



Afro-Ásia

ISSN: 0002-0591

revista.afroasia@gmail.com

Universidade Federal da Bahia

Brasil

de Carvalho, Marcus J. M.  
TRABALHO, COTIDIANO, ADMINISTRAÇÃO E NEGOCIAÇÃO NUMA FEITORIA DO  
TRÁFICO NO RIO BENIM EM 1837  
Afro-Ásia, núm. 53, 2016, pp. 227-273  
Universidade Federal da Bahia  
Bahía, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77051153006>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc



Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe , Espanha e Portugal  
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

# TRABALHO, COTIDIANO, ADMINISTRAÇÃO E NEGOCIAÇÃO NUMA FEITORIA DO TRÁFICO NO RIO BENIM EM 1837

*Marcus J. M. de Carvalho\**

**E**m 1837, a Marinha inglesa apreendeu a correspondência dos empregados de uma feitoria do tráfico no rio Benim, na atual Nigéria. No meio da papelada, estavam as anotações e a correspondência do funcionário encarregado de tomar conta dos mais de duzentos cativos que seriam embarcados para o Brasil. Um emprego estranho para nós, mas certamente essencial para o bom funcionamento de uma firma voltada para o tráfico de escravos. Havia uma hierarquia bem definida entre os vários funcionários da feitoria que circulavam pelo estuário do rio Benim, comprando gente, negociando, lidando com a nobreza africana em diferentes níveis. As cartas trocadas entre eles tratavam ainda do abastecimento da feitoria e das muitas providências necessárias ao bom andamento dos negócios. Entre os principais assuntos, obviamente, estava o relacionamento entre os próprios empregados, relação difícil, tensa, já que a morte estava sempre à espreita. Esses assuntos também foram tratados na correspondência com os donos da empresa, estabelecidos em Recife, conforme contrato e cartas também apreendidas.

---

\* Professor da Universidade Federal de Pernambuco. Agradeço ao CNPq pelo apoio a esta pesquisa e a João José Reis pelos comentários e sugestões. Agradeço também a oportunidade de apresentar versões anteriores deste trabalho na Universidade Federal Fluminense, na Universidade Federal do Rio Grande do Sul e no 7º Encontro Escravidão e Liberdade na Universidade Federal do Paraná. marcus.j.m.carvalho@gmail.com

Essa documentação foi encontrada nos navios negreiros Veloz e Camões, e uma parte dela já foi trabalhada em estudos anteriores de João Pedro Marques e de João José Reis, Flávio dos Santos Gomes e Marcus de Carvalho, que discorreram sobre vários aspectos desse episódio, inclusive sobre os negociantes envolvidos nessa trama e os principais agentes da firma.<sup>1</sup> Uma boa parte dos manuscritos apreendidos continua, todavia, inédita, como é o caso dos bilhetes do funcionário que cuidava das pessoas que seriam embarcadas para o Brasil. Somados a outros dados existentes sobre os traficantes envolvidos, esses papéis revelam detalhes pouco conhecidos das rotinas e do cotidiano de uma feitoria do tráfico depois de 1831. O objetivo deste trabalho é, assim, contribuir para a história social do tráfico transatlântico de escravos.<sup>2</sup>

Realmente, parece estranho que uma documentação tão comprometedora tivesse escapado da destruição, passado às mãos dos ingleses e chegado até nós, pois, em alto mar, durante uma perseguição, era relativamente fácil para a tripulação se desfazer de papéis incriminadores. Mas o Veloz e o Camões estavam ancorados no rio Benim quando foram atacados por uma escuna da Marinha inglesa que já chegou atirando, pegando de surpresa os tripulantes dos dois navios negreiros. No meio do tiroteio, o capitão do brigue Camões pulou na água do jeito que estava e foi preso, completamente nu, agarrado às correntes do leme do barco. Do mesmo modo que o gerente local da empresa de traficantes, ou o “primeiro feitor” no Benim, como diziam suas instruções, João Baptista Cezar, preso, também nu, nadando para a praia. Por sorte, não havia cativos a bordo do brigue Veloz, seriamente avariado pelo bombardeio. A escuna de guerra inglesa desafiou a arrebentação na entrada do rio Benim, os bancos de areia e a pouca profundidade do rio, entrou na barra e, simplesmente, começou a atirar. Foi essa surpresa que impediu que a correspondência da empresa do tráfico fosse jogada fora ou destruída pelos traficantes.

A ira do comandante da Fair Rosamond tinha uma motivação. Dois

<sup>1</sup> João Pedro Marques, “Tráfico e supressão no século XIX: o caso do brigue Veloz”, *Africana Studia*, n. 5 (2002), pp. 155-79; João José Reis, Flávio dos Santos Gomes e Marcus J. M. de Carvalho, *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c.1822-c.1853)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2010, cap. 10.

<sup>2</sup> As páginas seguintes são baseadas na documentação referente aos navios Veloz e Camões encontrada na caixa FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

dias antes, os ingleses haviam visto o Veloz saindo do rio Benim com cativos para levar para Pernambuco. Ao perceber que seria capturado, o capitão do navio negreiro, espertamente, fez meia volta, reentrou no rio, retornou ao local em que havia embarcado os cativos e lá desembarcou as duas centenas de pessoas que tinha a bordo, aguardando um melhor momento para zarpar. O comandante da Fair Rosamond mandou, então, um barco armado rio adentro para tentar capturar o Veloz, que estava ancorado ao lado de outro negreiro, o Camões, que também não tinha cativos a bordo. Ambos os navios pertenciam ao mesmo grupo de traficantes que operavam na rota para Pernambuco. Quando os tripulantes do Veloz viram-se confrontados por um barco menor enviado pela Fair Rosamond, em vez de se renderem, simplesmente usaram os dois canhões que tinham contra os ingleses. O barco teve de recuar, levando feridos e ao menos dois marinheiros mortos.

O tenente Oliver, comandante da Fair Rosamond, não perdoou esse atrevimento dos traficantes, ancorados em local próximo à pequena povoação de Bobi (Bobim, Boby, Boededoe, Obobi, Louboo), que, segundo Richard Burton, ficava na margem esquerda do rio.<sup>3</sup> Todos os trabalhadores daquela feitoria estavam subordinados a José Francisco de Azevedo Lisboa, figura carimbada do tráfico, que, segundo diria o cônsul inglês em Pernambuco alguns anos depois desse episódio, era mais conhecido em Recife como “Azevedinho”. No momento em que foram apreendidos, os dois navios não tinham cativos a bordo, e, em 1837, ainda não estava em vigor a famosa “cláusula dos equipamentos”, base legal para a captura de barcos em que fossem encontrados apetrechos do tráfico, como correntes, algemas, aguada e comida exageradas, etc. O comandante da Fair Rosamond não desanimou e fabricou as evidências de que precisava, ou seja, simplesmente achacou o “primeiro feitor” Cezar, que fora preso, constrangendo-o a escrever para uma “rainha” local, solicitando o embarque de cativos e, assim, 138 pessoas foram remetidas para o Camões, muitas delas ainda crianças e, com essas 138 vítimas do tráfico, o Camões seguiu para Serra Leoa, guiado por um

<sup>3</sup> Apud T. E. A. Salubi, “Origins of Sapele Township”, in Peter P. Ekeh (org.), *History of the Urhobo People of the Niger Delta* (Ikeja, Lagos: Urhobo Historical Society, 2007), p. 104.

oficial inglês.<sup>4</sup> Esse estratagema foi flagrado pela Comissão Mista, que não considerou o Camões uma presa justa.<sup>5</sup> A tripulação foi liberada de qualquer acusação, pois, afinal de contas, o oficial inglês providenciara o embarque e não os traficantes. Mais da metade dos embarcados morreu nessa inusitada viagem de um navio carregado e guiado pela Marinha inglesa que se arvorava em reprimir o tráfico.

A apreensão do Camões e do Veloz aconteceu em um dos pontos mais tradicionais do comércio de cativos no oeste africano — a Guiné dos portugueses quinhentistas ou a África Ocidental, como prefere chamar a historiografia anglófona. Tem-se, assim, um nexo entre dois pontos antigos do tráfico: o rio Benim, o caminho fluvial para a capital do Reino do Benim, e Pernambuco. Era pelo rio Benim — ou o rio Formoso dos portugueses quinhentistas — que se alcançava Gotto (ou Ughoton, Gwato), o principal porto pelo qual se chegava por terra à cidade imperial do Benim. Viajava-se em torno de sessenta e cinco quilômetros rio acima para Gotto e mais uma distância equivalente por terra até a cidade do Benim. Ali perto, também estava Oeri (Oery, Oere, Warri, Iweri, Ode Itsekiri), no rio Forcados, ou rio de Oeri, outra grande cidade do tráfico, mais a leste, também vinculada ao reino do Benim. Pelos muitos braços do rio, que alagavam na maré cheia, principalmente no inverno, era possível não apenas alcançar-se Oeri, mas também a região dos lagos, de onde ia-se de canoa até Onim (Lagos) e outras localidades integradas às rotas do tráfico atlântico de cativos.<sup>6</sup> Consultando-se um mapa, nota-se que, na ponta do estuário do Níger, está o Cabo “Formosa” — designação que se deve a um provável lapso dos ingleses —, que separa o Golfo do Benim do Golfo de Biafra, onde se situavam Bonny, Calabar, Elem Kalabari (Novo Calabar).

<sup>4</sup> O episódio do Veloz e do Camões consta dos *Parliamentary Papers* e pode ser acessado online. Como se verá adiante, nem todos os documentos apreendidos foram transcritos pelo Parlamento inglês. Veja-se “H. W. Macaulay and Walter W. Lewis to Lord Palmerston”, 24/01/1838, in *House of Commons Parliamentary Papers (HCPP), 1839*, n. 16, *Correspondence with British Commissioners and Foreign Powers, Class A and Class B*, Number 24 and enclosures, pp. 15-67.

<sup>5</sup> Sobre o julgamento, veja-se Marques, “Tráfico e supressão no século XIX”, p. 176.

<sup>6</sup> James MacQueen, *A Geographical and Commercial View of Northern Central Africa: Containing a Particular Account of the Course and Termination of the Great River Niger in the Atlantic Ocean*, Edinburgh: Printed for William Blackwood, Edinburgh; T. Cadell, London and W. Turnbull, Gasgow, 1821, p. 135; Louis Jacolliot, *Voyage aux rives du Niger, au Benin et dans le Borgou*, Paris: Imprimerie D. Bardis, 1879, p. 180. Alberto da Costa e Silva, *A manilha e o libambo: a África e a escravidão de 1500 a 1700*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002, p. 310.

