

## TRÁFICO E SUPRESSÃO NO SÉCULO XIX: O CASO DO BRIGUE VELOZ

João Pedro Marques\*

Em Setembro de 1837 um cruzador da Royal Navy apresou dois brigues negreiros portugueses ancorados no rio Benim. Ainda que, no apresamento, tivesse havido várias peripécias e, até, a morte de um marinheiro inglês, tratar-se-ia de uma operação naval banal, igual a muitas outras que ocorreram na época, tanto nas costas de África como nas imediações das zonas importadoras, não fora dar-se o caso de os apresadores terem encontrado, num dos navios apresados, um amplo conjunto de instruções, relatórios, contratos e cartas particulares referentes ao empreendimento negreiro. O caso adquire, assim, alguma relevância histórica, pois permite desbravar o *modus operandi* de organizações clandestinas a partir de dentro, revelando diversas facetas de uma actividade proscrita e das próprias perspectivas e condições de vida dos homens que a praticavam. Paralelamente, e num plano mais amplo, permite igualmente ilustrar algumas das características assumidas pelo tráfico de escravos tanto num contexto português como, até, atlântico.

Em conformidade, este artigo oscilará entre dois registos diferentes, alternando entre a simples descrição dos acontecimentos relacionados com o apresamento e as incursões de carácter mais geral que permitem articular o caso estudado com o que eram, então, as características do tráfico de escravos e do envolvimento português nesse negócio.

---

\* Instituto de Investigação Científica Tropical

## 1. A “Companhia de Pernambuco”

O *Veloz* e o *Camões* – os dois navios apresados – eram propriedade de uma companhia criada por 20 accionistas, cada qual subscritor de 4 milhões de réis (o que perfazia um total de 80 milhões de réis em moeda brasileira). A companhia fora fundada em Pernambuco no final de 1836 e, de acordo com os seus estatutos e contrato inicial, cada subscritor obrigava-se a avançar desde logo com metade do capital para que a sociedade começasse a operar de imediato. O apuramento e distribuição de lucros far-se-ia a uma cadência bi-anual devendo a sociedade durar pelo menos três anos, a não ser que circunstâncias extraordinárias, como tratados internacionais de natureza abolicionista, por exemplo, obrigassem à sua dissolução. De toda a forma, e sabendo que se tratava de um empreendimento de “especulação e risco marítimo”, como se dizia no próprio contrato, previa-se a continuidade do investimento, obrigando-se cada accionista, caso a primeira especulação fosse um fracasso, a avançar a soma necessária para colmatar perdas e perfazer o capital inicial. Aqueles que não cumprissem tais condições deixariam de ser membros da sociedade, perdendo os fundos investidos, excepto em caso de morte, situação em que a parte do falecido caberia aos herdeiros (que teriam liberdade para continuar ou não na companhia). Existia, contudo, como em qualquer outra sociedade de responsabilidade limitada, um máximo exigível, não podendo nenhum dos membros ser obrigado a investir mais do que os 4 milhões de réis inicialmente estabelecidos<sup>1</sup>.

Como era natural, ficava estipulado que os accionistas teriam de manter o “necessário segredo” a respeito da companhia. O que significa que, ao contrário do que tinha sido usual até à década de 1820, o empreendimento deixara de estar aberto a quem nele quisesse apostar. Agora, numa época em que o tráfico passara a ser totalmente ilícito, as acções da companhia reservavam-se para um círculo estreito de gente de confiança. Mas o carácter ilegal e secreto que marcava toda a operação negreira ia bem mais fundo, manifestando-se igualmente num pacto de entre-ajuda, devidamente consignado nos estatutos, e segundo o qual, caso surgissem situações que

---

<sup>1</sup> Documento nº 1, anexo ao ofício de Macaulay a Palmerston, 30 de Maio de 1838. Public Record Office, Foreign Office, 84/236 (doravante referir-se-á apenas a numeração dos documentos ficando subentendido que se encontram anexos ao ofício citado).

pussem em causa a pessoa ou bens de qualquer dos membros, todos os outros se obrigavam a garantir-lhe assistência de modo a livrá-lo das dificuldades.

Importa assinalar que, com a interdição do tráfico a norte do Equador, e, mais acentuadamente, após 1830 quando o Brasil foi forçado pela Grã-Bretanha a ilegalizar a importação de africanos equiparando-a à pirataria, os riscos inerentes à actividade negreira tinham aumentado exponencialmente. Para os enfrentar com maior possibilidade de sucesso exigiam-se organizações mais sofisticadas que permitissem contornar as dificuldades criadas pela acção anti-tráfico britânica e, em meados da década de 1830, começaram a surgir associações negreiras de tipo capitalista, com investimentos a prazo alargado e distribuição regular dos lucros. Essa tendência para a associação e captação de capitais viria a firmar-se nos anos seguintes, não apenas no Brasil mas também em Cuba, convertendo o empreendimento escravista numa actividade na vanguarda da modernidade<sup>2</sup>.

A “Companhia de Pernambuco” era, portanto, uma das primeiras manifestações dessa nova tendência para a concentração do investimento e para a organização de empreendimentos negreiros de grande dimensão e complexidade. Uma manifestação em escala relativamente modesta até porque Pernambuco não era, em termos comparativos, um dos grandes importadores de escravos. Mesmo quando tomada no seu conjunto a área a norte da Baía não importaria mais do que 5 mil escravos/ano, importação muito inferior à do Rio de Janeiro e outros portos do Sul<sup>3</sup>. Ao que tudo indica, a companhia seria uma empresa de franco-atiradores, de gente sem experiência no ramo e que vira no tráfico ilícito a oportunidade de ganhar bom dinheiro. O que é, aliás, típico da época. Os homens que dominaram o *odioso comércio* a partir de 1820 eram, na sua maioria, recém-chegados que não tinham desempenhado qualquer papel relevante nos anos do tráfico legal. Para além de ter lançado um anátema moral sobre todos os que se envolvessem em práticas negreiras, a era abolicionista trouxera consigo novas condições de

---

<sup>2</sup> Sobre a modernização das actividades escravistas ver David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Oxford University Press, New York, 1987, pp. 149 segs.

<sup>3</sup> David Eltis, “The Nineteenth Century Transatlantic Slave Trade: An Annual Time Series of Imports into the Americas Broken Down by Region”, in *The Hispanic American Historical Review*, 67, 1987, pp. 114-5.

risco que levaram ao afastamento dos investidores tradicionais, abrindo a porta a aventureiros atraídos pela promessa de ganhos desmesurados. O investidor tradicional contentava-se aparentemente com lucros diminutos. Na segunda metade do século XVIII o lucro médio do tráfico inglês não chegaria aos 10%, e o dos tráficos francês e holandês seria ainda menor<sup>4</sup>. No século XIX, pelo contrário, era frequente ouvir falar em lucros mirabolantes. Seriam, muitas vezes, exageros dos abolicionistas, interessados em ampliar a dimensão do mal que combatiam. De toda a forma, os dados disponíveis e os estudos já realizados permitem afirmar que os lucros do comércio negreiro durante a era abolicionista poderão ter sido duas a sete vezes maiores do que haviam sido em Setecentos, chegando ocasionalmente a ultrapassar os 300%<sup>5</sup>.

Para dirigir toda a actividade da “Companhia de Pernambuco”, desde a escrita à definição dos seus rumos e ritmos, foi nomeado um tal José Francisco de Azevedo Lisboa, cidadão português residente na cidade de Pernambuco (actual Recife). Azevedo Lisboa seria coadjuvado por dois dos accionistas, que de certa forma funcionariam como cogestores, nada podendo decidir-se sem o seu parecer. Na Costa de África a companhia contaria com um agente principal e dois auxiliares, todos membros da comunidade portuguesa residente em Pernambuco, que não poderiam abandonar o rio Benim, a não ser que as condições de saúde fizessem perigar as suas vidas. Tanto Azevedo Lisboa – a quem cabia o grosso da responsabilidade e do trabalho de organização e gestão – como os agentes entravam na sociedade com trabalho em vez de capital, e receberiam a sua parte dos lucros (se bem que nada lhes fosse exigível por eventuais perdas). Os ganhos obtidos seriam, portanto, divididos em 24 partes, 20 das quais caberiam aos accionistas e as restantes ao gerente e aos agentes.

