good Hope, New York, and Loanda, and Reports from British Vice-Admiralty Courts, and from British Naval Officers relating to the Slave Trade. From january 1 to december 31, 1862. Presented to both Houses of Parliament by Command of her Majesty. London, Printed by Harrison and Sons, 1863, pág. 128.*

costa, o esquema de venda direta de escravos aos navios negreiros não é representativo do funcionamento do comércio de escravos no interior de Angola.

Tabela 6- Navios saídos de Luanda para São Tomé entre 1 de janeiro de 1861 e 30 de abril de 1862, transportando escravos, libertos e negros livres

Navio	Escravos	Libertos	Negros Livres	Total
1861				
Brigue Amelia	4	9		10
Vapor D. Estefania*	3	7	12	22
Vapor Zaire*	10	-	7	17
Vapor África*	6	4	15	25
Escuna São Tomé	-	10	-	10
Vapor D. Antonia*	7	-	20	27
Brigue Activo	-	10	11	21
Vapor D. Pedro*	-	10	48	58
Vapor D. Estefania*	8	2	41	51
Bergantim Emilia de Lisboa	-	10	15	25
Vapor África*	4	2	39	45
Escuna Estrela de Oiro	10	-	10	20
Vapor D. Antonia	-	10	52	62
Brigue Andorinha do Tejo	10	-	12	22
Total	59	74	282	415
Vapor D. Antonia*	-	10	52	62
Brigue Andorinha do Tejo	10	-	12	22
Vapor Zaire*	2	8	79	89
Vapor D. Pedro*	-	10	70	80
Brigue Tarujo Segundo	-	10	20	30
Brigue Sofia	10	10	25	35
Brigue Liberdade		-	21	31
1862				
Vapor Estefania*	-	-	118	118
Brigue Quinta de Pontével	10	-	20	30
Vapor D. Antonia*	10	-	113	123
Brigue Clé	8	2	31	41
Vapor Africa*	10	-	105	115
Vapor Zaire*	-	10	32	42
Brigue Liberdade	10	-	53	63
Total	70	60	751	881

*- Vapores consignados por Francisco Antonio Flores.

Fonte: Dados sobre o período entre 1 de janeiro e 30 de setembro de 1861 in: MENEZES, Sebastião Lopes de Calheiros e. *Relatório do Governo Geral da Província de Angola para o ano de 1861*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1867, pág. 330. Dados sobre o período entre 1 de outubro de 1861 e 30 de abril de 1862 in: *Report from Edmonstone to Rear-Admiral Sir B. Walker, October 22, 1862. In: Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, the Cape of Good Hope, New York, and Loanda, and Reports from British Vice-Admiralty Courts, and from British Naval Officers relating to the Slave Trade, From January 1 to December 31, 1862*. Presented to both Houses of Parliament by Command of her Majesty. London, Printed by Harrison and Sons, 1863.

Mesmo na fase ilegal, uma parte central do tráfico, a compra dos escravos no interior, dependia das importações legal de mercadorias como a cachaça (a geribita) e os produtos

têxteis: as *fazendas*. Todo o comércio no interior de Angola, aliás, dependia das *fazendas*" Não havia circulação de moedas e as *fazendas* eram usadas até para pagar os salários dos empregados da administração de Angola:

Lá nas terras do interior não corre moeda metálica: todas as grandes transações mercantis se efetuam a troco das *fazendas* chamadas de lei, e com elas se paga à tropa e empregados de todos os presídios.³⁶

Sem *fazendas*, não havia como conseguir escravos porque era a partir delas que se formavam os "banzos", que eram trocados pelos escravos nos sertões de Angola. Este esquema funcionou durante o tráfico legal e se manteve no geral inalterado quando a ilegalidade chegou. Como sem as mercadorias importados do Brasil, de Portugal e de outros lugares, não se conseguiam escravos no interior de Angola, pelo menos em parte, o tráfico ilegal dependeu de um esquema baseado em princípios lícitos. Isto porque não havia nada de ilícito nas importações feitas por Luanda. E, ao manter intactas tais estruturas herdadas de antes de 1830, o tráfico ilegal em Angola acabou por se tornar um esquema mercantil ambivalente. Mantido, por um lado, por mercadorias importadas de maneira lícita. E, por outro lado, pelo embarque ilegal, e cada vez mais reprimido, de escravos em Angola pela costa de Angola.

Podemos fazer uma análise da principal "fazenda" que Luanda adquiria do Brasil, a aguardente (geribita), através da entrada de navios pelo porto de Luanda entre 1846 e 1857. Ou seja, numa fase na qual o tráfico ilegal no Congo-Angola se moveu do apogeu para o ocaso. Sabe-se que os traficantes mantinham em seus barracões porções de *fazendas* para serem trocadas por escravos. Em 1850, fechou-se o principal mercado para os escravos embarcados por Angola. A partir daí o tráfico ilegal foi feito apenas para Cuba, com uma autonomia progressiva em relação à Luanda. Contudo, apesar dos navios que iam diretamente às feitorias da costa, Luanda manteve-se importante nas importações de aguardente entre 1846 e 1857.

No esquema mais comum, a aguardente chegava à Luanda e Benguela e era então empregada no escambo pelos escravos. As casas comerciais dos traficantes mantinham

³⁶ LIMA, Jose Joaquim Lopes de. *Ensaio sobre a Statistica das Possessões Portuguezas na Africa Occidental e Oriental; na Asia Occidental; na China e na Oceania*, pág. 81.

correspondentes no interior de Angola, que recebiam vários tipos de *fazendas*. Podia durar anos até que as *fazendas* investidas retornassem para a costa na forma de escravos. Mas havia esquemas mais rápidos, próprios do tráfico ilegal. Um traficante deixava um determinado lote de aguardente, que era aplicado de imediato na compra de escravos. Isto certamente acontecia com escravos que já estavam na costa. Era um esquema tão ágil que alguns traficantes não conseguiam acompanhar a sua rapidez.

Um exemplo de traficante "atrasado" foi José de Souza Velho, célebre capitão de navios negreiros que fez o tráfico para o Brasil até o final dos anos cinquenta. Em 1855, Souza Velho deixou um carregamento de aguardente em Benguela. Tudo estava acertado para que, provavelmente comandando um navio negreiro, Souza Velho fosse ao ponto acordado embarcar os escravos que seriam conseguidos com aguardente. Mas Souza Velho não apareceu à tempo e os escravos pereceram, o que o deixou em débito com um traficante angolano.

Em resposta a sua carta de 22 de julho pp em que me fala acerca de uma pequena fatura que o sr. José de Souza Velho deixara para vender, **assim como outra d'aguardente que diz deixar à casa, tenho a dizer-lhe que o (ilegível) produto de ambos foi empregado no gênero (escravos) que ele deixou ordem**, o qual depois de muito tempo estar em ser, e não se podendo remeter para o lugar que estava destinado, tudo se avariou, e com grandes despesas que se fizeram, está o dono Velho devendo a casa um saldo de contos; tendo eu ainda de certo um "finca" de calçado e uns cortes de coletes que vender pertencentes ao dono Velho, que poderá mandar tomar conta.³⁷

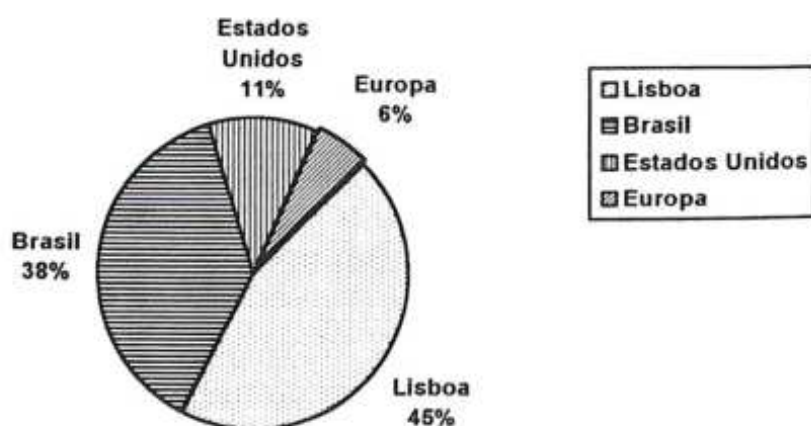
A entrada de aguardente em Luanda é um excelente índice para se analisar o tráfico ilegal em Angola. Se tomarmos como critério de análise, de forma genérica, o item bebidas alcoólicas, veremos que Portugal foi predominante nas importações de vinhos, licores, cervejas, aguardente e genebra, feitas por Luanda entre 1846 e 1851. Mas há uma peculiaridade neste comércio. Portugal só é predominante se não for discriminado o tipo de bebida alcoólica importado. Quase todos os navios que chegaram em Luanda procedentes de Lisboa carregavam preferencialmente vinho, e não aguardente. Carregamentos de vinho que

³⁷ Carta de Antonio Alz' de Lima, de Benguela, para Antonio Félix Machado, em 25 de agosto de 1855 (IJ6 472, ANRJ). Antonio Alves de Lima, o correspondente do traficante luandense Antonio Félix Machado, era um importante negociante de Benguela. Alves de Lima foi autorizado pela Junta da Fazenda Pública a "assinar" letras para circulação na praça mercantil de Benguela no segundo semestre de 1855. Ver o BOGGPA, nº 518, de 1 de setembro de 1855, pág. 8.

eram destinados, não para o tráfico de escravos nos sertões, mas principalmente para o consumo na costa. O mesmo acontecia com as cervejas, os licores e a genebra importada por Luanda entre 1846 e 1851 (ver gráfico 8).

O consumo angolano de aguardente não estava restrito ao comércio de escravos pelos sertões. Quanto mais aumentava a fome causada pelas crises de abastecimento entre os pobres de Luanda, maior era o consumo de aguardente. Quase toda a produção carioca de aguardente foi exportada para Angola durante a segunda metade do século XVIII. Proporções parecidas da produção carioca eram destinadas à Luanda e Benguela. Com isto, 15.5% de todo o comércio brasileiro com Benguela foi feito a partir da aguardente. Segundo Miller, "imports of gerebita at Luanda, though not all from Rio, remained roughly steady throughout the eighteenth century at around 2.000 pipas per year, except for a temporary decline in the 1780s, or around one barrel (125 bottles, 4 frasqueiras) for every slave shipped".³⁸

Gráfico 8- Procedência dos navios que entraram no porto de Luanda transportando bebidas alcoólicas (aguardente, vinhos, cervejas, genebra e licores) entre 1846 e 1851

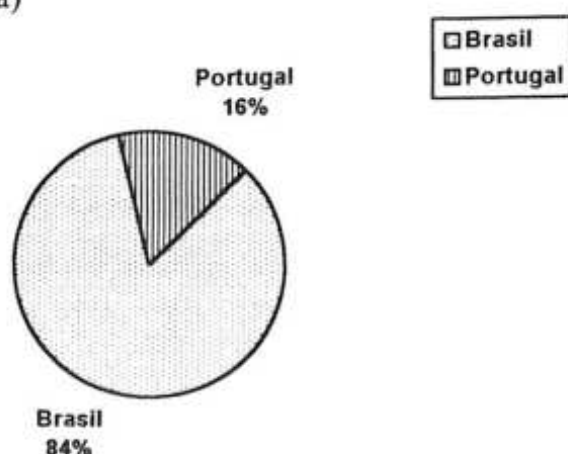


Fonte: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola entre 1846 e 1851.

³⁸ Miller diz ainda o seguinte a respeito da produção carioca de aguardente nos anos 1760: "The 320 sugar mills employed some 11.735 slaves in the late 1760s, and the 176 engenhocas had a work force approximately 15 percent as large, or 1.752 slaves. Each engenhoca turned out something over a full hogshead of highly distilled rum each year (1.35 pipas/engenho), and the total commercial production of the province amounted to 2.477 hogsheads. Of that amount, about half found its way of Luanda, and probably almost as much went to Benguela by the 1780s, so that Angola constituted the primary market for Rio gerebita exports at times during the eighteenth century. By the end of century, Rio was producing half again as much gerebita, of which less than a third went to markets in Europe and North America. Nearly two-thirds ended up in Angola". In: MILLER, Joseph. *Way of Death*, pág. 466-467.

Tais cifras do comércio de aguardente entre o Brasil e Luanda não se alteraram durante o tráfico ilegal. Entre 1845 e 1860, era quase impossível que um navio brasileiro fosse à Luanda sem levar um carregamento de aguardente. Trabalhamos, primeiro, tendo como unidade de medida as pipas de aguardente, o que só está expresso para os anos entre 1846 e 1851. São apenas cinco anos que têm valor principal porque estão situados apogeu do tráfico ilegal para o Brasil. É feita, aqui, uma comparação entre Brasil e Portugal nas importações de aguardente por Luanda. É preciso lembrar, no entanto, que Luanda também importou aguardente dos Estados Unidos entre 1846 e 1851. Quando comparada à brasileira, verifica-se que a participação portuguesa era de apenas 16% nas importações de aguardente por Luanda. Era, portanto, a importação de vinhos, licores, cervejas e genebra, que garantia o alto percentual de Portugal no item geral bebidas alcoólicas. Já as importações de aguardente que Luanda fazia do Brasil entre 1846 e 1851 eram avassaladoras. Chegavam à 84%, se cotejadas com as importações de Portugal (16%) (ver gráfico 9).

Gráfico 9- Aguardente importada de Portugal e do Brasil através do porto de Luanda entre 1846 e 1851 (por pipa)

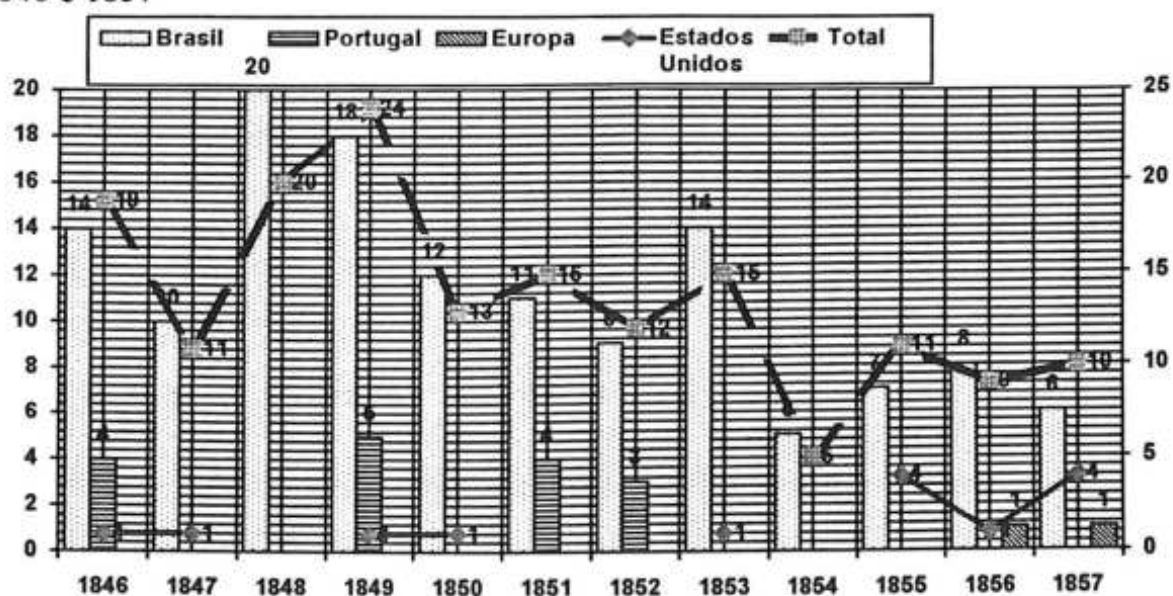


Fonte: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola entre 1846 e 1851.

Quando se toma como critério de avaliação a entrada de navios que transportaram aguardente entre 1846 e 1857, um período maior, portanto, tem-se uma confirmação da hegemonia brasileira nas importações de aguardente por Luanda. A chegada de navios procedentes do Brasil carregando aguardente diminuiu sensivelmente no porto de Luanda após

1853. Isto prova que importações de aguardente eram ligadas, antes de mais nada, ao tráfico de escravos pelos sertões de Angola. Os números relativos à participação brasileira não se alteraram muito entre 1846 e 1853. Cerca de 80% dos navios que entraram em Luanda carregando aguardente eram provenientes do Brasil. Havia uma participação irrisória de Portugal e dos Estados Unidos. No caso de Portugal, tinha-se 10% de participação nas importações de Luanda, frutos da grande repressão do início dos anos cinquenta. Para despistá-la, os traficantes parece que adotaram como estratégia importar, não do Brasil, mas de Portugal, a aguardente para o tráfico de escravos. No caso dos Estados Unidos, tudo se explica pelo tráfico de escravos para Cuba, que foi em alguma medida organizado a partir dos Estados Unidos (ver gráfico 10).

Gráfico 10- Oscilações nas Entradas de Navios com Aguardente pelo Porto de Luanda entre 1846 e 1857



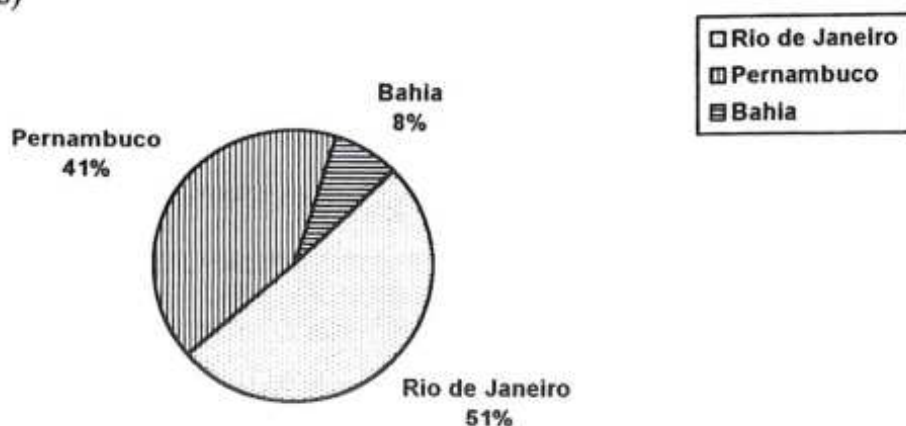
Fonte: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola entre 1846 e 1857.

Nota-se que, apesar da sensível queda, a entrada de navios com aguardente provenientes do Brasil não desapareceu por completo durante os anos cinquenta. No auge do tráfico ilegal, só em 1847 e em 1848, entraram em Luanda 38 navios com aguardente que chegavam do Brasil. Um número bastante acima dos cinco navios que entraram em 1857. É possível que os navios entrados em Luanda do Brasil com aguardente, a partir de 1854, o

fizessem para manter o tráfico de escravos para Cuba. Sabe-se que, em 1862 e em 1863, o balanço de pagamentos de Luanda com o Brasil registrava um alto déficit. E a contribuição das importações de aguardente para o déficit angolano para com o Brasil era relevante. É bastante provável que o movimento que culminou em 1862 e em 1863 tenha começado ainda em meados dos anos cinquenta, assim que acabou definitivamente o tráfico de escravos para o Brasil (ver gráfico 10).

Os números da entrada de navios com aguardente no porto de Luanda são também reveladores da proeminência do Rio de Janeiro nas relações com Angola. Há aqui uma disparidade. Quando se trabalha tendo como critério as pipas como unidade de medida, dentro do período de 1846 e 1851, a participação brasileira aparece repartida da seguinte forma. Pernambuco foi responsável por 41%, enquanto o Rio de Janeiro respondeu por 51% das importações de aguardente que Luanda fez do Brasil. Isto se explica por dois motivos. Primeiro, embora tenham entrado muito mais navios do Rio de Janeiro no porto de Luanda entre 1846 e 1851, os navios de Pernambuco tinham muito maior porte que os navios provenientes do porto carioca. Por outro lado, os anos entre 1846 e 1851 são atípicos porque o tráfico ilegal estava no auge. A tendência foi então que, das três principais cidades brasileiras no tráfico com Angola, Rio de Janeiro, Salvador e Recife, saíssem navios em direção à Luanda (gráfico 11).

Gráfico 11- Aguardente importada do Brasil através do porto de Luanda entre 1846 e 1851 (por pipas)



Fonte: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola entre 1846 e 1851.

III- Escravidão e Revoltas de Escravos em Angola

Foram várias as investidas para aumentar a presença portuguesa em Angola entre 1836 e 1860. Três destas iniciativas tiveram grande visibilidade. O Ambriz, uma região sem soberania definida, foi ocupado em 1855. Fundou-se, em 1848, uma colônia, Mossamedes, com portugueses expulsos de Pernambuco. Além destas iniciativas, a partir de 1836, desencadeou-se um ciclo de investidas militares para submeter as regiões à leste do rio Kwango. Não se trata aqui de aferir o quanto tais iniciativas tiveram êxito. Mossamedes, por exemplo, não teve êxito imediato. Apesar disto, é claro o esforço reordenador português em Angola a partir de 1836. E o fim do tráfico ilegal, é preciso dizer, ao afastar os riscos à soberania portuguesa, também fez parte desta reordenação.

O fim do tráfico ilegal significou igualmente transformações imediatas no perfil demográfico de Luanda. Entre 1845 e 1850, a população total de Luanda aumentou de 5.605 para 12.656 pessoas. Dois grupos em particular foram privilegiados por tal crescimento: os escravos e os pretos/mulatos livres. Só os escravos aumentaram de 2.749 para 5.900. E por esta razão, quase 50% da população total de Luanda era formada por escravos em 1850. Já os pretos/mulatos livres aumentaram de 1.255 para 5.305. Entre 1845 e 1850, o aumento populacional médio em Luanda girou em torno de 1.392 pessoas por ano (ver tabela 7).¹

Tabela 7- População de Luanda em 1850

Status Social	Homens	Mulheres	Total
Branco	820	420	1.240
Pardos Livres	1.185	750	1.935
Pardos Escravos	50	70	120
Pretos Livres	1.220	2.150	3.370
Pretos Escravos	2.150	3.750	5.900
Total	5.425	7.140	12.656

Fonte: BOGGPA, nº 303, de 19 de julho de 1851.

¹ Os dados populacionais de Luanda para 1845 estão em LIMA, José Joaquim Lopes de. *Ensaio sobre a Statistica das Possessões Portuguezas na Africa Occidental e Oriental; na Asia Occidental; na China e na Oceania*, Parte I, pág. 4-A. Citado in PÉLISSIER, René. *Les Guerres Grises: Resistances et Revoltes en Angola (1845-1941)*. Paris, Montamets, 1977, pág. 32.

São claros os indícios da relação entre explosão demográfica e o fim do tráfico ilegal em Luanda. Era comum que fossem mantido nos quintais dos casarões de Luanda até 300 ou 400 escravos. Dalí os escravos eram encaminhados para os embarques pela costa de Angola. Milhares de cativos afluíam anualmente à Luanda nas caravanas chegadas dos sertões. Só depois, os escravos eram levados para os pontos de embarques ilegais. A partir de 1845, no entanto, não se pôde mais transportar os escravos que estavam em Luanda para os pontos de embarque. Aqui está a razão para o brutal aumento entre os escravos que compunham a população de Luanda entre 1845 e 1850. George Tams, que esteve em Angola em 1841, testemunhou a chegada de caravanas com escravos em Luanda.

Não era fácil distinguir sempre à primeira vista os poucos escravos que vinham destinados a venderem-se na cidade; porque eles entravam frequentemente misturados na caravana, caminhando com os outros na mesma fileira, e como eles, acarretando mercadorias; mas algumas vezes vinham com as mãos atadas atrás da costa, ou com cordas ao pescoço acompanhando a cáfila. Se a caravana se compunha de uma grande porção de escravos escoltados por poucos condutores, estes se viam então obrigados a adotar medidas de segurança, e defesa própria, prevenindo-se contra o risco de serem assassinados quando dormindo. Em tais casos, os condutores se provinham de uma comprida vara, com uma espécie de garfo numa das extremidades dentro do qual encaixavam os pescoços dos escravos, prendendo a si a outra extremidade; e desta forma eles se conservavam sempre a mesma distância, podendo sem receio adormecer, depois de terem tomado a precaução de lhes ligar as mãos atrás das costas durante aquele tempo, para evitar que eles pudessem tirar os pescoços dos garfos.²

Dois pontos se destacam no relato de Tams. Primeiro, a óbvia preocupação com a segurança. Tal preocupação era diretamente proporcional ao número de escravos nas caravanas. Cuidados especiais eram então necessários para excluir qualquer chance de fuga ou revolta dos escravos. Tantos cuidados sugerem, porém, algo à respeito do comportamento dos cativos. Em condições degradantes, fazia-se uma longa caminhada desde interior, o que não impedia fugas e revoltas entre os escravos levados nas caravanas. Um outro ponto se destaca no relato de Tams: o sigilo no tráfico ilegal em Luanda. Para escapar da repressão, caravanas com escravos evitavam a luz quando entravam em Luanda. Antes de 1839, era livre a entrada de caravanas com escravos em Luanda. A partir de então, contudo, os traficantes buscavam a

² TAMS, George. *Visita às Possessões Portuguesas na Costa Ocidental da África*, pág. 218-19.

noite para consumir seus negócios. Tams, na verdade, testemunhou uma situação que precedeu à repressão maior, a partir de 1845, que provocou um colapso na entrada de escravos em Luanda.

Além disso, quando os escravos eram em grande número, eles os prendiam uns aos outros com cádeas, ou cordas pelo pescoço, e lhes amarravam as mãos, não obstante virem estes condutores sempre bem armados; ao mais pequeno indício de perigo, salvavam eles as suas vidas sacrificando as dos escravos. Como já mencionei era muito raro entrar na cidade alto dia qualquer porção avultada deles com destino de serem ali vendidos: usualmente faziam estas entradas acobertados com a escuridão e silêncio da noite, ocultando estas infelizes criaturas, roubadas quando dormindo e trocadas por qualquer bagaria, em várias partes da cidade, e nas vizinhanças, até aumentarem seu número suficientemente; e muitas vezes o fato de estarem escondidos só se divulgava após a partida do navio.³

Esta repressão em Luanda, a partir de 1841, deveu-se ao interesse português de imprimir uma nova direção à Angola. Para os administradores portugueses, através da abolição do tráfico ilegal de escravos, se garantiria a viabilidade das atividades lícitas em Angola. Principalmente depois da independência do Brasil, Portugal foi cada vez mais refratário aos estreitos laços entre Brasil e Angola. No discurso dos administradores, o Brasil sugava as riquezas de Angola. Considerava-se o tráfico ilegal o principal mecanismo desta espoliação. Através do tráfico, trazia-se para o Brasil uma mão de obra que poderia ser empregada em Angola. Dizia-se no discurso oficial que o tráfico ilegal só favorecia aos traficantes "brasileiros" e aos luso-africanos de Luanda. Incrementar as atividades lícitas de Angola através da escravidão foi então o verdadeiro "pano de fundo" do abolicionismo português. Para tanto, desenvolveu-se uma verdadeira retórica de oposição entre o tráfico ilegal de escravos e o comércio lícito.⁴

A abolição da escravatura ao mesmo tempo que fez entre nós o preço dos escravos que podemos desde já adquirir por quarenta ou quarenta e cinco mil reis, e em breve por menos, fez subir no Brasil a trezentos mil reis o preço de cada um, e esta causa de per si basta para fazer ver que as nossas produções poderão dar-se a menor preço, que estabeleceremos ligações diretas com a metrópole, deixando o intermédio até agora usado do

³ Idem, *ibidem*, pág. 218-19.

⁴ Podemos ver os primórdios desta retórica no pronunciamento de despedida do Nicolau de Abreu Castello Branco quando foi substituído por Santa Comba Dão no posto de Governador-Geral de Angola em 15 de fevereiro de 1830 (Caixa 164- Angola 1830, doc. nº 75, AHU).

Rio de Janeiro, e que daqui se seguirão não só a utilidade da colônia, reduzida quase a zero pela supressão do comércio de escravos....⁵

À rigor não havia como dar concretude em Angola ao liberalismo vigente em Lisboa. Em Angola, os interesses dos colonos eram bem diferentes daqueles manifestados pela metrópole. Várias medidas contra a escravidão e o trabalho forçado foram decretadas por Portugal entre 1830 e 1850. Só uma, no entanto, foi implementada: o fim do tráfico de escravos. E isto só deu certo, é preciso dizer, em boa parte pela mobilização de navios de guerra de várias marinhas na costa de Angola. Mas abolir o tráfico de escravos era vital para preservar a soberania portuguesa nos domínios africanos. Daí o empenho português, muitas vezes claudicante, é certo, para cumprir as leis anti-tráfico. Ainda assim, é preciso dizer, tal interesse estratégico não teve condições de se impor antes de 1841. Em 1836, por exemplo, quando Portugal oficialmente baniu o tráfico ilegal, o Governador Geral de Angola foi obrigado, diante da pressão local, a atenuar o decreto abolicionista de então.⁶

Um pensamento anti-tráfico foi sistematizado pelos administradores portugueses. Num ensaio de 1846, o publicista Lopes Lima pregou uma colonização de novo tipo para Angola. Lopes Lima encampava uma idéia plenamente difundida entre os administradores portugueses: o Brasil crescia a partir dos "braços" escravos "roubados" de Angola. Na verdade, o texto de Lopes Lima fazia propaganda das riquezas potenciais de Angola. E para ele, tais riquezas só seriam plenamente exploradas com o fim do tráfico ilegal. Isto daria à Angola uma abundância de mão-de-obra indispensável para a tão almejada prosperidade econômica.

A abolição da escravatura ocasionou um grave paroxismo mercantil, como devia esperar-se em praças de comércio cujos mercadores quase que não sabiam dar outro emprego a seus capitais: aterrados por este golpe -para o qual aliás deviam estar preparados- uns retiraram-se da terra, levando consigo as suas grandes riquezas- enquanto que outros quiseram ainda teimar na antiga carreira, arrostando os bloqueios e as severas penas que a legislação novíssima impõe aos contrabandistas negreiros: o desengano porém já vai produzindo o seu salutar efeito desde que o governo português tem dado provas de querer acabar de uma vez com

⁵ Primeira comunicação, em 21 de março de 1836, do conselho de direção da companhia de agricultura de indústria de Angola e Benguela com Lisboa (2ª Seção-Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 2, 1836-37, AHU).

⁶ Sá da Bandeira tentou introduzir no projeto que tramitou no legislativo português, no início de 1836, um item que libertava todos os escravos que nascessem após a promulgação da lei antitráfico. Este item foi retirado pelo próprio Sá da Bandeira, no momento da promulgação do decreto abolicionista português, em 10 de dezembro de 1836. Ver PIMENTEL, Maria do Rosário. *Viagem ao Fundo das Consciências: A Escravatura na Época Moderna*, pág. 340.

um tráfego tão infame como nocivo aos verdadeiros interesses das nossas possessões africanas, a cuja cultura se roubavam os braços, que iam fertilizar terras estranhas.⁷

Antes mesmo de Lopes Lima, em 1840, numa obra póstuma, Sebastião Xavier Botelho também pregava contra o tráfico ilegal. Botelho sintetiza a visão dos administradores portugueses em relação à África portuguesa. Abolir o tráfico ilegal para dar lugar ao uso em larga escala da escravidão nos domínios portugueses. Por esta razão, Botelho frisava: abolir o tráfico ilegal não implicava no fim da escravidão. Tratava-se unicamente da oferta de novas opções na colonização portuguesa, a partir de idéias, aliás, bastante avançadas para a época. Botelho defendia, por exemplo, a criação de companhias de comércio, além da adoção da brandura na escravidão à ser praticada nos domínios portugueses.

Não admira que o comércio da escravatura ainda hoje tenha apologistas porque a avareza é a última paixão que morre no coração do homem; mas admira os argumentos de que se valem para sustentar sua opinião, **confundindo o comércio dos negros com a acabamento total e repentino da escravidão: coisas entre si mui distintas e separadas, se bem que pareçam estreitamente unidas pelo muito que se tem lidado em as baralhar.**⁸

Até mesmo argumentos de higiene pública foram usados contra o tráfico ilegal. Alguns administradores viam no tráfico ilegal a causa principal das doenças que se alastravam por Luanda. Milhares de escravos reunidos em Luanda não tinham condições adequadas de acomodação. Ao tráfico ilegal de escravos eram dirigidos vários ataques: atrair capitais que poderiam se destinar à agricultura, à indústria e às "artes". Ofender a religião cristã e diminuir a população indígena ao levar os "braços para fora da província" -para o Brasil e já então para Cuba. Higienizar Luanda significou limpá-la dos quintais de escravos, onde, imaginava-se, se originavam as doenças que afligiam à cidade.

O tráfico que atraía os capitais, que impedia o desenvolvimento da agricultura, da indústria e das artes, que desprezava a cidade que não era sua, que ofendia pela base a existência sincera da religião cristã, que diminuía a população indígena levando os braços para fora da província, que amontoava o ouro como um depósito para o levar a outras terras sem deixar vestígios, e que estabelecia a

⁷ LIMA, José Joaquim Lopes de. *Ensaio sobre a Statistica das Possessões Portuguezas na Africa Occidental e Oriental, na Asia Occidental, na China e na Oceania*, pág. XXXVIII.

⁸ BOTELHO, Sebastião Xavier. *Escravatura: Benefícios que podem provir às nossas Possessões d'África da proibição daquele Tráfico*. Lisboa, Typographia de José B. Morando, 1840, pág. 1.

moralidade do acampamento militar como fundamento da vida social de Luanda, era fatal para a saúde pública.

Aglomeravam-se nos quintais dos moradores grandes porções de escravos - duzentos, às vezes trezentos e quatrocentos em cada quintal- ali estavam, comiam, dormiam e satisfaziam todas as necessidades humanas, e dali infectavam as casas e a cidade com os mais pútridos miasmas; e porque o peixe seco é comida estimada e usual deles, era sobre o muro destes quintais, e sobre os tetos das casas de palha, vulgarmente chamadas cubatas que tais preparações se faziam, com manifesto dano para a saúde pública.⁹

Medidas contra o trabalho forçado dos carregadores e a própria escravidão coadjuvaram o movimento anti-tráfico português. Em 1839, uma portaria impediu o trabalho forçado. Mas só em 1856, contudo, Portugal conseguiu interferir e abolir o serviço gratuito dos carregadores. Todo o comércio entre Luanda e os sertões de Angola dependia dos carregadores negros. Tais carregadores eram recrutados através das chefias africanas "avassaladas". Na verdade, na abolição do serviço dos carregadores, tem-se um quadro de transformações mais amplas no comércio de Angola. De um lado, uma resistência cada vez maior entre os chefes africanos ao recrutamento de carregadores. Isto prejudicava diretamente os negociantes de Luanda, que dependiam dos carregadores para o comércio com os sertões. A partir do comércio lícito, os próprios africanos cada vez mais praticaram o comércio de longa distância através das caravanas. Com isto, os negros, até então contratados como carregadores pelos negociantes luandenses, se tornaram integrantes das grandes caravanas.

Quanto à escravidão, uma primeira legislação foi criada em 1854, sem na prática alterar o dia-a-dia dos escravos angolanos. Foi criada uma categoria intermediária entre o homem livre e o escravo: o liberto. Ao liberto, cabia trabalhar para os antigos senhores durante 10

⁹ VASCONCELLOS, Antonio Augusto Teixeira de (presidente da Câmara Municipal da cidade de São Paulo de Assunção de Luanda). *Carta acerca do Tráfico dos Escravos na Província de Angola*. Lisboa, Imprensa de J. J. A. Silva, 1853. É claro que não foi posta de lado a estratégia de abolir o tráfico para que os escravos fossem empregados na própria Angola: "A nosso ver a única táboa de salvação é a abertura de estradas da cidade para as diferentes direções do interior, aproveitando os braços disponíveis que o tratado de supressão nos deixou no país, com os quais bastantes recursos poderemos tirar das muitas produções quase espontâneas deste vastissimo solo". Ver o Almanak Statístico da Província d'Angola e suas Dependências para o ano de 1852, pág. 22. A partir de Carlos José Caldeira, que esteve em Luanda em 1852, tem-se mais um exemplo do argumento anti-tráfico baseado na higienização de Luanda: "Assegurava-se que era mui sensível o melhoramento do clima nestes últimos dias, devido em parte à reforma de maus hábitos, de comensanas, de ceias lautas, e à cessação do comércio escravatura, que obrigava a ter amontoadas porções de negros nos pátios das casas, como em currais de brutos, sem asseio algum, e donde se exalavam pestilentos miasmas". CALDEIRA, Carlos José. *Apontamentos d'Uma Viagem de Lisboa à China*. Lisboa, Typographia de Castro & Irmão, 1853, pág. 200. O argumento científico também esteve presente na abolição do tráfico ilegal no Brasil. Ver CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: Cortiços e Epidemias na Corte Imperial*. São Paulo, Companhia das Letras, 1996, págs. 72-76.

anos -afim de ressarcí-los. Mas não houve como levar a termo a legislação de 1854. De fato, a escravidão acabou por só ser abolida por Portugal em 1868. Os libertos, na prática, nada mais eram que escravos. Tem-se aqui o limite do liberalismo português. Foi possível acabar com o tráfico mas a escravidão manteve-se intacta. Segundo alguns autores, isto foi uma estratégia deliberada do Estado português. Como já se viu, foi algo também pregado por alguns publicistas da época: acabar com o tráfico ilegal exatamente para manter e fortalecer a escravidão.¹⁰

At near date, the total abolition of slavery in Angola has been decreed, and will come into force; with the inevitable result of the ruin of the plantations, or of its becoming a dead letter in the province.¹¹

Ao diminuírem os embarques, a partir de 1850, caíram os preços dos escravos em Angola. Entre 1846 e 1850, foram embarcados de Angola 113.000 escravos. Já entre 1851 e 1855, apenas 7.600 escravos foram exportados. Com isto, em 1854, o preço de um escravo jovem em Luanda sofrera uma queda de 70 à 80 para apenas 10 à 20 dólares, segundo Harms.¹² No interior, segundo Ladislau Magyar, o húngaro que morou e viajou pelo interior de Angola, o fim do tráfico ilegal fez desabar em 1/3 os preços dos escravos.

Atualmente o preço dos escravos é muito baixo; desde que se vem impedindo o seu embarque, o preço baixou até um terço. Já se pode comprar um jovem escravo adulto ou uma jovem escrava por 35-40 côvados de diversos tecidos europeus. Um boi possante custa quase a mesma coisa ...¹³

Assim como as variações entre os escravos, as variações no número de libertos obrigam à uma conclusão: foi cada vez maior o peso das formas de trabalho forçado na economia de Angola entre 1845 e 1863. Quanto aos libertos, os números mostram um aumento brutal entre

¹⁰ Pimentel analisa desta forma o contexto que cercou o decreto português de 1836: "Estas exceções (que permitiam que os portugueses transportassem escravos de uma colônia para outra de Portugal mesmo depois do decreto anti-tráfico de 1836) vinham ao encontro das pretensões da política de Sá da Bandeira de desenvolver as possessões portuguesas em África e de criar alternativas econômicas ao tráfico negreiro, o que pressupunha a existência de uma mão-de-obra abundante, a sua concentração em território nacional e a proibição da exportação de mão-de-obra para o estrangeiro". Ver PIMENTEL, Maria do Rosário. *Viagem ao Fundo das Consciências: A Escravatura na Época Moderna*, pág. 341. TORRES, Adelino. *O Império Português: entre o Real e o Imaginário*. Lisboa, Escher, 1994. Ver também ROBERTS, Richard & MIERS, Suzanne. "The End of Slavery in Africa". In: MIERS, Suzanne & ROBERTS, Richard. *The End of Slavery in Africa*, pág. 15.

¹¹ MONTEIRO, John. *Angola and the River Congo*, pág. 75-76.

¹² Para os embarques de escravos ver ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, pág. 256. A queda no preço dos escravos em Luanda pode ser vista em HARMS, Robert. *River of Wealth, River of Sorrow: The Central Zaire Basin in the Era of the Slave and Ivory Trade, 1500-1891*, pág. 29.

¹³ MAGYAR, Ladislau. *Viagens no Interior da África Austral nos anos de 1849 a 1857*. Edição ainda em preparação em Luanda, capítulo 7, pág. 14-17.

1859 e 1863. Um aumento que não esteve concentrado só em Luanda, generalizado, que atingiu várias regiões. Os números, de certa forma, refletem as mudanças então operadas na economia de Angola. Antes de 1855, o eixo econômico de Angola voltava-se quase exclusivamente para o centro-sul, englobando Luanda e Benguela. E os números de 1859 sugerem mudanças no peso econômico das diversas regiões de Angola. Através deles, nota-se que Benguela experimentava uma espécie de ocaso econômico em fins dos anos cinquenta. Em Benguela, o número de libertos simplesmente diminuiu entre 1859 e 1863 (ver tabela 8).

Tabela 8- Libertos em Angola em 1859 e 1863

Distritos	Libertos em 1859	Libertos em 1863
Ambriz	24	422
Luanda	2.328	6.781
Benguela	1.792	1.583
Mossamedes	47	291
Golungo Alto	9.483	21.182
Total	13.674	30.259

Fontes: "Relação dos Libertos registrados na Província d'Angola desde que existem indivíduos (1854) com tal condição até o fim do ano de 1859". Correspondência dos Governadores, Angola, Pasta 26, AHU.

"Nota do número de libertos que tem sido registrados na Província de Angola depois do decreto de 14 de dezembro de 1854 até 31 de dezembro de 1863". Correspondência dos Governadores, Angola, Pasta 34, AHU.¹⁴

No Ambriz, empregou-se somente 24 libertos em 1859, bem longe dos 422 empregados em 1863. Este aumento dos libertos no Ambriz refletiu uma expansão econômica para o norte, a partir de 1855. A partir dela, criou-se um novo eixo econômico no norte de Angola, localizado no Ambriz. Tal inflexão torna-se também visível através da movimentação de navios de cabotagem no porto de Luanda entre 1845 e 1860. Já o aumento sensível dos libertos em Mossamedes se justifica pelo crescimento econômico da região nos anos sessenta. Com a guerra civil americana, Angola passou por um *boom* da cultura do algodão. Mossamedes beneficiou-se deste ciclo do algodão (ver tabela 8).¹⁵

There are at present in Angola several sugar and cotton plantations worked by slaves, called at present "libertos", who are meant by the portuguese government to work ten years, as a compensation to their owners for the capital expendid in their clothing, education and medical treatment.¹⁶

¹⁴ Os dados para a montagem desta tabela me foram gentilmente cedidos por José C. Curto.

¹⁵ Ver CLARENCE-SMITH, W. G. *Slaves, Peasants and Capitalists in Southern Angola, 1840-1926*. Londres, Cambridge University Press, 1979, pág. 15.

¹⁶ Ao mencionar a cultura do algodão e do açúcar, John Monteiro se refere mais propriamente aos anos sessenta. Ver MONTEIRO, John. *Angola and the River Congo*, pág. 75-76.

Duas regiões concentravam a maior parte dos libertos: Luanda e o Golungo-Alto. Em Luanda, os números se justificam pela condição privilegiada da cidade, capital da província e porto principal da região. Os números de libertos no Golungo-Alto, uma região não-costeira, são preciosos. Além da expansão econômica para o norte, a partir da criação do eixo econômico no Ambriz, houve também um aumento nas atividades econômicas no interior. No Golungo-Alto, se concentravam as rotas do comércio com os sertões. De certa forma, o número de libertos ilustra a importância estratégica da região.

Mas se garantiu uma força de trabalho gratuita, o fim do tráfico ilegal produziu também efeitos menos elogiados entre produtores e negociantes luandenses. Luanda sofreu cada vez mais com as fugas e revoltas dos escravos concentrados na cidade. Valores próprios da escravidão praticada no interior, uma escravidão de tipo doméstica, influenciavam os escravos das áreas dominadas pelos portugueses. Tudo indica que costumes e práticas tradicionais nas sociedades do interior incentivavam a fuga dos africanos escravizados na costa. Uma faixa de terra pequena e cercada por povos independentes, que mantinham com os portugueses relações instáveis, constituía a área sob domínio português em Angola. Por si só, isto criou um quadro bastante favorável para as fugas e revoltas dos escravos.¹⁷

Entre as sociedades africanas, a instituição da escravidão guardava grandes diferenças em relação à escravidão mercantil. Ladislau Magyar esteve nos sertões de Angola e identificou uma escravidão doméstica no "país de fala quimbundo". Segundo Magyar, existiam os *fuká* e os *dongo*, duas classes diferentes de escravos. Os *fuká* eram mantidos sob propriedade de alguém, como um "penhor", segundo diz Magyar. Podiam ser resgatados pelos antigos donos mediante pagamento. Por outro lado, os *dongo*, capturados nas guerras ou comprados, padeciam da escravidão absoluta.

Bem vistas as coisas, aqui não há criados; o lugar deles é ocupado pelos escravos que, como já mencionei, formam duas classes especiais. Os *fuká* ou *hafuká* são, como penhor, propriedade do credor apenas até ao seu resgate. Mas os *dongo*, ou seja, os escravos capturados na guerra ou comprados, são propriedade absoluta dos seus donos.¹⁸

¹⁷ Manning menciona a eclosão de várias revoltas de escravos em vários pontos da África em meados do século XIX. Ver MANNING, Patrick. *Slavery and African Life: Occidental, Oriental, and African Slave Trades*. New York, Cambridge University Press, 1990, pág. 144.

¹⁸ MAGYAR, Ladislau. *Viagens no Interior da África Austral nos anos de 1849 a 1857*. Edição ainda em preparação em Luanda, capítulo 7, pág. 11. Manning menciona as peculiaridades da escravidão africana. Ver MANNING, Patrick. *Slavery and African Life: Occidental, Oriental, and African Slave Trades*, pág. 113.

Magyar afirma que a escravidão era uma instituição amplamente praticada no interior de Angola. Leis consuetudinárias aplicadas de acordo com o interesse dos mais fortes, guerras endêmicas entre os africanos e a aplicação de pesadas multas ao menor delito -o que forçava o devedor a se oferecer como escravo. Tais eram os motivos que tornavam um homem livre suscetível de se tornar escravo. Magyar diz que talvez a metade da população do "país quimbundo" fosse formada por escravos. E dentro da população escrava, os homens eram majoritários, respondendo por 2/3 do total de escravos.

O número dos *dongo* é muito grande,¹⁹ não só porque muitos são os adquiridos por compra no estrangeiro, como também porque há muitos da terra que acabam na escravatura. Na verdade, entre estes povos gananciosos, invejosos e eternamente em conflito uns com os outros, o mínimo delito, mesmo uma palavra dita inadvertidamente que contrarie os seus estúpidos usos, é considerado um crime "*kezila*" e como não há lei escrita e o direito consuetudinário, na maior parte dos casos, é interpretado e aplicado arbitrariamente pelos poderosos e em desvantagem dos mais fracos e, finalmente, porque não existe a devida proporção entre a gravidade do delito e o castigo, constando o castigo sempre de pesada multa: é por tudo isso que não nos devemos admirar de que quase metade da nação esteja vendida como escrava à outra metade.²⁰

Entre o húngaro Ladislau Magyar e John Monteiro, o inglês que também foi ao interior, quase não há diferenças na análise da escravidão praticada no interior de Angola. Os dois viajantes viam naquela escravidão uma instituição com características domésticas: benigna e não hereditária. Os cativos contraíam matrimônio com mulheres livres e eram integrados na família de seus donos.

Como já mencionei, os donos exercem um poder mais paternal do que autoritário sobre os seus escravos, tratam-nos amavelmente e deixam-lhes o tempo suficiente para que possam executar as suas próprias tarefas domésticas. Além disso, os escravos casam-se sempre com mulheres livres, levam portanto uma vida razoavelmente cômoda e os seus filhos, como propriedade da mãe, são pessoas livres. Mas as escravas são, na maior parte das vezes, concubinas dos seus donos e, como tal, fazem parte dos membros da família.²¹

¹⁹ "Pelo menos um terço, senão metade, de toda a população do país é escrava: mas entre os escravos as mulheres constituem apenas a terça parte (nota de Ladislau Magyar)".

²⁰ MAGYAR, Ladislau. *Viagens no Interior da África Austral nos anos de 1849 a 1857*. Edição ainda em preparação em Luanda, capítulo 7, pág. 11.

²¹ MAGYAR, Ladislau. *Viagens no Interior da África Austral nos anos de 1849 a 1857*. Edição ainda em preparação em Luanda, capítulo 7, pág. 12.

Mas o tratamento benigno dispensado aos escravos não era fruto da bonomia dos proprietários. Tratá-los bem era uma maneira de evitar as fugas dos escravos.²² Os costumes africanos facultavam aos escravos o direito de fugir para encontrar outros donos. Bastava sentir algum tipo de "descontentamento" com seus donos e os escravos poderiam fugir para buscar outros donos. E eram dois os tipos de fugas. Uma era a *vátira*, uma modalidade mais simples de fuga. Na *vátira* o escravo simplesmente abandonava tudo e fugia. Esta fuga não era sancionada pelos costumes africanos e levava o escravos para o ponto o mais longe possível. Mas o verdadeiro perigo para os proprietários de escravos era *chimbika* ou *tombika*. A partir deste tipo de fuga, o escravo poderia procurar qualquer outro chefe africano e se oferecer para ser seu escravo. Cometia-se algum delito, por exemplo, matar algum animal do dono pretendido. Para ressarcir o prejuízo causado, o africano (já um escravo) se oferecia como escravo para outro dono.

Porém, este tratamento benévolo dispensado aos escravos não é bem consequência dum pensamento humanitário dos donos, mas antes do medo de perder os escravos pela fuga destes. Pois os escravos podem subtrair-se ao poder dos seus donos pela chamada *vátira* ou pela *chimbika* ou *tombika*. A *vátira* é uma simples fuga, isto é: o escravo aproveita o momento propício, larga tudo, vai-se embora e foge para longe, muitas vezes até ao estrangeiro. Mais prejudicial e perigoso para o dono de escravos é a chamada *chimbika* ou *tombika*, pois este tipo de fuga não só é fácil de executar pelo escravo, como é **também proporcionado, em grande medida, pela lei. O escravo que está descontente com o seu dono, facilmente se pode afastar da casa, alegando que apenas quer fazer uma visita na vizinhança; em vez de dar esse passeio, ele dirige-se à residência de um chefe de família, geralmente abastado e influente, antecipadamente por ele escolhido; ali chegado, mata na presença de várias testemunhas um cão, uma cabra, uma ovelha ou outro animal doméstico, o primeiro que encontrar. Chamado à responsabilidade, ele declara então que quer abandonar o seu dono, oferecendo-se ao dono da casa como escravo, em paga do prejuízo causado. Mas nem isso é preciso, basta ele pegar na veste do dono da casa, fazer um pequeno rasgão dizendo: "Ame pika yove" (sou o teu escravo).**²³

²² As informações de Magyar foram confirmadas por Isabel de Castro Henriques, a partir do depoimento, de 1890, de Henrique de Carvalho. Ver HENRIQUES, Isabel de Castro. *Commerce et Changement en Angola: Imbangala et Tshokwe face à la Modernité*. Paris, L'Harmattan, 1995, pág. 211.

²³ "Este tipo de fuga é, na maior parte das vezes, levado a cabo somente pelas escravas; num homem seria considerado um sinal de especial covardia (nota de Ladislau Magyar)". MAGYAR, Ladislau. *Viagens no Interior da África Austral nos anos de 1849 a 1857*. Edição ainda em preparação em Luanda, capítulo 7, pág. 13.

A *chimbika* ou *tombika* era também usada pelos escravos criminosos. Fugindo e repetindo o mesmo procedimento dos escravos que não havia cometido nenhum crime. Ou seja, causar algum dano ao patrimônio de outra pessoa para então poder se oferecer como escravo. Sendo um potentado, o antigo poderia ainda tentar reaver seu escravos através de pagamento. Bastava pagar pelo dano que o escravo causara ao "outro" dono pretendido. Mas os escravos podiam impedir que tal estratégia fosse consumada por seus antigos donos. Era só causar um grande dano ao patrimônio do futuro dono. Assim, o antigo dono acabaria por não achar interessante pagar para ter seus escravos de volta.

Mas se o escravo tiver cometido qualquer crime de vulto, fugindo por isso do seu dono, que devido à sua fortuna ou à sua posição exerça uma influência bastante grande na sociedade e possa, portanto, reaver o fugitivo por meio de um resgate considerável, nessa altura o escravo fugitivo causa um dano maior para poder ficar, em consequência disso, junto do novo dono. Nesse caso tenta, geralmente, infiltrar-se na manada de bois de um qualquer senhor nobre; ali mata uma rês, corta um bocado da carne, assa-o num lume que esteja mais à mão e come-o. Depois grita em voz alta que, em face do prejuízo causado, se oferece como escravo eterno ao dono do bovino e evoca como prova da veracidade da sua palavra o bocado de carne de vaca que tinha assado e comido na fogueira do curral.²⁴

Famílias inteiras de escravos poderiam fugir através da *chimbika* ou *tombika*. Todos então se tornavam escravos do novo dono. Também pessoas livres, certamente em situações de risco, como guerras, fomes ou mesmo dívidas se valiam *chimbika* ou *tombika*. Nenhum dos eventuais delitos dos escravos pesavam sobre os donos que os aceitassem. O escravos ou um africano livre podia até ter matado e roubado antes de se oferecer como escravos à alguém. Nada disto pesava sobre o novo dono.

A fuga *tombika* é levada a cabo, geralmente, só por escravos que têm família, tendo assim a convicção de que serão aceites de bom grado pelo novo dono. Pois não só o escravo que se escapa desta maneira passa à posse do novo dono, como também as suas mulheres e filhos podem segui-lo sem estorvo. Não só os escravos costumam mudar de dono desta maneira, mas também pessoas livres, quando são pobres e perseguidas por causa de um delito ou de uma dívida, se tornam, de livre vontade, escravos de um senhor poderoso para escapar ao perigo certo. Pois a partir do momento em que se tornam escravos, desistindo da sua liberdade, são considerados mortos em relação a tudo o que acontecera antes e

²⁴ MAGYAR, Ladislau. *Viagens no Interior da África Austral nos anos de 1849 a 1857*. Edição ainda em preparação em Luanda, capítulo 7, pág. 13.

lança-se um véu de esquecimento sobre todos os seus delitos anteriores e o seu dono só pode pagar a multa por delitos de que se tenham tornado culpados quando já eram seus escravos.²⁵

Tais prejuízos aos donos de escravos eram plenamente sancionados e reconhecidos pelos costumes africanos. Muitas vezes os antigos donos eram obrigados até a entregar os objetos pessoais de seus ex-escravos. Em geral os escravos procuravam por donos poderosos, que almejavam sempre por mais escravos. Um novo dono sentia-se compelido a aceitar os escravos. Caso não procedesse assim, o novo dono poderia não ser mais procurado por mais nenhum escravo se oferecendo para trocar de dono. Um escravo novo e um boi tinham o mesmo preço. Por esta razão, não era interessante reclamar, ou melhor, pagar, por um escravo que se valia da estratégia de matar um boi do dono pretendido.²⁶

A posse de escravos adquiridos em consequência de fuga é legalmente reconhecida e o ex-proprietário do qual se evadiram até é, frequentemente, obrigado a entregar-lhes a roupa e outras coisas que deixaram ficar, isto principalmente se refugiaram junto de um senhor poderoso.

O resgate dos escravos perdidos desta maneira é extremamente difícil ou mesmo impossível. O novo dono só se mostra disposto a entregá-los ou por especial amizade ou em troca de um grande sacrifício. Pois quem assim proceda é condenado na opinião dos escravos que pensam em fugir; já não têm confiança nele e não é provável que procurem refúgio junto dele. Por outro lado, matar um boi inclui-se entre os maiores crimes, e por isso evita-se mencionar sequer o resgate de um escravo que matou um bovino.²⁷

²⁵ MAGYAR, Ladislau. *Viagens no Interior da África Austral nos anos de 1849 a 1857*. Edição ainda em preparação em Luanda, capítulo 7, pág. 13.

²⁶ Isabel de Castro Henriques Mostra que um prestígio diretamente proporcional à quantidade de escravos fazia os proprietários temerem pelas fugas de escravos: "... il faut bien que les propriétaires ne malmèment pas les dépendants, sous peine de les voir déguerpir pour aller s'installer chez le voisin, risque qu'aucun propriétaire ne peut courir, sous peine de voir partir les hommes qui assurent son prestige". HENRIQUES, Isabel de Castro. *Commerce et Changement en Angola: Imbangala et Tshokwe face à la Modernité*, pág. 205.

²⁷ "O abate de um boi que pertence a outra pessoa é considerado, nas crenças religiosas, como crime grave; além disso, o preço de um boi é quase equivalente ao de um escravo, por isso não é de admirar que não seja fácil resgatar um escravo fugido desta maneira. Aconteceu uma vez que um dos meus escravos, depois de me ter causado graves danos por sede de vingança, fugiu da maneira descrita, refugiando-se junto de um outro dono. Falei com o soberano sobre o resgate deste escravo, não propriamente por vingança, mas para estabelecer um exemplo para os outros escravos. O soberano mandou então amarrar o escravo fugitivo e também o seu novo dono, entregando-os a mim com as palavras: 'Este branco aqui não goza das vantagens ligadas aos nossos hábitos rapaces, pois seria para ele uma vergonha; por isso deve estar também livre das desvantagens dos mesmos'. Eu libertei logo o dono amarrado, mandando-o em liberdade; com isso, o soberano ficou muito irritado e pela minha desobediência tive que lhe pagar uma multa considerável, pois ele queria a todo o transe que aquele que acolhera o fugitivo ficasse também como escravo" (nota de Ladislau Magyar). Ver MAGYAR, Ladislau. *Viagens no Interior da África Austral nos anos de 1849 a 1857*. Edição ainda em preparação em Luanda, 7º capítulo, págs. 11-12-13.

Não é descabido que os africanos que viviam sob um tipo de escravidão de base mercantil, nos territórios controlados pelos portugueses, se guiassem pelos conceitos de fuga *chimbika* ou *tombika*. Pode-se redarguir tal suposição argumentando que o relato de húngaro Ladislau Magyar não basta para se tirar conclusões definitivas sobre esta questão. Mas o fato é que também no relato de outro viajante, o inglês John Monteiro, encontram-se evidências reforçando que os escravos se guiavam pelos valores nativos africanos quando fugiam. Apesar de ter conhecido também o sul de Angola, Monteiro descreve principalmente os costumes dos povos do centro-norte de Angola.

Monteiro visitou locais onde os portugueses mantinham culturas de café e algodão. Regiões localizadas na costa, com escravos comprados no interior. Quando fugiam para o interior, é relatado por Monteiro, os escravos dos portugueses eram considerados homens livres. Segundo Magyar, na tradição de alguns povos, admitia-se que os escravos do interior fugissem, se colocando sob o jugo de outro senhor. Ou seja, o africano que optava pela fuga *chimbika* não deixava de ser escravo. No relato de Monteiro, é diferente, pois escravos fugitivos conquistavam a liberdade. De qualquer forma, Monteiro deixava bem claro que os escravos se guiavam pelas "native laws" quando fugiam. Os produtores tinham que fazer um novo pagamento para ter seus escravos de volta. Em geral pagamentos que superavam o que havia sido pago na primeira compra do escravo. Ou seja, algo bem próximo do costume relatado por Ladislau Magyar.

By the native laws, a black once sold as slave, and scaping back to his tribe, is considered a free man, so that a planter at present has no hold on his slave; if they scape into the neighbouring tows, the natives will only deliver them up on the payment of a certain amount, very often more than he had cost in the first instance.²⁸

Além de fugirem, os escravos se associavam com os gentios, os povos que habitavam regiões fora da jurisdição de Portugal. Existe pelo menos um caso registrado de ameaça de ataque a presídios portugueses do interior reunindo escravos e gentios. Foi no presídio português de Novo Redondo, em 1842. Os escravos pertenciam aos habitantes do presídio e haviam fugido "seduzidos pelos gentios". O episódio se relaciona aos confrontos entre negociantes portugueses e sobas africanos. E é certo que disputas comerciais estavam por trás

²⁸ MONTEIRO, John. *Angola and the River Congo*, pág. 75-76.

do episódio. Pagamentos de direitos comerciais, por exemplo, ou então a pura pilhagem, estavam muitas vezes na origem destes confrontos. Importa ressaltar aqui que os escravos fugitivos do presídio de Novo Redondo receberam acolhida, e talvez a liberdade, entre os povos gentios que habitavam ao redor do presídio.

Tenho a honra e desgosto de participar a V. Exa. que o presídio de Novo redondo se acha ameaçado de ser invadido pelo gentio combinado com muitos escravos que da povoação fugiram seduzidos pelo mesmo gentio. que tem tomado atitude hostil.²⁹

Com as revoltas e fugas de escravos, os produtores angolanos foram colocados diante da alternativa de adquirir escravos em Moçambique. Isto aconteceu, não se sabe em que escala, antes mesmo do fim dos grandes embarques de escravos por Angola. Produtores angolanos do comércio lícito pregavam a importação de escravos de Moçambique, o único recurso, dizia-se, para evitar a aquisição dos escravos "angolanos", que eram muito mais sujeitos a fuga. Reconhecia-se a abundância de escravos em Angola. Mas era lembrado que tais escravos conheciam muito bem a região e fugiam com facilidade. Daí a sugestão extrema: a importação de escravos de Moçambique. Para adquirir escravos em Moçambique, apresentava-se uma sugestão também insólita: simplesmente trocar escravos de Angola por escravos "moçambicanos".

Restam os escravos, e estes podem ser obrigados a trabalhar; há deles em abundância, têm-se por diminutos preços, e até muito mais baratos do que os importados de Moçambique; mas, senhora, conhecedores do país, só em ferro se podem conservar: o trabalho em ferros é estéril, e soltos estão logo nos matos. Não resta portanto à companhia outro meio de obter braços para agricultura senão o de os importar de Moçambique, ou comprando-lhe ali ou permutando-lhe pelos daqui.³⁰

²⁹ Correspondência do Governador Geral José Xavier Bressane Leite, em 24 de dezembro de 1842 (AHU, Pasta 5B, 1842). O episódio foi relatado mais tarde também: "Tenho a honra de participar a V. Exa. que no dia 23 de dezembro último chegou a este porto uma lancha vinda de Novo Redondo com a notícia de se achar aquele presídio ameaçado de uma invasão dos sobas vizinhos a quem se tinha unido a maior parte dos escravos pertencentes aos habitantes dos presídios". Ver correspondência do Governador Geral José Xavier Bressane Leite, 9 de fevereiro de 1843 (Pasta 6A, 1843, AHU).

³⁰ Petição defendendo a aquisição de escravos de Moçambique feita pelos membros da Associação Comercial e Agrícola de Angola, em 30 de outubro de 1839 (Pasta 2C, 1839, AHU). Nos anos sessenta, o ex-Governador Geral Calheiro e Menezes apontou como um dos itens de um grande projeto para reordenar Angola "a troca de recrutamento de pretos entre Angola, São Tomé, Cabo Verde e mesmo Moçambique, (como) único meio de ter bons soldados de 1º linha nesta província, visto a propensão dos nativos para a deserção, a facilidade de a realizar e a dificuldade de a punir ...". In: MENEZES, Sebastião Lopes de Calheiros e. *Relatório do Governo Geral da Província de Angola para o ano de 1861*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1867, pág. 77.

Quem mais sofreu com as fugas e revoltas de escravos foi Luanda. E não há nenhuma surpresa nisto. Já foi visto o quanto cresceu a população escrava da cidade entre 1845 e 1850. Benguela, por exemplo, tinha uma população pequena se comparada à Luanda, com um número bem menor de escravos. Segundo Magyar, eram 1200 escravos em Benguela, em 1849, bem longe dos 6000 escravos de Luanda em 1850. Cerca de 50% da população luandense era formada por escravos. Daí o porquê da alta incidência de fugas de escravos na cidade. Entre 1849 e 1855, as fugas e revoltas de escravos foram os problemas que mais afligiu os negociantes e proprietários de Luanda.

Por esta época, e certamente como um efeito do fim dos embarques de escravos, se multiplicaram os *motolos* ou *quilombos* nas adjacências de Luanda.³¹ Os quilombos, que amedrontaram os luandenses entre 1850 e 1855, ficavam "a um dia de jornada de Luanda, numa mata virgem que se estende até a margem direita do Quanza, e lhes dá passagem a caminhos só deles conhecidos para a Quissama". Milhares de escravos habitavam nestes quilombos, que estavam próximos de Luanda, na região do Icollo. Os escravos se armavam e ameaçam diretamente a segurança da cidade. Diante das reclamações, fez-se uma "pequena expedição" de forças militares, em 1849. Com financiamento particular, uma tropa foi organizada pelo Governo Provincial de Angola para combater os quilombos do Icollo.

Por diversas vezes tem chegado ao meu conhecimento representações dos habitantes desta cidade (Luanda) pela fuga de seus escravos para um dos quilombos nas proximidades do distrito de Icollo. Reputo este objeto de bastante consideração pelo prejuízo que devem experimentar os mesmo habitantes por aquela fuga, e gravidade pela aglomeração de gente, a maior parte armada, que ali vai tendo lugar. Tenciono no próximo tempo fresco mandar ao lugar, que me tem designado como ponto de reunião de escravos fugidos, uma força que os possa capturar para

³¹ É preciso dizer que *quilombo* era uma denominação usada em Angola sem a conotação que se tinha no Brasil escravista. Um *quilombo* poderia ser formado por brancos negociantes, por exemplo. *Quilombo* era simplesmente um acampamento. Não importa de que tipo, se militar ou para fazer o comércio. Deve-se reconhecer, no entanto, que o termo *motollo* era associado aos escravos fugidos. *Motollo* era a denominação que se dava ao "lugar dos fugidos". Levando em conta que *motollo* era usado como sinônimo de *quilombo*, mas não se deve excluir a hipótese que *quilombo* tenha adquirido o sentido de um acampamento de escravos fugidos nos anos cinquenta. Ver "Representação que a Câmara Municipal de Luanda dirigiu ao S. Ex^a o Governador Geral em 3 de outubro de 1860 (Livro nº 319, Copiador de Ofícios Expedidos, 1859-1862, Folha 112-verso, Arquivo Municipal de Luanda, atual Arquivo da Biblioteca Municipal de Luanda). Documento transcrito por SANTOS, José de Almeida. *Vinte Anos decisivos na Vida de uma Cidade, 1845-1864*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1970, pág. 445.

serem entregues a seus donos que pagarão -e de bom grado- a despesa que se houver de fazer com esta pequena expedição.³²

As fugas levavam aquilo "que a muitos constitui a única e principal riqueza": os escravos. Além disto, os quilombos representavam um sério perigo para a realização do comércio a partir de Luanda. As caravanas que saíam da cidade eram atacadas pelos escravos fugitivos, causando sérios prejuízos para os negociantes luandenses. Conhecedores da região, os escravos atacavam os viajantes nas estradas que conduziam ao interior de Angola. Os negociantes de Luanda tinham grande dependência em relação ao comércio com os sertões. Já se tinha uma alta taxa de risco na realização deste comércio. Desta forma, os escravos fugidos aumentavam ainda mais os riscos do comércio com os sertões.

Na primeira parte do meu já citado relatório (de 20-01-1850) prevenia eu a V. E. do que tencionava fazer, afim de evitar a fuga dos escravos dos habitantes de Luanda e distritos para diferentes pontos pouco distantes desta cidade, entre Icollo e Calumbo. Esta fuga prejudicava os mesmos habitantes, e fazia-os a todo momento recear pela conservação daquela sua propriedade, que a muitos constitui a principal e única riqueza.

Mas não era só esse que ofereciam as continuadas deserções de escravos. Os ataques incessantes por eles praticados nas estradas próximas aos seus quilombos contra os viandantes era objeto grave, e não devia, nem podia ser por mais tempo tolerado.³³

Na verdade, a expedição contra os quilombos do Icollo mobilizou uma grande tropa. Foram usados os "empacasseiros", a guarda negra que policiava a cidade de Luanda, além de um batalhão da tropa de linha de Luanda. Com peças de artilharia, as tropas do governo venceram a resistência dos quilombos, que estavam localizados numa área de difícil acesso. Foi guardado segredo em relação ao ataque para evitar a fuga dos escravos para o interior. E para ter o necessário sigilo, evitando que a operação que estava sendo montada não se tornasse conhecida, criou-se um ardil. Muitos soldados eram necessários para garantir a **segurança quando o Governador Geral se deslocava pelo interior.** Assim, foi simulada uma

³² Relatório do Governador Geral referente ao período entre 17-08-1848 e 31-12-1849 (Pasta 16A, 1850, AHU). Aida Freudenthal encontrou registros que mostram que o quilombo do Icollo já estava ativo em 1831. FREUDENTHAL, Aida. "Os Quilombos de Angola no Século XIX". Rio de Janeiro, Comunicação no IV Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais, 1996 (texto inédito), pág. 15.

³³ Relatório da administração da província de Angola para o ano de 1850 (Pasta 17, 1850, AHU). Freudenthal também menciona os riscos representados pelo quilombo para os negociantes de Luanda. FREUDENTHAL, Aida. "Os Quilombos de Angola no Século XIX", pág. 16.

visita do Governador-Geral ao interior para acobertar a grande movimentação de tropas que precedeu o ataque aos quilombos.

Tornava-se pois forçoso aplicar todos os meios possíveis para evitar semelhante mal, que cada dia ia crescendo, e não desprezar as representações que a tal respeito me haviam feito alguns indivíduos.

Era melindrosa e árdua reputava eu a empresa, que igualmente requeria grande segredo, e por isso, servindo-me do pretexto de inspecionar os distritos, fiz no mês de junho dispor a força de empacasseiros necessária para se efetuar o ataque com bom resultado, incumbindo a sua direção a um experimentado capitão de guerra preta, que também foi ajudado por gente da polícia de Luanda.

A densidade e a espessura das matas e brenhas fez durar por muitos dias o ataque, para que serviu de muito auxílio e vantagem uma peça de artilharia, que ali mandei com a completa guarnição, e um forte destacamento do batalhão de linha; indo eu mesmo em pessoa examinar o destacamento.³⁴

Houve uma grande resistência dos escravos. Os combates duraram vários dias e muitos escravos foram capturados. Não são mencionadas as muitas baixas entre os escravos mas 2 homens morreram e 14 se feriram entre as forças do governo. E não apenas escravos mas também libertos estavam no Icollo. Não se tratava aqui, é óbvio, de libertos como aqueles que existiram a partir de 1854. Em Angola, dava-se o nome de libertos aos escravos libertados dos navios negreiros aprisionados na costa. Eles viviam numa condição muito parecida com os escravos libertados de navios negreiros no Brasil, que também recebiam o nome de libertos. Na prática, eram escravos.

Sucedeu pois com este auxílio o que eu já esperava. Os trãnsfugas abandonaram as primeiras posições em que resistiram fortemente. E os empacasseiros puderam penetrar em seus campos e começar com mais segurança a sua perseguição. Passados dois dias foram alguns logo capturados e os restantes mais tarde vieram às mãos da força que eu ali havia mandado.

Não foi diminuto o número dos escravos de particulares e libertos empregados nas repartições de governo que se conseguiu segurar; e como se tornava indispensável um severo e público castigo, assim o determinei, fazendo depois entregar os pretos a quem pertenciam.³⁵

Fez-se um ataque surpresa aos escravos dos quilombos. Foram destruídas as cubatas, as casas construídas nos quilombos. Como as forças do governo tinham uma peça de artilharia,

³⁴ Idem, *ibidem*.

³⁵ Idem, *ibidem*.

causou-se uma dispersão entre os escravos. Os escravos foram então obrigados a partir para o combate direto com as forças do governo. Grandes conhecedores da região, muitos se refugiaram ainda mais para dentro das matas cerradas da região do Icollo. Aí é que foi pela segunda vez importante a peça de artilharia levada pelas tropas do governo. Sob fogo do canhão usado pelas forças governamentais, os escravos refugiados na mata não resistiram. Mantidos vários dias cercados, se renderam porque não tinham nem comida nem água. Após o grande ataque das forças do governo, restava prender somente 20 escravos.

Principiou logo a perseguição dos pretos que se achavam escondidas em matas mui densas e quase impenetráveis, com difíceis entradas e mui perigosas para quem atacava, por que os que estavam dentro podiam obstar com mui pequena força à invasão de uma muito grande. Reconheci por isso que era preciso uma peça de artilharia naquele ponto, e logo a mandei com a competente.

Mal ouviram os primeiros tiros, apossaram-se, como eu esperava, de grande susto, e retirando-se mais para o interior, abandonaram o primeiro lugar em que se tinham estabelecido, e onde penetrou a força que os perseguia e lhes arrasou as suas cubatas.

No fim de poucos dias capturaram-se alguns que desciam a buscar água por não haver nos lugares em que se refugiavam ...

Segundo noticias e informações que tenho apenas há vinte por agarrar ...³⁶

Todas as evidências indicam que, apesar da mobilização do governo provincial em 1850, os quilombos próximos de Luanda reapareceram durante os anos cinquenta. E reapareceram na mesma região do Icollo, o que sugere duas hipóteses. Ou o ataque de 1850 não foi tão eficaz como registra a versão oficial ou então mobilizar tantas tropas militares teve um efeito apenas paliativo. A segunda hipótese é a mais plausível. Forças militares destruíam um, dois ou mais quilombos. No entanto, tais forças eram incapazes de deter por completo um dos efeitos principais do fim do tráfico ilegal: o aumento dos cativos em Luanda. E o efeito correlato disto foi praticamente inevitável, as fugas de escravos e a formação de quilombos nas regiões próximas da cidade.

Por trás das fugas de escravos, sabiam as autoridades do governo provincial, estava o "inchaço" provocado em Luanda pelo fim do tráfico ilegal. Contudo, tinha-se que se conviver com tal efeito indesejado para viabilizar as atividades lícitas. Por outro lado, tantos escravos

³⁶ Correspondência do Governador Geral Adrião Accacio da Silveira Pinto, em 15 de outubro de 1850 (Pasta 16A, 1850, AHU).

faziam da segurança pública uma questão especialmente preocupante em Luanda. Para remediar a situação, aumentou-se várias vezes a tropa que policiava Luanda, formada pelos chamados *empacasseiros*. Em apenas três anos, entre 1848 e 1851, o número de empacasseiros que cuidavam da segurança de Luanda aumentou de 45 para 80.³⁷

A quase completa extinção do tráfico da escravatura tem feito passar esta província por uma transição um pouco rápida, e que forçosamente devia trazer consigo a criação de novos interesses colhidos do comércio lícito, no qual não era possível empregar desde logo o grande número de escravos que possuía cada um dos habitantes desta cidade, que todos mais ou menos com ele traficavam noutra época. **Desta reunião forçada de muitos negros em Luanda, que as exigências do comércio hoje torna absolutamente indispensáveis**, num país onde não havia ninguém que se preste a trabalhos braçais, o que os mesmos pretos livres se negam, por que não tem necessidades algumas, ou mui pequenas, a satisfazer, provem a necessidade de conservar sempre no estado completo e bem pago, uma força os possa conter na devida linha de respeito.³⁸

Apesar do policiamento reforçado, as fugas de escravos em Luanda continuaram numa escala crescente. Eram uma "tendência natural" dos escravos. Em 1853, não raro fugiam vários escravos por dia de Luanda, levando armas e munição dos seus donos. A maioria dos escravos fugiam para os *quilombos* ou *motolos* que existiam na região do Icollo. Exatamente onde estavam instalados os mesmos *quilombos* ou *motolos* atacados em 1850. Falava-se, em 1853, num único *quilombo* ou *motolo* no Icollo, o que dá margem à uma suposição. É possível que os vários agrupamentos que já existiam pelo Icollo em 1850 tenham se unificado num só *quilombo*. Uma certeza se tem: se não se unificaram, os quilombos aumentaram bastante de tamanho. Só 20 escravos eram mencionados como fugitivos após o grande ataque de 1850.