Como bem apontou João Pedro Marques, o rio Benim não era, nem de longe, o principal ponto de embarque de cativos para as Américas, e sua relação com Pernambuco era tímida, se comparada a Angola ou Costa da Mina, por exemplo.<sup>7</sup> Todavia, convém lembrar que, apesar de sua menor importância em relação aos portos da Costa da Mina ou a Bonny, no Golfo de Biafra, por exemplo, o estuário do rio Benim já estava integrado à rede luso-hispânica do comércio de gente escravizada da África antes da existência das capitâncias hereditárias, pois foi de um dos seus afluentes (o “rio dos escravos”) que os portugueses levaram 400 cativos em 1476 para trocar por ouro na Costa da Mina. Dez anos depois, em 1486, os negociantes lusitanos já haviam subido o rio, entrando em contato direto com o Obá, fundando uma feitoria em Gotto. A partir de 1516, o Obá passou a interferir diretamente no mercado, criando dificuldades para os negociantes atlânticos de cativos, até interditar a sua venda, uma medida que vigorou até o final do século XVII.<sup>8</sup> Enquanto isso, o tráfico se consolidava em vários pontos da costa africana. Estudando o comércio atlântico de gente escravizada para Pernambuco, Daniel Domingues da Silva e David Eltis notaram a relativa incapacidade de os traficantes de Pernambuco marcarem uma presença mais efetiva nos principais portos da Costa da Mina, tais como Uidá, Porto Novo e Onim (Lagos). O tráfico para Pernambuco partiu maciçamente do eixo Congo-Angola. Porém, com a retirada dos ingleses do Golfo de Biafra, os traficantes que operavam a partir de Pernambuco passaram a negociar, mesmo que em menor escala, naquele lado do delta do Níger, descendo até o Cabo Lopez, bem como no lado mais a oeste do delta desse rio, local que aqui interessa, ou seja, no Benim e “Formosa” [sic].<sup>9</sup>

A partir do século XVIII, os itsequiris estabeleceram-se no estuário do rio Benim, onde passaram a se dedicar ao comércio atlântico a partir de novos centros — como Bobi, segundo E. J. Alagoa —, servindo de agentes do reino do Benim e intermediando a exportação de cativos e produtos dos povos do interior, como os urhobo, os isoko e os ibo do

<sup>7</sup> Marques, “Tráfico e supressão no século XIX”, p. 161.

<sup>8</sup> Costa e Silva, *A manilha e o libambo*, p. 310.

<sup>9</sup> Daniel Barros Domingues da Silva e David Eltis, “The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851”, in David Eltis e David Richardson (orgs.), *Extending the Frontiers: Essays on the New Trans-atlantic Slave Trade Database* (New Haven: Yale University Press, 2008), p. 121.

Oeste.<sup>10</sup> James Graham observou que, como há fontes que, por vezes, chamam de Benim uma extensa área do litoral, é comum certa confusão entre o reino, com sua capital a mais de 100 quilômetros da costa, e toda uma região litorânea ainda mais extensa.<sup>11</sup> Vale observar ainda que, apesar da sua navegabilidade, o rio Benim foi sempre considerado muito inóspito para os negociantes atlânticos de escravos, em vista do brutal regime epidemiológico, pois todo o estuário era infestado de mosquitos. O capitão Adams, em 1823, acreditava que os negociantes ingleses afastaram-se dali por causa da extrema morbidade da área.<sup>12</sup> Viajando por lá na década de 1870, Louis Jacolliot enfatizou a beleza do rio “Formosa”, mas ressaltou a “insalubridade do clima”, cujas consequências, segundo ele, eram ainda piores na época em que o quinino ainda era desconhecido.<sup>13</sup> O mesmo fez Richard Burton, que se lembrou de uns versinhos dos marinheiros ingleses: “The Bight of Benin, / the Bight of Benin, / one comes out, / where three goes in”.<sup>14</sup> Para os europeus, tornou-se mais fácil negociar escravos na Costa da Mina ou no golfo de Biafra, na margem oriental do delta do Níger, do que navegar até Gotto e de lá chegar à cidade do Benim, enfrentando uma longa viagem em uma área infestada de mosquitos.

Do outro lado desse nexo, estava Pernambuco, para onde foram 54% das quase vinte mil pessoas escravizadas que saíram da África para o Brasil no século XVI e 41% dos 238 mil, entre 1601 e 1630. O tráfico consolidou-se cedo, portanto, na velha capitania de Duarte Coelho. Depois da invasão holandesa, em 1630, a capitania foi diminuindo sua participação relativa no comércio transatlântico de escravos, mas continuou recebendo-os até a década de 1850. Pernambuco teve essa característica pouco compartilhada nas Américas: comércio atlântico de escravos bastante intenso e praticamente ininterrupto do século XVI ao

<sup>10</sup> E. J. Alagoa, “Do delta do Níger aos Camarões: os fon e os ioruba”, in Bethwell Allan Ogot, *História Geral da África* (Brasília: Unesco, 2010), v. 5, p. 531. Costa e Silva, *A manilha e o libambo*, p. 324.

<sup>11</sup> James Graham, “O tráfico de escravos, despovoamento e sacrifícios humanos na História de Benim”, *Afro-Ásia*, n. 4/5 (1967), p. 39.

<sup>12</sup> John Adams, *Remarks on the Country Extending from Cape Palmas to the River Congo*, London: W. B. Whittaker, Ave-Maria Lane, 1823, pp. 115-6.

<sup>13</sup> Jacolliot, *Voyage aux rives du Niger*, pp. 165, 172-3.

<sup>14</sup> Richard Burton, “My Wanderings in West Africa: A Visit to the Renowned Cities of Wari and Benin”, *Fraser’s Magazine*, n. 67 (1863), p. 136.

XIX. Aliás, foi lá também que se deu, no Brasil, a última apreensão de um navio negreiro com cativos a bordo em 1855. Em termos de volume, foi o quarto destino principal do tráfico para as Américas, atrás apenas do Rio de Janeiro, da Bahia e de Jamaica.<sup>15</sup>

Em 1837, o comércio de escravos era, portanto, uma rotina a mais no cotidiano da província. Os ventos e as correntes oceânicas impulsionavam os navios de tal forma, que a rota desde a África demorava, em média, menos do que para qualquer outro ponto do Atlântico Sul. Os navios negreiros que velejavam para Pernambuco perdiam pouca gente, melhor dizendo, podiam se arriscar a vir sobrecarregados, se assim fosse preciso, ou desejassem os traficantes, pois, sendo a viagem razoavelmente rápida, era menor o tempo de contágio das enfermidades que podiam acometer as pessoas no porão ou mesmo no convés, ou, ainda, reduzir a morte por sede e fome.<sup>16</sup> Escrevendo em outubro de 1835, o cônsul inglês mencionou que a passagem desde as possessões portuguesas podia ser feita em 15 dias, o que levava os negociantes a lotarem seus navios.<sup>17</sup> Enquanto estava em Recife, em 1817, L. F. Tollenare testemunhou um desembarque de africanos na cidade e comentou que a travessia da África para a província era muito rápida, a ponto de ter visto um navio chegar em apenas 13 dias, resultando em uma mortalidade quase nula.<sup>18</sup> O cônsul e Tollenare, todavia, exageravam. Recentemente, calculou-se que um navio negreiro, entre 1776 e 1830, levava em média 40,9 dias para chegar ao Rio de Janeiro, 37 para chegar à Bahia, e apenas 26,7 dias para chegar a Pernambuco — ou, em torno de um mês, segundo

<sup>15</sup> David Eltis e David Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven, Londres: Yale University Press, 2010, p. 17. Sobre o tráfico para Pernambuco, veja-se, ainda, Domingues da Silva e Eltis, "The Slave Trade to Pernambuco", *passim*.

<sup>16</sup> Com vasta experiência na repressão ao tráfico, o capitão Henry James Matson, em famoso depoimento ao Parlamento britânico, explicou que, sendo o trajeto para o Brasil muito mais curto do que para Cuba, poderiam ser empregados navios velhos ou de baixa qualidade, pois a viagem durava metade do tempo, ou menos, e era muito mais simples, seguindo ventos e correntes favoráveis, pedindo, assim, uma tripulação também muito menor. Por essa razão, os negociantes brasileiros podiam se dar ao luxo de perder três, até quatro, de cinco navios negreiros e, assim mesmo, obter lucros, o que era impossível para os navios que iam para Cuba. Depoimento de Henry James Matson, 21/06/1849, in HCPP, *Reports from the Select Committee of the House of Lords*, 1850, v. 6, p. 202.

<sup>17</sup> Mr Watts a Palmerston, 27/07/1839, in HCPP, 1840, *Correspondence with British Commissioners and with foreign powers relative to the Slave trade [class A and Class B]*, v. 18, p. 391.

<sup>18</sup> L. F. Tollenare, *Notas dominicais tomadas durante uma viagem em Portugal e no Brasil, em 1816, 1817 e 1818*, Salvador: Progresso, 1956, p. 139.

Domingues da Silva e Eltis.<sup>19</sup> Mas algumas viagens de fato eram muito rápidas. O brigue escuna Maria Gertrudes, por exemplo, só precisou de 20 dias para levar 254 cativos vivos de Angola para Recife em 1829. Em 1831, o brigue Oriente Africano e a escuna Despique viajaram apenas 19 dias para chegar a Recife vindo de Angola. Não se sabe, todavia, quantas pessoas foram levadas nessas duas embarcações.<sup>20</sup>

Uma das viagens anteriores de um dos navios apreendidos, o Camões, está bem documentada e também testemunha essa relativa facilidade. O navio deixou Luanda com passaporte para ir a Cabo Verde e Ambriz. Porém, 34 dias depois, apareceu em Recife em lastro, como acontecia, depois de 1831, com navios negreiros que saíam da África, desembarcavam gente escravizada em alguma praia e dali seguiam para algum porto legal, onde seriam reparados, a tripulação paga e preparada uma nova viagem para retomar o contrabando de escravos. Ao chegar a Recife, o cônsul lusitano emitiu novo passaporte para o Camões, admitindo, tacitamente, que o barco parara em Recife em sua rota de Luanda a Ambriz, passando por Cabo Verde. Por absurda que possa parecer essa rota — com Recife no meio do caminho entre Luanda, Ambriz e Cabo Verde —, isso era típico de navios negreiros, que sempre poderiam alegar maus ventos ou avarias para justificar percursos inusitados. O fato é que, entre sua saída de Luanda, passagem por Ambriz, onde provavelmente foram embarcados os cativos, seu desembarque em Pernambuco e chegada a Recife, passaram-se apenas 34 dias. Ora, por mais rápido que tenha sido o embarque dos cativos em Ambriz e o desembarque em alguma praia de Pernambuco, fica claro que a viagem demorou muito menos. Não mais que umas quatro semanas, se muito, se deixarmos apenas uns poucos dias para embarque e desembarque da delicada carga humana. Ao ser capturado no rio Benim, a viagem do Camões para Serra Leoa foi mais longa do que para Pernambuco, 39 dias contra 34. Era essa a vantagem da província: os ventos e as correntes favoreciam a travessia atlântica para Pernambuco.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> Eltis e Richardson, *Atlas*, p. 186. Domingues da Silva e Eltis, “The Slave Trade to Pernambuco”, p. 113.

<sup>20</sup> *Diário de Pernambuco*, 22/06/1829; 06/07/1831 e 31/07/1831.

<sup>21</sup> Sobre a viagem da África ou Europa para o Brasil, veja-se: Frédéric Mauro, *Portugal, o Brasil e o Atlântico*, v. 1, Lisboa: Estampa, 1989, pp. 51-3; A. J. R. Russell-Wood, *The Portuguese Empire*, Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1998, p. 34.

Completando esse quadro favorável ao tráfico, a linha de arrecifes que atravessa o litoral de Pernambuco criava alguns dos melhores portos naturais do litoral brasileiro, pois cada abertura nos arrecifes era um porto seguro,<sup>22</sup> apropriado para as pequenas e rápidas embarcações empregadas no tráfico depois de 1831. Se Pernambuco foi apenas o terceiro porto do tráfico brasileiro no século XIX, isso se atribuiu apenas à decadência do açúcar e do algodão, pois, em termos de navegabilidade, tudo era favorável. Entende-se, assim, a facilidade com que o tráfico permaneceu uma atividade rotineira e lucrativa na província desde o século XVI. E uma rotina tranquila, sem maiores sobressaltos, com baixos riscos em relação a outros portos de economias mais dinâmicas, mas de viagens mais longas e atribuladas, como era o trajeto para o Caribe inglês e francês, por exemplo.