As regalias concedidas aos agentes justificavam-se pelo importantíssimo papel que, na época da supressão, lhes começava a caber na fluidificação do negócio. Com a ilegalização do tráfico e o incremento das acções de polícia naval tornou-se quase imprescindível que as firmas importadoras tivessem os seus próprios homens em África, de molde a gerirem os *stocks* e o tempo. Uma boa gestão

---

<sup>4</sup> Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and British Abolition, 1760-1810*. The MacMillan Press, London, 1975, pp. 46-57.

<sup>5</sup> Eltis, *Economic Growth...., ob. cit.*, pp. 139 e 269 segs.

dessas duas variáveis garantiria não só embarques rápidos – para que a exposição aos cruzadores fosse mínima – mas também uma estadia curta dos escravos em terra, baixando o custo da sua alimentação. Cabia ainda ao agente a escolha de um bom local para fundar a feitoria; a organização de pequenas marcenarias ou estaleiros que permitissem reparação ou equipamento de navios; a construção de armazéns e barracões que permitissem guardar os bens de troca, os produtos alimentares e os escravos; a obtenção de autorizações comerciais ou concessões de terras por parte das chefias locais; cabia-lhe, ainda, ter iniciativa suficiente para prover a casos extraordinários, como, por exemplo, a inesperada falta de um navio de transporte. Não surpreende, por isso, que durante a fase final do tráfico o agente fosse muitas vezes um sócio da empresa escravista.

Aliás, para muitos desses homens, a estadia na Costa de África podia constituir um degrau no caminho ascendente, no *cursus honorum* do negreiro e no seu sucesso financeiro. Alguns dos que foram feitores em África, como Pedro Blanco, Manuel Basílio da Cunha Reis ou Francisco António Flores, tornaram-se exportadores independentes e figuras proeminentes no tráfico Oitocentista<sup>6</sup>. No seu conjunto, esses homens constituíam o lado mais visível e próspero do tráfico, aquele em torno do qual se forjou a imagem literária e popular do comércio negreiro como receita infalível de enriquecimento rápido. Mas existia, claro está, um reverso da medalha que prometia perdas em vez de lucros e muitos negreiros do século XIX acabaram os seus dias na miséria e no remorso, consequências auto-destruidoras do verdadeiro jogo de sorte e azar em que o tráfico se convertera<sup>7</sup>. Em bom rigor, nem a actividade do agente nem a lotaria daí resultante eram novos. Ambas continuavam a saga iniciada no século XV com os *lançados*, essa gente que se arriscava – se “lançava”, e daí o nome – a viver com os negros e que se estabeleceu nos então chamados Rios de Guiné, do Senegal à Serra Leoa, aí vivendo e actuando como intermediária no negócio da escravatura. Alguns desses *lançados* consorciaram-se com mulheres afri-

<sup>6</sup> Id., *Ibid.*, pp. 148 segs.

<sup>7</sup> Para a trajectória de alguns desses homens ver João Pedro Marques, “Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX”, in *Análise Social*, 160, 2001, pp. 609-638; Roquinaldo Amaral Ferreira, *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*, dissertação de mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro (não publicada).

canas de certo (ou muito) peso político, abrindo, por intermédio dos laços matrimoniais, uma via para o negócio e para o estatuto social local. Mas outros não tiveram igual sucesso, vivendo numa miséria extrema ou em perigosa ruptura com os locais, condições que por vezes lhes foram fatais <sup>8</sup>.

Para além dos quadros dirigentes, a “Companhia de Pernambuco” contrataria um carpinteiro, um sangrador, um cozinheiro, dois tanoeiros, um barbeiro, bem como pessoal não diferenciado. Todos eles seriam obrigados a residir em África, cabendo-lhes auxiliar em tudo o que dissesse respeito ao estabelecimento das feitorias. Aufeririam um ordenado mensal de 25.000 réis, pago em géneros no Benim, com o qual poderiam, querendo, adquirir e exportar gratuitamente, por conta própria, um escravo em cada navio. Os contratos teriam a duração de um ano e, em caso de doença, a companhia obrigava-se a cuidar do enfermo, repatriando-o no primeiro navio, se tal se revelasse imprescindível. Para actuar no ponto de recepção contratar-se-ia gente capaz de organizar e vigiar o desembarque num lugar discreto da costa brasileira. E, como é óbvio, contratar-se-iam igualmente capitães de navio e marinheiros que assegurassem o transporte de mercadorias e de escravos. Colocar-se-ia, também, uma espécie de sub-agente no arquipélago de S. Tomé e Príncipe, onde a conivência previamente assegurada do governador permitiria a obtenção de passaportes e outras facilidades <sup>9</sup>.

Pretendendo estabelecer um empreendimento negreiro em grande escala, a sociedade seleccionou o rio Benim para aí desenvolver a sua actividade. A companhia pretendia obter dos chefes africanos locais uma espécie de monopólio que implicasse a exclusão dos negreiros concorrentes e esperava poder adquirir cerca de 200 a 250 escravos para expedir mensalmente para o Brasil nos navios ao seu dispor (o que, se tudo corresse como esperado, somaria um total de 2.400 a 3.000 escravos por ano). A escolha do local suscita alguma perplexidade. O envolvimento do reino do Benim no tráfico transatlântico nunca fora muito grande, sobretudo quando comparado com outras regiões da África Ocidental. Em certas zonas, como, por exemplo, Angola, a opção pela escravatura foi

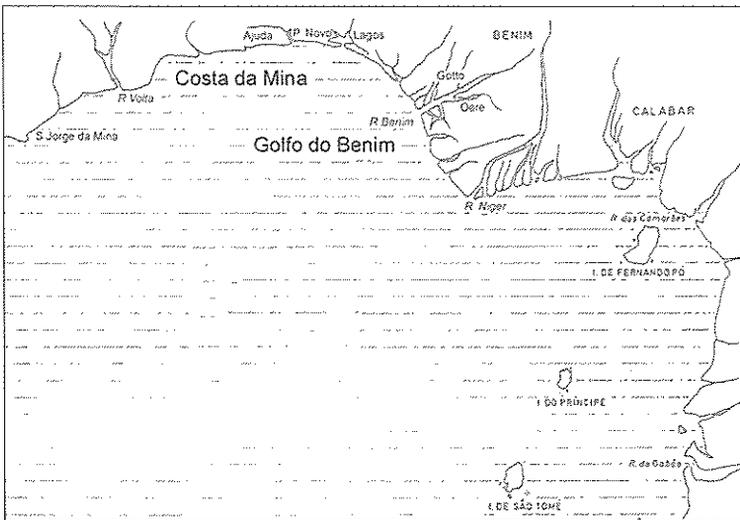
---

<sup>8</sup> Para a história dos *lançados* ver Maria João Soares, “Para uma compreensão dos lançados nos rios de Guiné. Século XVI-meados do século XVII”. in *Studia*, 56/57, 2000, pp. 147-222.