³⁷ Os casos de escravos que assassinavam seus donos se tornaram mais frequentes em fins dos anos cinquenta e inícios dos sessenta. Ver as cartas de 1 e 20 de outubro 1861 do procurador régio Carlos Botelho de Vasconcellos para Lisboa. Um foi o do assassinato do negociante holandês Ernesto Lipelt: "Ferrabraz e Manoel Carvalho apertaram e oprimiram-lhe o pescoço e o peito, e a prata Eugênia calou-lhe o ventre e torceu-lhe os genitais ..." (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 29, AHU). Até 11 de novembro de 1848, eram 45 *empacasseiros*. Este número aumentou para 60 empacasseiros a partir de então (ver Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 16 (A), AHU). Ao mencionar apenas trinta empacasseiros em Luanda, Anne Stamm deve estar se remetendo ao início dos anos quarenta. Ver STAMM, Anne. "La Société Créole à Saint-Paul de Loanda dans les Années 1838-1848", pág. 581. Em 1851, eram 80 empacasseiros no policiamento de Luanda. Ver Almanak Statístico da Província d'Angola e suas Dependências para o ano de 1852. Luanda, Imprensa do Governo, 1851, pág. 5. Tams, que esteve em Luanda em 1841, também menciona os empacasseiros. TAMS, George. *Visita às Possessões Portuguesas na Costa Ocidental da África*, pág. 207. Os empacasseiros são ainda mencionados por Caldeira. Ver CALDEIRA, Carlos José. *Apontamentos d'Uma Viagem de Lisboa à China*. Lisboa, Typographia de Castro & Irmão, 1853, pág. 208-209.

³⁸ Correspondência do Governador Geral de Angola Visconde do Pinheiro para Portugal, em 12 de outubro de 1853 (Correspondência dos Governadores, Pasta 19-1, 1853, AHU).

Um número bem inferior aos 2.000 escravos que estavam no "país" do Icollo em 1853. Um número tão grande levou ao temor de um ataque dos quilombos do Icollo à cidade de Luanda.

Acresce mais a este motivo bastante atendível, outro muito mais poderoso, e que igualmente se deriva da causa acima apontada, e vem a ser que a tendência natural, e até certo ponto desculpável, que tem os negros de se isentarem da escravidão, se há nestes últimos tempos pronunciado tão descomedidamente, e em tamanha escala, que é raro o dia em que não foge a seus senhores grande número de escravos, tendo a prévia cautela de se armarem e proverem de pólvora, para assim municiados poderem ser recebidos num asilo neste país denominado motollo ou quilombo que estabeleceram, a um dia de jornada de Luanda, numa mata virgem que se estende até a margem direita do Quanza, e lhes dá passagem a caminhos só deles conhecidos para a Quissama. Neste motollo, segundo informações que tenho colhido, existem hoje mais de dois mil pretos e bem armados, que de momento para outro, tendo consciência de sua força, podem acometer a cidade e por em risco as fortunas dos negociantes desta praça, em grande perigo a vida de todos.³⁹

Foi certamente diante da constatação que atacá-los não resolveria por completo o "problema" que se chegou à um novo recurso para combater os quilombos próximos de Luanda. Foi uma mudança de estratégia por parte das autoridades provinciais de Angola. Um recurso para impedir as fugas de escravos de Luanda, o que afinal dava vida aos quilombos: "fechar" a cidade de Luanda. Isto foi feito através da construção de uma linha de "circunvalação, que tivesse, em certas e determinadas distâncias, as competentes casas fiscais". "Fechar" a cidade, diga-se, era uma medida que se voltava não só contra a fuga de escravos. Luanda era "aberta para os sertões por todos os lados", facilidade aproveitada por alguns para

³⁹ Idem, *ibidem*. Os negociantes de Luanda mencionaram em 1855 que os quilombos do Icollo eram três e reuniam mais de 20.000 escravos. Este número, que parece ser fruto do exagero dos negociantes, foi mencionado numa representação em que os negociantes se queixavam da lei portuguesa de 1854, que aboliu a escravidão e criou o estatuto dos libertos. Os negociantes diziam que os escravos se inspirariam na lei para fugirem e se revoltarem. Foi neste contexto que o número de 20.000 escravos foi citado. Os negociantes diziam que eram tantos escravos que Luanda poderia ser invadida: "a mui pequenas distâncias da cidade se acham reunidos em três quilombos, escravos fugidos em número para mais de vinte mil. Se a excitação que ora se manifesta nos escravos que ainda estão sob o domínio senhorial os levar a um pronunciamento, é por sem dúvida que aqueles outros virão apoiá-los. Então seremos nós todos, europeus, vítimas dos seus furores e da sua brutalidade; e teremos uma cena de luto como a de São Domingos, do Pará e da Bahia" (Livro nº 318, Copiador de Ofícios Expedidos, 1854-1859, Folha 70, Arquivo Municipal de Luanda, atual Arquivo da Biblioteca Municipal de Luanda). Documento transcrito por SANTOS, José de Almeida. *Vinte Anos decisivos na Vida de uma Cidade, 1845-1864*, pág. 294. Outros casos de atentados e assassinatos de senhores por escravos dentro de Luanda foram citados numa representação dos negociantes da cidade de 1 de outubro de 1860 (Livro nº 319, Copiador de Ofícios Expedidos, 1859-1862, Folha 116, Arquivo Municipal de Luanda, atual Arquivo da Biblioteca Municipal de Luanda). Documento transcrito por SANTOS, José de Almeida. *Vinte Anos decisivos na Vida de uma Cidade, 1845-1864*, pág. 445-46.

contrabandear produtos sem pagar os devidos impostos. Quanto aos escravos, só poderiam passar pelas barreiras se tivessem todos os documentos expedidos pelo governo provincial.

Tendo-me merecido a mais séria atenção os gravísimos desfalques que sofriam os cofres públicos com a introdução clandestina e escandalosa de mantimentos, assim como as perdas diárias que os habitantes desta cidade experimentam com a fuga dos escravos; sendo insuficiente para evitar tais danos a constante vigilância da polícia por não ser possível, numa capital como esta aberta para o sertão por todos os lados, prevenir completamente, nem a entrada de uns, nem a saída de outros, verificando-se aquela, um manifesto prejuízo dos bons e verdadeiros negociantes, que pagando exatamente os direitos devidos, não podem concorrer no mercado com os contrabandistas ... entendi dever apresentar em sessão da Junta de Fazenda o projeto de fechar a cidade por uma linha de circunvalação, que tivesse, em certas e determinadas distâncias, as competentes casas fiscais e sendo este meu pensamento aprovado ei por conveniente determinar que do primeiro de janeiro de 1855 em diante, não possam entrar pelas barreiras que se estabeleceram gêneros de qualidade alguma para consumo, sem que venham legalizados na conformidade da portaria deste governo no. 173 de 2-05-1850 ... e mais disposições fiscais em vigor, nem pelas mesmas barreiras possam sair escravos que se não achem munidos dos competentes passaportes, guias, ou bilhetes de seus senhores pela maneira determinada nas circulares de (5-03-1853 e 6-09-1853) ... publicadas nos boletins oficiais.⁴⁰

Além dos episódios com o quilombos de Icollo, outros episódios dão conta fugas e revoltas de escravos no interior de Angola. Um destes episódios aconteceu no Golungo-Alto, a região com maior número de libertos em 1859. Fugidos dos plantéis de grandes comerciantes do Golungo-Alto, os escravos se tornavam ameaça direta para quem queria fazer o comércio no interior. O Golungo-Alto, não custa lembrar, era estratégico nas rotas de comércio entre Luanda e os sertões. Não é dito mas pode ser que tais escravos estivessem organizados em quilombos. Pelo menos uma grande operação militar foi feita, em 1861, para capturar os escravos que "roubavam e matavam" no Golungo-Alto.

Afora isto não houve ali (Golungo-Alto) outra novidade de segurança nos conselhos que formam a linha de Cassange ao Dondo, de que já tenho dado conta tornando-se mais notável a audácia dos escravos insubordinados das casas de Pires e de Costa de Pungo-Andongo, que se pode dizer que assolam aquele conselho, roubando e assassinando, e ameaçando mesmo a vila.

⁴⁰ Governador Geral Visconde do Pinheiro, em 24 de janeiro de 1854 (Pasta 20, 1854, AHU).

Tenho tomado as medidas para apurar (?) naquele conselho. e na linha até Cassange. mandando reunir força em Pungo-Andongo. onde devem começar as operações. que se acham confiadas ao major ... João Francisco do Casal.

Não me pouparei a esforços para que durante a boa estação que começa se conclua essa importante empresa de pacificações.⁴¹

Apesar da fugas recorrentes, escravos e senhores tinham relações mediadas também por acordos. Não era apenas a partir da coerção física que os senhores tratavam os escravos. Costumes e hábitos dos escravos mantidos nas áreas sob domínio português eram respeitados. Pode-se perguntar qual razão teriam proprietários para tal procedimento. Trata-se aqui somente de lembrar. Primeiro, a facilidade dos escravos para fugir para o interior. Segundo, o aumento brutal no número de escravos a partir do fim do tráfico -o que recomendava o pacto em detrimento da força bruta. Terceiro, costumes entre os próprios africanos, que, ao lhes garantirem a condição de homens livres, incentivavam a fuga dos escravos. Tais fatores concorriam para um quadro de relações escravistas pautadas em alguma medida por acordos entre senhores e cativos.

Um momento em especial deixava patente os acordos nas relações escravistas em Angola: a morte dos senhores. Para os escravos, a morte dos proprietários era um momento de apreensão. Novos donos traziam novos hábitos e a quebra de velhos costumes. Por esta razão, temerosos da perda de "direitos", escravos com frequência se amotinavam diante da morte de seus proprietários. Foi o que aconteceu, em 1860, com os escravos de Ana Joaquina dos Santos Silva, a grande negociante luandense. Os escravos de Ana Joaquina dos Santos Silva temiam o que poderia advir diante da morte da antiga proprietária. Perda de direitos conquistados, talvez até mesmo a dispersão do plantel. Nunca era possível rebaixar os escravos "inteiramente ao nível dos brutos".

Em geral, os escravos, sempre que morre o seu atual possuidor, inquietam-se pelo seu futuro, receando passarem a novos senhores, que os maltratem, ou, pelo menos, os desviem dos hábitos contraídos, e que eles, na

⁴¹ Correspondência do Governador Geral de Angola Calheiros e Menezes para Portugal. em 27 de maio de 1861 (Pasta 28, 1861, AHU). O próprio Calheiros e Menezes menciona que, em 1866, o maior produtor de café do Cazengo havia perdido todos os seus 411 escravos, que haviam fugido para a Quissama. Ver nota 1, pág. 19, in: MENEZES, Sebastião Lopes de Calheiros e. *Relatório do Governo Geral da Provincia de Angola para o ano de 1861*. Freudenthal analisa mais dois quilombos em Angola: o "couto da Sanga" (entre 1860 e 1894) e o "couto do Caholo" (entre 1860 e 1901). Segundo a autora, "couto" foi uma designação aplicada em Novo Redondo e em Mossamedes às formações criadas pelos escravos fugidos. Freudenthal menciona ainda que o quilombo do Icollo sobreviveu até pelo menos 1872. Ver FREUDENTHAL, Aida. "Os Quilombos de Angola no Século XIX".

sua mesquinha condição, tem particular aferra. Este efeito psicológico não é para surpreender.

Se os escravos (estão) em número diminuto, e em lugares onde há logo bastante força pública, o remédio usual contra aquela sua disposição é fácil. São presos, até que, disseminados pela venda, lá vão acostumar-se ao novo jugo que a sorte lhe depara.

É o caso mais sério, em circunstâncias contrárias. Sendo numerosos os escravos, em pontos mal guarnecidos de força, como são quase todos do interior, e a dois passos dos sertões em que não temos nenhuma autoridade, concebe-se bem, que já não é fácil recorrer ao expediente da prisão dos escravos. **Conhecem eles isto, porque, por mais que alguém o queira, não é possível rebaixá-los inteiramente ao nível dos brutos;** e então, a sua repugnância a passarem a novo domínio traduz-se em manifestações de resistência mais ou menos formal.⁴²

Em 1860, num manifesto endereçado ao Governador de Benguela, vários produtores de urzela de Mossamedes, a colônia fundada em 1848, manifestaram indignação com os prejuízos gerados pelas tentativas de tráfico ilegal perpetradas por um potentado local, Manuel José Correa. Este é um caso, a primeira vista, absolutamente insólito. Primeiro, uma manifestação

⁴² Comunicado do Governador Geral de Angola, José Rodrigues Coelho do Amaral, em 4 de junho de 1860, sobre os distúrbios ocorridos quando os escravos de Ana Joaquina dos Santos Silva souberam da morte dela e tentaram fugir (Angola, Pasta 26, 1860, AHU). Antes disto, o mesmo Governador-Geral, 15 de janeiro de 1859, mencionou que era comum que os escravos se revoltassem quando morriam seus donos: "... em Ambaca, havendo falecido o morador abastado, Victoriano de Faria, parece que os seus numerosos escravos fizeram alguma desordem, querendo ausentar-se em massa. **Isto é coisa ordinária em semelhantes circunstâncias pela repugnância dos pretos a passarem para novos senhores**" (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 25-3, AHU). O episódio foi registrado desta forma no relatório mensal do conselho de Ambaca de dezembro de 1858: "Tendo falecido o abastado morador Victoriano de Faria, no 1º de janeiro, seus numerosos escravos se armaram, tomando as armas e munições nos armazéns do finado, e atacaram a pequena escolta que fora mandada para guardar a casa. A escolta cedeu ao número, sendo no conflito ferido um oficial da companhia móvel. Em seguida, os escravos se ausentaram, tomando a direção do sertão de Ginga. Fora do roubo de armas e pólvora, nenhum outro (crime) cometeram os mesmos escravos. Ficavam tomadas as providências para impedir a repetição de tais desordens se os escravos voltassem, e para estes serem capturados" (ver relatório mensal do conselho de Ambaca de dezembro de 1858 no BOGGPA, nº 696, de 29 de janeiro de 1859. Documento transcrito por SANTOS, José de Almeida. *Apenas um Punhado de Bravos, 1845-1864*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1970, pág. 272). Mas um ano se passou e os escravos de Victoriano de Faria continuavam fugidos. Aqui se confirma por que os fugiram escravos quando Victoriano de Faria faleceu. Na verdade, Victoriano havia prometido dar cartas de alforria para seus escravos. Os escravos sabiam que, a partir da morte de Victoriano, não teriam garantias do cumprimento da promessa. Por esta razão, preferiram a fuga: "No dia 4 do mês apareceram 25 escravos do falecido Victoriano de Faria, vindo mato armados, dizendo que queriam as suas cartas de alforria, pois que seu senhor lhes havia prometido em vida. Foi contra eles a força, que eles não esperaram, mas na retirada roubaram nove barris de pólvora de 10 libras pertencentes ao feirante Motta, que iam para Cassange. A força pôde apreender outros 15 escravos do dito falecido que andavam foragidos" (BOGGPA, nº 704, 26 de março de 1859). Documento transcrito também por SANTOS, José de Almeida. *A Alma de uma Cidade*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1973, pág. 460. Victoriano de Faria atuava em Luanda em 1846. Neste ano o investidor recebeu autorização da Junta de Fazenda e se tornou um dos negociantes habilitados a emitir letras que circulariam como numerário na praça mercantil de Luanda. Pelo menos desde 1854, Victoriano de Faria atuava em Ambaca. Sua pujança mercantil ficou patente quando se deu a arrecadação de "ofertas" para a construção da igreja do distrito de Ambaca. Victoriano de Faria contribuiu com 40\$000 réis, mais que os 30\$000 réis oferecidos pelo chefe do distrito de Ambaca. Ver BOGGPA, nº 466, 2 de setembro de 1854, pág. 2.

formal de produtores angolanos contra o tráfico ilegal. Algo que seria simplesmente impensável 10 ou 20 anos antes. Na verdade, tem-se aqui nada mais que a aplicação prática do princípio de preservar a escravidão em detrimento do tráfico ilegal. Exatamente como era pregado 20 anos antes por publicistas como Lopes e Xavier Botelho.

Vamos falar dos grandes, digo, dos graves danos e perigos que desde já ameaçam os moradores e donos das feitorias que ao longo desta costa se dedicam com seus escravos ao valioso ramo de indústria da apanha da urzela. Danos e perigos estes tanto mais a lamentar que por longe de serem provenientes de alguma acaso imprevisito, ou vaivém da sorte, são pelo contrário expressamente causados pela vontade e criminosos manejo de um só individuo, que no menoscabo das leis e conveniências sociais, com todo descaramento, exerce nesta costa o ilícito e nefando tráfico da escravatura, com o qual ameaça de total ruína a maior parte dos estabelecimentos de apanha da urzela e pescaria.⁴³

A manifestação anti-tráfico dos produtores de urzela deu-se, na verdade, quando a economia de Angola já completamente transitara para o comércio lícito. A urzela era um musgo com aplicação tintorial muito procurado pelas indústrias têxteis européias. Em Mossamedes, existiam feitorias destinadas exclusivamente à apanha da urzela. Os escravos constituíam a mão-de-obra fundamental desta atividade. Por outro lado, o barco espanhol que tanto temor causava aos proprietários quanto aos escravos, é certo, fazia o tráfico ilegal para Cuba. Em fins dos anos cinquenta, o tráfico ilegal se revigorou na região do Congo-Angola. Contudo, fazê-lo do sul de Angola era uma verdadeira anomalia. Em geral, os embarques ilegais aconteciam entre o Ambriz e o Rio Zaire, através de traficantes que operavam na clandestinidade.

O perfil das operações de Manuel José Correa, o responsável pelos embarques ilegais em Mossamedes, não revela nenhum tipo de organização estruturada. Correa atuava sozinho, e não em rede, como faziam os traficantes que atuavam a partir do Rio Zaire. Na verdade, Manuel José Correa também era dono de uma propriedade em Mossamedes. Afasta-se assim a hipótese de uma feitoria isolada para o tráfico ilegal na região. Correa não tinha barracões de escravos, nem agentes espalhados pelo sul de Angola. Antes de retomar o tráfico ilegal, é provável, Correa se dedicava à coleta da urzela. Ou seja, era mais um dos produtores da

⁴³ Representação dos produtores de urzela de Mossamedes contra o tráfico ilegal de escravos, em 24 de março de 1860 (Angola, Pasta 28-1861, AHU).

região. Exatamente aqueles que iriam se indignar diante do embarque de mais de 200 escravos, organizado por Correa, em setembro de 1859.

Ano passado -no mês de setembro- o senhor Manoel José Correa, morador e proprietário do sítio denominado Carumjaba, valendo-se da sua posição isolada e sobretudo contando com a total ausência dos cruzeiros nestas paragens teve a criminoso audácia de receber em seu porto um barco espanhol -que por ele Correa expressamente convidado- vinha embarcar negros, como de fato os embarcou acima de duzentos e com eles seguiu (para) o reino de Havana.⁴⁴

Visto por escravos de outras feitorias, o embarque ilegal perpetrado por Correa teve sérias consequências. Entre os escravos, temia-se pelo retorno do tráfico ilegal. Por esta razão, aconteceram várias fugas entre os escravos das feitorias. Isto era o que mais afligia os produtores de urzela: perder a mão-de-obra que garantia a coleta da urzela. No fundo, talvez, o tráfico ilegal não fosse propriamente a raiz das reclamações dos produtores de urzela. Tinha-se uma preocupação maior com os efeitos indiretos a partir dos embarques ilegais na região, as fugas de escravos.

É sabido que por muito bem tomadas que sejam as precauções dos interessados em semelhantes embarques de negros nunca se podem efetuar-los sem que isso desse nos olhos aos que mais ou menos longe estanciam do local onde neles se efetuam, motivo porque os escravos das vizinhas feitorias viram com seus olhos o dito embarque dos negros que o senhor Manoel José da Correia fazia a bordo dito barco espanhol, por ser feito de dia claro, por conseguinte todos das mais feitorias logo tiveram conhecimento dele e quanto bastou para se manifestar o espanto e alvoroço entre estes vendo ter chegado outra vez o tempo dos embarques dos escravos, e que a eles também em breve tocaria a sua vez. Logo em seguida disso tiveram princípio nas diversas feitorias as grandes deserções em massa. Foi então quando ao senhor Narcizo Francisco de Souza que estava apanhando urzela em S. Nicolau fugiram de uma só vez para mais de trinta escravos, Ladislau A. Magyar, na Lucira, sete.⁴⁵

Correa, segundo os produtores de Mossamedes, roubava escravos para vender aos navios negreiros espanhóis. Não se sabe se tal crime foi atribuído à Correa como um artifício para chamar a atenção das autoridades. Afinal, dizia-se, era "costume antigo" de Correa "roubar e sonegar" escravos fugidos. Apesar disto, no entanto, nenhuma petição fora antes escrita pelos produtores. Escravos que se julgavam réus de algum delito procuravam por

⁴⁴ Idem, *ibidem*.

⁴⁵ Idem, *ibidem*.

Correa para pedir "padrinho". Mais uma vez, tem-se na costa a aplicação de uma costume típico da escravidão. Como já visto, no interior, através da fuga *chimbika*, escravos insatisfeitos buscavam por outros donos. Aparentemente, algo parecido acontecia em Mossamedes, através dos escravos que buscavam Correa para pedir "padrinho".

Temos que notar ilustríssimo sr. que entre os desgraçados escravos que o o tal sr. senhor Correa levava para embarcar iam alguns roubados também -porque pelo que se sabe, há muito tempo, é costume antigo deste sr. roubar e sonegar parte dos escravos que nas suas fugas são capturadas pela sua gente -no sítio de Carunjamba, e mesmo parte daqueles que das feitorias vizinhas para lá acodem, a título de lhe pedirem padrinho por algum delicto de que os ditos julgam serem réus (...) não falando dos muitos moradores de Mossamedes que para sempre tem perdido os seus escravos, sendo embarcados nos navios negreiros, dos quais este homem imoral é agente especial.⁴⁶

O ápice do ciclo de revoltas escravas deu-se na propriedade de Manoel de Paula Barboza. A feitoria de Barboza tinha mais de 100 escravos. Os escravos desempenhavam várias tarefas, coleta da urzela e fazendo pescaria, além da agricultura. O temor dos embarques ilegais também atingiu os escravos de Barboza. Assim, uma grande revolta escrava aconteceu na feitoria do proprietário. E a violência extrema marcou este "holocausto". Após aguardarem o anoitecer, os escravos de Barboza saquearam e incendiaram a casa do proprietário. Não encontrando o proprietário, e em grande algazarra, assassinaram o caixeiro de Barboza, fugindo depois para a liberdade nas terras dos povos gentios.

Porém o mais calamitoso de todos estes desastres, e até horreroso no seu efeito, foi aquela fuga que o senhor Manoel de Paula Barboza sofreu no Inamangando -onde se achava estabelecido há um par de anos, tendo empregados em diferentes misteres, como agricultura, apanha de urzela e pescaria mais de cem escravos, gente adulta, e de muitos anos de serviço. Estes então que, por cúmulo da infelicidade, tiveram ocasião de ver com seus próprios olhos o embarque os negros que se fazia a bordo do barco espanhol, no porto de Carunjaba, juraram desertar todos e até vingaram-se de seu próprio senhor, pois supunham e mesmo diziam que já não lhes restava dúvida alguma, em como depois de longos anos de serviço, com que -com mais certeza deviam contar, é de serem embarcados para além-mar- o dito juramento eles cumpriram-no à risca: pois de repente armam-se, sublevam-se, e invadem boca da noite a casa de seu senhor, saqueiam, e incendeiam-na procurando entre gritos de furor o seu senhor Paulo Barboza, que por felicidade

⁴⁶ Idem, ibidem.

achando-se ausente salvou-se: porém em lugar dele o seu infeliz caixeiro Borges foi vítima expiatória do furor dos amotinados -entre mil torturas expirou aos golpes de azagaia e ainda com isso não contentes os furiosos escravos separaram-lhe a cabeça do tronco. o mutilado cadáver entregam-no as chamas da casa incendiada. e qual demônios do inferno entoaram cantigas e danças a roda do terrível holocausto da infeliz vítima. Saciado desta maneira o furor canibalesco, todos, grandes e pequenos, de ambos os sexos, levantaram e tomaram caminho para as terras gentílicas. Foi por esta forma que o Sr. Manoel de Paula Barboza, por fazerem os outros embarques de escravatura na sua vizinhança, teve que sofrer valiosa perda de uns poucos de centos de reis, além da cruel e dolorosa lembrança que lhe resta e restará da sorte infeliz de seu caixeiro, no que deveras nos também todos sinceramente acompanhamos!⁴⁷

Através da revolta, os escravos de Mossamedes romperam de forma violenta um "acordo" com o proprietário Barboza. Para os escravos, estava de volta o tráfico ilegal, uma situação de muito maior risco que a morte de um proprietário. A morte dos donos, já foi visto, fazia os escravos fugirem diante da incerteza à respeito de "direitos" já conquistados na relação com os senhores. Escravos também fugiam para, na prática, terem o que lhes fora prometido pelos donos falecidos. Aconteceu assim com os escravos de Victoriano de Faria, o proprietário de Ambaca, em 1859. Os escravos fugiram para garantir a liberdade que Victoriano lhes prometera ainda em vida. Um ano depois da fuga, os escravos de Victoriano de Faria ainda reivindicavam as cartas de alforria. Para os escravos de Barboza, que viram com os próprios olhos um embarque ilegal, se comparada com a morte dos donos, o retorno do tráfico ilegal trazia riscos muito maiores: perda de laços familiares e desenraizamento total. Daí a resposta tão violenta diante dos embarques promovidos por Correa.

⁴⁷ Idem, *ibidem*.

IV- Organização e Redirecionamento do Tráfico Ilegal em Angola

Os investidores oriundos do Brasil tiveram grande participação na organização do tráfico ilegal de escravos em Angola. Assim como a dispersão pela costa, que começou em 1810 e se aprofundou em 1830, tal participação é outro dos traços de continuidade entre a fase legal e a fase ilegal do tráfico de escravos em Angola. E é também a partir dele que se deve interpretar a resistência do tráfico ilegal entre 1830 e 1865. Financiá-lo foi uma das dimensões das estreitas relações mantidas entre Brasil e Angola a partir do tráfico de escravos. E foi clara e recorrente a preocupação de Portugal com tal situação na primeira metade do século XIX - sobretudo após a independência do Brasil em 1822.

Não importa se brasileiros ou portugueses, boa parte dos investidores atuantes em Angola tinham íntimas conexões com o Brasil. Discutir a cidadania dos investidores do tráfico ilegal, seja em Angola ou mesmo no Brasil, é algo que facilmente resvala nas ambiguidades da época. Nem sempre era fácil definir com precisão a cidadania dos traficantes. Esta é uma vicissitude muito própria daquele tempo. A independência do Brasil, em 1822, não criou de forma automática uma linha divisória entre brasileiros e portugueses. As próprias autoridades policiais do Rio de Janeiro, já nos anos cinquenta, tinham dificuldades nesta questão. Daí por que é mais fecundo atentar para a residência dos capitais que financiavam o tráfico ilegal em Angola. E aqui não há indefinição: eram provenientes do Brasil os créditos que, a partir de 1830, garantiam o funcionamento do comércio de escravos em Angola.

E o financiamento do tráfico ilegal não foi a única dimensão dos estreitos laços entre Angola e Brasil. No Brasil, muito frequentemente, as elites mercantis de Luanda vinham realizar a formação educacional. Muitos dos negociantes luso-africanos que operavam em Luanda tinham também parentes no Rio de Janeiro. Era para aqui também que os negociantes de Luanda vinham para tratamento de saúde. No Brasil, os luso-africanos de Luanda faziam ainda investimentos em móveis e terras. Em 1849, já há treze anos se encontrava aqui no Rio de Janeiro a família de Arsenio Pompilio Pompeu de Carpo, um dos mais importantes investidores de Luanda.¹

¹ O investidor dizia que os treze anos no Rio de Janeiro foram necessários para a formação educacional de seus filhos. Representação de Arsenio Pompilio Pompeu de Carpo escrita na prisão no Rio de Janeiro em 2 de julho de 1849 (Caixa 541, ANTT).

Um episódio pitoresco mencionado por George Tams ilustra como se davam as relações entre Angola e Brasil. Ao chegar à Benguela, em 1841, causou espécie em Tams que o conserto de um relógio tivesse que ser feito no Rio de Janeiro. Mais impressionado ainda ficou o viajante ao constatar que o principal negociante de Benguela, José Luiz da Silva Vianna, pretendia vir ao Rio de Janeiro para extrair um dente.² Além dos luso-africanos de Luanda e Benguela, também os Franque, uma família que dominava a região de Cabinda, tinham laços estreitos com o Brasil. Um dos Franque, Domingos José, foi educado no Rio de Janeiro. Domingos José foi o Franque que impressionou o autor anônimo, em 1861, pelo domínio de vários idiomas. Para ascender no tráfico, já de volta à Cabinda, Domingos José Franque usou as relações criadas na época que esteve no Rio de Janeiro.³

Sem os laços cultivados entre os brasileiros e os luso-africanos de Luanda teria sido mais difícil manter o tráfico de escravos após 1830. Mais importantes que os vários ardis dos traficantes para burlar a repressão cada vez maior da época foram as relações comerciais antigas entre Brasil e Angola. Quando um traficante angolano necessitava de créditos - mantimentos, aguardente e produtos têxteis, ou seja, as *fazendas*- acionava-se um circuito mercantil antigo que se ramificava pelo Rio de Janeiro, por Luanda e por Benguela. E não foi a partir de nenhuma adequação ao advento do tráfico ilegal de escravos, em 1830, que tal mecanismo foi criado. Repetia-se aqui, na verdade, um procedimento que já vigorava muito antes de 1830. Um circuito mercantil que nasceu desde 1730, mantendo-se restrito a Benguela, onde os investidores "brasileiros" controlaram o tráfico de escravos a partir de então. Este foi talvez o principal obstáculo para pôr fim ao tráfico de escravos a partir do advento da ilegalidade em 1830: a antiguidade das relações comerciais entre Brasil e Angola.

² Dado que a viagem entre Benguela e o Rio de Janeiro durava cerca de 30 dias, o próprio Tams, que era médico, se encarregou de extrair o dente do negociante. TAMS, George. *Visita às Possessões Portuguesas na Costa Ocidental da África*, pág. 145.

³ E Cabinda foi uma região vital nos embarques de escravos para o Brasil. A maior parte dos navios negreiros que entraram porto do Rio de Janeiro entre 1811 e 1830 veio de Cabinda. Além disto, era em Cabinda que Manoel Pinto da Fonseca, cuja firma foi responsável por 36% dos navios negreiros que chegaram ao Rio de Janeiro entre 1843 e 1850, tinha agentes comerciais. Sobre os laços entre Franque e Manuel Pinto da Fonseca. ver MARTIN, Phyllis. "Family Strategies in Nineteenth-Century Cabinda". JAH, 28 (1987), pág. pp. 65-87. As entradas de navios no porto do Rio de Janeiro entre 1810 e 1830 estão em FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: Uma História do Tráfico Atlântico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro (sécs. XVIII e XIX)*, pág. 263. "Esta raça de pretos (os cabindas) é sem dúvida a mais ativa e a mais útil que se encontra em Angola, onde prestam excelentes serviços ao comércio. Têm um cônsul em Luanda e são governados na sua terra por um preto (Domingos José Franque) educado no Brasil, falando várias línguas, e que se apresenta mui decentemente". Ver ANÔNIMO (autor). *Quarenta e Cinco Dias em Angola: Apontamentos de Viagem*. Porto, 1862, pág. 10.

Os investidores oriundos do Brasil participaram do tráfico de escravos angolano numa escala crescente a partir de 1780. Foi quando falharam em Angola as experiências administrativas da era pombalina. Portugal tentou então reestruturar a administração de Angola a partir dos mesmos princípios racionalizantes aplicados em outras partes do império atlântico português. Um dos pilares das transformações administrativas operadas em Angola foi o fim do contrato de arrecadação do imposto de exportação de escravos, em 1769. Foi uma mudança de grande porte porque pôs fim à figura do "contratador" do imposto de exportação de escravos. Nas mãos dos contratadores, esteve o financiamento do comércio de escravos nos sertões de Angola entre 1730 e 1769. E os contratadores tiveram papel destacado numa passagem especialmente relevante. Afinal, foi exatamente entre 1730 e 1769 que o tráfico em Angola deixou de ser feito em bases militares e adquiriu feições definitivamente comerciais.⁴

Ora adiantando as mercadorias que os luso-africanos usavam no interior para trocar por escravos, ora emitindo letras que circulavam como numerário em Luanda. Assim os contratadores jogaram um papel fundamental na transformação do tráfico numa atividade comercial. Sem envolvimento direto no tráfico, os contratadores não eram proprietários dos escravos embarcados para o Brasil. Nem sequer também precisavam se preocupar com o transporte dos escravos que para aqui eram embarcados. Já no século XVIII, o transporte dos escravos era uma especialidade dos "brasileiros", que só conseguiam algum ganho no tráfico a partir dos fretes cobrados por tal tarefa. Aos contratadores, só cabia uma tarefa, justamente a mais lucrativa: financiar o tráfico de escravos. Cabia aos contratadores importar para Angola as mercadorias empregadas no comércio de escravos nos sertões. Depois de inflacionadas, tais mercadorias eram adiantadas à crédito aos luso-africanos, que controlavam o comércio de escravos nos sertões. Por esta razão, quase todo o comércio de importação de mercadorias através do porto de Luanda estava nas mãos dos contratadores.⁵

Aos contratadores, os luso-africanos passavam letras de crédito em troca das mercadorias que adquiriam para usar nos sertões. E tais letras de crédito eram sacadas pelos contratadores tão logo os escravos eram vendidos no Brasil. Com um detalhe: não eram os

⁴ MILLER, Joseph. *Way of death: merchant capitalism and the angolan slave trade, 1730-1830*, pág. 552.

⁵ MILLER, Joseph. *Way of death: merchant capitalism and the angolan slave trade, 1730-1830*, pág. 559.

contratadores, e sim os próprios luso-africanos, quem detinham a propriedade dos escravos até a venda no Brasil. Antes, durante e depois da travessia do Atlântico: os escravos eram propriedade dos luso-africanos. Recaía neles portanto todo o risco diante da alta mortalidade entre os cativos. E há como aferir tais riscos. Antes mesmo de chegada a costa, por conta do apresamento no interior da África e das penosas condições na travessia até a costa, estava ceifada a vida de boa parte dos escravos conduzidos para Luanda pelos luso-africanos. Já em Luanda, todo o investimento dos luso-africanos poderia ainda se perder diante do novelo de regras que ditava qual navio negreiro sairia primeiro do porto de Luanda.

Prerrogativas jurídicas conferidas pelo cargo beneficiavam diretamente aos contratadores. Os processos judiciais que os envolviam tinham tramitação mais rápida e não estavam presos à pachorrenta burocracia portuguesa. Valia muito mais ser um contratador pelas vantagens jurídicas do cargo do que propriamente pelos ganhos do contrato em si. Quem devia ao contratador poderia ter o patrimônio pessoal imediatamente arrestado. Ocorria também das letras de crédito emitidas pelos contratadores, as livranças, que circulavam como moeda em Luanda, não terem lastro. E, porque os bens mais valiosos vinham para o Brasil ou iam para Portugal, alastrou-se em Luanda o uso de livranças entre os negociantes: "As such, they partially filled the credit and currency vacuum created by the constant drain on all assets of greater value out to Brazil and Portugal to pay off the indebtedness of the colonial economy. Traders could meet small obligations in Luanda with livranças without spending réis credits or coin".⁶

Com as livranças, os contratadores pagavam o que cabia ao tesouro português nos direitos de exportação de escravos pelo porto de Luanda. Não sem antes protelarem ao máximo os pagamentos e se recusarem a fazê-los no Brasil, desobedecendo o que era recorrentemente ditado pelos administradores portugueses. Qualquer negociante, e não apenas os contratadores, podia emitir as livranças. Não era preciso ter uma data certa para honrá-las.

⁶ MILLER, Joseph. *Way of death: merchant capitalism and the angolan slave trade, 1730-1830*, pág. 562. Letras emitidas por grandes negociantes foram a moeda corrente em Luanda até os anos sessenta do século XIX. A questão da emissão de letras para circulação em Luanda só foi resolvida a partir de 1845. A partir de então, a Junta de Fazenda exerceu um escrupuloso controle de quem emitia letras. Listas com os negociantes autorizados a fazê-lo eram divulgadas todo o semestre pela Junta de Fazenda. Só podia emitir letras o negociante com real capacidade de honrar os créditos. A Junta de Fazenda escolhia tais negociantes a partir dos dados da alfândega de Luanda. Quem recolhia somas expressivas nos impostos pelos bens importados através do porto da cidade recebia autorização para emitir letras. Almanak Statístico da Provincia d'Angola e suas Dependências para o ano de 1852. Luanda, Imprensa do Governo, 1851, pág. 23-24.

Um pequeno negociante, no entanto, logo atingia um teto na emissão de livranças. Já os contratadores se valiam da imagem de preferidos da coroa, e de potentados locais, emitindo livranças indiscriminadamente. A permissividade na emissão de livranças produzia em geral sérias crises creditícias em Luanda. Tais crises aconteciam quando venciam um contrato e o contratador era assim substituído. Acontecia então uma verdadeira corrida entre os negociantes para sacar as letras de troca, desequilibrando o sistema de crédito de Luanda. Apesar de pagarem ao tesouro português com as falíveis livranças, os contratadores só aceitavam como pagamento dos direitos de exportação uma mercadoria altamente valorizada: o marfim.

Os administradores portugueses se voltaram contra o autêntico privatismo introduzido pelos contratadores no tráfico de escravos angolano. Foi por esta razão que a figura do contratador foi extinta em 1769. Mas quando Portugal extinguiu o contrato de arrecadação, inviabilizou-se ao mesmo tempo o próprio financiamento do tráfico de escravos. Portugal nem sequer conseguia evitar o contrabando de escravos feito por ingleses e franceses na costa de Angola. Foi neste vácuo que os brasileiros, que já ocupavam uma posição privilegiada em Benguela desde 1730, tornaram-se os financiadores do tráfico em Angola. Para Miller, tal situação só foi interrompido com o retorno dos portugueses, em 1810. Entre 1810 e 1830, tem-se então uma retomada do tráfico de escravos por parte dos portugueses. Para tanto, os portugueses foram beneficiados por leis protecionistas que vigoravam em Luanda. E foi por esta razão que os investidores "brasileiros" e os luso-africanos passaram a fazer o tráfico de escravos pelo norte.⁷

Expulsos de Luanda, os "brasileiros" passaram a atuar nas regiões entre o Ambriz e Cabinda. Foi destas regiões, e não de Luanda ou Benguela, que chegou a maioria dos navios negreiros que entraram no porto do Rio de Janeiro entre 1811 e 1830. Ao lado do protecionismo português, os "brasileiros" foram expulsos de Luanda também pelos altos impostos cobrados na cidade. A partir de 1825, cobrou-se em Luanda uma tarifa de 15% sobre

⁷ Na verdade, a participação dos investidores brasileiros não parece ter desaparecido nesta fase. Analisando o tráfico a partir do Rio de Janeiro, Manolo Florentino apresenta conclusões diferentes de Miller. Tais diferenças estão concentradas sobretudo no papel dos traficantes "brasileiros" no tráfico de escravos em Angola. A análise de Miller subestima o papel dos "brasileiros" no financiamento deste tráfico. Por outro lado, Florentino mostra que os traficantes do Rio de Janeiro, mesmo entre 1810 e 1830, tinham ainda controle dos créditos importantes no tráfico em Angola. Ver FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: Uma História do Tráfico Atlântico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro (sécs. XVIII e XIX)*, pág. 136.

as mercadorias originárias do Brasil. Por esta razão, era mais interessante fazer o tráfico de escravos do norte, longe da jurisdição portuguesa: "Todos o especuladores trataram de arredar d'aqui o comércio de escravos, mandando armar seus navios nos portos do Brasil com os surtimentos de fazendas próprios para o negócio da costa de Ambriz e Cabinda".⁸ E o importante aqui foi o seguinte: os embarques feitos por Cabinda, pelo Rio Zaire e pelo Ambriz, a partir de 1810, já configuravam um contrabando de escravos.

Quando se nota que o tráfico de escravos com o Brasil a partir de 1810 se fez majoritariamente entre o Ambriz e Cabinda, percebe-se a importância do deslocamento dos investidores "brasileiros". Os "brasileiros" tinham o controle dos embarques de escravos ao norte de Angola. E o tráfico de escravos, assim como no Brasil, produziu em Angola uma espécie de enraizamento de interesses mercantis. Grupos mercantis nativos emergiram não só em Luanda ou Benguela. Também em Cabinda emergiram grupos mercantis fortalecidos pelo tráfico de escravos com o Brasil, como ilustra o exemplo de Domingos José Franque. Foi ao lado de tais grupos que os "brasileiros" atuaram. Principalmente recebendo através do porto de Luanda as mercadorias que lhes eram enviadas do Brasil. Logo que chegavam à Luanda, tais mercadorias eram adiantadas à crédito ao luso-africanos, que as trocavam no interior por escravos.

Eram em geral correspondentes de firmas cariocas os investidores "brasileiros" do tráfico ilegal de escravos em Angola. E foi porque já tinham sido importantes na dispersão dos embarques de escravos para o norte, em 1810, que os "brasileiros" se mantiveram expressivos no tráfico ilegal. Na verdade, ao participarem ativamente da dispersão pela costa norte a partir de 1810, os "brasileiros" construíram as estruturas que, até 1865, manteriam ativo tráfico ilegal no Congo-Angola. Francisco Antonio Flores, Antonio Severino de Avellar, Guilherme José da Silva Correia e Antonio Augusto de Oliveira Botelho foram investidores oriundos do Brasil que atuaram no tráfico ilegal em Angola. Segundo Brand, o vice-cônsul inglês, em 1846, "5 ou

⁸ Ofício de 1 de fevereiro de 1830, redigido em Luanda, acusando o recebimento de provisão do real erário visando a dirimir dúvidas sobre a cobrança de direitos de 15% sobre a importação de produtos brasileiros, como previsto no tratado de independência, aliança e comércio entre Brasil e Portugal (Caixa 164-Angola, 1830, Documento 24, AHU).

6 das maiores casas comerciais de Luanda nada mais eram do que agências de traficantes de escravos brasileiros".⁹

Muitos dos traficantes que operavam em Luanda eram provenientes do Rio de Janeiro. Daqui do Rio de Janeiro, era organizado boa parte do tráfico ilegal em Angola. Contudo, entre 1830 e 1860, iniciou-se a fase talvez mais violenta do movimento abolicionista. Além da Inglaterra, Brasil, Portugal, Estados Unidos e França, se voltaram contra o tráfico ilegal. Em 1850, centenas de traficantes foram obrigados a deixar o Brasil. Por esta razão, o tráfico ilegal em Angola tornou-se um empreendimento com dimensões verdadeiramente atlânticas. Realizá-lo em escala atlântica foi uma resposta dos traficantes ao crescente abolicionismo da época. Tentava-se assim, em vão, é preciso dizer, evitar tal abolicionismo.

Apesar do abolicionismo, o tráfico ilegal em "Angola" manteve-se ativo nos anos cinquenta. Foi um crescimento feito a partir de embarques entre o Ambriz e Cabinda. E quase sempre tais embarques tinham como destino a Ilha de Cuba. As estruturas que antes traziam para o Brasil milhares de escravos foram inteiramente redirecionadas para Cuba. Mas tudo era feito a partir das exigências da época. Redes de traficantes se espalhavam por vários pontos do Atlântico. Dos pontos remotos do Rio Zaire e do Ambriz até cidades como Havana, Nova Iorque, Lisboa e Rio de Janeiro. Só assim se podia ter alguma chance de vencer uma repressão que atingia seus maiores níveis, se valendo de métodos clandestinos e forte aparato militar.¹⁰

Apesar do aparato das estações navais, e dos nomeados cruzeiros, a escravatura continua, e há de sempre existir, já porque o vapor empregado no transporte dos negros apresenta um carregamento com menos despesas na Havana, fugindo rapidamente a qualquer navio que por acaso apareça na ocasião da saída. O negreiro, além de ser sempre atrevido e esperto, é sumamente generoso; sabe dar grandes jantares e lutas ceias aqueles que lhe convem obsequiar, perde mesmo ao jogo alguns contos de réis, quando aquele de quem depende está em "veia" de ganhar, e se for preciso emprestar, ou mandar entregar qualquer quantia em Lisboa à ordem das autoridades civis e militares da terra onde se achar, ou mesmo de algum oficial de marinha, ninguém o faz com mais pontualidade.¹¹

⁹ Brand, George. *A General Return of the Trade of the St. Paul de Loanda in the Province of Angola for the Year 1846*. In: Oliveira, Mario Antonio. Op. Cit.

¹⁰ Está se considerando como "Angola" as regiões entre o Ambriz e o Rio Zaire. Tal procedimento se justifica pela dependência do tráfico ilegal nestas regiões em relação à Luanda.

¹¹ ANÔNIMO (autor). *Quarenta e Cinco Dias em Angola: Apontamentos de Viagem*. Porto, 1862, pág. 6-7. O anônimo ainda diz: "Facilmente se compreende que é um negócio que deve tentar muita gente. O preço médio de um preto ou preta em qualquer parte da costa é de quarenta a cinquenta mil réis; mas o negreiro por

Um dos traficantes mais ativos no tráfico ilegal entre o Congo-Angola e Cuba foi Antonio Severino de Avellar. Apesar de voltado em especial para Cuba, Avellar pelo menos uma vez tentou desembarcar escravos no Brasil após 1850. Para gerir seus negócios, Antonio Severino de Avellar se valia amplamente dos parentes. Seus primos Silvério, Manoel e João Severino de Avellar, o auxiliavam na execução das tarefas ligadas ao tráfico ilegal. João Carlos de Avellar, por exemplo, era cônsul de Hamburgo em Nova Iorque, um posto estratégico pelas facilidades conferidas para adquirir navios empregados no tráfico ilegal. Era João Carlos quem dava todas as indicações à respeito dos navios que poderiam ser adquiridos pelo primo Antonio Severino de Avellar. E não importava apenas a qualidade do navio. Por exemplo, não serviam navios que não fossem insuspeitos, como dizia João Carlos de Avellar: "A não ser navio encarreirado para o Brasil com colonos não poderá daqui sair sem risco do armador".

Respondendo a perguntas de Antonio Severino, (João Carlos de Avellar) fala das qualidades de certos navios, e da preferência ao *Prenda*, por não ser mau de vela, não causar suspeita e poder-se arranjar com aguada e mantimentos 12.000 insulanos para poder sair em julho próximo. Acrescenta que o *Desengano* não é capaz de fugir -salvo se o cruzador for ordinário de vela. Ele e outros entraram com uma quarta parte. O *Prenda* está na carreira dos colonos, tem todo o preparo e partiria sem suspeita. Finalmente por navio não será a dúvida, porque até agosto se havia de arranjar.¹²

Mas havia outros parentes na firma de Antonio Severino de Avellar. Silvério Severino de Avellar, o outro primo, tinha uma função também estratégica nos negócios de Antonio Severino: comandar os navios negreiros da firma. Para tudo dar certo, era preciso concatenação nos movimentos dos traficantes pelo Atlântico. Constantes movimentos pelo Atlântico eram a garantia que os traficantes tinham de superar a repressão ao tráfico ilegal. Após mais um desembarque de escravos, por exemplo, podia-se ir à Inglaterra. Ora para gerir recursos lá aplicados, ora para adquirir produtos têxteis para empregar no tráfico ilegal.

O cônsul geral brasileiro residente em Lisboa participa-me em ofício de 14 do mês próximo passado que tinha chegado a si notícia de que brigue escuna Laura de que é capitão Silvério Severino de Avellar e sobre o qual recaíam suspeitas de empregar-se no comércio de escravos, desembarcara com efeito um carregamento

esse custo já dá um grande lucro ao agente, que o obteve a troco de alguma pólvora, de aguardente, ou de missanga". ANÔNIMO (autor). *Quarenta e Cinco Dias em Angola: Apontamentos de Viagem*, pág. 7.

¹² Comentário da polícia da corte do Rio de Janeiro acerca da 22ª carta de João Severino de Avellar, de Angra, para Antonio Severino de Avellar, em 15 de março de 1855 (IJ6 522).

de negros na Ilha de Cuba, que dali seguiria para um porto nos Estados Unidos e por último para Liverpool ou Londres; que este destino coincidiria com aquele que tomara Antonio Severino de Avellar, consignatário do referido navio na Ilha Terceira.¹³

A firma de Antonio Severino Avellar ilustra muito bem o tráfico ilegal em Angola a partir de 1850. Tinha ramificações através de agentes que estavam espalhados por várias cidades do Atlântico: Havana, Nova Iorque, Lisboa e Rio de Janeiro. Aqui no Rio de Janeiro, o agente de Avellar era o traficante Joaquim da Fonseca Guimarães. Fonseca Guimarães foi um dos traficantes que permaneceu no Rio de Janeiro após 1850, operando no tráfico ilegal para Cuba a partir daqui. Para escapar da repressão, que atingia mais fortemente os traficantes portugueses, Joaquim da Fonseca Guimarães, aproveitava-se das dificuldades da polícia do Rio de Janeiro para definir a cidadania dos traficantes. Joaquim da Fonseca Guimarães, espertamente, jogava com as ambiguidades da época.

Joaquim da Fonseca Guimarães dá-se por brasileiro, ou português, segundo a conveniência do momento, é casado e tem filho, reside à rua dos Inválidos em uma casa próxima à rua de Mata-Cavillos; é mercador de (ilegível) a rua das Violas no 21, ocupou-se até 1850 em tráfico para o Brasil, e depois dessa data para Havana.¹⁴

Os negócios de Avellar eram administrados com os ingredientes básicos para enfrentar a repressão ao tráfico ilegal. Familiares que participavam diretamente, garantindo o grau necessário de segredo na gestão dos negócios. Mais de um traficante no Rio de Janeiro respondendo pelos negócios de Avellar aqui no Brasil. Além disto, Avellar mantinha em Nova Iorque Guilherme José da Motta, que o municiaava com informações à respeito das movimentações do tráfico ilegal pelo Atlântico. Guilherme José da Motta, um dos traficantes que ascenderam no tráfico ilegal após ocuparem postos estratégicos na costa da África, foi um

¹³ Ofício reservado do Ministério dos Negócios Estrangeiros para o Ministério dos Negócios da Justiça do Brasil em 10 de maio de 1854 (IJ6 522, ANRJ).

¹⁴ Ofício reservado da Secretaria de Polícia da Corte do Rio de Janeiro para o Ministério dos Negócios da Justiça em 23 de outubro de 1853 (IJ6 472, ANRJ). Antes disto, a polícia do Rio de Janeiro tinha diretamente apontado Joaquim da Fonseca Guimarães como um agente de Avellar no Rio de Janeiro: "Pessoa que me parece de confiança disse-me que Antonio Severino de Avellar, da Ilha da Madeira, cujo correspondente nesta corte é Antonio Joaquim da Fonseca Guimarães, ali prepara o brigue Luiza para ir a Costa do Leste carregar de africanos com destino a Havana". Ver ofício reservado da secretaria de polícia da corte do Rio de Janeiro para o Ministério dos Negócios da Justiça em 12 de novembro de 1853 (IJ6 468, ANRJ). Além de Joaquim da Fonseca Guimarães, um antigo traficante do Rio de Janeiro, Antonio Gomes Pataca, também respondeu, em 1854, por parte das transações que Avellar mantinha pendentes no Rio de Janeiro. Ver o 9º extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Nova Iorque, para Antonio Silvestre (nome fictício de Antonio Severino de Avellar), em Trindade, em 8 de outubro de 1854.

homem chave na rede de traficantes organizada por Avellar. Eltis não o cita mas Motta esteve sempre próximo da "Companhia Portuguesa" de Nova Iorque, embora seus serviços tenham sido quase sempre oferecidos apenas à Antonio Severino de Avellar.

Está aqui o Abranches e espera-se o Botelho, que vem ver se há aberta para empregar a escuna. O inverno está a porta e isto me inquieta, porque não queria ficar instalado aqui. Manda-me dizer o que te parece, segundo o que ali poderes ter obtido, que deve fazer em outubro que aí vem? Devo esperar aqui por ti? Devo ir para Havana? Ou devo ir para Londres ou Lisboa esperar-te? Dize-me o que te parece a este respeito para eu poder resolver alguma coisa.¹⁵

O próprio Avellar, com seus constantes deslocamentos, tinha um comportamento que é a mais perfeita ilustração do tráfico ilegal nos anos cinquenta. Apenas entre 1854 e 1855, Avellar percorreu nada menos que 8 cidades por dois continentes: Nova Iorque, Charleston, Nova Orleans, Liverpool, Paris, Bolonha, Lisboa e Rio de Janeiro.

(Avellar fora) a Nova Iorque para ajustar contas com João Alberto Machado, negociante ali e cidadão americano; (onde) se demorou até julho, seguindo a vinte e nove deste mês para Mont Real, em Niágara, e de lá para Charleston e Nova Orleans, onde passou o inverno do ano próximo passado. De Nova Orleans regressou para Nova Iorque, em maio do presente ano. Desta última cidade passou-se a Liverpool a bordo do vapor Atlante em junho, demorando-se na Inglaterra até ao primeiro de setembro, e dali seguiu para Paris por Bolonha, saindo de Paris a onze do dito mês para vir a (ilegível) e paquete Hiberia para Lisboa, onde embarcou no dia treze de outubro no vapor Tamar para esta corte.¹⁶

Ir aos Estados Unidos, a primeira paragem de Avellar depois de ter saído de Trindade, na Ilha de Cuba, era uma providência necessária. Vários traficantes que residiam aqui no Rio de Janeiro fugiram para lá quando aumentou a repressão ao tráfico ilegal no Brasil, a partir de 1850. Foi então que se fundou a firma que ficou conhecida como "Companhia Portuguesa". João Alberto Machado, com quem Antonio Severino Avellar foi acertar contas, foi um dos principais nomes da "Companhia Portuguesa". Já em relação à Inglaterra, ir até lá poderia significar para Avellar uma oportunidade para adquirir as fazendas que eram trocadas por escravos na costa da África. Há pelo menos um registro dando conta de uma ousadia cometida

¹⁵ 6º extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Nova Iorque, para Antonio Severino de Avellar, em Quebec (?), em 7 de setembro de 1854.

¹⁶ Ver interrogatório de Antonio Severino de Avellar na Secretaria de Polícia da Corte do Rio de Janeiro em 17 de novembro de 1855 (IJ6 522, ANRJ).

por Avellar: visitar fábricas têxteis na própria Inglaterra, em Manchester, provavelmente para escolher pessoalmente os tecidos comprados para trocar por escravos na costa da África.

Gaspar está decidido a ir a Londres, e em Liverpool
esperará por Avellar: irão a Manchester ver as fábricas...¹⁷

Antes da fase crítica da repressão, ou seja, antes de 1850, Avellar tinha estadias mais longas em seus domicílios. Isto confirma que foi a repressão que tornou o tráfico ilegal um empreendimento com dimensões atlânticas. Antes de 1850, ainda não se exigia dos traficantes constantes deslocamentos por várias cidades do Atlântico. Por esta razão, os domicílios de Antonio Severino de Avellar se alternaram somente entre Brasil e Angola no período de 1839 à 1850. Não é dito por Avellar em seu interrogatório mas o traficante era por esta altura um dos agentes mantidos em Angola por José Bernardino de Sá, um dos maiores traficantes do Rio de Janeiro. Tudo indica que Avellar foi o homem de ligação entre José Bernardino de Sá e Arsenio Pompílio Pompeu de Carpo, o investidor de Luanda. Foram cinco anos em Angola, antes de 1844, quando então Avellar veio para o Rio de Janeiro e aqui morou por dois anos, entre 1844 e 1846. O traficante ainda retornou à Angola mais uma vez. Foi entre 1846 e 1850, durante o auge do tráfico ilegal para o Brasil.

Interrogado pela polícia do Rio de Janeiro em 1855, Avellar não negou que fosse traficante. Sua estratégia para se livrar da polícia foi mais sutil e inteligente: reconhecer a participação no tráfico ilegal. Só que apenas até o ano de 1850. Exatamente como já fizera em outra ocasião o traficante José Fortunato da Cunha. Além das várias revelações, como à que em 1855 o traficante morava em Niterói, um dos pontos de destaque do interrogatório de Avellar é a percepção dele à respeito do comércio legal angolano. Na visão de Avellar, o comércio lícito do marfim, da goma, da cera e do azeite de palma -os produtos que substituíram os escravos na pauta de exportação angolana- não aparecia como um subterfúgio para o tráfico ilegal. Sem motivos para mentir, já que falava de uma época em que o tráfico de escravos era "consentido", Avellar pôs o comércio lícito ao lado do comércio de escravos. Certamente como uma menos lucrativa opção de investimento que também atraía os traficantes.

¹⁷ Extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Nova Iorque, para Antonio Silvestre (nome fictício de Avellar), em Trindade, em 24 de outubro de 1854 (IJ6 522, ANRJ).

(Avellar) respondeu que depois que deixou a vida marítima fixou-se em Angola, onde permaneceu durante cinco anos, fazendo profissão do comércio em objetos próprios daquele país, como marfim, goma, cera, escravos, azeite e etcetera, e onde também exerceu o posto de major de milícia daquela província portuguesa, e por vários serviços condecorado com o hábito da ordem de conceição pelo seu referido governo. Posteriormente a esse tempo deixou a dita Angola para vir a esta corte no ano de 1844, demorando-se até 1846, no qual regressou para a mesma Angola, onde destinou-se a exercer a mesma profissão de outrora até o ano de 1850, em que novamente veio para esta corte, fixando desde então a sua residência em Niterói, seu atual domicílio.¹⁸

Apesar dos vários detalhes revelados, Avellar omitiu a informação mais procurada pela polícia. Seu périplo por várias cidades da Europa e das Américas não impediu que o próprio Avellar comandasse um embarque, no Rio Zaire, de escravos que seriam trazidos para Pernambuco. Não se sabia ao certo para onde iria o navio negreiro carregado por Avellar no Rio Zaire, se para o Brasil ou para Ilha de Cuba. E é necessário fazer um parêntese aqui: Cuba substituiu ao Brasil como destino dos navios negreiros que partiam de Angola. Não saber ao certo para onde o navio negreiro de Avellar se dirigiria é uma dúvida reveladora por mostrar o seguinte: muitos traficantes que operaram antes no tráfico para o Brasil estiveram metidos nos embarques ilegais para Cuba.

Consta que o conhecido traficante de escravos Antonio Severino de Avellar tinha partido para o Rio Zaire com dois palhabotes, afim de carregá-los de escravos com destino ostensivamente à Havana, suscitando-se porém que o que ele pretende é tentar um desembarque dos mesmos entre a Bahia e Campos aonde o dito Avellar tem numerosas relações.¹⁹

Espalhados pela costa do Congo-Angola, redes de traficantes garantiam os embarques de escravos entre o Ambriz e Cabinda nos anos cinquenta. O tráfico ilegal tinha então uma estrutura completamente descentralizada na costa de "Angola". Barracões de escravos antes usados no tráfico ilegal para o Brasil serviam então nos embarques para Cuba. Na África,

¹⁸ Ver interrogatório de Antonio Severino de Avellar na Secretaria de Polícia da Corte do Rio de Janeiro em 17 de novembro de 1855 (IJ6 522, ANRJ).

¹⁹ Nota da Legação Britânica no Rio de Janeiro, em 20 de setembro de 1855 (IJ6 522, ANRJ). Jaime Rodrigues diz que "a transferência de traficantes para Cuba não deve ter tornado a situação muito mais fácil. Cuba situava-se ao norte do Equador e fazer o tráfico para lá significava ter que contornar todos os obstáculos oferecidos pelos ingleses desde a costa da África até os bloqueios dos portos cubanos". Ver RODRIGUES, Jaime. "As Formas Ilícitas do Tráfico: Repressão e Estratégias (1831-1860)". Campinas, Unicamp, 1991 (texto inédito), pág. 44. Nada indica, no entanto, que a situação tenha se tornado tão difícil assim para os traficantes que passaram a atuar no tráfico ilegal de escravos para Cuba. A partir do fim do tráfico para o Brasil, em meados dos anos cinquenta, deu-se um aumento flagrante nos desembarques de escravos em Cuba.

existia a figura dos carregadores, os traficantes locais que enviavam os escravos para as Américas. Assim como acontecia com os luso-africanos no século XVIII, a propriedade do escravos estava nas mãos dos carregadores. Em Cuba, estavam os recebedores, encarregados da distribuição e venda dos escravos. O mesmo esquema, é preciso dizer, já havia vigorado quando ainda se fazia o tráfico ilegal para o Brasil.

A ilegalidade acentuou a presença no tráfico de escravos de investidores de Angola. Investidores como Arsenio Pompilio Pompeu de Carpo, Ana Joaquina dos Santos Silva, Francisco Barboza Rodrigues, Augusto Garrido e José Maria Matozo Câmara e outros. Todos tinham enraizamento em Luanda, com ativa participação no tráfico ilegal. A partir de 1850, no entanto, tornou-se cada vez mais difícil encontrar em Luanda investidores interessados no tráfico ilegal. Isto aconteceu porque deu-se um brutal aumento na taxa de risco do tráfico ilegal. Os investidores que insistiram no tráfico ilegal, a partir de então, tiveram que operar fora de Luanda. Enfrentava-se condições extremamente inóspitas para fazer os embarques pela costa norte de "Angola". Guerras entre os povos africanos e a presença cada vez mais ostensiva e hostil dos navios de guerra. Tais fatores acabaram por afastar os negociantes luandenses do tráfico ilegal.

Quem optava pelo tráfico ilegal tinha que ingressar na clandestinidade, como o traficante brasileiro Guilherme José da Silva Correia, que operou na região do Rio Zaire nos anos cinquenta. Vulgarmente conhecido como "Guilherme do Zaire", Silva Correia foi o responsável por vários embarques ilegais na costa do Rio Zaire e do Ambriz. "Guilherme do Zaire" comandou uma rede de traficantes com ramificações por vários pontos de embarque de escravos no Rio Zaire e no Ambriz. Fez o tráfico ilegal principalmente para Cuba, embora tenha cedido à tentação de fazê-lo também para o Brasil em 1856. Assim como Francisco Antonio Flores, o brasileiro que foi para Luanda nos anos quarenta à serviço da firma comercial carioca Amaral & Bastos, é provável que "Guilherme do Zaire" tenha ido para Angola à serviço de algum grande traficante do Rio de Janeiro.

Diferente de Antonio Severino de Avellar, que constantemente se deslocava pelo Atlântico, "Guilherme do Zaire" mantinha-se fixo em Angola. Administrava vários barracões de escravos espalhados pela costa norte de Angola, enquanto um agente, João José Vianna, se encarregava das viagens pelo Atlântico. João José Vianna, além de viajar por várias cidades

nos navios negreiros sob responsabilidade do chefe, também era o principal encarregado dos barracões administrados por "Guilherme do Zaire" na região entre o Rio Zaire e o Ambriz. Na verdade, mais de uma vez, "Guilherme do Zaire" tentou o tráfico ilegal para o Brasil após 1850. Uma delas foi em 1856, numa tentativa frustrada de desembarque no Espírito Santo, que levou à desarticulação de boa parte da rede de traficantes comandada por "Guilherme do Zaire".

A proposta para organizar um embarque de escravos para o Brasil foi feita à "Guilherme do Zaire" por Bernardino Martins Ferreira. Apelidado de Bernardino "Chorão", Bernardino Martins Ferreira atuara no tráfico ilegal ativamente até 1850. A partir de então, Martins Ferreira, que era também comendador e morava na cidade do Rio de Janeiro, converteu-se num fazendeiro, adquirindo propriedades nos municípios de S. João do Príncipe e Ubatuba. A aliança entre fazendeiros e traficantes foi uma peculiaridade da fase derradeira da organização do tráfico ilegal de escravos no Brasil. Vários fazendeiros do interior da província do Rio de Janeiro escoravam-se num poder de verdadeiros potentatos locais para afrontar a repressão ao tráfico ilegal aqui e organizar desembarques ilegais após 1850. O caso de Bernardino Martins Ferreira ilustra como se dava tal aliança entre fazendeiro e traficantes.

(Policia) Foi perguntado quem mandou dizer para a África que o desembarque deveria te lugar neste ponto e se nesta ocasião outras foram designadas e quais.

(João José Vianna) Respondeu que Bernardo Martins Ferreira tendo negociado na África no tráfico ilícito até mil oitocentos e cinquenta deixou o tráfico em mil oitocentos e cinquenta e um, o que sabe ele interrogado pelas relações que com ele entreve o mesmo Bernardino, relativas ao dito tráfico mas que em principio do ano passado escreveu a Guilherme José da Silva Correia anunciando-lhe que continuava no mesmo tráfico propondo-se a receber carregamentos de africanos que fossem vindo, e então se marcou que podiam ser remetidos para os portos de Carahipu -no Espírito Santo-, Rio das Ostras e Marambaia, o que sabe ele interrogado por ser caixeiro do dito Guilherme Correia. Que em consequência deste aviso Guilherme Correia e Cunha Reis compraram o palhabote Mary Smith que foi carregado com africanos para o Brasil onde deviam desembarcar em Carahipu -um dos pontos dados por Bernardino Martins Ferreira que é o próprio. Chorão, de que

fala a carta que o interrogado dirigiu a Guilherme Correia a qual foi apreendida no palhabote e que se acha nas outras.²⁰

A partir do sinal enviado para a África por Bernardino Ferreira Martins, "Guilherme do Zaire" passou a articular a "expedição" que traria ao Brasil os escravos. Um navio, o brigue americano Mary Smith, foi comprado em Nova Iorque por ordem de "Guilherme do Zaire". O Mary Smith partiu de Boston, se dirigiu à região da Cabeça das Cobras, no norte de Angola, onde recebeu os 450 africanos que deveriam ser desembarcados no Brasil.²¹ O navio tinha três sócios: o próprio Guilherme José da Silva Correia, João José Vianna, o "braço-direito de "Guilherme do Zaire", além do português Manoel Bazilio da Cunha -o responsável pela compra do Mary Smith nos Estados Unidos.

(Policia) Perguntado quais os donos do navio Mary Smith.

(João José Vianna) Respondeu pertencer ao dito Cunha Reis, a Guilherme José Correa da Silva, os quais, sem que do interrogado recebessem dinheiro, lhes deram uma terça parte (na propriedade do navio).²²

A composição entre os donos do Mary Smith reflete como se organizaram os embarques pelo Ambriz e o Rio Zaire a partir de 1850. Para operacionalizar as "expedições", "Guilherme do Zaire" dependia dos contatos nos Estados Unidos. No caso, dos traficantes da "Companhia Portuguesa" de Nova Iorque. Manoel Bazilio da Cunha, possivelmente expulso do Brasil em 1850, foi o traficante mais destacado na "Companhia Portuguesa". Dono da terça parte do navio, Cunha certamente, auxiliou o agente de "Guilherme do Zaire", João José Vianna, na compra do Mary Smith.

Apesar dos contatos em Nova Iorque, "Guilherme do Zaire" se mantinha à frente da organização da expedição. Tanto é assim que seu homem de confiança, João José Vianna, foi enviado à Nova Iorque. Vianna recebeu ordens expressas de "Guilherme do Zaire" para comprar "um patacho ou palhabote de lote de quatrocentos volumes (escravos)". Como muitas

²⁰ Interrogatório de João José Vianna, o agente de Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire"), em 7 de março de 1856 (IJ6 468, ANRJ). "O comendador Bernardino porém foi um dos traficantes mais famigerados até 1850, sendo certo além disto que no ano de 1855 como consta da inclusa confidencial do juiz municipal de Ubatuba, o deputado Gonçalves Barbosa da Cunha, convidou a alguns fazendeiros daquele lugar para se associarem com ele no tráfico fazendo-lhes sentir entre as facilidades que lhe ponderou a seguinte circunstância: que estavam dadas as providências para que os africanos aprendessem a língua portuguesa antes de virem, sendo que apenas chegassem e (seriam) vestidos como os (escravos) da terra". Ver carta do Ministro dos Negócios da Justiça Nabuco de Araújo sobre o caso do navio Mary Smith, em 26 de fevereiro de 1856 (IJ6 472, ANRJ).

²¹ Ofício (nº 454) da Secretaria de Polícia da Bahia, em 14 de fevereiro de 1856 (IJ6 472, ANRJ).

²² Interrogatório de João José Vianna, na Bahia, em 7 de março de 1856 (IJ6 468, ANRJ).

vezes os navios eram destruídos após os desembarques recomendava-se a compra de um navio "que seja bom de vela, embora seja velho". De Luanda, onde morava apesar da repressão crescente na cidade, "Guilherme do Zaire" decidia quem seria o capitão e para qual ponto de embarque ilegal Mary Smith seria enviado. O entrosamento entre os traficantes era fundamental para o êxito do tráfico ilegal. Só assim os "volumes", ou "gentes", como os escravos eram chamados pelos traficantes, estariam prontos na hora da chegada à África dos navios negreiros.²³ A partir de rígidos controles, decidiam-se os gastos com água potável e mantimentos consumidos pelos escravos na travessia do Atlântico.

A vista disto tenho pensado que vsme logo que esta receba compre um patacho ou palhabote de lote de quatrocentos volumes (escravos), que seja bom de vela, embora seja velho. É o mesmo: dando uma viagem é bastante. E depois dele comprado apronte-o de um todo, menos carne, porque peixe aqui (em Luanda) se arranja. Vsme bem sabe que as viagens do Rio (Rio de Janeiro) diversas vezes regulam mais de trinta dias e menos. Com quarenta e cinco pipas de água a cinqüenta se carregam quatrocentas a quatrocentos e cinqüenta volumes (escravos). Por isso, vsme calculará o necessário para quatrocentos a quatrocentos e cinqüenta (escravos). Não preciso recomendar-lhe a boa compra porque vsme bem sabe o que deve fazer.²⁴

Os navios negreiros transportavam não só escravos como também cartas trocadas entre os traficantes. Através delas, se sabia de notícias que definiam o destino das "expedições". Isto é claramente um desdobramento típico da fase "criminal" do tráfico ilegal de escravos. Diante de uma cada vez maior repressão, foi uma medida de segurança elementar transportar cartas pessoais através dos navios negreiros. As cartas informavam se os traficantes já podiam empenhar em novas transações recursos auferidos nas "expedições" exitosas. A circulação dos créditos que financiavam o tráfico ilegal dependia das cartas trocadas entre os traficantes. Podiam ser créditos na forma de letras e de mercadorias: aguardente, escravos, cera, marfim e etc. Antonio Félix Machado, investidor luandense que operou no tráfico ilegal, chegou a pedir dinheiro emprestado no Brasil através das cartas.

²³ Chamar os escravos que seriam embarcados para o Brasil de "gente" não foi uma novidade do tráfico ilegal. Os traficantes do período legal também usavam a mesma denominação ao se referirem aos escravos. Ver a carta de Francisco Queirós Monteiro Regadas, em Luanda, para Antônio Alves da Silva, em Cabinda, em 23 de outubro de 1820. In: FLORENTINO, Manolo, op. cit., apêndice 25, pág. 280.

²⁴ Carta de Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire"), em Luanda, para João José Vianna, em Nova Iorque, em 21 de abril de 1855 (IJ6 472, ANRJ).

Bernardino "Chorão" não só deu o sinal para "Guilherme do Zaire" começar a preparar uma nova "expedição" para o Brasil. O próprio Bernardino "Chorão" era esperado no Rio Zaire, onde iria realizar pagamentos aos traficantes e organizar novos embarques de escravos. Foi a ida de Bernardino à África que incentivou "Guilherme do Zaire" a ordenar a compra do Mary Smith. O traficante tinha créditos em Nova Iorque, certamente já nas mãos do agente João José Vianna, que foram empregados na compra do Mary Smith. O restante dos créditos, ordenou "Guilherme do Zaire", deveria ser enviado para o Ambriz, onde seria reinvestido no tráfico ilegal.

Em virtude das noticias que chegaram do Rio (Rio de Janeiro), sei que para aquele lugar se vai principiari algum negócio. O Bernardino "Chorão" deve chegar aqui breve no brigue Progresso, e vem arranjar carregamentos. O sócio do falecido José Fortunato da Cunha diz que este navio vai mandar alguns pagamentos.

(À respeito da compra do Mary Smith) Eu deliberei isto porque julgo faremos muito bom negócio. O restante que nos ficar dos nossos volumes (escravos), vsme me mandará via Salem ou Nova Iorque para Ambriz a entregar a Junqueira **para comprarmos gente (escravos) de nossa conta**. Vsme verá um barco (o Mary Smith) e seguirá nele para o Brasil. Espero me avise com certeza o dia de sua recallada para ter o carregamento pronto.²⁵

Eltis situa as atividades da "Companhia Portuguesa" de Nova Iorque, formada pelos traficantes que fugiam da repressão no Brasil a partir de 1850, como parte do ascenso dos traficantes radicados na África. E "Guilherme do Zaire", uma espécie de traficante de "efeitos próprios", foi exatamente um destes traficantes típicos dos anos finais do tráfico ilegal. Ou seja, um traficante com condições de financiar suas próprias "expedições", mas que dependia da "Companhia Portuguesa" para distribuir em Cuba, ou eventualmente no Brasil, como em 1856, os escravos embarcados entre o Rio Zaire e o Ambriz. Nos barracões de "Guilherme do Zaire", ficavam escravos de outros traficantes radicados na África, que figuravam como carregadores nas cargas dos navios negreiros. O caso do navio negreiro Dolores serve para ilustrar o carregamento de escravos na costa de "Angola". No caso do Dolores, alguns possuíam até 109 mas a maioria dos "carregadores" possuía individualmente 30 escravos.

²⁵ Idem, *ibidem*.