Algumas palavras sobre as fontes. Quando os ingleses apreendiam um navio negreiro, os documentos encontrados na embarcação eram analisados pela Marinha e autoridades diplomáticas envolvidas nos trabalhos das comissões mistas. Aqueles considerados mais relevantes eram traduzidos para o inglês para uso dessas comissões, das autoridades diplomáticas, do Parlamento e da Marinha inglesa e, posteriormente, publicados nos *Parliamentary Papers*, a base para inúmeros estudos sobre o tráfico para as Américas. Os originais em português, quando não eram descartados, voltavam para caixas que hoje estão disponíveis no Arquivo Nacional da Inglaterra. Foi isso que aconteceu com a documentação encontrada nos brigues Veloz e Camões. A papelada traduzida, publicada nos *Parliamentary Papers*, encontra-se *online* e é facilmente acessível hoje em dia. Mas nem tudo interessava aos ingleses. Descontando papéis esfarelados pelo tempo nas caixas dos National Archives, há documentos que não foram traduzidos para o inglês nem transcritos, provavelmente por não terem sido considerados importantes para o julgamento dos casos. Há, ainda, outros tantos efetivamente traduzidos, mas que precisam ser relidos, pois, às vezes, a tradução deixa escapar detalhes semânticos e coloquialismos que explicam mais do que diz a tradução, amiúde literal demais, prolixia, imprecisa ou mesmo omissa. O acesso aos textos originais daquele episódio, portanto, permite averiguar detalhes que não constam dos *Parliamentary Papers*. Esses manuscritos constituem a base

<sup>22</sup> Manuel Aires de Casal, *Corografia brasílica*, Belo Horizonte: Itatiaia, 1976 [1817], p. 259.

deste estudo, que, obviamente, também usa a documentação traduzida, além daquela que só existe em inglês, como é o caso dos depoimentos dos tripulantes do Camões e do Veloz tomados durante o julgamento do caso.

Vale ressaltar que, como se verá a seguir, embora haja longas e preciosas cartas escritas pelos funcionários mais graduados da empresa, alguns dos textos mais reveladores são simples bilhetes, alguns sem data ou local em que foram escritos, ou até sem indicação de destinatário. Esses bilhetes foram redigidos por gente muito simples, que escrevia mal, em caligrafia sofrível, como era o caso do funcionário encarregado de tomar conta dos cativos a serem embarcados para o Brasil, Antonio Candido da Silva. São manuscritos que narram detalhes importantes das rotinas de uma feitoria do tráfico.

## **Vejamos como era essa feitoria**

Entre os papéis encontrados pelos ingleses, havia um contrato que estabelecia os direitos dos acionistas de uma “sociedade”, fundada em Pernambuco, cujo objetivo era “expor-se a especulações e risco marítimo”. O capital inicial montava a oitenta contos de réis divididos entre vinte acionistas com cotas iguais. Para cumprir sua finalidade, a firma deveria constituir uma feitoria no rio Benim. Como observam Marques e, depois, Reis, Gomes e Carvalho, o contrato usava eufemismos. Não falava em escravos. Mas o que iria fazer uma firma desse porte, no final de 1836, no rio Benim? José Francisco de Azevedo Lisboa, o Azevedinho, era o “caixa diretor” da “sociedade”. Todos os navios seriam comprados em seu nome, mesmo que, na realidade, não lhe pertencessem, dizia o contrato. Primeiro indício de fraude.<sup>23</sup> No Benim, haveria três “feitores”, João Baptista Cezar, Manuel Delgado e Joaquim Gomes Coimbra. O principal deles era o “primeiro feitor”, Cezar. Os “interesses líquidos”, ou seja, os lucros da empresa, seriam divididos em 24 partes iguais. Vinte dessas cotas iriam para os vinte investidores. As quatro cotas restantes seriam partilhadas entre Azevedinho, João Baptista Cezar e Manuel José

---

<sup>23</sup> Azevedinho não estava sozinho na administração da empresa, pois deveria consultar seus “ad-juntos” Joaquim Leocádio d’Oliveira Guimaraens e Manoel Alves Guerra. Veja-se, ainda, Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*, cap. 10.

Delgado, com uma cota cada um. A quarta e última cota dos lucros seria dividida igualmente entre Joaquim Gomes Coimbra e Antonio Fernandes Vianna.<sup>24</sup> Esse último empregado, Antonio Fernandes Vianna, residia na ilha Príncipe, ponto estratégico para o tráfico, pois, sendo território lusitano, poderia fornecer passaporte para os navios no trajeto para o Brasil. Eventualmente, também vinham de lá mantimentos, água, tâbuas e outros produtos necessários para as operações; além disso, sendo um porto seguro, lá também poderiam ser feitos consertos mais complexos nos barcos da empresa e contratados marinheiros e trabalhadores mais especializados. De acordo com uma carta de Cezar a Azevedinho, Vianna gozava de prestígio diante do governador da ilha, pois fizera um casamento vantajoso e possuía muitos escravos.<sup>25</sup>

Como visto, no topo da hierarquia na costa da África estava Cezar, o “primeiro feitor” da empresa no rio Benim, nas palavras de Azevedinho.<sup>26</sup> Ora, tendo em vista os capitais investidos, ninguém iria ser designado para uma posição dessas se não fosse considerado capaz de exercer seu trabalho. Cezar era experiente no ramo, tanto que já aparece na correspondência das autoridades pernambucanas, assim que foi decretada a ilegalidade total do comércio atlântico de escravos: era dele a primeira escuna denunciada em Pernambuco depois da lei antitráfico de 1831. A Despique chegou a Recife em janeiro de 1832, depois de uma travessia de 33 dias desde Angola. Não trazia africanos a bordo quando ancorou na cidade, onde ficaria oito dias de quarentena, queixava-se o cônsul inglês em Pernambuco. Mas nem seu dono, João Baptista Cezar, nem a tripulação tiveram muito zelo em disfarçar o objetivo da viagem, pois deixaram no barco quatro ou cinco barris com algemas e grilhões,

<sup>24</sup> O contrato original encontra-se em FO 315/69, Veloz, National Archives, Londres, Inglaterra. A versão traduzida pelos ingleses, em HCPP, 1839, *Correspondence with British Commissioners and Foreign Powers, Class A and Class B, Number 24*, v. 16, 4<sup>th</sup> enclosure in n. 32, pp. 49-50. Sobre o contrato, veja-se, ainda, Marques, “Tráfico e supressão no século XIX”, *passim*. Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*, cap. 10.

<sup>25</sup> João Baptista Cezar a José Francisco de Azevedo Lisboa, Benim, 04/08/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>26</sup> José Francisco de Azevedo Lisboa a João Baptista Cezar, ausente, Senhor Manoel José Delgado, Joaquim Gomes Coimbra e Antonio Fernandes Coimbra, Pernambuco, 29/04/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra. José Francisco de Azevedo Lisboa a Manoel José Delgado, ausente Antonio Fernandes Vianna, Pernambuco, 05/02/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

além de esteiras suficientes para duzentas pessoas, segundo a denúncia do cônsul inglês Henry Augustus Cowper ao presidente da Província. De acordo com Cowper, a escuna passou três dias desembarcando sua carga humana na praia de Pau Amarelo, duas léguas ao norte de Olinda.<sup>27</sup>

Essa não foi a única vez que a Despique esteve em Recife naquela época. Seis meses antes, apareceu na cidade, vinda também de Angola. Como visto acima, a viagem havia durado apenas 19 dias, segundo noticiou o *Diário de Pernambuco* em 6 de julho de 1831. Dessa vez, o nome de Cezar não só constava das páginas daquele jornal como dono, mas também como mestre do navio, ou seja, João Baptista Cezar havia comandado pessoalmente a embarcação na travessia atlântica. Não se sabe onde foi o desembarque, nem quantas pessoas vieram, mas pode ter sido em qualquer um dos portos naturais apontados por Aires de Casal. O fato é que o desembarque do navio de Cezar não chamou a atenção das autoridades.

Depois dessas duas viagens da Despique, Cezar continuou envolvido no tráfico. Seu nome apareceu também no jornal em dois avisos que davam informações sobre uma empresa que certamente era voltada para o tráfico. O primeiro desses avisos, em maio de 1835, informava que havia sido dissolvida “amigavelmente” uma sociedade entre José da Silva Maia Ferreira e Gabriel Antonio, ficando o primeiro quitado de quaisquer ônus, além de manter a propriedade dos brigues Loanda e Júpiter. Dizia o texto que Gabriel Antonio deveria “responder a qualquer exigência dos outros sócios de Pernambuco, João Baptista Cesar e Ângelo Francisco Carneiro conforme a escritura que firmaram em data de hoje”. Convém observar que os sócios de Cezar nessa empresa, Ângelo Francisco Carneiro e Gabriel Antonio, eram dois bem sucedidos traficantes sediados em Pernambuco.<sup>28</sup> Por sua vez, José da Silva Maia Ferreira ou José Ferreira da Silva Maia era também negociante de escravos em Angola. tanto que, em 1833, ele despacharia cativos

<sup>27</sup> Cowper ao Presidente da Província, 09/01/1832, in Arquivo Público Jordão Emerenciano (Recife), Diversos Cônsules, v. 2, fls. 216.

<sup>28</sup> Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*, cap. 10. Sobre Gabriel Antonio, veja-se, ainda, Marcus J. M. de Carvalho, “O galego atrevido e malcriado, a mulher honesta e o seu marido, ou política provincial, violência doméstica e a Justiça no Brasil escravista”, in Rachel Sohiet, Maria Fernanda Bicalho e Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *Culturas políticas: ensaios de História Cultural, História Política e Ensino de História* (Rio de Janeiro: FAPERJ; Mauad, 2005), pp. 201-34.

na Despique, quando a escuna foi finalmente capturada pelos ingleses, depois de ter, novamente, saído de Pernambuco para Angola, de onde levou 215 cativos para Cuba. O proprietário da Despique, no momento da sua captura, era José Gomes Ligeiro.<sup>29</sup>

Em novembro de 1835, ou seja, alguns meses depois da dissolução da sociedade entre Gabriel Antonio e Maia, Cezar reapareceu nos jornais falando de coisas que revelavam seu envolvimento no tráfico. O “aviso”, assinado pelo próprio Cezar, mencionava que Gabriel Antonio havia produzido uma prestação de contas, da qual constava uma lista de supostos devedores da extinta empresa. Entre esses devedores, estavam conhecidos senhores de engenho.<sup>30</sup> O anúncio não informava que as dívidas eram resultantes da compra de cativos, todavia, poucos dias depois, um dos proprietários rurais listados no aviso de Cezar ofendeu-se ao ver seu nome entre os supostos devedores da firma e publicou uma declaração na qual afirmava com veemência que não devia absolutamente nada, pois a “única conta, que tive, foi a de uns escravos novos, que lhe comprei sobre letra no valor de 2:040\$500 rs., e lhe paguei em 7 de dezembro de 1830”. Os demais escravos que tinha no Engenho da Torre, dizia o anunciante, haviam sido “comprados a dinheiro pelo Senhor Gervazio Pires Ferreira”.<sup>31</sup> Essa discussão deixa claro, portanto, que a tal firma vendia africanos recém-chegados, ou seja, “escravos novos”.<sup>32</sup>

<sup>29</sup> “Avisos Particulares”, *Diário de Pernambuco*, Recife, 11/05/1835. Thomas Cole e HW Macaulay a Viscount Palmerston, 05 set. 1834, in HCPP, *Slave trade. Correspondence with British Commissioners and with foreign powers relative to the Slave trade [class A and Class B]*, 1834, v. 14, n. 43, pp. 56-8.