<sup>9</sup> Documento n.º 14.

quase imediata; mas, no Benim, as autoridades políticas africanas foram mantendo um autocontrole que lhes permitiu restringir o tráfico. E, ao que tudo indica, essa tendência persistia na época em que a “Companhia de Pernambuco” foi fundada. Entre 1816 e 1839 há registo de apenas 15 expedições escravistas que tenham tido por objecto o rio Benim<sup>10</sup>. Efectivamente, os grandes centros exportadores da região ficavam mais para oeste, naquilo que em terminologia portuguesa se designava por Costa da Mina: Ajudá e Onim (Lagos) – que, em conjunto, e durante o século XIX, terão assegurado 60% da exportação de todo o golfo do Benim –, Porto Novo, Badagre e alguns pontos mais.

### Mapa



O Golfo da Guiné (adaptado de A. T. Mota, Topónimos de origem portuguesa na Costa Ocidental de África, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 14, Bissau, 1990 )

O facto de a companhia ter escolhido o rio como zona de actuação pode explicar-se ou por ignorância – aparentemente teria sido com base nas informações fornecidas pelo capitão do *Camões* que o local foi escolhido<sup>11</sup> – ou, inversamente, por um perfeito conheci-

<sup>10</sup> Eltis, *Economic Growth...*, *ob. cit.*, pp. 73 e 168.

<sup>11</sup> Documentos nº 9 e nº 14.

mento da realidade comercial envolvente. A procura de zonas mais perigosas ou menos prometedoras foi sempre uma estratégia seguida pelos negreiros que, por debilidade financeira, comercial ou outra, não conseguiam competir com concorrentes mais apetrechados nos portos mais rentáveis e de mais fácil acesso. É isso que justifica, em parte, a difusão do tráfico ao longo de quase toda a orla costeira, com certos pontos a sofrerem uma maior incidência em determinadas épocas e é isso que explica, igualmente, a dificuldade em estrangular o comércio negreiro. De toda a forma, e fosse qual fosse a razão da escolha, a companhia estipulou desde logo que o Benim poderia ser abandonado e trocado por qualquer outro ponto da Costa de África que, a cada momento, fosse considerado mais vantajoso, algo só possível porque a logística relativamente leve dos negreiros lhes permitia saltar facilmente de um lado para o outro, ao sabor das circunstâncias.

## 2. Organização do empreendimento

Formada a companhia, a primeira preocupação do seu gestor, Azevedo Lisboa, foi a obtenção de navios adequados à função. E, para além do *Veloz* e do *Camões*, adquiridos de imediato, encomendou a construção de duas escunas nos estaleiros do Porto. Várias casas comerciais brasileiras recorriam aos estaleiros da cidade portuguesa – e, mais tarde, também aos de Porto Brandão, na margem sul do Tejo – para construir navios destinados ao tráfico negreiro. Essa prática prosseguiu, aliás, e no final da década de 1840 foi objecto de várias queixas do governo britânico<sup>12</sup>. Todavia a construção naval era uma actividade perfeitamente lícita que o governo português não podia cercear, do mesmo modo que o seu homónimo de Londres também não podia cercear a exportação de têxteis para o Brasil, não obstante saber que uma parte deles se destinava à aquisição de escravos na Costa de África. Os quatro navios da companhia seriam utilizados em permanente rotação de um lado para o outro do Atlântico. Complementarmente, adquirir-se-ia um iate que deveria ficar à disposição dos agentes no Benim, utilizando-se para as deslocações locais ou para fazer transbordo de

---

<sup>12</sup> Cfr. João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio. O Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa, 1999, p. 329.

mercadorias e de escravos, caso as condições do mar impedissem a entrada na barra. O iate seria adquirido na Baía, na casa Duarte e Warren, já contactada para o efeito, e que também se encarregaria de fornecer os bens a utilizar no comércio com os africanos e todo o material de que a “Companhia de Pernambuco” necessitasse para a construção das feitorias<sup>13</sup>.

A segunda prioridade de Azevedo Lisboa foi a obtenção de registos e documentos indispensáveis à navegação. Na qualidade de cidadão português, era ele próprio que figurava nos papéis e passaportes dos navios como seu único proprietário. Mas tratava-se de uma propriedade fictícia – como se estipulava no próprio contrato constitutivo da companhia – que se justificava pela necessidade de colocar os membros do empreendimento ao abrigo de qualquer dissabor. Recorde-se que, em 23 de Novembro de 1826, se concluíra um tratado abolicionista entre os governos de Londres e do Rio que, equiparando o tráfico de escravos brasileiro à pirataria, impunha o seu fim 3 anos após a ratificação do acordo (ou seja, a 13 de Maio de 1830)<sup>14</sup>. Como é sabido esse tratado não obstou à importação de negros no Brasil. Após uma queda circunstancial em 1831-32, essa importação retomou em cheio atingindo, em meados da década, valores superiores aos 40 mil escravos/ano<sup>15</sup>. Todavia, a incerteza quanto ao eventual rigor das autoridades brasileiras na aplicação da nova legislação, levou à generalização do *embandeiramento*, isto é, à venda do navio a um sócio, real ou simulado, de um país onde o tráfico ainda fosse legítimo ou tolerado por autoridades complacentes. Assim, o pavilhão português, que caíra em desuso no comércio negreiro realizado a norte do Equador, voltou a ter grande procura. Claro que, no caso português, esse estratagema só era possível com o conluio das autoridades consulares uma vez que a lei portuguesa não permitia que se nacionalizassem navios a não ser em Lisboa<sup>16</sup>. Contudo, o cônsul geral de Portugal no Brasil, João Baptista

<sup>13</sup> Documento nº 3.

<sup>14</sup> Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade. Britain, Brazil and the Slave Trade Question (1807-1869)*, Cambridge University Press, Cambridge, 1970, pp. 28-61; Marques, *Os Sons do Silêncio...*, *ob. cit.*, pp. 152-54.

<sup>15</sup> Eltis, “The Nineteenth-Century...”, *op. cit.*, p. 115.

<sup>16</sup> Parecer do Presidente do Tribunal Superior do Comércio datado de 15 de Janeiro de 1838, anexo em ofº de Bonfim a Sá da Bandeira, 27 de Janeiro de 1838. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, MNE, cx. 382. Sobre a cada vez maior utilização da bandeira portuguesa no comércio negreiro ver Marques, *Os Sons do Silêncio...*, *ob. cit.*, pp. 215 segs.

Moreira, um activo negreiro antes da ilegalização do tráfico brasileiro, arranjava uma série de pretextos para, a troco de dinheiro, continuar a disponibilizar bandeira e papéis portugueses aos traficantes que operavam no Brasil. Foi da sua mão que a “Companhia de Pernambuco” obteve os passaportes de que carecia, passaportes posteriormente visados pelo cônsul em Pernambuco, o seu parente Joaquim Baptista Moreira.

Essa actuação das autoridades consulares era bem conhecida dos governantes portugueses que, todavia, se revelavam incapazes ou pouco interessados em cerceá-la. João Baptista Moreira fora um dos revolucionários de 1820 a quem os liberais deviam vários e grandes favores e não foi demitido. Em finais de 1838 Sá da Bandeira continuava a ter “muito boa opinião” de Moreira e a garantir que as acusações que lhe faziam eram “meras asserções”<sup>17</sup>.

É verdade que, no momento em que a “Companhia de Pernambuco” se formou, Portugal acabava de proibir completamente todo o tráfico feito em navios portugueses em qualquer parte do globo, e Azevedo Lisboa foi oficialmente notificado desse facto<sup>18</sup>. Mas nenhum negreiro português actuando no Brasil ou em África levava esse decreto a sério. E muito justificadamente, visto que o tráfico de escravos português já era ilegal no hemisfério norte desde 1815 sem que Portugal tivesse alguma vez exercido qualquer tipo de vigilância anti-tráfico ou aplicado qualquer sanção aos prevaricadores<sup>19</sup>. O que é significativo nos documentos apressados no *Veloz* – e que incluíam desde cartas privadas a instruções de funcionamento da companhia – é que em nenhum deles existe qualquer alusão ao abolicionismo português. Referem-se frequentemente os cuidados a ter para evitar ou iludir os navios de cruzeiro britânicos mas não há manifestações de receio de uma intervenção portuguesa. A situação só se alteraria a partir de 1839 quando, para salvaguardar a honra nacional, seriamente abalada com o *bill* de Palmerston, os governos

---

<sup>17</sup> Cfr. Marques, *Os Sons do Silêncio... ob. cit.*, pp. 215 e 240-1. O cônsul-geral tinha o apoio expresso de vários ministros brasileiros e da comunidade mercantil luso-brasileira no Rio. Entre as 96 personalidades que assinaram uma atestação da sua idoneidade estavam, obviamente, grandes negreiros portugueses como Manuel Pinto da Fonseca ou José Bernardino de Sá (atestação de 14 de Março de 1839, in *Diário de Lisboa*, 12 de Outubro de 1861).