Quem garantia a conexão entre os "carregadores" e os "recebedores", já em Cuba, eram os traficantes da "Companhia Portuguesa" de Nova Iorque.²⁶

Os "carregadores" nada mais eram que traficantes que atuavam no Ambriz. Organizados em rede, recebiam o nome de *pacatilheiros*, operando na clandestinidade. No Mary Smith, a maior parte dos escravos pertencia à "Guilherme do Zaire". Outra parte era propriedade de Manoel Bazilio da Cunha Reis. Isto comprova que os traficantes da "Companhia Portuguesa" de Nova Iorque não se encarregavam apenas da distribuição dos escravos nas Américas. O restante dos escravos trazidos para o Brasil pelo Mary Smith pertencia aos *pacatilheiros*. Muitos dos *pacatilheiros* certamente foram antigos empregados enviados para "Angola" pelos traficantes do Rio de Janeiro. A partir de pequenos ganhos, persistindo numa atividade já com características inteiramente criminosas, que os expunha a riscos crescentes na costa entre o Ambriz e Cabinda, os *pacatilheiros* espelham os últimos desdobramentos do tráfico ilegal em "Angola".

(Policia) Foi lhe perguntado quais os carregadores dos africanos apreendidos.

(Manoel Alves da Costa Bastos) Respondeu que a maior parte pertencia a Guilherme e a Cunha Reis e o restante a diversos individuos que lá (entre o Ambriz e Cabinda) chamam *pacatilheiros*.

(Policia) Foi lhe perguntado quais os nomes e nacionalidade destes *pacatilheiros*.

(Manoel Alves da Costa Bastos) Respondeu que se recorda dos seguintes João Manuel Lourenço de Siqueira -brasileiro, natural de Pernambucano e outro também brasileiro tratado geralmente de Casusa, um fulano de tal português de nome Pamplona e outros que se não lembra por ter sido lançada ao mar a correspondência.²⁷

Um dos *pacatilheiros* mencionados no interrogatório de Manoel Alves da Costa Bastos, que veio no Mary Smith, foi "um fulano de tal português de nome Pamplona". Na verdade, tratava-se de José Martins Pamplona, conhecido por atuar no tráfico ilegal na região do Rio Zaire nos anos cinquenta. A partir da atuação de Pamplona, constata-se que o tráfico ilegal, mesmo em 1854, ainda tinha laços estreitos com Luanda. Em 1854, Pamplona

²⁶ Para o carregamento de navios por investidores angolanos nativos, ver MILLER, Joseph. "Way of death: merchant capitalism and the angolan slave trade, 1730-1830". O Livro de carga do navio negreiro Dolores foi apreendido pela policia do Rio de Janeiro nos papéis de João José Vianna (IJ6 472, ANRJ). Os esquemas de informação da repressão inglesa ao tráfico ilegal de fato eram bem eficientes. Eltis trabalhou com a documentação da diplomacia inglesa. Seus números são exatamente iguais aos que constam da documentação dos próprios traficantes que está ANRJ. Eltis mostra também que o Dolores havia partido do Ambriz em 1855. ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, pág. 159.

²⁷ Interrogatório de Manoel Alves da Costa Bastos em 7 de março de 1856 (IJ6 468, ANRJ).

respondeu à um anúncio publicado por um credor na imprensa de Luanda. O credor, José Antonio Pinto Guimarães, havia adiantado 110 "pessas" de fazendas de lei para o traficante. Pamplona anuiu à convocação ao juízo de direito da cidade de Luanda e proclamou Luiz Antonio Rodrigues como procurador para tratar da pendenga na justiça. Pamplona dizia que não morava em Luanda, mas no Rio Zaire, e por esta razão era obrigado a ter um procurador. Através de José Martins Pamplona, vê-se que os *pacatilheiros*, mesmo operando na clandestinidade, dependiam do esquema de adiantamento de créditos de Luanda. As 110 "pessas" de fazendas de lei adiantadas à Pamplona certamente se destinaram ao tráfico ilegal.²⁸

Mas quem dominou o tráfico ilegal no Rio Zaire foi mesmo "Guilherme do Zaire". E se dependia da "Companhia Portuguesa" para a distribuição nas Américas, é certo que "Guilherme do Zaire" tinha o completo domínio dos embarques entre o Ambriz e o Rio Zaire. Muitos traficantes que operavam no tráfico ilegal a partir do Rio de Janeiro possuíam barracões entre o Rio Zaire e o Ambriz. A maioria teve grande dificuldade para mantê-los depois que foram expulsos do Brasil em 1850. Com o golpe em 1850, as redes de traficantes controladas do Rio de Janeiro foram desarticuladas. Muitos agentes dos traficantes "cariocas" simplesmente abandonaram os barracões que seus chefes possuíam entre o Ambriz e o Rio Zaire. Tudo indica que "Guilherme do Zaire" se aproveitou deste vácuo para conquistar maior destaque nos embarques de escravos na costa de "Angola".²⁹

É possível que "Guilherme do Zaire" fosse o chefe principal dos *pacatilheiros*. "Guilherme do Zaire" distribuía ordens para deslocar escravos do próprio Pamplona, por exemplo. O grau de autonomia com que agia não deixa dúvida da condição de chefe do traficante. Escravos de diferentes traficantes eram "armazenados" nos barracões de "Guilherme do Zaire". Em 1855, de Luanda, aonde sofria com ataques de escorbuto, o traficante ditou uma série de ordens para João José Vianna, que cuidava dos barracões no Rio Zaire. Marcar escravos e notas dos apetrechos dos barracões, além de deslocar os cativos entre diferentes pontos de embarques ilegais. O estilo de "Guilherme do Zaire", como já visto na aquisição do

²⁸ Ver BOGGPA, nº 482, de 23 de dezembro de 1854, pág. 6.

²⁹ Eltis diz que os próprios integrantes da "Companhia Portuguesa", antes de irem para Nova Iorque, tinham sido feitores na costa da África. Não é improvável, contudo, que alguns deles tenham sido expulsos do Brasil em 1850. Ver ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, pág. 157.

Mary Smith, em Nova Iorque, era imperativo: "quando eu for falaremos a respeito ao que devemos fazer daqui por diante", dizia o traficante em 1855.

Vsme mandar para a Cobra aonde deve chegar até o fim do mês um navio para quatrocentos volumes segundo uma carta que tenho de Havana do primo do Labando. Por isso vsme irá mandando por mar conforme puder, eu peço ao Luiz da Cunha a lancha Maria para ajudar a conduzir. O Luiz da Cunha tem cento e cinquenta praças que não posso deixar de dar-lhas por isso vsme me mandara uma nota de toda a gente que houver no barracão declarando marcas e donos. A minha gente (escravos) que não tiver marca vsme marcará com marca A no peito direito. Mandar buscar a gente (escravos) que esta em casa do Domingos Freire. Julgo que meu mano deve ter em Luanda um negro em Libambo se o tiver também o marcará e o levará. Vsme mandar tudo que aí tiver para o (porto de) Banana pois aí não desejo fique nada que me pertença: tábuas, tudo entregará por uma nota. Eu no fim do mês sigo para Ambriz e dali para Cobra. Vsme nunca diga o que navio vem a mim para que a gente da cobra faça pagar costumes; eu não sei se D. Ramon querera seguir com a gente dele para a Cobra. Se não quizer, eu não quero mais gente (escravos) a meu cargo. Guimarães lhe dirá se manda a gente (escravo) dele assim como Pistolla. Eu tenho tido fortes ataques de escorbuto porém já vou um pouco melhor. Na Cobra ficaram as lanchas que José Maria determina e ele dirigirá tudo visto que é o encarregado daquele lugar como vsme bem sabe. Quando eu for falaremos a respeito ao que devemos fazer daqui por diante. Caso a gente (escravo) seja pouca pode vsme mandar dizer ao Moreno que mande a gente (escravos) do Junqueira, pois ele me falou para isso assim como alguns (escravos) do Pamplona. Fernandes e Augusto porém que não passem de duzentos e oitenta mil réis. Nada mais por agora. Correia.³⁰

Enviados em consignação aos "recebedores", os escravos eram então distribuídos e vendidos nos locais de destino. Geralmente firmas especializadas no tráfico ilegal cumpriam o papel de "recebedores". No caso do Dolores, os recebedores foram Zulueta e irmãos, Salvador de Castro e Carlos Zabanera. Todos da Ilha de Cuba. Os grandes traficantes de Cuba também dependiam da intermediação dos traficantes da "Companhia Portuguesa" de Nova Iorque. Outros se valeram também dos serviços de Antonio Severino de Avellar, que morou entre 1853 e 1855 na Ilha de Cuba. Cabia também aos traficantes da "Companhia Portuguesa" garantir os pagamentos devidos pelos "recebedores" de Cuba aos "carregadores" de Angola.

³⁰ Carta de Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire"), em Luanda, para João José Vianna em 8 de março de 1855 (IJ6 472, ANRJ).

"Carregadores" de Angola atuando fora da rede de traficantes com ramificação por Nova Iorque expunham-se ao risco de não receberem os pagamentos que lhes cabiam.

O Borges de Carvalho, de Benguela, escreve ao Motta (Guilherme José da Motta, da "Companhia Portuguesa"), dizendo-lhe que ele e o Ferramenta combinaram com o Soares para ir este liquidar com Salvador (traficante de Cuba) as contas relativas a eles três, e pede-lhe que escreva ao Salvador para lhes prestar, o que parece inútil ao Motta, porque já preveniu a este que **os carregadores não precisam da sua intervenção para receberem o que é seu**, o que Avellar pode repetir ao mesmo Salvador.³¹

Talvez Antonio Severino de Avellar, pelo menos por algum tempo, tenha tido importância próxima da "Companhia Portuguesa" de Nova Iorque. Avellar tinha uma impressionante mobilidade pelo Atlântico, além de ter mantido domicílio em Trindade, em Cuba, entre 1853 e 1855. Mas nem sequer Avellar, mesmo morando em Cuba, escapou da inadimplência dos traficantes "cubanos". Eltis menciona que muitos "carregadores" eram simplesmente enganados pelos "recebedores" cubanos. E o próprio Avellar, aparentemente, ficou entre 1853 e 1855 em Cuba justamente para liquidar transações pendentes com o traficante "cubano" D. Salvador. Os traficantes enfrentaram então um problema quase que desconhecido na era do tráfico ilegal para o Brasil. Ao contrário do Rio de Janeiro, muito mais perto de Luanda, uma cidade que lhes era familiar, o tráfico ilegal para Cuba expunha os traficantes à grandes incertezas. Foi assim, portanto, entre compromissos não cumpridos e carregamentos que não eram pagos, que se quebrou boa parte da cadeia de financiamento do tráfico ilegal na África.

Vê se obtens de D. Salvador as contas dos carregadores que se me consignaram para lhes remeter; pois ao menos as contas ele as faz, segundo o seu costume, de cabeça, não carece de ver papéis -e tanto por volume, uma coisa que ele quiser. Quanto às de Carvalho (Borges de) e do Soares, que ali deve ter chegado para pedir as deles ambos, está claro que isso é lá com eles.³²

³¹ Comentário da polícia da corte do Rio de Janeiro a partir do 5º extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Nova Iorque, para Antonio Severino de Avellar em 24 de agosto de 1854 (IJ6 522, ANRJ).

³² 6º extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Nova Iorque, para Antonio Severino de Avellar, em Quebec (?), em 7 de setembro de 1854. Até mesmo traficantes que estavam em Lisboa, como Thomas da Costa Ramos (o "Maneta), um grande traficante expulso do Brasil em 1851, tinham dificuldades para receber dos "cubanos". A partir das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar, a polícia do Rio de Janeiro comentou que Thomaz da Costa Ramos iria enviar um agente à Trindade, em Cuba, para "exigir" a liquidação de transações pendentes com os "cubanos": "(Guilherme José da Motta) Recebeu uma carta do C. (talvez Coimbra, um traficante implicado no desembarque de Bracuhy) de Lisboa, em que diz que de acordo com Tomaz da Costa Ramos, (o "Maneta) vão mandar Tomazine à

Como os outros "carregadores" da costa da África, "Guilherme do Zaire" também enfrentou problemas para receber o que lhe cabia nas negociações com os traficantes da Ilha de Cuba. Os "cubanos" eram capciosos, usavam uma série de alegações, frequentemente recorrendo à fantasia, demorando para honrar os débitos com os "carregadores". Ora reclamavam que muitos escravos tinham morrido, ora lamentavam as despesas com a expedição. Além disto, os "carregadores", completamente impotentes na operação, eram "alertados" para diminuir a expectativa acerca dos "resultados" das expedições.

Sr. João José Vianna. Havana. 23/6/1855. O sr. João Picarro me ordena que lho participe que logo que liquidado seja o negócio que cumprirá a sua ordem, e que nada lhe diz sobre o mesmo pois que vsme bem sabe o estado dele, visto tê-lo sempre acompanhado. A gente (os escravos) chegou muito mal, o que resultou não poder obter grande resultado. As despesas são enormes e o resultado é bastante diminuto à vista do que se espera. No entanto, fomos mais do que na negociação do Coango. A 11 de julho tenciona seguir para essa meu amigo Picarro (?), e este amigo levará o resultado de sua gente (dos escravos).³³

Os traficantes da costa da África não dependiam exclusivamente dos créditos enviados pelos "recebedores". Havia também como buscar financiamento local. Além de Luanda, os créditos eram buscados dentro da própria região entre o Ambriz e o Loango. Em 1861, segundo os ingleses, o quartel-general dos traficantes ficava na Ponta da Lenha, próximo do Rio Zaire.

The Slave Trade (...) is conducted by agents mostly Portuguese, who are stationed at various points, and deal with the native brokers, Punta da Lenha, about twenty-six miles up the Congo, being still the headquarters of this nefarious Traffic. It is there that all the arrangements are made for shipping, such as laying the slave-

Trindade para exigir ultimar as suas liquidações". Ver 8ª extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Zebedeu Alves Castanheira (nome fictício de Guilherme José da Motta), em Nova Iorque, para Antonio Silvestre (nome fictício de Antonio Severino Avellar), em Trindade, em 24 de setembro de 1854. Antes da ida de Tomazine à Trindade, a avaliação que fazia Guilherme José da Motta não dava nenhum sinal do desfecho que teriam as transações entre Thomas da Costa Ramos e D. Salvador: "À respeito do Coimbra direi que nunca se mostrou incomodado pelas demoras deste negócio (de D. Salvador), pelo contrário. Mas ele e Ramos e outros, estando envolvidos em negócios semelhantes e com o mesmo sujeito, riscam lá seus planos e naturalmente falam nestas coisas". 10º extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Nova Iorque, para Antonio Silvestre (nome fictício de Antonio Severino de Avellar), em Trindade, em 24 de outubro de 1854 (IJ6 522, ANRJ). Ver ainda ELTIS. David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, pág. 158.

³³ Carta enviada por um "recebedor" de Havana para João José Vianna, o agente do traficante "Guilherme do Zaire", em 23 de junho de 1855 (IJ6 472, ANRJ).

deck, filling up with water, and in some cases even taking on board the slaves; here also vessels often change hands, as well as Captains.³⁴

Praticamente todas as feitorias localizadas na Ponta da Lenha estavam voltadas para o tráfico ilegal. Eram nove feitorias de negociantes portugueses e apenas uma de negociantes ingleses. Além destas dez feitorias, havia ainda uma feitoria de americanos e mais uma feitoria de negociantes holandeses. Apenas a última feitoria, a holandesa, parecia destinada exclusivamente ao comércio lícito:

As the legal trade from this point (Punta da lenha) is very inconsiderable, and certainly not sufficient to keep up so many factories, it is only reasonable to suppose that these nine portuguese firms, must be interested in fostering the Slave Trade.³⁵

Os próprios ingleses admitiam que as feitorias do Quissembo, em número de sete, tinham como finalidade o comércio lícito. A partir destas feitorias, no entanto, os traficantes tinham como adquirir mercadorias para o comércio de escravos. Também existiam feitorias inglesas e portuguesas no Ambriz. Apesar de ocupado por Portugal em 1855, o Ambriz foi mantido como porto franco por mais um ano. Para conseguir créditos, os traficantes se inseriam no comércio lícito que começava a surgir pela região. Mercadorias comuns neste comércio lícito eram usadas para saldar débitos entre os traficantes. A goma copal, por exemplo, assim como os escravos, era também vendida nas feitorias administradas pelos traficantes. Ou seja, as mesmas redes que faziam o comércio ilegal de escravos serviam para o comércio lícito.

Sr. Guilherme José da Silva Correia. Canopinte, 3 de novembro de 1854.

Participo ao sr. que entreguei ao sr. Augusto 1 saco de goma fina com (ilegível) e 18 libras, remeto a vsme o metal que lhe falei por estes dois dias. Vou para cima reunir o mais que por lá está.³⁶

Em troca de dinheiro, fazia-se o comércio, seja de escravos ou de gomal copal, entre o Ambriz e o Rio Zaire. Enquanto isto, Luanda mantinha-se dependente de letras emitidas pelos grandes negociantes, que constituíam o grosso do meio circulante da cidade. O papel de

³⁴ *Report from Edmonstone to Rear-Admiral Sir B. Walker, October 22, 1862. In: Correspondence with the British Commissioners at Sierra Leone, Havana, the Cape of Good Hope, New York, and Loanda, and Reports from British Vice-Admiralty Courts, and from British Naval Officers relating to the Slave Trade. From January 1 to December 31, 1862. Presented to both Houses of Parliament by Command of her Majesty. London. Printed by Harrison and Sons, 1863, pág. 153.*

³⁵ *Idem, ibidem.*

³⁶ Bilhete enviado por algum traficante à serviço de Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire"), em 3 de novembro de 1854 (IJ6 472, ANRJ).

"Guilherme do Zaire" era organizar o comércio na região. E não importa que tipo de comércio. As mercadorias transacionadas pelo traficante eram em geral recebidas de pequenos negociantes. À "Guilherme do Zaire" cabia cuidar para que as mercadorias fossem vendidas em suas feitorias. A partir da venda das mercadorias, tinha-se um resultado, em dinheiro, por exemplo, que não retornava para quem inicialmente deixou as mercadorias com "Guilherme do Zaire". O resultado da operação servia para alimentar o comércio na região, ou seja, a partir da rede de traficante de "Guilherme do Zaire", tinha-se não só como produzir créditos mas também como fazê-los circular entre o Ambriz e o Rio Zaire.

Sr. Vianna. Recebi sua carta por via de D. Ramon e respondo quando a lancha de Junqueira estiver para seguir para Ambriz. Augusto manda-nos goma finas ao Junqueira para ali vender e dar ou mandar o dinheiro ao Jacinto. Aconteceu que a lancha foi entregue a Fonseca, por isso não levou a goma. Pedi a Ferreira Guimarães que me levasse essa goma. Respondeu-me que ainda deixava carga sua porém que breve mandaria uma lancha de Lion e que a poderia levar. É isto o que tem acontecido. Visto o que vsme diz, pode dispor do dinheiro que Luiz Rodrigues tem seu mesmo, para não haver mais demora, e me avise para eu deixar a Luiz, visto as ordens anteriores que vsme tem dado.³⁷

Os "créditos" que mais circulavam entre os traficantes da região eram, sem dúvida, os próprios escravos. Justificava-se tais deslocamentos de escravos pelas incertezas do tráfico ilegal. Não havia como prever, com o avanço da repressão, o ponto mais adequado para realizar os embarques ilegais. Muitas vezes, também, os traficantes tinham que dividir os escravos com as chefias africanas.

Sr. Vianna tenho recebido suas cartas. Quanto ao pagamento do Jacinto, mando dar o dinheiro pelo Pistola pois já é tempo de irem dando alguma coisa pelas comedorias. E mesmo ele um dia (...) tenho que ir dividindo alguns negros por alguns negros de confiança. Domingo recebemos 30, por isso mande-me 15 dos bons de nossa conta para irem na lancha deles hoje.³⁸

À cada agente que "Guilherme do Zaire" mantinha entre o Ambriz e o Rio Zaire atribuía-se responsabilidade por um determinado ponto de embarque de escravos. Era uma estrutura descentralizada mas que girava em torno de "Guilherme do Zaire". O traficante preferia ficar em Luanda mas agia com rapidez logo que avisado da chegada de algum navio

³⁷ Carta de Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire"), em Luanda (?), para seu agente João José Vianna, na costa norte de "Angola", em 1 de novembro de 1854 (IJ6 472, ANRJ)

³⁸ Carta de Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire"), no Porto de Bananas, na costa norte de "Angola" para o seu agente João José Vianna, em 15 de novembro de 1854 (IJ6 472, ANRJ).

negreiro. A partir dos barracões, que para evitar que fossem destruídos já nem mais ficavam tão próximos da costa, os traficantes se articulavam com celeridade na organização dos embarques. Trazidos os escravos de algum ponto mais remoto, não tão próximo da costa, é certo, preparava-se tudo para efetuar o embarque tão logo se desse a chegada do navio negreiro:

Ontem de tarde recebi sua carta e a do Ezequiel. No mesmo momento falei ao Barrallier para me emprestar o barracão do Canda Puite. Hoje vou para lá comprar luangos porque ele nada tem disto. Vsme com os cativos deve conduzir caldeiras, bandejas e o mais necessário pois tudo há aí.³⁹

Agir com rapidez e em segredo era fundamental. Certa vez "Guilherme do Zaire" teve grande prejuízo por conta de uma denúncia. Foi numa outra tentativa que seria feita para o Rio de Janeiro. Isto prova que, apesar da preferência por Cuba, o traficante não excluía o Brasil como destino para os navios negreiros que expedia da África. Denunciado provavelmente ao comandante de algum navio de guerra, "Guilherme do Zaire" teve o navio negreiro queimado e 500 escravos apreendidos.

Consta que o Guilherme do Zaire aprontara um palhabote para mandar ao Rio (Rio de Janeiro) com 500 (escravos), mas foi denunciado e queimaram-lhe.⁴⁰

Dai a razão por que o traficante cuidava com tanto zelo de todos os detalhes que cercavam os embarques de escravos. Assim, ordens expressas eram dadas pelo traficante para que não restasse nenhum vestígio dos embarques ilegais.

Não deve ficar nada mesmo essas penas de galinhas e porcarias. O Fernando que mande enterrar tudo de maneira que não apareça vestígio algum: portas velhas, tudo guardado, a sambra escangalhadas, as táboas boas guardadas e contadas.⁴¹

Mas o tráfico ilegal para Cuba cresceu a partir de 1851 não só por conta da atuação de traficantes como "Guilherme do Zaire". Os traficantes radicados em Cuba, é claro, jogaram papel fundamental na organização deste tráfico. E os "cubanos" foram importantes não apenas

³⁹ Carta enviada por Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire"), em Luanda, para seu correspondente na costa norte de "Angola" João José Vianna, em 10 de outubro de 1854 (IJ6 472, ANRJ).

⁴⁰ 15ª extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Lisboa, para Anthony Silvestre (nome fictício de Antonio Severino Avellar), em Trindade, em 8 de janeiro de 1855 (IJ6 522, ANRJ).

⁴¹ Carta enviada por Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire"), em Luanda, para seu correspondente na costa norte de "Angola" João José Vianna, em 10 de outubro de 1854 (IJ6 472, ANRJ).

na qualidade de "recebedores". Muitas vezes eram os próprios "cubanos" que ordenavam e financiavam a compra dos navios negreiros. Da mesma forma que "Guilherme do Zaire" fez para comprar o Mary Smith, os "cubanos" frequentemente usavam os serviços da "Companhia Portuguesa" de Nova Iorque. Antes disto, para garantir o êxito da expedição, os traficantes de Havana acertavam a conivência das autoridades que administravam a Ilha.

The operation of getting up a slave voyage is a simple business transaction. The plan is arranged in Cuba, the point of landing selected, the officers of the government brought in to business, unless, indeed, they are well know to be favorable to the trade, so that their confidence can be counted upon, and a sum of money sufficient for the purchase of the vessel is remitted to New York or to some other place in this country, with an order to a broker or comission merchant to purchase a suitable one, and send her out under the arrangements we have described to the coast of Africa.⁴²

Na Inglaterra, os traficantes "cubanos" adquiriam as mercadorias que seriam trocadas pelos escravos na costa de Angola. Algo que, como já se viu, também costumava fazer o traficante Antonio Severino de Avellar. Tem-se aqui algo que era mais fácil para os traficantes do Rio de Janeiro, na época do tráfico ilegal no Brasil. Aqui no Brasil, os traficantes estavam próximos das casas comerciais inglesas, onde se adquiriam as mercadorias transportadas para África. Já no tráfico ilegal para Cuba, os navios negreiros adquiridos em Nova Iorque partiam para a África somente com a água e os mantimentos para consumo dos escravos na travessia do Atlântico. Tinha-se um procedimento exatamente igual ao de "Guilherme do Zaire", na expedição do Mary Smith de 1856.

(...) Having made his arrangements to procure a vessel in the United States, the Cuba slave-trader makes a remittance to England, and sends orders for shipment to the coast of Africa of the goods necessary to carry on the barter with the traders there. For this reason the outfit of the vessel contains nothing but the food and water for the return voyage of the negroes, and a little lumber for the purpose of making a slave deck. The purchase of negroes is effected with goods that are placed upon the coast in a different way. Cargoes are sent out from England to the slave factors, and they also obtain a portion of their suply of cotton goods and shacklers from the British traders at Sierra Leone.⁴³

⁴² "The African Slave Trade". In: Bow, J. D. B. de (ed.). "De Bow's Review and Industrial Resources, Statistics, etc." Vol. XXIII (new serie, vol III), New Orleans and Washington City, 1857, pág. 52-53.

⁴³ Idem, ibidem.

Estimativas da época apontam que os lucros numa expedição negreira chegavam até cerca de 150%. Em 1857, para a realização de toda a expedição, a partir de Cuba, tinha-se que gastar 93.950 dólares. O maior gasto não era na compra do navio negreiro em Nova Iorque - 8.000 dólares. A equipagem e armação dos navios negreiros entravam com 18.700 dólares nos gastos totais dos traficantes. Já na costa da África, os gastos eram elevados pela aquisição dos cativos -custava 50 dólares cada escravo. Na volta para Cuba, o gasto mais significativo advinha do prêmio recebido pelos capitães dos navios negreiros por cada escravo. Os oficiais na tripulação dos negreiros também recebiam prêmios por cada escravo. No entanto, no geral, os gastos com a tripulação eram baixos: apenas 4.000 dólares.

Tabela 9- Custos numa expedição negreira do tráfico ilegal em Cuba⁴⁴

Expenses of vessels and outfit	
Cost of a two hundred and fifty ton vessel	\$8.000
Sailmaker's, carpenter's and cooper's bills	\$3.000
Provisions for crew and slaves	\$1.000
Wages advanced	\$1.000
Stealings in New York by yhe agent	\$4.000
Comission of 10 % onthe Whole expenses	\$1.700
Total	\$18.700
Expenses on the coast of Africa	
Cost of 400 negroes, at \$ 50 per head	\$20.000
Pay of crew and officers on the coast	\$500
Gratification money to the american captain	\$1.000
Total	\$21.500
Expenses on the homeward	
Captain's head-money, averaging \$ 15 per head, on 380 negroes, allowing for 20 deaths on the passage	\$5.700
Head money to officers, at \$7.50	\$2.850
Wages of crew and officers	\$2.500
Total	\$10.050
Expenses after the arrival of the vessel in Cuba	
Gratification money to the Captain General, at \$51 a head	\$19.380
Landing expenses, at \$34 a head	\$12.920
Total	\$32.300
Total of expenses	\$93.950

Fonte: "The African Slave Trade". In: Bow, J. D. B. de (ed.). "De Bow's Review and Industrial Resources, Statistics, etc." Vol. XXIII (new serie, vol III), New Orleans and Washington City, 1857, pág. 50.

⁴⁴ É provável que as cifras desta tabela tenham sido inflacionadas. Adotava-se uma perspectiva abolicionista no periódico "De Bow's Review". Em geral, os abolicionistas exageravam nas cifras relativas ao tráfico ilegal. De qualquer forma, a tabela é ilustrativa por mostrar a distribuição de gastos numa expedição negreira.

Os gastos mais elevados da expedição aconteciam no desembarque em Cuba. Primeiro, só com as propinas para o Governador geral de Cuba, gastava-se 19.380 dólares. Quase tanto como na equipagem e armação do navio em Nova Iorque. Ou então um pouco menos apenas que os próprios gastos na compra dos escravos. Desembarcá-los comprometia mais da metade daquilo que se gastava na própria compra dos escravos na África: 12.920. Apenas numa etapa da expedição, o desembarque em Cuba, podia-se gastar até três vezes mais que nas outras etapas da viagem. Na última fase, como é mostrado por Eltis, os elevados custos do tráfico ilegal advinham da internacionalização, além das propinas. Isto levou à uma alta concentração dos negócios do tráfico ilegal. Ainda assim, multiplicando 12 vezes o preço dos escravos, os traficantes tinham como garantir os lucros de até 150% na expedição.

Tabela 10- Receita e despesa numa expedição negreira para Cuba

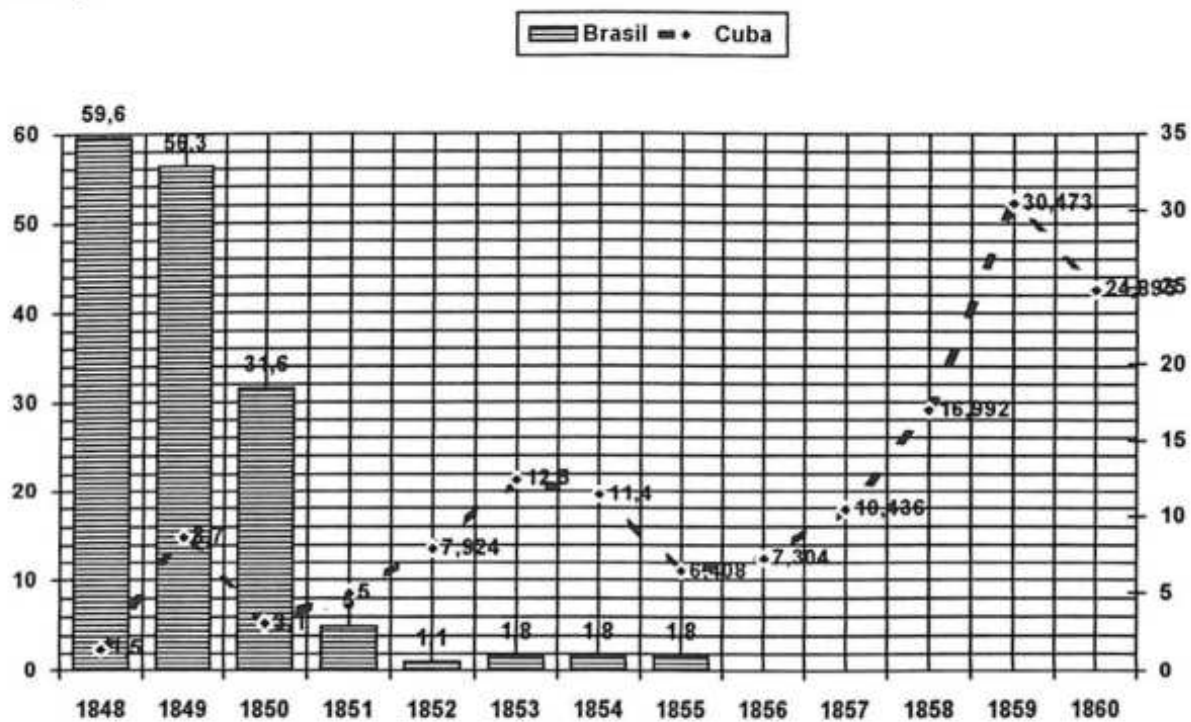
Receipts and expenses	
Received for 400 negroes, at \$600 a head	\$240.000
Total of expenses	\$93.950
Total profite on cargo	\$146.050

Fonte: "The African Slave Trade". In: Bow, J. D. B. de (ed.). "De Bow's Review and Industrial Resources, Statistics, etc." Vol. XXIII (new serie, vol III), New Orleans and Washington City, 1857, pág. 50.

Muitos traficantes do Rio de Janeiro transitaram para o tráfico ilegal para Cuba após 1850. É possível que isto já acontecesse antes mesmo do fim do tráfico ilegal no Brasil. É certo que o contrário disto aconteceu, com o espanhol Francisco Ruviroza y Urzellas. Ruviroza y Urzellas deixou Cuba para vir para o Rio de Janeiro em meados do anos quarenta. Aqui no Rio de Janeiro, o espanhol se tornou o quarto maior traficante em fins dos anos quarenta. A partir dos desembarques de escravos, tem-se uma sincronia entre os desembarques no Brasil e os desembarques de escravos em Cuba. É preciso dizer, cerca de 70% dos escravos desembarcados em Cuba depois de 1850 foram embarcados no Congo, segundo Gervase Clarence-Smith. Antes mesmo do fim do tráfico ilegal no Brasil, em 1850, deu-se um novo ritmo nos desembarques de escravos em Cuba.⁴⁵

⁴⁵ Clarence-Smith diz o seguinte do tráfico ilegal entre o Congo-Angola e Cuba: "Between 1850 and the abolition of the Cuban trade in the late 1860', supplies of slaves from the traditional areas of Upper Guinea and the Slave Coast fell away markedly, and the Congo estuary provided some two thirds of estimated slave exports to Cuba". In: Clarence-Smith, Gervase. "The Portuguese Contribution to the Cuban Slave and Coolie Trades in the Nineteenth Century". Slavery and Abolition, vol. 4, number 1, may 1984.

Gráfico 12- Desembarques de escravos em Cuba e no Brasil entre 1848 e 1860 (por 1.000)



Fontes: MURRAY, David R. *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*. New York, Cambridge University Press, pág. 244.

ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York, Oxford University Press, 1987, pág. 245.

Tirando 1850, um ano atípico pela decisão brasileira de proibir o tráfico, o que desarticulou as redes de traficantes que agiam pelo Atlântico, Cuba importou escravos de forma ascendente entre 1848 e 1853. Houve um descenso entre 1854 e 1858, é certo. Mas daí em diante, ocorreu um verdadeiro *boom* nos desembarques de escravos em Cuba. Os números dos desembarques sugerem que os traficantes que operavam no eixo Angola-Brasil se deslocaram, a partir de 1850, para Cuba. De fato, os traficantes do Rio de Janeiro, e as cartas pessoais e os interrogatórios da polícia não deixam dúvidas, se voltaram quase que imediatamente para o tráfico ilegal para Cuba a partir de então.

Em resposta ao meu ofício reservadíssimo, datado de 6, determinei-me V. Exa. em aviso também reservadíssimo daquela data que informasse quais as nacionalidades, e circunstâncias, de Luis Mendes Ribeiro, Joaquim da Fonseca Guimarães, José Pinto Coimbra e Manoel da Silva Pereira Cardozo, residentes nesta corte, e que eu exercesse sobre eles a maior vigilância. Em execução do mencionado aviso participo a s. exa. que tenho constantemente vigiado aqueles indivíduos, o primeiro dos quais é brasileiro, viúvo, com filhos, residente à rua da Quitanda, esquina da Assembléia, é major da guarda nacional, ocupou-se até 1850

em tráfico para o Brasil, e daquele ponto em diante para Havana: o segundo dá-se por brasileiro, ou português, segundo a conveniência do momento, é casado e tem filho, reside à rua dos Inválidos em uma casa próxima à rua de Mata-Cavillos; é mercador de (ilegível) a rua das Violas no 21, ocupou-se até 1850 em tráfico para o Brasil, e depois dessa data para Havana. José Roiz Pinto Coimbra é português, morador à rua da Quitanda; é ou foi sócio do português Manoel Pinto da Fonseca evadido do Brasil para subtrair-se às penas impostas aos traficantes. Manoel da Silva Pereira Cardozo é português, residente à rua dos Ourives, esquina da do Hospício; traficou até 1850 para o Brasil e daquela data em diante para Havana. Apesar destes indivíduos não terem traficado para o Brasil de 1850 para cá, nem por isso os julgo menos perigosos, e incapazes de aproveitar-se de quaisquer falta de vigilância dos agentes do governo imperial para dirigir para o Brasil suas criminosas especulações: entendo portanto que toda a vigilância sobre eles é pouca.⁴⁶

Os traficantes do Rio de Janeiro não se furtavam de admitir que estavam fazendo o tráfico ilegal para Cuba. Colocados diante da suspeita de hipotéticos desembarques ilegais no Brasil, diziam que só se dedicavam ao tráfico ilegal para Cuba. Isto se tornou, aliás, uma espécie de alibi para justificar o comportamento suspeito. Este foi o caso do traficante espanhol Francisco Ruviroza y Urzellas, que morou no Rio de Janeiro até 1853. Interrogado pela polícia do Rio de Janeiro, em 1853, Ruviroza y Urzellas alegou que não estava fazendo o tráfico de escravos para o Brasil -só para a Ilha de Cuba. O interrogatório do traficante espanhol não deixa dúvidas do quanto o tráfico ilegal havia se dispersado pelo Atlântico nos anos cinquenta. Todos os traficantes citados por Ruviroza y Urzellas estavam fora do Brasil. Tinham sido expulsos pela repressão, a partir de 1850. Só Ruviroza y Urzellas insistia em atuar a partir do Rio de Janeiro. Dos 4 traficantes citados pelo espanhol, 3 estavam em Lisboa e 1 estava nos Estados Unidos.

(Polícia) Perguntado se ele respondente tinha ou não continuado a comerciar em escravos vindos da Costa d'África e isto ainda depois de mil oitocentos e cinquenta e um.

⁴⁶ Ofício reservado da Secretaria de Polícia da Corte do Rio de Janeiro para o Ministério da Justiça, em 23 de outubro de 1853 (IJ6 472, ANRJ). Murray diz que o traficantes brasileiros deram um "scope" muito mais internacional para o tráfico de escravos em Cuba a partir de 1851: "From the summer of 1851 when the trade to Brazil had been shut off, a few slavers from Brazilian ports like Bahia or Montevideo in neighbouring Uruguay had sailed for Africa and landed slave cargoes in Cuba". Ver MURRAY, David R. *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*. New York, Cambridge University Press, pág. 248. Sobre o tráfico ilegal em Cuba, ver também FRANCO, Jose Luciano. *Comércio Clandestino de Escravos*. Havana, Editorial de Ciencias Sociales, 1980.

(Ruviroza y Urzellas) Respondeu que é verdade que tem comerciado nos ditos escravos mas que os não tem mandado vir para o Império do Brasil, e tendo-os ao contrário mandado dirigir para a Ilha de Cuba.

(Policia) Perguntado que pessoas mais residentes no Império do Brasil negociavam atualmente em escravos vindos da Costa d'África e mandavam vir de lá e recebiam-nos em consignação.

(Ruviroza y Urzellas) Respondeu que as únicas pessoas que ele sabe que tem mandado buscar o resto de escravos que tinham em suas feitorias da Costa d'áfrica e isto para liquidação e remetido os mesmos escravos para Cuba são como já disse ele respondente **Thomas da Costa Ramos, Manoel Pinto da Fonseca, Coimbra, que está em Portugal, e Botelho, que está na América Inglesa.**⁴⁷

Não se pode duvidar do depoimento que Ruviroza y Urzellas prestou na policia do Rio de Janeiro. Não se trata de acreditar em tudo que foi dito pelo traficante. Ruviroza y Urzellas, é verdade, esteve implicado em derradeiras tentativas de tráfico ilegal para o Brasil, em sociedade com fazendeiros fluminenses. Foi assim no caso do desembarque de Bracuhy, em fins de 1852. E foi por esta razão, aliás, que a policia o caçou até prendê-lo aqui no Rio de Janeiro, em 1853. Do Rio de Janeiro, em 1853, Ruviroza y Urzellas foi expulso para Lisboa, onde chegou com grandes dificuldades financeiras.

Dois anos mais tarde, em 1855, interrogado, o correspondente de Riveroza y Urzellas aqui no Rio de Janeiro, José Baptista de Souza, contou à policia que o traficante fora para Havana, afim de organizar expedições negreiras.

(Policia) Perguntado se sabia onde se achava atualmente o dito D. Francisco Ruviroza.

(José Baptista de Souza) Respondeu que por uma carta que em principio do corrente ano recebera do mesmo Ruviroza, datada de Lisboa, supõe achar-se ele em Havana atualmente segundo ele lhe comunicou na referida carta.

(Policia) Perguntado se sabia quais os motivos que levaram a D. Francisco a Havana.

(José Baptista de Souza) Respondeu que segundo ele lhe mandou dizer na carta acima citada ele ia aquele lugar tratar de negociar em antigos negócios, que ele supõe ser negros; visto que na mesma carta ele lhe diz que vai negociar naquele negócio por se achar muito pobre.⁴⁸

⁴⁷ Interrogatório de Francisco Ruviroza y Urzellas em 11 de maio de 1853 (IJ6 468, ANRJ).

⁴⁸ Ver interrogatório do correspondente no Rio de Janeiro do traficante espanhol Francisco Ruviroza y Urzellas, João Baptista de Souza, em 9 de abril de 1855 (IJ6 468, ANRJ).

Fora do Brasil, no entanto, as dificuldades aumentavam para o traficante. Faziam falta os créditos adiantados pelos fazendeiros do Rio de Janeiro, os grandes financiadores da fase final do tráfico ilegal no Brasil. Em 1855, alegando "estado de saúde", um dos feitores de Ruviroza y Urzellas chegou a abandonar um dos barracões de escravos na África. O traficante estava "pobre", não tinha como organizar expedições negreiras. Como os navios não iam mais aos barracões da África, o feitor preferiu voltar para Lisboa. Na verdade, a rede de traficantes de Ruviroza y Urzellas foi desarticulada pela repressão. De um lado, a repressão no Brasil, que expulsou daqui o próprio Ruviroza y Urzellas, deixando-o sem fontes de financiamento. Em segundo lugar, a repressão na própria África. Esta repressão na África fazia mais nocivo o ambiente ao redor dos traficantes à frente dos barracões de escravos na África. Daí por que o feitor de Ruviroza y Urzellas abandonou a costa da África.

Logo que o Sr. (Ruviroza y Urzellas) desta (cidade de Lisboa) saiu apresentou nesta J. Roiz da Cunha vindo de Loanda diz ele que a liquidar contas com o Sr. e que desamparava a barraca em consequência de não aparecer barcos a pegar suposto que não fosse ele o primeiro da barraca mas que com tudo que não queria ele continuar visto também o seu estado de saúde.⁴⁹

Além da repressão, aparentemente, Ruviroza y Urzellas foi roubado por outros traficantes. E aqui está um sintoma que o tráfico de escravos estava de fato perdendo suas características empresariais. Casos de traficantes que faltavam com a palavra e trapaceavam nos negócios eram cada vez mais comuns. Mas Ruviroza y Urzellas tinha confiança que poderia recuperar seus prejuízos fazendo o tráfico para Cuba.

Como amanhã ou depois sigo para Cádiz e de Cádiz para Porto Rico onde me demoro 10 a 15 dias e depois sigo para Havana, afim de (...) fazer algum negócio dos antigos; que me salve da penúria em que me acho e como por estes negócios não tenho de quem fiarme por que terceiros me tem roubado em anteriores negócios.⁵⁰

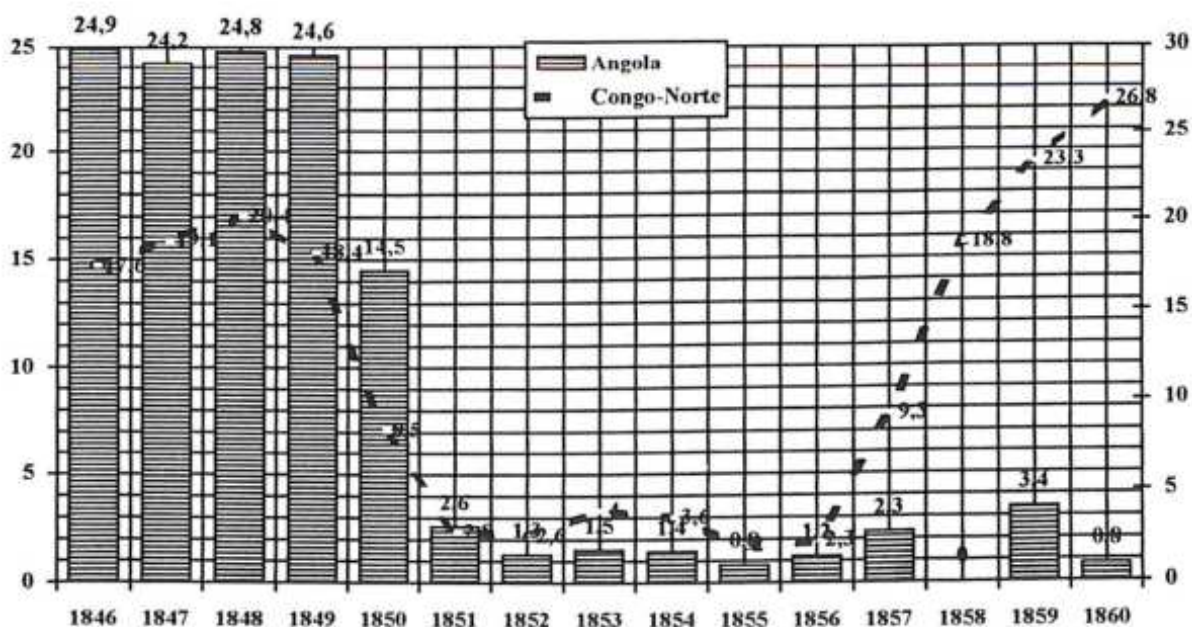
Fazer o tráfico ilegal para Cuba foi uma decisão de grande coerência de Ruviroza y Urzellas. Em curva ascendente desde 1854, o tráfico ilegal para Cuba explodiu a partir de 1858. Não foi por pura coincidência que Cuba recebeu mais escravos na proporção dos

⁴⁹ Carta de J. Amorim, em Lisboa, para Francisco Ruviroza y Urzellas, em 3 de fevereiro de 1855 (IJ6 468, ANRJ).

⁵⁰ Carta do traficante Francisco Ruviroza y Urzellas, em Lisboa, enviada para José Baptista de Souza no Rio de Janeiro, em 31 de janeiro de 1855 (IJ6 468, ANRJ). O depoimento de Ruviroza y Urzellas foi ainda confirmado pelo interrogatório de José Alves Ferreira d'Almeida. Ver também, no mesmo IJ6 468, o interrogatório de José Alves Ferreira d'Almeida, em 10 de abril de 1855.

embarques ilegais no Congo. Por esta altura, deu-se o ápice no movimento de dispersão do tráfico no Congo-Angola, que começou a partir de 1810. Como consequência, os embarques ilegais se espalharam mais ainda ao norte do Congo. Foi direta e imediata a correlação entre os embarques feitos nestas regiões e os desembarques de escravos em Cuba. Mais ao sul, em Angola propriamente, por conta de uma transição econômica já consumada, o comércio lícito ocupara o lugar do tráfico ilegal. Foi esta transição que levou os produtores de urzela de Mossamedes à repudiar o tráfico ilegal na região. No norte, contudo, os embarques ilegais superavam os níveis da década de 1840 -quando o tráfico ilegal para o Brasil esteve no auge (ver gráfico 13).

Gráfico 13- Embarques de africanos em Angola e no Congo-Norte entre 1846 e 1860 (por 1.000)



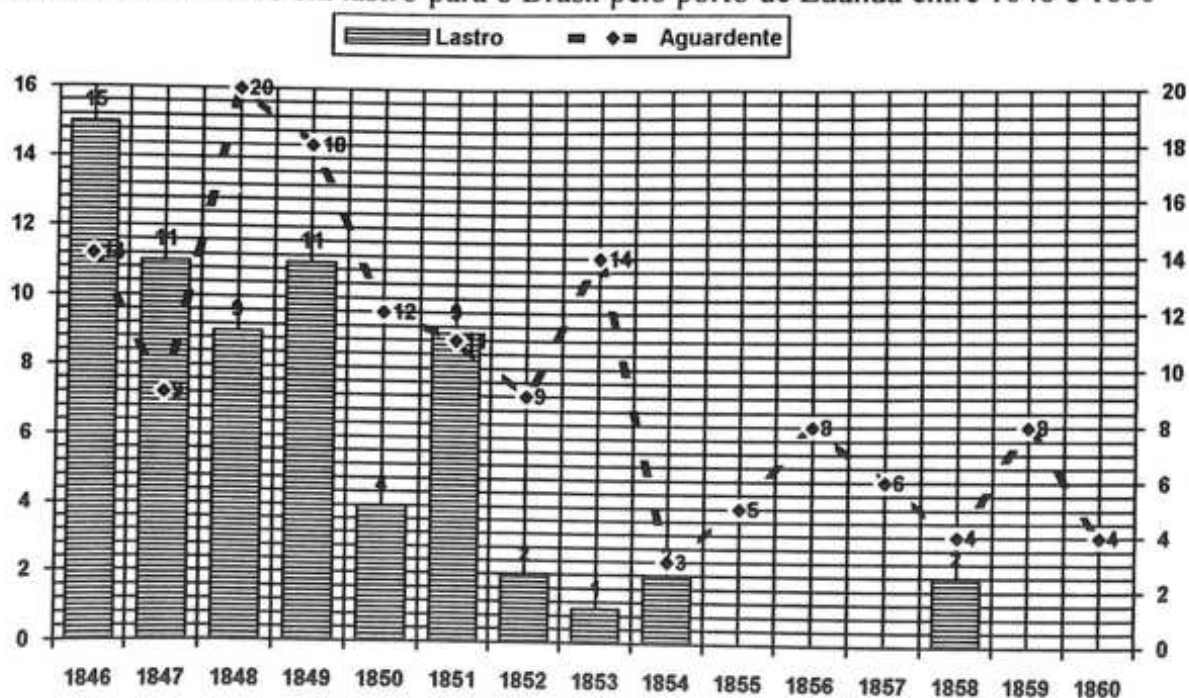
Fonte: Fonte: Eltis, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York, Oxford University Press, 1987, pág. 251.

As cartas pessoais revelam não só que o Francisco Ruviroza y Urzellas iria para Cuba fazer o tráfico ilegal escravos para se recuperar das dificuldades financeiras. É importante e reveladora uma curta ordem que o traficante enviou para seu correspondente no Rio de Janeiro. Através dela é sugerido o papel que o Rio de Janeiro ocupou na organização do tráfico ilegal em "Angola" após 1850.

(...) confirmo minha (carta) anterior com respeito à ordem que lhe dei sobre o embarque (do Rio de Janeiro) para Loanda de aguardente.⁵¹

Fora de dúvida, o Rio de Janeiro serviu de base de operação para o tráfico ilegal para Cuba a partir de 1850. Vimos que do Brasil iam para Luanda navios negreiros transportando aguardente, entre outras mercadorias. Por outro lado, vimos também que os navios que saíam em lastro de Luanda se destinavam certamente para o tráfico ilegal. Podemos relacionar estas duas variáveis, obtendo então algo à respeito da participação brasileira na organização do tráfico ilegal em Angola após 1850. Tal relação mostra que navios procedentes do Brasil, e carregando aguardente, continuaram entrando em Luanda mesmo após 1850. Esta relação mostra também que isto aconteceu numa época que já não mais saíam de Luanda navios em lastro em direção ao Brasil. Ou seja, os embarques de escravos para cá já tinham terminado mas o Brasil continuou financiando parte do tráfico ilegal em Angola após 1850. Parte das entradas de navios com aguardente em Luanda eram encomendadas por traficantes, como mostra o exemplo de Ruviroza y Urzellas (ver gráfico 14).

Gráfico 14- Relação entre as entradas de navios com aguardente provenientes do Brasil e as saídas de navios em lastro para o Brasil pelo porto de Luanda entre 1846 e 1860



Fonte: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola entre 1846 e 1860.

⁵¹ Carta do traficante Francisco Ruviroza y Urzellas, de Lisboa em 31 de janeiro de 1855, enviada para José Baptista de Souza no Rio de Janeiro (IJ6 468, ANRJ).

Através dos movimentos tendenciais das importações de Luanda, também é possível avaliar como o Brasil, e principalmente o Rio de Janeiro, manteve-se importante no tráfico ilegal em Angola. Entre 1846 e 1860, Portugal respondeu por 33.5% das importações de Luanda. Isto se explica pelo reordenamento nas relações entre Portugal e Angola naquela altura. Por esta razão, Portugal acabou por se tornar responsável por cerca de 41% do movimento comercial global do porto de Luanda entre 1846 e 1860. Mais impressionante ainda foi a participação dos Estados Unidos, que pulou do nada (entre 1785 e 1823) para 18.5% nas importações de Luanda (entre 1846 e 1860). Quanto ao tráfico ilegal, as importações dos Estados Unidos foram importantes porque boa parte das mercadorias compradas pelos traficantes passaram a chegar de cidades americanas (ver tabela 11).

Tabela 11- Importações de Luanda (por região) durante o tráfico legal e durante o tráfico ilegal de escravos

	1785-1823	1846-1860
Portugal	22.4%	33.5%
Brasil	20.9%	19.8%
Ásia	38.5%	1.7%
Europa	16.5%	20.6%
Estados Unidos	-	18.5%
Outros	-	5.7%

Fontes: MILLER, Joseph. "Imports at Luanda, Angola, 1785-1823". In: LIESANG, G. & PASCH, H. & JONES, A. (eds). *Figuring African Trade: Proceedings of the Symposium on the Quantification and Structure of the Import and Export and Long Distance Trade in Africa, 1800-1913*. Berlim, Dietrich Reimer Verlag, 1989, pág. 239; Boletim Oficial do Governo Geral do Governo de Angola entre 1846 e 1860; Registro de Entrada de Navios Vindos dos Portos de Angola e do Exterior, 1853/1861. nº de registro 3051, cota 9-4-43, Arquivo Histórico Nacional de Angola (AHNA); Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848). Arquivo Histórico Ultramarino (AHU).

Nota metodológica: É com objetivo apenas sugestivo que se confronta a coluna montada com informações de Joseph Miller ("Imports at Luanda, pág. 239) com a coluna para os anos entre 1846 e 1860. As cifras de Miller para os anos entre 1785 e 1823 foram construídas a partir de números em réis. Já as cifras para os anos entre 1846 e 1860 foram construídas a partir da tonelagem média e da procedência dos navios aportados no porto de Luanda neste período. São cifras, portanto, sem o grau de fidedignidade das de Miller e no máximo indicativas do movimento tendencial no período entre 1846 e 1860.

Em relação ao Brasil, de onde se fez a maior parte das importações destinadas ao tráfico ilegal, as cifras mostram uma participação sem grande disparidade entre o tráfico legal e o tráfico ilegal. Médias das importações de Luanda colocam a participação brasileira em 19.8% entre 1846 e 1860. Este número não é muito diferente dos anos entre 1785 e 1823, durante o

tráfico legal, quando o Brasil teve uma participação de 20.9% nas importações de Luanda. A partir dos 19.8% de participação nas importação de Luanda, ratifica-se que o Brasil manteve-se como origem destas "fazendas" mesmo na ilegalidade (ver tabela 11).

Cifras em dólares mostram que o Brasil era o único país com superávit nas relações comerciais com Luanda entre 1861 e 1862. Nesta altura, Portugal e Estados Unidos dominavam o comércio a partir de Luanda. Em Luanda, havia até uma comunidade de negociantes americanos, com práticas comerciais diferentes das comuns na cidade. Apesar disto, os Estados Unidos apresentavam déficit nas relações comerciais com Luanda. Já em relação à Portugal, tinha-se o seguinte quadro: Portugal controlava a maior parte do comércio a partir de Luanda. Por esta altura, o movimento do porto de Luanda já completara uma mudança plenamente favorável à Portugal. Havia algo bem diferente de apenas 15 anos antes, quando os navios chegados do Brasil eram proeminentes em Luanda. Contudo, pelo menos entre 1861 e 1862, Portugal não conseguiu traduzir tal posição favorável no movimento portuário num superávit comercial com Luanda. Por outro lado, era de 80.000 dólares o déficit de Luanda nas relações comerciais com o Brasil. Luanda importou então 100.000 dólares do Brasil, enquanto exportou para cá apenas 20.000 dólares. Imagina-se que boa parte do déficit de Luanda nas relações comerciais com o Brasil eram ainda provenientes das importações de aguardente empregadas no tráfico ilegal de escravos.

Tabela 12- Importação e exportação de Luanda entre 1861 e 1862 (em dólares)⁵²

Pais	Importação	Exportação
Portugal	US\$ 250,000.00	US\$ 400,000.00
Estados Unidos	US\$ 150,000.00	US\$ 250,000.00
Inglaterra	US\$ 55,000.00	-
Brasil	US\$ 100,000.00	US\$ 20,000.00

Despatches from the United States Consuls in St. Paul de Loanda, 1854-1893. United National Archives. Microcopy nº. T-430, Roll 1, Vol. 1, January 12, 1854 -September 28, 1863.

⁵² Os dados para a montagem desta tabela me foram gentilmente cedidos por José C. Curto.

V- Riscos e Estratégias dos Traficantes

Inúmeras estratégias foram adotadas nos embarques ilegais de escravos entre 1830 e 1860. Tais estratégias se voltavam para um único objetivo: superar a crescente repressão da época. Navios negreiros partiam do Brasil e Estados Unidos, só sendo preparados para o tráfico ilegal na viagem de ida para Angola. Além disto, um quadro de verdadeira guerra naval opunha cruzadores e navios negreiros na costa de Angola. Se em Angola contou com forte aparato bélico, no Brasil, fez-se a repressão a partir de métodos tão clandestinos quanto o próprio tráfico ilegal. Embora com métodos diferentes, é preciso dizer que a repressão ao tráfico ilegal se desdobrou ao mesmo tempo no Brasil e em Angola. A partir dela, o tráfico ilegal se transformou numa atividade vista como criminosa e sem nenhum apelo para os investidores em potencial.

A regra entre os traficantes, diante da iminência do apresamento dos negreiros, era simplesmente fugir. Fugir e deixar para trás tudo de incriminador: barracões, escravos, navios negreiros e mantimentos. Perder um navio num apresamento não desestimulava o tráfico ilegal. Daí que a repressão só teve êxito quando elevou à níveis intoleráveis as taxas de risco do tráfico ilegal. E este foi um processo que levou pelo menos trinta para se completar, desdobrando-se ao mesmo tempo no Brasil e em Angola. No Brasil, o êxito da repressão esteve por trás dos convites para entrar no tráfico ilegal recusados por potenciais investidores em 1856. Diante de convites para expedições negreiros, mas temerosos da repressão, negociantes do Rio de Janeiro não hesitavam em revelar planos de desembarques ilegais de escravos à polícia daqui. Em Angola, tal processo esteve ligado à exclusão de Luanda do tráfico ilegal.

De Luanda, saíam não só escravos para os pontos de embarques ilegais. Saíam também mantimentos, cartas (importantes pelos segredos e instruções que continham) e o principal, as *fazendas*, que eram trocadas pelos escravos nos sertões. Boa parte dos navios negreiros tocavam primeiro no porto de Luanda, o maior da região. Aspectos formais dos negócios do tráfico ilegal eram combinados na cidade, antes de serem concretizados nos pontos de embarques ilegais pela costa de "Angola".

Tenho a honra de informar que enquanto estive no Ambriz, na semana passada, recebi lá informação exata de que há três ou quatro barracões cheios de escravos, cinco milhas para o interior desta bahia, esperando navios para embarcarem e que alguns portugueses desta cidade residem ali, e compram escravos, e que a fazenda necessária para a sua compra é levada em botes desta cidade (Luanda) para Ambriz, diretamente para estes barracões, de modo que a única observância na província a respeito deste tráfico diabólico, desde o novo tratado entre os nossos respectivos governos, é que os traficantes de escravos abandonaram o imediato território de Angola, e foram para a vizinhança, e que os meios para este tráfico são fornecidos por S. Paulo de Luanda.¹

Luanda tinha também algo de muito valor para os traficantes: não importa a repressão, era bem mais segura que os pontos de embarques ilegais. Em 1855, Guilherme José da Motta, o contato do traficante Antonio Severino de Avellar em Nova Iorque, fazia uma análise pessimista do tráfico ilegal em Angola. Dizia então Motta que Angola estava "mau". Mencionavam-se vários investidores luandenses na análise de Guilherme José da Motta. Identifica-se um "Lopes", que era certamente o grande investidor luandense Antonio Lopes da Silva. Segundo Guilherme José da Motta, (Antonio) "Lopes" (da Silva) era quem ali (em Angola) comprava mais". E Motta tem razão: o movimento do porto da cidade mostra que Antonio Lopes da Silva consignou sozinho 1.9% das embarcações que passaram por Luanda entre 1845 e 1860.²

Aquilo por Angola está mau, o Lopes, que era quem ali comprava mais está hoje, graças a ter entregado tudo ao Chico Maluco, com a sua casa em graves embaraços -pôs, é verdade, o Barboza na rua,

¹ Ver relato do comandante da estação naval inglesa, J. Foot, para o conselho de governo de Angola, em 23 de agosto de 1843 (BOGGPA, nº 562, pág. 9, de 5 de junho de 1856). Miller diz que Luanda tinha uma participação de apoio ao tráfico de escravos ao norte bem antes do fim do tráfico legal, em 1830: "This outpost trade thus reconstituted older patterns with new actors and reduced Luanda's role to a supporting one well before the termination of legal slaving in 1830". Ver MILLER, Joseph. *Way of death: merchant capitalism and the angolan slave trade, 1730-183*, pág. 523. George Brand, o vice-cônsul inglês, confirma que em 1846 os traficantes descarregavam as mercadorias para o tráfico ilegal em Luanda. Só depois é que elas eram levadas para o norte: "The stringent measures already noticed, which have been adopted during the administration of the present Governor General (Pedro Alexandrino da Cunha) with respect to the collecting of large numbers of slaves in the city and marching them out of it for embarkation have had considerable influence on the importation of goods here intended exclusively for the purchase of slaves and instead of the vessels laden with these articles discharging the greater part of their cargoes here to be subsequently transported either by land or water to the slave factories, at Ambriz, Ambrizette, Cabinda and other like places and only small portions of them come here and often none at all". Ver BRAND, George. *A General Return of the Trade of the port of St. Paul de Loanda in the Province of Angola for the year 1846*. In: OLIVEIRA, op. cit., pág. 294.

² Para as consignações de navios por Antonio Lopes Silva, ver o BOGGPA entre 1846 e 1860. Ver também o registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior, 1853/1861 (nº de registro 3051, cota 9-4-43, AHN-Angola).

mas já era tarde. Apesar de "mau", é ainda para lá que eu espero ir fazer alguma coisa em estando livre.³

Mas apesar de estar "mau", era em Luanda que Guilherme José da Motta planejava "ir fazer alguma coisa" em 1855. De Luanda, Augusto Garrido e José Maria Matozzo Câmara, dois investidores de Luanda, fizeram um embarque ilegal em 1846. Este embarque precedeu a dispersão final do tráfico ilegal para o norte, a partir de 1850. Com grande ousadia, os dois patrocinaram a fuga noturna de um palabote carregado de africanos do porto da cidade. De Luanda, foi-se para Cabo Lombo, um pouco ao norte da cidade, onde Matozzo Câmara tinha uma "fazenda ou quinta". De Cabo Lombo, o palabote recebeu mais escravos e zarpou para o Brasil.

"Contra a vontade", quatro africanos de cor negra foram trazidos para o Brasil no palabote. Dois cabindas: Benito, "patrão d'uma das talaveiras de José Maria Matozzo d'Andrade e Câmara, e Fernando Xilumba, "patrão do escaler de Augusto Garrido". Além deles, vieram para o Brasil dois pescadores muxiloandas: José Pedro e Joaquim Antonio.⁴ Levados de volta para Angola, os quatro foram deixados em Benguela pela Argos, um navio mercante que fazia a rota Rio de Janeiro-Benguela-Luanda-Rio de Janeiro em fins dos anos quarenta. Isto despertou a desconfiança do comandante do Mondego, um dos cruzadores da estação naval portuguesa:

Constando-me terem chegado a este porto (Benguela) na escuna hamburgueza Argos, proveniente do Rio de Janeiro com direção à Luanda, quatro passageiros de cor negra, com especial recomendação de serem entregues a sujeito desta cidade, o qual os deveria fazer depois seguir a Luanda, em um dos navios mercantes, quando a referida (Argos) talvez seja um dos primeiros navios que se dirigisse ao sobredito porto de Luanda me induz a desconfiar desta particularidade.⁵

³ 28^a extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Lisboa, para Anthony Silvestre (nome fictício de Antonio Severino de Avellar), em Havana, em 28 de maio de 1855 (IJ6 522, ANRJ). Menciona-se também um "Barboza", posto "na rua" por Antonio Lopes da Silva. É certo que se tratava aqui do investidor luandense Francisco Barboza Rodrigues. As relações próximas entre Francisco Barboza Rodrigues e Antonio Lopes da Silva ficam claras no processo de falência de Arsenio Pompílio Pompeu de Carpo, em 1852. Ver "Accordão proferido pela Junta de Justiça de Loanda no processo crime contra Arsenio Pompílio Pompeu de Carpo e outros" (BOGGPA, n^o 353, 2 de julho de 1852, págs. 2-6). Carlos José Caldeira, que esteve em Luanda na época, chama de "guerra arsenica" o episódio da falência de Arsenio Pompílio. Ver CALDEIRA, Carlos José. *Apontamentos d'Uma Viagem de Lisboa à China*. Lisboa, Typographia de Castro & Irmão, 1853, pág. 190.

⁴ Muxiloanda: termo aplicado ainda hoje aos africanos que habitam na Ilha de Luanda.

⁵ Ofício (n^o 596) do comandante do cruzador português Mondego, em 20 de março de 1847 (BOGGPA, n^o 85, 24 de abril de 1847).

Além dos 4 africanos, a Argos também transportou do Rio de Janeiro para Luanda uma carga de grande valor. Mattozo Câmara e Garrido eram os "carregadores" dos escravos embarcados em Cabo Longo. Ou seja, os dois tinham a propriedade dos escravos. No Brasil, casas comerciais, em geral do Rio de Janeiro, recebiam e vendiam aqui os escravos. Depois, tirando um percentual, é claro, enviava-se para Angola o resultado da venda dos escravos. Daí por que Mattozo Câmara e Garrido receberam "2433 peças de 7\$500 e 102 de onças espanholas".⁶ Tal soma era resultado dos escravos enviados em consignação pela dupla de traficantes para as casas comerciais cariocas.

Fabricou-se em Luanda mesmo o navio negreiro que transportou os escravos para o Brasil. O navio pertencia à Mattozo Câmara, que assistiu e organizou pessoalmente o embarque ilegal. Interrogado, Benito, um dos cabindas trazidos para o Brasil, não se lembrou da data do embarque. Não soube tampouco precisar quantos escravos foram embarcados em Cabo Lombo. Só soube dizer que eram "cento e tantos" escravos. Benito trabalhou de 12:00 horas às 20:00 horas no embarque de Cabo Lombo. A função dele foi embarcar no negreiro os apetrechos necessários na travessia do Atlântico: "mantimentos, aguada, esteiras, e mais "trem" em tais casos necessários para a condução de escravos".

Benito, cabinda patrão d'uma das talaveiras de José Maria Mattozo d'Andrade e Câmara, negociante da praça de Luanda (...) disse que o motivo de ter vindo como passageiro na escuna hamburguesa Argos, que partira do Rio de Janeiro em direção a este porto e depois ao de Luanda, foi o ter sido levado contra a vontade para Cabo Frio no Brasil, em um palabote que tinha fabricado na Ilha de Luanda, pertencente ao negociante acima mencionado; o qual se achava na praia na ocasião em que teve lugar em Cabo Lombo o embarque no referido palabote, de cento e tantos escravos, bem como dos mais objetos que lhe dizem respeito, e que fora concluído pelas oito da noite. Ignora o dia, porém diz ter sido proximamente há quatro meses; tendo principiado para tal fim ao meio dia a meter mantimentos, aguada, esteiras, e mais "trem" em tais casos necessários para a condução de escravos.⁷

Em Cabo Lombo, em 1846, deu-se na verdade um tipo de embarque ilegal a partir de métodos que iriam desaparecer ainda nos anos quarenta. Construir em Luanda um palabote para trazer os escravos para o Brasil seria algo impossível um pouco mais tarde. Além disto, o

⁶ BOGGPA, nº 82, 3 de abril de 1847, Seção Notícias Marítimas.

⁷ O depoimento dos africanos aconteceu em 22 de março de 1847. Ver o depoimento do cabinda Benito no (BOGGPA, nº 85, 24 de abril de 1847).

embarque de Cabo Lombo durou nada menos que seis horas, muito mais que os embarques mais rápidos do norte de Angola. Através da barca Velha Anita, apresada em 1857, tem-se um embarque ilegal mais representativo do tráfico em Angola. Preparada para receber os escravos só na ida para Angola, a Velha Anita fazia o tráfico ilegal para Cuba. A barca foi comprada nos Estados Unidos, algo comum na última fase do tráfico ilegal, de onde saiu com o nome de Splendid de Boston. Todos os tripulantes eram americanos, outra característica da fase final do tráfico ilegal. Despachada para a Ilha de Cuba, a Velha Anita improvisou os caldeirões a partir de alambiques. Das aduelas que a Velha Anita transportava, os traficantes improvisaram um fogão. A Velha Anita transportava também madeiras, taboado, que foram usadas para construir o "bailéu" para os escravos.

Está plenamente provado que esta (a barca Anita) fora apresada sem papéis de qualidade alguma, um pouco ao sul da embocadura do Rio Longa, à distância de milha e meia da terra, e que se destinava ao tráfico ilícito de escravos para além-mar, cujo carregamento estava para efetuar brevemente; por quanto trazia a bordo, além de vários outros indícios que lá foram encontrados, **um grande caldeirão de ferro assente, que podia cozinhar, pouco mais ou menos, para mil pessoas, baileo corrido, escotilhão com xadrezes, noventa e sete cascos para aguada, alguns cheios outros vazios,** e um grande número de baldes americanos, que serviam perfeitamente de celhas para comerem os escravos: que da mesma barca, logo que chegou a esta costa, desembarcara José Pedro da Cunha, vindo nela, e que era o encarregado de arranjar os escravos em terra, levando consigo um cofre de ferro, e vários outros objetos: que fazendo-se a barca ao mar por espaço de 25 dias, viera a S. Nicolau, ponto da costa, e aí por ordem do mencionado José Pedro da Cunha, que voltou a bordo, desembarcaram 20 barricas de bolacha, 20 de arroz, e outro caldeirão de ferro; que esta saíra em fevereiro último de Nova Orleans, na América do Norte, despachada para a Ilha de Cuba, com o nome de Splendid de Boston, levando um carregamento de aduelas de pipa e 2 alambiques, dos quais tiraram os caldeirões, servindo as aduelas para cozinhar a bordo; que seguira logo viagem em direitura a esta costa, tendo construído, **durante a mesma viagem, de taboado americano, o baileo corrido,** e raspado o verdadeiro nome da barca, dando-se tinta preta no lugar da popa, onde estava escrito o dito nome Splendid de Boston; que por ocasião da caça, que a mencionada barca sofrera da escuna apresadora, fugiram num bote para a terra o capitão da mesma com 3 marinheiros, todos os americanos.⁸

⁸ Relação de Luanda. Acórdão do julgamento da barca Velha Anita, apresada em 17 de julho de 1857 (BOGGPA, nº 618, 1 de agosto de 1857, pág. 3 e 4).

Diante da repressão em Luanda, os próprios navios negreiros municiavam com mantimentos os barracões de escravos entre o Ambriz e o Rio Zaire. A Velha Anita desembarcou na África "20 barricas de bolacha, 20 de arroz", além de um caldeirão de ferro. O negreiro tinha um encarregado à bordo, José Pedro Cunha, provavelmente mais um integrante da "Companhia Portuguesa" de Nova Iorque. Encarregados como José Pedro Cunha existiam em todos os navios negreiros do tráfico ilegal. Tais encarregados viajavam nos navios, além de irem à terra tanto na hora do embarques, na África, como no desembarque, nas Américas. Cabia à eles ditar a rota, escolhendo o ponto que o navio tocaria na África. Há exemplos, como no caso do navio negreiro Mary Smith, apresado na costa do Espírito Santo em 1856, que o encarregado trocou o ponto de desembarque no Brasil.

Na fase ilegal, há uma outra característica bem própria do tráfico em Angola: as batalhas navais. Isto também aumentou as taxas de risco, afastando do tráfico ilegal investidores potenciais. Dotados de peças de artilharia, os navios negreiros, quando abordados, muitas vezes reagiam, abrindo fogo contra os navios de guerra que combatiam o tráfico ilegal em Angola. Nas batalhas contra os cruzadores, algumas vezes, os negreiros levavam vantagem. Mais modernos, muitos deles eram feitos especialmente para o tráfico ilegal. Em 1848, um embate no Ambrizete opôs o cruzador inglês Wasp ao navio negreiro brasileiro Gaio, que tinha uma tripulação de 15 homens além de armas. Três tripulantes do cruzador inglês se feriram na abordagem ao navio negreiro.

Soube que tinha feito duas presas, a saber, uma escuna brasileira chamada Gaio (2' ao norte do Ambrizete) com 15 homens de tripulação, 2 peças pequenas, e algumas espingardas, com as quais fez fogo aos escaleres apresadores, e feriu-lhe três homens.⁹

Os riscos do tráfico ilegal tornavam maiores as tripulações dos negreiros. Verdadeiras caçadas aos negreiros aconteciam na costa de Angola. Em 1846, só após uma caçada de vários dias se conseguiu apresar um negreiro brasileiro, o Galgo. O Galgo tinha 37 homens na tripulação e 4 peças de artilharia. Abordado por um escaler do navio de guerra inglês Wasp, o Galgo abriu fogo, ferindo 6 marinheiros ingleses. O negreiro só se rendeu após ter sido alvejado pelos ingleses, o que resultou em feridos na sua própria tripulação.

⁹ Extrato da "parte semanal" da portuguesa Relâmpago, de 26 de abril a 2 de maio de 1846, relativa ao cruzeiro entre o Ambriz e o Ambrizete (Sala 12- Maços de Angola, Maço 874: Embarcações Apresadas nas Águas Territoriais, 1841-1848, AHU).

O brigue brasileiro -Galgo- a que já tinha dado caça no dia 7, e julgo ser o mesmo que eu cacei no dia 3. veio no dia 19 a noite fundear em frente ao Ambrizete, onde estava surto o Wasp. Na madrugada de vinte logo que o reconheceu fez-se de vela; foram a lancha e dois escaleres do brigue para o apresarem por que estava quase calma, e ele era de muito melhor marcha do que o inglês. Tinha 37 homens de tripulação, 4 peças e algumas espingardas, com o que fez fogo aos escaleres, resultando ferir-lhe 6 homens, sendo dois gravemente. Da tripulação do brigue negreiro também houve alguns feridos, entre eles o piloto com ambas as pernas partidas por uma bala de peça de um dos escaleres, porque não se achava a alcance da Wasp; por fim os escaleres abordaram-no e rendeu-se.¹⁰

Navios de guerra ingleses e franceses atuaram com crescente agressividade na costa de Angola em fins dos anos quarenta. Em 1848, em menos de um mês, um único cruzador inglês, o Styx, apresou 7 navios negreiros na região. Todas as embarcações eram brasileiras. Os ingleses mais destruíam do que propriamente apresavam os negreiros. Isto demonstra os contornos violentos da repressão nesta época. Nem sempre os cruzadores respeitavam as letras dos tratados anti-tráfico. Quase a metade dos navios apresados pelo Styx foram destruídos como "incapaz (es) de navegar".