<sup>30</sup> *Diário de Pernambuco*, Recife, 27/11/1835.

<sup>31</sup> *Diário de Pernambuco*, Recife, 01/12/1835. Gervásio Pires Ferreira foi um comerciante de grosso trato que se envolveu na Insurreição de 1817. Foi solto por ordem dos revolucionários do Porto e terminou assumindo a presidência da primeira junta de governo de Pernambuco, depois da volta do governador régio para Portugal. Foi derrubado por um complô articulado por José Bonifácio, pois não era simpatizante da chamada “causa do Rio de Janeiro”, liderando uma facção que preferia manter a autonomia provincial adquirida após a Revolução do Porto. Estava no Rio de Janeiro, como deputado, quando eclodiu a Confederação do Equador da qual era simpatizante. Foi muito atuante na política da província até o período regencial, sempre do lado dos liberais constitucionalistas e da oposição a Pedro I. Veja-se Antônio Joaquim de Mello, *Biografia de Gervásio Pires Ferreira*, (Recife, 1895); reedição: Recife: UFPE, 1973, 2 v. e também Marcus J. M. de Carvalho e Bruno Augusto Dornelas Câmara, “A Insurreição Praieira”, *Almanack Brasiliense*, n. 8 (2008), pp. 7-9.

<sup>32</sup> De acordo com Eltis, nos anos 1830 havia uma espécie de mercado futuro de cativos em Pernambuco, no qual pagava-se antes pelo cativo que só viria depois. David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Nova York: Oxford University Press, 1987, p. 156.

Segundo nos informa o inventário de Cezar, o bem sucedido traficante Gabriel Antonio não era apenas seu sócio nos negócios do tráfico, mas também seu concunhado, pois ambos eram genros do Sr. João Henriques da Silva, como será visto mais adiante. Assim, o tráfico para Cezar era uma rotina e, pode-se dizer, um negócio de família.<sup>33</sup> No entanto, ao contrário do seu concunhado que enriqueceu, Cezar não foi tão bem sucedido. Como já mencionado, chegou a ser dono de pelo menos uma escuna — a Despique — que transitava na rota do tráfico para Pernambuco em 1832, mas, cinco anos depois, em 1837, estava no rio Benim a serviço de uma sociedade formada no Recife para traficar escravos. Tornara-se um empregado, embora qualificado, que poderia vir a ser bem remunerado, caso fosse bem sucedido o empreendimento no rio Benim. Ainda assim, era apenas um empregado. É razoável supor-se que o seu concunhado, Gabriel Antonio, estava entre os vinte investidores originais da “sociedade”, cujos nomes não foram listados na cópia do contrato encontrada pelos ingleses.

Esses funcionários graduados, como Cezar e os capitães dos navios negreiros, eram os principais agentes da empresa e os melhor remunerados. Mas havia outros mais abaixo na escala funcional, desde aqueles de um escalão médio, pagos com salários e comissões, até trabalhadores dos níveis mais baixos. Os riscos para todos eles eram, no entanto, igualmente imensos por causa do regime epidemiológico brutal na região. Morria-se muito em feitorias do tráfico, mas o resto deveria funcionar como uma empresa qualquer.<sup>34</sup>

---

No mesmo ano dos episódios aqui narrados, o cônsul inglês referiu-se a uma firma de traficantes operantes em Pernambuco — provavelmente a firma da feitoria aqui tratada — e relatou que, devido aos adiantamentos feitos pelos proprietários rurais para comprar cativos, faltava dinheiro no mercado pernambucano. Consul Watts a Mr. Hamilton, 09/05/1837, third enclosure in number 84, Class B - Correspondence with foreign powers relating to the Slave Trade, 1837, p. 76. In *Parliamentary Papers. Correspondence with British Commissioners and with foreign powers relative to the Slave trade [class A and Class B]*, v. 15, pp. 75-7.

<sup>33</sup> Despacho de 18/06/1835 (sem numeração de pg.), Inventário de João Baptista Cezar, 1845; inventariante: Josefa Maria dos Prazeres Cezar; inventariado: João Baptista Cezar, 1845. IAHGP (Recife).

<sup>34</sup> Idealmente, os funcionários deveriam seguir as instruções circunstanciadas enviadas por Azevedinho, que indicavam como deveriam agir e se conduzir no cotidiano do trabalho. Além do comportamento decente e morigerado, Azevedinho enfatizava que deveriam expressar alguma religiosidade, jamais se embriagar, nem desobedecer aos superiores. Deveriam, ainda, ter unidade de propósitos e, principalmente, saber como se comportar diante da nobreza africana. Esta última, uma recomendação fundamental, pois a área onde seria estabelecida a feitoria estava sob a suserania do reino do Benim. Sobre essas instruções, veja-se Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*, cap. 10.

A intensa correspondência demonstra que a empresa contava com um sistema de transmissão de mensagens eficaz. Várias cartas e bilhetes circulavam entre eles. Algumas saíam da cidade do Benim, de Gotto ou Oeri, por exemplo, até Bobi, já perto do delta do rio Benim, ou mesmo até os navios ancorados no rio, não muito longe da costa, mas não tão perto, pois havia recomendações muito estritas sobre a segurança das embarcações, que estocavam mercadorias para negociar por cativos. Os navios ficavam no rio, mas a uma distância segura. Mesmo os empregados não deveriam jamais ser autorizados a subir a bordo, a não ser em caso de perigo de vida. Azevedinho foi claro quanto a isso em suas instruções.<sup>35</sup> A comunicação entre os funcionários em Bobi ou no Camões e no Veloz com o interior era feita pelo lanchão da empresa ou por canoas nativas.

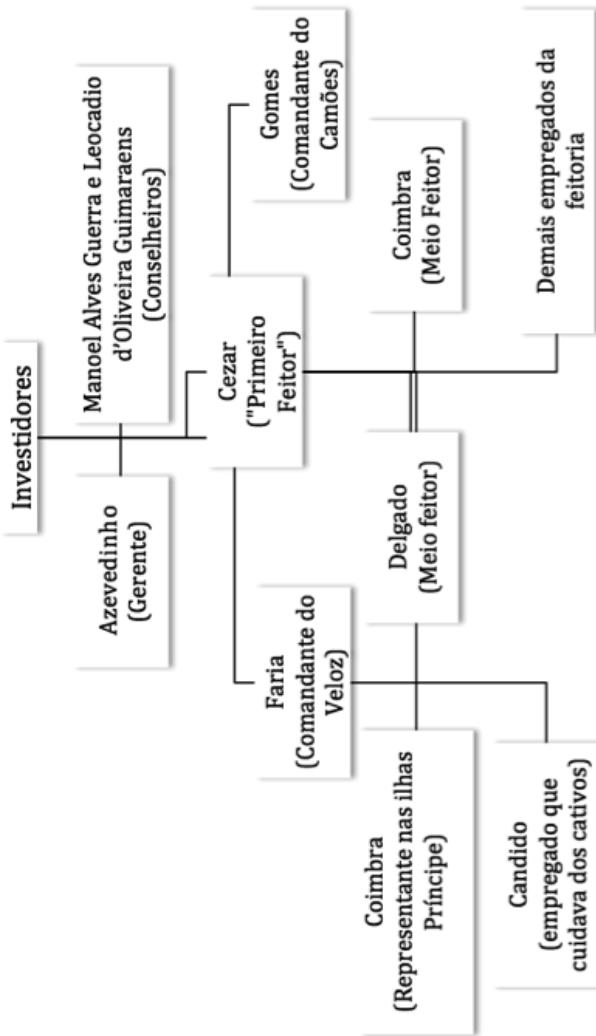
Na correspondência apreendida pela Marinha inglesa, percebe-se, ainda, que os capitães dos tumbeiros tinham uma posição muito próxima do topo da hierarquia, como a que gozava Cezar, o “primeiro feitor” das operações no rio Benim. O capitão do Camões, Antonio Gomes da Silva, fora indicado por Azevedinho para montar a feitoria a ser administrada por Cezar, pois, segundo as instruções, conhecia bem a área. Todavia, entre os capitães, também havia uma hierarquia, pois a correspondência de Antonio Gomes da Silva, capitão do Camões, com Joaquim Pedro de Sá Faria, capitão do Veloz, denota certa preeminência de Faria. Um terceiro comandante de navio negreiro, Joaquim Antonio Coelho, também aparece nas fontes. Ao sair do Recife, a documentação do Veloz o apontava como “mestre” do navio. Essa posição também foi confirmada pelos oficiais da Marinha inglesa e pelos depoimentos dos prisioneiros Joaquim Pedro de Sá Faria e Francisco de Paula Medina, o capitão e o piloto do Veloz, respectivamente.<sup>36</sup> Ambos disseram que Coelho comandava o Veloz, mas havia falecido antes de o navio chegar a Serra Leoa.<sup>37</sup>

<sup>35</sup> José Francisco de Azevedo Lisboa a Manoel José Delgado, ausente Antonio Fernandes Vianna, Pernambuco, 05/02/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>36</sup> Abstract of Ship’s Papers found on board the Portuguese Brig Veloz – Joaquim Antonio Coelho late Master”, in HCPP, 1839, *Correspondence with British Commissioners and Foreign Powers, Class A and Class B, Number 24*, v. 16, Session: 5 February - 27 August 1839, second enclosure in n. 32, p. 47.

<sup>37</sup> HCPP, 1839, *Correspondence with British Commissioners and Foreign Powers, Class A and Class B, Number 24*, v. 16, Session: 5 February - 27 August 1839, third enclosure in n. 32, p. 48.

## ORGANOGRAMA DA FIRMA



São muitas as cartas endereçadas a Joaquim Pedro de Sá Faria, sempre referido como capitão do Veloz, no entanto, pouco se sabe sobre Coelho. Seria ele apenas um marinheiro comum, que, uma vez morto, serviu para que Faria escapasse impunemente da acusação de comandar um navio negreiro que atirara nos ingleses? É possível, mas Faria, em seu depoimento, embora tenha dito que era apenas um “passageiro”, e o único do navio, admitiu que estivera ali para negociar escravos e que comandava as operações da empresa com a autorização do dono do Veloz, Azevedinho.<sup>38</sup> Não fugiu, portanto, de sua responsabilidade no tráfico. Importa acrescentar que, na sua correspondência, Azevedinho menciona os emolumentos de Coelho. Ganharia um conto de réis, qualquer que fosse o resultado da viagem, e outros três, caso tivesse sucesso em sua empreitada de trazer cativos para Pernambuco.<sup>39</sup> De fato, Coelho tinha uma função na empresa, mas seu trabalho, aparentemente, era o de dirigir efetivamente o navio — a função de mestre —, pois, enquanto Joaquim Pedro de Sá Faria e Antonio Gomes da Silva participavam da correspondência em vários níveis, Coelho era mencionado apenas como mestre do navio, e é nessa condição que seu nome aparece no passaporte da embarcação, exarado em Recife, em 26 de abril de 1837, com a assinatura do cônsul português.