<sup>18</sup> Documento nº 1.

<sup>19</sup> Para a atitude portuguesa face ao tráfico ilícito no período anterior a 1836 ver Marques, *Os Sons do Silêncio... ob. cit.*, capítulos 2 e 3.

portugueses se preocuparam em enfileirar de forma inequívoca na política abolicionista britânica<sup>20</sup>.

Uma vez que grande parte do sucesso da “Companhia de Pernambuco” dependeria do que se passasse em África, a terceira preocupação de Azevedo Lisboa foi a elaboração de um conjunto de normas de funcionamento que pudessem orientar os agentes que aí actuariam. E havia, desde logo, normas quanto à coordenação do movimento dos navios. Os agentes deveriam erigir um mastro num ponto elevado e visível a partir do mar, de molde a permitir a comunicação de e para o navio, através de bandeiras coloridas e de acordo com um código de sinais específico da companhia<sup>21</sup>. Aproximando-se do porto o navio assinalaria, com as bandeiras, o tipo de carga que trazia, dando tempo a que, na feitoria, se preparassem para a receber e que tivessem os escravos prontos para um rápido embarque. Por razões de segurança e dada a vigilância dos cruzadores ingleses, a rapidez de actuação era considerada verdadeiramente crucial, pelo que se estipulava que os navios abandonassem o porto assim que tivessem escravaria suficiente, não ficando a aguardar que a carga se completasse: “fica desde já estabelecido que em navios que levem 300 (escravos), a falta de 50 não deverá demorá-los um só momento”<sup>22</sup>. De toda a forma os princípios organizativos e funcionais que se definiam seriam para aplicação futura. No caso, e dado que se tratava de uma primeira viagem, haveria que começar por vender as mercadorias antes de se obter um primeiro carregamento de escravos e, assim sendo, sabia-se que a demora era inevitável. Consequentemente, por razões de segurança, ficou determinado que nessa primeira viagem os navios se equipariam na Costa de África, onde se construiriam os apetrechos necessários ao transporte de escravos; de futuro, quando o movimento comercial estivesse devidamente sincronizado, as embarcações partiriam já equipadas e recorrer-se-ia, então, ao sistema de bandeiras para coordenar e apressar a operação<sup>23</sup>. Esta opção pelo equipamento dos navios em África constituía uma das primeiras manifestações de uma prática que viria a vulgarizar-se depois, da década de 1840 em diante. Como Eltis refere, há mesmo 17 casos

---

<sup>20</sup> Id., *Ibid.*, pp. 311 segs.

<sup>21</sup> Documento n.º 2.

<sup>22</sup> Id.

<sup>23</sup> Documento, n.º 8.

conhecidos de navios inteiramente construídos em África quer a partir de elementos pré-fabricados, remetidos do Brasil, quer a partir de materiais locais<sup>24</sup>. Num certo sentido algumas feitorias escravistas do século XIX tornaram-se fábricas e estaleiros.

Naturalmente havia também recomendações de âmbito puramente comercial sobre a forma de acomodar os vários artigos em regiões tão húmidas e sobre a atenção que devia ser prestada à aquisição dos escravos<sup>25</sup>. Atenção que era, de certa forma, uma tradição nacional. Os portugueses tinham fama de minuciosos e exigentes, costumando passar horas a observar um escravo, a inspeccionar-lhe a boca, a palpar-lhe o corpo; obrigavam-no a fazer habilidades, a rir e a cantar, e tinham desenvolvido técnicas apuradas para detectar a idade do produto como a de lamber o queixo do potencial adquirido para verificar se tinha (ou não) barba<sup>26</sup>. Os agentes eram instruídos para, nas transacções comerciais iniciais com pessoas de relevo na comunidade africana, conduzirem as negociações de forma a impedir qualquer atrito ou ruptura, mesmo que, para tal, fosse necessário aceitar um certo prejuízo. Antecipava-se aqui uma conhecida dificuldade mercantil que decorria das exigências das autoridades negras. Os reis africanos tinham a primazia na relação comercial e frequentemente ofereciam escravos de baixa qualidade, que os europeus eram forçados a adquirir de modo a poderem prosseguir o comércio com o resto dos fornecedores.

Dado que havia outros estabelecimentos comerciais no porto, recomendava-se que fosse mantida a boa harmonia com os seus agentes e que se estimulasse sentimentos de reciprocidade e de cooperação entre brancos<sup>27</sup>. O iate que a companhia destinara ao serviço na Costa de África poderia mesmo ser alugado a um negreiro concorrente, mediante o pagamento de 30 escravos. Mas todos os estranhos, fossem eles nacionais ou estrangeiros, deveriam ser cuidadosamente mantidos na ignorância de tudo o que dissesse respeito à companhia.

Se bem que o empreendimento fosse negreiro, não se fechavam portas a outras formas de comércio e os agentes eram instruídos

---

<sup>24</sup> Eltis, *Economic Growth...*, *ob. cit.*, p. 182.

<sup>25</sup> Documento nº 9.

<sup>26</sup> L. F. Römer, *Tilforladelig Efterretning om Kysten Guinea*, 1760 (trad. de Mette Dige-Hess, *Le Golfe de Guinée, 1700-1750*, LHarmattan, Paris, 1989, p. 212).

<sup>27</sup> Documento nº 2.

para mostrarem disponibilidade para a aquisição de ouro, marfim, goma copal e urzela. Recomendava-se-lhes, mesmo, que fizessem ensaios agrícolas na plantação de feijão, experiências que, se bem sucedidas, permitiriam reduzir os custos de manutenção da feitoria e dos escravos<sup>28</sup>.

Para além do estabelecimento de normas quanto à conduta comercial, as instruções revelam cuidados de ordem disciplinar. E, acima de tudo, uma preocupação muito evidente com a manutenção de “união e harmonia”, recomendação recorrente nas instruções a agentes e capitães, e nas cartas posteriores, o que revela a grande inquietação com a natureza conflituosa dos homens empregados em tais tarefas. Para que a harmonia fosse mantida exigia-se que todo o estabelecimento ou feitoria, por mais insignificante que fosse, tivesse um administrador que regulasse e dirigisse as operações. Longe do Brasil e sem qualquer protecção de um “governo civilizado”, o estabelecimento só poderia tornar-se respeitado pela boa conduta dos agentes e funcionários. Em conformidade, exigia-se a estes últimos que mantivessem toda a compostura e aos funcionários que obedecessem a todas as ordens, de modo a que, no terreno, a companhia funcionasse como uma organização fortemente hierarquizada e quase militarizada: “os inferiores estão em todos os respeitos sujeitos às ordens dos agentes, ou melhor, do agente principal; (...) é necessário que as ordens emanem do principal, como centro de comando”<sup>29</sup>. Quem não se conformasse com as regras de conduta prescritas deveria ser imediatamente demitido e remetido no primeiro navio que regressasse a Pernambuco, sendo, se necessário, substituído por alguém que viesse a bordo.