Tabela 13- Navios apresados pelo cruzador britânico vapor Styx na costa de Angola desde o dia 27 de dezembro de 1847 até 24 de janeiro de 1848

Nome	Ton.	Bandeira	Data da captura
*Barca Cidade de Angra	340	Brasileira	27 de dezº de 1847
*Brigue Umbelina	204	Brasileira	1 de janº de 1848
**Brigue Pedreira	114	Brasileira	4 de janº de 1848
**Brigue Maria Constança	120	Brasileira	12 de janº de 1848
**Brigue Leopoldina	200	Brasileira	14 de janº de 1848
***Saravaiva (?)	250	Brasileira	16 de janº de 1848
*Escuna Sylphide	120	Brasileira	24 de janº de 1848

Fonte: BOGGPA, nº 127, de 12 de fevereiro de 1848.

*- Mandada para julgamento em Santa Helena.

** - Destruída "como incapaz de navegar".

*** - Destruída pela própria tripulação.

Construídos especialmente para o tráfico ilegal, negreiros apenas na primeira viagem foram apreendidos pelos ingleses em Angola. Isto aconteceu, em 1847, com o Repentino, um brigue que partiu do Rio de Janeiro. O Repentino tinha uma "colobrina de 12 em rodizio e estava bem suprido de munição". Apesar de bem armado, seus tripulantes fugiram do embate

¹⁰ Extrato da "parte semanal" da escuna portuguesa Relâmpago, de 26 de abril a 2 de maio de 1846, relativo ao cruzeiro entre o Ambriz e o Ambrizete (Sala 12-Maços de Angola, Maço 874, Embarcações Apresadas nas Águas Territoriais, 1841-1848, AHU).

com cruzador Styx. Antes disto, contudo, o Repentino foi encalhado pelos próprios traficantes. Tratava-se aqui de uma artimanha para enganar os ingleses, o que não surtiu efeito.

O terceiro foi um brigue que pelo Styx foi descoberto fundeado na Bahia do Mussulo no dia 9, e sendo pelo escaler abordado o acharam encalhado e abandonado pela tripulação que se havia escapado para terra picando a amarra, quando o vapor se aproximava de umas 4 milhas. Este brigue estava equipado para o tráfico, montando uma colobrina de 12 em rodizio e estava bem suprido de munição. Os fugitivos tinham levado consigo todas as armas de mão. Diz-se que esta se chamava o Repentino, expedido do Rio de Janeiro, bela embarcação nova de primeira viagem, e arqueava 220 toneladas. O Styx fundeou a ponto em branco deste barco e a bala e granada o desfez. Na manhã seguinte o que restava deste destroço foi incendiado.¹¹

Em outro episódio, em 1847, o mesmo cruzador inglês Styx aprisionou um falucho brasileiro, o Aventureiro, que tinha uma tripulação de 46 homens. Este negreiro estava "preparado para resistir a ataques de escaleres, trazendo 2 peças de fogo e grande quantidade de armas de fogo e brancas". Neste caso, os tripulantes do negreiro também evitaram o confronto, optando pela rendição ao Styx. Em 1845, uma barca brasileira, a Primavera, com 377 toneladas, foi incendiada pelos próprios traficantes. Este navio foi perseguido por dois meses pelos "cruzadores" na costa de Angola. Avistada por um navio de guerra português, a Primavera já tinha conseguido embarcar os escravos. Diante da aproximação do navio português, o Relâmpago, os traficantes ainda tiveram tempo de desembarcar os escravos e fugirem, não sem antes incendiarem a Primavera.¹²

A segunda a notória e grande barca brasileira denominada Primavera do lote de 377 toneladas em que os negreiros se propunham a embarcar não menos de mil escravos, e que tinha escapado por sessenta dias aos cruzadores, cujo o navio foi avistado pelo Relâmpago na tarde do dia 5 de junho ancorado nove minutos ao sul do Ambriz, porém tendo acalmado o vento tiveram os contrabandistas tempo de desembarcar os escravos que já tinham a bordo, e de incendiar o navio, que foi a pique sobre as amarras, podendo apenas o Relâmpago (...) perseguir os fugitivos e destruir algumas das lanchas em que eles fugiam.¹³

Assim como no Brasil, os traficantes de Angola tinham auxílio de tropas particulares. Mantidos em terra, estes pequenos exércitos tinham a incumbência de vigiar os navios de

¹¹ BOGGPA, n° 110, 16 de outubro de 1847.

¹² BOGGPA, n° 109, 9 de outubro de 1847.

¹³ Relato das ações da corveta Relâmpago, datado de 23 de dezembro de 1845 (Sala 12-Maços de Angola, Maço 874, Embarcações Apresadas nas Águas Territoriais, 1841-1848, AHU).

guerra. Em 1844, um cruzador português tentou rebocar para Luanda um brigue de nome Júpiter, que tentara fazer o tráfico ilegal para a Bahia. Desencadeou-se tão grande reação, a partir dos traficantes que estavam em terra, que o cruzador português foi obrigado a recuar.

Preparando-se então a guarnição apresadora para trazer aquela presa a julgamento não lhe foi possível em consequência do seguido tiroteio que de terra sofria de parte dos contrabandistas de negros que os tinham descaradamente em aparada no sítio, como em celebração daquele certo triunfo, e (que) hostilizavam os cruzadores, os quais com cuidado se puseram em tempo bem fora do fuzil.¹⁴

Por causa da repressão, os traficantes se afastavam de Luanda, com os embarques sendo cada vez mais feitos entre o Ambriz e Cabinda. Tais regiões não só estavam fora da jurisdição portuguesa como também eram objeto de disputa internacional. Ir para Ambriz, por exemplo, dava aos traficantes imunidade contra a repressão. A legislação anti-tráfico simplesmente não era aplicável numa região cujo controle esteve nas mãos dos chefes africanos até 1855. Barracões de escravos foram destruídos no Ambriz em 1848. Mas isto foi muito pouco para deter a contumácia dos traficantes. Tanto é assim traficantes que moravam em Luanda, como Francisco Antonio Flores, por exemplo, iam para o Ambriz para fugir da repressão na cidade durante os anos cinquenta.

Ir para o norte deu ao tráfico ilegal em Angola uma estrutura altamente fragmentada. Os traficantes operavam a partir dos barracões de escravos. Separados de Luanda, os traficantes transformaram o Ambriz numa base de apoio. Através das feitorias portuguesas e inglesas do Ambriz, adquiriam-se mercadorias para financiar a compra dos escravos no interior da África. Ir para o norte aumentou os embarques ilegais nos anos cinquenta, é certo. Isto é mostrado pelo números de David Eltis. Contudo, fazendo os embarques ilegais no Ambriz ou no Rio Zaire, os traficantes se expunham à riscos maiores. Tinha-se dificuldades para conseguir mantimentos e as condições se tornavam "críticas".

Sr. Vianna. Não tenho um bocado de feijão. Amanhã espero da P. da lancha farinha e feijão. Veja vsme se economiza o quanto pode pois não apareceu nada para comprar e mesmo os tempos estão críticos.¹⁵

¹⁴ Ofício do Governador Geral de Angola Pedro Alexandrino da Cunha (G36), em 12 de setembro de 1844 (Sala 12-Maços de Angola, Maço 874, Embarcações Apresadas nas Águas Territoriais, 1841-1848, AHU).

¹⁵ Carta de Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire") para João José Vianna, na costa norte do "Angola" 7 de outubro de 1854 (IJ6 472, ANRJ).

Vimos que os traficantes mantinham a inventividade costumeira para enfrentar a degradação do tráfico ilegal no norte de Angola. Adquiria-se mantimentos, por exemplo, através dos próprios navios negreiros, como no caso da Velha Anita, em 1857. Contudo, os riscos não deixavam de diminuir. E tais riscos vinha não só dos cruzadores. Também os povos gentios, que dominavam as regiões não ocupadas pelos portugueses, contribuíam para aumentar as taxas de risco do tráfico ilegal. Impostos para permitir os embarques ilegais nas terras "gentílicas" eram cobrados pelos chefes tribais, os Mambucos. Daí o expediente de "Guilherme do Zaire": omitir quais navios eram de sua responsabilidade.

Nunca diga que navio vem a mim para que a gente da cobra (Ponta da Cobra, região de embarque ilegal de escravos no norte de Angola) faça pagar costumes (os impostos).¹⁶

Na verdade, os chefes tribais tinham envolvimento direto no tráfico ilegal. Invariavelmente, era através deles que os escravos eram adquiridos. Os chefes tribais não raro se tornavam credores dos traficantes. E as relações entre traficantes e chefes africanos eram quase sempre tensas. Exigências cada vez mais pesadas impostas pelos chefes oneravam os gastos dos traficantes. Os traficantes recebiam dinheiro pela venda dos escravos, uma inovação da ilegalidade, mas tinham que pagar com "fazendas" aos chefes tribais africanos. Tudo era marcado por acusações que mostram a grande dependência dos traficantes em relação aos chefes africanos.

De maneira alguma posso ir aí. Estes dias minha saúde não é boa e não a sacrificio nem para um embarque quanto mais para um patife. Veja se me manda embarcação para levar fazendas, a fim de pagar a esses ladrões, tanto me importa pagar agora. (...) quanto ao ladrão do Mambuco ele que me apresenta as dívidas que lhe devo, e defendo que me apresente documentos que lhe pago. Ele é que me paga algum. Diga o que me deve, e não tardará muito.¹⁷

Acontecia também das regiões de embarque ilegal de escravos serem assoladas por povos gentios que se dedicavam ao roubo, pilhando *fazendas* e mantimentos dos traficantes. Tem-se aqui um dos grandes males que afligiram os traficantes atuantes entre o Ambriz e Cabinda. De forma repentina, antigos sócios se tornavam intransigentes e traiçoeiros inimigos.

¹⁶ Carta de Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire") para João José Vianna, em 8 de março de 1855 (IJ6 472, ANRJ).

¹⁷ Carta de Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire"), em Luanda, para João José Vianna, na costa norte do Congo-Angola, em 23 de outubro de 1854 (IJ6 472, ANRJ).

Um exemplo ilustra os perigos enfrentados pelos traficantes. Em geral, dependia-se dos "cabindas", os negros originários de Cabinda, para guiar os navios negreiros até os pontos de embarque ilegais. Os "cabindas" eram exímios conhecedores da região. Em 1854, diante dos ataques dos mossorongos, um dos povos que habitavam as proximidades do Rio Zaire, que roubaram gomas e feijão, ordens dos traficantes da rede de "Guilherme do Zaire" não eram mais cumpridas por "cabindas" aterrorizados. Precisou que um "cabinda" fosse morto para as ordens dos traficantes serem acatadas.

Ontem de noite aqui me apareceu a gente do bote dizendo que uns mossorongas lhe roubaram as gomas e que queriam receber um saco de feijão. (...) Os cabindas estão com medo de transitarem entre esses diabos, e **custou (matar) um ("cabinda")** a resolvê-los a que fossem outra vez.¹⁸

Além de temidos pela pirataria, os mossorongos eram conhecidos pela prática corriqueira de sequestrarem os negociantes das feitorias do Ambriz. Incorrigíveis, aguardavam o encalhe dos navios nos bancos de areia para atacá-los. É quase certo que o Mary Adeline, um navio que foi atacado em 1854 por cerca de 3000 africanos, só conseguindo se salvar com o auxílio dos ingleses, foi atacado pelos mossorongos da costa norte de Angola. John Monteiro, o viajante inglês, não só assistiu como sobreviveu à um ataque dos mossorongos. Segundo Monteiro, os mossorongos prejudicavam todos os negociantes, mesmo quem não era traficante. Continuamente combatidos pelos ingleses e pelos portugueses, ainda assim atacavam mesmo os vapores mercantes que iam às feitorias do Ambriz.

The natives of the Congo River, from its mouth to a little above Porto da Lenha, belong to the Mussurongo tribe, and are an ill-favoured set -they are all piratical robbers, never losing an opportunity of attacking a loaded barge or even ship, unless well armed or keeping in the centre of the river, where the great current prevents them from collecting around it in their canoes. These pirates have been continually attacked by the portuguese and english men-of war, generally after some more than usally daring robbery, and have had several thrashings, but without their taking the slightest example by them, the next ship or boat that runs aground on the numerous sandbanks being immediately attacked. They have taken several white men prisoners on such occasions, and have exacted a ransom for their liberation. They have, however, always treated them well whilst detained in their

¹⁸ Carta para João José Vianna em 1 de novembro de 1854 (IJ6 472, ANRJ).

tows. The principal houses now do their trade by steamers, which the mussorongos dare not, of course, attack.¹⁹

Os piores riscos do tráfico ilegal recaíam nos pequenos traficantes dos barracões de escravos. Este tipo de traficante, é claro, expunha-se muito mais que o traficante com domicílio em Luanda. Os pequenos traficantes algumas vezes tinham que fugir das feitorias diante da iminência dos ataques dos gentios. Um dos traficantes da rede de "Guilherme do Zaire", em 1855, mencionou abertamente o perigo que corria. Certamente o responsável por algum ponto de embarque, o pequeno traficante abandonou o barracão dizendo que "a vida não há a dinheiro que pague". Pedindo para ir para o Porto de Banana, onde haveria mais segurança, o traficante dizia ainda que a "casa não estava para brinquedo".

E finalmente está tudo cheio de vigia; e disseram que o primeiro haviam de matar era meu mano, só se não pudesse apanhar hoje. Hoje me procuraram. Felizmente, não me encontraram. (...) Estou apurando e talvez em risco de vida. Espero mande-me para me salvar para a Banana a fim de ver se safo daqui alguma fazenda, pois a casa não está para brinquedos. Eu corri bastante risco, meu amigo. A vida não há dinheiro que a pague. Seu amigo criado.²⁰

Mesmo "Guilherme do Zaire", apesar de chefe da rede de traficantes, sofria com os riscos maiores do tráfico ilegal nos anos cinquenta. Em 1854, provavelmente na cobrança de dívidas, traficantes ameaçaram fazer "guerra" ao próprio "Guilherme do Zaire". Segundo as ameaças, "Guilherme do Zaire" seria preso e só reconquistaria a liberdade mediante o pagamento de dívidas em "fazendas e escravos".

O Camões está combinado com o Nitombe para que Mamputo (Mambuco?)
aí vá para o prenderem (à "Guilherme do Zaire"), e só soltarem-no quando para aí

¹⁹ Monteiro descreve o Ambriz como uma região cercada de perigos. Riscos advindos não só dos ataques e sequestros cometidos pelos mossorongos. Era também comum a pirataria na região. Os piores ataques vinham de "Manuel Vaca", um pirata que aterrorizou os negociantes do Ambriz. Denunciado aos ingleses, "Manuel Vaca" foi preso e levado para a Ilha de Santa Helena. Logo liberado, o pirata retaliou os negociantes das feitorias do Ambriz e interrompeu com ataques o comércio no Porto da Lenha. MONTEIRO, John. *Angola and the River Congo*, pág. 91-92. Francisco Travassos Valdez, que também esteve na região, menciona um episódio de 1849, quando várias feitorias inglesas foram atacadas por gentios: The punishment of the petty king it was loudly called for in consequence of the robberies and insults offered not only to the Portuguese but also to English traders, so late as november, 1849, when the negroes of Ambriz burned two barracoons containing merchandize belonging to a Liverpool house. This case was represented by the British Consul at Lisboa, in february, 1850, to the Minister of Foreign Affairs, when it was stated that the loss sustained amounted to about 10.000 libras; and again, in 1855, the petty king compelled the factors to dismiss from their employ trustworthy servants, and to engage others in whom they had no confidence. The consequence was that various acts of violence were perpetrated, amongst which was the abstraction of ninety-nine barrels of gunpowder from one of the English factories". Ver VALDEZ, Francisco Travassos. *Six Years of a Traveller's Life in Western Africa*, pág. 92.

²⁰ Bilhete sem data (ou de 1854 ou de 1855) de Luiz Correia, da rede de traficantes comandada por Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire"), para João José Vianna (IJ6 472, ANRJ).

se mudar a gente (os escravos), que está no barracão e as fazendas todas que aí estão; serve tudo isto de governo a vsme. Enquanto ao Venceslau, e seus agregados, eu cá os seguro, e como no porto está o Vianna é bom vsme escrever-lhe que vá segurando o Mamputo (Mambuco?). Deus queira que venha algum recurso de Luanda com brevidade.²¹

A partir dos barracões de escravos, tinha-se grande agilidade no tráfico ilegal. Isto pode ser percebido num relato de Tams, em 1841. Ao saírem de Benguela em direção à Luanda, os tripulantes do navio de Tams imaginaram estar chegando à cidade de Novo Redondo. "Aproximamo-nos pouco a pouco até que distinguimos uma porção de barracos de negros e duas casas construídas ao estilo europeu". Em vez de Novo Redondo, o navio chegara à Inandanha, uma aldeia habitada por negros, à exceção de dois brancos, agentes do negociante de Novo Redondo Nicolau Tabana. No local, tinha-se uma feitoria onde se praticava o comércio lícito e principalmente o tráfico ilegal. Numa rápida abordagem, um negro se aproximou à nado do navio de Tams.

Através do negro, que era certamente um funcionário da feitoria, foram feitas três perguntas. Além do país de origem, perguntava-se o nome do navio, para checar se era uma embarcação já esperada. Poderia ser um navio de algum traficante com créditos na feitoria. Ou então um dos negreiros vagando pelos pontos onde se fazia o tráfico ilegal, propriedade, portanto, de um traficante desconhecido. Mesmo sendo um navio negreiro inesperado, o negócio não estava descartado. Tudo dependia das "fazendas" carregadas pelo navio negreiro. Dai o porquê da última pergunta: quais as fazendas que o navio tinha para transacionar.

Em volta da cabeça (o negro) tinha enrolado um pedaço de paninho ou lenço, no qual trouxe metido um pequeno escrito em português, indagando o nosso país, o nome do navio, que fazendas trazíamos, e qual a nossa intenção a respeito do negócio.²²

A chave das estratégias dos traficantes estava nos barracões de escravos. Operando em rede clandestinas, como os pacatilheiros, os traficantes possuíam vários barracões diferentes. Vimos o caso de Cabo Lombo, o embarque perto de Luanda feito por Augusto Garrido e

²¹ Carta enviada para Guilherme da Silva José Correia (o "Guilherme do Zaire"), em 3 de novembro de 1854 (IJ6 472, ANRJ). Foi por tudo isto e pelos ataques de escorbuto que o perseguiram que "Guilherme do Zaire" terminou assim uma das cartas enviadas para um dos seus correspondentes: "estou desesperado por isso não sou mais extenso". Ver carta de Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire"), de Luanda, para João José Vianna, em 10 de outubro de 1854 (IJ6 472, ANRJ).

²² TAMS, George. *Visita às Possessões Portuguesas na Costa Ocidental da África*, pág. 167-170.

Mattozo Câmara, em 1846, que durou seis horas para se consumir. Nos anos cinquenta, durando seis horas, qualquer embarque estaria fadado ao fracasso. Daí a utilidade dos barracões. A partir deles, os traficantes faziam embarques muito mais rápidos, gastando pouco mais de duas horas.

A grande dificuldade para os traficantes não está na vigilância dos navios cruzadores; pois que, estando em terra tudo pronto, o navio negreiro se chega à costa, no ponto convenionado, quando não avista nenhum outro navio, e então, com pouco mais de duas horas, recebe a carga, e trata de fugir.²³

Dentro das feitorias, ficavam barracões apinhados de escravos em condições abjetas. E mesmo investidores sem tradição no tráfico eventualmente reuniam escravos para algum embarque ilegal. Isto parece ter acontecido num episódio de 1854, em Equimina, próximo de Benguela. Nesta altura, já se espalhavam pela região as feitorias de apanha de urzela. Como em Mossamedes, seis anos mais tarde, tais feitorias dependiam do trabalho escravos para a coleta da urzela. Ao contrário Mossamedes, no entanto, onde em 1860 produtores de urzela repudiaram o tráfico ilegal, o dono da feitoria de Equimina, Ignacio Teixeira Xavier, dispunha-se a fazer embarque de escravos.

... recebi (em 16-11-1854) um officio confidencial do respectivo Governador (de Benguela) em que me pedia o auxilio do brigue do meu comando para acudir ao ponto da Equimina, onde se dizia existir uma grande quantidade de escravos com o fim de serem embarcados para o além-mar (...) Em consequência, pois, de todas estas circunstâncias (...) resolvi contudo fazer uma sortida ao ponto indicado, para o que larguei de Benguela no dia 17 e fui ancorar na Bahía dos Elefantes pela tarde do dia 19. As 11 horas da noite do mencionado dia, larguei do bordo com 3 officiais, (e) uma escolta em força de quarenta homens, dirigindo-me, pois, à praça da Equimina ali desembarquei, seguindo logo para a feitoria do morador Ignacio Teixeira Xavier, onde cheguei pelas três horas da manhã do dia seguinte. Pelo preto que nesta expedição me serviu de guia, me foi indicado ser aquele o local em que se achavam os escravos que procurava, os quais logo observei que existiam dentro dos quintais da própria residência do mencionado Ignacio Teixeira Xavier; e como pela obscuridade da noite não pudeesse pôr em prática o meu intento, fiz um cerco à feitoria, conservando-me no maior silencio até ao romper da aurora. Apenas ficou o dia claro fiz abrir a porta do quintal, e entrando dentro do mesmo, vi um considerável número de pretos de ambos os sexos, que achando-se a maior parte com gargalheiras, cilombos e machos, começaram a

²³ BOGGPA, nº 611, 13 de junho de 1857. Opinião do Governador de Ambriz sobre a repressão do tráfico de escravos, pág. 3.

bater palmas de alegria, por conhecerem que os ia libertar dos ferros e cativoiro em que gemiam.²⁴

Nem todos os escravos da feitoria de Equimina bateram palmas de alegria. No total, eram 354 escravos na feitoria de Ignacio Teixeira Xavier. Deste total, 164 escravos não iriam ser embarcados em navios negreiros. Cabia `a estes escravos fazer o serviço de coleta da urzela vendida na feitoria. Teixeira Xavier, contudo, tinha mais 194 escravos destinados ao tráfico ilegal. Estes foram os escravos que se alegraram quando invadiu-se a feitoria. Na maioria, tais escravos se compunham de (69) "muleques" e (37) "mulecas menores". Na feitoria, havia um número 30% maior de jovens (106) que de escravos adultos (83). No total, os (119) homens eram bem mais expressivos que as (70) mulheres. Havia ainda cinco crias de peito entre os escravo da feitoria de Equimina.

Em seguida procedi à prisão do dono da feitoria, e passando a contar os escravos, achei pelas cadernetas que me foram apresentadas, **que (164) cento e sessenta e quatro eram empregados na apanha da urzela e trabalhos agrícolas, e que (50) cinquenta homens e (33) mulheres, que se achavam a ferros, (37) trinta e sete mulecas menores, (69) sessenta e nove muleques e (5) cinco crias estavam destinadas para embarque, segundo os mesmos empregados da feitoria disseram e os pretos ladinos afirmaram; formando todos estes o número de (194) cento e noventa e quatro, que foram os apreendidos.**²⁵

Se em Equimina prendeu-se o proprietário da feitoria e os escravos foram libertados, numa outra feitoria, na Cabeça da Cobra, em 1857, só se achou o barracão, que já estava abandonado pelos traficantes. A Cabeça da Cobra ficava ao norte de Angola, onde operavam os traficantes da rede de "Guilherme do Zaire". Tinha-se nesta região uma estrutura para grandes embarques ilegais. Na feitoria da Cabeça de Cobra, havia um grande barracão com capacidade para entre novecentos e mil escravos, além de caldeiras apropriadas para cozinhar para trezentas pessoas.

Aos quinze dias do mês de março do ano de mil oitocentos e cinquenta e sete, no sitio denominado "Cabeça de Cobra" (...) se procedeu ao registro de uma feitoria que se achava na dita localidade, e logo se notou estar abandonada, apresentando todos os sinais de ter sido recente e precipitada a retirada, tanto da gente como dos objetos que nela houvesse; notou-se mais nesta feitoria todas as

²⁴ Relato do Capitão João Maximo da Silva Rodovalho para o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar em 21 de novembro de 1854 (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 19-2, AHU).

²⁵ Idem, ibidem.

disposições próprias para ser empregado no tráfico ilícito da escravatura -tais como um grande barracão com capacidade suficiente para conter novecentos a mil cativos, e todo corrido de esteiras, e preparado para dormitório dos mesmos, havendo fora destes barracão muitas outras; a construção de um grande telheiro de palha, próximo do barracão citado, o qual só podia servir para estada dos escravos durante o dia, ou nas horas da comida; a existência de algumas caldeiras com capacidade suficiente para se cozinhar para 300 pessoas ...²⁶

Mais organizados, os traficantes da Cabeça da Cobra não deram chance à escuna portuguesa Cabo Verde. Depois de transferirem os escravos para outros pontos, certamente para outros barracões da região, fugiram para o interior. A fuga deu-se na noite anterior à chegada da Cabo Verde. Os traficantes tiveram tempo de levar para o mato os mantimentos e apetrechos do barracão. Como de praxe, a feitoria foi incendiada pelo brigue português, além de alguns pequenos traficantes terem sido presos no mato.

(...) ordenou o comandante que a referida feitoria fosse incendiada, e destruída completamente, o que se executou: pouco depois apareceram alguns indígenas do país declarando que a dita feitoria tinha sido abandonada na noite antecedente, apenas viram ter se aproximado a escuna Cabo Verde, e que nela havia uma grande quantidade de escravos acorrentados e prontos para o embarque, os quais foram mandados pelos feitores para outros pontos, declarando mais que esta feitoria foi sempre destinada ao tráfico de escravos, e que os objetos e gente retirada se tinham escondido no mato, na distância de uma légua pouco ou mais (...) encontramos parte da gente da barraca, escondida entre o mato, a qual fugiu precipitadamente à nossa aproximação, deixando neste lugar grande quantidade de objetos, tais como mantimentos, muitos baldes tanto de pau como de latão, próprios para servirem a comida de escravos e etc.²⁷

Ainda em 1857, tomou-se mais uma feitoria de "Guilherme do Zaire". Desta vez, a repressão foi repentina. O navio que cercou a feitoria do traficante chegou ao Porto da Lenha para "fazer aguada". Daí notou-se que existia no local uma feitoria. O ataque foi então feito de surpresa. Foram encontrados 47 escravos no barracão. Os traficantes só tiveram tempo de esconder os escravos debaixo de esteiras e fugir. Um dos escravos já estava morto e outro jazia moribundo. Havia 25 homens adultos, 11 menores e 9 mulheres entre os escravos da feitoria do Porto da Lenha. Os escravos se encontravam na extrema abjeção.

²⁶ Termo de registro da feitoria da Cabeça da Cobra, em 6 de março de 1857 (BOGGPA, nº 602, 11 de abril de 1857).

²⁷ Idem, *ibidem*.

A rede de "Guilherme do Zaire" já havia sofrido um golpe com a destruição do barracão da Cabeça da Cobra. A partir das condições tão degradantes nesta feitoria do Porto da Lenha, deduz-se que se estava num quadro de efetiva desarticulação da rede de tráfico ilegal. Mesmo para "Guilherme do Zaire", que aceitou operar num tráfico de alto risco, a repressão se tornara insuportável. De certa forma, isto se refletia nas condições enfrentadas pelos escravos que estavam nos barracões.

Entrando no Rio Zaire, a fim dali fazer aguada, tive suspeitas de que na feitoria de Guilherme José da Silva Correia, no Porto da Lenha, existia uma porção de escravos para embarcar, em consequência do que me dirigi àquela feitoria, no dia 2 do corrente, com dois escaleres guarnecidos, desembarcando no dia 3 às 6:00 horas da manhã, e passando-lhe à busca, cheguei a um barracão cuja a chave não foi possível encontra-se, sendo necessário arrombar a respectiva porta: então encontrei ali escondidos debaixo de esteiras 47 escravos com diferentes sexos e idades, entre eles 4 com gargalheiras, e 1 moribundo, além de outro morto, já em princípios de putrefação, obrigando-nos o insuportável fétido proveniente do morto, e de muitos barris com depósitos de imundícies, a abandonar logo dito barracão. Horrorizava a vista deste quadro de desumanidade: fiz sair dali os negros todos, soltando os que se achavam presos, e interrogando-os declararam alguns que estavam esperando navios para embarcarem, e que eram muitíssimos mal tratados, recebendo bem escassos alimentos: nesta ocasião encontrou-se mais numa barca próxima uma grande caldeira de ferro.²⁸

Antes mesmo das dificuldades dos anos cinquenta, vários viajantes já haviam se impressionado diante da simplicidade e pobreza das regiões de embarques ilegais. Em 1830, Jean-Baptiste Douville esteve no Ambriz em 1830, só encontrando poucas e paupérrimas cabanas para acomodar os capitães dos navios negreiros.

Arrivé à l'embouchure du fleuve Ambriz, à trente lieues de Loanda, je fus surpris de ne pas voir la ville dont j'avais entendu parler. Je savais qu'il n'y avait aucun blanc dans ce lieu si fameux pour la traite des nègres; mais j'imaginai y

²⁸ Relato do comandante da estação naval portuguesa em Angola da busca à feitoria de Guilherme José da Silva Correia (o "Guilherme do Zaire"), no Rio Zaire. BOGGPA, nº 612, 20 de junho de 1857, pág. 5. O relato do comandante do brigue português que tomou a feitoria de "Guilherme do Zaire" dá mais detalhes sobre os escravos que estavam nos barracões. "E cercando a dita feitoria viram junto da cozinha dela um barracão que parecia destinado para recolher escravos, o qual o comandante mandou abri, mas não aparecendo chave lhe fez arrombar a porta. No interior, extremamente imundo, e aonde quatro barris cheios de excrementos exalavam insuportável fétido, encontraram escondidos debaixo de grande quantidade de esteiras, quarenta e sete pretos, sendo nove mulheres e uma menor, vinte e cinco homens e onze menores, e um moribundo, além de um morto, quase em putrefação; estando quatro em gargalheiras, os quais o comandante mandou soltar, e achando-se quase todos ferrados: encontrou mais uma caldeira de ferro grande, quatro gargalheiras e uma corrente de ferro". Ver BOGGPA, nº 612, 20 de junho de 1857, pág. 6.

trouver quelque chef puissant. Je n'y rencontrai que quelques misérables cabanes qui avaient servi à des capitaines de navires venus pour faire la traite. J'étais presque dans le port et prêt à mouiller avant d'avoir distingué la terre.²⁹

Onze anos mais tarde, em 1841, Tams mencionou um "certo ar de desalento" no Ambriz. Nem sequer sinais de escravidão o viajante encontrou no local. Os negros que buscavam água num rio próximo eram livres. O médico também não viu nenhum negro aguilhoado. Na verdade, embarques pouco anteriores à chegada de Tams privaram o viajante de assistir grandes aglomerações de escravos no Ambriz.

Este lugar então chamava-se a Ponta do Ambriz, porque estava na embocadura do rio Ambriz; mas usualmente só lhe chamavam de Ambriz, não obstante ser este o nome próprio do reino. Era situado sobre a margem esquerda do rio, num eminência de cerca de cem metros de altura, coberta de uma qualidade de erva não muito adequada para a forragens. **Não havia ali estabelecimento algum, prevalecendo um certo ar de desalento em todo aquele lugar ...**

(...) Como já anteriormente mencionei, o comércio da escravatura era o único de que aqui se tratava; mas foi grande a minha admiração quando nada vi que tivesse conexão com ele; não observei enfiada alguma de escravos, e até a água do rio próximo era em parte trazida por negros livres. Brevemente, porém, me elucidaram acerca disto: avultadas porções deles haviam sido mui recentemente exportadas; era este o motivo porque então se não via negro algum aguilhoado.³⁰

John Monteiro, o inglês que trabalhou para o traficante brasileiro Flores explorando minas de cobre no sul de Benguela, também conheceu o Ambriz. No relato dele é possível enxergar uma mudança estratégica no tráfico ilegal dos anos cinquenta. A substituição de Luanda pelo Ambriz como ponto de apoio para os traficantes. Isto acontecia através de feitorias americanas e inglesas. Contudo, tais feitoria não vendiam à prazo, somente à vista. Tinha-se aqui mais um empecilho para os traficantes, acostumados a operar com mercadorias adiantadas à crédito em Luanda. Talvez tenha sido por esta razão que José Martins Pamplona, um dos chefes dos pacatilheiros, a quadrilha de traficantes do Rio Zaire, se obrigava à comprar "fazendas" à crédito em Luanda. John Monteiro conheceu bem os traficantes da região. O inglês não tem dúvidas em apontá-los como provenientes do Brasil e de Cuba.

²⁹ DOUVILLE, Jean Baptiste. *Voyage au Congo et dans l'Interieur de l'Afrique Equinoxiale* (fait dans les années 1828, 1829 et 1830). Paris, Jules Renouard Libraire, 1832, pág. 278, 3^o vol.

³⁰ TAMS, George. *Visita às Possessões Portuguesas na Costa Ocidental da África*, pág. 110-111.

Ambriz was, up to the year 1855, when it was occupied by the portuguese, also in the hands of the natives, and was one of the principal ports for the shipment of, and trade in slaves, from the interior.

There were also established there american and liverpool houses, trading in gum copal, malachite, and ivory, and selling, for hard cash, Manchester and others goods to the slave dealers from Cuba and Brazils, with which goods the slaves from the interior were all bought by barter from natives.³¹

O autor Anônimo confirma o relato de John Monteiro. O tráfico ilegal, dentro da lógica de sempre dispersar-se para o norte para fugir da repressão, se despreendeu de Luanda em fins dos anos cinquenta. O Anônimo aponta que o tráfico, em 1861, estava concentrado em volta do Rio Zaire, num região então fora da jurisdição portuguesa. No anônimo, não se enxerga integração entre os circuitos mercantis do tráfico ilegal e do comércio lícito na região. Para o Anônimo, que analisou Angola com uma verve cortante, as feitorias do comércio lícito existiam tão-somente para "acobertar" o tráfico ilegal.

Nas margens deste rio (Zaire), e em terrenos sumamente pantanoso, acham-se estabelecidas sobre ilhotas d'areia, várias feitorias estrangeiras e nacionais que o Ambriz alimenta e donde se espalham as negociações e trocas para Cabinda, para o Congo, e para muitos outros pontos das margens do rio.

É nas margens do (rio) Zaire que atualmente mais se trafica em escravatura, e muitas feitorias, para não dizer todas de que acima falei, não são mais do que capas que acobertam, ou dependem deste gênero de comércio, que as convenções propostas pela humana Inglaterra, e aceitas pelo ingênuo Portugal tiveram a habilidade de tornar o mais lucrativo de toda a costa.³²

Do outro lado do Atlântico, em fins dos anos cinquenta, a repressão no Brasil já tinha destruído as características empresariais do tráfico de escravos há algum tempo. De fato, tal processo deu-se mais rápido no Brasil que em Angola. Para vencer a repressão ao tráfico ilegal, usou-se no Brasil uma estratégia assemelhada àquela adotada em Angola: dispersar os desembarques ilegais pela costa do Rio de Janeiro. Ainda assim, a repressão no Brasil adquiriu contornos mais agressivos em 1850, o que levou à expulsão do país de centenas de traficantes a partir de então. Embora sem firmeza, um sentimento anti-tráfico frágil já se configurara no

³¹ MONTEIRO, John. *Angola and the River Congo*, pág. 152-53.

³² ANÔNIMO (autor). *Quarenta e Cinco Dias em Angola: Apontamentos de Viagem*. Porto, 1862, pág. 5-6. O Ambriz foi ainda analisado por Francisco Travassos Valdez, que morou em Luanda na época. Valdez, no entanto, não parece ter conhecido o Ambriz. Seu relato se detém apenas numa justificativa da ocupação portuguesa do Ambriz em 1855. Ver VALDEZ, Francisco Travassos. *Six Years of a Traveller's Life in Western Africa*. London, Hurst & Blackett, 1861, pág. 80.

Brasil desde 1831. A partir dele, construiu-se uma repressão brasileira hesitante entre 1831 e 1850. Sem deter os desembarques, a repressão anterior à 1850 jogou um papel chave na "criminalização" da figura do traficante no Brasil. A partir desta repressão, o tráfico ilegal reiteradamente foi associado aos portugueses, o que o confundiu com um forte sentimento da época: o anti-lusitanismo.

Evidências mostram que as dificuldades dos traficantes do Rio de Janeiro começaram ainda em 1831. Criou-se neste ano uma lei anti-tráfico, que obrigou os traficantes brasileiros a simularem a venda de navios para os portugueses. Desta forma, os traficantes se colocavam fora das penas imputadas pela lei de 7 de novembro de 1831. Já nesta época, os traficantes contavam com uma conivência do consulado português no Rio de Janeiro que persistiria mesmo em fins dos anos quarenta.

Quanto aos navios portugueses empregados no transporte de africanos para o Brasil, não me é oculta a maneira o modo porque isto se faz. Um súdito brasileiro querendo correr menos risco e **subtrair-se às penas ordenadas na supracitada lei de 7 de novembro de 1831** faz a venda simulada da embarcação a um súdito português que se presta a esta transação ou como conivente ou como parte interessada. O novo interessado apresenta-se no consulado e requer os competentes documentos para navegar sua embarcação para um porto qualquer.³³

Com as denúncias inglesas, tornou-se mais difícil aplicar aqui no Rio de Janeiro o golpe da venda simulada de navios. Os traficantes encontraram então um novo ardil: passaram a consumir o mesmo golpe em Luanda. O golpe também tinha como objetivo conseguir o direito de usar a bandeira portuguesa nos navios negreiros. Assim, os traficantes tinham imunidades contra os navios de guerra ingleses. Certa vez, um navio partiu do Rio de Janeiro com um ofício que alertava as autoridades de Angola da estratégia dos traficantes. Como antecipou daqui do Rio de Janeiro um diplomata português, tal navio também passaria pelo golpe da venda simulada em Luanda. Apesar da advertência, o navio, com novo nome e dono, já sob a proteção da bandeira portuguesa, voltou ao Brasil trazendo escravos das próprias autoridades de Luanda.

O brigue que eu havia mandado a Angola com o ofício para o (Governador-Geral) Santa Comba Dão veio de Luanda carregado de escravos

³³ Ofício do encarregado de negócios português no Rio de Janeiro, Joaquim Barrozo Pereira em 18 de janeiro de 1834 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 535, ANTT).

pertencentes grande parte deles à autoridades portuguesas, segundo me consta, os quais desembarcaram na Ilha Grande.³⁴

Em 1834, o tráfico ilegal foi combatido no Brasil a partir de uma estratégia que se desenvolveria em larga escala a partir de 1850: a expulsão dos traficantes do país. De acordo com a lei anti-tráfico, previa-se a "reexportação para a África dos escravos embarcados no Brasil a partir de 1831. Por esta razão, ainda em 1835, o governo brasileiro tentou comprar uma parte qualquer dos domínios africanos de Portugal. O objetivo era cumprir a cláusula de "reexportação" de escravos, uma estratégia repetida em 1850. Para reprimir o tráfico ilegal, o governo brasileiro tentou também fixar um cônsul em Luanda ainda nos anos trinta.

O governo Imperial (do Brasil) acaba de expedir portaria ao chefe de policia (do Rio de Janeiro) para o súdito português Anastácio José Ribeiro, negociante estabelecido nesta praça, ser intimado para sair do império dentro de 15 dias, o não fazendo ser posto em custódia para ser transportado na primeira embarcação que ser oferecer. **O motivo deste (...) é ser cúmplice no ilícito tráfico de importação de escravos para este império (...)** eu julgo que não devo intervir neste negócio porque é por assim dizer quase público que o referido súdito é réu do crime de que é argüido.³⁵

Entre 1834 e 1835, cinco navio negreiros foram apresados na costa do Rio de Janeiro. Trata-se de um número evidentemente pequeno de negreiros. A partir dos locais de apresamento, nota-se que os desembarques de escravos já haviam se espalhado pela costa do Rio de Janeiro já na retomada do tráfico ilegal, a partir de 1834. Já nesta época fazendeiros fluminenses se envolviam no tráfico ilegal, colaborando com os traficantes até mesmo no envio agentes para a África. A instabilidade própria do período regencial brasileiro tornava quase impossível deter o tráfico ilegal. Empregavam-se os navios de guerra brasileiros para "pacificar" províncias sublevadas no norte e no sul do Brasil. Por esta razão, pouco tempo

³⁴ Ofício do encarregado de negócios português no Rio de Janeiro, Joaquim Barrozo Pereira, em 3 de fevereiro de 1835 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 536, ANTT). Além da bandeira portuguesa, a venda simulada de navios em Luanda fazia com que os traficantes taxas menores no imposto da ciza e "paço da madeira". Uma venda feita no Rio de Janeiro obrigava ao pagamento de 15% do valor de venda da embarcação só em tributos, enquanto em Luanda pagava-se apenas 5%. Ver (ofício (nº 4) do Consulado Geral de Portugal no Rio de Janeiro em 8 de julho de 1835 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 536, ANTT).

³⁵ Ofício do encarregado de negócios português no Rio de Janeiro Joaquim Barrozo Pereira, em 15 de abril de 1834 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 535, ANTT). A primeira tentativa de compra alguma parte da África portuguesa está no ofício do Consulado Geral de Portugal no Rio de Janeiro em 10 de maio de 1835 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 536, ANTT). A outra tentativa de criar uma "Libéria" na África pode ser vista no ofício (nº 4) da Legação Portuguesa no Rio de Janeiro em 29 de novembro de 1850 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 541, ANTT).

restava para combater o tráfico ilegal. Dai o pequeno número de negreiros apreendidos na costa do Rio de Janeiro.

Tabela 14- Navios negreiros apresados na costa do Rio de Janeiro entre maio de 1834 e março de 1835

Navio	Data ³⁶	Local	Escravos
Patacho Dois de Março	22/5/1834	Costa de S. Sebastião	-
Patacho Santo Antonio	12/6/1834	Marambaia	129
Escuna Duqueza de Bragança ³⁷	18/6/1834	Sul de S. Sebastião	277
Brigue Amizade Feliz	23/2/1835	-	338
Escuna Angélica	24/3/1835	-	319

Fonte: Ministério dos Negócios Estrangeiros, Caixa 536, ANTT.

Durante os anos trinta, o tráfico ilegal se confundiu com as vicissitudes políticas da regência brasileira. Segundo Lenharo, grupos liberais da época, os responsáveis pela lei anti-tráfico de 1831, tinham objeções ao tráfico ilegal. Isto esteve por trás dos navios negreiros, todos procedentes de Angola, detidos pela polícia do Rio de Janeiro entre 1º de maio e 15 de julho de 1837. Em apenas 45 dias, foram apresados quase o dobro (9) de negreiros que entre 1834 e 1835. Alcir Lenharo sugere uma relação direta entre política e tráfico ilegal neste período. Grandes traficantes apoiaram os grupos conservadores que voltaram ao poder a partir de 1837. Não por puro acaso, os desembarques ilegais no Brasil explodiram exatamente com o "regresso conservador" de 1837.³⁸

Tabela 15- Navios apresados no porto do Rio de Janeiro entre 1º de maio e 15 de julho de 1837

Data	Navio	Nacionalidade	Tonelagem	Procedência	Viagem	Carga	Observação
1/5/1837	Brigue Antonio	Portuguesa	240	Angola	40 dias	Em lastro	Detido pela Polícia
13/5/1837	brigue Dois Amigos	Portuguesa	200	Angola	33 dias		Detido pela Polícia
30/5/1837	Escuna Felicidade	Portuguesa	92	Angola	32 dias		Detido pela Polícia
16/6/1837	Barca Maria Carlota	Portuguesa	256	Angola	26 dias	Diferentes Gêneros	Detido pela Polícia
1/7/1837	Bergatim Flor de Loanda	Portuguesa	150	Angola	34 dias	Em Lastro	Detido pela Polícia
4/7/1837	Escuna Marina	Portuguesa	80	Benguela	29 dias	Cera e Marfim	Detido pela Polícia
4/7/1837	Brigue Novo Destino	Portuguesa	180	Angola	35 dias		Detido pela Polícia
9/7/1837	Sumaca Ribeira Nova	Portuguesa	95	Angola	38 dias	Em Lastro	Detido pela Polícia
15/7/1837	Bergatim Feliz	Portuguesa	90	Cabo Ledo	25 dias		Detido pela Polícia

Fonte: Nota do Ministério da Marinha e Ultramar de Portugal, de 17 de março de 1838 (AHU, Sala 12-Livros de Angola, Livro, 1 1835-1837, pág 4).

³⁶ Data da entrada dos navios no porto do Rio de Janeiro após o apresamento.

³⁷ Só este navio negreiro foi apresado pelos ingleses. O restante foi apresado por navios de guerra brasileiros.

³⁸ LENHARO, Alcir. *As tropas da Moderação: O Abastecimento da Corte na Formação Política do Brasil: 1808-1842*. Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992, pág. 115.

A repressão do tráfico ilegal no Brasil tinha um empecilho insuperável. Quase todo o poder no combate aos traficantes estava nas mãos dos juizes de paz. Esta questão só seria resolvida na repressão a partir de 1850. Os juizes de paz tiveram grande proeminência na regência brasileira, tornando-se autoridades locais centrais na ordenação jurídica da época. Dentre as atribuições dos juizes de paz, estava proceder quase todas as ações contra os navios negreiros apresados. Em 1831, um navio português foi invadido e detido na Bahia por suspeita de tráfico ilegal. Nota-se que um juiz de paz esteve à frente da força policial que tomou o navio.

A embarcação foi invadida por força armada tendo a sua frente o respectivo juiz de paz, o qual lhe levou de bordo nove pessoas, não obstante serem matriculadas legalmente na cidade de Luanda, com fiança prestada ao seu regresso, isto por serem pretos, e com o mal aplicado principio de ser proibido o tráfico de escravos.³⁹

A maior parte dos juizes de paz sucumbiam à venalidade, diante das propinas dos traficantes. Daí por que as ordens do governo brasileiro para deter o tráfico ilegal não se cumpriam à risca. Por si só, os governos da época, se não eram conservadores, e portanto abertamente favoráveis ao tráfico ilegal, se perdiam em divisões internas. Isto aconteceu com vários gabinetes liberais entre 1831 e 1850. Sem coesão, tais gabinetes não conseguiam transformar em medidas concretas a postura anti-tráfico ostentada na retórica liberal. Do ponto de vista da repressão prática ao tráfico ilegal, tais vicissitudes políticas se traduziam na inépcia da autoridades locais mais importantes da época, os juizes de paz.⁴⁰

³⁹ Nota do Cônsul Geral e Encarregado de Negócios (interino) português contra a invasão de um barco português na Bahia por autoridades brasileiras em 9 de julho de 1831 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 534, ANTT).

⁴⁰ Quando fora do poder, os liberais tinham um discurso anti-tráfico mais claro. Em 1841, depois que o gabinete liberal da maioria de D. Pedro II foi deposto, dizia-se: "Não era possível sustentar-se por mais tempo o patriótico gabinete de julho, pois que este gabinete perseguia o tráfico de carne humana (...) o que tinham perdido os contrabandistas no tempo do Ministério Andrada em que não foram capazes de fazer aqui um desembarque estão agora recuperando. Três embarcações aqui descarregaram nestes 4 meses mil e tantos africanos, os quais andam por esta cidade talvez melhor e mais seguros do que es estivessem na sua própria terra" (ver O Paiz: Liberdade ou Morte! Rio de Janeiro, Typ. Diário de N. L. Vianna, número de 24 de fevereiro de 1843). O gabinete liberal, como mostra Bethell, foi de fato abolicionista. Isto pode ter pesado contra este gabinete. Em 1848, os liberais foram mais uma vez apeados do poder. Mais uma vez, usou-se o argumento que os conservadores se associavam aos traficantes para chegar ao poder. "A dignidade nacional sofre e é vilipendiada pelos cruzadores ingleses que, não respeitando os direitos de uma nação amiga, vem revistar em nossos portos as embarcações que deles saem para verificar se efetivamente se empregam nesse amaldiçoado tráfico de carne humana, que o governo não sabe, não pode ou não quer reprimir, em atenção dos africanistas que lhe serviram de escada para subir ao poder" (ver MACHADO, Agostinho José. *A Facção Saquarema: Considerações Políticas do Bacharel Agostinho Machado*. Santos, Typ. Imparcial de F. M. R. d'Almeida, 1851). É certo que os liberais brasileiros tinham propostas contrárias ao tráfico ilegal. E isto

(de 1844 a 1848) Era então o tráfico tão escandaloso que se tornou para a proximidade da primeira fortaleza deste porto -Santa Cruz- aonde era seu principal depósito. A legação inglesa denunciou ao governo os desembarques nas paragens onde eram efetuados. **O governo mandava ouvir as autoridades locais, estas tudo acobertavam, e se negavam a prestar ao governo com zelo que lhe cumpria, não podendo o governo obrar com energia que desejava.** Os negros eram desembarcados em Campos, Ilha Grande e etc, depois os vapores costeiros os conduziam para aquele lugar.⁴¹

Para o Estado imperial brasileiro se voltar com firmeza contra os traficantes, em 1850, foi preciso a reunião de diversos fatores. Em primeiro lugar, havia uma forte pressão inglesa contra o Brasil. Além disto, para piorar a posição brasileira na questão do tráfico ilegal, o abolicionismo assumiu contornos Atlânticos em fins dos anos quarenta. Ou seja, já não era apenas a Inglaterra que pressionava o governo brasileiro por causa da permanência do tráfico ilegal. As pressões partiam também de países como os Estados Unidos. Por outro lado, a posição brasileira nas disputas da região do Prata só teriam firmeza com o apoio inglês. Tal apoio, por sua vez, passava necessariamente pela extinção do tráfico ilegal.⁴²

Julgo dever participar que ultimamente foram tomados dois navios norte-americanos logo a saída da barra desta bahia por cruzadores de guerra da mesma nação, fretados, os primeiros, por um certo Manoel Pinto da Fonseca para trazer pretos da costa d'África, gênero com que o dito Manoel Pinto da Fonseca, um dos mais audazes e mais ricos negreiros deste império fez a grande fortuna de que hoje goza. Intimidado pelo fato acima, um terceiro navio da mesma nação, destinado também pelo sr. Manoel Pinto da Fonseca ao tráfico de escravos, **e mais porque o comodoro americano declarou que, se o governo imperial não fazia a policia dos seus mares dentro do mesmo porto, ele comodoro mandaria tomar o dito**

pode até tê-los enfraquecidos no jogo político da época, diante das alianças entre grandes traficantes e conservadores. Contudo, nada enfraqueceu mais os liberais que a falta de coesão dos gabinetes montados por eles entre 1831 e 1850. Muitas vezes, gabinetes tidos como constituídos por liberais reuniam grupos de diferentes matizes. É certo que isto contribuiu para debilidade em transformar em prática concreta um discurso marcadamente anti-tráfico. As ambiguidades dos liberais foram estudadas in: BARMAN, Roderick. *Brazil: The Forging of a Nation, 1798-1852*. California, Stanford University Press, 1988. Para o papel dos juizes de paz na ordem jurídica da regência brasileira, ver FLORY, Thomas. *El Juez de Paz y el Jurado en el Brasil Imperial*. Mexico, Fondo de Cultura Económico, 1986.

⁴¹ Relatório de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado: História Sobre o Infame negócio d'Africanos d'África Oriental e Occidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853 (PRO, 128/48).

⁴² E em 1854, ao se recusar a revogar a lei Aberdeen de 1845, que deu enorme agressividade a ação anti-tráfico inglesa no Brasil, o primeiro-ministro inglês, Palmerston, deixou claro a pouca credibilidade brasileira: "A sinceridade do governo brasileiro contra o tráfico negreiro é a mesma de um batedor de carteira que receia meter a mão no bolso de um cidadão ao ver os olhos de um policial fixos nele". Ver BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e Questão do tráfico de Escravos, 1807-1869*. São Paulo, Edusp, 1976, pág. 353.

navio passou este a sua carga para um navio francês, fazendo-o mesmo Manoel Pinto da Fonseca espalhar que o destinava a Montevidéu.

Sabido o fato pelo encarregado de negócios da França dirigiu-se verbalmente ao governo imperial, o qual, segundo ouço, chamou o negreiro a si, podendo portando afirmar-se que esta projetada negociação falhou desde o seu início.⁴³

Mas a abolição do tráfico ilegal no Brasil fez-se também diante dos temores associados ao tráfico ilegal. O temor das doenças supostamente trazidas pelo navios negreiros para o Brasil, além do medo das revoltas escravas. Trazia-se escravos majoritariamente do Congo-Angola. Supõe-se que isto estivesse contribuindo na construção de uma identidade uniforme entre os escravos africanos dos plantéis brasileiros. Colocado diante de uma crise institucional já quase sem controle, dirigentes da época se voltaram contra os traficantes, defendendo medidas duras contra o tráfico ilegal. A partir de então, a repressão no Brasil adquiriu uma dinâmica completamente diferente, que rapidamente destruiu as características empresariais do tráfico ilegal. Quando não eram expulsos do Brasil, os suspeitos de tráfico ilegal eram submetidos à vigilância de redes de espiões secretos.⁴⁴

⁴³ Ofício de 9 de janeiro de 1849 da Legação portuguesa no Rio de Janeiro (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 541, ANTT).

⁴⁴ Existem três correntes na análise da abolição do tráfico ilegal no Brasil, em 1850. Sem se excluírem, tais interpretações mostram os vários aspectos que cercaram tal episódio. A discussão começou entre os próprios contemporâneos do fim do tráfico ilegal. De um lado, estavam os defensores da tese que a Inglaterra fora determinante na decisão brasileira de abolir o tráfico ilegal. De outro lado, aqueles que diziam que devia-se apenas ao governo Brasileiro tal decisão. De certa forma, Leslie Bethell deu um formato historiográfico à tese da preponderância inglesa na decisão de 1850. Por outro lado, mais recentemente, vários autores têm trabalhado com os efeitos dos "medos" das elites brasileiras na decisão de abolir o tráfico ilegal. Robert Slenes trabalha numa linha que aponta a emergência de uma identidade "bantu" entre os escravos africanos em fins dos anos quarenta. Dale Graden defende que os escravos estavam se mobilizando em revoltas, o que contribuiu para o fim do tráfico ilegal. Chalhoub defende a incidência de outro medo na abolição do tráfico: o medo das doenças trazidas da África pelos navios negreiros. O curioso é que a abordagem de Chalhoub também se aplica à Luanda. Também em Angola pregava-se contra o tráfico ilegal por causa das doenças que os escravos levavam para Luanda. Já Célia Marinho de Azevedo aponta de forma ampla a recorrência de temores em relação aos escravos entre as elites da época. Vale dizer que a percepção de um "haitianismo" pelo Atlântico se refletiu até mesmo entre os publicistas que se concentraram na análise das colônias portuguesas na África. Num texto bastante avançado para a época, por se voltar não só contra o tráfico mas também contra a própria escravidão, Sebastião Xavier Botelho lembrou que a aglomeração de escravos fatalmente resultava em tragédias. Em Eltis, encontramos a posição que uma mudança de opinião pública brasileira também colaborou na abolição do tráfico ilegal. Jaime Rodrigues incorpora os dois primeiros tipos de análises em sua dissertação de mestrado. Por outro lado, mais recentemente, Rodrigues vem trabalhando na quarta linha de interpretação do fim do tráfico ilegal no Brasil: o processo de "criminalização" da figura do traficante. Ver BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e Questão do tráfico de Escravos, 1807-1869*; GRADEN, Dale. "An ... Even of Public Security: Slave Resistance, Social Tensions and the End of the Internacional Slave Trade to Brazil, 1835-1856". *The Hispanic America Historical Review*, 76:2, 1996; SLENES, Robert W. "Malungu, Ngoma Vem! África Encoberta e Descoberta no Brasil". Luanda, Ministério da Cultura, 1995. SLENES, Robert. "Central-African Water Spirits in Rio de Janeiro: Slave Identity and Rebellion in Early Nineteenth-Century Brazil". Campinas, UniCamp, 1995 (texto inédito); RODRIGUES, Jaime. "O Infame Comércio: Propostas e Experiências no Final do Tráfico de Africanos para o Brasil (1800-

Esta fase da repressão brasileira é simbolizada pela figura de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado, o ex-trafficante que trabalhou tanto para o governo brasileiro quanto para os ingleses. Alcoforado dirigia uma rede particular e clandestina de agentes com ramificações por vários pontos da província do Rio de Janeiro. Para os ingleses, os serviços de Alcoforado foram duplamente importantes. Primeiro, permitiram conhecer o tráfico ilegal, através de relatórios incrivelmente detalhados. Além disto, Alcoforado também podia informar aos ingleses da sinceridade do Estado brasileiro no combate aos traficantes. Conhecedor profundo das estratégias dos traficantes, Alcoforado, cujo nome não consta em nenhuma lista com os agentes policiais da época, tinha acesso direto ao Ministério dos Negócios da Justiça. A partir dos relatórios do Alcoforado, as autoridades montavam as estratégias para combater o tráfico ilegal.

Segundo Holloway, as atividades secretas da polícia da cidade do Rio de Janeiro eram praticadas desde os anos vinte.⁴⁵ Não foi portanto por conta do combate aos traficantes que se criou no orçamento da polícia uma rubrica para sustentá-las. Mas é inegável que os métodos clandestinos foram mais assiduamente empregados no tempo de Alcoforado. Diante do crescimento da repressão, que se fazia também a partir de subornos e aliciamento de escravos, não restou aos traficantes outra alternativa senão buscar apoio com potentados locais do interior da província do Rio de Janeiro. Neste ponto, o desembarque de Bracuhy, em 1852, foi decisivo. A partir dele, ficou claro que nem mesmo os fazendeiros ficariam imunes à repressão. Nenhum fazendeiro foi condenado, é claro. Contudo, Bracuhy acentuou ainda mais a repressão, tendo como consequência a desarticulação da rede de traficantes de Francisco Ruviroza y Urzellas, uma das últimas que ainda operava no Rio de Janeiro.

À tal ponto deu-se a repressão no Rio de Janeiro que firmas comerciais daqui recusavam convites para operar com traficantes. Isto pode ser visto num episódio envolvendo Manoel Bazilio da Cunha Reis, o mais destacado trafficante da companhia portuguesa de Nova Iorque, e uma firma comercial carioca, a Carvalho & Rocha, em 1856. Manoel Bazilio da

1850)". Campinas, Unicamp, 1994 (dissertação de mestrado inédita). RODRIGUES, Jaime. "Os Traficantes e seu 'Infame Comércio' (1827-1860)". São Paulo, Editora Contexto. Revista Brasileira de História nº 29. O surgimento ainda em 1850 da discussão em tonro da abolição do tráfico ilegal pode ser vista in: CARVALHO, José Murilo de. *Teatro de Sombras: A Política Imperial*. Rio de Janeiro, Vértice, 1987.

⁴⁵ HOLLOWAY, Thomas. *Policing Rio de Janeiro: Repression and Resistance in a 19th-Century City*. Stanford, Stanford University Press, 1993, pág. 172.

Cunha Reis, em carta para o Rio de Janeiro, reclamou porque a firma carioca não cuidou do patacho Baneta, que pertencia à casa de Figanière & Irmãos. Nos anos quarenta, um dos Figanière trabalhou no Rio de Janeiro como diplomata português. Já nesta época os Figanière tinha grande envolvimento no tráfico ilegal a partir o Rio de Janeiro. Nos anos cinquenta, os Figanière atuaram junto dos traficantes da "Companhia Portuguesa" de Nova Iorque.

Tenho em meu poder os seus favores de 13 de novembro e 14 de dezembro do ano pp e ciente do que me diz seu correspondente sinto o mais possível que a vosmecês não tivesse tomado conta do patacho Baneta pertencente a casa dos senhores Feganière Irmãos por que estes senhores nada tenham a ver sobre os negócios que vosmecês me mencionam e se vmces logo (ilegível) tivessem escrito a esta casa que não tomavam conta dessa consignação por certo que estes senhores teriam dado providências que achassem conveniente aos seus interesses.

Na verdade, Manoel Bazílio da Cunha Reis estava preocupado com a chegada ao Rio de Janeiro da barca Ilha de Cuba. Esta barca já havia sido consignada, em 1854, por outro traficante da "Companhia Portuguesa" de Nova Iorque, John Machado. A movimentação da Iha de Cuba é altamente representativa das estratégias dos traficantes nos anos cinquenta. Através desta barca, vê-se que os laços entre Cunha Reis e John Machado eram de fato estreitos. Os dois tratavam igualmente dos assuntos relativos à Ilha de Cuba. Os registros do porto de Luanda, por exemplo, dão conta que o proprietário da Ilha de Cuba era John Machado. Usada para municiar com mantimentos os barracões de escravos do Ambriz, a barca servia aos traficantes da "Companhia Portuguesa" de Nova Iorque.

O Abranches interessou na Ilha de Cuba e vai nela creio de sociedade com o Araújo e Machado para a costa (do Ambriz) atrás de goma, azeite de palma e borracha.⁴⁶

Através da Ilha de Cuba, constata-se que mesmo os traficantes da "Companhia Portuguesa" de Nova Iorque tinham como estratégia a diversificação de investimentos. A Ilha de Cuba foi enviada ao Ambriz para carregar com "goma, azeite de palma e borracha", mercadorias próprias do comércio lícito angolano. Pode-se observar a movimentação da Ilha

⁴⁶ 11º extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Nova Iorque, para Antonio Silvestre (nome fictício de Antonio Severino de Avellar), em Trindade, em 31 de outubro de 1854 (IJ6 522, ANRJ). Antes disto, já se dizia sobre a Ilha de Cuba: "O Almeida capitão da escuna do Lima Vianna está-se arrançando com sociedade com o Machado em uma barca, a Ilha de Cuba, ou outra para se ir embora". Ver 10º extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Nova Iorque, para Antonio Silvestre (nome fictício de Antonio Severino de Avellar), em Trindade, em 24 de outubro de 1854 (IJ6 522, ANRJ).

de Cuba através dos registros do porto de Luanda. Entre 1854 e 1856, a Ilha de Cuba passou cinco vezes pelo porto de Luanda. A primeira vez foi em 5 de julho de 1854, quando a barca entrou em Luanda proveniente de Nova Iorque, com fazendas, pólvora, farinha e arroz. A barca ficou seis dias em Luanda, o tempo suficiente para vender algo da carga que levava, saindo em 11 de julho de 1854 para o Ambriz. Em 1854, a Ilha de Cuba voltaria à Luanda ainda mais uma vez. De Luanda, em 5 agosto de 1854, a Ilha de Cuba saiu em direção à Nova Iorque, transportando "gêneros do país" adquiridos no norte de Angola. Isto comprava que o que se dizia nas cartas pessoais dos traficantes era verdade. A Ilha de Cuba de fato só transportou mercadorias lícitas quando deixou Luanda de volta para Nova Iorque.⁴⁷

Todas as vezes que estive em Luanda, a Ilha de Cuba foi consignada por Francisco Barboza Rodrigues, um dos principais negociantes de Luanda. Francisco Barboza Rodrigues, é certo, só ficava com parte das cargas transportadas na Ilha de Cuba. O restante era enviado para as feitorias de escravos do Ambriz. Ou seja, embora só tenha transportado mercadorias lícitas quando voltou para Nova Iorque, a Ilha de Cuba não deixou de servir aos traficantes do Ambriz. Através da barca, as redes de traficantes do Ambriz, que operavam na clandestinidade e sob condições cada vez piores, tinham mais uma estratégia para adquirir "fazendas" e mantimentos necessários para o tráfico ilegal. Tem-se mais uma prova disto lembrando que Manoel Bazilio Cunha Reis, o responsável pela Ilha de Cuba, era também o contato em Nova Iorque de "Guilherme do Zaire".

Cabia à Ilha de Cuba, por outro lado, levar as notícias do tráfico ilegal. Apenas três dias após a barca de saída de Luanda, Guilherme José da Motta, o contato do traficante Antonio Severino de Avellar em Nova Iorque, comentou que a Ilha de Cuba não havia chegado à Nova Iorque. Antes dela, cartas deixadas por outros navios diziam que três "cargas" estavam prontas no Ambriz. Esperava-se novidades através da Ilha de Cuba.

Há cartas de Ambriz e Luanda. A (barca) Ilha de Cuba com 63 dias não tinha chegado. Ficavam três cargas prontas e compravam com muita influência (ilegível).⁴⁸

⁴⁷ Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior, 1853/1861 (nº de registro 3051, cota 9-4-43, AHN-Angola).

⁴⁸ 4ª extrato de cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar, em Nova Iorque. Carta Guilherme José da Motta para Antonio Silvestre (nome fictício de Antonio Severino de Avellar), em Trindade, 8 de agosto de 1854.

Em 1856, a Ilha de Cuba voltou à Luanda. A barca entrou no porto da cidade em 11 de fevereiro de 1856. Levava "fazendas", farinhas e vários gêneros. A Ilha de Cuba ficou só três dias em Luanda, a metade do tempo passado na cidade em 1854. Em 14 de fevereiro de 1856, sem anunciar carga, a barca partiu para o Ambriz. Foi desta vez que Manoel Bazilio da Cunha Reis se dirigiu a casa comercial carioca de Carvalho & Rocha. Do Ambriz, a Ilha de Cuba voltaria à Luanda, para depois partir para o Brasil. Apesar de Manoel Bazilio Cunha Reis ter dito que o navio carregaria somente carga lícita, a casa comercial carioca se recusou a tratar da Ilha de Cuba. É certo que o traficante mentiu ao dizer que Feganière & Irmãos, os donos da Ilha de Cuba, só negociavam no comércio lícito.

Digam-me se a barca Ilha de Cuba chegou aí saída de Luanda; também nesse caso, vmces não tomarão conta dela e a quem se dirigirá a (ilegível) não tendo outras ordens daqui se dirigirá a sua casa como saíra esse negócio; eu penso que (é) um navio que pode negociar em negócio lícito; como dizem vmces que não tomaram parte do Baneta para se não comprometer; os senhores Feganière nunca tiveram outro negócio senão lícito; Agora passo a dizer que a barca (Ilha de Cuba) não vai aí (Rio de Janeiro) perder dinheiro, como é de supor se vmces não tomarem conta dela. A esta nada tem vmces a dar. Porém é de supor que ele leva carga para fazer face a todas as despesas; constam aqui que foram algumas pessoas presas. Isto por mostrarem as minhas cartas. Que interesse terão disso não se querem comprometer. Para isso escrevem sobre isso, cujas as ordens me foram transmitidas.⁴⁹

Tratava-se aqui do seguinte: a Ilha de Cuba não traria escravos para o Brasil. Isto está bastante claro nas correspondência entre Cunha Reis e a casa Carvalho & Rocha. Por outro lado, o traficante de Nova Iorque se mostrou bastante insatisfeito porque a casa comercial carioca não cumpriu a promessa de cuidar das negociações da Ilha de Cuba no Rio de Janeiro. Sendo insuficiente, a carga da Ilha de Cuba não bastaria para pagar contas do traficantes que estavam pendentes no Rio de Janeiro. Daí a importância da casa comercial de Carvalho & Rocha. Caberia então à casa comercial do Rio de Janeiro fazer tais pagamentos. Posteriormente, os recursos dispendidos lhes seriam depois ressarcidos pelos Figanière & Irmãos de Nova Iorque. Por esta razão, Cunha Reis reclamou acidamente quando percebeu que não teria a cobertura operacional no Rio de Janeiro da casa Carvalho & Rocha.

⁴⁹ Carta de Manoel Bazilio da Cunha Reis, em Nova Iorque, para Carvalho & Rocha, no Rio de Janeiro, em 14 de março de 1856 (IJ6 522, ANRJ).

Eu estava e estou bem segregado em Nova Iorque e se por tabela não me viesse essas ordens às mãos de certo que não poria em prática coisa alguma; para que escrevem, para que pedem, para depois dizerem que não querem se comprometer, para que fazem perder aos outros dinheiro se com efeito o negócio que (ilegível) foi perdido. Eu só me queixarei depois srs e mostrarei então que não são tão inocentes como dizem que me importa a mim que o Brasil diga que o seu n... porém os que pedem e fazem perder dinheiro esses não (ilegível); veremos qual de nós é mais criminoso. Se sou eu em cumprir ordens ou eles em pedir tal negócio. Já escrevi para me mandarem esses papéis pois eu desejo saber qual é o autor de eu perder 12 mil pesos. No entanto, quem, desconfiando de todas essas trapalhadas, pudesse bem conhecer esses tais. Dei também outras ordens sobre isso; porém não me queria arriscar sem porém ver as outras (...) espero vmces o especial favor de mandarem a inclusa carta para Porto Alegre a meu primo a fim de ver se acaba com esse negócio.⁵⁰

Manoel Bazílio da Cunha Reis, o responsável pela barca Ilha de Cuba, tinha também participação no navio Mary Smith, o navio negreiro apresado na costa do Espírito Santos em 1856. Cunha Reis tinha 1/3 de participação na expedição negreiro do Mary Smith. Ao lado dele no negócio, estava também "Guilherme do Zaire", que organizou o embarque ilegal na Cabeça da Cobra. No Mary Smith, veio para o Brasil o principal agente de "Guilherme do Zaire, o traficante João José Vianna. Através de Vianna, que foi preso no desembarque frustrado do Mary Smith, Cunha Reis pretendia fazer chegar ao Brasil uma "avultada" soma em dinheiro.

Acabo de receber noticias aonde me dizem que deram ordens ao sr. João José Vianna a fim deste lhe entregar certa quantia a qual deve ser avultada e como espero que esse senhor tenha entregue (...) que caso assim seja me comprem um café esta compra a devem efetuar no caso que a barca Ilha de Cuba tenha seguido de Angola para esta, como lhe avisei em tempo competente e tinham vmces tomado conta dela. Eu receio bastante que a barca tenha seguido para essa e lhe aconteça o mesmo que ao patacho Banito, pois bastante prejuízo causou para os senhores Feganière irmãos. Por eles não terem prevenido a tomarem vmces conta dele; por isso eu espero que caso a barca para ali fosse vmces tenham tomado conta dela; assim como espero que vmces farão diligências para receberem de Vianna qualquer quantia que tenha de minha conta; essa, vmce sabe, desse sr se pode informar do sr. Manoel Alves de Cunha Bastos, companheiro de viagem do mesmo Vianna. vmces podem fazer a diligência para essa cobrança sem que se comprometam; verificando que seja a dita cobrança e ainda esteja ali a barca vmces carregarão de café e se ela

⁵⁰ Idem, ibidem.

não poder levar tudo terão a bondade de mandar para Londres aos srs. Spencer & Badden a minha disposição: porém dado o caso que a barca para ali não passe nesses caso o dinheiro que receberem do Vianna mandarão para Londres aos mesmo senhores Spencer: porém dado o caso de que a barca ali vá e que não tenham recebido nada do Vianna, e em tão pouco tenham esperanças de receberem, nesse caso, espero que vnces farão todo o possível para carregarem a barca a frete para aqui ...⁵¹

Através da barca Ilha de Cuba, Cunha Reis operava tanto no tráfico ilegal como no comércio lícito. No tráfico ilegal, embora envolvido com outros navios negreiros, como o Mary Smith, Cunha Reis só usava a Ilha de Cuba para uma tarefa menos arriscada: entregar mercadorias para os barracões de escravos de "Guilherme do Zaire". Por outro lado, Cunha Reis investia também no comércio lícito. O traficante optava por um produto de grande valorização internacional na época, o café. Na compra do café, Cunha Reis aplicaria os recursos da "conta dele", que seriam pagos aqui no Brasil. Na verdade, tais recursos seriam obtidos no tráfico ilegal. Isto é provado pelo fato dos recursos terem sido enviados para o Brasil através de João José Vianna.

A partir daí, os recursos do tráfico ilegal ingressariam num circuito comercial lícito, com a compra do café. Cunha Reis até especificou em detalhes como se deveria consumir toda a operação. Tinha-se três alternativas. Primeiro, os recursos pagos por João José Vianna, já transformados em café, seriam enviados para Londres na própria Ilha de Cuba -em nome da casa comercial londrina Spencer & Badden. Neste caso, se os créditos de Cunha Reis fossem "avultados", admitia-se também a hipótese da Ilha de Cuba não ter condições de transportar todo o café. Daí tinha-se uma a sugestão. Enviar parte na forma de café pela barca Ilha de Cuba e parte em dinheiro. Outra alternativa era enviar todos os créditos de Cunha Reis, caso a Ilha de Cuba não viesse ao Rio de Janeiro, diretamente para o destinatário na Inglaterra. Ainda existia uma terceira alternativa: não haveria pagamento nenhum e só a Ilha de Cuba viria ao Rio de Janeiro. Ainda assim, Cunha Reis ingressaria num circuito lícito de comércio. A barca deveria ser carregada "à frete" e enviada para Nova Iorque.

Apesar das várias reclamações de Manoel Bazilio Cunha Reis, não foi possível consumir a negociação. A firma Carvalho & Rocha simplesmente se recusou a operar com o

⁵¹ Carta de Manoel Bazilio da Cunha Reis, em Nova Iorque, para Carvalho & Rocha, no Rio de Janeiro, em 25 de março de 1856 (IJ6 522, ANRJ).

traficante de escravos. Isto acontecia apesar de Cunha Reis só pretender diversificar investimentos, aplicando no comércio lícito recursos obtidos no tráfico ilegal. Temerosos, os próprios negociantes da firma Carvalho & Rocha procuraram a polícia. Como consequência, foram revelados não só os negócios legais como também as atividades no tráfico ilegal de Cunha Reis. Na verdade, tem-se aqui um episódio que ilustra o nível de desmantelamento produzido no tráfico ilegal pela repressão a partir do Rio de Janeiro.

VI- Organização e Métodos do Tráfico Ilegal de Escravos no Brasil

Em 12 de outubro de 1859, uma pequena lancha naufragou em Itacoatiara, na costa da província do Rio de Janeiro, carregando apenas cinco pessoas à bordo. Eram dois brancos e três negros. Uma situação altamente suspeita diante da procedência da embarcação: Luanda. Por esta razão, logo despertou-se a atenção das autoridades da província do Rio de Janeiro. Após inúmeros esforços legais e clandestinos no combate aos traficantes, temia-se o retorno do tráfico ilegal. Imaginava-se que a pequena lancha tivesse partido de algum navio negreiro muito maior, já na costa do Brasil.