Uma vez no Benim, começavam as negociações. Uma parte importante do protocolo de relações entre os traficantes e a nobreza africana era a concessão de presentes, cujos valores variavam de acordo com o nível de importância do interlocutor. Como ensina Alberto da Costa e Silva, os tais presentes eram o correspondente africano às taxas e impostos pela compra e venda de bens e serviços cobrados nos portos do Brasil e da Europa. No topo dessa hierarquia, estava o próprio Obá do Benim. Seu nome não aparece na documentação, mas sabe-se que se tratava de Osemwede, cujo longo reinado durou de c.1816 a 1848. Apesar da decadência em relação aos séculos anteriores, foi no seu longo

<sup>38</sup> “[...] although he had no property in the vessel or her cargo, he directed her course, and generally superintended her concerns, being authorized by the owner to do so;”, in HCPP, 1839, *Correspondence with British Commissioners and Foreign Powers, Class A and Class B, Number 24*, v. 16, Session: 5 February - 27 August 1839, third enclosure in n. 32, p. 48.

<sup>39</sup> José Francisco de Azevedo Lisboa a Joaquim Pedro de Sá Faria, ausente: Senhor piloto Francisco de Paula Medina, Pernambuco 28 de abril de 1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

reinado que o reino do Benim atingiu sua maior extensão territorial no século XIX.<sup>40</sup> Foi ele que, junto ao Olugun Ajan (ou Obá Osinlokun) de Onim (Lagos), enviou ao Brasil um representante, Manuel Alves Lima, em 1824, fazendo deles os primeiros chefes de Estado a reconhecerem a Independência.<sup>41</sup> Osemwede, portanto, era um homem sintonizado com o que acontecia no mundo atlântico. Como seria de esperar, assim que os navios da empresa chegaram, tiveram que pagar as “daxas” correspondentes ao Obá. É isso que nos informa um documento do capitão do Veloz, Joaquim Pedro de Sá Faria, intitulado: “Daxas pagas ao Rei do Benim para entrada do brigue Veloz”. Da lista de presentes, constam: duas pipas de aguardente, 5 rolos de fumo, 10 chapéus de frades, 5 chapéus “redondos”, 15 espadas, 30 macetes de granadas. Segue-se, ainda, uma lista de tecidos, divididos entre peças “inteiras e partidas”: chitas: 12 inteiras e 24 partidas; riscados: 7 inteiras e 14 partidas; chitas de 44:  $\frac{3}{4}$  inteiras e 3 partidas; baetas:  $\frac{1}{2}$  inteiras e 1 partida; lenços: 5 inteiras e 10 partidas. E, a seguir, uma lista mais modesta de daxas pagas ao “governador” de Gotto: 3 rolos de fumo; peças de lenços: 3  $\frac{1}{2}$  inteiras e 7 partidas; chitas: 4 inteiras e 8 partidas; 1 barril de aguardente.<sup>42</sup>

Havia ainda outras autoridades que cobravam sua parte aos traficantes. A correspondência dos empregados da feitoria menciona, com frequência, negociações diversas com o “príncipe Jali” e com uma “rainha”, que sempre cobravam por suas intermediações. Ambos transitavam pelos estabelecimentos da empresa com bastante autonomia, negociando escravos, recebendo pagamento em produtos diversos, inclusive adiantamentos. O mesmo acontecia com o rei de Oeri, outro negociante que recebia mercadorias em troca de cativos. Em carta escrita em julho de 1837, a partir de Bobi, para o capitão Faria, o autor — pela caligrafia pode-se deduzir que era Cezar — indica que já tinha cativos suficientes para serem embarcados, mas havia ainda dívidas que deveriam ser pa-

<sup>40</sup> J. C. Anene, “Benin, Niger Delta, Ibo and Ibibio Peoples in the Nineteenth Century”, in J. F. Ade Ajayi e Ian Espie (orgs.), *A Thousand Years of West African History* (Nova York: Humanities Press, 1972), p. 302.

<sup>41</sup> José Honório Rodrigues, *Brasil e África: outro horizonte*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982, p. 170; Alberto da Costa e Silva, *Um rio chamado Atlântico*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2003, pp. 11, 54.

<sup>42</sup> Joaquim Pedro de Sá Faria “Daxas pagas ao Rei do Benim para entrada do brigue Veloz”, 15/06/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

gas em gente escravizada: “Jale” devia cem rolos de fumo e seis pipas de aguardente; o rei de Oeri, duzentos rolos de fumo e fazendas, que totalizavam “33 escravos”; a “rainha”, 101 rolos de fumo, seis pipas de aguardente e trinta peças de fazendas. Temendo não ser pago, Cezar instruiu Faria, comandante do Veloz: “Se qualquer um desses for a bordo e quiser dar gente como pagamento, receba”.<sup>43</sup>

Muitos presentes também foram dados a outros membros da nobreza local e agentes do rei do Benim, entre os quais havia “homens grandes”, “bocas do rei”, um “Capitão de Guerra”, um “Capitão do feitiço” e até um “padre” que recebeu um garrafão de aguardente pela sua colaboração logo no começo das negociações, antes mesmo de falarem com o rei do Benim.<sup>44</sup> Em outro bilhete, provavelmente posterior, quando as negociações já estavam bastante avançadas, Delgado informou a um destinatário desconhecido que ia visitar o rei do Benim. No caminho até lá, havia muitas “daxas” [sic] a pagar. Ao governador de Gotto, além dos presentes dados quando da chegada do Veloz, listados acima, Delgado teve de pagar mais cem panos e um barril de aguardente pequeno. Ao “cigundo” [sic] do Governador, vinte panos. Ao “padre”, doze panos, aos “homens grandes”, dez panos, e ao “boca do rei”, quinze panos.<sup>45</sup> A nobreza local, portanto, cobrava tributos aos traficantes, além de lhes vender cativos, o que confere com o que diz a historiografia sobre o tráfico no rio Benim, que, embora controlado pelo Obá, não era um monopólio régio. Também é importante notar-se a atuação de um padre como mediador. No começo das negociações, a caminho da cidade do Benim, os empregados chegaram a se hospedar na casa dele, que, segundo o missivista, mais parecia um “inferno”.<sup>46</sup>

<sup>43</sup> João Baptista Cézar (?) a Joaquim Pedro de Sá Faria, Boby, ?/07/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>44</sup> Manuel Delgado e Joaquim Gomes Coimbra a João Batista Cezar, Gotto, 30/06/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>45</sup> Delgado, Daxas [sic] do Governador do Gotto, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>46</sup> Manoel José Delgado e Joaquim Gomes Coimbra a João Baptista Cezar, Goto [sic], 22/06 pelas 6 horas da tarde, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra. Veja-se, ainda, Joaquim Gomes Coimbra pelo Sr. Delgado a João Baptista Cezar, Gotto, 30/06/1837 e João Baptista Cezar a José Francisco de Azevedo Lisboa, Benin, 04/08/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra. Entre os documentos apreendidos, há uma descrição do percurso pelo rio dos Forcados, ou “rio de Oere” até Oeri (Oeri, Warri) propriamente dita. Esse documento, sem data e apócrifo, informa que os portugueses tinham uma igreja lá (“Rio de Oere ou dos Forcados”, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra). Viajando pelo rio Benim no começo do século XIX, ao chegar em

Uma vez autorizadas, as negociações corriam de forma bastante livre. Mas nada acontecia sem o pagamento das devidas comissões em forma de presentes. O excesso dessas exigências, segundo os agentes da empresa, era a principal dificuldade nas negociações, tanto de escravos como de mantimentos, tornando tudo bem mais caro do que esperavam. Eram muitas as queixas a esse respeito. Coimbra, Cezar, Vianna e Delgado culparam Gomes, o capitão do Camões, por ter repassado informações falsas sobre esses custos em Recife, de tal forma que os acionistas da firma esperavam muito mais facilidade do que estavam encontrando. Em um carta para Faria, Coimbra, o comandante do Veloz, dizia que Gomes conseguira, simplesmente, “enganar a meia dúzia de Homens que se tem por espertos em Pernambuco”.<sup>47</sup> Segundo a correspondência, as taxas eram exorbitantes e pagas com produtos variados: cachaça, fumo, tecidos, facas etc. Apesar de caras, uma vez pagas, as negociações fluíam sem grandes atropelos.

Cumpridos esses protocolos de visitas e presentes, os traficantes passavam a contar com o aval do rei do Benim para negociar, tanto que ele, juntamente com o rei de Oeri, levou-os para conhecer outras feitorias que havia por lá, inclusive estabelecimentos ingleses que negociavam azeite de dendê, peles, marfim e corantes. Essa visita a quatro feitorias europeias dá uma dimensão da situação local em 1837.<sup>48</sup> Uma dessas feitorias era espanhola e, provavelmente estaria envolvida com o tráfico para Cuba.

Na década de 1830, já havia um comércio bastante intenso em produtos do comércio legal, como marfim e, principalmente, azeite de dendê, que, na Europa, tanto servia para hidratar as tiras de couro das roldanas que transmitiam a força das máquinas da indústria antes da invenção da borracha galvanizada, como para fabricar sabão, cujo uso popularizava-se entre os europeus. Todavia, em 1837, os ingleses ainda

---

Oeri, o capitão John Adams deparou-se com uma grande cruz de madeira e diversos objetos do culto católico. Lá, segundo disse, havia missionários portugueses (provavelmente católicos) tentando converter a população local. Adams, *Remarks*, p. 125. As missões ao reino do Benim datam do século XVI. Costa e Silva, *A manilha e o libambo*, pp. 314-5.

<sup>47</sup> Joaquim Gomes Coimbra a Joaquim Pedro, Goto, 08/07, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>48</sup> Sobre as relações entre os negociantes de escravos e os ingleses no delta do rio Benim, veja-se Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*, cap. 10, passim.

não haviam ocupado efetivamente a região do cabo Formosa, que dividia o golfo do Benim do golfo de Biafra. A nobreza local ainda era soberana no rio Benim e no delta do Níger. A Marinha inglesa apertava, paulatinamente, o cerco sobre o tráfico, mas ainda não estava bombardeando as povoações do litoral dos “*oil rivers*”, sob o pretexto de acabar com o tráfico e, assim, controlar as barras dos rios e a comunicação com o interior. Em sua correspondência, os traficantes confessaram certa inveja dos armazéns ingleses, abarrotados de mercadorias da melhor qualidade para serem trocadas por produtos africanos. Não obstante, durante a visita a esses estabelecimentos, o rei do Benim fez questão de dizer que os “portugueses” não deveriam ser importunados, pois estavam sob sua proteção. Certamente, era um recado direto para a Marinha inglesa.<sup>49</sup> Ao enviar um representante em missão diplomática ao Brasil em 1824, Osemwede mostrou ser capaz de se posicionar diante da política internacional. Em 1837, a pressão contra o tráfico apertava, mas o Obá ainda tinha força suficiente para impor suas prerrogativas e deixar abertas todas as alternativas de negócio. É bem possível que aqueles últimos anos do tráfico tivessem sido de muita prosperidade para a nobreza local, pois, em um extenso estuário sob sua suserania, ela podia se beneficiar da imensa demanda atlântica por produtos que tinham para fornecer em abundância: azeite de dendê, marfim, peles, corantes, panos da costa e pessoas. Ao mesmo tempo, a nobreza africana também intermediava o comércio de produtos atlânticos para o interior, que também demandava cativos, repassados pelas extensas rotas do tráfico interno, que podiam levar as pessoas escravizadas pelo reino do Benim até o califado de Sokoto ou até as rotas do comércio transaariano.