A “união” era importante não só por razões práticas mas também por motivos simbólicos, como imagem a transmitir para o exterior. No mesmo sentido ia o conselho para que fossem exibidas manifestações de cariz religioso, algo que “daria uma muito desejável tendência moral ao estabelecimento”. Apesar de saber que os nativos não possuíam os sentimentos refinados das “nações mais iluminadas”, Azevedo Lisboa não duvidava das suas capacidades de raciocínio, nem das suas possibilidades de melhoramento material e espiritual, conquanto os que residissem entre eles fossem homens de conduta adequada, capazes de lhes transmitir bons exemplos.

---

<sup>28</sup> Documento nº 9.

<sup>29</sup> Documento nº 2.

Todavia, para que o tráfico fosse benéfico para as populações africanas, permitindo-lhes adoçar os seus costumes, seria imprescindível observar regras de bom comportamento, evitar o deboche, a embriaguês e a imodéstia, ser respeitador das usanças do país. Esta passagem das instruções é extremamente reveladora acerca do universo mental dos negreiros. E é-o tanto mais quanto o documento em questão exclui qualquer intuito propagandístico. Na verdade, do que se trata aqui é de uma concepção que fazia do tráfico um bem positivo, um instrumento pedagógico e civilizador. Como dizia o bispo Azeredo Coutinho, num texto publicado em 1808, o comércio de escravos era indubitavelmente uma lei ditada pelas circunstâncias para o maior bem, ou o menor mal, das nações bárbaras e do mundo colonial. Constituía o maior bem, ou o menor mal, para todas as partes envolvidas: para o escravo, que preferiria ser vendido a ser morto; para as sociedades africanas que, por essa via, garantiam um contacto comercial regular com os europeus, adquirindo bens de que careciam (ao mesmo tempo que iam adoçando os seus costumes); para os europeus que desse modo conseguiam braços para o cultivo das plantações e o labor das minas; e, finalmente, para o bem das almas visto que a escravidão era o meio que se tinha descoberto para introduzir a verdadeira religião entre aqueles bárbaros<sup>30</sup>. Na formulação de Azeredo Coutinho ou noutras, equivalentes, estas eram velhas máximas de uma ideologia escravista que, na cultura portuguesa, remetia para Zurara e que se verbalizara livremente até inícios do século XIX. Depois, com a pressão da campanha abolicionista britânica, a ideologia escravista dissimulou-se sem, contudo, ter desaparecido, como se verifica pelas instruções de Azevedo Lisboa.

### 3. Na Costa de África: os ossos do ofício

Com tudo organizado, a companhia começou a operar a 3 de Fevereiro de 1837 enviando o brigue *Camões* à Costa de África, com a incumbência de erigir a feitoria e organizar os primeiros contactos

---

<sup>30</sup> Ver, por exemplo, Azeredo Coutinho, *Analyse sobre a justiça do Commercio do Resgate de Escravos da Costa de Africa, novamente revista e acrescentada por seu author*, Lisboa, 1808, pp. 33 segs. Para a ideologia escravista em Portugal ver Marques, *Os Sons do Silêncio...*, *ob. cit.*, pp. 65 segs.

e aquisições. Algumas semanas depois, a 29 de Abril, partiram o brigue *Veloz* e o iate adquirido na casa Duarte e Warren. Grande parte dos marítimos utilizados eram portugueses, o que era, aliás, uma exigência para que os navios pudessem navegar legalmente ao abrigo do pavilhão dos Braganças. O *Veloz*, por exemplo, tinha uma tripulação de 21 homens, todos portugueses.

A viagem ocorreu sem sobressaltos de maior tirando o facto de, já perto do Benim, o *Veloz* ter sido interceptado e visitado pelos homens da Royal Navy. Como o agente levava instruções falsas para exibir em caso de intercepção, e como o capitão tivera o cuidado de deitar borda-fora todos os artigos comprometedores – nomeadamente os ferros e algemas usados para acorrentar os escravos –, nada de ilegal foi encontrado e o brigue pôde seguir a sua rota<sup>31</sup>. Todavia, os ingleses aproveitaram o ensejo para transferir para o *Veloz* a tripulação de uma embarcação negreira com bandeira portuguesa, que tinham acabado de deter, e que fora, como habitualmente, enviada para o tribunal da Comissão Mista da Serra Leoa<sup>32</sup>. As autoridades inglesas não tinham jurisdição sobre tripulações estrangeiras apresadas nem mesmo nos casos em que essas tripulações tivessem sido responsáveis por mortes de marinheiros ingleses<sup>33</sup>. Em alternativa, a Royal Navy experimentara entregá-las às autoridades nacionais respectivas mas cedo percebera a inutilidade do acto. Assim, passara a abandoná-las na Costa de África, ignorando as reclamações algo hipócritas dos governos envolvidos<sup>34</sup>.

<sup>31</sup> Documentos nº 3 e nº 8. Para os truques usados pelos negreiros a fim de iludir a vigilância dos cruzadores ingleses ver Pierre Verger, *Flux et reflux de la traite des nègres entre le golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos du XVIIe au XIXe siècles*. Mouton, Paris e La Haye, 1968, pp. 403 segs.

<sup>32</sup> Documento nº 10. As Comissões Mistas eram tribunais especiais destinados a julgar rapidamente, e sem apelação, as infracções às legislações anti-tráfico. As Comissões Mistas anglo-portuguesas foram criadas pela convenção de 28 de Julho de 1817 e estabeleceram-se no Rio de Janeiro e em Freetown, na Serra Leoa.

<sup>33</sup> Eltis, *Economic Growth...* ob. cit., p. 90.

<sup>34</sup> Durante anos os governos portugueses reclamaram junto do seu homónimo britânico contra o hábito dos comandantes da Royal Navy abandonarem as tripulações dos negreiros apresados nas ilhas de S. Tomé ou do Príncipe. Todavia, quando a marinha britânica trouxe a Lisboa os tripulantes do bergantim *Diligente* o governo português recusou-se a recebê-los (ver Howard de Walden a Sá da Bandeira, 11 de Fevereiro e 6 de Março de 1839, e Palmerston a Howard de Walden, 20 de Abril de 1839, in *Documentos acerca do Tráfico da Escravatura extrahidos dos Papéis relativos a Portugal apresentados ao Parlamento Britannico*, Lisboa. 1840, pp. 63-4, 69-70 e 72, respectivamente).

<sup>35</sup> Documentos nº 15 e 24.

Já em África o principal agente da companhia deparou com uma situação que se afastava muito do que estava previsto. Em primeiro lugar porque o capitão do *Camões* – justificando as longas linhas gastas pelo gestor a precaver problemas disciplinares – não cumprira as instruções, não montara a feitoria e, pretextando ir buscar água, rumara a S. Tomé e Príncipe levando consigo o carpinteiro, o que impedira qualquer avanço na construção dos abrigos, barracões e armazéns. Para além disso usara parte da carga em proveito próprio, vendendo-a na ilha do Príncipe, onde, aliás, acabaria por ser preso<sup>35</sup>. Abusos de confiança deste género eram frequentíssimos. Uma vez que nenhum dos participantes num negócio ilícito podia respaldar-se na lei, as vigarices e traições entre sócios constituíam um dos grandes riscos (e custos) do tráfico<sup>36</sup>.

Assim, quando a tripulação do *Veloz* chegou, encontrou o negócio em marcha mas nenhuma construção para acomodar os escravos, nem sequer um simples recipiente para depositar a sua comida<sup>37</sup>. Só posteriormente se construiu um barracão para esse efeito, o que era verdadeiramente imprescindível atendendo às novas circunstâncias em que os negreiros operavam. A antiga forma de comerciar, na qual o navio esperava, geralmente durante meses, que a carga se completasse, já não era possível devido à vigilância da Royal Navy. Em alternativa exigia-se o estabelecimento de infra-estruturas mínimas que permitissem a acumulação de *stocks* e garantissem um embarque rápido. Os barracões, que já existiam noutras zonas, nomeadamente em Angola, tornaram-se, assim, um traço típico desses estabelecimentos permanentes criados pelos agentes das casas brasileiras e cubanas, espalhando-se pelos portos e rios africanos.