(O) desembarque de dois indivíduos brancos e três africanos nos distrito de Itaipu (...) se efetuou quase ao anoitecer no Bananal Pequeno entre a Pedra do Alto do Moirão e a Pedra Pequena e a Grande ao norte do lugar chamado Itacoatiara; que tendo a lancha em que os inculcados náufragos vinham procurado por três ou quatro dias na altura da praia de Itaipu, quiseram eles obter de uns pescadores que encontraram que os levassem para a terra, o que não se verificou por desacordo no preço; que depois pretenderam desembarcar naquela praia, mas deixaram de fazê-lo por verem muita gente em terra; e foram depois para o referido lugar, onde os recebera o inspetor de quarteirão Antonio dos Reis, o qual os escondera em (ilegível) em distância de cinco braças de sua casa; que aqueles dois indivíduos aí estiveram em relações não só com o professor público Francisco José Dutra Júnior, a quem ofereceram um dos africanos, o de nome Thomaz, e pediram que visse comprador para os outros dois, mas também um Candido de Tal, e outro sujeito conhecido por alcunha de Tipité.¹

Mas o temor que se tinha era infundada. Isto foi mostrado por investigações exaustivas, que ativamente envolveram o recém-criado consulado brasileiro em Luanda. Fez-se tudo rapidamente para desvendar aquela inusitada tentativa de tráfico ilegal. Usou-se um recurso típico da luta clandestina contra os traficantes, o segredo. Ordens foram dada para que as investigações não se tornassem públicas. Dois vapores da Marinha de Guerra brasileira, o D. Pedro e o Magé, foram enviados para diligências na costa de Maricá. Empregou-se até mesmo um recurso tecnológico de ponta nas investigações: a fotografia. Retratos dos tripulantes brancos que comandavam a lancha foram enviados para Angola.²

¹ Ofício reservado do chefe de polícia da província do Rio de Janeiro para o presidente da província do Rio de Janeiro em 17 de outubro de 1859 (IJ6 472, ANRJ).

² Para o envio dos dois vapores, ver ofício reservado do Ministério da Marinha para o ministro Paranaguá em 18 de outubro de 1859 (IJ6 472, ANRJ). As investigações a partir do consulado brasileiro em

As desconfianças vinham das condições enfrentadas pelos tripulantes da lancha. Trazia-se poucos escravos (só três) e mantimentos insuficientes, além da embarcação ser completamente inadequada para a travessia do oceano. Tais condições não compensavam os riscos diante do tempo da travessia entre Angola e o Brasil: cerca de 30 a 35 dias. Num primeiro momento, tentou-se então provar que a lancha na verdade partira de um brigue, o Júlia, que zarpou de Luanda em 13 de setembro de 1859. Mas o Júlia era uma embarcação dedicada tão-somente ao comércio lícito. E isto foi mostrado pelas minuciosas investigações em torno do consignatário do Júlia no Rio de Janeiro, Bernardo José Luis de Sá.

Nesta corte no escritório do negociante Bernardo José Luis de Sá, na rua Direita, n. 52, onde foi vindo o doutor Izidro Borges Monteiro, juiz de direito e chefe de polícia (...) presentes o negociante Bernardo José Luiz de Sá, o vice-cônsul português Jerônimo José Duarte Silva, e o guarda-livros da casa João Francisco da Silva Novaes, e sendo verificado que o papel em que se colocara ontem o sinete do chefe de polícia e que se tinha rubricado com o apelido deste estava intacto, mandou o referido chefe abrir o selo, e sendo-lhe prontamente franqueada toda a correspondência, faturas, conhecimentos e livros de carga pertencentes ao brigue português Julia, sendo as cartas em número de sete, a saber, uma de Lisboa datada de 13 de agosto do corrente ano, de Dona Maria Gertrudes da Costa, proprietária do brigue, uma datada de Luanda, em trinta de abril, assinada por Luiz Vidal da Silva Pontes, um dos carregadores e correspondentes da casa do dito Sá; duas datadas de primeiro e dois de setembro, assinadas por Francisco de Assis Rocha Caldeira, uma datada em Loanda a oito de setembro, assinada por Bernardo Vieira Dias, também correspondente da casa; duas de Loanda, datadas de oito e doze de setembro assinadas por José Maria do Prado, consignatário do navio naquele porto; quatro faturas de gêneros consignadas ao dito Sá, estando elas assinadas por Luiz Vidal da Silva Pontes, Bernardo Vieira Dias e duas por José Maria do Prado; e três conhecimentos, dois assinados por Guilherme Pinto da Silva e um assinado por Lourenço Martins Batista.³

Bernardo José Luis de Sá, o consignatário do Júlia aqui no Rio de Janeiro, tinha uma firma comercial com ramificações em Luanda. Dois correspondentes eram mantidos pelo negociante do Rio de Janeiro em Angola: Luiz Vidal da Silva Pontes e Bernardo Vieira Dias.

Luanda estão registradas no aviso reservado do consulado brasileiro em Luanda para o ao Ministério dos Negócios da Justiça do Brasil em 26 de março de 1860 (IJ6 472, ANRJ). Dois documentos registram que não se achava conveniente que as investigações se tornassem de conhecimento público. Ver o ofício confidencial de 16 de outubro de 1859 (IJ6 522, ANRJ). Ver também uma carta confidencial dirigida ao chefe de polícia da província do Rio de Janeiro em 16 de outubro de 1859 (IJ6 522, ANRJ).

³ Auto de abertura do selo e exame da correspondência do brigue do brigue português Julia em 17 de outubro de 1859 (IJ6 522, ANRJ).

Até aqui não havia nada de suspeito. As ligações comerciais entre o Rio de Janeiro e Luanda só se dissolveram por completo no decorrer dos anos sessenta. Apesar do colapso do tráfico em 1850, alguns negociantes daqui ainda mantiveram durante algum tempo firmas em Luanda. Segundo os registros do porto de Luanda, antes de 1859, o brigue Julia pertenceu à um negociante chamado Felisberto José da Costa. Em 1859, a viúva do negociante, Maria Gertrudes da Costa, tinha ainda a propriedade da embarcação.

Desde 1854, o Julia entrou e saiu 19 vezes do porto de Luanda. A maior parte das viagens do navio foram diretamente entre o Rio de Janeiro e Luanda. Só duas vezes, antes de cruzar o Atlântico, o Júlia foi à uma outra região de Angola, ao Ambriz, para carregar com mercadorias para exportação. Nem todas as viagens do navio foram entre o Rio de Janeiro e Luanda. O Julia navegou também para Lisboa e para Londres. Enfim, era um navio que se dedicava exclusivamente ao comércio lícito. Tanto é assim que, mesmo depois do episódio de 1859, o navio continuou navegando entre o Rio de Janeiro e Luanda.⁴

Embora a polícia do Rio de Janeiro não tivesse na época condições imediatas de saber, é certo que os negociantes de Luanda que consignavam o Júlia não investiam mais no tráfico ilegal em 1859. José Maria do Prado, o consignatário do navio em Angola, era um grande negociante de Luanda. Tinha uma firma comercial com conexões pelos sertões de Angola, além de ter arrematado o contrato de venda de carne de vaca em Luanda entre 1 de março de 1856 e 28 de fevereiro de 1857. Desde 1853, José Maria do Prado esteve entre os negociantes autorizados pela Junta de Fazenda à emitir letras em Luanda. A especialidade do negociante era importar e exportar mercadorias através do porto de Luanda. Prado atuava a partir do mecanismo tradicional no comércio de Luanda: o adiantamento à crédito de mercadorias para outros negociantes do interior, os aviados. Tais mercadorias eram importadas através do porto de Luanda. Basta atentar para o movimento do porto de Luanda entre 1845 e 1860 e se constata a pujança de Prado. Neste período, Prado consignou 3.1% das entradas de navios mercantes no porto da cidade.⁵

⁴ Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior, 1853/1861 (nº de registro 3051, cota 9-4-43, AHN-Angola).

⁵ Para o contrato de fornecimento de carnes de vaca para Luanda, ver o Aviso da Câmara Municipal de Luanda de 26 de junho de 1856 (BOGGPA, nº 561, pág. 4, de 28 de junho de 1856, pág. 4). Para as consignações de navios por José Maria Prado, ver o BOGGPA entre 1846 e 1860. Ver também o registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior, 1853/1861 (nº de registro 3051, cota 9-4-43, AHN-Angola).

Através de homens como Bernardo José Luiz de Sá, o negociante do Rio de Janeiro consignatário do brigue Julia, José Maria do Prado conseguia as mercadorias para operar nos sertões de Angola. Do Rio de Janeiro, também eram recebidas mercadorias vendidas em Luanda. Por exemplo, bens de primeira necessidade indispensáveis para o consumo da população da cidade. Numa das graves crises de abastecimento dos anos cinquenta, cogitou-se em mandar um navio ao Rio de Janeiro. Tal navio teria a incumbência de buscar aqui os bens que faltavam em Luanda. Mesmo nos anos cinquenta, portanto, algo do abastecimento de gêneros em Luanda ainda dependia do Rio de Janeiro. Por esta razão, investigação policial no Rio de Janeiro revelou que o Julia estava "abarroto de carga na câmara, muitos animais, como sejam porcos, galinhas, cabritos, pássaros e etc."⁶

Dos sertões de Angola, José Maria do Prado, por sua vez, recebia mercadorias exportadas para o Rio de Janeiro. O próprio Prado se deslocou à feira de Cassange em 1860.⁷ Daí, aliás, por que razão o brigue consignado pelo negociante, o Julia, não ia à outros pontos da costa de Angola para carregar com mercadorias. Prado tinha conexões antigas com Cassange. Feirantes enviados por Prado mandavam de Cassange as mercadorias exportadas por Luanda. Apenas duas vezes o Julia não seguiu direto para a travessia do Atlântico entre 1854 e 1860. Nas duas vezes, o navio se dirigiu ao Ambriz. Isto aconteceu exclusivamente para buscar um mercadoria então só obtida nesta região: o cobre. Fora isto, o Júlia sempre tomava carga em Luanda mesmo. Além disto, em 1859, os negociantes de Luanda ainda adiantavam mercadorias para os sertões, o mesmo que se fazia no tráfico ilegal. A única diferença é que já não se recebia mais escravos dos sertões. Daí por que a polícia do Rio de Janeiro constatou que a carga do Julia consistia num nada ameaçador carregamento de "azeite, cera, esteira e vários outros gêneros e miudezas".⁸

Só um ponto aproxima o episódio de Itacoatiara dos grandes desembarques do tráfico ilegal: a mobilização da polícia. Ou melhor, não só da polícia da corte ou da província do Rio

⁶ Ofício nº 711 da secretaria da corte do Rio de Janeiro em 22 de outubro de 1859 (IJ6 522, ANRJ). Ver também o ofício do guarda-mór da alfândega do porto do Rio de Janeiro relatando a diligência no interior do brigue Julia em 17 de outubro de 1859 (IJ6 522, ANRJ).

⁷ E Prado não se demorou mais que alguns meses em Cassange. Ainda em 1860, o negociante voltou para Luanda e continuou como consignatário do brigue Julia.

⁸ Ofício nº 711 da secretaria da corte do Rio de Janeiro em 22 de outubro de 1859 (IJ6 522, ANRJ). Ver também o termo de declaração de Guilherme Pinto da Silva, natural de Portugal, casado, cinquenta e seis anos e capitão do brigue português Julia (IJ6 522, ANRJ). E ainda o termo de declaração do escravo do próprio capitão em 17 de outubro de 1859 (IJ6 522, ANRJ).

de Janeiro, já que o episódio de Itaipu despertou o interesse de quase todas as instâncias que antes haviam repimido o tráfico ilegal de escravos no Brasil. Foi com rapidez que toda a documentação relativa ao episódio de Itacoatiara foi enviada para a legação britânica no Rio de Janeiro. E os ingleses elogiaram as enérgicas decisões tomadas pelas autoridades policiais para desvendar o caso. Fora isto, não há nada no episódio de 1859 que lembre os grandes desembarques de escravos do tráfico ilegal no Brasil.

Do Rio de Janeiro, se organizou boa parte do tráfico ilegal no Brasil. Numa verdadeira comunidade, os traficantes daqui formavam grandes firmas, além de efêmeras sociedades. Segundo os diplomatas ingleses, estavam implicados no tráfico ilegal "99 em cada 100 pessoas" no Rio de Janeiro. Grande parte dos traficantes do Rio de Janeiro retornou para Lisboa diante do recrudescimento da repressão a partir de 1850. Vultosos cabedais foram então levados para Portugal. Tais cabedais foram até mesmo aplicados em negócios lícitos em Portugal, embora alguma parte tenha sido ainda investida no tráfico ilegal.⁹ Segundo alguns autores, entraram mais de 12 milhões de libras entre 1851 e 1852. Mais da metade da dívida pública do Estado português. Centenas de pessoas implicadas no tráfico ilegal foram para Lisboa. Entre março de 1850 e 1851, levando 400 mil libras, chegaram 400 traficantes à Portugal. Em 1852, falou-se que que "não menos" que 140 traficantes tinham "ultimamente" chegado à Portugal. Apenas um depósito dos recursos levados pelos traficantes para Lisboa chegou à um milhão e duzentas mil libras.

Não menos que 140 indivíduos que no Brasil se empregavam no tráfico da escravatura, regressaram para Portugal, empregando seus cabedais em empresas lícitas; e uma quantia importante em perto de 1.200,000 libras esterlinas, retiradas do Brasil e do tráfico da escravatura, entrou ultimamente num banco de Lisboa.¹⁰

⁹ Em 1854, já expulso do Brasil, Thomas da Costa Ramos, o traficante conhecido como "o Maneta", investiu na construção de estradas de ferro em Portugal: "Thomas Ramos, Coimbra e Brandão arremataram a construção de um caminho de ferro do Barreiro a Vendas Novas e Setubal". Ver o extrato da 13ª carta de G. J. Motta, em Lisboa, para a Anthony Silvestre (nome fictício do traficante Antonio Severino de Avellar), em Trindade, em 10 de dezembro de 1854 (IJ6 522, ANRJ). Mary Karash mostra que Ramos continuava investindo no tráfico de escravos mesmo depois da expulsão para Lisboa. Ver KARASH, Mary. "The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade, 1836-1851", pág. 20.

¹⁰ "A medida (o fim do tráfico de escravos no Brasil) é acompanhada da perseguição aos negreiros incentivada pela Inglaterra e provocou sua fuga para Portugal -acompanhados de fortunas muito substanciais. O cônsul inglês em Lisboa afirma que a maior parte dos negreiros brasileiros desembarcou em Portugal entre março de 1851 e março de 1852, trazendo consigo fortunas que alguns autores avaliam em perto de 12 milhões de libras -mais da metade de toda a dívida pública de então. É este valor muito substancial que assegura o equilíbrio da balança de pagamentos na fase difícil até 1856, quando se dá o braço-de-ferro com os credores, sem ser possível o lançamento operações nas bolsas da Europa. Em 1856, o ministro inglês em Lisboa escrevia: 'Os negreiros são, com poucas exceções, os únicos capitalistas em Portugal, e o seu dinheiro mal ganho

Com o advento da ilegalidade, ainda em 1830, renovou-se boa parte da comunidade de traficantes do Rio de Janeiro. Comparando listas de traficantes, constata-se apenas um nome que sobreviveu à 1830: José Bernardino de Sá (o Barão do Vila Nova do Minho). De resto, deu-se um abandono geral dos negócios do tráfico. Não é difícil imaginar por que isto aconteceu. Na verdade, via-se com grande credulidade a hipótese do tráfico de fato terminar em 1830. Foi por esta razão, aliás, que os desembarques de escravos aqui no Brasil cresceram tanto a partir de 1826. Por esta razão, também, é preciso lembrar, chefes africanos puseram sob ameaça a cidade de Benguela, em 1827.

Nas palavras de Alcoforado, o tráfico começou a ilegalidade como uma atividade "desanimada". Se entre 1826 e 1830 entraram cerca de 250 mil, nos primeiros cinco anos de ilegalidade foram desembarcados números expressivamente menores, 93 mil escravos.¹¹

É sabido por todo o país que depois de findas as últimas remessas de africanos, em cujo o prazo tinha acabado a permissão, que só teve lugar depois de 1832 a 1833, estava tão desanimado este infame ramo de negócio que as primeiras especulações feitas por um aventureiro e degenerado português, como fosse um tal José Maria Lisboa, o primeiro empreendedor de semelhante traficância, foram tais que teve que os vender a 200 e 250 réis. Navios velhos eram escolhidos para essas especulações, afim de quando chegassem com os carregadores serem metidos no fundo ou incendiados. Tratava-se com diversos fazendeiros a vinda dos infelizes africanos, eram estas feitas, e entregues nos pontos, e a prazo, e ainda assim os especuladores ganhavam, porque os pretos em Africa, seu custo era 20 a 30 réis, e as soldadas dos marinheiros eram nessa época muito diminutas.¹²

O que sugere Alcoforado, o ex-trafficante que serviu à brasileiros e ingleses na luta contra o tráfico ilegal, é que os métodos para desembarcar escravos aqui no Brasil foram transformados rapidamente. Só nos últimos três meses de 1836 partiram daqui 36 navios

investido em empreendimentos nacionais conseguiu conquistar o respeito neste país, onde a penúria e as dificuldades financeiras têm um tão grande peso". In: TELO, Antonio José. *Economia e Império no Portugal Contemporâneo*. Lisboa, Edições Cosmos, 1994, pág. 34. A mesma idéia que os recursos dos traficantes proporcionaram estabilidade financeira e expansão econômica à Portugal está em ALEXANDRE, Valentim. *Origens do Colonialismo Português Moderno*, pág. 49. Sobre o número e o quanto levaram os traficantes que chegaram em Lisboa entre março de 1850 e março de 1851, ver BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e Questão do tráfico de Escravos, 1807-1869*, pág. 315. Resumo da fala do Ministro dos Negócios Estrangeiros, Lord Palmerston, no Parlamento inglês, em sessão de 14 de julho de 1851. Ver BOGGPA, pág. 3, nº 330, de 24 de janeiro de 1852.

¹¹ Para os traficantes ativos entre 1811 e 1830, ver FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em Costas Negras: Uma História do Tráfico Atlântico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro (sécs. XVIII e XIX)*, pág. 281-284. Ver também ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, pág. 151.

¹² Relatório de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado: História Sobre o Infame negócio d'Africanos d'África Oriental e Occidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853 (PRO, 128/48).

negreiros para a África. Ainda em 1836, 29 navios chegaram da África, sendo que 14 deles apenas nas últimas seis semanas deste ano e trazendo 6 mil escravos. Já a partir daí, se consolidaram as características que o tráfico manteria por toda a legalidade. Segundo o Alcoforado, José Bernardino de Sá, o traficante que sobreviveu à ilegalidade, foi o responsável pelas maiores transações no início dos anos trinta.

O célebre José Bernardino de Sá (hoje Barão do Vila Nova do Minho) foi quem em maior escala tinha diversas negociações. Estabeleceram-se diversas feitorias em África, as fazendas aqui eram compradas às casas inglesas a diversos prazos, e assim outros muitos aventureiros tentaram fortunas quando não tinham capital seu nem outro meio honesto pelo qual o pudessem obter. A facilidade do tráfico era tal que facilmente encontravam qualquer especulador que lhes para as fazendas daqui saiam carregados diversos navios para vários pontos d'África ao sul do Equador, que se demoravam até efetuar suas negociações, e regressavam ao Brasil aonde sem dificuldade encontravam, e nem mesmo em África, porque o cruzeiro inglês não passava nesta época ao sul do Equador.¹³

Diante das "facilidades", muitos dos pequenos investidores iniciantes no tráfico ilegal enriqueceram rapidamente. Foram 292 os traficantes que operaram a partir do Rio de Janeiro entre 1811 e 1830. Não muito menos que os números citados nas listas de implicados no tráfico ilegal da polícia do Rio de Janeiro para os anos entre 1841 e 1864: 388 traficantes. E houve uma importante continuidade entre os dois períodos do tráfico de escravos aqui no Brasil: a montagem de firmas familiares. Por uma questão de segurança, diante da repressão crescente da época, os parentes eram incorporados às firmas dos traficantes. Manuel Pinto da Fonseca e Antonio Severino Avellar, por exemplo, tiveram vários parentes como sócios ou empregados em suas firmas. Existia um Joaquim Pinto da Fonseca que foi peça chave na administração da firma carioca do irmão Manoel Pinto da Fonseca. Já Antonio Severino Avellar tinha pelo menos três primos -Silvério, Manoel e João Severino de Avellar- que o auxiliavam nas operações no tráfico ilegal.

Mary Karasch e David Eltis apontam que traficantes do Rio de Janeiro começaram no tráfico ilegal numa posição distante do fausto e ostentação de mais tarde. Eltis diz ainda que, na ilegalidade, o tráfico de escravos adquiriu um alto grau de concentração. Em 200 chegadas

¹³ Relatório de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado: História Sobre o Infame negócio d'Africanos d'África Oriental e Occidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853 (PRO, 128/48). A movimentação de navios negreiros entre o Brasil e a África pode ser vista in: BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a Questão do tráfico de Escravos, 1807-1869*, pág. 86-87.

de navios negreiros entre 1838 e 1844, somente 20 nomes aparecem como consignatários e/ou proprietários. Os 4 nomes mais expressivos entre os consignatários e/ou proprietários responderam por 131 (60%) do total de consignação e/ou propriedade de navios negreiros no período. Entre 1844 e 1851, as 4 firmas mais importantes responderam por 67% do tráfico ilegal.

O traficante mais expressivo do Rio de Janeiro foi Manoel Pinto da Fonseca. Entre 1838 e 1844, com 22% das consignações e/ou propriedades de navios negreiros, a firma deste traficante ocupou o 6º lugar entre as firmas do Rio de Janeiro. Já entre 1844 e 1851, a mesma firma tornou-se a mais importante do tráfico ilegal, com 36% dos navios negreiros. No Rio de Janeiro, operaram ainda outros traficantes importantes: José Bernardino de Sá, Antonio Francisco Guimarães Pinheiro e Amaral & Bastos. Foi a firma de Amaral & Bastos, por exemplo, que enviou para Luanda, ainda no início dos anos quarenta, Francisco Antônio Flores. Da firma de José Bernardino de Sá, saiu Antonio Severino de Avellar, o traficante que insistiria no tráfico ilegal para o Brasil em 1856.

Em 1835 o tráfico era feito em grande escala, as casas de Pimenta & Machado e Amaral & Bastos, e outras muitas casas portuguesas tentavam o infame negócio de africanos (...) pelo grande interesse que mostravam os nossos fazendeiros e o engodo de comprarem a crédito, e sujeitarem-se os vendedores a receber os seus débitos em café.¹⁴

Karasch e Eltis concordam na descrição do funcionamento das firmas de tráfico ilegal do Rio de Janeiro. Através de grandes traficantes como Manoel Pinto da Fonseca e José Bernardino de Sá, que tinham verdadeiras "joint stocks", pequenos investidores aplicavam recursos no tráfico ilegal. Grandes firmas adquiriam "fazendas" à crédito com os negociantes ingleses do Rio de Janeiro. Vigorou aqui o fenômeno identificado por Seymour Drescher. Tão logo se retiraram do tráfico, em 1807, os ingleses se tornaram grandes financiadores do comércio de escravos. Contudo, produtos genuinamente brasileiros foram também empregados no tráfico ilegal, como o açúcar e a aguardente. Ou seja, não apenas negociantes ingleses financiaram as grandes firmas do tráfico ilegal do Rio de Janeiro.¹⁵

¹⁴ Relatório de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado: História Sobre o Infame negócio d'Africanos d'África Oriental e Occidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853 (PRO, 128/48).

¹⁵ Ver KARASH, Mary. "The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade, 1836-1851", pág. 28-30. Ver também ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, pág. 155. E ainda DRESCHER, Seymour. *Econocide: British Slavery in the era of Abolition*. University of Pittsburg Press,

Eram (os traficantes) protegidos então pelo comércio inglês nesta corte, que lhes prestava todas as fazendas, e tudo de que podiam então dispor, em consequência do bom preço que obtinham pelas mesmas, e poderem-se assim indenizar.¹⁶

Adquiridas as mercadorias à crédito com os ingleses, os grandes traficantes reuniam pequenos investidores interessados em participar numa expedição negreira à África. Os interessados participavam do negócio comprando, também à crédito, as mercadorias já antes adquiridas pelos grandes traficantes. E aqui estava o grande segredo do sucesso dos grandes traficantes. Os pequenos investidores arcavam com juros de 1% nas mercadorias adquiridas com os grandes traficantes. Estes últimos, por sua vez, já haviam comprado à crédito com os ingleses. Só que com uma vantagem: um prazo de pagamento bem dilatado. Por outro lado, os pequenos investidores enfrentavam uma situação bem menos confortável. Eles tinham prazos pequenos para fazer o pagamento dos débitos com os grandes negociantes. Daí que os grandes traficantes, antes mesmo de terem de pagá-las, já estavam lucrando com as mercadorias adquiridas à crédito com os ingleses.

Além das mercadorias, os pequenos investidores pagavam pelo frete das mercadorias nos navios que iam para a África. Pagavam frete na ida para África pelos gêneros que os navios negreiros transportavam. Pagavam frete na volta para o Brasil pelos escravos que os navios traziam. E com um detalhe bastante favorável aos grandes traficantes. Não importa se o navio tinha ou não sucesso no desembarque dos escravos no Brasil: os pequenos investidores, sob qualquer hipótese, tinham que pagar pelo frete dos escravos. Mas não parava aí as desvantagens dos pequenos investidores. Diante dos riscos de apresamento, recorria-se ao seguro dos navios negreiros, um custo também arcado pelos pequenos investidores. Fora isto, nada interrompia os juros das dívidas dos pequenos investidores com os grandes traficantes. Não importa se acontecia algum fracasso num projetado desembarque de escravos. Nada livrava os pequenos investidores das dívidas e dos juros à serem pagos aos grandes traficantes.

O modelo descrito acima foi aplicado principalmente nas sociedades anônimas montadas pelos grandes traficantes do Rio de Janeiro. Segundo Eltis, o tráfico ilegal a partir

1976, pág. Miller também menciona a redefinição do papel ocupado pelos ingleses na organização do tráfico de escravos. Ver MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, pág. 537.

¹⁶ Relatório de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado: História Sobre o Infame negócio d'Africanos d'África Oriental e Occidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853 (PRO, 128/48).

das "joint stocks" se enraizou primeiro no Brasil, já em meados dos anos trinta. Em Cuba, tal modelo só se implantou largamente em fins dos anos quarenta. Mas este não foi, é preciso dizer, o único modelo de funcionamento do tráfico ilegal. Ao lado das "joint stocks, estruturas sólidas e duráveis, existiam sociedades efêmeras entre pequenos e médios traficantes também. Até grandes traficantes do Rio de Janeiro, como o espanhol Francisco Ruviroza y Urzellas, por exemplo, não operaram a partir das "joint stocks". Bem posicionados na estrutura das "joint stocks", os grandes traficantes podiam até enganar os pequenos investidores. Segundo o Alcoforado, isto foi feito por Manoel Pinto da Fonseca.¹⁷

Amaral & Bastos, outra firma do Rio de Janeiro, também constituíam "joint stocks" para operar no tráfico ilegal. Em 1849, um dos navios desta casa comercial, o bergatim americano Suzan, foi apresado por um cruzador americano, o Perry, ainda na costa do Rio de Janeiro, quando se dirigia para Benguela. O Susan chegou ao Rio de Janeiro procedente de Lisboa em novembro de 1848. Trazia, segundo os diplomatas portugueses, mercadorias lícitas. A partir de então, o navio foi fretado por Amaral & Bastos. Entre a chegada ao Rio, em novembro de 1848, e a saída para Angola, em março de 1849, passaram-se 2 meses. Foi o tempo necessário até o navio completar a carga e ter passageiros para levar para Angola.

Esta embarcação (o bergatim Susan), que tinha chegado de Lisboa em novembro de ano passado (em 1848), com um carregamento de de gêneros do nosso país (Portugal), foi fretada pelos negociantes brasileiros desta praça Amaral & Bastos, que a propuserão à carga para Benguela para mercadorias e passageiros, anunciando-se assim po muito tempo nos jornais comerciais desta corte até seu completo carregamento.¹⁸

Em fins dos anos quarenta, segundo o Alcoforado, os navios sob bandeira dos Estados Unidos eram comprados aqui mesmo no Brasil. Ou então apenas fretados, como no caso de Susan. Os ingleses evitavam apresar navios americanos. Portanto, usar a bandeira americana era um subterfúgio para superar a repressão dos navios de guerra da Inglaterra. E o Alcoforado diz ainda que os tripulantes que traziam o navio negreiro, já com escravos embarcados, iam para a África como passageiros. Isto porque na viagem de ida quem tripulava os navios negreiros eram marinheiros americanos ou de outras nacionalidades. Depois do

¹⁷ ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, pág. 153.

¹⁸ Ofício (nº 14) do Consulado Geral de Portugal no Rio de Janeiro em 3 de março de 1849 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 374, ANTT).

desembarque ilegal, os navios negreiros simplesmente se declaravam arribados e entravam no porto do Rio de Janeiro.

Compravam-se aqui os navios por conta dos negreiros, carregavam em parte de fazendas e dirigiam-se para África: eram encontrados pelos cruzadores ingleses que nada lhes podiam fazer, chegavam ao ponto d'África e ali se conservavam com a (ilegível) bandeira até que o ensejo lhes permitisse tomar o seu carregamento de negros; faziam saltar suas tripulações que substituíam por portugueses que de ante-mão já lá se achavam, ou que tinham ido como passageiros, tomavam seus papéis, faziam assinar a compra dos navios por três ou quatro daqueles mesmo encarregados em África, e assim vinham com os negros aos portos do Brasil já mencionados; davam-se como arribados, obtinham os papéis precisos pelos meios já explicados, e outras vezes recebiam os papéis americanos; e seguiam para África. Assim foi a bandeira americana que acobertou de 1842 a 1848 o tráfico a ponto de ter elevado o tráfico nesta época a 60 mil escravos nas províncias do Rio de Janeiro e São Paulo.¹⁹

O episódio do apresamento do bergatim Susan é revelador por mostrar quem estava "carregando" mercadorias no navio. Em primeiro lugar, é preciso destacar o seguinte: a carga do navio era de fato formada por mercadorias genuinamente brasileiras. A partir disto, se vê que não só mercadorias adiantadas pelas casas comerciais inglesas aqui radicadas eram usadas no tráfico ilegal.²⁰ Boa parte das mercadorias levadas para Luanda eram produzidos no próprio Brasil. Reexportava-se, é certo, mercadorias européias, adquiridas à créditos nas casas comerciais inglesas, mas também eram importantes mercadorias genuinamente brasileiras, como açúcar, arroz, tabaco, aguardente e farinha de trigo.

No caso do bergatim Susan, se levaria para Angola a seguinte carga: "202 pipas de aguardente; 836 sacos com farinha de mandioca; 20 barris com açúcar; 113 latas com açúcar; 1 caixão com açúcar; 60 sacos com arroz; 102 sacos com feijão; 25 barris com roscas; 24 ditos com cerveja; 1 barrica com ferragem; 2 barricas com carne de porco; 1 caixote com goiabada; 3 caixotes com charutos; 1 fogão, 1 ferro e 4 volumes com doces; 8 baús com roupas; 4 caixas com roupas, chapéus e charutos; 6 latas com tabaco; 8 sacas com café; 1 volume com fazendas e missangas; 10 rolos de fumos e 8 latas com queijos". O navio tinha 13 carregadores no Rio

¹⁹ Relatório de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado: História Sobre o Infame negócio d'Africanos d'África Oriental e Occidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853 (PRO, 128/48).

²⁰ E esta é uma constatação de não pequeno valor. A idéia que só as casas comerciais inglesas o financiavam é um verdadeiro lugar-comum entre os autores que trabalharam com o tráfico ilegal no Brasil.

de Janeiro: Joaquim Guilherme de Souza Carvalho, José Lopes de Castro, Joaquim Alves Correa, Luiz Vidal Cesar, José Alves Carvalho, Francisco José da Silva, Alexandre José da Cruz, José Joaquim Teixeira Lopes, Manoel Joaquim Teixeira, Alexandre José da Cruz, Bernardo José Pinto, João Baptista Leite e Amaral & Bastos.²¹

Tabela 16- Participação de Amaral & Bastos na carga do bergatim Susan

45 pipas	aguardente
116 sacos	farinha
10 rolos	fumo
8 latas	queijos
1 caixão	charutos
4 barricas	açúcar
1 caixão	açúcar
2 baús	roupas feitas
2 barris	doce
6 barris	cerveja
6 barris	cerveja

Fonte: Manifesto de carga do bergatim Susan, em 5 de fevereiro de 1849 (Ministério dos Assuntos, Caixa 374, ANTT).

Além de Amaral & Bastos, mais um dos carregadores do Susan estava certamente envolvido no tráfico ilegal: Manoel Joaquim Teixeira, citado como traficante pela policia da corte do Rio de Janeiro em 1856.²² Não seria implausível se os outros 11 carregadores do Susan não tivessem nenhuma implicação no tráfico ilegal. Excetuando Amaral & Bastos e Manoel Joaquim Teixeira, só mais um dos carregadores estava mandando para Benguela uma carga de fato expressiva, Alexandre José da Cruz. Os outros tinham bem menores participações do Susan. Amaral & Bastos estava carregando para Angola predominantemente gêneros alimentícios e bebidas alcoólicas. No primeiro caso, ia-se desde os 116 sacos de farinha de trigo, a parte mais importante da carga enviada por Amaral & Bastos, até mercadorias como doces e queijos. O destaque entre as bebidas alcoólicas ficava para a aguardente, uma mercadoria de largo consumo em Angola.

Enquanto Amaral & Bastos mandava para Benguela uma quantidade expressiva de bebidas alcoólicas, 45 pipas de aguardentes e 12 barris de cerveja, Manoel Joaquim Teixeira

²¹ Manifesto de carga do bergatim Susan, em 5 de fevereiro de 1849 (Ministério dos Assuntos, Caixa 374, ANTT).

²² Ver a lista de pessoas implicadas no tráfico ilegal entre 1841 e 1864 preparada pela policia da corte do Rio de Janeiro (IJ6 472, ANRJ).

preferia os gêneros alimentícios. Só havia 25 pipas de aguardente e 6 barricas de cerveja na carga que o traficante pretendia enviar através do Susan. Todo o restante do que pertencia à Teixeira era formado por gêneros alimentícios. E eram enviados tantos gêneros deste tipo que o traficante tinha uma participação na carga do Susan que era até maior que a participação de Amaral & Bastos, os fretadores do navio. O principal da carga em nome de Teixeira era constituído por 250 sacas de farinha mas tinha-se também feijão, goiabada, farinha até carne de porco. Fora isto, o traficante também mandava para Benguela produtos utilitário e "miúdos", como pincéis e um fogão de cozinha (ver tabela 17).

Tabela 17- Participação de Manoel Joaquim Teixeira na carga do bergatim Susan

20 ²³ barricas	açúcar
33 latas	açúcar (ref.)
30 sacas	arroz
40 sacas	feijão
9 (?) barricas	roscas
25 pipas	aguardente
6 barricas	cerveja
1 barricas	ferragem
2 barris	carne de porco
1 caixote	goiabada
1 caixote	charuto
1 fogão	ferro
2 baús	roupas
1 embrulho	pincéis
2 (?)	(?)
6 barricas	roscas
250 sacas	farinha

Fonte: Manifesto de carga do bergatim Susan, em 5 de fevereiro de 1849 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 374, ANTT).

Somente em 1850, os navios que saíam do Rio de Janeiro em direção à Angola transportaram as seguintes mercadorias (as mais importantes expressivas): 1399 pipas e 847 barris de aguardente; 1144 sacos de arroz; 1344 latas de açúcar; 6180 sacas de farinha de mandioca; 1384 caixas de sabão.²⁴ Talvez o uso de mercadorias genuinamente brasileiras seja inclusive a chave para o ascenso dos fazendeiros no tráfico ilegal. Os fazendeiros tinham melhores condições para conseguir os bens "da terra" empregados no tráfico em Angola. Um

²³ "Vinte meias" barricas.

²⁴ Ofício (nº 53) de 27 de dezembro de 1850 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 314, ANTT).

fazendeiro pelo menos, Caetano Dias da Silva, agiu desta forma. Em 1854, Caetano Dias da Silva, seguindo o exemplo de vários fazendeiros do interior do Rio de Janeiro, tinha implicação no tráfico ilegal. Ele próprio "fabricava" as mercadorias empregadas no tráfico ilegal.

O Caetano tem tirado, e continua, apesar da lei que proíbe, a tirar grandes posses de terras, no que tem ofendido vários posseiros, com vistas de apurar nisto muitos contos de réis, e de fabricar fazendas sempre com a esperança de continuação do tráfico.²⁵

Só no Rio de Janeiro eram quatro grandes barracões de escravos em fins dos anos trinta. Um deles, sem dúvida o mais importante, estava localizado na Baía de Jurujuba. O registro inglês à respeito deste barracão parece algo exagerado. Fala-se que este barracão comportava 6.000 escravos em dezembro de 1838. Nem na própria África parece ter existido barracão de escravos deste tamanho. Tal barracão foi administrado por quatro traficantes. Além de José Bernardino de Sá, mais três traficantes: Jorge José de Souza, José Pimenta Júnior e João Machado Cardozo. O segundo barracão em importância no Rio de Janeiro se localizava na Ponta do Caju. Um lugar privilegiado porque tinha um entreposto perto da praia para a chegada dos escravos. Outros dois barracões menores se localizavam em pontos então mais remotos da cidade, em Botafogo e em São Clemente.²⁶

Eltis mostra que a ilegalidade foi típica pelas inovações introduzidas no tráfico ilegal. Em Pernambuco, antes mesmo do navios negreiros serem aprontado aqui no Brasil, alguns traficantes já assinavam contratos fixando preços dos escravos que só futuramente seriam desembarcados: uma modalidade rústica de "mercado futuro". Havia também traficantes que diversificam atividades, se dedicando ao reparo dos navios negreiros. Alguns traficantes chegavam a emitir letras lastreadas em futuros desembarques de escravos. Até aqui, é claro, não há nenhuma novidade. Emitir letras para pagamento posterior era algo próprio do comércio da época. O curioso é que uma firma do Rio de Janeiro se especializou no desconto de tais letras. Além disto, assim como na costa de Angola, os traficantes daqui do Brasil

²⁵ Carta reservada do delegado de polícia do Distrito de Itapemirim, Rofino Lapa, em 19 de abril de 1854 (IJ6 468, ANRJ). Em 1850, o consulado português no Rio de Janeiro dizia: "uma grande parte dos gêneros de importação nesta África são produtos do solo brasileiro principalmente aguardente, açúcar, arroz, farinha de mandioca". Ofício (nº 53) do Consulado Português no Rio de Janeiro em 27 de dezembro de 1850 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 314, ANTT).

²⁶ PRO, FO 84/254, Hamilton Hamilton para Palmerston em 15 de dezembro de 1838. Documento transcrito por VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo: Do Tráfico de Escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos Séculos XVII a XIX*. Bahia, Corrupio, 1987, pág. 401, nota 49.

também compartilharam barracões de escravos. Uma firma tratou de estender seus serviços à recepção dos escravos recém-chegados da África.²⁷

Ainda nos anos trinta, registra-se a presença no Rio de Janeiro de estrangeiros que montavam sociedades com brasileiros para atuar no tráfico ilegal. Isto aconteceu entre o espanhol Antonio Gomes Pataca e o brasileiro Faustino José de Barros. Os dois tinham uma sociedade que foi responsável por vários desembarques de escravos no Brasil. Um navio negreiro sob responsabilidade destes traficantes esteve envolvido num episódio que matou mais de uma centena de escravos na costa do Ambriz. Este episódio sangrento é revelador por mostrar o que faltava à sociedade entre Pataca e Faustino José de Barros: organização. Faltava aos dois uma estrutura articulada no Brasil e em Angola.

Constando neste consulado que pretende despachar-se para esse Reino o espanhol Antonio Gomes Pataca, aproveito esta ocasião para prevenir que nesta chancelaria não lhe seja concedido o competente verbo no passaporte, visto que este individuo é conhecido desde há muito tempo empregado no tráfico da escravatura de sociedade com um Faustino José de Barros.²⁸

O incidente do Ambriz aconteceu porque, ao chegar à Costa da África, o navio de Pataca e Faustino deparou com outro navio embarcando os escravos que supostamente lhes pertenciam. Daí sucedeu-se o ataque ao navio que fazia o embarque, o que matou os escravos. Enfim, tem-se aqui um episódio gerado pela exiguidade de meios dos próprios traficantes. Faustino e Pataca tinham que se movimentar nos navios negreiros. E daí, é verdade, não se pode inferir nenhum sinal de debilidade. Grandes traficantes algumas vezes também viajavam nos navios negreiros. Na verdade, a fraqueza do esquema de tráfico ilegal de Pataca e Faustino estava em não ter agentes na costa da África para organizar os embarques de escravos. Foi por esta razão, em última instância, que centenas de escravos perderam a vida no episódio do Ambriz.

Antonio Gomes Patacão é citado no relatório do Alcoforado. Segundo Alcoforado, Patacão era um negociante eventual no tráfico ilegal. Mais um dos pequenos traficantes que se iniciaram no tráfico ilegal quase sem recursos. Por esta razão, à ele cabia um papel secundária no tráfico: receber os escravos importados pelos grandes traficantes do Rio de Janeiro.

²⁷ ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, pág. 156.

²⁸ Ofício do Consulado Geral de Portugal no Rio de Janeiro em 30 de abril de 1835 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 536, ANTT).

Alcoforado nem sequer registra que Patacão também fez investidas diretas, embora acidentadas e vitimando escravos, no tráfico ilegal. Além de receber os escravos, Patacão os distribuía pelo interior do Rio de Janeiro, subindo "serra acima".

De 1835 a 1836. Os portugueses que tratam de ajudar os seus fizeram do tráfico monopólio exclusivo, criaram associações nesta província dos seus, como Saraiva, Patacão, Barroso, Maia e Manoel d'Almeida Cardoso -todos que nada possuíam-, e só nesta feliz época, eram os africanos vendidos a estes como garantia dos negreiros em grande escala. Subiam estes segundos de serra acima, e vendiam os escravos de 400 a 500 réis.²⁹

Além das sociedades entre poucos traficantes, reunindo negociantes sem grande expressão, há evidências que, já em 1835, o tráfico ilegal era feito através de firmas já com alguma solidez. Em 1835, após uma série de recomendações contra a venda simulada de navios negreiros em Luanda, um dos artificios dos traficantes para burlar a repressão ao tráfico ilegal, o cônsul português acusou brasileiros "nattos" de estarem por trás de uma sociedade de traficantes aqui do Rio de Janeiro. Segundo o cônsul português, tal sociedade possuía 3 navios negreiros -ou seja, algo impossível para pequenos investidores eventuais.

Embarcações que saem do Brasil com bandeira brasileira, e pela maior parte os seus proprietários verdadeiros são brasileiros a que chamam aqui vulgarmente "nattos", e são os que mais zombam das autoridades portuguesas, e não cessam de procurar os meios de iludí-las. Devo mais informar (...) que levam as embarcações brasileiras alguns individuos nelas incluídos como brasileiros (que) voltam para aqui matriculados neste Reino como portugueses, no que deve haver o mais escrupuloso exame.³⁰

Algumas vezes, nem sequer os contemporâneos conseguiam definir com precisão a nacionalidade dos traficantes. O cônsul britânico dividia da seguinte maneira os 38 mais importantes traficantes do Rio de Janeiro em 1850. A maioria era formada por portugueses,

²⁹ Relatório de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado: História Sobre o Infame negócio d'Africanos d'África Oriental e Occidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853 (PRO, 128/48). Antonio Gomes Pataca foi um dos traficantes que conseguiu se manter no Rio de Janeiro após 1850. Tudo indica que, a partir de 1850, Patacão se dedicou a organizar, do Rio de Janeiro, assim como vários outros traficantes, o tráfico ilegal de escravos para Cuba. Foi Patacão quem Guilherme José da Motta, o agente em Nova Iorque do traficante Antonio Severino de Avellar, apontou como o contato para liquidar transações que estavam pendentes no Rio de Janeiro em 1854: "O nosso Saraiva faleceu de uma congestão cerebral, agora temos de nos entender com o Gomes da Praia de D. Manuel (vulgo Patacão)". 9º extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Nova Iorque, para Antonio Silvestre (nome fictício de Antonio Severino de Avellar), em Trindade, em 8 de outubro de 1854.

³⁰ Ofício do Consulado Geral de Portugal no Rio de Janeiro em 11 de maio de 1835 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 536, ANTT). Ver também o ofício do Consulado Geral de Portugal no Rio de Janeiro em 30 de abril de 1835 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 536, ANTT).

19. Logo depois vinham os traficantes brasileiros, 12. O restante tinha cidadania americana, inglesa, francesa, italiana e espanhola. Como no caso de Angola, trata-se de perguntar onde residiam os negociantes que controlavam o tráfico ilegal. Quanto à isto, não há a menor dúvida: o grosso dos grandes traficantes tinha domicílio no Rio de Janeiro. Na verdade, definir quem era brasileiro e quem era português não é uma tarefa muito fácil. Para Eltis, se não eram assumidamente portugueses, a maioria dos traficantes não passava de cidadãos portugueses que ficaram no Brasil após 1822.³¹

A questão, no entanto, não pode ser posta nestes termos. Eram algo que provisórios e incertos os estatutos relativos à condição de brasileiro e português na primeira metade do século XIX. Tanto é assim que os traficantes jogavam com as ambiguidades da época quando eram presos. Um dos argumentos usados para alcançar a liberdade era dizer-se não brasileiro mas sim português. Dava-se exatamente o contrário em Angola. Se presos em Angola, os traficantes diziam-se brasileiros. Assim, não havia como serem atingidos pelas leis que só valiam para os portugueses ou vice-versa. Definir a nacionalidade dos traficantes tornou-se decisivo na própria abolição do tráfico ilegal. Como já foi visto, ser um negócio feito por portugueses, e que só trazia malefícios para o Brasil, foi um dos argumentos usados contra o tráfico ilegal no auge da repressão no Brasil.³²

Associando o tráfico ilegal aos portugueses, jogou-se contra os traficantes boa parte da forte lusofobia da época. Assim, se produziu não só um sentimento como também uma justificativa para o fim do tráfico ilegal. A deportação, a arma mais eficaz para desarticular o tráfico ilegal, só era possível contra quem era português. Daí também por que se atribuiu a cidadania portuguesa quase indiscriminadamente aos traficantes. Quem está certo nesta questão é o cônsul britânico. Os brasileiros não eram mais importantes que os portugueses.

³¹ ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, pág. 150. Além de Eltis, um outro autor, Gervase Clarence-Smith, também qualifica como portugueses aqueles que operaram no tráfico de escravos aqui no Brasil durante a ilegalidade. Ver CLARENCE-SMITH, W. G. "The Portuguese Contribution to the Cuban Slave and Coolie Trades in the Nineteenth Century". *Slavery and Abolition*, vol. 4, number 1, may 1984.

³² Em 1856, por exemplo, quando foi interrogado pelo policia da Bahia, Vicente Leonil Cranotich, o capitão do navio negreiro Mary Smith, afirmou taxativamente que o português Manoel Bazilio da Cunha Reis, o traficante mais conhecido da "Companhia Portuguesa", de Nova Iorque era na verdade brasileiro. Tudo indica que, como vários traficantes, Cunha Reis tinha uma espécie de dupla nacionalidade. Ver Interrogatório de Vicente Leonil Cranotich em 8 de março de 1856 (IJ6 472, ANRJ).

Ainda assim, vê-se que alguns deles atuaram até mesmo no tráfico ilegal em Angola. Basta lembrar os nomes como Francisco Antonio Flores e Guilherme José da Silva Correia.

O último grande traficante expulso do Rio de Janeiro foi o espanhol Francisco Ruviroza y Urzellas. Ruviroza y Urzellas estava conectado aos grandes incentivadores do tráfico ilegal no Brasil nos anos cinquenta, os fazendeiros da província do Rio de Janeiro. Isto explica por que o traficante ficou no Brasil após 1850. Daqui, o traficante podia não só participar do tráfico para Cuba, caminho natural do traficantes a partir de 1850. Estar no Brasil permitiu ao traficante organizar também algumas tentativas derradeiras de tráfico ilegal para cá. Só em 1853, a polícia do Rio de Janeiro pôs-se à caça do traficante espanhol.

Constando-me que o espanhol Francisco Ruviroza y Urzellas (...) ocultava-se na casa. Que foi do Leblon à margem da Lagoa Rodrigo de Freitas, ou na casa de Antonio Baptista e Souza morador à rua do Atentado número 140 encarreguei o delegado de polícia de cercar e dar busca nesta última, fi-lo eu na primeira. Em resultado, na casa dita, que foi a do Leblon, prendi o mencionado D. Francisco, o qual foi recolhido à cadeia de Ayube ...³³

As relações de Ruviroza y Urzellas foram também estreitas com George Marsden, um americano que se prestava "a todo o serviço dos contrabandistas da costa d'África". Marsden esteve envolvido desembarque de Bracuhy, em fins de 1852. Por esta razão, foi preso pela polícia do Rio de Janeiro em janeiro de 1853.³⁴ Expulso do Brasil, Marsden foi para Nova Iorque, onde se juntou aos traficantes da "Companhia Portuguesa". Contudo, envolvido numa outra tentativa de tráfico frustrada, mais uma vez o traficante se viu perseguido pela polícia, desta vez dos Estados Unidos. Acusava-se Marsden de participar de uma expedição negreira através de um brigue chamado Ribera. Por conta do Ribera, João Alberto Machado, um dos chefes da "Companhia Portuguesa", foi preso e solto sob fiança nos Estados Unidos. Marsden cumpriu na expedição do brigue Ribera o papel operacional que caracterizava sua atuação como traficante.

O Jorge Marsden vai dar um passeio a Lisboa, pois que aqui o querem prender por causa do brigue do Ribera, cujo o capitão está filado.³⁵

³³ Ofício do chefe de polícia da corte do Rio de Janeiro para o Ministério dos Negócios da Justiça em 10 de maio de 1853 (IJ6 468, ANRJ). Em apenas 20 dias Ruviroza y Urzellas foi obrigado a abandonar o Brasil. Ver ofício para o Ministério dos Negócios da Justiça em 31 de maio de 1853 (IJ6 472, ANRJ).

³⁴ Ofício do chefe de polícia da corte do Rio de Janeiro em 14 de janeiro de 1853 (IJ6, ANRJ). Ver também o ofício reservado do chefe de polícia da corte em 4 de janeiro de 1853 (IJ6 468, ANRJ).

³⁵ 7º extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de G. J. da Motta, em Nova Iorque, para a Antonio Silvestre (nome fictício do traficante Antonio Severino Avellar), em Trindade, em 11 de

Mas as peripécias de George Marsden não terminaram em Nova Iorque. Já em Nova Iorque, Marsden pensava em fugir para Lisboa, onde estava a maioria dos traficantes expulsos do Brasil entre 1850 e 1852. Fugindo das autoridades americanas, o traficante foi antes para o Canadá. De Quebec, Marsden viajou para Lisboa, se "fiando" que encontraria algum apoio - não tão generoso, é certo- entre os traficantes que já tinham se fixado em Portugal.

Chegou aqui o Jorge Marsden vindo de Quebec -é mais uma espiga que cá me a aparece, e que já me incomodou- fugiu de ser preso na América por causa do brigue em que foi o Ribera, e veio para cá fiado nos conhecidos.³⁶

Buscar apoio entre os pares em Lisboa foi algo que logo frustrou George Marsden. Em 1856, o traficante se envolveu numa tentativa de tráfico ilegal em sociedade José Maria Pinto Guerra, um negociante do Rio de Janeiro. Através de uma carta anônima, informou-se à embaixada brasileira em Londres que Pinto Guerra remetera para Marsden 6.000 libras. Marsden estava então de volta à Nova Iorque, ou seja, os traficantes de Lisboa tinham menos uma "espiga" para incomodá-los. Segundo a denúncia, imediatamente repassada para as autoridades policiais do Rio de Janeiro, o dinheiro enviado por Pinto Guerra seria empregado em alguma expedição negreira. Embora tenha sido em 1855 registrado pela polícia do Rio de Janeiro como implicado no tráfico ilegal, José Maria Pinto Guerra, interrogado, negou qualquer envolvimento no episódio de 1856.

setembro de 1854 (IJ 522, ANRJ). Já antes de setembro de 1854, Guilherme José da Motta, o contato do traficante Antonio Severino de Avellar em Nova Iorque, comentou que Marsden estava sendo perseguido pelas autoridades dos Estados Unidos: "O capitão americano do (navio negreiro) Ribera está preso -e há ordem de prisão contra o Jorge (Marsden), o qual por isso quer ir até Lisboa (5º extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Nova Iorque, para Antonio Severino de Avellar em 24 de agosto de 1854 (IJ6 522, ANRJ). Sobre a formação da "Companhia Portuguesa" em Nova Iorque, ver ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, pág. 158.

³⁶ 14º extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Lisboa, para Antonio Severino de Avellar, em 27 de dezembro de 1854 (IJ6 522, ANRJ). Marsden devia ser de fato uma pessoa insistente. De Quebec, ou seja, no caminho da fuga para Lisboa, o traficante não esquecia de solicitar dinheiro para o traficante João Alberto Machado (também conhecido como John Machado). Machado chegou a pagar pequenas contas deixadas por Marsden em Nova Iorque. Os pedidos de dinheiro que Marsden, de Quebec, lhes dirigia provam que Machado era o principal nome na transação com o brigue Ribera: "O Jorge está em Quebec, pedindo dinheiro ao Machado pelo telegráfo -e que ir para Lisboa até ver em que isto (as investigações em torno dos envolvidos com o brigue Ribera) pára ou que (o) esqueçam". Ver o 10º extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Nova Iorque, para Antonio Silvestre (nome fictício de Antonio Severino de Avellar), em Trindade, em 24 de outubro de 1854 (IJ6 522, ANRJ). Por ter sido o chefe da transação com o Ribera, Machado era obrigado a "aturar" pedidos "sem cerimônia" de dinheiro por parte de Marsden: "Em consequência disto (do episódio do brigue Ribera) tem ele (Machado) tido de aturar o Jorge que lhe vai pedindo dinheiro sem cerimônia -lá do Canadá. Este Sr. (Marsden) parece que segue de lá (de Quebec) para Lisboa". Ver o 11º extrato das cartas pessoais de Antonio Severino de Avellar. Carta de Guilherme José da Motta, em Nova Iorque, para Antonio Silvestre (nome fictício de Antonio Severino de Avellar), em Trindade, em 31 de outubro de 1854 (IJ6 522, ANRJ).

O ministro brasileiro em Londres recebera de Manchester uma carta anônima avisando-o de que por intermédio de uma casa inglesa, autora desta carta, remetera José Maria Pinto Guerra do Rio de Janeiro seis mil libras a um certo **George Marsden, americano residente em Nova Iorque**, sendo aquela quantia destinada a uma especulação de tráfico.³⁷

Um contrato de 1850 entre George Marsden e Francisco Ruviroza y Urzellas ilustra como funcionou o tráfico ilegal a partir do modelo das "joint stocks voyages". O contrato entre os dois traficantes teve valor total de 15.000.000 réis. Pelo contrato, Marsden ficaria encarregado de "entregar" um navio, o patacho americano Volusia, num ponto indicado por Riveroza y Uzellas na Costa Ocidental da África. Francisco Riveroza y Urzellas tinha em suas mãos a direção do negócio. Isto acontecia porque era Ruviroza y Urzella quem possuía os contatos em Nova Iorque e na Costa de Angola necessários para a execução da expedição do Volusia. Cada traficante entrou com 7.500.000 réis na transação. À Ruviroza y Urzellas couberam as despesas de "prontificação" da expedição. Ou seja, a compra dos mantimentos e mais despesas ordinárias na ida do navio para a África. Ficou acertada a devolução dos recursos investidos Riveroza y Urzellas, os 7.500.000 réis e mais as despesas na prontificação do navio.

Mais uma vez, Marsden era o homem "operacional" numa expedição negreira. À ele coube arcar com as "despesas da navegação da tripulação" até a África. Isto equivale a dizer que foi Marsden quem pagou os salários da tripulação do Volusia. Isto porque só ele poderia decidir quantos tripulantes do navio seriam necessários. Daí porque Marsden incumbiu-se também de fazer o pagamento dos marinheiros do navio negreiro. Assim como Ruviroza y Urzellas, o traficante já entrou na transação sabendo que receberia de volta tais gastos. Bastava que a expedição tivesse êxito. Tirados os gastos de cada um dos traficantes, tudo então seria dividido igualmente entre Marsden e Ruviroza y Urzellas. Para garantir o caráter formal da operação, um contrato em duplicata foi assinado pelos traficantes, especificando atribuições e direitos de cada uma deles.

A partir do contrato entre Ruviroza y Urzellas e Marsden, não se tinha uma sociedade anônima como as que foram operadas por Manoel Pinto da Fonseca e José Bernardino de Sá. Na verdade, tinha-se um modelo de tráfico ilegal através das "joint stocks voyages", que reunia

³⁷ Ofício reservado em 22 de outubro de 1856 (IJ6 468, ANRJ). Para o envolvimento de José Maria Pinto Guerra no tráfico ilegal em 1855, ver a lista de pessoas implicadas no tráfico ilegal entre 1841 e 1864 preparada pela polícia da corte do Rio de Janeiro (IJ6 472, ANRJ).

traficantes apenas durante uma única viagem. Nada garantia que Marsden e Riveroza y Urzellas operariam mais uma vez juntos. Tanto é assim que Marsden se tornou conhecido pelas autoridades policiais do Rio de Janeiro como um homem que se prestava "a todo o tipo de serviço" aos traficantes. De qualquer forma, Marsden e Ruviroza y Urzellas voltariam a atuar juntos mais uma vez, em 1852, no desembarque de Bracuhy.

Francisco Ruviroza y Urzellas e Jorge Marsden tem contratado o seguinte: Jorge Marsden se obriga a entregar na costa d'África, no lugar por Francisco Ruviroza y Urzellas indicado, o patacho americano Volusia pela quantia de 15.000.000 réis quinze contos de réis em dinheiro.

Francisco Ruviroza y Urzellas faz todas as despesas de prontificação do necessário para a negociação do navio.

Todas as despesas da navegação da tripulação do dito patacho até a sua chegada a África são feitas por Jorge Marsden.

Jorge Marsden toma de interesse na negociação a quantia de 7.500.000 sete contos e quinhentos mil réis em dinheiro.

Na volta do navio, liquidada que o seja a negociação se entregará a cada um dos interessados a parte com que tiver entrado, isto é, a Jorge Marsden a quantia de 7.500.000 sete contos e quinhentos mil réis e a Francisco Ruviroza y Urzellas a quantia de 7.500.000 sete contos e quinhentos mil réis e mais a importância das despesas feitas com a prontificação da expedição, e o lucro será dividido proporcionalmente conforme a entrada de cada um, sendo a Jorge na proporção de 7.500.000 sete contos e quinhentos mil réis e a D. Francisco na de 7.500.000 sete contos e quinhentos mil réis, e mais na importância que tiver importado as despesas da expedição conforme a conta apresentada por D. Francisco.

A direção do negócio, tanto na ida como na volta, fica exclusivamente pertencendo a D. Francisco Ruviroza y Urzellas.

Por assim estarmos juntos e contratados assinamos o presente em duplicata, ficando cada um com o seu. Rio de Janeiro 8 de abril de 1850.³⁸

Traficantes que atuavam como Riveroza y Urzellas e Marsden, e principalmente grandes firmas comerciais do sistema de "joint stocks", fizeram o tráfico ilegal atingir níveis altíssimos em fins dos anos quarenta. Através dos navios entrados no Rio de Janeiro de Angola e portos afins, no segundo semestre de 1847, têm-se a nacionalidade e a origem exata dos navios negreiros. Dois pontos são importantes aqui. Primeiro, a bandeira americana mantinha-

³⁸ Contrato firmado por Francisco Ruviroza y Urzellas e Jorge Marsden, no Rio de Janeiro, em 8 de abril de 1850 (IJ6 522, ANRJ).

se predominante no tráfico ilegal em 1847. Por outro lado, através da origem dos navios, vê-se o quanto os embarques ilegais estavam dispersados pelo norte do Congo-Angola. Dentre os navios com origem identificada, nenhum veio de pontos ao sul de Angola.

Todos os navios vieram do Ambriz, Cabinda e Rio Zaire. Somente no primeiro semestre de 1847, foram 11 os navios que saíram do porto do Rio de Janeiro para o tráfico ilegal: em janeiro, o brigue Senator (dia 3); em março, o patacho Josephina (dia 2); o brigue Beulah (dia 17); o brigue Caskek (dia 27); a polaca Saint Laurent (dia 28); em abril, o patacho Forest (dia 10); o brigue Malaga (dia 26). Além destes, mais 4 navios saíram para o tráfico ilegal entre maio e fins de julho: o vapor brasileiro Thereza; o brigue americano D. Juan; o brigue americano Magoun e a escuna hamburguesa Argo.³⁹

Tabela 18- Navios entrados de Angola e portos afins no porto do Rio de Janeiro no segundo semestre de 1847

Navio	Origem	Nacionalidade	Data
Brigue Kaskett	Cabinda	Americana	(8) Setembro
Polaca Etna	Luanda-Ambriz	-	(?) Setembro
Brigue 27 de Abril	-	Portuguesa	(30) Setembro
Brigue D. Juan	Ambriz	Americana	(15) Outubro
Brigue Brasil	-	Americana	(27) Outubro
Brigue Alcyon	Ambriz	Hamburguês	(14) Novembro
Barca Favorita	-	Portuguesa	(21) Novembro
Brigue Hutington	Rio Zaire	Americano	(28) Novembro
Brigue Kaskett	Loango	Americana	(2) Dezembro
Barca Fanny	-	Francesa	(25) Dezembro

Fonte: Mapa dos passageiros entrados dos diversos portos de Portugal no segundo semestre de 1847, designado-se os nomes e nacionalidades dos navios que os conduziram, encaminhado com o ofício (nº 1) de 8 de janeiro de 1848 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 314, ANTT).

No Brasil, foi relativamente comum o envolvimento de fazendeiros no tráfico ilegal. Isto aconteceu não só porque dependia-se dos braços escravos nas fazendas de café. Havia fazendeiros que entravam no tráfico por uma estratégia de diversificação de investimentos. Por outro lado, alguns traficantes, como Manoel Pinto da Fonseca, chegaram a investir em fazendas. Nos anos cinquenta, as alianças entre traficantes e fazendeiros eram notórias. Através delas, foram feitas boa parte das últimas tentativas de tráfico ilegal para o Brasil. Entre

³⁹ Ver o ofício (nº 14) de 28 de abril de 1847 para os navios entre janeiro e abril. Para os navios entre maio e julho ver o ofício (nº 20) de 24 de julho de 1847 (Ministério dos Assuntos Estrangeiros, Caixa 314, ANTT).

os fazendeiros, traficantes perseguidos pela polícia do Rio de Janeiro encontravam acolhida e proteção, além de financiamento para expedições negreiras.

(Polícia) Perguntado se crê ou desconfia que haja tentativas do tráfico da África para o Brasil e quem sejam os especuladores.

(Antonio Severino de Avellar) Respondeu que ele interrogado pode asseverar que presentemente não se pode dar especulação de africanos para o Brasil, salvo no caso de darem os fazendeiros o dinheiro para equipar-se um navio que lá os vá comprar por conta e risco dos mesmos fazendeiros.⁴⁰

Quem mais se envolveu no tráfico ilegal entre os fazendeiros fluminenses foi Joaquim José de Souza Breves. Dono de 30 fazendas, Breves possuía cerca de 6.000 escravos e produzia de 100 a 200 mil arrobas de café por ano. Nos anos cinquenta, talvez 1.5% das exportações totais do Brasil eram provenientes das fazendas de café de Breves. Mais que um fazendeiro, Breves era um potentado local. Tinha sob sua chefia grupos de homens armados e exercia forte poder político no sul da província do Rio de Janeiro. Algumas de suas fazendas tinham instalações apropriadas para receber navios negreiros enviados à África. Um episódio que ilustra o poder de chefe local de Breves foi a invasão por 200 homens de uma junta eleitoral no interior da província do Rio de Janeiro em 1860. O incidente foi causado porque Breves temia resultados adversos nas eleições daquele ano.

Infelizmente o primeiro ambicioso brasileiro que tratou deste tão infame como repugnante tráfico foi Joaquim Breves, seu sogro e irmão, lançando mão do aventureiro e degenerado português João Henriques Ulrich (hoje grande notabilidade), a quem mandavam à África com grandes negociações.⁴¹

Um outro episódio ilustra o poder exercido por Breves. Trata-se do caso de João Borges Serra, um fugitivo da justiça de São Paulo que se escondeu no interior do Rio de Janeiro em 1853. Quando foi localizado em São João do Príncipe, já no interior do Rio de Janeiro, Borges buscou refúgio na ilha de Marambaia. E era em Marambaia que Breves possuía pelo menos três fazendas. O fugitivo não só encontrou pleno auxílio de Breves como também

⁴⁰ Interrogatório de Antonio Severino de Avellar na cidade do Rio de Janeiro em 16 de novembro de 1855 (IJ6 522, ANRJ).

⁴¹ Relatório de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado: História Sobre o Infame negócio d'Africanos d'África Oriental e Occidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853 (PRO, 128/48). Quanto à Breves, ver ainda CARVALHO, José Murilo de. *Teatro de Sombras: A Política Imperial*. Rio de Janeiro, Vértice, 1987, pág. 16. Os números mencionado por Richard Graham são mais modestos que os números citados por José Murilo de Carvalho. Graham calcula em cerca de 20 as fazendas e em mais de 4.000 os escravos possuídos por Breves. Ver GRAHAM, Richard. *Patronage and Politics in Nineteenth-Century Brazil*. California, Stanford University Press, 1990, pág. 125-127.

tornou-se administrador da fazenda Marambaia, uma das propriedades do fazendeiro. Numa outra fazenda de Breves, também em Marambaia, passaram a trabalhar os 16 escravos que Borges levou na fuga para a ilha. Mas Borges foi mais uma vez localizado pela autoridades policiais da província do Rio de Janeiro, embora não se saiba se foi finalmente aprisionado. Isto porque Breves, dando uma prova de poder e influência, disse que a polícia não chegaria nem ao fugitivo nem aos escravos.

Porém o ditador (Breves) diz que tudo se há de arranjar e que ele (Borges) esteja servindo na Marambaia, que o governo não é capaz de o mandar lá buscar nem aos negros.⁴²

Breves teve participação destacada num famigerado desembarque de escravos em 1852: o desembarque de Bracuhy. E o exemplo de Breves foi seguido por outros fazendeiros da época. Manuel de Aguiar Vallim, outro potentado, também se envolveu com o caso de Bracuhy. Vallim morreu em 1878 e seu inventário mostra que o fazendeiro "possuía o correspondente a quase 1.0% de todo o papel-moeda emitido pelo Brasil no primeiro semestre de 1878 ou, ainda, 28% da caixa (moeda manual) dos bancos comerciais brasileiros, na mesma época". Em 1878, o patrimônio de Vallim se constituía de 4 fazendas em 710 alqueires de terra e mais 1.213.700 pés de café, além de 650 escravos. Convertida pelo câmbio da época, a fortuna de Vallim era de 271.667 libras esterlinas.⁴³

Vallim esteve preso por conta do desembarque de Bracuhy. Na fazenda Resgate, que pertencia à Vallim, foram encontrados 10 escravos recém-desembarcados. Para se livrar da acusação de tráfico ilegal o fazendeiro criou uma série de álibis que foram aceitos pelas autoridades policiais. Na verdade, quem mais se envolveu no desembarque de Bracuhy na verdade foi Joaquim José de Souza Breves. Foi Breves quem liderou o grupo de fazendeiros implicados no episódio de Bracuhy, que incluía certamente Vallim. Além de Breves e Vallim, o grupo de fazendeiros incluía ainda o Antonio José Nogueira, Luciano José de Almeida e Pedro Ramos Nogueira.

Segui na mesma ocasião para o sul, onde me conservei cruzando com a maior vigilância (...) por que me tinha constado que ainda se esperava outro navio para desembarcá-los no Bracuhy ou por ali próximo, pois pertenciam aos mesmos donos

⁴² Ofício do chefe de polícia da corte do Rio de Janeiro em 10 de outubro de 1853 (IJ6 468, ANRJ).

⁴³ FRAGOSO, João Luís & RIOS, Ana Maria Lugão. "Um Empresário Brasileiro do Oitocentos". In: CASTRO, Hebe Maria Mattos de. *Resgate: Uma Janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro, Topbooks, 1995, pág. 199-200.

dos que ultimamente naqueles lugares desembarcaram. Tais donos ou interessados neste negócio eu tenho com esforços procurado saber com certeza quem são, porém infelizmente ainda não pude descobrir, apenas me tem constado serem José Breves, seu sogro, um tal Coimbra e certo Custódio, morador na Manbucaba, lugar este perto de Bracuhy, e que este último até mandara para ser tratado em Paraty alguns escravos dos que desembarcaram ultimamente e estavam doentes.⁴⁴

Coube ao traficante João Pedro da Costa Coimbra se ocupar de toda a parte operacional do desembarque de Bracuhy. Coimbra era um antigo traficante conhecido da polícia da corte do Rio de Janeiro, que insistia em operar no tráfico ilegal para o Brasil apesar da forte repressão dos anos cinquenta. Através de Coimbra, Breves tinha acesso aos traficantes ainda atuantes no Rio de Janeiro. Assim como Marsden e Riveroza y Urzellas, que também tinha relações com Breves, este traficante foi obrigado a abandonar o Brasil depois do desembarque de Bracuhy.

(Nicolau Alvares) Respondeu que fora por conta de João Pedro da Costa Coimbra, que foi quem o aprontou antes da saída do Rio de Janeiro e que lá depois que deixou Madagascar soube que o navio se destinava ao comércio de africanos boçais.

(Polícia) Perguntado se Coimbra se achava nesse lugar e se foi quem os recebeu.

(Nicolau Alvares) Respondeu que encontrou quando marchavam com os negros em terra o dito João Pedro da Costa Coimbra que este seguiu os pretos que ele interrogado deixou em uma fazenda perto de Bananal cujo nome não recorda.⁴⁵

⁴⁴ Ofício nº 7 do comandante do vapor de guerra Recife relatando investigações sobre o desembarque de Bracuhy em 11 de janeiro de 1853 (IJ6 472, ANRJ). Mais tarde, dizia-se: "Não há um só indivíduo naquelas paragens que não diga que os escravos importados (refere-se ao desembarque de Bracuhy) estão na fazenda de Pirahí, proprietário do opulento José Breves, de infalível recordação quando se fala em tráfico de africanos. Esta fazenda forte como uma cidadela está guarnecida com perto de 2000 homens, segundo se diz". Ver o relatório do cruzeiro do vapor Thetis em 22 de janeiro de 1853 (IJ6 472, ANRJ). Em 1854, os Breves foram acusados de convocar fazendeiros de São João do Príncipe e Pirai para comprarem escravos que estavam prestes a chegar da África: "Jose de Souza Breves e Joaquim José de Souza Breves convidaram diversos fazendeiros de S. João do Príncipe e Pirai a estarem prontos para comprar uma porção de escravos que mandaram vir da Costa do leste em navio que deve aportar a província do Rio de Janeiro, demandando especialmente a parte dela compreendida entre Guaratiba e Angra dos Reis". Ofício reservado do chefe de polícia da corte do Rio de Janeiro para o Ministério dos Negócios da Justiça em 5 de fevereiro de 1854 (IJ6 468, ANRJ). A participação de Vallim no desembarque de Bracuhy foi constatada por Martha Abreu. Ver ABREU, Martha. "O Desembarque de Bracuhy". In: CASTRO, Hebe Maria Mattos de. *Resgate: Uma Janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro, Topbooks, 1995, pág. 177-178.

⁴⁵ Interrogatório de Nicolau Alvares em 3 de janeiro de 1853 (IJ6 468, ANRJ). Cartas pessoais do traficante Antonio Severino de Avellar confirmam o papel destacado de Coimbra no desembarque de Bracuhy: "Fui inteirado das novidades do desembarque do Coimbra (o desembarque de Bracuhy) e lastimo o caráter que este apresentou". 2º extrato da carta de Raymundo Antonio Lima, em Lisboa, para Antonio Severino de Avellar, no Rio de Janeiro, em 13 de janeiro (ou fevereiro) de 1853 (IJ6 522, ANRJ). Um episódio de 1856 confirma os laços estreitos entre Breves e Francisco Ruviroza y Urzellas. Neste ano, a polícia do Rio de Janeiro suspeitou que Ruviroza y Urzellas, apesar de expulso do Brasil em 1853, tivesse voltado ao Brasil e se refugiado na fazenda Marambaia, que pertencia à Breves: "As minhas primeiras suspeitas foram sobre a fazenda de Marambaia, não só porque reconheço que é aquele ponto possível, em que com mais facilidade se possa dar um desembarque, como por saber que entre Ruviroza e Joaquim Breves sempre houve muita intimidade e para ali

O desembarque de Bracuhy trouxe para o Brasil 540 escravos embarcados em Moçambique, na região de Quilimane. Só três escravos perderam a vida na travessia do Atlântico, um índice de mortalidade bem baixo. Alguns escravos já sabiam falar português. Havia ainda 60 mulheres entre os escravos trazidos pelo Camargo. Ao contrário de Angola, região que podia ser atingida com relativa rapidez, algo em torno de 60 dias numa viagem de ida e volta, os embarques de escravos a partir de Moçambique demandavam uma travessia muito mais longa. Por esta razão, o brigue Camargo saiu daqui logo em abril de 1852, apesar do desembarque dos escravos em Bracuhy só ter se realizado em dezembro de 1853.

(Pólicia) Perguntado em que costa digo em que lugar da costa do Brasil houve lugar o desembarque e se de dia ou de noite.

(George Brown) Respondeu que o desembarque teve lugar de dia, mas ignora em que ponto da costa do Brasil s ao sul ou norte do Rio de Janeiro por ter sido a primeira vez que embarca para aqui mas que é certo que chegando o navio ao ponto de desembarque o capitão Gordon arbitrou que destino lhe devia dar e saltando em terra com o Cardoso, e combinando estes com F. Coimbra, voltou Gordon para bordo e feito o desembarque deitou fogo ao navio.

(Pólicia) Perguntado se o navio já era esperado nesse lugar e que auxílio foi prestado de terra para o desembarque.

(George Brown) Respondeu que de terra vieram logo a bordo três indivíduos que trouxeram canoas para o desembarque de africanos, mas que não apareceu ninguém armado e parecia a ele interrogado que as pessoas que vieram a bordo (...) eram conhecidas de Cardoso e que como tais o cortejavam.