É importante relembrar que o principal depósito das mercadorias para o tráfico eram os próprios navios, bem guardados e no meio do rio. Entretanto, à medida que as negociações iam avançando pelo interior, os produtos eram solicitados por diferentes agentes e tinham de ser levados até onde fosse preciso para trocar por cativos, pagar taxas ou adquirir mantimentos. Delgado e Coimbra, por exemplo, circularam por Gotto, Oeri e pela cidade do Benim, negociando. Foi em Gotto que decidiram

<sup>49</sup> João Baptista Cézar a José Francisco de Azevedo Lisboa, Benim, 04/08/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

construir um armazém para guardar as mercadorias a serem trocados por cativos.<sup>50</sup> Gotto, como vimos, era o principal porto fluvial para quem queria alcançar a cidade do Benim a partir do litoral. Ficava a uns 65 km da costa e quase à mesma distância da cidade do Benim.<sup>51</sup> Como já referido, foi lá que os portugueses se estabeleceram em 1486.<sup>52</sup> O capitão inglês John Adams observou que lá ficavam as feitorias do tráfico no começo do século XIX.<sup>53</sup> Em carta ao sogro de Cezar, Delgado queixou-se amargamente das condições de trabalho no armazém e contou que chegara a passar vários dias à base de banana e milho, ocasião em que, em suas palavras, ele estava em uma “feitoria em um lugar denominado Goto”.<sup>54</sup>

Porém, não era nesse armazém em Goto que ficavam aprisionados os cativos adquiridos pela empresa. Sabe-se disso a partir de Antonio Cândido da Silva, cuja função era tomar conta e cuidar dos africanos a serem embarcadas nos navios negreiros. Pelo que nos diz a correspondência entre ele e seus superiores no rio Benim, percebe-se que os cativos eram concentrados em algum local próximo do litoral, em Bobi ou suas imediações, já que essa correspondência também indica que havia certa distância a percorrer entre essa povoação e o local onde Antonio Cândido da Silva ficava, e de onde escrevia muitos bilhetes a seus superiores. No seu depoimento às autoridades em Serra Leoa, George Sayer Boys, o piloto da Fair Rosamond, disse que não conhecia Bobi, mas sabia que a povoação mais próxima dos navios estava a duas milhas de distância.<sup>55</sup> O capitão Landolphe, que esteve naquela região no século XVIII, disse que Bobi ficava a um tiro de canhão de uma feitoria inglesa, perto da foz do rio.<sup>56</sup> Num de seus bilhetes ao capitão do Veloz, Antonio Cândido da Silva afirmou que, de tarde, aparecera “na barra” um barco que parecia

<sup>50</sup> Delgado e Coimbra a Cezar, Goto, 22/06/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>51</sup> Costa e Silva, *A manilha e o libambo*, p. 310.

<sup>52</sup> E. J. Alagoa, “Long-Distance Trade and States in the Niger Delta”, *The Journal of African History*, v. 11, n. 3 (1970), p. 320; Graham, “O tráfico de escravos”, pp. 35-52.

<sup>53</sup> Adams, *Remarks*, p. 110.

<sup>54</sup> Manoel José Delgado, do Benim (sem data) para João Henrique da Silva, em Pernambuco, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>55</sup> HCPP, 1839, *Correspondence with British Commissioners and Foreign Powers, Class A and Class B, Number 24*, v. 16, Session: 5 February - 27 August 1839, second enclosure in n. 24, p. 21.

<sup>56</sup> Apud Philip Curtin (org.), *Africa Remembered: Narratives by West Africans from the Era of the Slave Trade*, Madison: University of Wisconsin Press, 1967, n. 57, p. 242.

ser o iate da empresa.<sup>57</sup> Estava, portanto, perto do mar ou, ao menos, era capaz de avistá-lo de algum ponto mais alto, de onde, provavelmente, era também possível sinalizar para os barcos da companhia antes de entrarem na barra, pois Azevedinho enviara de Recife um sistema de bandeiras com esse propósito.<sup>58</sup>

A circulação dos funcionários por essas diferentes localidades, tendo um navio ao largo, no meio do rio, também como armazém e posto de comando, indica, portanto, que a tal “feitoria” propriamente dita não era uma única estrutura física, mas um conjunto de estabelecimentos. Os principais estavam: em Gotto, onde ficava o tal armazém; nas proximidades da pequena povoação de Bobi, mais perto do encontro do rio Benim com o mar, onde ficavam os cativos a serem embarcados; também perto de Bobi, mas no rio, os navios da empresa, que eram postos de comando, servindo ainda de depósito para mercadorias e baluarte de defesa contra qualquer eventualidade, dispondo até de canhões para disparar contra a Marinha inglesa. Deles saíam ordens de Cezar, Faria e Gomes, e neles foram feitos os inventários de pelo menos dois empregados que morreram, como será referido adiante.

Para aprovisionar o armazém construído em Gotto, eram levadas mercadorias em canoas nativas e em um barco menor da empresa, que também servia para transportar cativos pelo rio Benim. Pelo que contaram os encarregados, o local do armazém em Gotto era de difícil acesso, no topo de uma colina, onde, certamente, estaria melhor protegido. Subir com as mercadorias, todavia, era difícil, pois a ladeira era “pior do que a do monte em Pernambuco”, segundo conta uma carta de Coimbra e Delgado endereçada a Cezar. Várias pipas de aguardente levaram “tombos”, quando iam sendo levadas morro acima, provavelmente com alguma perda, tanto que Delgado e Coimbra mencionaram que estava certo o “marinheiro Emigdio” ao avisar que seria melhor levar a aguardente em barricas em vez de pipas. Os locais de armazenamento e moradia da feitoria também não dispensavam algumas comodidades. Entre os itens

<sup>57</sup> Antonio Candido da Silva ao Senhor Capitão, 11/08/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>58</sup> José Francisco de Azevedo Lisboa a Joaquim Pedro de Sá Faria, ausente: Senhor piloto Francisco de Paula Medina, Pernambuco 28/04/1837.

pedidos por Delgado, Coimbra e demais empregados estavam facas, garfos, colheres, xícaras, pires, vinho, bolacha, vinagre, chá, toucinho, aguardente, carne-seca, etc.<sup>59</sup>

Não há menção à construção de uma estrutura para aprisionar as pessoas que seriam embarcadas para o Brasil, mas, como as cartas tratam, principalmente, da compra de cativos em diferentes mercados e do abastecimento, alimentação e cuidados a eles dispensados, é evidente que deveria haver alguma edificação com essa finalidade, talvez antiga até, pois o rio Benim era uma área tradicional do tráfico desde o final do século XV. Escrevendo a Azevedinho, em agosto de 1837, Cezar informou que tinha 130 escravos “na praia”, mas lamentou que a estrutura da “casa” era muito precária. Segundo ele, a tal casa era a mesma utilizada antes por “Claudio”, um capitão negreiro que trabalhava para Manoel Alves Guerra, um dos homens que participava da empresa de traficantes no Recife e que viria a ser o segundo presidente da Associação Comercial de Pernambuco.<sup>60</sup> Certamente, essa fragilidade dificultava a segurança.

Não surpreende, portanto, que tivesse havido fugas. Antonio Cândido da Silva, preocupado com o desaparecimento de um “moleque” a ser embarcado, disse a seus superiores que contou duas vezes os cativos antes do almoço e, depois da refeição, deu pela falta do menino.<sup>61</sup> Mais grave foi um episódio, narrado, em um bilhete sem data, pelo principal agente da feitoria, João Baptista Cezar, a Joaquim Gomes Coimbra, seu subalterno e um dos feitores da empresa, segundo as instruções de Azevedinho. No bilhete, Cezar, preocupado e irritado, dizia haviam lhe informado que, “até ontem”, estavam faltando sete cativos. “Hoje” soube que apareceram oito e, no entanto, ainda faltavam outros. Realmente, Cezar tinha razão, essa conta não fechava. Como poderiam fugir sete, aparecerem oito e ainda faltar gente? “Como é isso?”, perguntava ele a Coimbra, sem entender o que estava acontecendo. Segundo a carta de Cezar, “Antonio” (provavelmente Antonio Cândido da Silva) era um

<sup>59</sup> Delgado e Coimbra a Cezar, Goto, 22/06/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>60</sup> João Baptista Cezar a José Francisco de Azevedo Lisboa, Benin, 04/08/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>61</sup> Antonio Cândido da Silva ao Senhor Capitão, Bobi, 17/08/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

“pateta”, e arrematou: “Parece-me que não tenho aí ninguém e que os escravos não têm fugido todos por que não querem. Diga-me já quantos existem e de noite irei eu lá ficar já que não vejo outro remédio”.<sup>62</sup>

Antes de prosseguir com a questão das fugas, vale a pena voltar a atenção para este último aviso de Cezar, de que, “de noite”, iria ao local onde estavam os cativos. Em outro bilhete, provavelmente posterior, no qual informava que conseguira da “rainha” dois guardas, certamente para vigiar os cativos, Cezar comunicava que estava no navio porque tinha muita febre. Assim, a distância entre o barco, ao largo no rio, e o local onde estavam os cativos perto de Bobi, onde a tal “rainha” exercia seu poder, era suficientemente curta para ele poder ir verificar à noite, mas longe bastante para justificar o envio de um bilhete como aquele. Os empregados da “sociedade” de traficantes tinham, assim, de circular por diferentes pontos do estuário do rio Benim e seu interior imediato, comprando gente e mantimentos, mantendo os cativos em segurança e providenciando todo o necessário para os negócios.

O pedido de dois guardas à “rainha” indica, mais uma vez, a dependência dos traficantes para com a nobreza africana. Vale destacar que os cativos foragidos foram recapturados graças ao socorro da tal “rainha”, que mandou avisar a Cezar que era preciso dar alguma recompensa por isso. Não foi possível apurar se a recompensa era para ela ou para quem tinha capturado os fugitivos. Nada era de graça no mercado de cativos do rio Benim. Como era rotina na escravidão, uma fuga mal sucedida resultava em castigo violento. Antonio Candido da Silva, o empregado encarregado de tomar conta dos cativos — o que não contava direito os fugitivos, um “pateta”, segundo Cezar —, mencionou, em outro bilhete sem data, que havia recapturado um cativo que foi encontrado “escondido no mato” e levou “uma dúzia de bolos” como castigo.<sup>63</sup>

Não se dispõe de uma lista informando quantos africanos trabalhavam diretamente na feitoria, mas sabe-se que não eram poucos, incluindo-se aí os engajados na vigilância das pessoas que seriam embarcadas.