Ao contrário do previsto a companhia falhou a obtenção do exclusivo, ficando desde logo aquém das suas metas comerciais imediatas. Uma vez que já existiam no local negociantes brasileiros e uma feitoria inglesa que negociava em óleo de palma, o mais que a “Companhia de Pernambuco” conseguiu foi que lhes fosse permitido estabelecer as suas instalações, armazéns e barracões em três pontos distintos: Bobim, Oere e Gotto.

Outros contratemplos resultaram da inadequação de algumas mercadorias levadas para o Benim. Alguns produtos não estavam

---

<sup>35</sup> Eltis, *Economic Growth...*, *ob. cit.*, p. 203.

<sup>37</sup> Documentos nº 12 e nº 14.

em boas condições de conservação, havendo inúmeros rolos de tabaco de qualidade inferior ou até estragados, o que prejudicou um pouco a imagem da nova empresa junto das chefias pretas, habituadas aos produtos de melhor qualidade disponíveis na feitoria britânica<sup>38</sup>. Importa dizer que a qualidade face à concorrência estava longe de garantir fosse o que fosse, já que os padrões de gosto e de exigência variavam muito e o próprio destino dado às aquisições podia estar longe das funcionalidades ocidentais. O carácter volátil e algo aleatório da procura constituía mesmo uma das maiores dificuldades de natureza comercial do tráfico. Como dizia Römer, um negreiro dinamarquês com longa experiência na Costa do Ouro, “há poucas coisas no mundo a que possamos impor regras; mas, no que respeita ao comércio da Guiné, não podemos impor nenhuma”<sup>39</sup>. De toda a forma, e para além da qualidade discutível dos produtos, a própria quantidade transportada pelos navios da companhia revelava-se insuficiente. Os cálculos comerciais não tinham levado em devida conta a obrigatoriedade de dar presentes e pagar as taxas locais para poder iniciar o comércio. Como o principal agente informava, por cada navio era necessário pagar o equivalente a 15.000 réis às autoridades africanas – isto é, ao “rei”, à “rainha, ou principal consorte”, ao “príncipe”, aos “governadores”, aos “magistrados”, aos “intérpretes”, ao “encarregado do fetiche”, e por aí fora<sup>40</sup>. Acresce que a companhia estabelecera feitorias em três pontos diferentes, e que a circulação de e para o principal deles se fazia em canoas; ora, numa fase inicial, e enquanto não dispunham de canoas próprias, os agentes tinham de as alugar para transportar bens e escravos ao longo do rio. Presentes, taxas e alugueres abriram um rombo no *stock* de mercadorias e prejudicaram desde logo a amplitude do comércio e o crédito da “Companhia de Pernambuco”. Os pretos exerciam grande pressão sobre as feitorias, que, limitadas como estavam, se viam impossibilitadas de corresponder. Como dizia o agente em Gotto, “estou ansioso para que cheguem as mercadorias, que agora me faltam. Os negros ficaram muito desiludidos quando souberam que a canoa não trazia nenhuma. Estão constantemente a perguntar-me por elas, de tal forma que já não sei o que responda (...). Querem-me comprar tudo o eu

---

<sup>38</sup> Documento nº 14.

<sup>39</sup> Römer, *ob. cit.*, p. 176.

<sup>40</sup> Documento nº 14.

tenho, até o meu papel de carta, que não posso vender pois já não tenho que chegue para mim. Até porque não quero encorajá-los ou nunca mais me largam a porta”<sup>41</sup>. E alguns dias depois repetia: “aquilo que mais me preocupa é não ter o bastante para atender aos pedidos dos negros”; “se tivesse mais mercadoria, hoje teria comprado 200 escravos pois há aqui muitos à espera que ela chegue”<sup>42</sup>.

Apesar de tudo a maior dificuldade enfrentada pelo estabelecimento era de ordem sanitária porque, não obstante todas as precauções, grande parte dos recém-chegados caiu logo nas malhas da “febre”, o que, em linguagem moderna, correspondia geralmente à febre amarela e, sobretudo, à malária. Ambas eram transmitidas pelos mosquitos, o que, na época, se ignorava inteiramente. Conheciam-se, claro está, as condições de infecciosidade da costa africana e esse conhecimento explica as instruções para que, aquando da passagem pela Baía, nada fosse esquecido a fim de que o pessoal pudesse usufruir todo o conforto possível e gozar da melhor saúde<sup>43</sup>. Mas com uma medicina quase desarmada para fazer face às doenças tropicais — erradamente atribuídas ao clima, aos miasmas ou aos excessos alimentares e sexuais —, a residência na costa africana era uma espécie de roleta russa à qual muitos não escapavam. Na medida em que a probabilidade de viver um ano em África inteiramente ao abrigo da picada do mosquito era baixíssima, e na medida em que muitos ocidentais chegavam à costa africana sem qualquer imunidade contra os agentes patológicos específicos, a mortalidade nos primeiros tempos de residência atingia níveis extremamente elevados. Muito adequadamente, Figanière, que esteve em Freetown em 1820 como membro da Comissão Mista anglo-portuguesa, referiu-se à Serra Leoa como “sepulcro de europeu”<sup>44</sup>. Com variações, com maior ou menor propriedade, esse “sepulcro do europeu” prolongava-se por toda a costa africana,

<sup>41</sup> Documento nº 27.

<sup>42</sup> Documentos nº 29 e nº 31.

<sup>43</sup> Documentos nº 3 e nº 4.

<sup>44</sup> J. César de Figanière e Morão, *Descrição de Serra Leoa e seus contornos. Escripção em doze cartas à qual se ajuntão os trabalhos da Comissão-Mista portuguesa e inglesa estabelecida naquela colônia*, Lisboa, 1822, pp. 12-4, 16, 22, 32, 36 e 38. A expressão “sepulcro do europeu” viria a ter um grande futuro em versão inglesa, graças ao livro de F. Harrison Rankin, *The White Man's Grave: a Visit to Sierra Leone in 1834* (cfr. Christopher Fyfe, *A History of Sierra Leone*, Oxford University Press, Londres, 1962, p. 151; e Philip D. Curtin, *The Image of Africa. British Ideas and Action, 1780-1850*, The University of Wisconsin Press, Madison, 1964, p. 179, nota 4).

dando aso a diversas imagens fúnebres e reputações sombrias. Para o golfo do Benim, um local particularmente doentio, os ingleses tinham mesmo forjado um aforismo: “beware and take care of the Bight of Benim, for the one that comes out are twenty stay in”<sup>45</sup>. A experiência da “Companhia de Pernambuco” revela que o aforismo era perfeitamente adequado já que havia sempre gente acamada e o capitão do *Veloz* viria mesmo a morrer. O carácter recidivante e incapacitante da “febre” reflectia-se, naturalmente, na eficácia comercial. O agente em Gotto queixava-se amargamente de não ter mãos a medir “porque o sr. Delgado está quase sempre doente”<sup>46</sup>. Como dizia o principal agente, o Benim era um “clima doentio, onde temos a morte sempre à nossa frente”, um clima “que poucos suportariam”, e a situação era tão má que confessava ter mudado de ideias quanto à sua permanência em África, preparando-se para abandonar a feitoria<sup>47</sup>.