A participação dos fazendeiros foi simplesmente vital no desembarque de Bracuhy. Os escravos foram desembarcados numa região cercada de fazendas. Pedro Ramos Nogueira, um dos fazendeiros, se encarregou da distribuição de 250 escravos pelas propriedades de vários fazendeiros. Nesta tarefa, Nogueira foi auxiliado pelo também fazendeiro Luciano José de Almeida. A maior parte dos escravos, contudo, "um número pouco mais ou menos de trezentos", veio da África em nome de Coimbra, o traficante encarregado da parte operacional

logo mandei um agente meu a ver se podia colher alguma coisa, o qual nada pode fazer, porque não foi possível penetrar naquela fazenda". Ofício da Secretaria de Polícia da Corte em 23 de abril de 1855 (IJ6 468, ANRJ). Quem comandou as investigações para saber se Ruviroza y Urzellas tinha de fato foi o agente Joaquim de Paula Guedes Alcoforado: "Que não podendo ainda convencer-me de que Ruviroza se ache ausente (...) e parecendo-me que ele podia achar-se homiziado em alguma das fazendas desta corte e com especialidade na de Joaquim Breves, expedi um agente para que ele tem na Marambaia com as necessárias instruções a fim de ver se descobria esse indivíduo; esse agente porém ainda não voltou, nem me dirigiu a menos participação dos resultados de sua comissão". Ofício do Alcoforado para o chefe de polícia da corte do Rio de Janeiro sobre o provável retorno ao Rio de Janeiro do traficante Francisco Ruviroza y Urzellas, que fora expulso do Brasil em 1853, em 4 de abril de 1855 (IJ6 468, ANRJ).

da expedição. Levando em conta que Coimbra tinha uma capacidade de crédito certamente menor que a dos fazendeiros, sugere-se o seguinte: caberia à Coimbra vender aqui no Brasil escravos enviados por "carregadores" de Moçambique. Depois, Coimbra certamente enviaria parte do resultado da venda para os "carregadores" do brigue Camargo em Moçambique. Por esta razão, Coimbra recebeu mais escravos que os fazendeiros.

Que na fazenda de fulano Nogueira perto de bananal tinham ficado duzentos e cinquenta africanos.

Que ouvira tratar este Nogueira por major que é um homem alto, cheio de corpo, cabelos e barba branca e pequena suiça.

Que mora em uma grande fazenda na qual se entra por um portão de táboas chegando-se à vivenda que é de sobrado e bem lançada e que tem no terreiro um engenho de pilões para café e outro para arroz.

Que sabe mais que distribuíram alguns outros africanos por diferentes pessoas lembrando-se entre elas de ter visto um tal Luciano que esteve na fazenda do major Nogueira.

Que se lembra que os pretos de Coimbra tinham a marca com algarismo quatro no ombro esquerdo ao número pouco mais ou menos de trezentos.⁴⁶

O desembarque de Bracuhy não fez cessar o envolvimento de fazendeiros como Breves no tráfico ilegal. Em 1854, Breves continuou ainda investindo no tráfico ilegal. Certamente isto acontecia com o apoio de outros fazendeiros do interior da província do Rio de Janeiro. Em primeiro lugar, a cumplicidade dos fazendeiros proporcionou aos traficantes créditos que financiaram expedições negreiras. Além disto, com o apoio dos fazendeiros, os traficantes tinham proteção, algo bem pouco desprezível diante da repressão crescente nos anos cinquenta. Depois que foi expulso do Brasil, em 1853, a rede de traficantes de Francisco Ruviroza y Urzellas praticamente se desmantelou. Isto aconteceu por que uma cadeia fundamental havia se quebrado no esquema de tráfico ilegal de Ruviroza y Urzellas: fora do Rio de Janeiro, o traficante não podia mais contar com os créditos proporcionados pelos fazendeiros fluminenses.

⁴⁶ Aditamento ao depoimento de Nicolau Alvares, marinheiro do brigue Camargo, em 4 de janeiro de 1853 (IJ6 468, ANRJ).

VII- O Comércio através das Feiras nos Sertões

Dos sertões, chegava a maior parte dos produtos exportados por Angola entre 1830 e 1865: escravos, marfim, goma copal, couros e cera. Coletava-se urzela em regiões costeiras ao sul de Benguela e culturas de algodão e café na costa foram mencionadas por John Monteiro. Ainda assim, o grosso das mercadorias exportadas por Luanda eram adquiridas nos sertões de Angola. Na verdade, este era um padrão de comércio bastante antigo na economia angolana. De um lado, os sertões, de onde chegavam as caravanas com mercadorias. De outro lado, Luanda, onde ficava o porto, as casas comerciais e os créditos para o financiamento do comércio nos sertões. Tal dualidade não foi quebrada nem mesmo a partir do advento do comércio lícito.

Esta permanência torna tudo que vai ser dito aqui válido tanto para o comércio lícito como para o tráfico ilegal. A principal diferença entre os dois estava na questão do transporte. O comércio lícito tornava os comerciantes que iam aos sertões dependentes dos "carregadores". Cabia aos "carregadores" a incumbência de transportar as mercadorias que transitavam entre a costa e o interior. De um lado, levando "fazendas" (bebidas, panos e mantimentos) para os sertões. A partir destas "fazendas", funcionava o comércio nos sertões. Tais fazendas "fazendas" eram trocadas com os africanos do interior por cera, goma, marfim e outras mercadorias. De outro lado, cabia também aos "carregadores" transportar as mercadorias obtidas nos sertões de volta para a costa. Não se montava uma caravana para ir aos sertões sem um número suficiente de "carregadores".

O transporte de mercadorias no eixo Luanda-sertões foi uma questão das mais aflitivas para os negociantes de Luanda nos anos cinquenta. Este era um problema que obviamente não havia no tráfico de escravos no interior. Escravos não dependiam de ninguém para carregá-los. Com uma vantagem: ainda podiam carregar outras mercadorias para a costa. A partir do advento do comércio lícito em larga escala, porém, o transporte de carga tornou-se um fator crucial para os negociantes luandenses. Não se tinha a alternativa de usar animais de carga. Isto porque nenhum animal conseguia suplantar a performance humana no transporte de carga. Por exemplo, nem mesmo diante de condições de clima desfavoráveis, os carregadores

deixavam de atravessar os sertões. Qualquer rota do interior era atravessada pelos carregadores, que podiam transportar até 35 quilos de carga.

A indústria comercial, que é indubitavelmente de grande importância nestes reinos, cujo o tráfego está inteiramente dependente do comércio interno, e este de boas vias de comunicação, e do estabelecimento de feiras em lugares fixos e dias determinados, sem cujo concurso a riqueza produtiva do interior se torna nula para o desenvolvimento da indústria comercial. Já se vê pois que falamos da falta de estradas e de animais próprios conduzirem por elas os gêneros de exportação, e os de consumo do país, aos mercados de Luanda e Benguela.

Quase todos os caminhos por onde tem que transitar os habitantes desta vasta região (falamos dos pretos carregadores) são escabrosos, serros, despenhadeiros, e as vezes matas impenetráveis, cujos pretos suprem aqui a falta de animais de carga, sistema inumano que deve merecer a solicitude do nosso governo, substituindo-os por caravanas de camelos e de bois cavalos.¹

Tudo era bem diferente quando eram usados animais de carga. Era preciso escolher rotas próximas de rios, lagos e lugares onde houvesse grama, se fosse o caso do uso de bois. Além disto, os animais de carga eram mais suscetíveis aos acidentes naturais. Chuvas podiam destruir pontes e estradas e impedir a passagem das mercadorias que estivessem sendo levadas por bois. O mesmo não acontecia com os carregadores. Com eles, os caminhos eram desviados e os obstáculos eram superados com mais facilidade. Linda Heywood mostra que as carroças puxadas por bois percorriam 550 quilômetros em dois meses. Para tanto, era preciso que elas viajassem 5 horas por dia. Uma simples comparação e vê-se o quanto os "carregadores" eram mais vantajosos. Com eles, que viajavam 19 quilômetros por dia, percorria-se os mesmos 550 quilômetros em apenas 25 dias.²

O comércio de permuta efectuado com gado bovino está associado a muito mais incômodos e efectua-se só nos países situados mais a sul, na outra margem do Kubango, onde o gado cornífero é numeroso e portanto barato. Mas o gado bovino daquelas terras está habituado a pastagens quentes, secas e arenosas, por isso não aguenta uma viagem

¹ Almanak Statístico da Província d'Angola e suas Dependências para o ano de 1852. Luanda, Imprensa do Governo, 1851, pág. 22.

² Os dois últimos parágrafos foram baseados em HEYWOOD, Linda. "Porters, Trade, and Power: The Politics of Labor in the Central Highlands of Angola, 1850-1914". In: COQUERY_VIDROVITCH, Catherine & LOVEJOY, Paul (eds). *The Labor of African Long Distance Trade*. Colorado, Westview Press, 1988, pág. 245-46. Heywood mostra o quanto era mais barato o transporte com carregadores em 1890: "...in the 1890 the cost of hiring an ox wagon for a trip from Benguela, the coastal port, to Viye, a major interior entreport, stood at \$500.00 for a wagon load of 300 pounds (136.4 kilograms) a shipping rate of \$0.37 per kilogram. Porters, each carrying a load of 60 pounds, could be hired for a rate of \$3.50 each, a shipping rate of \$0.12 per kilogram". *idem*, *ibidem*, pág. 246.

prolongada nas planícies úmidas, pantanosas e frias situadas a nordeste. Também seria difícil passar com as manadas de bois pelos grandes e intransponíveis pântanos ali existentes.³ Por isso, o gado bovino adquirido por troca nos países da outra margem do Kubango é levado dali apenas para sul, para os diversos povos de pastores e caçadores; tais povos são: os Mukobá, Hinga, Badombodolla, Ukoámbi, Kongár, Muimba, Mucimbá, os quais não aceitam os escravos masculinos importados e em troca das suas mercadorias, ou seja, do marfim e dos cornos de rinoceronte, exigem ou bois ou escravas jovens.

Tirando a questão dos carregadores, houve uma justaposição entre os circuitos mercantis do tráfico e do comércio lícito. O processo foi sumarizada pelo vice-cônsul inglês Brand em 1846. Os comerciantes de Luanda faziam o comércio com o interior com os mesmos moldes usados durante o tráfico legal. Havia uma única e importante mudança. Por conta da repressão cada vez maior em Luanda, a partir do início dos anos quarenta, os escravos não eram mais levados do interior para a cidade. E apesar de Tams ter presenciado a chegada em Luanda de uma caravana com escravos em 1841, o mais comum passou a ser a chegada de mercadorias do comércio lícito.

The Commercial intercourse with the interior is conducted much in the same manner as it been for many years except that its chief object, as far as this city at least is concerned, has been of late very much changed.

Formerly, it is well known to have been almost wholly that slaves who were purchased by the agentes sent into the interior for that purpose, and who carried along with them the articles of merchandise suitable for making the exchange.⁴

De resto, os mecanismos do comércio entre Luanda e os sertões mantinham-se intactos. Correspondentes eram enviados para os sertões pelas grandes casas comerciais de Luanda. Tais redes de comércio foram objeto de análise de Miller para o período do tráfico legal. Na época eram os luso-africanos de Luanda que dominavam o comércio pelos sertões. Valendo-se para tanto das habilidades culturais e biológicas que lhes conferiam uma cultura altamente miscigenada. Só os luso-africanos dominavam as línguas africanas fundamentais para fazer o comércio nos sertões. Além disto, uma resistência biológica bem maior os livravam dos males

³ "Na minha viagem ao reino de Moropu levei também dois bois adestrados para serem montados, e prestaram-me ótimos serviços; mas nos planaltos do interior tinha de passar diariamente por extensos pântanos e tive grandes dificuldades com os bois. Por fim, um morreu nos pântanos do Kibokue e o outro tive de o abater, pois fazia-me perder muito tempo" (nota de Magyar). Ver MAGYAR, Ladislau. *Viagens no Interior da África Austral nos anos de 1849 a 1857*. Edição ainda em preparação em Luanda, capítulo 7, pág. 19.

⁴ Brand, George. A General Return of the Trade of the Port of St. Paul de Loanda in the Province of Angola for the Year 1846. in: Oliveira, Mário Antonio de. *Alguns Aspectos da Administração de Angola em Época de Reforma (1834-1851)*, pág. 290-99.

e cruzes do interior da África. Tal domínio dos luso-africanos se dava através da distribuição no interior das "fazendas" adiantadas pelos grandes negociantes de Luanda.

Eram dois os mecanismos para fazer o comércio entre a costa e os sertões. Ou através das feiras e presídios ou através das caravanas. As feiras eram localizações já no interior de Angola, onde os portugueses se fixavam, e sofriam uma fiscalização mais próxima do governo provincial. Lopes Lima menciona as feiras como benéficas porque combatiam a sonegação de impostos. O publicista diz ainda que as feiras surgiram em 1620, vigoraram durante dois séculos e foram postas em desuso pelo alto preço cobrados nos escravos lá vendidos. Segundo Miller, além de evitarem o *reviro* de escravos, as feiras tinham uma outra e precípua função no século XVIII: garantir o retorno à costa dos pagamentos pelas mercadorias enviadas para o interior.

Havia naquelas feiras mercado permanente, armazenando-se regularmente as "fazendas" dos aviados em armazéns da fazenda nacional entregues à administração de um almoxarife com seu escrivão, o qual abria conta a cada um em livro mui bem escriturados, mediante um pequeno direito de armazenagem que as mercadorias ali pagavam, ficando neles seguras para seus donos ainda no caso de falecimento dos aviados. Este almoxarife e escrivão eram sujeitos ao diretor da feira, espécie de magistrado, que mantinha a polícia e a boa fé nas transações, e decidia sumariamente quaisquer dúvidas.⁵

Miller diz ainda que a expansão das feiras no interior foi uma estratégia dos portugueses no esforço reordenador português da era pombalina. Uma das metas de Portugal foi então quebrar o domínio que os luso-africanos tinham no comércio dos sertões de Angola. Tanto é assim que um alvará proclamou o acesso franco aos sertões de qualquer pessoa que quisesse fazer o comércio, em 1758. Esta medida, diga-se, se voltava não apenas contra os luso-africanos. Através dela, Portugal pretendia também atingir os investidores portugueses que arrematavam o contrato de arrecadação de impostos na exportação de escravos, acabando

⁵ "... Porém como os escravos nestes mercados se vendessem um pouco mais caros do que no interior das terras, desde os princípios do século XVIII (ou talvez antes) começaram alguns especuladores mais poderosos, e bem relacionados, a impetrar concessões para os seus aviados irem mercadejar ao sertão além de nossas fronteiras: em pouco tempo tornou-se geral a relaxação; e as feiras caíram em desuso, e novamente se derramaram os aviados por todo o sertão da África, e alguns, imitando o corvo da arca, nunca mais voltaram, ocasionando à praça de Luanda mui grossas perdas -para mais de cem contos de réis- em castigo de sua cobiça". Ver LIMA, Jose Joaquim Lopes de. *Ensaio sobre a Statistica das Possessões Portuguezas na Africa Occidental*, pág. 64. MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, pág. 582.

por controlar todo o sistema de financiamento do tráfico de escravos em Angola, os *contratadores*.⁶

Para controlar as feiras, criou-se uma Junta de Comércio composta por representantes dos negociantes de Luanda. Esta junta escolhia os escrivães das feiras, os responsáveis pelas formalidades do comércio no âmbito das feiras. Quando chegavam à feira, os correspondentes dos negociantes de Luanda tinham que primeiramente se apresentar ao escrivão. Tais negociantes expediam listas ditando quais mercadorias estavam sendo levadas para a feira. Os escrivães então verificava se as mercadorias levadas pelo correspondente respeitavam as listas expedidas em Luanda. Além disto, eles tinham também a prerrogativa legal de sequestrar os bens dos correspondentes que morriam, resguardando os interesses dos negociantes de Luanda.⁷

Mas estratégia de expandir feiras pelo interior de Angola falíu junto com todos os experimentos administrativos de Portugal na era pombalina. A partir de 1810, o tráfico de escravos se voltou para o norte, passando a ser feito pelo Rio Zaire, por Cabinda e pelo Ambriz. Era um tráfico feito de maneira direta, com escravos sendo comprados em troca de dinheiro na costa. O principal nele eram as caravanas que chegavam do interior com os escravos. Ainda assim, existiam feiras funcionando em Angola nos anos quarenta do século XIX. Não tantas feiras como era apregoado como o ideal por Lopes Lima, em 1846. E certamente feiras onde prevalecia o mesmo esquema de comércio "caótico", dominado pelos luso-africanos, que Portugal tentou ordenar em 1758.

Mais uma vez tentou-se remodelar as feiras a partir de 1839. E partiu-se então de um modelo de feiras com forte intervenção do governo provincial. O objetivo era reviver as feiras do Dondo, Beja e Lucamba. E o ideal que se tinha eram as feiras do período de Souza Coutinho, no século XVIII. Ou seja, feiras controladas e submetidas aos interesses dos negociantes de Luanda.

⁶ O alvará de 1758 teve que ser "adaptado" pelo governador geral de então, diante da tácita resistência dos negociantes de Luanda. Várias cópias do alvará foram distribuídas por Luanda mas os negociantes das cidades sequer mencionavam o documento. Para adaptá-lo foi criado um sistema de passe pelo qual todos os comerciantes que partiam com mercadorias para o interior tinham que ser antes registrados no governo provincial de Angola. MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, pág. 577-79.

⁷ MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, pág. 586-7.

Sua majestade convencida igualmente da grande utilidade da feiras do Dondo, Beja e Lucamba, muito recomenda ao dito Governador-Geral que o quanto as faça reviver, e ponha no seu devido pé, como estiveram depois de 1772, a fim de que os negros gentios ali possam ir vender a cera, marfim, e outros gêneros, e comprar "fazendas", aguardente e mais objetos de comércio, que os *aviados* dos negociantes de Luanda levavam às suas terras.⁸

Através da luta pelo espólio do sertanejo Gaudêncio José Dias Torres, falecido nos sertões nos anos quarenta, revela-se as redes de comércio nas feiras no século XIX. Na época, a Junta de fazenda dos Orfãos e Ausentes, o órgão que regulava a repartição dos espólios dos correspondentes que iam ao interior, estava sob influência dos negociantes de Luanda. Por deliberação da Junta de Fazenda, os bens Gaudêncio José Dias Torres foram empregados para quitar dívidas com os credores de Luanda. Uma decisão que claramente favorecia os negociantes de Luanda, os grandes financiadores do comércio nos sertões. Mas tudo foi contestado pelos parentes de Dias Torres em Lisboa.

Seguiu-se então um conflito de interpretação entre autoridades metropolitanas e a Junta de Fazenda dos Orfãos e Ausentes. Enquanto a Junta defendia os interesses dos negociantes de Luanda, as autoridades metropolitanas estavam ao lado dos parentes de Dias Torres. Considerado indevido, o procedimento da Junta de Fazenda de Angola foi revogado. De Lisboa, deu-se uma ordem de restituição integral dos bens do falecido aos parentes de Gaudêncio José Dias Torres. Para tanto, como já haviam sido feitos os pagamentos aos credores luandenses de Dias Torres, tomou-se uma decisão extrema: os próprios bens dos membros da Junta de Fazenda deveriam ser usados para cumprir a deliberação da Metrópole.⁹

Tinha-se aqui, na verdade, um episódio delicado, que ameaçava diretamente os interesses dos negociantes de Luanda. A partir deste episódio, abria-se a hipótese da criação de jurisprudência para os casos iguais no futuro. Algo que iria jogar para o alto o já elevado grau de risco no comércio nos sertões. Por esta razão, a Junta de Fazenda se manifestou com força

⁸ Portaria de Sá da Bandeira de 31 de janeiro de 1839 (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 3-C, AHU).

⁹ Miller menciona que episódios iguais no século XVIII. Além disto, ele menciona outro tipo de vicissitude do comércio no interior. Os comerciantes de Luanda aproveitavam a eventual morte dos correspondentes para reclamar os créditos que tinham junto a eles. Como os correspondentes tinham créditos de origens diversas, havia uma corrida. Os comerciantes bem relacionados com os capitães-mores e diretores de feiras sabiam antes da morte do correspondentes e levavam vantagem, muitas vezes tomando para si bens acima dos créditos concedidos ao correspondente que morrera. Ver MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, pág. 308 e pág. 583.

contra a deliberação de Lisboa. Os membros da Junta alegaram, em primeiro lugar, que os responsáveis pela decisão favoreceram os negociantes de Luanda já estavam mortos. Não se sabe se era um subterfúgio mas este argumento foi adequado: serviu para livrá-los de qualquer penalidade no caso Dias Torres. Ou seja, não havia mais como ressarcir os parentes de Dias Torres em Lisboa.

A junta pois em execução do que lhe é determinado tem a honra de levar à presença de v. exa. que lhe não é possível o poder dar cumprimento à citada portaria porquanto nenhum dos membros de que se compunha a junta quando ordenou o pagamento aos credores de Gaudêncio José Dias Torres faz parte hoje desta junta, nem existe nesta provincia (...) não obstante porém não competir aos atuais membros da junta a responsabilidade que pela citada portaria se impõe aos que ordenaram aquele pagamento, contudo, nós julgamos que faltariamos ao nosso dever se não procurássemos elucidar esta questão o mais que nos for possível, defendendo assim os nossos antecessores...¹⁰

Passou-se então à um histórico das condições que cercaram a chegada de Gaudêncio Dias Torres à Angola. O que foi dito é que Gaudêncio Dias Torres chegou à Angola sem recursos e foi empregado como caixeiro na casa comercial de Ana Joaquina dos Santos Silva. Pouco tempo depois, Gaudêncio recebeu "fazendas" de Ana Joaquina dos Santos e Silva para "por um estabelecimento" no interior. Ou seja, tinha-se um padrão que era bastante parecido com o que Miller identifica para o século XVIII. Miller menciona que os grupos que iam ao interior fazer o comércio eram integrados por degredados -políticos e criminosos- enviados para Angola. Não era este o caso de Gaudêncio José Dias Torres. Mas o negociante pode ser enquadrado em duas outras categorias citadas por Miller: ou Dias Torres era um aventureiro ou então um investidor falido, que foi para Angola para recuperar-se financeiramente.

Gaudêncio José Dias Torres, tendo aqui chegado desprovido de fortuna, ajustou-se por caixeiro da dita Ana Joaquina dos Santos Silva, em cuja casa se conservou por algum tempo, até que aquela senhora julgou deve-lo beneficiar, confiando-lhe "fazendas" próprias para por um estabelecimento; o que teve lugar ano e meio antes do falecimento; neste estabelecimento consumiu ele pelas suas extravagâncias, não só os lucros, se os teve, como parte das "fazendas" que a sua benfeitora lhe confiara, assim como outras pessoas.¹¹

¹⁰ Ofício nº 377 da Junta de Fazenda de Angola, Seção de Fazenda dos Defuntos e Ausentes, em 30 de outubro de 1847 (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 14, 1848, AHU).

¹¹ *Idem*, *Ibidem*.

Dias Torres contraiu débitos com vários negociantes de Luanda, não apenas com Ana Joaquina dos Santos Silva, dona da "casa de groço trato mais antiga que há nesta província". Tem-se aqui, na verdade, uma característica dos circuitos de comércio entre Luanda e os sertões: a pulverização extrema de créditos. Não havia correspondente que se ligasse à apenas uma casa comercial de Luanda. Eram sempre débitos com muitos negociantes de Luanda. Um padrão, aliás, bem diferente do que acontecia nas operações comerciais dentro de Luanda. Os maiores créditos de Gaudêncio Dias Torres foram adquiridos com Ana Joaquina dos Santos Silva. Em menor escala, vários outros negociantes e "lojistas" de Luanda também adiantaram gêneros à crédito para Dias Torres.

D. Ana Joaquina dos Santos Silva era um dos credores por quantia superior a três contos de réis (...) Os demais credores são negociantes e lojistas desta cidade; além disso, vê-se pela qualidade dos seus créditos, e que constam dos livros do falecido, que eles provêm de gêneros próprios para o comércio.¹²

Na verdade, Dias Torres era um *comissionado*, ou seja, um comerciante que se aventurava pelo interior de Angola a partir de "fazendas" adquiridas à crédito em Luanda. Nos sertões, tais "fazendas" eram trocadas com os negros do interior. Lopes Lima atribui um outro nome aos *comissionados*: *aviados*. Segundo Lopes Lima, eram considerados *aviados* os brancos, pardos e "pretos calçados". Era a partir da sobrevalorização dos gêneros recebidos dos *comitentes*, os grandes negociantes de Luanda que lhes adiantavam "fazendas" à crédito, que os *comissionados* extraíam seus próprios lucros nas transações com os povos do interior.¹³

Além das dificuldades para recuperar os bens adiantados à crédito, os negociantes de Luanda ainda tinham um agravante no comércio com os sertões: a legislação privilegiava os pequenos credores na partilha dos bens dos *comissionados*. Na partilha dos espólios, os pequenos negociantes recebiam primeiro. Isto gerava uma grande insatisfação entre os grandes negociantes de Luanda, verbalizada pela Junta de Fazenda.

¹² Idem, *ibidem*.

¹³ A partir dos sertões atuavam os chamados *pumbeiros*, os "pretos descalços", que eram os agentes dos *aviados*. LIMA, José Joaquim Lopes de. *Ensaio sobre a Estatística das Possessões Portuguezas na Africa Occidental*, pág. 63. Miller esclarece que os termos *aviados*, *comissionados*, *funantes* e *sertanejos* tinham o mesmo significado e eram atribuídos aos agentes dos negociantes de Luanda que eram enviados aos sertões. Ver MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, pág. 272-273. Venâncio diz que a diferença entre os negociantes de Luanda, os *comitentes*, e os *aviados/funantes* se acentuou em fins do século XVIII. Ver VENÂNCIO, José Carlos. *A Economia de Luanda e Hinterland no Século XVIII: Um Estudo de Sociologia Histórica*, pág. 176-177.

Ora muitas vezes acontece falecer um indivíduo que os seus bens não produziram mais do que 800\$ réis, ao mesmo tempo que as dívidas passivas montam a 1.600\$ réis: entre os seus devedores porém há quatro que tem créditos justificados até 100\$, e dois os que tem igualmente por escritura, porém os restantes credores são unicamente dois dos quais um justificou ser credor por 240\$ e outro por 560\$. A junta segundo a lei manda pagar aos seis primeiros que absorvem a importância total do casal, e os outros, porque seus créditos excedem a 200\$, nada podem receber!¹⁴

Como a legislação não os favorecia, quando um *comissionado* falecia no interior, os *comitentes* muitas vezes se recusavam a prestar qualquer tipo de auxílio na localização das "fazendas" que estavam nos sertões. Isto mostra o quanto era limitado o poder provincial nas operações comerciais realizadas no interior. Na verdade, as *feiras* foram inteiramente dominadas pelos luso-africanos durante o século XIX. Toda a estrutura montada durante meados do século XVIII, com os *escrivães* que submetiam os *comissionados* ao controle dos negociantes portugueses de Luanda, caíra em desuso. Daí por que Lopes Lima não usou as feiras do século XIX como exemplo de estrutura lapidar. Ao largo das autoridades, os próprios *comitentes* iam aos sertões e tratavam diretamente com os negros para receber seus créditos.¹⁵

É igualmente sabido que o comércio com o sertão é feito por homens que para ali conduzem as "fazendas" que lhe confiam, que as vão vendendo aos negros a troco de gênero, para estes lhe pagarem em certo tempo; estes homens pela maior parte demoram-se pelo sertão tempo bastante, de que lhe resultam as febres, e por conseguinte muitas vezes a morte; e daí ficam essas "fazendas" perdidas, porque a autoridade não pode, digo, não sabe das transações que houveram: não acontece assim porém ao *comitente*, que pela participação do seu *comissionado*, e também pelo conhecimento que tem do sertão, sabe onde estão as suas "fazendas"; porém como também sabe que embora concorra com a autoridade competente para a

¹⁴ Ofício nº 377 da Junta de Fazenda de Angola, Seção de Fazenda dos Defuntos e Ausentes, em 30 de outubro de 1847 (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 14, 1848, AHU).

¹⁵ Miller diz que mesmo os *escrivães* não eram capazes de garantir os interesses do negociantes de Luanda: "Although residents with responsibilities of these sorts had been posted to (feira de) Kasanje under varying titles -secretaries (*escrivães*) until about 1759, then a period of direct Kasanje-Luanda diplomatic relations conducted through the capitão mor at Ambaca with a military captain detailed to command escorts for the caravans moving from Ambaca to Kasanje and back and secretaries posted to the feira, along with several other similar institutions created by a general reform of trade in the interior, and a director posted to report particularly to the import-export merchants at Luanda after 1789, these officials had never managed to safeguard the city's investments of trade goods at the Kasanje feira as reliably as Luanda hoped. Repeated failure had finally led to disillusionment and to complete abandonment of official efforts to control trade in Kasanje in 1808, when the government and merchants of Luanda had pulled their agents and inventories back to Mucari, a small stream on the plateau west of the valley, not far from where another generation of traders would build the town of Malange". In: MILLER, Joseph. "The Confrontation on the Kwango: Kasanje and the Portuguese, 1836-1858", pág. 539.

arrecadação da importância dessas "fazendas" esta lhe não manda pagar o seu crédito, posto que legalizado se ache, segue-se daqui passar ele só a tratar com o negro sobre o pagamento, e lá dividem entre si o que era muitas vezes não só dele como também do morto e de outros credores.¹⁶

Os *comissionados* distribuíam as "fazendas" adquiridas à crédito em Luanda por vários "pretos calçados" do interior, os *pumbeiros*. As redes de financiamento entre Luanda e os sertões mantinham-se sempre no sentido da pulverização dos créditos. Negociantes de Luanda, os *comitentes*, adiantavam "fazendas" à crédito aos seus agentes no interior, os *comissionados*. Já nos sertões, tais créditos eram distribuídos pelos *comissionados* aos *pumbeiros*. Assim, os créditos expedidos de Luanda se disseminavam pelo interior de Angola. Cabia aos os *pumbeiros* entrar em contato com os povos do interior e levar à termo as operações de troca. No caso, trocando as "fazendas" dos *comissionados* pela cera, pela goma copal, pelos couros e outras mercadorias permutadas com os povos do interior.

Pulverizar os créditos por vários *comissionados* enviados aos sertões não era um movimento aleatório dos negociantes de Luanda. Pelo contrário, era com esta estratégia que os negociantes de Luanda faziam frente à morosidade intrínseca do comércio nos sertões.¹⁷ Um resgate de escravos, por exemplo, poderia durar até dois anos. Há um episódio que ilustra com perfeição tal processo. Quando Portugal oficializou a abolição do tráfico de escravos em 1836, os negociantes de Luanda reivindicaram algum tipo de indenização diante dos "grossos cabedais" investidos no interior. Dizia-se então que os resgates de escravos chegavam a durar dois anos e se espraiavam por regiões próximas de Moçambique.

Que enquanto a importação por terra de escravos dos vários sertões do gentio independente não era conforme com os princípios de justiça proibí-la

¹⁶ Ofício nº 377 da Junta de Fazenda de Angola, Seção de Fazenda dos Defuntos e Ausentes, em 30 de outubro de 1847 (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 14, 1848, AHU).

¹⁷ Maria Emília Madeira Santos sintetiza da seguinte forma as vicissitudes do comércio pelos sertões: "Há que salientar diversos aspectos que pesam sempre nas relações comerciais: a fragilidade das ligações, sujeitas a incidentes vários como roubos, ataques, fogos, epidemias, acidentes na travessia dos rios; as grandes distâncias a percorrer a pé, com cargas de cerca de 30 quilogramas; a irregularidade dos fornecimentos, dependentes do crédito do sertanejo junto do armador no litoral, da organização cuidada de uma caravana bem municada e alimentada, da arregimentação de carregadores de resposta sempre irregular, da autorização dos vários potentados senhores dos caminhos a quem era necessário pagar tributo de passagem; a necessidade, por parte do sertanejo, de fazer o negócio em tempo útil, libertando-se, quanto possível, das esperas intermináveis para negociar um único dente de marfim; a capacidade por parte do suserano de angariar caçadores sob suas ordens, recolher tributos, reunir, em tempo mais ou menos controlado por ele próprio a quantidade de marfim necessária ao sertanejo para assegurar que o seu lucro estava garantido". Ver MADEIRA, Maria Emília. "Tecnologias em Presença: Manufacturas Europeias e Artefatos Africanos". Lisboa, Atas da I Reunião Internacional de História de África: Relação Europa-África no 3º Quartel do Séc. XIX, 1989, pág. 208.

imediatamente, sem oferecer aos negociantes desta praça e *sertanejos* a indenização dos grossos cabedais que muitos fazem elevar a mais de 400 contos, que tem metido no sertão para resgate de escravos, cujas especulações muitas vezes levam a realizar-se ano e meio e dois anos, chegando muitos até a proximidade das costa de Moçambique ...¹⁸

Os *comissionados* recebiam as "fazendas" em Luanda. Daí tinham que transportá-las para os sertões. Ao chegarem às feiras, tinham ainda que distribuir as "fazendas" pelos negros. Eram obrigados então à esperarem até que os negros conseguissem as mercadorias que seriam levadas para a costa. Enquanto um comissionado estava negociando com os negros do interior, outro já estava enviando mercadorias para Luanda. A partir das várias "contas correntes" entre *comitentes* e *comissionados* movimentava-se o comércio entre Luanda e os sertões. Os próprios *comissionados* tiravam vantagens deste sistema de "contas correntes" múltiplas. Sem se prenderem à um único *comitente*, eles obtinham suprimentos variados e talvez contínuos de "fazendas". Mas ainda assim era com dificuldade que eram enfrentados os problemas de transporte entre os sertões e a costa. Tudo concorria para que o investimento feito num determinado *comissionado* demorasse bastante para dar retorno ao *comitente*. Daí por que não era recomendável que os investimentos feitos a partir de Luanda fossem concentrados num só *comissionado*. Dividir as "fazendas" por vários *comissionados*, se não eliminava por inteiro, pelo menos atenuava os efeitos da lentidão do comércio com os sertões.¹⁹

Tabela 20- Pagamento dos créditos oferecidos ao falecido Gaudêncio José Dias Torres por vários negociantes

	Créditos	Recebeu
Ana Joaquina dos Santos Silva	3.255\$970	1.771\$480
Maria da Fonseca	54\$000	29\$714
Joaquim A. Natividade	390\$000	210\$990
Luiz Antonio Rodrigues	135\$000	71\$201
Ricardo da S. Rego	109\$950	59\$760
Jose Narciso Correa	97\$500	52\$747
Jose Bento Alves	116\$000	62\$756
Jose Vieira de Mattos	127\$000	69\$767

Fonte: Pasta 9B, 1845, AHU.

¹⁸ Acta da sessão do conselho do governo da provincia de Angola, 21 de setembro de 1837 (Pasta 1B, 1837, AHU). Miller menciona a demora no tráfico de escravos pelo interior. Ver MILLER, Joseph. "The Confrontation on the Kwango: Kasanje and the Portuguese, 1836-1858", pág. 538.

¹⁹ Isabel de Castro Henriques menciona a existência de pumbeiros dos pumbeiros nos sertões. Ver HENRIQUES, Isabel de Castro. *Commerce et Changement en Angola: Imbangala et Tshokwe face à la Modernité*. Paris, L'Harmattan, 1995, pág. 63.

Ana Joaquina dos Santos Silva tinha 3.255\$970 réis em "fazendas adiantadas à crédito à Gaudêncio José Dias Torres. Apesar disto, após a divisão do espólio de Dias Torres, Ana Joaquina recebeu de volta apenas 1.771\$480 réis. Todos os negociantes de Luanda que tinham adiantado "fazendas" à Dias Torres receberam de volta algo em torno de 50% do créditos originais na divisão do espólio de Dias Torres. Isto mostra que o *comissionado* tinha pulverizado pelos sertões cerca de 50% dos créditos em "fazendas" recebidos em Luanda. É possível que algumas das "fazendas" distribuídas por Dias Torres pelos sertões tenham sido recuperadas. Mas não se deve acreditar muito nesta hipótese. Em geral eram de difícil recuperação os créditos espalhados entre os "pretos calçados" e os negros dos sertões (ver tabela 20).

Pelas contas da investidora luandense Ana Joaquina dos Santos Silva, seus créditos junto a Dias Torres eram muito maiores: 6.219\$137. Ou seja, Ana Joaquina simplesmente apresentou números que quase dobravam o que foi reconhecido como seus créditos na conta de Dias Torres. Pode ser que Ana Joaquina tenha sabido da morte de Dias Torres antes dos outros negociantes de Luanda. A investidora teria então feito disto uma oportunidade para se aproveitar e apresentar números irrealistas para abocanhar todo o espólio de Dias Torres. Seria o mesmo que Miller identifica para o século XVIII. Ou então, sem conseguir justificar os créditos que dizia ter junto à Dias Torres, a investidora teve suas contas recusadas pela junta de fazenda. Esta última hipótese é a mais verossímil, diante das dificuldades de manter "assentos" nas operações realizadas entre Luanda e o interior.

Diz D. Ana Joaquina dos Santos Silva desta cidade que pela conta corrente adjunta mostra ser a credora do falecido Gaudêncio José Dias Torres, cujo espólio se acha entregue na seção da fazenda dos defuntos e ausentes, da quantia de réis 6.219\$137 que o falecido girava unicamente com as "fazendas" e gêneros que a suplicante lhe confiou fiadas, como é notório nesta cidade ...²⁰

Os cálculos de Ana Joaquina dos Santos Silva são altamente sugestivos. Mostram, por exemplo, que quase 30% dos créditos dela com Dias Torres era formados por uma variedade de mercadorias bastante apreciada pelos povos do interior: bebidas alcoólicas. Das bebidas

²⁰ Requerimento de Ana Joaquina dos Santos Silva, em 11 de julho de 1845 (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 9B, 1845, AHU).

alcoólicas enviadas por Ana Joaquina para o interior, uma se destaca: a aguardente. Em geral fabricada no Brasil, a aguardente foi fundamental no comércio dos sertões. Mais de 50% dos créditos de Dias Torres em bebidas alcoólicas eram constituídos por aguardente.

Tabela 21- Bebidas alcoólicas adquiridas à crédito de Ana Joaquina dos Santos Silva por Gaudêncio José Dias Torres

Bebidas	Crédito
16 pipas de aguardente	1.220\$000
2 pipas de vinho	160\$000
3.567 botijas de genebra	746\$337
1 barril de vinho	22\$500
Total de créditos	2.148\$837

Fonte: Requerimento de Ana Joaquina dos Santos Silva, em 23 de julho de 1845 (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 9B, 1845, AHU).

Mas a "conta corrente" de Dias Torres com Ana Joaquina tem outras informações reveladoras. A cifra defendida pela investidora como o que lhe cabia no espólio de Dias Torres, 6.219\$137 réis, foi fruto da seguinte operação contábil: diminuiu-se o total de débitos do total de créditos de Dias Torres na conta corrente. Assim, Ana Joaquina dos Santos Silva chegou ao total que Dias Torres lhe devia. Ou seja, Dias Torres também tinha créditos na ordem de 4.237\$347 réis na conta corrente com Ana Joaquina. Isto sugere que o *comissionado* acumulava recursos com a sobrevalorização da aguardente, dos vinhos e dos panos trocados nos sertões com os africanos. A partir daí, Dias Torres podia enviar para Luanda mercadorias excedentes que o deixavam com créditos junto aos *comitentes*.

Tabela 22- Conta corrente de Gaudêncio José Dias Torres com Ana Joaquina dos Santos Silva entre 16 de agosto de 1842 até 19 de abril de 1844

Deve	Haver	Saldo a favor de Ana Joaquina dos Santos Silva
10.458\$484	4.237\$347	6.219\$137

Fonte: Requerimento de Ana Joaquina dos Santos Silva, em 23 de julho de 1845 (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 9B, 1845, AHU).

Vimos o que aconteceu com cerca de 50% dos créditos possuídos por Dias Torres. Foram pulverizados pelos sertões, entregues à vários pumbeiros, uma exigência do comércio nos sertões. Com a morte de Dias, Torres é possível que boa parte das "fazendas" tenha sido

irrecuperavelmente perdida, diante das dificuldades que se tinha nos territórios dominados pelos gentios. Isto é o que sugere o caso de Custódio d'Araújo Bello, um outro *comissionado* falecido no presídio de Novo Redondo, nos anos quarenta. Bello adotava a regra geral entre os comerciantes que iam aos sertões. Adquirir "fazendas" à crédito com os negociantes de Luanda e trocá-las com os negros dos sertões. Tal qual fazia Gaudêncio José Dias Torres:

Custódio d'Araújo Bello, quando faleceu no presídio de Novo Redondo tinha ali um estabelecimento para negócio com o gentio daquele sertão, e as "fazendas" que ali "promotava" erão-lhe fornecidas a maior parte por negociantes de Luanda ...

Havia uma única diferença entre Bello e Dias Torres. Ao contrário de Dias Torres, Bello não operava numa feira, mas sim num presídio. Ao lado dos distritos, só criados no século XIX, e das feiras, os presídios constituíram o sistema de ocupação português em Angola. Segundo Isabel de Castro Henriques, em princípio, eram três os objetivos com os presídios: ocupação militar, propagação da fé cristã e proteção dos comerciantes. Eram 7 os presídios em Angola em 1848: Muxima (criado em 1599), Massangano (em torno de 1585), Cambambe (fins do século XVI), Pedras de Pungo Andongo (em 1671), Duque de Bragança (1838), Pedras de Encoge (1759), e Novo Redondo (1769).²¹

Ao que parece, era o comércio o que mais importava nos presídios. A partir deles, eram adquiridos suprimentos à preços favoráveis, sustentando o comércio nas cidades costeiras. Pode-se até imaginar que os presídios eram uma garantia de maior segurança para o comércio. Tinha-se afinal uma pequena guarnição portuguesa por perto e um fortificação para impor respeito aos gentios. Além disto, tratados de aliança garantiam que chefes africanos amistosos governassem os chefados. Tais chefados reuniam povos "avassalados" que integravam os próprios presídios. Mas apesar disto, não se tinha como garantir segurança absoluta nos presídios. E o exemplo de Bello serve para ilustrar quais as vicissitudes do comércio a partir dos presídios.

Um problema que não era incomum aconteceu a partir da morte de Bello. Assim como todos os *comissionados*, boa parte das "fazendas" dele tinham sido espalhadas pelos gentios. O cálculo que se tinha em conta era o seguinte. Com as "fazendas" recuperadas, todos os

²¹ HENRIQUES, Isabel de Castro. *Commerce et Changement en Angola: Imbangala et Tshokwe face à la Modernité*, pág. 103-104.

negociantes que eram *comitentes* de Bello em Luanda receberiam os créditos de volta. E o melhor: receberiam seus créditos integralmente. Não haveria por que fazer rateio se tudo fosse retomado. O rateio que, diga-se, representava um risco para os grandes investidores de Luanda. Quem investia menos recebia primeiro seus créditos quando havia o rateio do espólio do *comissionado*. Ou seja, os grandes investidores eram os mais prejudicados com o rateio. Mesmo assim, com todas as vantagens que se teria com a recuperação, optou-se por dar as "fazendas" como perdidas. Fez-se a seguinte constatação: os povos que cercavam o presídio de Novo Redondo não guardavam nenhum tipo de submissão em relação ao portugueses. Sendo assim, tomou-se como mais coerente dar como incobráveis as "fazendas" que estavam espalhadas pelos gentios.

Se fosse possível cobrar as dívidas ativas dos pretos dos sertões importantes em réis um conto trezentos e noventa e seis mil quinhentos e cinquenta não seria preciso o proceder-se a rateio, mas sendo esta incobráveis por não serem seus devedores sujeitos a nossas leis e autoridades ..., forçoso é proceder-se a ele pois que sendo os credores negociantes estão os seus créditos compreendidos nas disposições do citado alvará de 17-06-1776.²²

Foram perdidas 1.396\$050 réis com o falecimento de Bello. O *comissionado* tinha um total de débitos de 3.546\$278 réis com os negociantes de Luanda. Ou seja, em torno de 50% dos créditos em "fazendas" de Bello estavam espalhados pelos sertões. Era o mesmo percentual de Dias Torres, o outro *comissionado* aqui analisado, o que corrobora que a estratégia de pulverizar créditos era comum no comércio entre Luanda e os sertões. O espólio de Bello somava 5.379\$021 réis. Foi daí que se tirou o montante necessário para saldar os débitos do *comissionado* com os negociantes de Luanda.

Receita do casal de Custódio d'Araújo Bello importa em cinco contos trezentos e setenta nove mil novecentos e vinte um réis, da qual deduzindo as despesas na importância de réis quatrocentos oitenta e um mil quinhentos e cinquenta e sete, e as dívidas incobráveis na de réis um conto trezentos noventa seis mil quinhentos e cinquenta, existe líquido em cofre a quantia de réis trezentos e quinhentos e um mil oitocentos e catorze.²³

Vê-se que também Belo mantinha contas correntes com vários negociantes de Luanda. Enquanto Dias Torres tinha débitos com 8, Bello devia à 11 negociantes de Luanda. Os

²² Liquidação do casal de Custódio d'Araújo Bello, em 21-10-1853 (Pasta 19-1, 1853, AHU).

²³ Idem, *ibidem*.

débitos de Bello eram somente 20% inferiores aos débitos de Dias Torres. O primeiro devia 3.546\$278 e o último devia 4.285\$420. Graças ao espólio, foi possível aos negociantes receberem de volta na prática todos os créditos que tinham junto à Bello. Vimos que o mesmo não deu com os credores de Dias Torres, que amargaram perdas em torno de 50%. Por outro lado, boa parte das "fazendas" de Bello foram dadas como irrecuperáveis. Daí só restarem duas alternativas para justificar como os comitentes tiveram de volta os créditos que estavam de posse de Bello. Ou o comissionado tinha bens, patrimônio, ou então tinha crédito em alguma das suas contas correntes com os negociantes de Luanda (ver tabela 23).

Tabela 23- Pagamento dos créditos oferecidos ao falecido Custódio d'Araújo Bello por vários negociantes

	Créditos	Recebeu
Manoel José Constantino	1.724\$968	1.703\$339
João José Lopes	54\$700	54\$014
Manuel Fernandes Franco	192\$700	190\$283
José Pereira do Amaral	50\$000	49\$373
Prudêncio Franco da Silva	604\$400	596\$821
José Antonio Milhão	23\$550	23\$254
João de Souza Netto	63\$300	62\$506
José Manoel da Cruz	204\$850	201\$278
Casal de Luis Gomes Ribeiro	360\$000	355\$486
Antonio Joaquim Nunes	91\$810	90\$658
Ana Joaquina dos Santos Silva	96\$000	94\$786
Fração		\$006
	3.546\$278	3.501\$014

Fonte: Liquidação do casal de Custódio d'Araújo Bello, em 21-10-1853 (Pasta 19-1, 1853, AHU).

Só um investidor financiou tanto Dias Torres quanto Bello: Ana Joaquina dos Santos Silva. E aqui tem-se algo de bastante sugestivo. Para Bello, Ana Joaquina dos Santos financiou "fazendas" na ordem de 96\$000 réis. Um número quase 40 vezes menor que os 3.255\$970 réis que a mesma Ana Joaquina adiantou à crédito em "fazendas" para Dias Torres. Ana Joaquina financiava seus comissionados de uma forma que não era nem equânime nem aleatória. Dias Torres, afinal, se iniciou nos sertões com "fazendas" de Ana Joaquina. Daí por que detinha uma cifra tão volumosa de créditos expedidos pela investidora luandense. O caso de Bello é diferente. Aqui talvez tenham prevalecido razões de natureza geográfica. Vejamos como.

O maior credor de Bello se chamava Manoel Jose Constantino. Eram cerca de 1.700\$968 réis o total de créditos que Constantino tinha junto à Bello. Créditos em "fazendas" que tanto podem ter sido investidos por Bello no comércio de escravos quanto no comércio lícito pelos sertões. Já vimos o quanto havia de justaposição entre os circuitos mercantis do tráfico de escravos e do comércio lícito. Mas tomemos como alternativa que Bello tenha priorizado o comércio de escravos pelos sertões. Ou seja, trocando por escravos as mercadorias que Constantino lhe adiantava à crédito a partir de Luanda.

Quanto a Constantino, sabemos o seguinte: era uma contumaz traficante de escravos. Várias vezes, Constantino esteve envolvido em embarques ilegais de escravos em fins dos anos quarenta. Constantino foi o traficante que usou como ardil para vencer a repressão "carregar" pequenas lanchas com escravos pela praias de Luanda. Tais escravos eram enviados em consignação para casa comerciais do Rio de Janeiro. E isto não exclui que Constantino também enviasse escravos para Pernambuco. Pelo menos era para lá que seus navios declaravam destino quando saíam do porto de Luanda. Tais navios saíam de Luanda, vindo para o Brasil, não sem antes irem aos sul de Angola. No sul, em Benguela Velha, Constantino mantinha barracões de escravos para efetuar os embarques ilegais.

Aqui fechamos a provável ligação entre Constantino e Bello. Algo que justificaria por que Constantino adiantara tantos créditos em "fazendas" para Bello. Novo Redondo tinha uma proximidade geográfica bastante conveniente com Benguela Velha. Principalmente quando se leva em conta que a repressão ao tráfico ilegal se tornava cada vez maior em Angola. Em Novo Redondo, e a partir das "fazendas" adiantadas à crédito por Constantino, atuava Bello. Trocando por escravos as "fazendas" emprestadas por Constantino. De lá era bem fácil fazer com que os escravos fossem com presteza levados à Benguela Velha. Muito provavelmente era assim que Constantino adquiria boa parte dos escravos ilegalmente embarcados por Benguela Velha. Através de seu comissionado Custódio d'Araújo Bello.

Os investimentos dos negociantes luandenses nos sertões eram de grande vulto. Em 1858, negociantes de Luanda fizeram uma representação acerca daquela que Lopes Lima considerou uma das três questões cruciais na economia de Angola dos anos quarenta do século

XIX: a questão dos transportes. Dizia-se então que Luanda tinha créditos totais investidos no comércio dos sertões girando em torno de 4.000.000\$000 réis.²⁴

O comércio do interior deve a esta praça para mais de 4.000.000\$000 réis, que lhe não pode pagar por falta de transportes para os gêneros que constituem o pagamento.²⁵

Para conseguir os carregadores, os negociantes dependiam dos chefes africanos. A questão dos carregadores para o comércio com sertões piorou em definitivo quando Portugal banuiu o trabalho forçado dos *carregadores* em 1856. Os *carregadores* eram conseguidos através dos chefes de distritos e presídios portugueses. À cada soba africano que mantinha relações algo que estáveis com os portugueses cabia oferecer uma cota de carregadores para o comércio entre os sertões e a costa. Segundo Jill Dias, foram recrutados duzentos ou trezentos carregadores de cada vez durante o *boom* do marfim nos anos 1840-50. Apesar das dificuldades crescentes para consegui-los, o investidor de Luanda Arsenio Pompilio Pompeu de Carpo chegou a dizer que tinha contratado os serviços de 1.000 carregadores por mês em 1860.²⁶

Esta transição do antigo estado de serviço de carreto foi e é ainda espinhosa no último ponto: os indígenas abandonaram todas as obras e todos os trabalhos rurais que eram feitos em maior escala pelos europeus, ou pelos naturais do país já civilizados, com os auxílios de gente dada pelo governo, e ainda (que) recebendo um salário superior ao seu insignificante trabalho se não sujeitam à ele.²⁷

Antes das regulações dos anos cinquenta, o número de carregadores recrutados entre os africanos era quase indiscriminado. Na verdade, antes mesmo dos anos cinquenta, Lisboa já havia tentado legislar em torno da questão dos carregadores. Uma das preocupações das autoridades metropolitanas se voltava para uma das consequências do serviço forçado dos carregadores: a diminuição da população de Angola. Os chefes militares dos distritos obrigavam os chefes africanos "avassalados" a cederem grandes números de carregadores. Segundo Adelino Torres, existiam dois regimes no transporte de carregadores: o de Benguela

²⁴ Representação dos negociantes de Luanda de 30 de junho de 1858 (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 25-2, AHU)

²⁵ Representação dos negociantes de Luanda para a Câmara Municipal da cidade, em 30 de junho de 1858 (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 25 (2), 1858, AHU).

²⁶ Dias, Jill. "Mudanças nos Padrões de Poder no 'Hinterland' de Luanda". Lisboa, Revista Penélope, nº 14, 1994, pág. 54.

²⁷ Correspondência do chefe do distrito do Golungo-Alto para o Governador Geral de Angola Antonio Joaquim de Castro em 1 de outubro de 1857 (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 23-1, AHU).

e o de Luanda. O regime aplicado em Benguela definia alguns limites para os negociantes. Ao que parece, os negociantes de Benguela não podiam dispor indiscriminadamente dos negros para o serviço de carregador. E os carregadores podiam ainda receber alguma pequena remuneração.²⁸

Já o regime de Luanda, era inclemente. Dava direito ao negociantes de conseguir quanto carregadores lhes aproovessem. Era certamente dele que Brand se referia ao mencionar as dificuldades do sistema de carregadores nos anos quarenta. Havia descontentamento tanto dos carregadores quanto dos negociantes. Em 1839, Portugal divulgou uma primeira legislação que proibia o trabalho forçado dos carregadores. Esta lei foi conhecido no interior. Por esta razão, quando tentou conseguir carregadores, o chefe do Golungo-Alto foi apedrejado pelos africanos. Os prejuizos maiores eram de fato dos negociantes de Luanda. Ou os carregadores fugiam antes ou fugiam depois de começada a viagem. Outras vezes os próprios carregadores intencionalmente se descuidavam das cargas, que eram então pillhadas pelos povos do interior.

The system which continues to the present day and obliges those chiefs, on the order of military commandant of the district to furnish these carriers has been frequently condemned, and has proved a fertile source of discontent to all parties affected by it.

In the first place, the remuneration being far from equivalent to the labour, and not being a free but an extorted service, these causes led to frequent disturbances with the native chiefs, whose subjects disliking that species of employment and being often refused the full reward of their labours endeavoured to evade it by all possible means, sometimes by flighting before commencing the journey at other time after beginning it by refusing to proceed, abandoning their burdens, or carrying away part of them and leaving the remainder to the plunder of the natives, through whose territory they might then be passing.²⁹

²⁸ Adelino Torres relaciona o abolicionismo português como um todo, ou seja, tanto a oposição ao tráfico quanto a oposição à própria escravidão, às preocupações de Portugal em relação à demografia de Angola. Ver TORRES, Adelino. *O Império Português: entre o Real e o Imaginário*, pág. 79. Alfredo Margarido mostra que as primeiras medidas restritivas ao trabalho forçado dos carregadores, que foram devidamente ignoradas pelos negociantes de Luanda, estiveram relacionadas à fuga de vários africanos de suas aldeias para não serem recrutados como carregadores. Ver MARGARIDO, Alfredo. "Les Porteurs: Forme de Domination et Agents de Changements en Angola (XVIIe-XIXe siècles). Paris, *Revue Française d'Histoire d'Outre Mer*, vol. LXV, 1978, pág. 384.

²⁹ BRAND, George. *A General Return of the Trade of the port of St. Paul de Loanda In the Province of Angola for the year 1846*. In: OLIVEIRA, Mário Antonio. op. cit., pág. 291. Uma citação um tanto longa de Silva Porto, que por mais de 30 anos fez o comércio nos sertões, mostra como era exatamente o recrutamento dos carregadores: "O processo é o seguinte: logo que o chefe recebe ordem para dar carregadores, passa portaria a um encarregado para os tirar deste ou daquele soba. Apenas chega (o encarregado), quer logo que o soba lhe "passule", isto é, que lhe dê viveres para o seu sustento, ao que imediatamente se satisfaz, porque todo aquele povo está convencido de que é por obrigação; e se o soba é dos miseráveis, desampara a casa e foge para o

Os negociantes que operavam a partir de Ambaca, os ambaquistas, chegavam a obter diretamente com os chefes africanos do Songo, ou entre os imbangalas, os carregadores que empregavam. Contudo, a maior parte dos chefes africanos resistiram ao fornecimento de carregadores. Apesar disto, as evidências indicam que alguns deles não deixaram de auferir vantagens a partir da vigência do regime de carregadores. Ora recebiam pagamentos que seus súditos lhes faziam em troca da promessa de não se tornarem carregadores; ora alguns dos chefes africanos usavam o regime de carregadores como artifício para remover outros chefes que lhes eram hostis. Estes chefes rebeldes eram então oferecidos como carregadores pelos chefes hegemônicos. Foi por esta razão que alguns chefes africanos protestaram contra a abolição do trabalho forçado dos carregadores, em 1856 (ver tabela 24).³⁰

mato, onde se conserva até que aquele dilapidador se retire, gemendo neste caso os respectivos macotes. Depois de três dias mais ou menos, passa o soba, ou macotes, a ordenar aos patrões a apresentação dos carregadores, que sempre se efetua por meio de violência e amarração, e nunca sem faltas; porque, enquanto aparece quem se quer resgatar por dádivas, o número pedido não se preenche, vindo então pela maior parte *camundelles*, que se não sujeitam ao carreto, nem mesmo às leis dos sobas, e que sendo forçados a descalçar os chinelos, para serem dados como carregadores, fogem logo que podem, ou desamparando a carga, ou levando-a. (...) Este serviço de tirar carregadores é apetecido por muitos moradores de Ambaca, porque tiram dele interesses, como fica dito, e o pior é que o chefe (do distrito de Ambaca), vendo-se na necessidade de nomear alguém, as mais das vezes o deixam comprometido com as extorsões que fazem, sobre as quais, logo que chegam ao conhecimento do chefe, este procede, em harmonia com o soba, fazendo retirar o encarregado, que depois é correccionalmente castigado, e substituído por outro com quem se não melhora (a situação do recrutamento de carregadores) porque tal gente tal costume. As vezes também se dão ou rebeldias da parte dos sobas: neste caso é chamado e castigado com dias de prisão, segundo a gravidade do crime, quando ele se apresenta; porque outros há que não o fazem por insolentes, e o chefe não tem força capaz para corrigir destas continuas e diárias desobediências.

O número de carregadores que se pede nunca se dá de uma só vez, e sem delongas, como fica dito, porque se julgam isentos de tal serviço os parentes dos mais abastados moradores, ainda no mais remoto grão, os dos soldados e meirinhos, os agregados às senzalas dos grandes que os protegem, os devedores de negociantes desta praça, e finalmente a parentalha de qualquer antigo empacasseiro, cujo título ou serviço julgam dever herdar, e todos estes motivos são os que dificultam o rápido cumprimento das ordens superiores, e que torna este gênero de serviço mais pesado: a não serem estes, o chefe não hesitaria em dar os carregadores que se lhe ordenasse, porque daí utiliza a gratificação que sempre os feirantes de moto próprio dão, e sobre tudo o galardão de agradar ao governo com a execução das suas ordens. O chefe muitas vezes quer levá-los pacificamente para evitar violências, que dão motivo a falsas acusações de prejuízos imaginários com que aquele povo repetidas vezes incomoda o governo. Falar deste objeto seria escrever e não acabar". Relato de Silva Porto publicado no BOGGPA, nº 689, de 11 de dezembro de 1858, pág. 9.

³⁰ Dias, Jill. "Mudanças nos Padrões de Poder no 'Hinterland' de Luanda", pág. 55. No início dos anos sessenta, todo o processo de recrutamento estava nas mãos dos chefes de distrito. O autor Anônimo diz que revoltas dos "pretos" aconteciam por conta das arbitrariedades no recrutamento de carregadores: "Quanto aos carregadores, eis a maneira como (os Governadores de distrito) costumam praticar. Quando o comércio ou o governo precisa de carregadores para o interior, e que em Luanda os não há em número suficiente, oficia-se ao governador do distrito para onde se quer carregar, ordenando-lhe que envie à capital a gente necessária para essa condução. Se a ordem é, por exemplo, para quatrocentos, o Governador do distrito manda intimar mil, e vai dispensando do serviço todos aqueles que alegam alguma razão de convencer, até que apura os quatrocentos que lhe pediram; cuja sorte recai sempre nos mais pobres, e daí resulta o descontentamento e grande indisposição que há tempos tem lavrado entre os indígenas e os brancos". ANÔNIMO (autor). *Quarenta e Cinco Dias em Angola: Apontamentos de Viagem*. Porto, 1862, pág. 74-5.

Tabela 24- Relação dos carregadores oferecidos pelos sobas do distrito de Pungo-Andongo em cada trimestre de 1855

Divisão Emballa	
Soba	Nº de carregadores
Muta	5
Quissaquina	5
Quibenda	5
NGombe Afuxi	4
NDala Querimba	4
Dombo	4
Dambi Aquitumbo	3
Cassula	3
Infunda	2
Palanca	2
Lucala	1
Nbangué	1
Manga	1
Total no trimestre	40
Total no ano	160
Divisão Lungue	
Soba	Nº de carregadores
NGombe Andua	6
Dambi Aquitullo	6
Dambi Aquioza de cima	6
Dambo Aquioza de baixo	3
Huime Aquime	1
Quitamba	3
Quiza Cabango	2
Ila Ambungo	3
NDala Ahungo	6
Total do trimestre	36
Total do ano	144

Fonte: BOGGPA, nº 505, pág. 3, 2 de junho de 1855.

Pela versão dos negociantes de Luanda, deu-se entre 1854 e 1858 uma grande inflação nos preços cobrados pelos carregadores no frete das mercadorias. Foram mencionados aumentos de mais de 300% nas cargas transportadas no percurso ida e volta Golungo-Alto-Cassange entre 1854 e 1859. Aumentos similares foram também mencionados em relação ao percurso ida e volta Luanda-Golungo-Alto no mesmo período. Além dos salários "avultados", os negociantes ainda se queixavam da indisposição dos negros para enfrentarem o serviço de carregadores:

Nos anos anteriores a 1854 pagava-se: mil réis em "fazendas" pelo transporte de uma carga de Golungo-Alto a Cassange; trezentos réis pelo transporte da mesma do Golungo-Alto a esta cidade (Luanda). Atualmente pagam-se nove mil

réis por ida e volta do Golungo-Alto a Cassange; e três mil réis por ida e volta do Golungo-Alto a esta cidade (Luanda). Estes salários, sem dúvida avultados em relação ao peso e volume transportados, remuneraram bem o serviço prestado no transporte; mas nem essa paga avultada é incentivo suficiente para demover os pretos da sua brutal ociosidade.³¹

As estimativas dos negociantes de Luanda dão conta que 8040 carregadores foram empregados no transporte de mercadorias do interior para Luanda no segundo semestre de 1858. Tais carregadores perceberam um total de 103\$650 réis pelos serviços que prestaram.³² Mas dizia-se que um número de 8040 não era suficiente diante da demanda por carregadores. Por conta disto, tinha-se como consequência que mais de 4.000 cargas, o que correspondia à 200.000\$000 réis, estavam "empatadas" no sertões de Angola porque não se tinha como levá-las para Luanda.

Só nos dois pontos de Cassange e Malange, estão, por aquele motivo, empatadas mais de 4.000 cargas, importantes em mais de 200.000\$000 réis, e muitas outras existem em diferentes pontos do sertão.³³

Números oficiais comprovam um aumento de 50% no preço do frete na rota mais importante entre Golungo-Alto e Cassange. De 4.500 réis em 1857, passou-se para 6.000 réis no frete que o carregadores cobravam no percurso. Os negociantes de Luanda mencionam 9.000 réis no percurso ida e volta entre Golungo Alto e Cassange, em 1858. Pelo visto, a situação se tornou ainda pior daí em diante. Em 1859, o frete neste percurso subiu para 12.000

³¹ Representação dos negociantes de Luanda de 30 de junho de 1858 (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 25-2, AHU). Antes mesmo do fim do serviço gratuito dos carregadores, os negociantes de Luanda contrataram carregadores sob o regime assalariado. Ainda assim, os problemas persistiram: "Hoje, faltando este meio de barata condução (de cera e marfim pelas comitivas de escravos para exportação que os feirantes do interior mandavam para Luanda), e de em parte pagar a importação nesta alfândega, tem-se tornado muito difíceis as conduções do mato por meio de carregadores livres e pagos, e ainda muito mais pelos obrigados.

Este pretos tem uma aversão invencível ao serviço do carroto forçado, e em geral a toda espécie de trabalho, exacerbada esta aversão pelas injustiças, violências e extorsões que sofrem, por ocasião destes recrutamentos de carregadores, em regra geral, da parte de todos os funcionários que tem ingerência neste ramo de serviço; e depois pelos próprios feirantes, que deles se servem, e deles abusam sempre, e em muitos casos atrozmente ...

Resulta de se violentar este gentio a estes carretos forçados, de sua aversão; (resulta) ele abandonar em grande número seus lares, e ir de uma vez assentar cubata entre o gentio limítrofe de nossas conquistas e não sujeito." Correspondência do Governador Geral de Angola Pedro Alexandrino da Cunha para o Ministro e Secretário do Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar em 14 de outubro de 1846 (Correspondência do Governadores de Angola, Pasta 10, AHU).

³² O percurso percorrido era comumente Ambaca, Golungo-Alto, Malanje, Cassange, Pungo-Andongo, Duque de Bragança. Ver mapa dos indígenas empregados em transportes do interior para Luanda no segundo semestre de 1858, datado de 25 de janeiro de 1859 (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 25 (2), AHU).

³³ Representação dos negociantes de Luanda em 30 de junho de 1858 (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 25 (2), 1858, AHU).

réis. Mas ao que parece, nada foi pior que a diminuição no número de carregadores. Foi uma queda brutal. Em novembro de 1857, eram 14.037 carregadores que passaram pelo Golungo Alto. Grande parte deles iam para Luanda. Já em julho de 1858, o número de carregadores havia caído para apenas 1340. Em março de 1859, aconteceu um pequeno aumento. Contudo, só em junho de 1860, quase três anos depois dos números expressivos de 1857, deu-se um aumento sensível no número de carregadores.

Tabela 25- Carregadores que transitaram pelo conselho do Golungo Alto com destinos diversos mas especialmente na rota Luanda-Cassange

Novembro de 1857	14037
Julho de 1858	1340
Agosto de 1858	1340
Setembro de 1858	1340
Outubro de 1858	1340
Novembro de 1858	1340
Dezembro de 1858	1340
Março de 1859	2534
Mai de 1859	1407
Junho de 1860	5037

Fonte: BOGGPA, nº 719, 9 de julho de 1859.

"Mapa dos indígenas empregados em transportes do interior para Luanda no 2º semestre de 1858" (Correspondência dos Governadores de Angola, Pasta 25-2, AHU).

BOGGPA, nº 641, 9 de janeiro de 1858.

BOGGPA, nº 710, 7 de maio de 1859.

Nota Metodológica: O número de carregadores indicado para o segundo semestre de 1858 é uma média estimada a partir do total de carregadores empregados neste semestre: 8040.

Para pôr termo à esta escassez de carregadores, os negociantes de Luanda tentaram fórmulas alternativas. Em 1859, uma empresa foi formada por Oliveira & Schut, uma firma de Luanda, para conduzir mercadorias no trajeto Luanda-Cassanje-Luanda. Mesmo assim, não se conseguiu vencer a escassez de carregadores. No próprio ano de 1859, como consequência dos problemas para escoar para Luanda as mercadorias do interior, 2.000 cargas estavam "empatadas" nos sertões. Isto prova que o aumento de carregadores em março de 1859 não melhorou em nada a situação do comércio entre Luanda e os sertões.

A empresa de Oliveira & Schut de condução pelo Quanza, entre Luanda e o Dondo, e daqui (Cambande) por terra para Cassanje, luta com mil dificuldades, pela insuficiência do número de carregadores para esta última parte do trajeto,

apesar dos vantajosos preços que lhe oferece, e de perfeitamente garantidos os pretos de qualquer mau tratamento. Há perto de 2000 cargas paradas.³⁴

Toda a questão da escassez de carregadores parecia girar pelo menos em parte na resistência dos africanos. Uma resistência que era não só dos africanos tomados como carregadores mas também dos próprios chefes africanos. Perder súditos, clientes e escravos tinha uma consequência para os chefes: perder poder político. Além disto, cada vez mais tornou-se interessante reter força de trabalho nos próprios sobados, diante do ascenso das culturas do café e do óleo de palma. Por outro lado, entre ceder carregadores para os negociantes de Luanda e formar caravanas para fazer o comércio com a costa, os chefes africanos preferiam a última alternativa. A escassez de carregadores se insere, portanto, no quadro mais amplo de transformações do comércio entre Luanda e os sertões.³⁵

Os circuitos mercantis entre Luanda e os sertões estavam assentados nas feiras e nos carregadores. Tais circuitos funcionavam a partir do adiantamento-endividamento de mercadorias. De um lado, estavam os negociantes de Luanda, os fornecedores dos créditos ("fazendas") que alimentavam o comércio nos sertões. De outro, estavam os aviados, embrenhados nos sertões, que operavam nas feiras e presídios. Havia ainda uma terceira extremidade nesta cadeia, os pumbeiros. A vigência destes circuitos deu-se desta maneira desde o século XVIII. Contudo, a partir do advento do comércio através das caravanas montadas pelas chefias africanas do interior, os negociantes de Luanda perderam um elemento essencial para realizar o comércio com os sertões, os carregadores. Isto foi apenas um aspecto da crise maior do comércio entre Luanda e os sertões. Esta crise talvez tenha sido mais daninha para os negociantes de Luanda do que até mesmo o fim do tráfico ilegal com o Brasil, em 1850.

³⁴ BOGGPA, n.º 704, 26 de março de 1859. Documento transcrito também por SANTOS, José de Almeida. *A Alma de uma Cidade*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1973, pág. 462.

³⁵ Jill Dias discute as repercussões da cultura do café na indisposição dos chefes africanos de ceder carregadores. Ver DIAS, Jill. "Relações Econômicas e de Poder no Interior de Luanda ca 1850-1875", pág. 253.

VIII- O Porto de Luanda e as Relações com o Atlântico

A partir da movimentação do porto de Luanda, tem-se como analisar as transformações da economia de Angola entre 1845 e 1860. Este período foi crucial porque marcou o ascenso das exportações de produtos lícitos por Luanda. Até 1850, apesar da dispersão dos embarques de escravos pela costa, o movimento do porto de Luanda era em grande parte ainda ditado pelo tráfico ilegal. Como principal estratégia, os navios negreiros simplesmente descarregavam "fazendas" em Luanda. Depois, zarpava-se em lastro para embarcar os escravos frequentemente no norte de Angola. Tito Omboni, em 1835, viu 55 navios no porto de Luanda. Quase todos eram navios negreiros. O relato de Tito Omboni é altamente fidedigno. O médico também falou em 40.000 escravos embarcados por Angola em 1835, números praticamente idênticos aos cálculos da diplomacia inglesa.

Il porto [Luanda] era pieno de navi: tra grandi e picolle ne contai nel primo giorno cinquantacinque e quase tutte negrieri. E una dolorosa verità che in onta a tutti i provvedimenti adoperati dalle grandi nazioni europee onde abolire l'obbroscioso traffico degli schiavi, si possano ancora calcolare pui di quarantamila negri venduti in quel regno, de quali la maggior parte esce per contrabando sopra bastimenti americani.¹

Quando em 1841 um outro médico, George Tams, chegou à Luanda, o que encontrou foi um frenético movimento de navios. Isto acontecia porque ainda se adotava a mesma estratégia do tráfico ilegal nos anos trinta. Ou seja, entrar tão rápido quanto sair com os navios de Luanda, para fazer os embarques de escravos por vários pontos diferentes da costa de Angola.

Raras vezes se viam no porto (de Luanda) muitos navios reunidos; de maneira que em todo o tempo que nele permanecemos nunca observei mais de doze, cinco dos quais pertenciam à nossa expedição. Quase todos nunca se demoravam no ancoradouro, porque aqui, da mesma forma que em Benguela, a exportação de escravos constituía a maior parte do comércio; e os navios que se empregavam neste nefando tráfico eram constantemente despachados pelos seus donos residentes em Luanda, com a maior ligeireza possível.²

Em 1852, Luanda foi visitada por Carlos José Caldeira, que voltava à Lisboa após uma viagem à China. Caldeira dizia então que o porto da cidade estava recebendo anualmente 80

¹ OMBONI, Tito. *Viaggi nell'Africa Occidentale*, pág. 83.

² TAMS, George. *Visita às Possessões Portuguesas na Costa Ocidental da África*, pág. 193.

embarcações, "sendo mais de 50 nacionais, e destes o maior número da praça de Lisboa". A partir destes dados, enunciados como falíveis diante da indisponibilidade de fontes fidedignas, viu-se com otimismo os destinos da economia de Angola após o fim do tráfico ilegal, em 1850. Segundo Caldeira, os dados apontando para a entrada de 80 navios em Luanda anualmente foram obtidos através de uma "pessoa que estava ao alcance de a formar com exatidão". Em 1852, ainda segundo Caldeira, Luanda tinha déficit no balanço comercial com Portugal. Além disto, porque só esteve na costa, Caldeira enxergou o comércio apenas no sentido sertões-Luanda.

Sem vias de comunicação nunca se pode esperar desenvolvimento considerável na agricultura, e no comércio interno, que alimenta o externo. Contudo que se faz com a metrópole tem tido considerável aumento nestes últimos anos, em que as entradas dos navios mercantes no porto de Luanda tem regulado anualmente por 80, sendo mais de 50 nacionais, e destes o maior número da praça de Lisboa. O valor das importações de 1850 a 1851 foi 804 contos, e 495 o das exportações.³

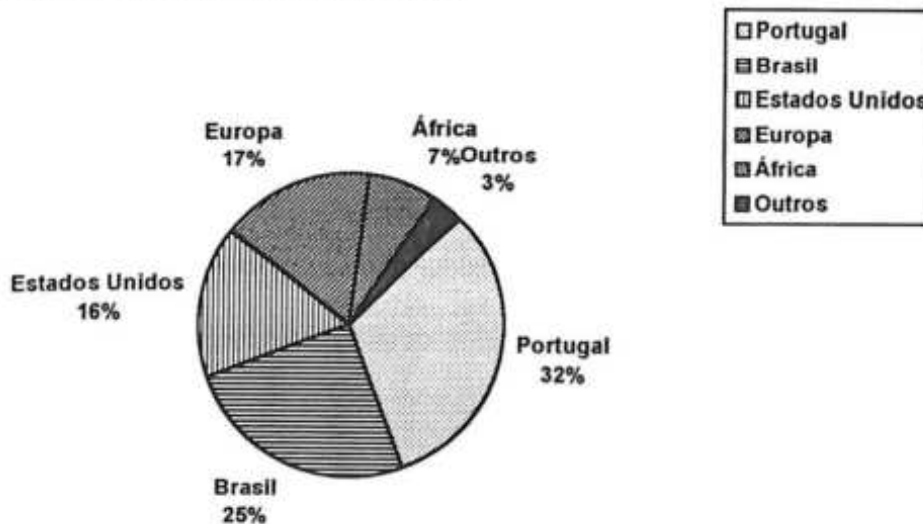
Tudo indica que Caldeira foi levado a subestimar o movimento portuário de Luanda. Esta é a conclusão se somarmos as entradas de navios em viagens de cabotagem e entradas de navios em viagens de longo curso em 1852. Na verdade, entraram não 80 mas sim 95 navios no porto de Luanda neste ano. Além disto, Caldeira parece também ter errado no cálculo das entradas de navios provenientes de Lisboa. Diz-se que a maior parte dos 50 navios "nacionais" tinham Lisboa como origem. Em 1852, contudo, Luanda recebeu 20 navios de Lisboa. Apesar dos erros de cálculo, Caldeira acertou na avaliação que Lisboa estava se tornando majoritária no movimento portuário de Luanda. Esta talvez seja a constatação mais importante no testemunho de Caldeira, não importa se os números desta mutação sejam outros.