<sup>62</sup> João Baptista Cezar ao Senhor Coimbra, sem data, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>63</sup> Antonio Candido da Silva ao Senhor Capitão, sem data, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

Isso, é claro, a um custo pago à nobreza local que nada cedia que não fosse por um preço. E quando digo que tudo tinha um preço, incluo também o direito de enterrar os mortos. Morria-se muito em feitorias como aquela, pois a insalubridade não poupava ninguém, sequer os empregados da companhia. A tal “rainha”, mencionada tantas vezes na correspondência da firma, cobrava “20 panos” para permitir o enterro de alguém. Quando um empregado espanhol morreu, Delgado, seu chefe e um dos feitores da firma, preferiu jogá-lo no mar a pagar esse preço. Esse mesmo valor foi cobrado para enterrar uma menina cativa, que veio a falecer sob os cuidados de Antonio Cândido da Silva, que, em vista disso, também preferiu jogá-la no mar.<sup>64</sup> Não se sabe quantas pessoas, cativas ou não, morreram nos meses dos quais se dispõe de fontes sobre a feitoria, mas sabe-se, com certeza, não apenas da morte da menina e do espanhol, mas também do principal cuidador dos cativos aprisionados, Joaquim Teixeira Alves Bastos, o chefe de Antonio Cândido, bem como do marinheiro Urbano.<sup>65</sup>

Entre os serviços dos africanos, provavelmente se incluía carregar os produtos negociados em troca de cativos e, talvez, a própria transmissão da correspondência interna da empresa na costa da África. Alguns bilhetes mostram que circulavam até vales para pagar serviços eventuais necessários ao bom andamento dos negócios. Uma notinha, datada de 27 de julho de 1837, assinada por Antonio Cândido da Silva, dizia simplesmente: “A quem este me apresentar entregarei quatro facas”. Ora, um bilhete desse tipo só pode significar que ele esperava que alguém o trouxesse de volta, com alguma coisa. Talvez fosse até um vale, ou seja, ele era devedor de algum serviço ou mercadoria comprada. O bilhete, portanto, talvez fosse um instrumento de crédito em sua forma mais primitiva, que certamente circulou até chegar às mãos da pessoa

<sup>64</sup> A informação sobre o espanhol e sobre a menina estão em dois bilhetes, sem data e sem local de origem, assinados por Antonio Cândido da Silva e endereçados “ao Senhor Capitão”, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>65</sup> Além desses funcionários mortos em terra firme, no livro de bordo do iate *Especulador*, que fazia o trânsito entre a feitoria e as ilhas Príncipe, consta que, às 2 da manhã do dia 8 de agosto de 1837, morreu o “moço de Beira Nova botando sangue pesado pela boca” devido às “pancadas” que haviam lhe dado a bordo do brigue *Camões*. A naturalidade com que isso foi dito no livro de bordo e a ausência de qualquer outra menção a esse episódio é mais uma indicação de como a violência que imperava nesse ambiente de trabalho havia sido naturalizada.

que iria trazer algo de que Antonio Candido precisava. Como a nota foi guardada, não foi rasgada nem jogada fora, talvez, tenha sido utilizada mais de uma vez.

Candido estava sempre escrevendo a respeito da comida para os cativos e de outras tantas coisas necessárias para o desempenho de suas funções. Um outro bilhete seu, endereçado ao capitão do Camões, excepcionalmente datado (31 de julho de 1837), pedia que pagasse “a este preto” trinta e cinco panos “em facas, aguardente e lenço”. Essa informação indica que um “pano” servia no rio Benim como um equivalente geral, moeda de troca, nas negociações locais. Como a maior parte da correspondência de Candido trata da alimentação dos cativos, acredito que esse valor tenha sido o custo da compra de provisões, algo sempre em falta, diante do constante aumento de pessoas aprisionadas para serem embarcadas. Algum africano, portanto, recebeu do “Senhor Capitão” uma quantia de facas, aguardente e lenços equivalentes a trinta e cinco panos.

Era tudo avaliado assim: em panos. Para cozinar o inhame, a carne seca, o milho e o “pirão” que ele fazia para alimentar os cativos, Candido precisava de lenha. Em carta ao “senhor capitão”, ele contou que o seu chefe, o senhor Bastos “mandou” que ele ajustasse isso localmente. Candido disse então que o “preto” cobrava “um pano” por cada “acha de lenha”. Bastos achou caro e mandou que ele “passasse o bilhete para bordo”. No final, todavia, terminaram pagando o preço local, comprando 1.050 achas por 35 panos.<sup>66</sup> Por outro lado, alguns viajantes europeus indicaram que o sal era a principal moeda de troca no delta do Níger à época.<sup>67</sup> Ali perto, no rio Benim, não era assim. Não há nenhuma menção a sal como equivalente geral na correspondência consultada, mesmo levando-se em conta que teria sido relativamente fácil para negociantes atlânticos trazer substantivas quantidades de sal para o rio Benim. Nas negociações da feitoria no território sob a jurisdição do Obá do Benim, em 1837, o equivalente geral eram panos.

Como vimos, sendo a área muito alagada, era de barco que os

---

<sup>66</sup> Antonio Candido da Silva ao Senhor Capitão, Bobi, 17/08/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>67</sup> Apud Alagoa, “Long-Distance Trade”, p. 326.

agentes da empresa circulavam entre Bobi, Oery e Gotto. Entre os documentos apreendidos, havia um escrito provavelmente para uso dos pilotos da feitoria. Sem assinatura ou data, o texto descreve minuciosamente a entrada do rio Benim e explica o desvio a ser tomado para se alcançar o rio dos Forcados, ou “rio de Oere”. Ambos eram navegáveis, sendo possível viajar várias léguas, apesar dos mosquitos que infestavam suas margens e seus muitos afluentes, alguns também trafegáveis por longas distâncias, segundo aquele documento. Entre Gotto e a cidade do Benim, como já mencionado, havia algumas dezenas de quilômetros a percorrer por terra. Essas distâncias demandavam tempo, como mostra uma carta datada de 10 de agosto de 1837, que Delgado escreveu de Gotto para Faria, o comandante do Veloz, que estava ao largo no rio, perto de Bobi. Segundo anotou Faria do próprio punho no envelope, ele recebeu a carta no dia 16. Havia seis dias, portanto, entre a data em que a carta foi escrita em Gotto e a sua recepção no barco. Escrevendo para Cezar, no dia 25 de junho, Coimbra e Delgado disseram que o porto fluvial de Gotto ficava a um dia de viagem da cidade imperial do Benim.<sup>68</sup> Claro que podia haver uma defasagem na entrega, mas essas cartas tinham um tom quase sempre de urgência, pois lidavam com aspectos fundamentais das negociações.

Apesar desse trânsito entre diferentes locais, não há queixas quanto a possíveis riscos nos caminhos percorridos, o que indica que havia, na época, rotas mercantis razoavelmente seguras, embora nem tudo estivesse em paz. Havia raptos de pessoas no estuário do rio Benim, como informou Osifekunde, um ijebu remetido ao Brasil como escravo na década de 1810. Seu depoimento é precioso, pois ele foi sequestrado e escravizado na área de que se ocupa este texto e embarcado a partir de Bobi. Batizado Joaquim no Rio de Janeiro, Osifekunde esteve na França no começo da década de 1840, onde informou que Bobi era um povoado de apenas uns trinta habitantes quando ele deixou a África.<sup>69</sup> É possível, portanto, que houvesse gente sequestrada entre os cativos adquiridos pela feitoria. A documentação consultada, todavia, nada informa a esse respeito. Os traficantes não se importavam com a forma como as pessoas

<sup>68</sup> Coimbra a João Baptista Cezar a bordo do brigue Veloz, Gotto, 25/06/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>69</sup> Apud Curtin, *Africa Remembered*, pp. 242-5.

compradas tinham sido escravizadas. Mas, por outro lado, também se sabe que, em nenhum momento, foram atacados por piratas ou bandidos no rio. A ordem estava, assim, mantida no rio Benim.

Não obstante, havia entre os cativos, se não prisioneiros de guerra, ao menos gente que não se deixava escravizar facilmente, pois, segundo um dos bilhetes de Antonio Cândido da Silva, alguns cativos vindos de Gotto tinham feridas para ele cuidar. Aliás, entre seus pedidos recorrentes há unguentos os mais variados. Apesar dessa indicação, a situação política local não aparece na correspondência como um problema a ser levado em conta. Sempre houve guerras na África, como no mundo inteiro, aliás, mas, no raio frequentado pelos empregados da firma em 1837, era possível, aparentemente, que negociantes brasileiros e europeus, inclusive ingleses, circulassem sem grandes embaraços, desde que pagassem as taxas exigidas e tivessem permissão de Osemwede. Durante os meses da correspondência que chegou até nós, houve apenas dois incidentes dignos de nota.

O primeiro, no dia 5 de julho de 1837, quando, nas palavras de Faria, houve um “barulho” numa feitoria espanhola, causando a morte de “um negro”. O “povo está levantado” por causa disso, relatou Faria rapidamente, sem dar grande importância, em um pós-escrito acrescentado à sua carta a Coimbra datada de 3 de julho. Como tudo continuou como antes, a situação teria sido, aparentemente, logo apaziguada.<sup>70</sup> O outro incidente aconteceu em Gotto. Em uma longa carta a Azevedinho, no momento em que o Veloz se preparava para zarpar, Cezar relatou vários detalhes das operações. Explicou que o navio levava 217 cativos, e não 212 como estava acordado com a empresa, e relatou todos os problemas que tivera com os subordinados, principalmente com Gomes, o comandante do Camões. No meio dessa carta, referiu, laconicamente, que houve uma “pequena revolução entre os pretos da terra”. Todavia, arrematava, não era coisa que exigisse “cuidado para quem tem estabelecimento”.<sup>71</sup> Havia, portanto, distúrbios à ordem, mas nada que quebrasse as rotinas mercantis da feitoria dos traficantes de Pernambuco. O Obá e a nobreza local, portanto, eram capazes de manter

<sup>70</sup> Como esta carta de Faria, que costumava escrever do navio, era endereçada a Coimbra, que estava em Gotto, a tal feitoria espanhola onde se deu a confusão devia estar perto da barra do rio, nas proximidades de Bobi. Não é absurdo supor, portanto, que também era dedicada ao tráfico de escravos.

<sup>71</sup> João Baptista Cézar a José Francisco de Azevedo Lisboa, Benim, 16/09/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

a ordem no território onde operavam os empregados da firma gerenciada por Azevedinho a partir de Recife, e administrada localmente, no delta do rio Benim, pelo “primeiro feitor” Cesar e sua trupe de “meio feitores” e empregados diversos entre serventes, cativos, marujos, “forros do rei” etc.

Apesar de contarem com pelo menos um “lanchão” para levar mercadorias para o interior ou para o armazém em Gotto e para trazer cativos para o litoral em Bobi, quando necessário, a empresa também alugava canoas locais. Eram grandes, mas custavam caro, queixou-se Cesar a Azevedinho. A indicação de que havia canoas para alugar é mais um indício do alto nível de mercantilização da economia local e sua integração ao tráfico. Para cortar esses gastos, Cesar decidiu comprar algumas para a empresa. É o que revelou a Azevedinho em carta de 4 de agosto de 1837, informando que cada canoa era capaz de carregar vinte pessoas, sendo remadas por cativos, auxiliados por “3 a 4 forros do Rey [sic] do serviço da feitoria”.<sup>72</sup> Ora, nessa área não havia madeira apropriada para fabricar canoas. Não obstante, próximo de Oeri, havia uma indústria local de canoas, imensas por sinal, que serviam para os negócios de longa distância no delta do Níger.<sup>73</sup> Cesar, portanto, teve de recorrer à indústria local e às rotas mercantis internas de longa distância — um indício a mais da instabilidade política do estuário do rio Benim em 1837, pois não há menção a dificuldades nessa negociação. Nessa mesma carta, Cesar menciona que a cidade do Benim tinha uma légua, o que confirma a impressão de sua grandeza narrada por Coimbra e Delgado, quando lá estiveram. Gotto, o porto fluvial mais próximo da cidade do Benim, podia ser alcançado por barcos de até cinquenta toneladas, o que não era pouco para os padrões da época, em se tratando de um rio.<sup>74</sup>

<sup>72</sup> João Baptista Cesar a José Francisco de Azevedo Lisboa, Benim, 04/08/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>73</sup> Nos anos 1820, James Mc'Queen falou de embarcações construídas nas proximidades de Bonny capazes de carregar até 200 pessoas. Pela mesma época, o Capitão Adams mencionou ter visto canoas para 120 pessoas seguindo para as feiras de Bonny. Adams, *Remarks*, p. 130. James Mc'Queen, *A Geographical and Commercial View of Northern Central Africa: Containing a Particular Account of the Course and Termination of the Great River Niger in the Atlantic Ocean*. Edinburgh: William Blackwood; London: T. Cadell; Glasgow: W. Turnbull, 1821, p. 135. Sobre as canoas, veja-se ainda: Alagoa, “Long-Distance Trade”, pp. 322, 324-5, 327. Alberto da Costa e Silva, *Imagens da África*, São Paulo: Companhia das Letras; Penguin, 2012, p. 219.