Ainda assim, e apesar do extenso rol de dificuldades, algum negócio foi feito. Se bem que os escravos adquiridos não fossem suficientes para carregar os dois brigues – as escunas mandadas construir no Porto ainda não tinham chegado – davam para uma primeira remessa no *Veloz*<sup>48</sup>. Criara-se, além disso, uma relação de confiança recíproca que permitiu aos próprios reis pretos enviarem, nessa primeira viagem, 5 escravos por conta própria para que, com o produto da sua venda no Brasil, se adquirissem artigos que a companhia não trouxera como chá, enchidos, biscoitos, manteiga e açúcar<sup>49</sup>.

#### 4. O apresamento e a sentença

A 18 de setembro de 1837, ao sair do rio Benim rumo a Pernambuco com 228 escravos a bordo, o brigue *Veloz* foi avistado e perseguido pela escuna de guerra *Fair Rosamond*, comandada pelo tenente William Brown Oliver. Visitado à chegada, o *Veloz* era importunado de novo à saída. Ainda que limitada em meios navais a ação anti-tráfico da Royal Navy caracterizava-se pela persistência

---

<sup>45</sup> Citado in Luiz Felipe de Alencastro, *O Trato dos Viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo, Companhia das Letras, 2000, p. 55 (nota 72).

<sup>46</sup> Documento nº 25.

<sup>47</sup> Documentos nº 14 e nº 15.

<sup>48</sup> Documento nº 14.

<sup>49</sup> Documento nº 15.

e os seus navios cruzavam constantemente ao longo da costa. Os comandantes britânicos sabiam que para apanhar um navio em flagrante delito era forçoso insistir, com visitas sucessivas. Em cerca de seis meses o *Juliana*, por exemplo, foi visitado por sete cruzadores diferentes e só à oitava visita seria apresado, com os 112 escravos que embarcara no dia anterior<sup>50</sup>.

Procurando escapar à perseguição, o brigue português reentrou no rio e a sua tripulação recebeu a tiro o escaler enviado pelo navio de guerra para proceder à habitual inspecção, matando um marinheiro britânico. O que não era raro. Se bem que a maior parte dos apresamentos ou destruições de embarcações negreiras efectuadas pelas várias marinhas de guerra se fizessem sem confronto, podia suceder que, quando surpreendida pelo cruzador, a tripulação negreira se dispusesse ao combate. Essa situação foi particularmente sentida entre as forças da Royal Navy que várias vezes se confrontaram — e com pesadas baixas — com facínoras dispostos a tudo. Em 1845, um agudizar dessas resistências piráticas levaria mesmo o comodoro Jones, responsável pela esquadra inglesa na costa ocidental de África, a autorizar os seus homens a que, em caso de resistência, tratassem o assunto de acordo com as leis da guerra<sup>51</sup>.

Após a retirada do escaler, o *Veloz* desembarcou os escravos que transportava, o que de pouco lhe valia pois em 1823 o governo português tinha anuído, através de um artigo adicional às convenções e tratados já existentes, ao vago princípio de que os navios poderiam ser apresados sem escravos a bordo desde que revelassem sinais inequívocos de os haverem desembarcado recentemente<sup>52</sup>. Impossibilitado, na altura, de actuar, devido a dificuldades de navegação, o *Fair Rosamond* bloqueou a barra durante dias, aguardando que as marés lhe permitissem subir o rio. Quando, por fim, o conseguiu, abriu fogo contra o *Veloz* e apresou-o. Como a tripulação negreira se refugiara no *Camões*, os ingleses apresaram-no

<sup>50</sup> Verger. *ob. cit.*, p. 410.

<sup>51</sup> Jones ao Almirantado, 8 de Agosto de 1845. Public Record Office, Foreign Office, 84/612. As instruções de Jones não foram subscritas por Londres. Para as situações de confronto entre a Royal Navy e os negreiros ver Christopher Lloyd, *The Navy and the Slave Trade. The Suppression of African Slave Trade in the Nineteenth Century*, Londres, Frank Cass, 1968 (1ª ed. de 1949).

<sup>52</sup> Marques, *Os Sons do Silêncio...*, *ob. cit.*, p. 149. Para o texto da convenção adicional anglo-portuguesa de 1823 ver José F. Borges de Castro, *Colecção dos tratados, convenções, contratos e actos públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais Potências desde 1640 até ao presente*, tomo IV, Imprensa Nacional, Lisboa, 1857-58.

igualmente, a pretexto de ter acolhido piratas, e detiveram o principal agente da “Companhia de Pernambuco”. Mas sabendo que um apresamento nessas circunstâncias não tinha fundamento bastante, o comandante britânico coagiu o agente a que carregasse o *Camões* com alguns dos africanos desembarcados, posto o que apresou de novo o navio, desta vez formalmente e com a justificação de ter escravos a bordo, remetendo-o para a Serra Leoa a fim de ser julgado pela Comissão Mista anglo-portuguesa<sup>53</sup>.

Nas suas missões de combate ao tráfico a Royal Navy andava frequentemente para lá dos estreitos limites legais. O que se ficaria a dever a uma mistura de sentimentos e atitudes difícil de definir com precisão. Havia, por um lado, o zelo excessivo de uma nação que se via a si própria como vanguarda do humanitarismo e da civilização ocidental. Havia, por outro lado, o interesse material uma vez que para além da recompensa por cada captura, o produto da venda dos navios negreiros condenados cabia aos captores<sup>54</sup>. E havia, sobretudo, a grande frustração acumulada pela natureza da missão. Excepção feita a algumas regalias materiais, o serviço naval em África era algo que só prometia agruras. Estacionar por largo tempo em navios imundos, sob um sol abrasador, para levar a cabo uma tarefa pouco gratificante e não reconhecida, que implicava risco de morte ou, pelo menos, de depauperamento físico, era, efectivamente, desesperante. E mais ainda quando se tinha de lidar constantemente com manifestos infractores que, por uma ou outra razão não podiam ser tocados. Em 1831 o comodoro Hayes garantira que, se tivesse pulso livre, isto é, se pudesse apresar todo e qualquer navio equipado para o transporte negreiro, e se lhe fosse permitido tratar os traficantes como piratas, não necessitaria de mais do que três anos para pôr cobro ao *odioso comércio*. E essa era uma opinião corrente entre as chefias navais de todas as nações, geralmente apologistas do recurso aos grandes meios e pouco propensas a contemporizar com os irritantes entraves políticos e diplomáticos<sup>55</sup>.

---

<sup>53</sup> Abstract in the Proceedings in the British and Portuguese Court of Mixed Commission, established at Sierra Leone, 31 de Dezembro de 1838. Public Record Office, Foreign Office, 84/237.

<sup>54</sup> Eltis, *Economic Growth...*, *ob. cit.*, p. 96.

<sup>55</sup> Cfr. Eltis, *Economic Growth...*, *op. cit.*, p. 84. Para uma opinião análoga da parte de um comandante português, ver relatório do capitão de fragata João Máximo Rodvalho, in *Boletim Oficial do Governo Geral da Província de Angola*, 20 de Junho de 1857, p. 7.

O *Camões* chegou a Freetown 10 de Novembro de 1837 e foi absolvido porque, como dizia o tribunal, os escravos não tinham sido embarcados “for the express purpose of the traffic” mas por instigação do tenente Oliver. O navio foi, conseqüentemente, restituído e o seu proprietário indemnizado numa quantia superior a 1.700 libras esterelinas, a suportar pelo apresador. Os escravos sobreviventes foram entregues às autoridades locais porque o representante da “Companhia de Pernambuco” negou que fossem sua propriedade<sup>56</sup>.

Ao contrário do *Camões*, o *Veloz* não seguiu imediatamente para a Serra Leoa. Visando contornar a Comissão Mista e as estipulações muito restritivas do tratado anglo-português, o apresador levou-o, bem como à sua tripulação, para a ilha de Ascensão no intuito de os entregar aos tribunais do vice-almirantado britânico, para aí serem julgados e condenados como piratas. Só quando esse propósito se gorou, por assumida falta de competência dos juizes para apreciar a matéria, se decidiu a remeter o navio para a Serra Leoa, onde chegaria apenas a 23 de Abril de 1838. O caso foi julgado, os representantes da tripulação confessaram os factos de que eram acusados e a sentença de 5 de Maio desse ano condenou o navio, libertando os tripulantes por não haver qualquer jurisdição sobre eles<sup>57</sup>.