Entre 1840 e 1860, Portugal adquiriu crescente peso no movimento portuário de Luanda. Neste período, Portugal foi responsável por 32% das entradas de navios mercantes na cidade. Em segundo lugar, estava o Brasil, com expressivos 25%, apesar da entrada francamente decadente de navios daqui procedentes a partir de 1850. Os Estados Unidos, que participaram com 16% das entradas de navios, são a novidade da época. O restante das entradas de navios em Luanda tinha procedência majoritária da Europa. Tais entradas,

³ CALDEIRA, Carlos José. *Apontamentos d'Uma Viagem de Lisboa à China*. Lisboa, Typographia de Castro & Irmão, 1853, pág. 214-215.

contudo, não são indicativas de um movimento mercantil já firmado com Angola. Em geral, os navios procedentes da Europa iam até Luanda apenas para transportar carvão de pedra para a estação naval inglesa na cidade (ver gráfico 15).

Gráfico 15- Percentuais (por região) nas aportagens de navios mercantes de longo curso em Luanda entre 1840 e 1860



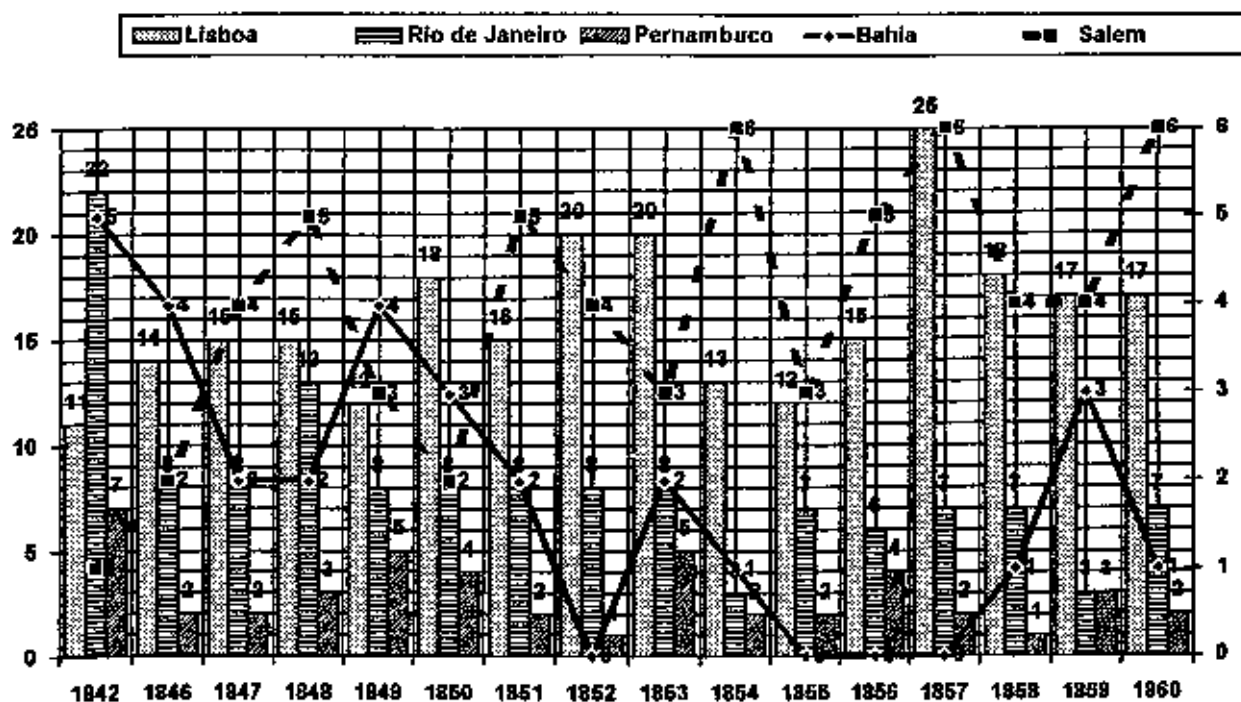
Fontes: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola (1845-1860).
 Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola.
 Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), AHU.

As cifras agregadas nas entradas de navios em Luanda escondem as enormes variações entre 1842 e 1860. Em 1842, o Brasil foi a origem da maior parte dos navios entrados em Luanda. Só o Rio de Janeiro foi responsável por 22 das entradas de navios brasileiros. Fora isto, que não constitui nenhuma surpresa diante da intensidade do tráfico ilegal na época, mais duas regiões se destacam nas entradas "brasileira" de navios em Luanda: Pernambuco e "Bahia". Por outro lado, em 1842, Portugal tinha uma participação irrisória na movimentação portuária de Luanda. Apenas 11 navios chegaram de Lisboa neste ano. Deve-se dizer, contudo, que 1842 foi um ano atípico nas relações marítimas entre Portugal e Luanda. Daí em diante, seria crescente a participação portuguesa (ver gráfico 16).

No caso do Brasil, teria-se a partir de 1846 um movimento tendencial de queda. Nota-se que o Rio de Janeiro manteve-se hegemônico nas relações do Brasil com Luanda. Na

verdade, as entradas de navios provenientes do Brasil no porto de Luanda eram inteiramente condicionadas pelo tráfico legal. Tirando 1848, quando chegaram 13 navios, houve uma média anual de 8 entradas de navios do Rio de Janeiro entre 1846 e 1853. Levando em conta os números do tráfico ilegal em fins dos anos quarenta, tais entradas tão baixas de navios do Rio de Janeiro mostram uma certa desproporção. Na verdade, muitos navios negreiros iam diretamente para os pontos de embarques ilegais, sem passar por Luanda. A partir do movimento de entrada de navios do Rio de Janeiro, sugere-se, portanto, que não apenas a repressão no Brasil, a partir de 1850, colaborou para a dispersão do tráfico ilegal pelo Atlântico. Em fins dos anos quarenta, já se tinha abandonado parte do esquema tradicional do tráfico ilegal através de Luanda (ver gráfico 16).

Gráfico 16- Oscilações (por cidades principais) nas entradas de navios mercantes em Luanda entre 1842 e 1860



Fontes: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola (1845-1860).

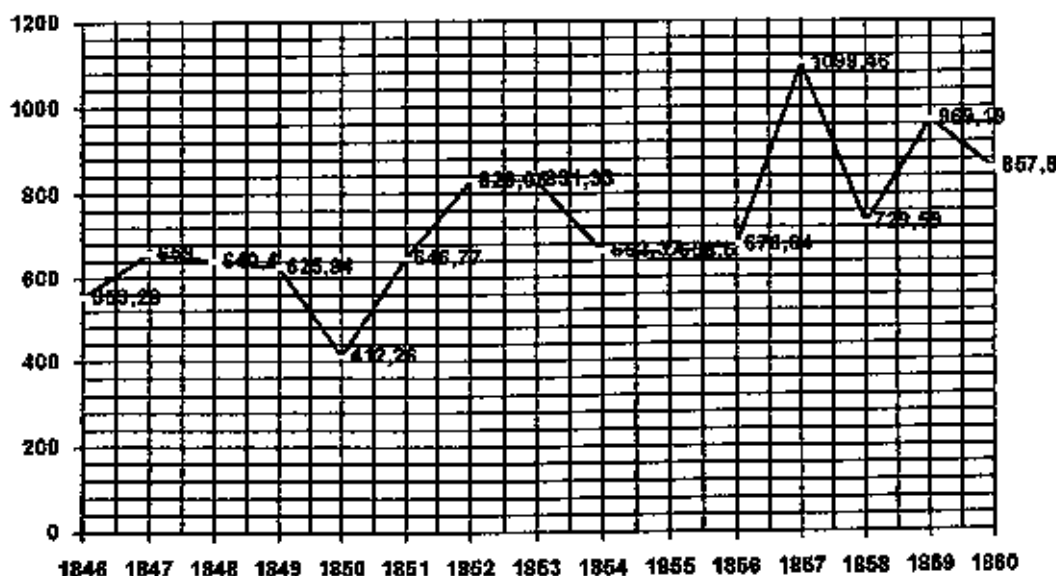
Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola.

Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), Arquivo Histórico Ultramarino.

Ao lado do tráfico ilegal, ativo mesmo sem os embarques por Luanda, o movimento do porto de Luanda revela o ascenso do comércio lícito a partir de 1845. Entre 1830 e 1859, segundo Isaacman, as exportações lícitas passaram de 105,600\$000 para 1.017.150\$771 réis.

Basicamente, tais exportações se constituíam de cera, goma, marfim, urzela e café. Tais mercadorias eram adquiridas através do comércio nos sertões. Quase não havia expressão dos produtos agrícolas na pauta de exportações de Luanda. Só em fins dos anos cinquenta, se registraram números algo que relevantes nas exportações de tais produtos. Quanto à exportação de minério, o mesmo pode ser dito. Na verdade, Angola só exportou algum minério no final dos anos cinquenta, a partir da produções de minas de cobre localizadas no Ambriz.⁴

Gráfico 17- Oscilações nas toneladas de navios que zarparam do porto de Luanda carregados com produtos do comércio lícito entre 1846 e 1860 (por 1000)



Fontes: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola (1845-1860).
 Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola.

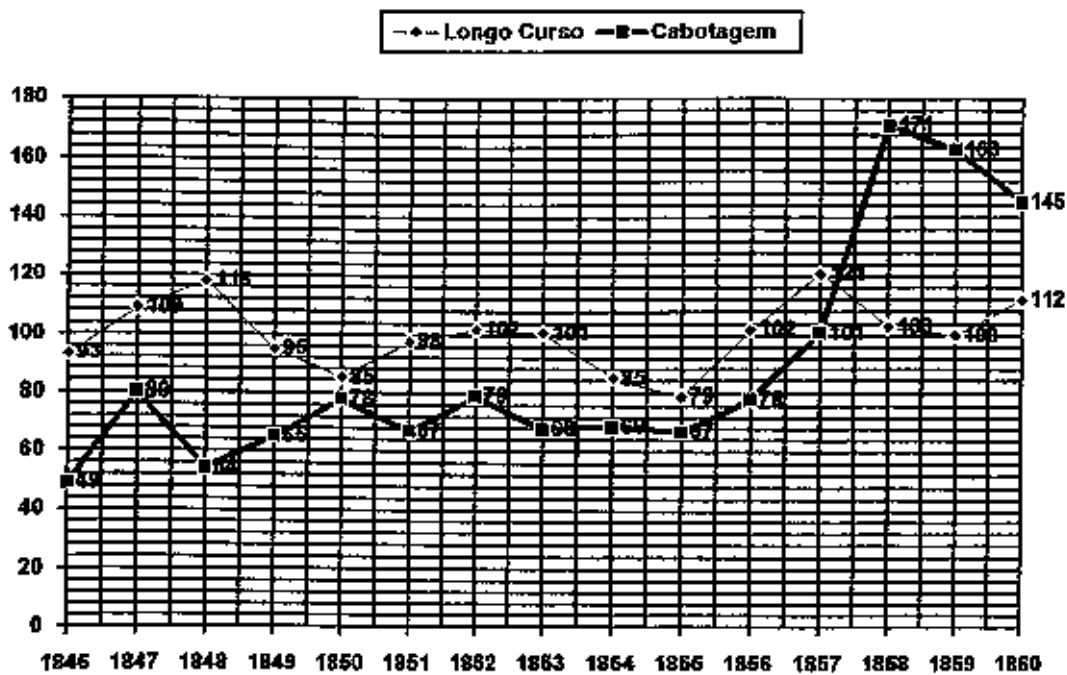
Tirando no ano de 1850, atípico pelo fim do tráfico ilegal no Brasil, as oscilações na tonelagens dos navios mercantes com cargas lícitas variaram de forma tendencialmente ascendente. Após atingir 831,33 toneladas, em 1853, a tonelagem total dos navios com cargas lícitas, passaram por uma estabilização entre 1854 e 1856. Só em 1857, deu-se outro aumento significativo em tais cargas. Chegou-se então à 1099,46 toneladas nos navios que saíram de Luanda com mercadorias lícitas. Isto se deveu basicamente à uma transformação tecnológica: o uso de vapores numa "carreira" de navios entre Luanda e Lisboa. Os vapores tinham

⁴ ISAACMAN, Allen. "An Economic History of Angola, 1835-1867", pág. 95-97.

tonelagem muito mais avultada que os navios mercantes convencionais, o que alterou o padrão de tonelagem das embarcações destinadas ao comércio lícito (ver gráfico 17).

Logo adiante, em 1858, constata-se que as toneladas dos navios em viagens de longo curso passaram por oscilações bruscas. Isto se deveu à dois fatores. Primeiro, embora continuassem indo à Luanda, os vapores começaram também a fazer trajetos dentro de Angola, em viagens curtas pela costa. Isto aconteceu porque usou-se os vapores cada vez mais no comércio de cabotagem. Entre 1857 e 1860, aconteceu uma verdadeira explosão no comércio de cabotagem em Angola. Foi uma média anual de quase 160 saídas de navios em viagens de cabotagem nestes três anos. Correlatamente, deu-se uma diminuição nas saídas de navios para viagens de longo curso. É preciso destacar, contudo, que boa parte do movimento de cabotagem por Luanda esteve condicionado pelo movimento voltado para as viagens transoceânicas pelo porto (ver gráfico 18).

Gráfico 18- Viagens de longo curso e viagens de cabotagem na movimentação de navios mercantes no porto de Luanda

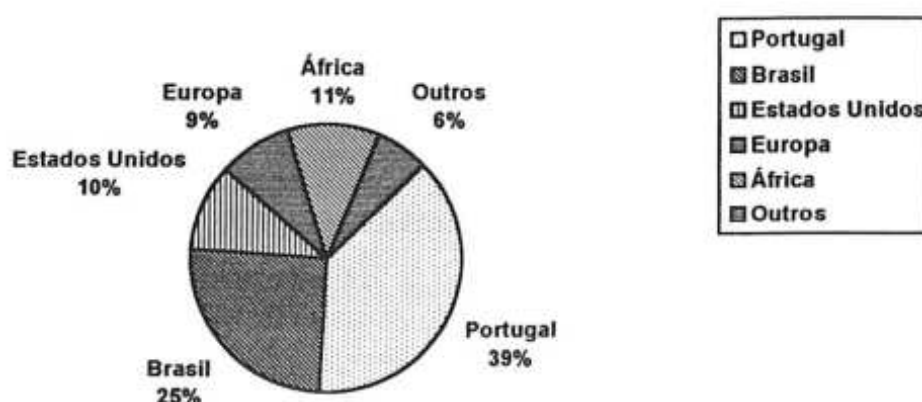


Fontes: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola (1845-1860).
 Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola.

Em geral, toma-se como marco de análise da movimentação do porto de Luanda o ano de 1844. A partir deste ano, o porto de Luanda foi aberto aos navios de qualquer nacionalidade. Tal abertura é reputada como uma espécie de alavanca das exportações lícitas.

Imagina-se aqui que o porto de Luanda só era frequentado por navios portugueses, o que constituiria um empecilho para tais exportações. Contudo, tomando como parâmetro o movimento dos navios antes e depois de 1844, nota-se que a abertura do porto de Luanda não teve efeito catalizador imediato nas exportações lícitas. É visível uma tendência geral de ascenso nas exportações lícitas através do movimento do porto, se tomarmos como critério a progressão das toneladas dos navios mercantes em viagens de longo curso entre 1845 e 1850. Mas tal tendência, ao que parece, não foi ditada pela decisão puramente *pro forma* de 1844.⁵

Gráfico 19- Percentuais (por região) nas saídas de navios mercantes de longo curso por Luanda entre 1840 e 1860



Fontes: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola (1845-1860).
 Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola.
 Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), AHU.

Antes de 1844, nenhum navio deixava de ir a Luanda por conta da proibição formal de atracar no porto da cidade. Na prática, o decreto de 1844 não provocou nenhuma mudança de porte no movimento de navios por Luanda. Mais importante que a abertura do porto de Luanda em 1844 foram os tratados de livre-comércio firmados por Portugal. Tais tratados contemplaram Estados Unidos e Inglaterra com o usufruto da condição de "mais" favorecida no comércio com Angola. E o Estados Unidos fizeram valer tais direitos de nação mais favorecida imediatamente. Já em 1841, Luanda recebeu navios originários dos Estados Unidos,

⁵ Para uma posição que aponta a abertura dos porto de Luanda em 1844 como estímulo para o comércio lícito, ver OLIVEIRA, Mario Antonio Fernandes de. *Alguns Aspectos da Administração de Angola em Época de Reforma (1834-1851)*.

principalmente da cidade de Salem. Tinha-se aqui o início de relações marítimas entre Estados Unidos e Luanda que produziriam sensíveis mudanças no seio da elite mercantil da cidade.

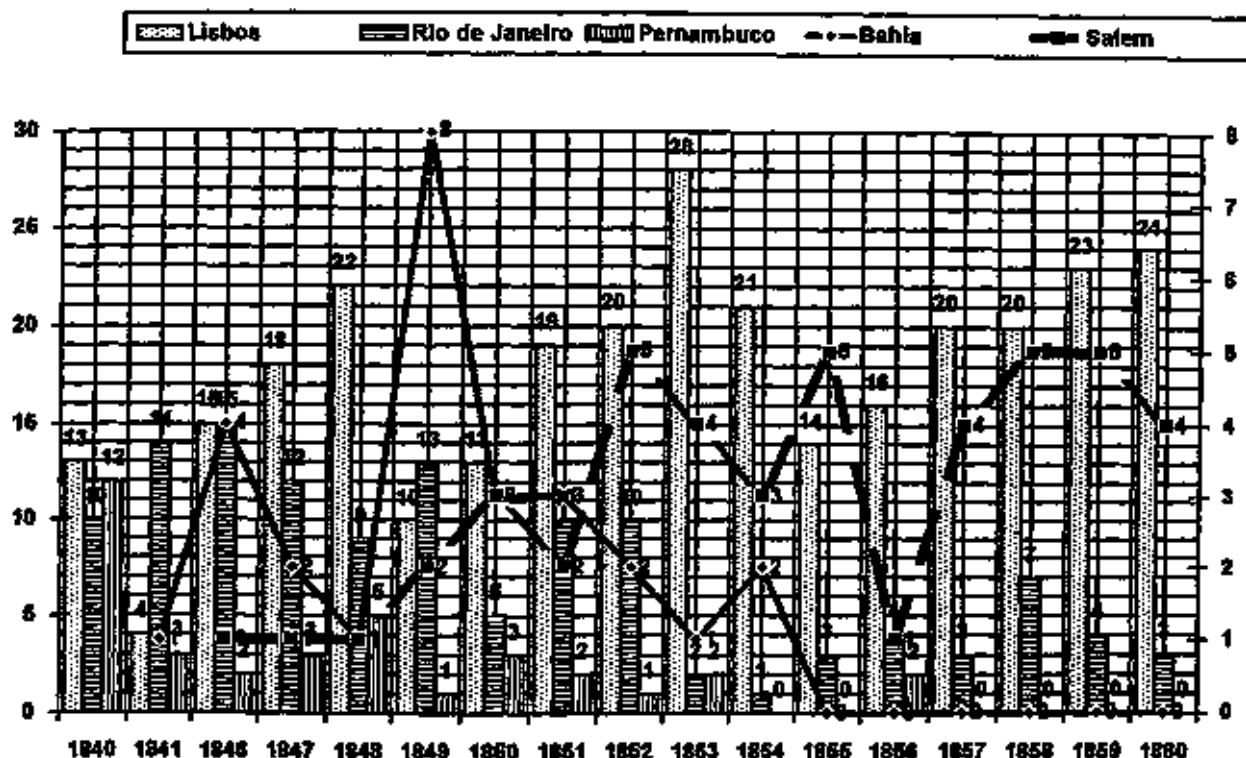
Também é duvidoso o critério de nacionalidade para se entender o movimento de navios por Luanda. Não raro os navios negreiros tinham acesso à bandeira portuguesa, e assim acabam por fugir da revista dos navios de guerra ingleses. Depois de 1839, usar a bandeira portuguesa foi ainda interessante porque os traficantes pagavam menos direitos no desembarque das mercadorias em Luanda. Por esta razão, apesar do uso preferencial da bandeira americana após 1839, afim de evitar os cruzadores ingleses, a bandeira portuguesa manteve-se também atraente para os traficantes. O General Rego, por exemplo, um navio negreiro consignado por Francisco Antonio Flores entre 1845 e 1854, navegou sempre com bandeira portuguesa.

Toma-se aqui como parâmetro de avaliação do movimento do porto de Luanda duas variáveis: entradas e saídas de navios. Tais variáveis são analisadas sob o critério de origem e destino dos navios que se movimentaram por Luanda entre 1840 e 1860. Quando se analisa o movimento portuário de Luanda neste período, um ponto se destaca: Portugal teve maior expressão nas saídas (39%) do que nas entradas de navios (32%) por Luanda. Por outro lado, os Estados Unidos tiveram uma participação menor nas saídas (10%) do que nas entradas (16%) de navios. Em relação à Portugal, a lógica do colonialismo português, mesmo nesta época, impunha-se muitos mais pela absorção de mercadorias produzidas em Angola. Além disto, supõe-se, que déficits cada vez maiores no balanço de pagamentos desestimulavam a ida de navios "portugueses" à Angola. Dai por que as saídas eram maiores que as entradas de navios de Portugal. Em relação aos Estados Unidos, deve-se dizer que a maior parte das entradas de navios se relacionavam com o comércio direto com Luanda (ver gráfico 19).

Os números agregados escondem oscilações fundamentais no movimento do porto. A principal delas foi o movimento sempre progressivo nas saídas de navios para Portugal. No total, saíram mais navios para Portugal em 15 anos, 320, que entraram no mesmo período, 258. A partir das oscilações nas saídas de navios, vê-se como o Brasil perdeu expressão no porto de Luanda tão logo acabou o tráfico ilegal, em 1850. Ao contrário das entradas, as saídas de navios mostram que Portugal terminou a década de cinquenta num movimento ascendente na movimentação portuária de Luanda. É exatamente o contrário do que aconteceu

com os Estados Unidos. No caso americano, os números agregados ratificam as oscilações anuais. No total, Luanda recebeu 107 navios dos Estados Unidos, enquanto 79 navios partiram para as três cidades expressivas nas relações marítimas de Luanda com a América do Norte: Salem, Nova Iorque e Boston (ver gráfico 20).

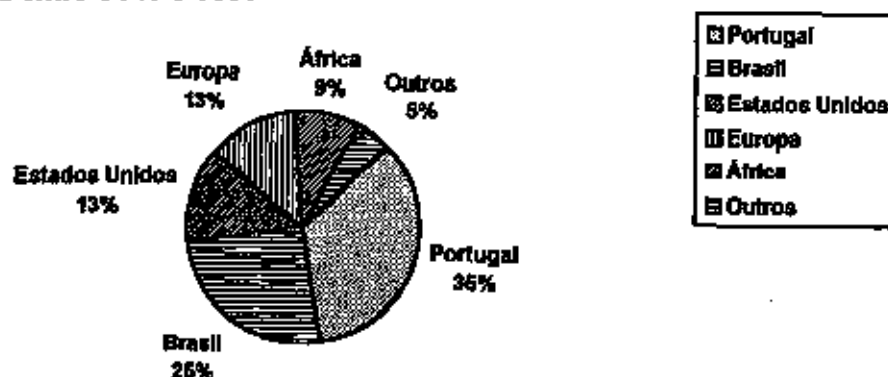
Gráfico 20- Oscilações (por cidades principais) nas saídas de navios mercantes por Luanda entre 1840 e 1860



Fontes: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola (1845-1860).
 Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola.
 Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), AHU.

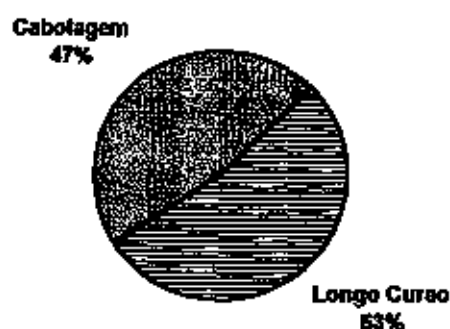
Basicamente, o movimento total do porto de Luanda se dividiu entre Estados Unidos, Brasil e Portugal. O elemento novo foi claramente os Estados Unidos, que substituiu o Brasil como eixo alternativo à Portugal nos laços com Angola. Por outro lado, quase toda a participação europeia no movimento portuário de Luanda pouco se traduziu em relações comerciais. Mesmo nos anos cinquenta, tal participação esteve relacionada com o combate ao tráfico ilegal. Assim como a participação europeia, os navios "brasileiros" que foram à Luanda a partir de 1850 também ainda estavam relacionados com o tráfico ilegal -desta vez para Cuba. Apesar disto, deve-se dizer que no geral, a partir de 1850, o movimento do porto de Luanda deu-se claramente numa lógica que apontou para o comércio lícito (ver gráfico 21).

Gráfico 21- Percentuais (por região) no comércio marítimo de longo curso pelo porto de Luanda entre 1840 e 1860



Fontes: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola (1845-1860).
 Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola.
 Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), AHU.

Gráfico 23- Tipos de viagens dos navios mercantes que entraram e saíram pelo porto de Luanda entre 1845 e 1860

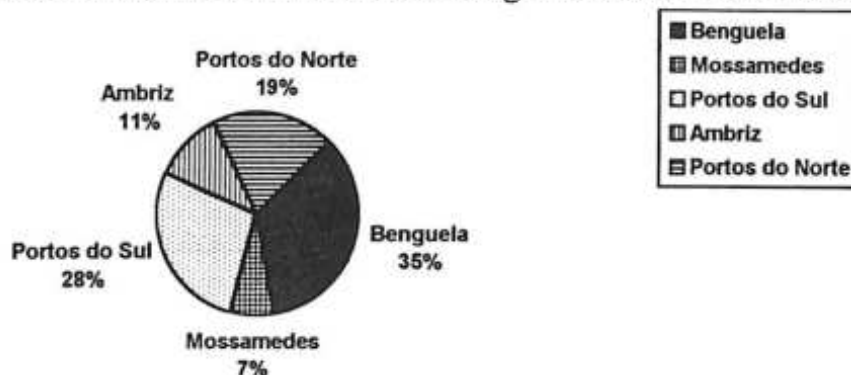


Fontes: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola entre 1845 e 1860.
 Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola.
 Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), AHU.

O progresso do comércio lícito pode ser visto através da movimentação dos navios em viagem de cabotagem. Em primeiro lugar, deve-se adiantar os números relativos às diferentes viagens dos navios que passaram por Luanda entre 1845 e 1860. Nota-se logo que os navios de guerra constituíram o grosso do movimento portuário de Luanda. Simplesmente 40% do movimento do porto da cidade foi feito por navios que foram à costa de Angola combater o tráfico ilegal. Fora isto, chama a atenção a pequena diferença entre as viagens de longo curso e as viagens de cabotagem. Excluindo a variável viagens de navios de guerra, constata-se que 47% dos navios que entraram ou saíram de Luanda estavam em viagens que não atravessariam

o oceano. Na verdade, tais números refletem mudanças profundas não só no movimento do porto como também na orientação da economia de Angola (ver gráfico 23).

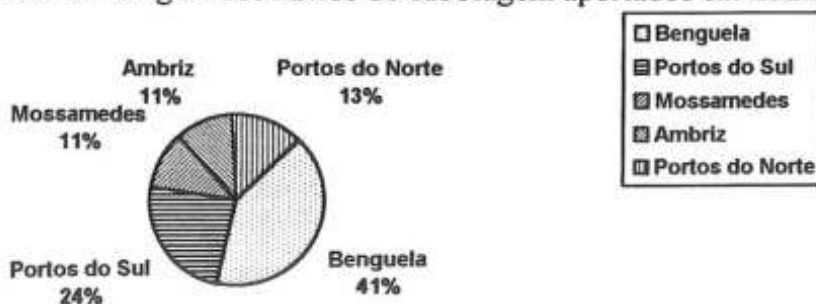
Gráfico 24- Destino dos navios de cabotagem saídos de Luanda entre 1846 e 1860



Fontes: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola entre 1845 e 1860. Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola. Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), AHU.

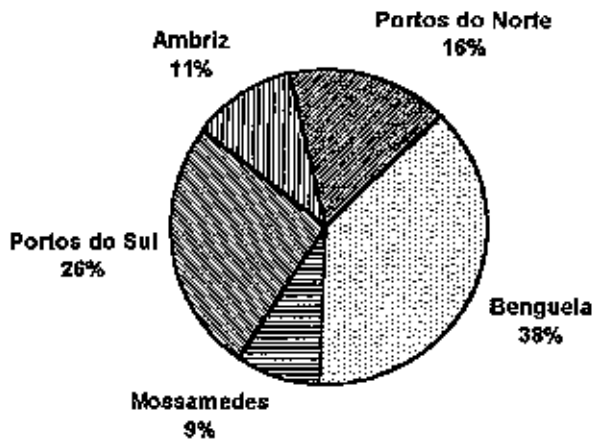
O eixo principal da economia angolana se encontrava no centro-sul. Isto pode ser visto através dos números agregados nas chegadas de navios em Luanda. Somando "portos do sul" (que incluíam Benguela e mais vários portos pequenos da região), Benguela e Mossamedes, têm-se cifras bem avantajadas. Mais de 60% dos navios que entraram em Luanda tiveram procedência nas regiões ao sul de Angola. Isto acontecia porque no sul estavam localizadas feitorias responsáveis pela produção da urzela, um produto de larga exportação na época. Além disto, os navios mercantes que chegavam à Angola passavam quase obrigatoriamente por Benguela. Na verdade, o movimento de cabotagem no porto de Luanda estava vinculado às viagens cujo destino final incluíam a travessia do Atlântico.

Gráfico 25- Origem dos navios de cabotagem aportados em Luanda entre 1846 e 1860



Fontes: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola entre 1845 e 1860. Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola. Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), AHU.

Gráfico 26- Movimentação geral (entrada e saída) de navios para o comércio de cabotagem por Luanda



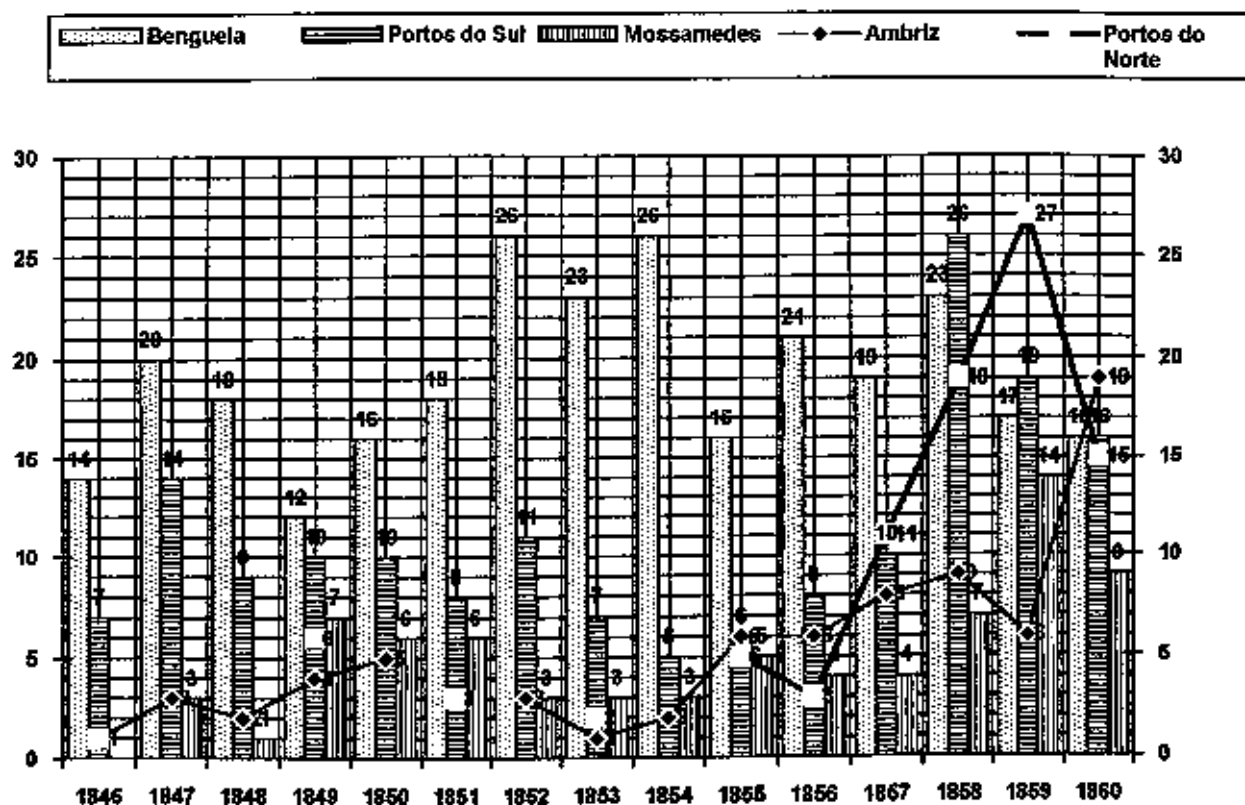
Fontes: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola entre 1845 e 1860.
Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola.
Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), AHU.

Os valores agregados na movimentação geral de cabotagem do porto de Luanda mostram uma proeminência inegável do eixo centro-sul da economia de Angola. Além de Benguela (38%) e Mossamedes (9%), tinha-se a designação genérica "porto do sul", já mencionada. Estas três regiões responderam por mais de 70% da movimentação de Luanda. A partir dos valores agregados, tem-se apenas uma pálida visão das mudanças operadas nos anos cinquenta no movimento de cabotagem de Luanda. Tais mudanças tiveram como centro o advento de um novo eixo na economia de Angola, que incluía os "portos do norte" (designação aplicada para regiões como Rio Zaire e Ambrizete) e o Ambriz. Observa-se claramente que o surgimento deste eixo aconteceu a partir da ocupação portuguesa do Ambriz, em 1855.

No total, saíram de Luanda para os "portos do norte" e Ambriz 185 navios entre 1845 e 1860. Por outro lado, destas mesmas regiões, entraram 166 navios no mesmo período. Entre 1846 e 1854, entraram em Luanda apenas 33 navios dos "portos do norte" e Ambriz. A partir de 1855, nota-se um aumento sensível em tais entradas. Cerca de 80% (133) dos navios que entraram em Luanda procedentes dos "portos do norte" e Ambriz entre 1846 e 1860 o fizeram a partir de 1855. O mesmo movimento de expansão em relação ao eixo norte da economia de

Angola é notável a partir das saídas de navios em viagens de cabotagem por Luanda. Entre 1846 e 1854, foram apenas 46 saídas para os "portos do norte" e o Ambriz. Já em relação ao período posterior, tem-se valores bem mais expressivos. Foram 139 os navios que saíram para estas regiões entre 1855 e 1860.

Gráfico 27- Origem dos navios entrados em Luanda para o comércio de cabotagem entre 1846 e 1860

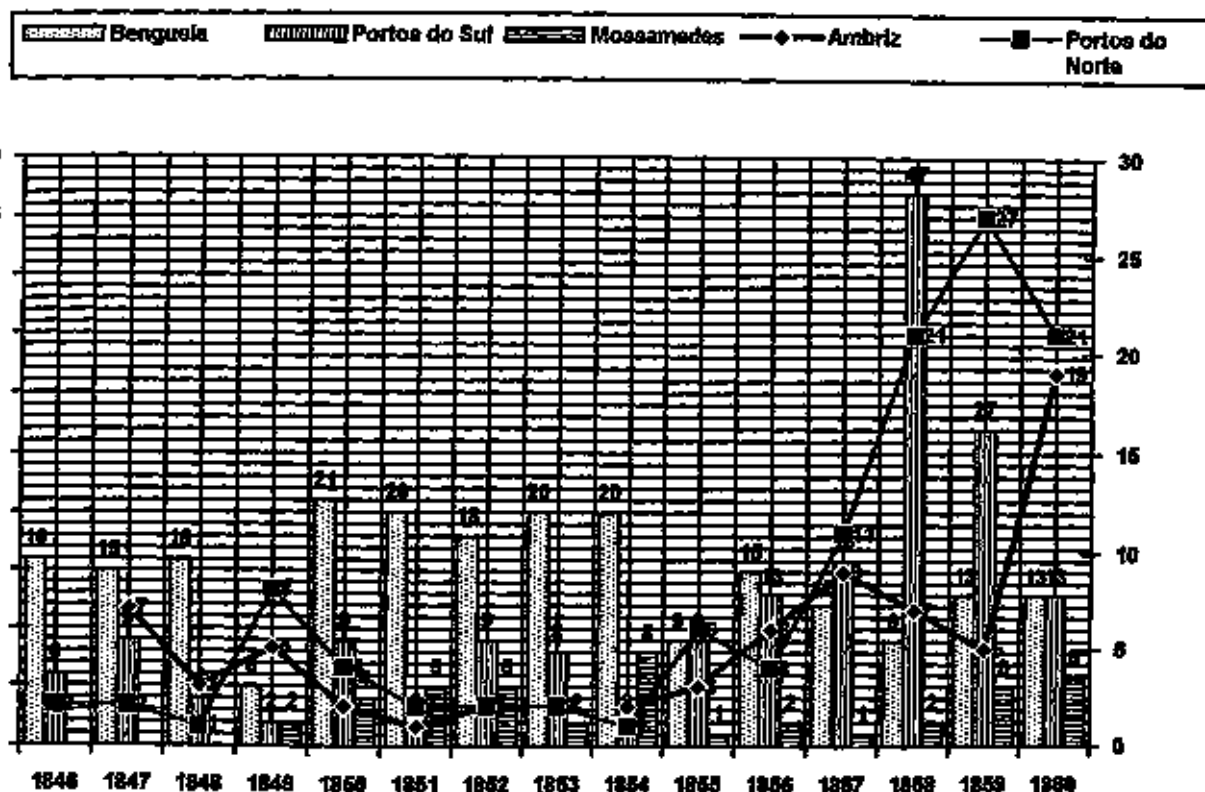


Fontes: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola entre 1845 e 1860. Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola. Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), AHU.

Em fins dos anos cinquenta, o movimento de cabotagem por Luanda estava distribuído quase igualmente entre o norte e o sul de Angola. Já não havia mais a proeminência de Benguela neste movimento. Em 1860, por exemplo, o norte (40) superou o sul (32) de Angola como destino dos navios saídos por Luanda. E o importante é que o norte de Angola não esteve representado somente pelo Ambriz na movimentação de cabotagem por Luanda. Em fins dos anos cinquenta, havia uma participação cada vez maior de outros portos da região, como o Rio Zaire e o Ambrizete. Em relação ao sul de Angola, deu-se um movimento

diferente. Mesmo em fins dos anos cinquenta, Benguela ainda tinha a primazia como origem ou destino dos navios que passarem por Luanda.

Gráfico 28- Destino dos navios saídos de Luanda para o comércio de cabotagem entre 1846 e 1860



Fontes: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola entre 1845 e 1860. Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola. Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), AHU.

Através das cargas dos navios, é reforçada a constatação que o movimento de cabotagem funcionava como apêndice do movimento "Atlântico" de navios por Luanda. Para conseguir as mercadorias exportadas, os navios tinham que ir à vários pontos de Angola. Depois, tais navios quase sempre voltavam à Luanda. Pode-se dizer que o aumento do movimento de cabotagem foi ditado pelo comércio lícito. Isto fica bastante claro ao longo dos anos cinquenta. De forma esmagadora, as cargas dos navios em viagens de cabotagem entrados em Luanda mostram principalmente os produtos do comércio lícito. Os produtos que mais apareciam nas cargas eram urzela, goma copal, marfim, cera, azeite de palma e outros. Em 1846, por exemplo, 72% dos navios que entraram em Luanda em viagens de cabotagem transportaram cargas constituídas pelas mercadorias acima citadas.

Tabela 26- Frequência de cargas nos navios mercantes aportados no porto de Luanda em viagens de cabotagem entre 1846 e 1860 (%)

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7
1846	8.0	4.0	4.0	72.0	8.0	8.0	12.0
1847	20.0	15.0	7.5	72.5	7.5	2.5	15.0
1848	27.6	6.9	6.9	79.3	3.4	-	10.3
1849	28.9	7.9	15.8	55.3	5.3	5.3	47.4
1850	13.5	16.2	13.5	70.3	5.4	10.8	35.1
1851	20.0	8.6	8.6	60.0	8.6	2.9	37.1
1852	35.3	4.6	4.6	74.4	11.6	2.3	25.6
1853	16.7	5.6	11.1	44.4	47.2	-	22.2
1854	25.0	8.3	2.8	64.0	25.0	-	16.7
1855	28.2	7.7	2.6	53.9	30.8	7.7	15.4
1856	35.7	9.5	4.8	38.1	47.6	2.4	7.1
1857	13.7	9.8	13.7	31.4	45.1	11.8	11.8
1858	16.5	18.8	8.2	28.2	36.5	14.1	12.9
1859	26.2	13.1	8.3	50.0	22.6	11.9	23.8
1860	12.2	12.2	9.5	25.7	36.5	4.0	10.8

Fontes: Bolctim Oficial do Governo Geral da Província de Angola (1846-1860).

Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola.

Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), AHU.

C1: Fazendas, pólvora, sabão, miudezas, armas, missangas, taboado, carvão, gado, cavalo.

C2: Farinha de trigo, farinha de mandioca, farinha, café, cacau, bolacha, coco, arroz, sal, feijão, manteiga, queijo, presunto, milho, algodão (I), batata.

C3: Mantimentos, açúcar, aguardente, carne, carne salgada, vinho, bacalhau, arroz, melão, doce, vinagre, cerveja.

C4: Cobre, urzela, cera, goma copal, azeite de palma, azeite de ginguba, azeite de peixe, tungas, marfim, couros, algodão (E), cacau.

C5: Gêneros do país, gêneros coloniais, carga geral, vários gêneros, carga da praça.

C6: Lastro.

C7: Outros, vários objetos, sobressalentes, esteiras, cal, telha, tijolo, vigamentos, carrinho, feno, aveia, louça, charutos, tintas, ferro, táboas, aço, mobília, restos de carga, sal, peixe seco, tabaco, mel, madeira, máquinas, sola, encomendas, drogas, roscas, cascos vazios.

Em relação às cargas dos navios que saíram de Luanda em viagens de cabotagem, têm-se uma predominância das "fazendas" e bens de consumo. No primeiro caso, produziu-se uma alteração de vulto na dinâmica tradicional do comércio em Angola. Antes do advento de um comércio de cabotagem expressivo, as mercadorias chegavam à Luanda ou Benguela para serem adiantadas à crédito para os sertões. Havia um eixo praticamente inalterável na circulação de "fazendas", cujo sentido era da costa para os sertões. Contudo, com a propagação de feitorias no sul e no norte de Angola, deu-se uma circulação de "fazendas" através da costa de Angola. Tais "fazendas" eram empregadas no comércio com as caravanas que chegavam no Ambriz, como viu o viajante John Monteiro. A partir delas, diga-se, financiava-se ainda o tráfico ilegal entre o Ambriz e o Rio Zaire.

Tabela 27- Frequência de cargas nos navios saídos do porto de Luanda para viagens de cabotagem entre 1846 e 1860 (%)

	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7
1846	54.2	8.3	50.0	25.0	25.0	8.3	41.7
1847	30.0	25.0	22.5	37.5	12.5	15.0	47.5
1848	56.0	12.0	36.0	32.0	12.0	8.0	20.0
1849	34.6	-	15.4	26.9	11.5	11.5	42.3
1850	35.0	7.5	37.5	42.5	7.5	7.5	72.5
1851	25.0	12.5	15.6	34.4	6.2	15.6	65.6
1852	33.3	5.6	33.3	27.8	2.8	27.8	36.1
1853	46.9	3.1	40.6	40.6	12.5	12.5	59.4
1854	45.4	15.1	9.0	33.3	18.2	12.2	45.4
1855	59.3	7.4	29.6	18.5	29.6	11.1	37.0
1856	54.0	-	8.1	27.0	43.2	5.4	27.0
1857	44.0	4.0	18.0	6.0	26.0	10.0	12.0
1858	11.6	3.5	7.0	7.0	51.2	17.4	9.3
1859	39.2	6.3	16.5	12.7	26.6	16.5	21.5
1860	18.1	4.2	6.9	4.2	45.8	11.1	15.3

Fontes: Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola (1846-1860).

Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), AHN-Angola.

Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), AHU.

C1: Fazendas, pólvora, sabão, miudezas, armas, missangas, taboado, carvão, gado, cavalo.

C2: Farinha de trigo, farinha de mandioca, farinha, café, cacau, bolacha, coco, arroz, sal, feijão, manteiga, queijo, presunto, milho, algodão (I), batata.

C3: Mantimentos, açúcar, aguardente, carne, carne salgada, vinho, bacalhau, arroz, melão, doce, vinagre, cerveja.

C4: Cobre, urzela, cera, goma copal, azeite de palma, azeite de ginguba, azeite de peixe, tungas, marfim, couros, algodão (E), cacau.

C5: Gêneros do país, gêneros coloniais, carga geral, vários gêneros, carga da praça.

C6: Lastro.

C7: Outros, vários objetos, sobressalentes, esteiras, cal, telha, tijolo, vigamentos, carrinho, feno, aveia, louça, charutos, tintas, ferro, táboas, aço, mobília, restos de carga, sal, peixe seco, tabaco, mel, madeira, máquinas, sola, encomendas, drogas, roscas, cascos vazios.

Entre 1845 e 1860, o movimento de cabotagem no porto de Luanda cresceu três vezes. Em 1845, foram apenas 49 viagens de cabotagem por Luanda. Já em 1860, tal número havia se elevado para 145 viagens. Por outro lado, as viagens de longo curso tiveram um aumento relativamente baixo, que girou em torno de 20%. Isto comprova que o movimento mais importante do porto de Luanda estava nas viagens de cabotagem pela própria costa de Angola. Tais viagens integraram à Luanda um novo eixo de comércio, que estava ao norte. Além disto, a partir das viagens de cabotagem, Luanda diversificou o comércio dentro da própria Angola, atenuando a dependência em relação aos sertões.

IX- A Elite Mercantil de Luanda

Um quadro de estabilidade, e não de decadência, que podia ser medido pela pouca alteração no rendimento da alfândega de Luanda desde o advento do comércio lícito. Foi assim, em síntese, que um dos mais célebres investidores luandenses, Augusto Garrido, analisou a situação do comércio de Angola em 1864. Garrido dizia dispor então de dados estatísticos cobrindo dez anos do movimento de importação e exportação pelo porto de Luanda. Tais dados comprovariam, segundo o investidor, que não havia nenhuma decadência no comércio de Luanda. Em vez disto o que havia, sim, era espaço para estimular o comércio a partir da cidade. Com medidas que transformariam um quadro que se não era de decadência, revelava uma visível estagnação nos rendimentos da alfândega de Luanda.

Passo, pois, a averiguar se é real a decadência enunciada (do comércio de Luanda) e parece-me poder avançar o ela não existir, e para base deste meu argumento entendo servirem plenamente os mapas do rendimento da alfândega desta cidade; porque, tendo sido o termo médio do rendimento anual da alfândega em direitos de importação, nos anos econômicos de 1855 a 1861, 89:300\$000 réis, e nos de 1861 a 1864, 82:650\$000 réis, e em direitos de exportação 13:940\$000 nos primeiros seis anos, e 12:280\$000 nos últimos três, é a diferença a menos tão insignificante que deixará de existir logo que se tome em consideração a guerra de Cassange, e por último a epidemia de bexiga.¹

E Garrido tinha a fórmula para tanto: bastava aumentar o comércio com os povos do interior. Regulamentando as feiras, melhorando as técnicas de extração da cera e garantindo boas relações com os povos dos sertões. E tudo deveria ser devidamente coordenado pelo governo provincial de Angola. Era assim, segundo Garrido, que se teria maiores quantidades das mercadorias que eram trocadas no interior pelas fazendas importadas através de Luanda.

Serão suscetíveis de aumento os produtos comerciais da província para serem permutados pela fazendas importadas? Talvez; e eu considero tais produtos a cera e o marfim. O aumento de sua importação (dos sertões para Luanda) será possível continuando o governo a promover as melhores relações com os povos limítrofes, e para o que se carece nos distritos que com eles confinam de chefes morigerados e bem remunerados, e que se estabeleçam rigorosos regulamentos para que os feirantes não afugentem o gentio pelas suas arbitrariedades e mau trato.

¹ "Artigo de Augusto Garrido (Presidente da Assembléia Geral da Associação Comercial de Luanda) dando a sua opinião sobre as causas da decadência do comércio desta província e medidas a adotar (em 24 de setembro de 1864)". Ver Arquivos de Angola, nº 83-4, janeiro-dezembro de 1964, pág. 26.

Aqui cabe bem mencionar quanto o tratamento dos enxames d'abelhas deve merecer a nossa atenção, procurando por todos os meios ao nosso alcance introduzir no interior do sertão idéias sobre semelhante ponto d'indústria, e para que os chefes muito poderão contribuir.²

Garrido indicava ainda um outro caminho para livrar o comércio de Angola da estagnação: a agricultura. E esta era uma grande novidade. Até os anos sessenta, a economia de Angola se pautou pela exportação de bens de comércio adquiridos nos sertões. Várias iniciativas para que a agricultura em Angola prosperasse foram malogradas entre 1830 e 1865. Foi na agricultura que os administradores portugueses enxergaram a principal razão de cunho econômico para extinguir o tráfico ilegal em Angola. Os "braços" escravos não seriam mais embarcados para o Brasil. Em troca, teria-se as condições necessárias para uma agricultura que sustentasse a economia de Angola.

Os estado da agricultura na província era o mais deplorável atraso; pode-se dizer que não havia agricultura. Com efeito é esta a conclusão que se tira, examinando os mapas da importação e exportação desta colônia. A exportação da província em gêneros de agricultura colonial nos dois anos de 1858 e 1859 foi, pelo porto de Luanda, de 2.323 arrobas de algodão em rama, 15.032 arrobas de café e 118 ditas de tabaco, pelo porto de Benguela foi apenas de 519 arrobas de algodão em rama; pelo de Ambriz de 207 arrobas de café; e pelo de Mossamedes foi no ano de 1858 de 247 almudes de aguardente, 3 arrobas de açúcar, 97 de algodão em caroço, e 3 rolos de tabaco ...³

A agricultura, na opinião de Garrido, deveria ser incentivada no interior e não no litoral. Mais uma vez com a indispensável participação do governo metropolitano. Uma participação oficial, não apenas retórica, e sim a partir de empréstimos subsidiados. E tais empréstimos deveriam ser empregados para resolver o mais aflitivo dos problemas dos negociantes de Luanda: as difíceis comunicações entre a costa e o interior.

Para elevarmos a nossa exportação ao seu auge carecemos de voltar as nossas vistas para a agricultura; é aí que deve dimanar a riqueza da província.

Quais os meios para chegarmos a esse *desideratum* perguntarei eu, e parece-me ouvir dizer a todos, que só um a isso nos conduzirá, comunicações para ouvir a condução rápida e econômica dos produtos agrícolas. Enumerá-los desnecessários seria porque de todos é sabido que o nosso solo produz perfeitamente

² Ver Arquivos de Angola, nº 83-4, janeiro-dezembro de 1964, pág. 27.

³ Menezes, Sebastião Lopes de Calheiros e. *Relatório do Governador Geral da província de Angola*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1867, pág. 17-8.

a cana de sacarina, o café, o algodão, o amendoim em escala espantosa, e outros gêneros até hoje inaproveitados.⁴

O que se tem exposto acima é uma síntese dos argumentos de Augusto Garrido numa discussão que o opôs, em 1864, à um outro importante negociante de Luanda: Augusto Archer Silva. Uma discussão que se desdobrou durante meses pelo ano de 1864 e foi patrocinada pela Associação Comercial de Luanda. Criada em 1864, o propósito da associação ao incentivar o debate foi encontrar fórmulas para superar as dificuldades então enfrentadas pelos negociantes de Luanda. A associação comercial de Luanda reunia tanto os antigos negociantes de grosso trato como negociantes relativamente novos no comércio de Luanda:

Daqui resultou aprovarem-se os seus estatutos (da Associação Comercial) e eleger-se para formar a mesa da assembléia geral os srs. Augusto Garrido, presidente; Francisco Barboza Rodrigues, vice-presidente; Luiz A. d'Oliveira Machado, secretário; Francisco d'Assis Rocha Caldeira, secretário; E para a mesa de direção, os srs. Francisco Antonio Flores, presidente; Manuel Rodrigues Carmelino, vice-presidente; João Osmundo Toulson, tesoureiro; João José de Andrade, secretário; Francisco da Silva Marques Porto, secretário; Izaak Zagury, vogal e Augusto Archer Silva, vogal.⁵

Ao analisar as "causas da decadência do comércio de Luanda", como fora proposto pela associação, Garrido surpreendeu: negou qualquer decadência no comércio da cidade. Dizia o negociante que era preciso separar as desventuras pessoais de alguns negociantes do estado geral do comércio. Do fracasso pessoal de alguns homens de negócio de Luanda não se deveria partir para imputar uma suposta decadência à todo o comércio da cidade. Dizia Garrido: "Da decadência pessoal não nos cumpre entrar na causa, mas devemos completamente extremar uma da outra".⁶ Era um alerta que provavelmente se voltava contra Augusto Archer Silva, o principal crítico das opiniões otimistas de Garrido.

Archer foi um negociante que ascendeu no comércio de Luanda em meados dos anos cinquenta. Participou de firmas comerciais de Luanda que no início nada mais eram que puras representações de poderosas casas comerciais americanas. Teve uma sociedade com o negociante americano John Willis: a firma Silva & Willis. Tal firma funcionou entre 1854 e

⁴ Ver Arquivos de Angola, nº 83-4, janeiro-dezembro de 1964, pág. 27.

⁵ Ver BOGGPA, nº 36, de 3 de setembro de 1864, pág. 311. Transcrito por SANTOS, José de Almeida. *Vinte Anos decisivos na Vida de uma Cidade, 1845-1864*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1970, pág. 498.

⁶ Ver Arquivos de Angola, nº 83-4, janeiro-dezembro de 1964, pág. 26.

1856 e foi responsável pela consignação em Luanda dos navios do americano Robert Brookhouse, um armador de Salem. Mas Archer era ambicioso. Tinha planos para ser algo mais que um mero representante em Luanda das casas comerciais americanas. Foi por esta razão que montou uma outra firma com John Sparhawk em 1856: a Silva & Sparhawk. A partir daí, seus negócios forma diversificados. Surgiram negócios não apenas com casas americanas como também com casas comerciais inglesas.

É preciso dizer, no entanto, que se tentou diversificar seus investimentos através dos negócios com as inglesas, os laços mais estreitos de Archer permaneciam sendo com os Estados Unidos. O próprio Archer tinha nacionalidade americana. E o passo mais ousado foi dado por Archer em 1860: criar uma firma comercial sem a participação dos americanos. Até então, todas as firmas que se dedicavam ao comércio entre Luanda e os Estados Unidos eram formadas por pelo menos um americano. Havia como que uma comunidade de negociantes americanos em Luanda. E Archer participou dela desde o início. Mas rompeu uma primeira vez com tal comunidade quando diversificou seus investimentos, tentando consignar navios de casas comerciais inglesas. Sua segunda ruptura foi quando formou uma firma comercial só com seus irmãos e sem americanos: a Silva & irmãos.⁷

Archer era um negociante ousado mas que tinha grande dependência do comércio com os Estados Unidos. Os negociantes americanos introduziram métodos inteiramente novos no comércio de Luanda. Não tinha aviados no interior, além de comprarem e venderem à vista seus produtos. Até libra esterlina era usada pelos negociantes americanos na aquisição dos produtos que exportavam através do porto de Luanda. Eles também compravam marfim, cera, goma copal, urzela e outros produtos do comércio lícito. Mas nada disto era feito através do envio de aviados aos sertões. Ou seja, os americanos não faziam como os negociantes de grosso trato tradicionais da cidade. Próximo dos negociantes americanos de Luanda, é provável que Archer usa-se tais métodos para realizar seus negócios.⁸

A especulação do trato desses novos produtos, e agricultura nos terrenos que estão debaixo da jurisdição do governo, e em que o sr. Garrido funda esperanças do fomento e gérmen da prosperidade comercial, bem considerados não prometem chegar ao fim desejado da verdadeira prosperidade, ponderando o estado

⁷ Ver BOGGPA, n.º 603 de 18 de abril de 1857, pág. 11.

⁸ Alguns aspectos relativos à comunidade de negociantes americanos de Luanda são analisados no fim deste capítulo.

e condições predominantes. A produção e exportação desses produtos, quer pela sua qualidade quer pelo seu valor, tem mostrado que não encerram o segredo de salvar e enriquecer o comércio ...

A agricultura conserva-se em poucos lavradores em Cazengo, Golungo, Icollo, e algum outro mais remoto e mais apoucado. Mas são imensas as dificuldades com que lutam os agricultores. O trabalho ainda dos pretos livres é tão escasso que necessita de grande número de braços, e portanto de os sustentar com tão enorme dispêndio que os lucros da venda e consumo vem a não compensar as despesas, e desvelos, emprego de tempo e capitais com a produção, ou obrigarem cruelmente os pretos a trabalharem sem sustento ou pagamento algum, barbaridade que consta não ser nova; ao que acrescem as excessivas despesas, riscos da dificultosa condução, bem como da fuga de escravos. Estes e outros obstáculos não convidam nem prometem aumento nas especulações de empresas de agricultura de tais produtos em tais sítios e com tais condições.⁹

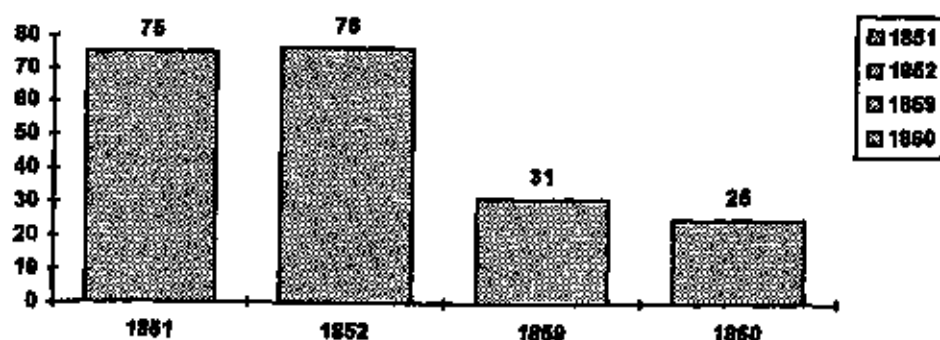
Ao tentar desqualificar a opinião de Archer, Augusto Garrido dizia que as dificuldades pessoais de alguns negociantes (leia-se: Augusto Archer Silva) não poderiam servir de medida para avaliar a situação do comércio de Luanda. E é verdade que algumas dificuldades foram enfrentadas pelos agentes das casas comerciais americanas no começo dos anos sessenta. De um lado, a guerra civil beneficiou Angola. Com as altas nos preços internacionais do algodão, experimentou-se um susto algodoeiro em Angola. De outro lado, a própria guerra civil nos Estados Unidos parece ter diminuído o trânsito de navios americanos para Angola. Prejudicou-se assim os negociantes americanos que operavam a partir de Luanda. Daí o pessimismo de Archer em relação à economia de Angola. Archer tinha motivos para usar de acidez na análise da economia de Angola.¹⁰

⁹ "Resposta de Augusto Archer Silva (da comissão da direção comercial) aos artigos de Augusto Garrido sobre haver ou não decadência do comércio nesta província (13 de outubro de 1864)". Ver Arquivos de Angola, nº 83-4, janeiro-dezembro de 1964, pág. 42.

¹⁰ ALEXANDRE, Valentim. *Origens do Colonialismo Português Moderno*, pág. 52. Um segundo artigo de Augusto Garrido traz informações sobre as importações dos Estados Unidos. Vê-se que pelo menos um item, o próprio algodão mencionado por Alexandre, deixou de ser importado dos Estados Unidos após a eclosão da guerra civil americana. Deu-se então um inversão. Angola passou de importador de algodão americano para a condição de exportador de algodão para os Estados Unidos: "Antes da guerra nos Estados Unidos, na época dos primeiros 6 anos (entre 1855 e 1861) era a importação de algodões crus e riscados provenientes daqueles mercados (...); mas cessou, sendo logo substituída pela importação de fazendas idênticas, porém inglesas, as quais sendo reexportadas de Lisboa ...". "Artigo de Augusto Garrido dando sua opinião sobre as causas de decadência do comércio nesta província e medidas a adotar (em 13 de outubro de 1864)". Ver Arquivos de Angola, nº 83-4, janeiro-dezembro de 1964, pág. 33.

Mesmo nos anos cinquenta era ainda comum empregar o epíteto *volantes* nas referências aos habitantes de Luanda.¹¹ E era a falta de enraizamento na cidade que dava coerência a tal denominação. *Volantes* eram aqueles que permaneciam em Luanda apenas o tempo necessário para enriquecer com os ganhos rápidos proporcionados pelo tráfico de escravos. Eram degradados, investidores falidos, aventureiros e traficantes. Grande parte deles se estabelecia como negociantes em Luanda com investimentos ligados aos sertões de Angola. Ainda em 1857, o Governador do Ambriz apontou a falta de enraizamento como um problema crônico em Angola. Segundo o Governador do Ambriz, os habitantes de Angola estavam divididos em três categorias ou "classes": empregados públicos, "homens à procura de fortuna", ou seja, os aventureiros, e os degradados.¹²

Gráfico 29- Negociantes matriculados e não-matriculados na praça mercantil de Luanda em 1851, 1852, 1859 e 1860



Fonte: Almanak Statístico da Província d'Angola e suas Dependências para o ano de 1852. Luanda, Imprensa do Governo, 1851, pág. 31-31.

BOGGPA, n° 311, de 13 de setembro de 1851, pág. 4.

BOGGPA, n° 710, de 7 de maio de 1859, pág. 3.

BOGGPA, n° 748, de 4 de fevereiro de 1860, pág. 8.

É possível avaliar o desenraizamento dos negociantes de Luanda em 1850, no fim do tráfico ilegal no Brasil. A partir de então, deu-se uma sensível diminuição entre os negociantes

¹¹ Ver VASCONCELLOS, Antonio Augusto Teixeira de. *Carta acerca do Tráfico dos Escravos na Província de Angola dirigida ao Ilm^o e Exm^o Visconde de Athoquia (Ministro e Secretário de Estado dos negócios da Marinha e do Ultramar)*. Lisboa, Imprensa de J. J. A. Silva, 1853, pág. 4. O termo *volante* foi também usado em 1858 pelo administrador do Terreiro Público de Luanda. Ver ofício n° 60 do administrador do Terreiro Público de Luanda em 17 de dezembro de 1858 (Livro n° 378 do Arquivo Municipal de Luanda, atual Arquivo da Biblioteca Municipal de Luanda). Documento transcrito por SANTOS, José de Almeida. *A Alma de uma Cidade*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1973, pág. 432.

¹² Ver opinião do Governador do Ambriz acerca da repressão ao tráfico de escravos no BOGGPA, n° 611, de 13 de junho de 1857, pág. 6.

matriculados e não-matriculados de Luanda. Diante do colapso dos embarques ilegais para o Brasil, muitos negociantes abandonaram a cidade. De um número de cerca de 80, em 1851, passou-se para menos de 30 negociantes matriculados e não-matriculados, em 1859. Houve, na verdade, uma queda brutal entre os negociantes de Luanda, algo bem diferente do grande aumento na população da cidade nesta altura.

Com o fim do tráfico ilegal no Brasil, o comércio de Luanda passou também por grandes dificuldades. Isto pode ser medido através do número de lojas de "molhados e outros gêneros" em Luanda. Nas casas de venda de "molhados e outros gêneros", vendiam-se vinhos, licores, cervejas, além da mercadoria talvez mais importante no tráfico ilegal: a aguardente. A variação no número destas casas espelhou os movimentos derradeiros do tráfico ilegal com o Brasil. Ou seja, houve uma subida de cerca de 50% nas casas de "molhados e outros gêneros" entre 1849 e 1850. Algo provavelmente relacionado ao afluxo à Luanda de navios negreiros procedentes do Brasil. Daí por que os números absolutos das casas que vendiam "molhados" saltaram de 72 para 106. Depois de 1850, deu-se uma crise quase instantânea neste tipo de comércio, com uma queda de 60% no número de casas de "molhados" em Luanda.

Tabela 28- Estabelecimentos comerciais de Luanda em 1849, 1850 e 1851

Casas de negócio que vendem por atacado	15	16	13
De molhados e outros gêneros	72	106	38
De fazendas a retalho	59	68	38

Fonte: Almanak Statístico da Província d'Angola e suas Dependências para o ano de 1852. Luanda, Imprensa do Governo, 1851, pág. 18.

Entre as casas de venda de fazendas "a retalho", o quadro é também bastante sugestivo. Este comércio serve para mostrar como o fim do tráfico ilegal atingiu os pequenos negociantes de Luanda. As casas do comércio de fazendas "a retalho" faziam as vendas no varejo. Tem-se aqui boa parte do comércio de pequeno porte de Luanda. Estabelecimento comerciais voltados para a venda de gêneros consumidas pela própria população luandense. Entre 1850 e 1851, deu-se uma queda de 68 para 38 casas de vendas "a retalho". Algo como 50% das casas "a retalho" desapareceram em apenas um ano. Imagina-se o destino dos negociantes do pequeno comércio de Luanda. Muitos abandonaram Luanda no decorrer da década de 1850. Talvez isto tenha acontecido num quadro de falências destes negociantes. Tais negociantes operavam a

partir de fazendas adiantadas pelos grandes negociantes de Luanda. Reproduzia-se, assim, um mecanismo parecido com o que vigorava no comércio entre Luanda e os sertões. A partir de 1850, desencadeou-se em Luanda uma crise creditícia que fragilizou tais negociantes. Tornou-se mais difícil conseguir "fazendas" em Luanda. Isto explica a crise neste tipo de comércio.

As casas comerciais de venda por atacado foram as menos afetadas pelo fim do tráfico ilegal com o Brasil. Este comércio estava nas mãos dos grandes negociantes de Luanda. Tais casas de atacado adiantavam mercadorias à crédito para o comércio nos sertões. Entre 1849 e 1851, variou pouco o número de casas de atacado de Luanda. Apenas duas casas de atacado desapareceram com o fim do tráfico ilegal em 1850. Esta pequena variação é altamente sugestiva. A partir dela, nota-se algo da formidável capacidade de adaptação dos grandes negociantes de Luanda. Esta adaptação se reflete em alguma medida na permanência das casas de atacado na cidade. Diminuindo as importações, os grandes negociantes deixaram de financiar o comércio retalhista de Luanda. Contudo, tais negociantes tinham negócios de longo prazo nos sertões. Operações comerciais que podiam levar anos até se completarem. Aqui está um dos motivos para a permanência dos grandes negociantes em Luanda.

Tabela 29- Negociantes e proprietários que se mantiveram operando na praça mercantil de Luanda em diferentes anos (1851, 1852, 1859 e 1860)

Antonio Lopes da Silva
Albert Schut
Andre da Silva Marques Braga
Antonio Luiz Pereira de Lemos
Antonio Felix Machado
Antonio Peixoto de Almeida Monteiro
Candido José dos Santos Guerra
Francisco de Assis Rocha Caldeira
Francisco Barboza Rodrigues
Joaquim dos Santos Monteiro
José Bernardo da Silva
José Joaquim de Castro Leite
José Joaquim de Almeida
José Maria do Prado
Manoel Antonio de Magalhães e Silva
Manoel Rodrigues Carmelino
Miguel Lino Ferreira

Fonte: Almanak Statístico da Província d'Angola e suas Dependências para o ano de 1852. Luanda, Imprensa do Governo, 1851, pág. 31-31.

BOGGPA, nº 311, de 13 de setembro de 1851, pág. 4.

BOGGPA, nº 710, de 7 de maio de 1859, pág. 3.

BOGGPA, nº 748, de 4 de fevereiro de 1860, pág. 8.

Listas da época apontam a permanência de 17 grandes negociantes em Luanda entre 1851 e 1860. Tal permanência, por si só, já é bastante expressiva. Os negociantes que se mantiveram em Luanda ao longo dos anos cinquenta constituíram boa parte da elite mercantil da época. Em 1851, esta elite representou cerca de 20% do total de negociantes de Luanda. Estava-se numa época, lembre-se, em que o comércio de Luanda contava com 71 negociantes. Já em 1860, havia um número três vezes menor de negociantes. Por esta razão, esta elite respondeu por nada menos que 60% do corpo mercantil de Luanda nesta data. No geral, tais negociantes se mantiveram operando através do mecanismo de adiantamento-endividamento de "fazendas" para os sertões. Ainda assim, constata-se, já nos anos cinquenta, casos de negociantes que alteraram as estratégias de investimento. Tais negociantes abandonaram o comércio de grosso trato em Luanda, optando pela agricultura no interior (ver tabela 29).

Diante da falta de moedas, o grosso do meio circulante de Luanda se constituía das letras emitidas pelos grandes negociantes da cidade. Desde o século XVIII, como mostra Miller, emitiu-se letras em Luanda. Na primeira metade do século XIX, contudo, a Junta de Fazenda, a partir do recolhimento de impostos na alfândega, escolhia à quem iria ser atribuído o direito de emitir letras. Em 1851, circulavam em Luanda e em Benguela um total de letras na importância de 89:251\$500 réis. O Almanak Statístico de 1851 registra a incorporação das letras ao meio circulante de Luanda a partir de 1822.

A origem das cédulas ou letras parece que data do ano de 1772: o fato é que no tempo que o comércio de escravos era permitido nestas regiões, os navios que se empregavam nele, em lugar de pagarem os respectivos direitos aqui, iam pagá-los nos Cofres do Erário ou Mesas de Inspeção da Bahia, e Pernambuco, em vista das relações de carga dos mesmos, e a Junta de Fazenda desta província, sacava então letras sobre aqueles cofres de quantias que precisavam pagar a diversos. Os acontecimento que tiveram lugar no Brasil pelos anos de 1817, e a sua separação de Portugal no (ano) de 1822, fizeram que as ditas letras deixassem de ser ali pagas, ficando por consequência a Fazenda, principal sacadora, obrigada ao seu pagamento, a qual não podendo satisfazer a soma de 70:000\$000 de réis que tanto importavam as letras existentes em mão dos portadores, se viu na forçosa necessidade de dar curso as sobreditas letras, fazendo-as correr no mercado como dinheiro sob o título de cédulas.¹³

¹³ Almanak Statístico da Província d'Angola e suas Dependências para o ano de 1852, pág. 23.

Miller mostra que, no século XVIII, os "contratadores" jogaram papel precípua na emissão permissiva de letras em Luanda. Para evitar as crises de crédito que se sucediam, diante da emissão de letras por negociantes sem lastro, a Junta de Fazenda, em 1845, criou um mecanismo até então inédito: condicionou a emissão de letras aos ganhos públicos dos negociantes. Esta decisão terminou com a emissão de letras sem lastro, regularizando em alguma medida o mercado de créditos em Luanda. A partir de então, só os grandes negociantes estariam habilitados à emitir letras. E as letras emitidas em Luanda não poderiam circular em Benguela. À cada semestre, a Junta de Fazenda divulgava listas dos negociantes autorizados à emitir letras.

O estado de dilaceração a que chegaram estas cédulas deu ocasião a aparecerem muitas delas falsificadas, no mesmo tempo que havia grande dificuldade no seu curso por serem de grandes valores, e por isso o Governo Geral da provincia de acordo com a Junta da Fazenda determinou pelo edital de 16 de dezembro de 1845 que aquelas cédulas fossem substituídas por *assignados* de 5\$000 réis pagáveis ao portador e garantidas pelos rendimentos públicos, cuja a substituição teve execução em 29 do referido mês e ano, recolhendo-se 65:169\$500 réis das antigas cédulas ou letras, que foram substituídas por igual quantia dos referidos *assignados*; deixando de recolher 4:830\$500 que faltam para o completo dos 70 contos de cédulas que se supõe terem se desencaminhado por diferentes motivos.¹⁴

Dentro de si mesma, a elite mercantil de Luanda encontrava os meios para garantir o financiamento dos negócios com o Atlântico e os sertões. Encontra-se um sentido de comunidade, e principalmente o *modus operandi* dos negociantes, através das firmas comerciais montadas em Luanda. São vários os exemplos de sociedade formadas entre 1845 e 1860. Uma delas reuniu dois grandes negociantes de Luanda: Manoel Antonio de Magalhães e Silva e Manoel Rodrigues Carmelino. Através de uma firma comercial, os dois operaram no comércio em Luanda e nos sertões em meados dos anos quarenta. Tudo indica que a firma Magalhães & Carmelino era bastante forte na praça de Luanda antes de 1850. Isto porque esta foi a única firma identificada numa representação ao governo português de 1848, através da qual os negociantes de Luanda solicitavam um aumento no limite para exportação de urzela.

¹⁴ Idem, *ibidem*, pág. 24.

Tabela 30- Negociantes de grosso trato e proprietários luandenses com maior número de autorizações para emitir letras para circulação na praça mercantil de Luanda entre 1846 e 1861

Antonio Lopes da Silva	25
Manoel Rodrigues Carmelino	18
Candido José dos Santos Guerra	16
Manoel Antonio de Magalhães e Silva	16
Manoel Joaquim de Souza Monteiro	16
José Maria do Prado	16
Joaquim dos Santos Monteiro	15
José de Carvalho Bastos	15
João Childerico de Carvalho e Moura	14
Joaquim José Monteiro	13
André da Silva Marques Braga	11
Manoel Antonio Rodrigues	10
Miguel Lino Ferreira	10
Francisco de Assis Rocha Caldeira	10
Remígio Luiz dos Santos	10
Hugo & Monteiro	9
Francisco José das Neves	9
João Euzébio da Cruz & Comp ^a	9
Antonio Peixoto de Almeida Monteiro	9
Antonio Felix Machado	8
João de Souza Netto	8
José Maria de Freitas	8
Silva & Duarte	8
Francisco Barboza Rodrigues	7
Manoel Francisco Alyes de Brito	7
João Diogo de Bastos	6
Feliciano Fernandes do Couto	6

Fonte: BOGGPA entre 1846 e 1861.

A partir de 1849, contudo, Manoel Rodrigues Carmelino e Manoel Antonio de Magalhães e Silva desfizeram a sociedade, apesar de se manterem atuando em Luanda. O golpe da dissolução da firma foi de imediato acusado por Manuel Antonio de Magalhães e Silva. Desde pelo menos 1846, Magalhães e Silva recebia todo o semestre autorização da Junta de Fazenda de Luanda para emitir letras para circulação na cidade. Entre 1846 e 1855, a única vez que tal autorização não foi recebida por Magalhães e Silva foi no primeiro semestre de 1850. Bem próximo, portanto, da data que sua firma com Carmelino foi desfeita. Entre 1846 e 1861, o total de autorizações para assinar letras recebidas por Magalhães e Silva foi de 16. Apesar de não ter recebido autorizações entre o segundo semestre de 1855 e o segundo

semestre de 1859, Magalhães e Silva foi o terceiro negociante mais contemplado com autorizações entre 1846 e 1861 (ver tabela 30).¹⁵

Desfazer sociedades comerciais nem de longe era um sinal de decadência entre os negociantes. A todo o momento, firmas comerciais reunindo mais de um dono se formavam em Luanda. Tanto Manoel Rodrigues Carmelino como Manoel Antonio Magalhães e Silva continuaram operando em Luanda até pelo menos 1860. Ou seja, temos aqui o exemplo de dois negociantes que se adaptaram ao comércio em Luanda no pós-tráfico. Pelo menos três navios que transitavam na rota Luanda-Rio de Janeiro tinham Carmelino como consignatário em Angola: os brigues portugueses Assombro, Caçador e Atrevido. Além das mercadorias que ele próprio consignava, cabia à Carmelino tratar em Luanda dos passageiros interessados em viajar para o Rio de Janeiro. À Carmelino deviam procurar também os carregadores luandenses que quisessem enviar mercadorias para o Rio de Janeiro através dos navios mercantes Assombro, Caçador e Atrevido.¹⁶

Na verdade, Carmelino era sócio de uma firma cujo nome era Manoel Rodrigues Carmelino & Comp^a. Esta firma representou em Luanda os interesses do "contrato do tabaco do reino", uma companhia de venda de tabaco de Lisboa.¹⁷ A firma de Carmelino foi ainda uma das que mais recebeu autorizações para emitir letras para circulação em Luanda entre 1846 e 1861. Isto apesar da firma só ter começado a receber autorizações para emitir letras em Luanda a partir de 1852. Através desta firma, foram consignados 2.1% dos navios entrados pelo porto de Luanda entre 1846 e 1860. Não foi por puro acaso, portanto, que a partir daí o nome da firma de Carmelino & Comp^a passou a aparecer na lista de negociantes e proprietários para assinar letras para circulação em Luanda.¹⁸

¹⁵ Sobre a dissolução da firma, ver BOGGPA n° 220, de 15 de dezembro de 1849, pág. 4. Manoel Antonio Magalhães e Silva foi presidente da Câmara Municipal de Luanda em 1848. Ver BOGGPA, n° 134, de 1 de abril de 1848, pág. 2. Transcrito por SANTOS, José de Almeida. *Crônicas da Velha Cidade, 1845-1864*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1970, pág. 238.

¹⁶ Para o brigue Caçador, ver BOGGPA, n° 652, de 27 de março de 1858. Manoel Rodrigues Carmelino foi o consignatário de "duas caixas e uma lata com 187 libras de chá, vindos do Rio de Janeiro no brigue escuna nacional Atrevido". Outro anúncio dizia que Carmelino era o consignatário de "1674 archotes vindos do Rio de Janeiro no brigue escuna nacional Caçador". Ver BOGGPA, n° 656, de 24 de abril de 1858, pág. 11. Ver a consignação do brigue Assombro no BOGGPA, n° 696, de 29 de janeiro de 1859, pág. 11.

¹⁷ Ver BOGGPA, n° 699, de 17 de fevereiro de 1859, pág. 11. Ver também o BOGGPA, n° 696, de 29 de janeiro de 1859, pág. 11.

¹⁸ Para as consignações de navios pela Carmelino & Comp^a, ver o BOGGPA entre 1846 e 1860. Ver também o registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior, 1853/1861 (n° de registro 3051, cota 9-4-43, AHN-Angola).

Não era só pelas operações comerciais e pelo financiamento dos negócios que os negociantes se ligavam entre si. Também os laços de parentesco eram um fator que reforçava o sentido de comunidade entre os negociantes de Luanda. E aqui também está um fator de aproximação entre o tráfico ilegal e as atividades lícitas. Nos dois casos, os investidores se valiam de parentes para a composição de firmas comerciais. Francisco Antonio Flores, o investidor do tráfico ilegal e do comércio lícito, tinha um filho homônimo. Apesar de ter tido como agente comercial Augusto Garrido, não é incorreto supor que o filho de Flores participasse dos negócios do pai. Ao lado de vários parentes, Arsenio Pompílio Pompeu de Carpo, mais um investidor de Luanda, também teve um filho homônimo que atuou em seus negócios.

Mesmo os correspondentes das casas comerciais americanas, que introduziram novos métodos no comércio de Luanda, também se valiam de estratégias de parentesco nos negócios. Augusto Archer Silva, agente em Luanda da casa comercial de Robert Brookhouse, tinha um irmão negociante chamado Frederico Archer Silva. Os laços de parentesco ligavam até mesmo negociantes que haviam tomado caminhos diferentes entre 1845 e 1860. Foi o caso de Victoriano de Faria, que era tio de uma negociante luandense chamado João Childerico de Carvalho e Moura. Os dois começaram atuando no comércio de Luanda e depois optaram por investimentos com características bem diferentes.¹⁹

Em 1846, Victoriano de Faria recebeu autorização da Junta de Fazenda para emitir letras para circulação em Luanda. A partir desta informação, é certo que Victoriano de Faria investiu expressivamente na importação de mercadorias através do porto de Luanda. Porém, enquanto Carvalho e Moura se manteve operando em Luanda, Victoriano de Faria deixou Luanda para investir na agricultura, no distrito de Ambaca. Pelo menos desde 1852, Victoriano de Faria já atuava em Ambaca, no interior de Angola. Ele se tornou um grande investidor proprietário de fazendas de café na região. Foram os escravos deste investidor que se revoltaram em 1859, reivindicando a alforria prometida por Victoriano de Faria. Eram mais de 400 escravos, um grande plantel que sugere que não foi por dificuldades financeiras que Victoriano de Faria deixou Luanda.

¹⁹ Ver BOGGPA, nº de 696, de 29 de janeiro de 1859, pág. 11.

O mesmo não aconteceu com João Childerico de Carvalho e Moura. Entre 1841 e 1861, este negociante foi um dos que mais recebeu autorizações para a emissão de letras. Foram 14 autorizações recebidas por Carvalho e Moura. Todas elas entre o 2º semestre de 1853 e 1859. Contudo, João Childerico de Carvalho e Moura não está relacionado entre os negociantes matriculados e não-matriculados de Luanda em 1861. É provável que João Childerico de Carvalho e Moura tenha abandonado Luanda em 1859 por um motivo: o falecimento do tio Victoriano de Faria em Ambaca. Carvalho e Moura, é verossímil, era o representante em Luanda dos interesses Victoriano de Faria. Em fins dos anos cinquenta, pela primeira vez os produtos agrícolas adquiriram alguma importância nas exportações de Luanda. O provável é que Carvalho e Moura fosse responsável pela exportação e venda em Luanda do café colhido pelo tio Victoriano em Ambaca.

Nos anos cinquenta, não apenas os aviados dos grandes negociantes de Luanda iam fazer o comércio nos sertões. Algumas vezes, os próprios negociantes se retiravam para o interior. Um caso assim aconteceu com um negociante chamado Remígio Luiz dos Santos. Em 1848, Remígio esteve entre os negociantes Luandenses que solicitaram ao governo português um aumento no limite para exportação da urzela. Antes disto, em 1846, uma autorização para emitir letras lhe foi conferida pela Junta de Fazenda, comprovando que o investidor de fato lidava com negócios de grosso trato. A partir de 1851, contudo, Remígio Luiz dos Santos passou a operar na feira de Cassange, a principal do interior.²⁰

A trajetória de Remígio ilustra a dependência dos luso-africanos em relação às feiras localizadas nos sertões. Apesar de ter se retirado para o interior, o negociante manteve em Luanda um procurador para tratar de seus negócios. Quem se encarregou desta função foi um negociante de Luanda chamado Francisco de Paula e Oliveira. Após 1851, contudo com a morte de Paula e Oliveira, João da Silva Guimarães assumiu o papel de procurador de Remígio. Tudo indica que João da Silva Guimarães não passava de um agente comercial

²⁰ Ver a lista de apoio à um dos pares que os negociantes de Luanda escreveram em 8 de setembro de 1851 no BOGGPA, nº 311, de 13 de setembro de 1851, pág. 4. Para a ida de Remígio para Cassange, ver BOGGPA, nº 292, de 3 de maio de 1851, pág. 4. Ver também a ata da reunião dos feirantes de Cassange, 23 de março de 1852, atestando as providências do chefe de Cassange para defender os feirantes contra o ex-jaga Bumba, que tentou assaltar a feira de Cassange em 1852. Ela comprova que Remígio estava em Cassange em 1852. Ver BOGGPA, nº 342, de 17 de abril de 1852, pág. 5.

mantido por Remígio em Luanda.²¹ Isto seria sem dúvida nenhuma uma novidade. Em geral, os negociantes mantinham agentes comerciais nos sertões, e não em Luanda. Era assim que, da costa, se controlava o comércio dentro dos sertões.

Mas não foi isto o que aconteceu com Remígio. Aqui, quem foi para Cassange foi o próprio Remígio. Já fixado em Luanda, e tendo inclusive recebido autorização para emitir letras na cidade, o negociante optou por retirar-se para Cassange. Lá o negociante abriu uma firma comercial que iria funcionar até os anos sessenta. Esta firma, tudo indica, operou adiantando fazendas para outros negociantes que estavam nos sertões. Cassange foi descrita por Francisco Travassos Valdez em fins dos anos cinquenta.

The village of Cassange, where the celebrated fair is held, is the residence of the Portuguese "Commandant of the Fair", who is assisted by some soldiers serving without pay. The houses are built with no regard to regularity, and are not formed into streets; there are, however, about forty respectable houses or factories, with large gardens attached, containing the vegetables and fruit common to a tropical climate, and tastefully laid out in Portuguese fashion.²²

Os negociantes ligados às casas comerciais americanas foram a principal novidade do comércio de Luanda entre 1845 e 1850. Tratava-se de um grupo pequeno de negociantes: John Willis, Simon Stodder, John Sparhawk, J. J. Coker, Augustine Lovett, J. J. Coher e outros. Valendo-se de um tratado comercial entre Estados Unidos e Portugal (de 1840), as casas comerciais americanas atuaram em Luanda desde 1842, ou seja, antes mesmo da abertura geral do porto de Luanda para o comércio exterior em 1844. Até pelo menos 1864, constata-se a presença em Luanda de negociantes americanos, ainda que o comércio direto entre Luanda e os Estados Unidos tenha declinado no início dos anos sessenta.²³

Tal declínio é visto por John Monteiro como um corolário direto da eclosão da guerra civil nos Estados Unidos. Frequentemente, os navios americanos passavam no Ambriz antes de

²¹ Ver o agradecimento aos que compareceram aos funerais de João da Silva Guimarães assinado por Remígio e mandado publicar no BOGGPA, nº 652, de 27 de março de 1858, pág. 11.

²² VALDEZ, Francisco Travassos. *Six Years of a Traveller's Life in Western Africa*. London, Hurst & Blackett, 1861, pág. 171. Ver o anúncio de Remígio declarando que precisava de um caixeiro para trabalhar em Cassange. Ver o BOGGPA 599, de 21 de março de 1857, pág. 9. Em 1857, um negociante foi para Cassange e mencionou que iria adquirir "fazendas" à crédito com Remígio: "O Franco (sic) me deu uma carta para o Remígio para me dar todas as fazendas que eu precisar para Caçanges (sic) ..". Ver HENRIQUES, Isabel de Castro. *Commerce et Changement en Angola: Imbangala et Tshokwe face à la Modernité*, pág. 263.

²³ John Willis, por exemplo, ainda estava em Luanda em 1864. Ver BOGGPA, nº 25, de 18 de junho de 1864, pág. 212. Transcrito por SANTOS, José de Almeida. *Vinte Anos decisivos na Vida de uma Cidade, 1845-1864*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1970, pág. 3492.

irem à Luanda. Tais escalas eram para fazer o carregamento de goma copal para exportação e aconteciam antes mesmo do Ambriz ter sido ocupado por Portugal, em 1855. Contudo, com a guerra civil, os navios americanos deixaram de ir ao Ambriz.

Until about the year 1858, it (a goma copal) was a principal article of export from Ambriz; vessels being loaded with it, chiefly to America, but with the american war the trade ceased, and it has never since attained anything like its former magnitude.²⁴

Mas antes disto, as relações diretas entre Luanda e cidades americanas como Salem e Boston foram responsáveis por grandes modificações na elite mercantil da cidade. E pertenceu à casa comercial de Robert Brookhouse, que ficava na cidade de Salem, a condição de mais importante no comércio com Angola. A maior parte dos navios americanos que entraram e saíram pelo porto de Luanda entre 1845 e 1860 eram de Brookhouse. Foram 173 entradas de navios mercantes americanos no porto de Luanda entre 1845 e 1860. Deste total, Robert Brookhouse aparece como dono 39 vezes nas 82 entradas de navios com donos identificados. Ou seja, num universo que cobre 47.4% das entradas de navios mercantes americanos no porto de Luanda, 47.6% delas foram feitas por navios que pertenciam à casa comercial do armador americano.²⁵

Além de Brookhouse, uma outra casa comercial bastante ativa em Luanda tinha como dono Robinson Wiggin & Comp^a. E esta foi a segunda casa comercial mais importante que atuou em Angola. Estiveram relacionadas com Robinson Wiggin & Comp^a, que estava localizada na cidade americana de Boston, 11% das entradas identificadas de navios de longo curso. Enquanto os navios de Brookhouse foram ao porto de Luanda desde 1842, os navios de Robinson Wiggin & Comp^a só o frequentaram partir de 1857. E Robinson Wiggin & Comp^a teve relações privilegiadas em especial com uma firma de Luanda. Foi na verdade só um o consignatário em Luanda dos navios desta casa comercial americana: Silva & Sparhawk, uma firma formada em Luanda pelos negociantes John Sparhawk e Augusto Archer Silva.²⁶

Uma terceira casa comercial americana que atuou em Luanda teve como dono Henry Ingals. Com sede em Nova Iorque, esta foi a menos importante das casas comerciais

²⁴ Monteiro, John. *Angola and the River Congo*. London, Macmillan and Co. 1875, pág. 134-35.

²⁵ Ver o BOGGPA entre 1846 e 1860. Ver também o registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior, 1853/1861 (nº de registro 3051, cota 9-4-43, AHN-Angola).

²⁶ *Idem*, *ibidem*.

americanas que atuaram em Luanda. Os navios desta casa comercial frequentaram o porto de Luanda entre 1853 e 1855. À ela estiveram ligados 7.3% dos navios mercantes entrados em Luanda neste período. Apesar das consignações feitas por Antonio Lopes da Silva e Francisco Barboza Rodrigues, dois grandes investidores de Luanda, quase todos navios de Henry Ingals tiveram um único consignatário em Luanda: o americano W. T. Julius. Na verdade, assim como os outros negociantes americanos, W. T. Julius era mantido em Luanda à serviço das casas americanas.²⁷

Mesmo enviando agentes comerciais para Luanda, todas as casas americanas tiveram navios consignados por investidores luandenses. Por exemplo, em 1847, Miguel Lino Ferreira foi o responsável por 9 consignações de navios da casa comercial americana de Robert Brookhouse. Além de Lino Ferreira, um outro importante investidor luandense, Francisco Barboza Rodrigues, em 1848, consignou 6 navios da casa comerciais americanas. Contudo, a partir deste ano, se constata que só através de agentes comerciais americanos radicados em Luanda deram-se as consignações de navios de Robert Brookhouse.²⁸

O primeiro americano que tratou dos negócios de Brookhouse em Luanda foi Simon Stodder, o próprio mestre dos navios que chegavam à Luanda procedentes dos Estados Unidos. A partir de 1854, no entanto, os interesses de Brookhouse em Angola foram defendidos por uma firma constituída pelo negociante americano John Willis e por Augusto Archer Silva: a firma comercial Silva & Willis. Simon Stodder, o antigo agente comercial, continuou ligado à Brookhouse mas já não mais à frente dos negócios da casa em Luanda. Stodder já tinha relações de negócio com John Willis, que o substituiu à frente dos interesses da casa comercial de Brookhouse em Luanda, desde 1853. É possível que os dois trabalhassem para Brookhouse já por esta altura.

Além da constituição de uma comunidade relativamente fechada, se constata que os americanos introduziram outras novidades no comércio de Luanda. Ao contrário da maioria dos negociantes de grosso trato de Luanda, os americanos não vendiam à prazo. Ou seja, não adiantavam fazendas para os negociantes de pequeno trato de Luanda. Os lojistas da cidade, que atuavam no comércio de varejo, tinham que adquirir à vista as mercadorias importadas

²⁷ Idem, *ibidem*.

²⁸ Idem, *ibidem*.

pelos americanos. Isto significou a implantação de um novo padrão para o comércio de Luanda, rompendo com regras há muito estabelecidas. Assim como nos sertões, o comércio em Luanda se baseava no adiantamento-endividamento de fazendas. Tanto os negociantes de grosso trato quanto os lojistas de Luanda entravam neste circuito.

Mas os americanos lançaram novos métodos. Os mesmo negociantes que consignavam os navios de Boston e Salem possuíam lojas em Luanda. Estas lojas vendiam os produtos importados, além de comprarem as mercadorias exportadas através dos navios americanos. Importava-se mantimentos em geral e exportava-se os produtos típicos do comércio lícito angolano: marfim, goma copal, azeite de palma e café. Alguns produtos só eram vendidos pelos americanos em pequenos lotes. Assim, deixava-se claro a falta de interesse de ingressar no financiamento do comércio, seja na cidade, seja nos sertões, através da venda de fazendas.²⁹

Além disto, o mais importante: os negociantes americanos só vendiam à vista. E rompiam assim com uma característica fundamental no comércio de Luanda. Não havia adiantamento de mercadorias para quem comprava com os americanos. E mais: além de só venderem à vista, em pequenos lotes e com dinheiro, os americanos também só compravam mercadorias à vista. Quem quisesse vender cera, goma copal, marfim e outros produtos tinha que os procurar nas lojas para efetuar as vendas. Isto porque é certo que, sem o adiantamento de mercadorias, os americanos também não tinham aviados nos sertões. Assim, os negociantes americanos implantaram em Luanda um modelo de comércio completamente diferente do praticado pelos negociantes de grosso trato tradicionais da cidade.³⁰

²⁹ Ver BOGGPA, n° 647, de 20 de fevereiro de 1858, pág. 11.

³⁰ Ver BOGGPA, n° 737, de 19 de novembro de 1859, pág. 7. Ver o BOGGPA, n° 699, de 17 de fevereiro de 1859, pág. 11. Ver ainda o BOGGPA, n° 789, de 17 de novembro de 1860, pág. 7. Em 1860, Willis oferecia pagamento não só à vista como também em libras esterlinas pelas mercadorias compradas. Ver BOGGPA, n° 764, de 26 de maio de 1860, pág. 6. Ver anúncio de 23 de setembro de 1859 para venda de aguardente e bolacha. Ver BOGGPA, n° 736, de 12 de novembro de 1859, pág. 9. Ver o mesmo anúncio no BOGGPA, n° 737, de 19 de novembro de 1859, pág. 7.

Conclusão

Foram discutidos neste trabalho alguns dos aspectos centrais da crise final do tráfico de escravos em Angola. Não se perdeu de vista aqui a dimensão estrutural da crise do tráfico, através da análise do movimento do porto de Luanda entre 1845 e 1860. Por outro lado, não se deixou também de acentuar as estratégias dos investidores implicados no tráfico ilegal -seja no Brasil, seja em Angola. Com o fim do tráfico ilegal, foram instauradas novas estratégias no comércio a partir de Luanda. Para os grandes negociantes, o fim do mecanismo de adiantamento-endividamento de "fazendas" para os sertões foi talvez mais prejudicial que o próprio fim do tráfico de escravos.

A partir das caravanas que cruzavam o interior em direção da costa, criou-se um comércio fora da esfera de controle destes negociantes. Silva Porto, o sertanejo que cruzou os sertões por mais de trinta anos, menciona o episódio de um chefe africano que havia adiantado mercadorias para um negociante de Benguela. Este tipo de relação, invertendo a lógica de funcionamento do comércio entre os sertões e a costa, só foi possível a partir de circuitos mercantis que excluíam os negociantes de Luanda. Antes, na era do tráfico de escravos, da costa partiam os créditos para o financiamento do comércio no interior. Tal situação foi radicalmente mudada com o advento do comércio de longa distância através das caravanas.

Por outro lado, as relações de Luanda com o Atlântico também sofreram grandes transformações. Além do próprio fim do tráfico, avanços tecnológicos contribuíram para as mudanças daquela época. A partir de 1857, começou a funcionar uma linha de vapores entre Lisboa e Luanda. Tais vapores reduziram sensivelmente o tempo gasto numa viagem entre Luanda-Lisboa. Até então, através dos navios navios à vela, vir ao Brasil era muito mais vantajoso. Gastava-se cerca de 30 dias numa viagem até o Rio de Janeiro. Por esta razão, muitos membros da elite mercantil de Luanda buscavam o Rio de Janeiro em detrimento de Lisboa. Já fracos a partir do fim do tráfico, com os vapores mercantes, diminuiu-se ainda mais os laços entre o Brasil e Angola no século XIX.

Fontes Primárias

1- Documentação Manuscrita

I- Arquivo Histórico Nacional de Angola

Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior, 1853/1861. Nº de registro 3051, cota 9-4-43.

Auto de Registro de Propriedade de Embarcações, Luanda, 1848-1854. Nº de registro 1250, cota 4-2-31.

II- Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa

Caixa 164- Angola (1830)

Sala 12 - Maços de Angola

Maço 819- Alfândega, Mappas de Importação-Exportação (1858-1860)

Maço 874- Embarcações Apresadas nas Águas Territoriais (1841-1848)

Maço 1065- Estatística, Navios Entrados e Sahidos (1842-1843)

Sala 12- Livros de Angola

Livro 1- (1835-1837)

2a Seção- Correspondência dos Governadores de Angola

Pasta 1 (1834-1835)

Pasta 1-B (1837)

Pasta 2 (1836-37)

Pasta 2-C (1839)
Pasta 3 (1838)
Pasta 3-C (1840)
Pasta 5-B (1842)
Pasta 6-A (1843)
Pasta 9-B (1845)
Pasta 10 (1846)
Pasta 14 (1848)
Pasta 15 (1849)
Pasta 16 (1850)
Pasta 16-A (1850)
Pasta 17 (1850)
Pasta 19-1 (1853)
Pasta 20 (1854)
Pasta 23-1 (1857)
Pasta 25-2 (1858)
Pasta 25-3 (1859)
Pasta 26 (1860)
Pasta 28 (1861)
Pasta 29 (1861)

III- Arquivo Nacional da Torre do Tombo

Correspondência das Legações Portuguesas no Rio de Janeiro

Caixa 534 (1831-1832)
Caixa 535 (1830-1834)
Caixa 536 (1835-37)
Caixa 541 (1847-1850)

Correspondência do Consulado Português no Rio de Janeiro

Caixa 314 (1847-1851)

IV- Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

IJ6 468

IJ6 480

IJ6 522

IJ6 472

V- Instituto de Estudos Brasileiros de São Paulo

Código 132, A8- Circular, em caráter reservado, de José Augusto Gomes de Meneses ao juiz de paz da vila de Macaé, tratando de medidas preventivas que deveriam ser tomadas, com toda a prudência, para prevenir distúrbios quando da coroação de D. Pedro II, pois corria a notícia de que os escravos esperavam receber alforria naquela oportunidade. Cabo Frio, 6 de julho de 1841.

Código 86.20, A8- Carta de João Loureiro a seu tio, o conselheiro Manoel José Gomes Loureiro, informando-o sobre o mau andamento de seus negócios no Brasil e do receio dos proprietários de terra, diante da perspectiva da abolição da escravidão. Rio de Janeiro, 5 de maio de 1830.

VI- Public Record Office

FO 128/48- História sobre o Infame Negócio d'Africanos, d'África Oriental e Occidental, com todas as Ocorrências desde 1831 a 1854.

VII- United States National Archives

Diplomatic Despatches, Brazil, T 331:1- Carta do A. Oaksmith, mestre do brigue Mary Adeline, para John S. Gillmer, cônsul americano na Bahia, em 26 de julho de 1852.

2- Documentação Impressa

I- Coleções Oficiais

Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola. Números entre 1845 e 1860.

Arquivos de Angola. Luanda, vol. 21, 2ª Série, nº 83/86, 1964.

Arquivos de Angola. Luanda, vol. 3, 2ª Série, nº 13/14, 1946.

Almanak (Laemmert) Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro.

Almanak Statístico da Província d'Angola e suas Dependências para o ano de 1852. Luanda, Imprensa do Governo, 1851.

II- Obras de Época

ANÔNIMO (autor). *Quarenta e Cinco Dias em Angola: Apontamentos de Viagem*. Porto, 1862.

BANDEIRA, Visconde de Sá da. *O Tráfico da Escravatura e a Bill de Lord Palmerston*. Lisboa, Typ. de José Baptista Morando, 1840.

BOTELHO, Sebastião Xavier. *Escravatura: Benefícios que podem provir às nossas Possessões d'África da proibição daquele Tráfico*. Lisboa, Typographia de José B. Morando, 1840.

BOUET-WILLIAUMEZ, E. *Commerce et Traite des Noires aux Cotes d'Afrique, 1er Janvier 1848*. Paris, Imprimerie Nationale, 1848.

BOW, J. D. B. de. *De Bow's Review and Industrial Resources, Statistics, etc.* Nova Orleans e Washington, Editado por J. D. B. de Bow, 1857.

CALDEIRA, Carlos José. *Apontamentos d'Uma Viagem de Lisboa à China*. Lisboa, Typographia de Castro & Irmão, 1853.

DOUVILLE, Jean Baptiste. *Voyage au Congo et dans l'Interieur de l'Afrique Equinoxale ... 1828, 1829, 1830*. Paris, 1832.

HOMEM, Sales Torres (Timandro). "O Libelo do Povo". In: JÚNIOR, Raimundo Magalhães. *Três Panfletários do Segundo Reinado*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1965.

LEÃO, José Barbosa. *Considerações sobre o Transporte de Pretos entre as Colônias Portuguezas d'Africa*. Lisboa, Typographia Universal, 1864.

LIMA, José Joaquim Lopes de. *Ensaio sobre a Statistica das Possessões Portuguezas na Africa Occidental e Oriental; na Asia Occidental; na China e na Oceania*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1846.

LIVINGSTONE, David. *Missionary Travels and Researches in South Africa*. New York, 1858.

MACHADO, Agostinho José. *A Facção Saquarema: Considerações Políticas do Bacharel Agostinho Machado*. Santos, Typ. Imparcial de F. M. R. d'Almeida, 1851.

MAGYAR, Ladislau. *Viagens no Interior da Áfricas Austral nos Anos de 1849 a 1857*. Luanda, Edição em preparação.

- MENEZES, Joaquim Antonio de Carvalho e. *Memória Geográfica e Política das Possessões Portuguezas n'Africa Occidental, que diz respeito aos Reinos de Angola, Benguela, e suas Dependências: Origem de sua decadência, e Atrazamentos, suas Conhecidas Produções, e os Meios que se devem aplicar para o seu Melhoramento, de que devem resultar mui Grandes Vantagens a Monarquia*. Lisboa, Typografia Carvalhense, 1834.
- MENEZES, Sebastião Lopes de Calheiros e. *Relatório do Governo Geral da Provincia de Angola para o ano de 1861*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1867.
- MONTEIRO, John. *Angola and the River Congo*. Londres, MacMillan & Co., 1875.
- OMBONI, Tito. *Viaggi Nell'Africa Occidentale: Gia Medico di Consiglio Nel Regno D'Angola e sus Dipendenze*. Milano: Stabeliemnto Civelli e Comp., MDCCCXLV.
- ROCHA, Justiniano José da. "Ação, Reação, Transação. Duas Palavras acerca da Atualidade Política do Brasil". In: Júnior, Raimundo Magalhães. *Três Pamfletários do Segundo Reinado*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1965.
- SOUSA, Francisco José de. *A Escravatura em Mossamedes: Carta aberta dirigida ao S. Ex^a o Presidente da República por um grupo de Agricultores, Industriais e Comerciantes de Mossamedes*. Lisboa, Typographia do Commercio, s/d.
- TAMS, George. *Visita às Possessões Portuguezas da Costa Occidental da África*. Porto, Typographia da Revista, 1850.
- VALDEZ, Francisco Travassos. *Six Years of a Traveller's Life in Western Africa*. London, Hurst & Blackett, 1861.
- VASCONCELLOS, Antonio Augusto Teixeira de. *Carta acerca do Tráfico dos Escravos na Provincia de Angola dirigida ao Illm^o e Exm^o Visconde de Athoquia (Ministro e Secretário de Estado dos negócios da Marinha e do Ultramar)*. Lisboa, Imprensa de J. J. A. Silva, 1853.

Bibliografia

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. "Le Commerce des Vivants: Traite d'Esclaves et "Pax Lusitania" dans l'Atlantique Sud". Paris, Université de Paris X, 1985 (tese de doutorado inédita).
- "Os Lusobrasileiros em Angola: Constituição do Espaço Econômico Brasileiro no Atlântico Sul, 1550-1700". Campinas, UniCamp, 1994 (tese de livre docência inédita).
- ALEXANDRE, Valentim. *Origens do Colonialismo Português Moderno*. Lisboa, Sá da Costa Editora, 1979.
- AZEVEDO, Célia Marinho de. "On Hell and Paradise: Abolitionism in the United States and Brazil, A comparative Perspective". New York, Columbia University, 1993 (tese de doutorado inédita).
- BARMAN, Roderick. *Brazil: The Forging of a Nation, 1798-1852*. California, Stanford University Press, 1988.
- BENDER, Thomas. *The Antislavery Debate: Capitalism and Abolitionism as a Problem in Historical Interpretation*. University of California Press, 1992.
- BETHELL, Leslie. *A Abolição do Tráfico de Escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e Questão do tráfico de Escravos, 1807-1869*. São Paulo, Edusp, 1976.
- BOCCIA, Ana Maria Mathias & MALERBI, Eneida Maria. "O Contrabando de Escravos para São Paulo". São Paulo, Universidade de São Paulo, Revista de História, nº 112.
- BROADHEAD, Susan. "Beyond Decline: The Kingdom of the Kongo in the Eighteenth and Nineteenth Centuries". Boston, The International Journal of African Historical Studies, nº 12, vol. 12, 1979.
- CABAT, Geoffrey Alan. "O Comércio de Escravos no Brasil visto por Funcionários Diplomáticos Americanos (1845-1857)". São Paulo, Revista de História da USP, nº 74, 1968.
- CARDOSO, Carlos Alberto Lopes. "Dona Ana Joaquina dos Santos Silva: Industrial Angolana da segunda metade do Século XIX". Luanda, Boletim Cultural, nº 37, 1972.
- CARLSSON, Jerker. "Brazilian Trade with West Africa and Angola within the Portuguese Colonial Empire, 1500-1850: The Dialectics of South-south Exchange". In: CARLSSON,

- Jerker & SHAW, Timothy (eds). *Newly Industrializing Countries and the Political Economy of South-South Relations*. Londres, Macmillan Press, 1988.
- CARVALHO, José Murilo de. *Teatro de Sombras: A Política Imperial*. Rio de Janeiro, Vértice, 1987.
- CARVALHO, Marcus de. "Estimativa do Tráfico Ilegal de Escravos para Pernambuco na primeira Metade do Século XIX". Recife, Revista Clio, UFPE, nº 12, 1989.
- CARVALHO, Ruy Duarte de. *Ana Manda, Os Filhos da Rede*. Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1989.
- CASTRO, Hebe Maria Mattos de. *Resgate: Uma Janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro, Topbooks, 1995.
- CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: Cortiços e Epidemias na Corte Imperial*. São Paulo, Companhia das Letras, 1996.
- CLARENCE-SMITH, W. G. *Slaves, Peasants and Capitalists in Southern Angola, 1840-1926*. Londres, Cambridge University Press, 1979.
- , *O III Império Português (1825-1975)*. Lisboa, Teorema, s/d.
- , "The Portuguese Contribution to the Cuban Slave and Coolie Trades in the Nineteenth Century". *Slavery and Abolition*, vol. 4, number 1, may 1984.
- , "Emigration from Western Africa, 1807-1940". *Itinerario*, 1990.
- CONRAD, Robert. *Tumbeiros: O Tráfico de Escravos para o Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1985.
- CORWIN, Arthur F. *Spain and the Abolition of Slavery in Cuba, 1817-1886*. Austin, University of Texas Press, 1967.
- COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República: Momentos Decisivos*. São Paulo, Editora Brasiliense, 1987.
- CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Madison, University of Wisconsin Press, 1969.
- CURTO, José C. "A Quantitative Reassessment of the Legal Portuguese Slave Trade from Luanda, Angola, 1710-1830". *African Economic History*, 1992.
- , "Sources for the Pre-1900 Population History of Sub-Saharan Africa: The Case of Angola, 1773-1845". Paris, *Annales de Démographie Historique*, 1994.

-----, "The Population History of Luanda during the late Atlantic Slave Trade, 1781-1845". Canadá, McGill University, 1996 (texto inédito).

-----, "Alcohol and Slaves: The Luso-Brazilian Alcohol Commerce at Mpinda, Luanda, and Benguela during the Atlantic Slave Trade c. 1480-1830 and its Impact on the Societies of West Central Africa". Los Angeles, University of California, 1996 (tese de doutorado inédita).

DAGET, Serge. "France, Suppression of the Illegal Trade, and England, 1817-1850". In: ELTIS, David & WALVIN James (eds). *The Abolition of the Atlantic Slave Trade*. Madison, University of Wisconsin Press, 1981.

DIAS, Jill. "A Sociedade Colonial de Angola e o Liberalismo português (c. 1820-1850)". Lisboa, Colóquio o Liberalismo na Península Ibérica na Primeira Metade do século XIX, 1981.

-----, "Famine and Disease in the History of Angola c. 1830-1930". Londres, *Journal of African History*, nº 3, 1981.

-----, "Changing Patterns of Power in the Luanda Hinterland: The Impact of Trade and Colonization on the Mbundu ca 1845-1920". *Revista Paideuma* nº 32, 1985.

-----, "Relações Econômicas e de Poder no Interior de Luanda ca 1850-1875". Lisboa, Atas da I Reunião Internacional de História de África: Relação Europa-África no 3º Quartel do Séc. XIX, 1989.

DIAS, Souza (ed.). *Silva Porto e a Travessia do Continente Africano*. Lisboa, Agência Geral das Colônias, 1938.

DRESCHER, Seymour. *Econocide: British Slavery in the era of Abolition*. University of Pittsburg Press, 1976.

-----, *Capitalism and Antislavery: British Mobilization in Comparative Perspective*. New York, Oxford University Press, 1987.

-----, "Public Opinion and The Destruction of British Colonial Slavery". in: WALVIN, James. *Slavery and British Society, 1776-1846*. London, The Macmillan Press, 1982.

DUTRA, Eliana Regina de Freitas & LIBBY, Douglas Cole & BAGGIO, Sheila. "Das Sombras do Tráfico às Luzes do Século: Notas sobre uma Discussão Parlamentar". Belo Horizonte, *Revista do Departamento de História da UFMG*, nº 6, 1988.

- ELTIS, David. "The Impact of Abolition on the Atlantic Slave Trade". In: ELTIS, David & WALVIN James (eds). *The Abolition of the Atlantic Slave Trade*. Madison, University of Wisconsin Press, 1981.
- , *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York, Oxford University Press, 1987.
- & JENNINGS, Lawrence C. "Trade between Western Africa and the Atlantic World in the Precolonial Era". *American Historical Review*, 93:4, 1988.
- , "Precolonial Western Africa and The Atlantic Economy". In: SOLOW, Barbara. *Slavery and the Rise of the Atlantic System*. New York, Cambridge University Press, 1991.
- ESTEVEZ, Marta de Abreu. "O Caso de Bracuhy". In: CASTRO, Hebe Maria Mattos de. *Resgate: Uma Janela para o Oitocentos*. Rio de Janeiro, Topbooks, 1995.
- FLADELAND, Betty. "Our Cause Being One and the Same: Abolitionists and Chartism". in: WALVIN, James. *Slavery and British Society, 1776-1846*. London, The Macmillan Press, 1982.
- FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em Costas Negras: Uma História do Tráfico Atlântico de Escravos entre a África e o Rio de Janeiro (sécs. XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1996.
- FLORY, Thomas. *El Juez de Paz y el Jurado en el Brasil Imperial*. Mexico, Fondo de Cultura Económico, 1986.
- 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.
- & FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como Projeto: Mercado Atlântico, Sociedade Agrária e Elite Mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790-c.1840*. Rio de Janeiro, Diadorim, 1993.
- FRANCO, Jose Luciano. *Comércio Clandestino de Escravos*. Havana, Editorial de Ciencias Sociales, 1980.
- FREUDENTHAL, Aida. "Os Quilombos de Angola no Século XIX". Rio de Janeiro, Comunicação no IV Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais, 1996 (texto inédito).

- GOMES, Flávio dos Santos. *História de Quilombolas: Mocambos e Comunidades de Senzalas no Rio de Janeiro - Século XIX*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1996.
- GOUGH, Barry M. "Sea Power and South America: The Brazils or South American Station of the Royal Navy 1808-1837". Massachusetts, *The American Neptune: A Quarterly Journal of Maritime History*, Vol. L, nº 1, 1990.
- GRADEN, Dale. "An ... Even of Public Security: Slave Resistance, Social Tensions and the End of the Internacional Slave Trade to Brazil, 1835-1856". *The Hispanic America Historical Review*, 76:2, 1996.
- GRAHAM, Richard. *Patronage and Politics in Nineteenth-Century Brazil*. California, Stanford University Press, 1990.
- GINZBURG, Carlo. "O Nome e o Como". In: GINZBURG, Carlo. *A Micro-História e Outros Enaios*. Lisboa, Difel, 1989.
- HARMS, Robert. *River of Wealth, River of Sorrow: The Central Zaire Basin in the Era of the Slave and Ivory Trade, 1500-1891*. Londres, Yale Univesity, 1981.
- HENRIQUES, Isabel de Castro. *Commerce et Changement en Angola: Imbangala et Tshokwe face à la Modernité*. Paris, L'Harmattan, 1995.
- HEYWOOD, Linda. "Porters, Trade, and Power: The Politics of Labor in the Central Highlands of Angola, 1850-1914". In: COQUERY-VIDROVITCH, Catherine & LOVEJOY, Paul (eds). *The Labor of African Long Distance Trade*. Colorado, Westview, 1988.
- "Slavery and Forced Labor in the Changing Political Economy of Central Angola, 1850-1949". In: MIERS, Suzanne & ROBERTS, Richard. *The End of Slavery in Africa*. Madison, University of Wisconsin Press, 1988.
- HILL, Lawrence. "The Abolition of the African Slave to Brazil". *The Hispanic America Historical Review*, XI, 1931.
- HOLLOWAY, Thomas. *Policing Rio de Janeiro: Repression and Resistance in a 19th-Century City*. Stanford, Stanford University Press, 1993.
- ISAACMAN, Allen. "An Economic History of Angola, 1835-1867". University of Wisconsin, 1966 (tese de mestrado inédita).
- KARASH, Mary. "The Brazilian Slavers and the Illegal Slave Trade, 1836-1851". Madison, University of Wisconsin, 1967 (tese de mestrado inédita).

-----, *Slave Life in Rio de Janeiro, 1808-1850*. Princeton, Princeton University Press, 1987.

KLEIN, Herbert. *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*. New Jersey, Princeton University Press, 1978.

KLEIN, Martin. "Slavery, the Slave Trade and Legitimate Commerce in Late Nineteenth-Century Africa". Kinshasa, *Etudes d'Histoire Africaine*, vol. II, 1971.

LAW, Robin. "The Transition from the Slave Trade to Legitimate Commerce". International Symposium From the Slave Trade to the Challenge of Development. Ouidah, Bénin, 1-5 de setembro de 1994.

-----, (eds). *From Slave Trade to "Legitimate" Commerce: The Commercial Transition in Nineteenth Century West Africa*. Stanford, Cambridge University Press, 1995.

LENHARO, Alcir. *As tropas da Moderação: O Abastecimento da Corte na Formação Política do Brasil: 1808-1842*. Rio de Janeiro, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992.

LEVEEN, Phillip. *British Slave Trade Suppression Policies, 1821-1865*. New York, Arno Press, 1977.

LOBO, Manuel da Costa. *Subsídios para a História de Luanda*. Lisboa, Edição do Autor, 1967.

LOPO, Júlio de Castro. "Uma Rica Dona de Luanda". *Portucala*, nº 16-17, 1948.

MCGOWAN, Winston. "African Resistance to the Atlantic Slave Trade in West Africa". Londres, *Slavery and Abolition*, 1990.

MARGARIDO, Alfredo. "Les Porteurs: Forme de Domination et Agents de Changements en Angola (XVIIe-XIXe siècles)". Paris, *Revue Française d'Histoire d'Outre Mer*, vol. LXV, 1978.

MARQUES, João Pedro. "Abolição do Tráfico de Escravos na Imprensa Portuguesa (1810-1842)". Lisboa, *Revista Internacional de Estudos Africanos*, nº 16 e 17, 1992-1994.

MARTIN, Phyllis. *The External Trade of the Loango Coast, 1576-1870: The Effects of changing commercial relations on the vili kingdom of Loango*. Londres, Clarendon Press, 1972.

-----, "Family Strategies in the Nineteenth-Century Cabinda". Londres, *Journal of African History*, nº28, 1987.

- MARTINS, Ismênia de Lima. "Problemas da Extinção do Tráfico Africano na Província do Rio de Janeiro". São Paulo, USP, 1972.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema: A Formação do Estado Imperial*. São Paulo, Hucitec, 1990.
- MEDEIROS, Corcino. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993.
- MIERS, Suzanne. *Britain and the Ending of the Slave Trade*. New York, African Publishing Company, 1977.
- & ROBERTS, Richard. *The End of Slavery in Africa*. Madison, University of Wisconsin Press, 1988
- MILLER, Joseph. "Slaves, Slavers and Social Change in Nineteenth Century Kasange." In: HEIMER, Franz-Wilhelm. *Social Change in Angola*. Munique, Weltforum Verlag, 1971.
- . "Legal Portuguese Slaving from Angola. Some Preliminary Indications of Volume and Direction, 1760-1830. *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, nº 226-227, 1975".
- . "Some Aspects of the Commercial Organization of Slaving at Luanda, Angola, 1760-1830". In: GEMERY, Henry & HOGENDORN, Jan (eds). *The Uncommon Market*. New York, Academic Press, 1979.
- . "The Paradoxes of Impoverishment in the Atlantic Zone". In: BIRMINGHAM, David & MARTIN, Phillis (eds). *History of Central Africa*. Londres, Longman, 1983.
- . *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Wisconsin, University of Wisconsin Press, 1988.
- . "Quantities and Currencies: Bargaining for Slaves on the Fringes of the World Capitalist Economy". São Paulo, Congresso Internacional sobre Escravidão, 1988.
- . "The Confrontation on the Kwango: Kasanje and the Portuguese, 1836-1858". *Actas da I Reunião Internacional de História de África: Relação Europa-África no 3º Quartel do Séc. XIX*. Lisboa, 1989.
- . "The Numbers, Origins, and Destinations of Slaves in the Eighteenth-Century Angolan Slave Trade". *Social Science History*, 1989.

- , "Imports at Luanda, Angola, 1785-1823". In: LIESANG, G. & PASCH, H. & JONES, A. (eds). *Figuring African Trade: Proceedings of the Symposium on the Quantification and Structure of the Import and Export and Long Distance Trade in Africa, 1800-1913*. Berlin, Dietrich Reimer Verlag, 1989.
- , "Central and Southern Angola to ca. 1840". Montreal, 1992 (texto inédito).
- , "A Marginal Institution on the Margin of the Atlantic System: The Portuguese Southern Atlantic Slave Trade in the Eighteenth Century". In: SOLOW, Barbara (eds). *Slavery and the Rise of the Atlantic System*. New York, Cambridge University Press, 1991.
- , "The Abolition of the Slave Trade and Slavery. Historical Foundations". International Symposium From the Slave Trade to the Challenge of Development. Ouidah, Bénin, 1-5 de setembro de 1994.
- , "Worlds Apart: Africa's Encounter with the Atlantic in Angola, ca. 1500-1850". Luanda, Seminário Internacional de História de Angola, 1995.
- MURRAY, David R. *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*. New York, Cambridge University Press.
- NABUCO, Joaquim. *Um Estadista do Império*. Rio de Janeiro, Editora Nova Aguilar, 1975.
- OLIVEIRA, Mario Antonio Fernandes de. *Alguns Aspectos da Administração de Angola em Época de Reforma (1834-1851)*. Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1981.
- , "Luanda, Ilha Crioula". Lisboa, Agência Geral do Ultramar.
- PACHECO, Carlos. *José da Silva Maia Ferreira: O Homem e sua Época*. Luanda, União dos Escritores Angolanos, 1990.
- , *José da Silva Maia Ferreira: Novas Acheegas para a sua Biografia*. Luanda, União dos Escritores Angolanos, 1992.
- PÉLISSIER, René. *Les Guerres Grises: Resistances et Revoltes en Angola (1845-1941)*. Paris, Montamets, 1977.
- PIMENTEL, Maria do Rosário. *Viagem ao Fundo das Consciências: A Escravatura na Época Moderna*. Lisboa, Edições Colibri, 1995.
- REEFE, Thomas Q. *The Rainbow and the Kings: A History of the Luba Empire to 1891*. Los Angeles, University of California, 1981.

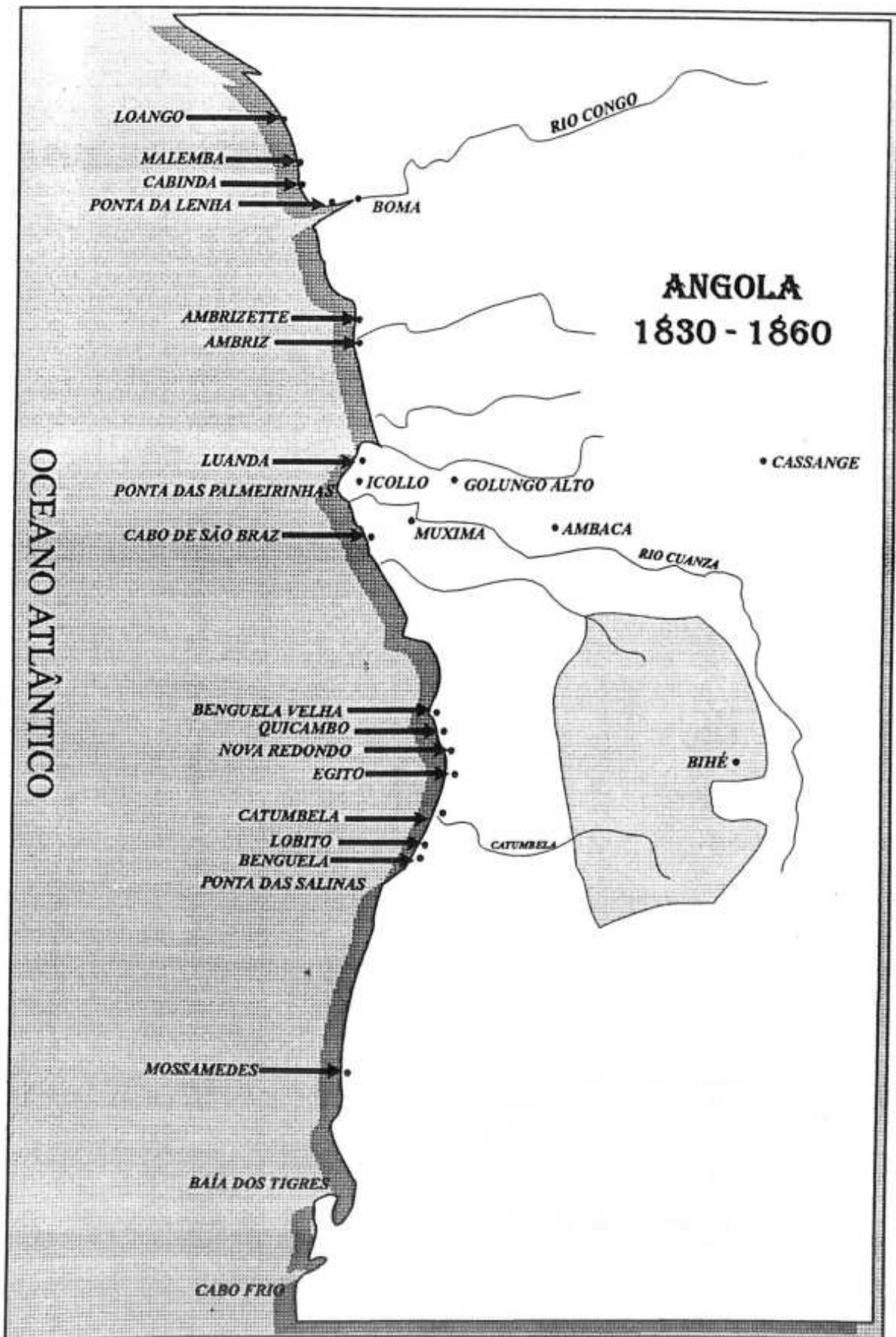
- RIBEIRO, Gladys Sabino. "Pés de Chumbo e Garrafeiros: Conflitos e Tensões nas Ruas do Rio de Janeiro no Primeiro Reinado (1822-1831)". São Paulo, Revista Brasileira de História, 1991/92.
- RIDINGS, Eugene. *Business Interest Groups in Nineteenth-Century Brazil*. Cambridge University Press, 1994.
- RODRIGUES, Jaime. "As Formas Ilícitas do Tráfico: Repressão e Estratégias (1831-1860)". Campinas, Unicamp, 1991 (texto inédito).
- , "O Infame Comércio: Propostas e Experiências no Final do Tráfico de Africanos para o Brasil (1800-1850)". Campinas, Unicamp, 1994 (dissertação de mestrado inédita).
- , "Os Traficantes e seu 'Infame Comércio' (1827-1860)". São Paulo, Editora Contexto, Revista Brasileira de História nº 29.
- SÁ, José de Almeida Corrêa. *A Abolição da Escravatura e a Ocupação do Ambriz*. Lisboa, Livraria Bertrand, 1934.
- SANTOS, José de Almeida. "A Sociedade Luandense em Meados do Século XIX". Luanda, Boletim Cultural da Câmara Municipal, nº 15, 1967.
- , *Vinte Anos decisivos na Vida de uma Cidade, 1845-1864*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1970.
- , *Apenas um Punhado de Bravos*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1971.
- , *Crônicas da Velha Cidade*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1972.
- , *A Velha Loanda: nos Festejos, nas Solenidades, no Ensino*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1972.
- , *A Alma de uma Cidade*. Luanda, Câmara Municipal de Luanda, 1973.
- SANTOS, Maria Emilia Madeira. "Tecnologias em Presença: Manufacturas Europeias e Artefatos Africanos". Lisboa, Atas da I Reunião Internacional de História de África: Relação Europa-África no 3º Quartel do Séc. XIX, 1989.
- , "Ultimatum, Espaços Coloniais e Formações Políticas Africanas. São Paulo, Revista África, nº 16-17, 1993-1994.

- "Abolição do Tráfico de Escravos e Reconversão da Economia de Angola: Um Confronto participado por 'Brasileiros'". Lisboa, Revista Studia, nº 52, 1994.
- SILVA, Marinete dos Santos. "O Problema da Abolição do Tráfico na Imprensa do Rio de Janeiro (1845-1850)". Petrópolis, Revista de Cultura Vozes, 1980.
- SLENES, Robert W. "Malungu, Ngoma Vem! África Encoberta e Descoberta no Brasil". Luanda, Ministério da Cultura, 1995.
- "Central-African Water Spirits in Rio de Janeiro: Slave Identity and Rebellion in Early Nineteenth-Century Brazil". Campinas, UniCamp, 1995 (texto inédito).
- SOREMEKUN, Fola. "Trade and Dependency in Central Angola: The Ovimbundu in the Nineteenth Century". In: PALMER, Robin & PARSONS, Neil. *The Roots of Rural Poverty in Central and Southern Africa*. Los Angeles, University of California Press, 1977.
- SOUZA, José Antonio Soares de. "Documentação para uma tese sobre o Tráfico de Escravos". Rio de Janeiro, Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, vol. 219, 1953.
- STAMM, Anne. "L'Angola a un Tournant de son Histoire, 1838-1848". Paris, Université de Paris I, 1971 (tese de doutorado inédita).
- "La Societé Créole à Saint-Paul de Loanda dans les Annés 1838-1848". Paris, Revue Française d'Histoire d'Outre Mer, nº 217, 1972.
- TAVARES, Luis Henrique Dias. *Comércio Proibido de Escravos*. São Paulo, Editora Ática, 1988.
- TELO, Antonio José. *Economia e Império no Portugal Contemporâneo*. Lisboa, Edições Cosmos, 1994.
- TORRES, Adelino. *O Império Português: entre o Real e o Imaginário*. Lisboa, Escher, 1994.
- VELLUT, J. L. "Notes sur le Lunda et la Frontiere Luso-Africaine (1700-1900)". Paris, Études d'Histoire Africaine, 1972.
- "Diversification de l'Economie de Cueillette: Miel et Cire dans les Sociétés de la Forêt Claire d'Afrique Centrale (c. 1750-1950)". Wisconsin, African Economic History, nº 7, 1979.
- VENÂNCIO, José Carlos. *A Economia de Luanda e Hinterland no Século XVIII: Um Estudo Sociologia Histórica*. Lisboa, Editorial Estampa, 1996.

VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo: Do Tráfico de Escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos Séculos XVII a XIX*. Bahia, Corrupio, 1987.

WESTPHALEN, Cecília Maria. "A Introdução de Escravos Novos no Litoral Paranaense". São Paulo, *Revista de História da USP*, nº 89, 1972.

Apêndice 1



Apêndice 2

Viagens e tonelagens médias dos navios entrados e saídos pelo porto de Luanda entre 1845 e 1860

Viagens dos brigues	#	com tonelagem identificada	tonelagem média
Longo curso	625	495 (79.2%)	191.9
Cabotagem	488	421 (86.3%)	194.6
Indeterminado	2	2 (100.0%)	210.0
Total	1115	918 (83.3%)	193.1
Viagens dos patachos	#	com tonelagem identificada	tonelagem média
Longo curso	210	184 (87.6%)	149.1
Cabotagem	138	118 (85.5%)	142.4
Indeterminado	3	3 (100%)	128.7
Total	351	305 (86.9%)	146.3
Viagens das barcas	#	com tonelagem identificada	tonelagem média
Longo curso	434	349 (80.4%)	288.4
Cabotagem	218	205 (94.0%)	255.9
Indeterminado	5	2 (40%)	211.5
Total	657	556 (84.6%)	276.3
Viagens dos vapores	#	com tonelagem identificada	tonelagem média
Longo curso	36	5 (13.9%)	633.0
Cabotagem	40	7 (17.5%)	443.0
Indeterminado	-	-	-
Total	76	12 (15.8%)	522.2
Viagens das escunas	#	com tonelagem identificada	tonelagem média
Longo curso	129	84 (65.1%)	102.7
Cabotagem	195	120 (61.5%)	71.7
Indeterminado	4	1 (25%)	94.0
Total	330	207 (62.7)	84.7
Viagens das polacas	#	com tonelagem identificada	tonelagem média
Longo curso	13	3 (23.1%)	31.6
Cabotagem	8	2 (25.0%)	46.2
Indeterminado	-	-	-
Total	21	5 (23.8%)	37.2
Viagens dos palhabotes	#	com tonelagem identificada	tonelagem média
Longo curso	30	28 (93.3%)	96.2
Cabotagem	149	145 (97.3)	48.8
Indeterminado	-	-	-
Total	179	173 (96.6%)	56.5
Viagens das galeras	#	com tonelagem identificada	tonelagem média
Longo curso	64	47 (73.4%)	488.8
Cabotagem	1	1 (100%)	350.0
Indeterminado	1	-	-
Total	65	48 (73.8%)	485.9
Viagens das sumacas	#	com tonelagem identificada	tonelagem média
Longo curso	1	1 (100.0)	60.0
Cabotagem	20	-	-
Indeterminado	-	-	-
Total	21	1 (4.8)	60.0
Viagens dos palabotes	#	com tonelagem identificada	tonelagem média
Longo curso	3	2 (66.7%)	34.0

Cabotagem	50	40 (84.0%)	19.9
Indeterminado	-	-	-
Total	53	42 (83.0%)	20.6
Viagens dos hiates	#	com tonelagem identificada	tonelagem média
Longo curso	8	2 (25%)	120.0
Cabotagem	11	3 (27.3%)	120.0
Indeterminado	-	-	-
Total	19	5 (26.3%)	120.0
Viagens dos paquebotes	#	com tonelagem identificada	tonelagem média
Longo curso	2	2 (100%)	138.0
Cabotagem	2	2 (100%)	132.5
Indeterminado	-	-	-
Total	4	4 (100%)	135.2

Fontes

Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola (1845-1860).

Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), Arquivo Histórico Nacional-Angola.

Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), Arquivo Histórico Ultramarino.

Apêndice 3**Entradas de navios mercantes no porto de cidade entre 1842 e 1860**

Ano	Portugal	Brasil			Estados Unidos		
	Lisboa	Rio de Janeiro	Pernambuco	Bahia	Salem	N. Iorque	Boston
1842	11	22	7	5	1	-	-
1845	1	2	1	1	-	-	-
1846	14	8	2	4	2	1	-
1847	15	8	2	2	4	-	1
1848	15	13	3	2	5	1	-
1849	12	8	5	4	3	-	-
1850	18	8	4	3	2	1	1
1851	15	8	2	2	5	1	-
1852	20	8	1	-	4	2	-
1853	20	8	5	2	3	2	-
1854	13	3	2	1	6	6	-
1855	12	7	2	-	3	4	1
1856	15	6	4	-	5	5	-
1857	25	7	2	-	6	1	5
1858	18	7	1	1	4	-	1
1859	17	3	3	3	4	2	2
1860	17	7	2	1	6	-	7
Total	258	133	48	31	63	26	18

(continuação)

Ano	Europa		África		Outros	Total
	Londres	Marselha	S. Tomé	S. Helena		
1842	-	1	1	2	8 ¹	58
1845	-	-	-	-	3 ²	8
1846	-	2	1	-	8 ³	42
1847	-	3	3	-	17 ⁴	55
1848	-	1	2	2	17 ⁵	61
1849	-	-	1	-	14 ⁶	47
1850	-	-	1	-	12 ⁷	50
1851	1	-	-	-	12 ⁸	46
1852	1	2	2	-	12 ⁹	52
1853	1	1	3	1	5 ¹⁰	51
1854	1	1	2	-	9 ¹¹	44
1855	1	2	3	1	4 ¹²	40
1856	5	1	1	1	12 ¹³	55
1857	3	2	4	1	15 ¹⁴	71
1858	3	-	2	2	16 ¹⁵	55
1859	-	-	1	1	13 ¹⁶	49
1860	1	-	-	2	18 ¹⁷	61
Total	17	16	27	13	195	845

Fontes

Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola (1845-1860).

Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), Arquivo Histórico Nacional-Angola.

Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), Arquivo Histórico Ultramarino.

¹ Paraíba do Norte; Porto; New Bedford; Rio Grande do Sul; Santa Catarina; Cabo da Boa Esperança; América-Ambriz; Indeterminado.

² Ilha Graciosa; Porto-Benguela; Nantes-Gabão.

³ Hamburgo; Bordeaux; Cork; Newport; Ilha Graciosa; (2) Ilha do Príncipe; Porto.

⁴ Porto; Altona; (2) Hamburgo; Gales; (2) Cardiff; Newport; (2) Bordeaux; (2) Avre; Nova Orleans; Liverpool; (2) Moçambique; Rio da Prata.

⁵ (3) Cardiff; (2) Newcastle; Bordeaux; (2) Hamburgo; Altona; (2) Porto; Ilha de Ascensão; Newport; Nova Londres; Ilha Graciosa; (2) Moçambique.

⁶ Newport; (4) Swansay; Porto; (2) Ilha de Ascensão; Buenos Aires; (2) Newcastle; Hamburgo; Gorée; Moçambique.

⁷ Nova Londres; Rouen; (5) Cardiff; Hamburgo; Porto; Goa; Layelly; Liverpool.

⁸ Altona; (3) Cardiff; Rotten; Layelly; Nova Londres; Gotemburgo; Porto; Ilha do Príncipe; Ilha da Ascensão; Santilhana.

⁹ (3) Cardiff; (2) Avre; Macau; (2) Nova Londres; Newport; Hamburgo; Moçambique; Inglaterra.

¹⁰ (2) Macau; Cardiff; Costa da Mina; Gorée.

¹¹ Avre; Jersey; (4) Newport; Cardiff; Nova Londres; Ilhas do Golfo.

¹² América; Inglaterra; (2) Newport.

¹³ Estados Unidos; Newport; Macau; Nova Londres; (3) Westport; Bristol; Mattapoisset; Tisbury; duas entradas de baleeiras.

¹⁴ (4) Newport; Sterington; Nova Londres; Montevideu; Goa; Cardiff; América; Gabão; (2) New Bedford; duas entradas de baleeiras.

¹⁵ (4) Swansay; (4) Newport; Plymouth; Goa; Rotterdam; Nova Londres; (2) New Bedford; duas entradas de baleeiras.

¹⁶ (4) Cardiff; (2) Liverpool; Porto; Newport; Penzance; Filadélfia; Nova Londres; Cabo da Boa Esperança; uma entrada de baleeira.

¹⁷ (2) Newport; Baltimore; (2) Filadélfia; (3) Toulon; Glasgow; Cardiff; (2) Liverpool; Macau; Landland; Newcastle; Rotterdam; Porto; New Bedford.

Apêndice 4

Saídas de navios mercantes pelo porto de Luanda entre 1840 e 1860

Ano	Portugal	Brasil			Estados Unidos		
	Lisboa	Rio de Janeiro	Pernambuco	Bahia	Salem	N. Iorque	Boston
1840	13	10	12	-	-	-	-
1841	4	14	3	1	-	-	-
1842	6	13	3	1	-	-	-
1845	6	4	1	2	2	-	-
1846	15	15	2	4	1	1	-
1847	18	12	3	2	1	-	-
1848	23	9	5	1	1	-	-
1849	10	13	1	8	2	-	-
1850	13	5	3	3	3	1	-
1851	19	10	2	3	2	-	-
1852	20	10	1	2	5	-	-
1853	28	2	2	1	4	3	-
1854	23	1	-	2	4	3	-
1855	14	3	-	-	5	5	1
1856	17	4	2	-	1	3	-
1857	21	3	-	-	4	1	2
1858	22	7	-	-	5	-	2
1859	23	4	-	-	5	-	3
1860	25	3	-	-	4	1	4
Total	320	142	40	30	49	18	12

(continuação)

Ano	Europa		África		Outros	Total
	Londres	Marselha	S. Tomé	S. Helena		
1840	-	-	-	3	15 ¹⁸	53
1841	-	-	1	3	11 ¹⁹	37
1842	-	1	1	2	-	27
1845	-	-	-	-	-	15
1846	-	2	2	-	9 ²⁰	51
1847	-	2	3	2	11 ²¹	54
1848	-	-	4	3	12 ²²	58
1849	-	-	1	2	11 ²³	48
1850	-	-	1	-	6 ²⁴	35
1851	-	-	2	3	11 ²⁵	52
1852	2	3	2	1	4 ²⁶	50
1853	1	1	3	-	6 ²⁷	51
1854	3	-	3	2	4 ²⁸	45
1855	3	1	4	2	3 ²⁹	41
1856	4	2	1	3	12 ³⁰	49
1857	3	2	5	2	13 ³¹	56
1858	3	-	2	1	12 ³²	54
1859	-	-	1	4	10 ³³	50
1860	-	-	-	2	13 ³⁴	52
Total	19	14	36	35	163	878

Fontes

Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola (1845-1860).

Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), Arquivo Histórico Nacional-Angola.

Mapas da Alfândega de Luanda (1847-1848), Arquivo Histórico Ultramarino.

¹⁸ (3) Moçambique; (6) Montevidéu; (1) Maranhão; (1) Cabo Verde; (3) Porto; (1) Bombaim.

¹⁹ (5) Montevidéu; (2) Porto; (1) Santos; (1) Madeira; (1) Costa da Mina; (1) Cabo da Boa Esperança.

²⁰ (2) Liverpool; (2) Hamburgo; Ilha da Ascensão; Ilha de Bourbon; Porto; Rio Grande do Sul; Indeterminado.

²¹ (3) Hamburgo; Valparaíso; (2) Batavia; Montevidéu; Ilhas Maurício; Meulmen; Pondicherry; Calcutá.

²² Altona; Inglaterra; Hamburgo; Cabo da Boa Esperança; Pondicherry; (2) Montevidéu; Valparaíso; Avre; (2) Batavia; Ilha de Bourbon-Índia.

²³ (2) Batavia; (2) Madeira; Gênova; Nova Londres; (2) Ilha da Ascensão; Hamburgo; Goa; Rio Grande do Sul.

²⁴ Rouen; Inglaterra; Goa; Nova Londres; Patagónia; Brasil.

²⁵ Porto; (3) Covas; Madraça; Hamburgo; Honduras; Bombaim; Nova Londres; Goa; Ilhas Maurício.

²⁶ Nova Londres; Honduras; Goa; Hamburgo.

²⁷ N/C; Mabille; Nova Londres; (2) Macau; Costa da Mina.

²⁸ Gabão; Nova Londres; Callao; Honduras.

²⁹ Lourenço Marques; Moçambique; 1 saída para a pesca da baleia.

³⁰ Gabão; Goa; Nova Londres; 9 saídas para a pesca da baleia.

³¹ (2) Liverpool; Nova Londres; (2) Marselha; Cabo da Boa Esperança; Corisco; Pondicherry; Gabão; 4 saídas para a pesca da baleia.

³² Honduras; Curaçao; Quebec; (3) Patook; Corisco; Moçambique; 4 saídas para a pesca da baleia.

³³ Nova Londres; Cabo Verde; Savannah; Turks Islands; (3) Honduras; Belize; Porto; 1 saída para a pesca da baleia.

³⁴ Belize; Cabo da Boa Esperança; Gabão; (2) Martinica; Turks Islands; Savannah; Honduras; Charleston; Demerara; Rotterdam; Indeterminado; 1 saída para a pesca da baleia.

Apêndice 5

Viagens de cabotagem dos navios aportados no porto de Luanda entre 1846 e 1860

Ano	Portos ao sul de Luanda				Portos ao norte de Luanda				
	Benguela	Portos do Sul ³⁵	Mossamedes	Outros	Total	Ambriz	Portos do Norte	Outros	Total
1846	14	-	-	9 ³⁶	23	1	-	1 ³⁷	2
1847	20	1	3	13 ³⁸	37	3	-	-	3
1848	18	1	2	6 ³⁹	27	2	-	-	2
1849	12	6	7	3 ⁴⁰	28	4	1	3 ⁴¹	10
1850	16	3	6	7 ⁴²	32	3	-	-	5
1851	18	3	6	5 ⁴³	32	-	1	2 ⁴⁴	3
1852	26	4	3	7 ⁴⁵	40	3	-	-	3
1853	23	2	3	5 ⁴⁶	33	1	2	-	3
1854	26	2	3	3 ⁴⁷	34	2	-	-	2
1855	16	1	5	6 ⁴⁸	28	6	2	3 ⁴⁹	11
1856	21	4	4	4 ⁵⁰	33	6	1	2 ⁵¹	9
1857	19	2	4	7 ⁵²	32	8	2	9 ⁵³	19
1858 ⁵⁴	23	8	7	18 ⁵⁵	56	9	2	17 ⁵⁶	28
1859	17	7	14	12 ⁵⁷	50	6	3	24 ⁵⁸	33
1860	16	4	9	12 ⁵⁹	41	19	3	11 ⁶⁰	33
Total	285	48	76	117	526	75	17	74	166

³⁵ Denominação genérica aplicada se o navio se dirigia para Benguela, Quicombo, Novo Redondo, Mossamedes e outras localidades ao sul de Luanda.

³⁶ (1) Cabo Ledo; (2) Barlavento; (1) Salinas; (1) Novo Redondo; (1) Quicombo-Benguela; (1) Quicombo; (1) Novo Redondo-Cabo Ledo; (1) Novo Redondo-Quicombo.

³⁷ (1) Cabinda-Ambriz.

³⁸ (4) (Salinas); (1) Benguela Velha; (1) Barlavento; (1) Guengo; (1) Cabo São Braz; (1) Cabo Ledo; (1) Novo Redondo-Cabo Ledo; (1) Egito; (2) Novo Redondo.

³⁹ (2) Salinas; (1) Novo Redondo; (1) Ambriz-Dande; (1) Barlavento; (1) Quicombo; (1) Benguela Velha.

⁴⁰ (2) Quicombo; (1) Salinas.

⁴¹ (1) Portos do Norte-Ambriz; (1) Rio Zaire; (4) Dande.

⁴² (4) Salinas; (1) Quicombo; (1) Dande; (1) Quicombo.

⁴³ (3) Novo Redondo; (1) Quicombo; (1) Salinas.

⁴⁴ (1) Dande; (1) Loango-Portos do Norte.

⁴⁵ (1) Benguela Velha-Quicombo; (1) Benguela Velha; (2) Quanza; (1) Quicombo; (2) Novo Redondo.

⁴⁶ (1) Benguela Velha; (1) Novo Redondo-Mossamedes; (1) Quanza; (1) Quicombo-Novo Redondo; (1) Quicombo.

⁴⁷ (1) Benguela Velha; (2) Quicombo.

⁴⁸ (1) Benguela Velha; (1) Pinda-Mossamedes-Benguela; (2) Catumbela-Quicombo; (1) Quicombo; (1) Pinda-Portos do Sul.

⁴⁹ (3) Rio Zaire.

⁵⁰ (1) Benguela Velha; (3) Quicombo.

⁵¹ (1) Rio Zaire; (1) Porto da Lenha-Ambriz.

⁵² (1) Benguela Velha; (2) Novo Redondo; (4) Quicombo.

⁵³ (1) Rio Zaire-Ambriz; (2) Ambrizete; (2) Porto da Lenha; (1) Zaire-Ambriz; (1) Dande; (2) Rio Zaire.

⁵⁴ Houve uma entrada sem a origem da embarcação neste ano.

⁵⁵ (1) Benguela Velha; (1) Equimina-Cujo-Quicombo; (1) Quicombo-Benguela Velha; (1) Quicombo-Novo Redondo; (1) Quicombo-Benguela; (5) Quicombo; (1) Novo Redondo; (4) Salinas; (2) Egito; (1) Catumbela.

⁵⁶ (1) Portos do Norte-Ambriz; (1) Rio Zaire-Ambriz; (1) Rio Zaire-Ambriz; (12) Rio Zaire; (1) Zaire; (1) Loango; (1) Porto da Lenha.

⁵⁷ (3) Benguela Velha; (1) Quicombo-Novo Redondo; (3) Salinas; (1) Quanza; (1) Novo Redondo; (3) Quicombo.

⁵⁸ (4) Ambrizete; (16) Rio Zaire; (2) Porto da Lenha; (1) Congo; (1) Dande.

⁵⁹ (4) Quicombo; (2) Novo Redondo; (6) Salinas.

⁶⁰ (1) Zaire-Quissembo; (2) Ambrizete; (6) Rio Zaire; (1) Loango; (1) Porto da Lenha-Ambrizete.

Apêndice 6

Viagens de cabotagem dos navios saídos do porto de Luanda entre 1846 e 1860

Ano	Portos aos sul de Luanda				Portos ao norte de Luanda				
	Benguela	Portos do Sul ⁶¹	Mossamedes	Outros	Total	Ambriz	Portos do Norte	Outros	Total
1846	16	1	-	562	22	-	1	163	2
1847	15	6	-	364	24	7	2	-	9
1848	16	2	-	265	20	3	1	-	4
1849	5	2	2	-	9	5	2	606	13
1850	21	7	4	267	34	2	3	168	6
1851	20	-	5	269	27	1	2	-	3
1852	18	4	5	570	32	2	2	-	4
1853	20	7	2	171	30	-	2	-	2
1854	20	2	9	-	31	2	1	-	3
1855	9	2	1	772	19	3	6	-	9
1856	15	8	2	573	30	6	4	-	10
1857	12	15	1	174	29	9	11	-	20
1858	9	42	2	575	58	7	17	476	28
1859	13	25	5	277	45	5	22	578	32
1860	13	11	6	279	32	19	19	280	40
Total	222	134	44	42	442	71	95	19	185

Fontes

Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola (1845-1860).

Registro de Entrada de Navios vindos dos Portos de Angola e do Exterior (1853-1861), Arquivo Histórico Nacional-Angola.

⁶¹ Denominação genérica aplicada se o navio se dirigia para Benguela, Quicombo, Novo Redondo, Mossamedes e outras localidades ao sul de Luanda.

⁶² (1) Cabo Ledo; (2) Barlavento; (1) Novo Redondo Quicombo.

⁶³ (1) Cabinda.

⁶⁴ (2) Barlavento; (1) Cabo de São Braz.

⁶⁵ (1) Barlavento; (1) Quicombo-Novo Redondo.

⁶⁶ (6) Dande; (1) Ilha Graciosa-São Miguel.

⁶⁷ (2) Novo Redondo.

⁶⁸ (1) Ambriz-Portos do Norte.

⁶⁹ (2) Novo Redondo.

⁷⁰ (3) Quicombo; (1) Benguela Velha; (1) Quanza.

⁷¹ (1) Quanza; (1).

⁷² (4) Portos do Sul-Pinda; (1) Indeterminado; (1) Benguela-Pinda; (1) Benguela Velha.

⁷³ (1) Portos do Sul-Pinda; (1) Portos do Sul-Salinas; (2) Benguela-Salinas.

⁷⁴ (1) Novo Redondo.

⁷⁵ (2) Novo Redondo; (1) Equimina; (1) Egito; (1) Ambriz-Quicombo.

⁷⁶ (3) Rio Zaire; (1) Ambriz-Zaire.

⁷⁷ (2) Benguela Velha.

⁷⁸ (1) Ambriz-Quissembo; (1) Dande; (3) Rio Zaire.

⁷⁹ (1) Benguela-Salinas; (1) Salinas.

⁸⁰ (1) Ambriz-Zaire; (1) Rio Zaire.

Apêndice 7

Saídas e aportagens (por nacionalidade) dos navios de guerra no porto de Luanda entre 1845 e 1860

	Ingleses	Franceses	Portugueses	Americanos	Total
1845	16	1	18	-	35
1846	39	39	31	3	112
1847	26	48	34	4	112
1848	70	31	26	-	126
1849	76	26	15	-	117
1850	87	22	20	23	152
1851	98	26	18	10	152
1852	106	11	33	6	156
1853	66	4	38	12	120
1854	42	4	24	8	78
1855	51	4	35	1	91
1856	49	6	29	5	89
1857	86	4	36	8	134
1858	56	12	21	15	104
1859	45	11	29	17	102
1860	67	13	58	78	216
Total	980	262	464	190	1896

Fontes

Boletim Oficial do Governo Geral da Provincia de Angola (1845-1860).