Como sintoma de elevação dos patamares de organização e investimento, a constituição da “Companhia de Pernambuco” alarmou os ingleses da Comissão Mista da Serra Leoa que manifestaram desde logo a esperança de que a perda do *Veloz*, bem como os impedimentos e a demora sofrida pelo *Camões*, desarranjassem a tal ponto a companhia que esgotassem as suas reservas e a levassem a abandonar os seus empreendimentos no Benim. Não é possível garantir que tal tenha sucedido. O facto de não ter havido mais apresamentos relacionados com a sociedade não constitui garantia absoluta de que a mesma tenha sido dissolvida – não esqueçamos que a verdadeira propriedade dos navios se escondia sob falsos nomes. Todavia é certo que, pelo menos a curto prazo, a sua actividade terá cessado uma vez que a importação de escravos na região de Pernambuco declinou acentuadamente a partir de 1841, permanecendo mais uns anos mas a um nível apenas residual<sup>58</sup>.

---

<sup>56</sup> Documento cit. na nota 53.

<sup>57</sup> Macaulay a Palmerston, 30 de Maio de 1838, Public Record Office, Foreign Office, 84/236.

<sup>58</sup> Eltis, “The Nineteenth...”, *ob. cit.*, p. 114-5 e 119-20.

## 5. Conclusões

O caso do brigue *Veloz* não resume – longe disso – o comércio negreiro no século XIX. É apenas um episódio de uma actividade ilícita que conheceu muitos ajustamentos e modalidades, que se processou ao longo de quase toda a Costa de África e que influenciou profundamente a política, a sociedade e a economia de três continentes. Ainda assim, e porque se trata de um episódio bastante rico, o caso permite observar e interrogar várias facetas da orgânica do tráfico negreiro e da sua repressão.

Permite, nomeadamente, observar os aspectos que se prendem com a organização e prática negreiras numa época em que os traficantes desenvolviam estratagemas e logros que lhes permitiam continuar uma actividade proscrita, não obstante as sucessivas interdições e barreiras anti-escravistas. No caso do *Veloz* encontramos vários desses estratagemas, alguns usuais – como o recurso a documentos falsos – outros ainda relativamente inéditos – como o equipamento parcial dos navios em África. O aspecto mais importante, porém, é a formação de uma companhia capitalista, tendência que então começava a afirmar-se e que visava a concentração do investimento e a subida a patamares mais elevados de organização. Essa tendência iria contribuir para fazer do tráfico uma actividade de ponta, com recurso a sofisticados meios de comunicação e de financiamento.

Outros aspectos que ressaltam do caso do *Veloz* são os que dizem respeito ao envolvimento português. Apesar de ter perdido o controle político sobre o maior importador de escravos – o Brasil – Portugal estava manifestamente envolvido nessa importação, e de várias formas: em primeiro lugar porque os principais negreiros do Rio, da Baía e de outras cidades brasileiras, eram portugueses, tal como o eram muitos dos marinheiros e agentes que actuavam na Costa de África; depois, porque os cônsules portugueses no Brasil eram escandalosamente coniventes com os negreiros (um problema com que a administração de Lisboa teve pejo e dificuldade em lidar); em terceiro lugar porque as autoridades coloniais portuguesas cooperavam no tráfico ilícito, um aspecto que, no caso do *Veloz*, apenas surge de uma forma tangencial, a propósito do arquipélago de S. Tomé e Príncipe, mas que constituía um problema central no que respeitava ao tráfico realizado a partir de Angola ou de Moçambique; e, por fim, porque se verificava uma completa ineficá-

cia do decreto abolicionista de 10 de Dezembro de 1836 e uma total ausência das autoridades portuguesas, da sua marinha, dos seus tribunais, em suma, uma completa incapacidade do governo de Lisboa para punir os seus cidadãos envolvidos na escravatura.

O caso do *Veloz* permite igualmente observar e questionar a actuação dos ingleses, participantes omnipresentes na saga do tráfico ilícito. A acção supressora da Royal Navy processava-se num cenário de abnegação e de tenacidade mas, igualmente, de abusos. Numa época em que o grosso do tráfico se realizava ao abrigo do pavilhão português e em que os governos britânicos não tinham ainda conseguido obter concessões diplomáticas de Lisboa que lhes possibilitassem uma intervenção eficaz contra o tráfico português, criava-se facilmente, entre os ingleses, uma mistura explosiva feita de frustração e de arrogância política e militar que, em 1839, iria desembocar no famoso *bill* de Palmerston, acto unilateral do governo de Londres que concedia aos vasos de guerra da Royal Navy poderes para interceptar e, eventualmente, apresiar quaisquer navios com bandeira portuguesa (ou sem bandeira) que transportassem escravos, ou que estivessem equipados para fazer esse transporte.

No episódio do *Veloz* encontra-se, também, a África e a atitude africana face ao tráfico. E aquilo que mais ressalta – como ressalta em muitos estudos sobre o passado das sociedades africanas – é uma apetência para a venda de homens. Como Kopytoff e Miers acentuam, a receptividade à ideia de negociar em seres humanos não era meramente a resposta a um estímulo vindo do exterior mas algo que radicava na própria organização social de muitas sociedades africanas<sup>59</sup>. O tráfico é muitas vezes apresentado como uma actividade de rapina, através da qual os europeus sugaram a África e os africanos. Mas importa sublinhar que os ocidentais não tinham o monopólio da ideia escravista. Tal como também não tinham o do logro e da violência. Na verdade, as práticas comerciais de muitas chefias negras eram de pura e simples extorsão. Quer através das instruções elaboradas por Azevedo Lisboa quer através da narrativa das ocorrências no Benim, o episódio do *Veloz* deixa-nos perceber de relance essa outra face da moeda negreira.

---

<sup>59</sup> Igor Kopytoff e Suzanne Miers. "African Slavery as an institution of marginality", in Suzanne Miers & Igor Kopytoff (eds.), *Slavery in Africa. Historical and Anthropological Perspectives*, Madison, The University of Wisconsin Press, 1977, p. 14.

Curiosamente, o caso estudado diz-nos pouco acerca dos escravos. Sabemos que nem todos os que foram embarcados no *Camões* sobreviveram à curta viagem para a Serra Leoa, o que parece confirmar que a mortalidade entre os escravos transportados por mar não resultava exclusivamente dos maus tratos sofridos a bordo dos navios. Aliás, a documentação permite ver que, no cômputo geral, havia, da parte dos agentes da “Companhia de Pernambuco”, algum cuidado com o tratamento dado aos escravos. Esse cuidado não deve surpreender. É certo que ele contraria a tradicional imagem do tráfico como cúmulo da desumanidade, imagem que, aliás, assenta em centenas de descrições factuais. Todavia, as condições de desumanidade em que o tráfico se processava não eram uniformes e, no terreno, os homens da Royal Navy tanto apanhavam navios apinhados onde os escravos sufocavam, acorrentados em cobertas infectas, como outros onde a carga humana era transportada em condições relativamente suportáveis, e alguns onde nem sequer era acorrentada. Isto não quer dizer que o transporte transatlântico de escravos fosse uma actividade tolerável ou, até, prazenteira, como pretendiam Snelgrave e outros apologistas de Setecentos. Significa, tão só, que a visão do tráfico como crime por excelência é uma classificação de combate que corresponde a uma perspectiva abolicionista. A realidade é sempre mais variada e mais rica do que as verdades propagandísticas.