<sup>74</sup> João Baptista Cesar a José Francisco de Azevedo Lisboa, Benim, 04/08/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

A correspondência traz mais algumas indicações sobre a cidade do Benim, Gotto e sobre Oeri, a cidade-estado também sob suserania do rei do Benim. Apesar de suas extensas prerrogativas, o Obá Osemwede não era exatamente um rei absoluto, dentro de uma concepção eurocêntrica de poder, mas suficientemente respeitado para se fazer ouvir e obedecer no extenso território por onde circulavam os negociantes da sociedade de traficantes de Pernambuco. O fato de a correspondência referir-se ao rei de Oeri, ao “governador” de Gotto, a uma “rainha” e ao “príncipe Jali”, todos com autonomia para negociar, vender gente, comprar mercadorias e até endividar-se com os traficantes, além de participar de comitivas juntamente com o rei do Benim, confirma a ideia de que as povoações na região governavam-se com bastante autonomia da nobreza local, mesmo que, acima de todos, reinasse Osemwede, em sua cidade imperial, a maior do povo edo. Escrevendo da cidade do Benim, em 30 de junho de 1837, Coimbra relatou, por exemplo, que estava impressionado com a pujança do lugar, com suas casas grandes, e uma “grande rua”. Achou “bunito” [sic]. A feira da cidade era ainda maior do que a de Oeri, pois havia mais de quatro mil pessoas vendendo mercadorias e “abundância de escravos”. Eram todos “muito bonitos tanto machos quanto fêmeas”.<sup>75</sup> Na mesma data, Coimbra escreveu a Faria confirmando que ainda não havia comprado ninguém, mas que eram muito “bonitos” também os panos no Benim, cuja qualidade e estamparia, portanto, não era apreciada apenas pela população cativa do Brasil. Cézar chegou a mandar um saco cheio deles para sua esposa em Recife.<sup>76</sup>

Embora não se saiba exatamente quanta gente trabalhava na feitoria, sabe-se que havia funcionários de várias nacionalidades, entre brasileiros, portugueses, espanhóis e africanos. Estes últimos, como já visto, geralmente engajados na vigilância dos cativos ou em serviços eventuais, como o transporte de pessoas e de mercadorias. Eram cedidos pelo rei ou, ao menos, tinham de ter seu aval para poderem trabalhar na feitoria, e o mesmo deveria ocorrer com os remadores “forros do rei”. É natural que não faltassem cativos para os mais variados serviços. Antonio

<sup>75</sup> Manuel Delgado e Joaquim Gomes Coimbra a João Batista Cezar, Gotto, 30/06/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>76</sup> João Baptista Cezar ao Capitam [sic] Joaquim Pedro, Benim, 16/09/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

Candido, por exemplo, tinha até uma lavadeira escrava para cuidar de suas roupas, segundo disse em um bilhete escrito a lápis. Na sua longa carta de 4 de agosto de 1837, Cesar mencionou o “pagamento de salários a serventes brancos e pretos” entre os custos da empresa.

Esses “serventes” exerciam uma variedade de funções necessárias ao bom andamento dos negócios. Um indicativo dessa variedade está no rol de funcionários levados, no Camões, de Recife para o rio Benim: dois tanoeiros, um cozinheiro, um sangrador e barbeiro e um “servente”. Todos ganhariam 24 mil réis mensais, “pagos ali [no rio Benim] em gênero, pelo preço da feitoria”. O “tempo de engajo” era de um ano, se não adquirissem alguma “moléstia” que os impossibilitasse de servir. Esses 24 mil réis mensais dificilmente atrairiam alguém para um emprego tão arriscado, do outro lado do Atlântico. Entretanto, a cada um desses empregados era facultado enviar ao Brasil, em cada navio da companhia, “um praça livre de frete”. Ou seja, na linguagem cifrada do tráfico, cada um desses empregados poderia enviar um cativo por sua conta e lucro (ou risco) ao Brasil, em cada viagem feita pelos navios da “sociedade”, o que aumentava muito os salários, já que, segundo Flávio Versiani e José Raimundo Vergolino, o preço médio de um cativo em Pernambuco, entre 1835 e 1839, estava orçado em 314 mil réis.<sup>77</sup>

Isso aumentava exponencialmente o valor dos emolumentos. De fato, a correspondência indica que, pelos menos Cesar, o funcionário mais graduado, enviou cativos nos navios da empresa, consignados a seus parentes. Eram duas crianças, um “maxo” [sic] e uma “fêmea”, ambos marcados no braço esquerdo com a marca “— O —”.<sup>78</sup> No momento do ataque da Fair Rosamond, havia pelo menos dois navios negreiros no rio. Ora, mesmo que tenha sido impossível alcançar o que pretendia o contrato social da empresa — um navio por mês —, enviar dois cativos por ano, por exemplo, já seria uma possibilidade atraente para os mais pobres que trabalhavam nas funções mais vis da feitoria.

Os “sócios” no Brasil não eram, porém, ingênuos e sabiam como

<sup>77</sup> Flávio Rabelo Versiani e José Raimundo Oliveira Vergolino, “Preços de escravos em Pernambuco no século XIX”, *Textos Para Discussão – UNB*, n. 252 (2002), p. 13.

<sup>78</sup> João Baptista Cesar a José Francisco de Azevedo Lisboa, Benim, 16/09/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

limitar essa possibilidade, de forma a carregar os navios apenas com cativos consignados à companhia. Isso era fácil, bastando para tanto adiantar algum crédito aos empregados e cobrar deles no rio Benim, onde não havia como fugir ao pagamento. Ao cozinheiro, por exemplo, Azevedinho adiantou 25 mil réis, e o mesmo valor ao “tanoeiro Cunha”. A menção ao pagamento do salário de 24 mil réis dos serventes em gêneros, e o lembrete de Azevedinho de que os adiantamentos deviam ser descontados “pelo preço da feitoria” indicam que parte dos estoques de mercadoria eram vendidos aos empregados — aguardente, fumo e mantimentos, por exemplo —, como se fazia nos barracões dos engenhos de Pernambuco.<sup>79</sup> Na costa da África, esses produtos certamente eram ainda mais caros: o tal “preço da feitoria”, como disse Azevedinho. Os adiantamentos muito provavelmente desdobravam-se em dívidas difíceis de saldar.

A vida desses empregados, portanto, não era fácil. E mais: podiam ser demitidos lá no Benim. Azevedinho deixou claro nas suas instruções que, caso desejassem, os feitores e “meio feitores” podiam dispensar funcionários idos do Brasil. Foi exatamente isso que aconteceu com o “servente” enviado por Azevedinho no Camões: foi mandado embora por Antonio Candido da Silva, conforme informou ao “Senhor Capitão” em mais um dos seus muitos bilhetes sem data. Fora demitido, dizia Antonio Candido da Silva, “porque [ele] não queria fazer o que eu queria”. O que iria fazer da vida um sujeito demitido nessas circunstâncias, no estuário do rio Benim, dependendo de traficantes de escravos para voltar para casa?

Não sabemos se conseguiu retornar em algum dos navios da companhia, ou se terminou se juntando à comunidade de marítimos de diferentes nacionalidades que, por um motivo ou outro, terminavam ficando na África mais tempo do que pretendiam, fracassando no desejo de enriquecimento rápido que certamente movia as pessoas pobres a se aventurarem em empregos desse tipo. Lá no Benim, os empregados da empresa conheceram um sujeito que passou por uma situação desse tipo e se deu mal. Era um

<sup>79</sup> Emma Christopher descreveu vários expedientes utilizados por capitães de navios negreiros ingleses para manter os marinheiros endividados. Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*, Cambridge: Cambridge University Press, 2006, pp. 42-4. Estudando a economia interna do navio negreiro, Marcus Rediker observou que os capitães costumavam vender objetos de uso pessoal aos marujos a preços extorsivos. Marcus Rediker, *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 214.

marinheiro, cuja nacionalidade não foi informada, que já estava lá quando eles chegaram e que não tinha nenhuma relação com a firma. Segundo contou Coimbra a seus chefes, o tal marujo foi à cidade do Benim comprar mantimentos, mas, inadvertidamente, chegou sem presentes para o rei. Como punição, o Obá não o deixou mais sair. Já fazia muito tempo que estava por lá, segundo relatou Coimbra.<sup>80</sup> Não foi possível apurar para quem trabalhava antes disso, muito menos se conseguiu voltar.

Esse marinheiro não era a única pessoa que foi parar ali sem querer, pois o Veloz despejou no rio Benim dezenove espanhóis que também não tinham nenhuma relação com a empresa. Eram tripulantes de um navio negreiro capturado por um barco da Marinha inglesa, o Dolphin, cujo comandante, o capitão Barth, simplesmente abordou o Veloz em sua viagem de ida ao rio Benim e largou os prisioneiros no seu convés, e, desse modo, no dia 1º de junho de 1837, o capitão do Veloz recebeu, no meio do oceano, dezenove trabalhadores desempregados para levar para a feitoria.<sup>81</sup> Como o Veloz estava na sua viagem de ida, não fora capturado, mas não deixou de ter serventia para a Marinha inglesa. Em seu depoimento, Medina, o piloto do Veloz, narrou esse episódio, que, aliás, não foi único, nem inusitado.<sup>82</sup> A Marinha inglesa costumava agir desse modo, deixando a tripulação de navios negreiros capturados em qualquer lugar, inclusive no litoral africano. Como disse o capitão da Bonetta, que patrulhou a costa da África nessa época, ao capturar um navio negreiro, era costume deixar a tripulação na “praia mais conveniente”, exceto o capitão, o piloto e o cozinheiro.<sup>83</sup> O que iriam fazer esses marinheiros espanhóis no rio Benim? Não devia ser problema para Antonio Candido, portanto, demitir o tal servente que veio de Pernambuco, pois havia outros desempregados para substituí-lo. Aliás, no mesmo bilhete em que informou a demissão daquele que “não queria fazer o que [ele] queria”, Antonio Candido pedia ao “Senhor capitão” que mandasse um substituto.

<sup>80</sup> Joaquim Gomes Coimbra pelo Sr. Delgado a João Baptista Cezar, Gotto, 30/06/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>81</sup> Diário Náutico do Brigue Veloz (sem numeração de página) 01/06/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>82</sup> HCPP, 1839, *Correspondence with British Commissioners and Foreign Powers, Class A and Class B, Number 24*, v. 16, Session: 5 February- 7 August 1839, third enclosure in n. 32, p. 48.

<sup>83</sup> Lieutenant R. N. Forbes, *Six Months' Service in the African Blockade, from April to October, 1848, in Command of H. M. S. Bonetta*, Londres: Richard Bentley, 1849, p. 92.

Esses indivíduos descartados na costa da África, sem nada a oferecer a não ser sua força de trabalho — proletários, literalmente —, deviam ser úteis à empresa. Não tinham alternativa, uma vez que ou trabalhavam para pessoas envolvidas no tráfico, ou para os ingleses que negociavam no mesmo local, ou, então, viravam dependentes da nobreza africana. Não é preciso muita imaginação para perceber que, para a tripulação de um navio negreiro apreendido, a primeira opção era mais viável. Aliás, embora súditos da nação que combatia o tráfico, os ingleses do rio Benim tinham relações muito amistosas com os traficantes da feitoria. Visitavam-se mutuamente, comiam, bebiam e festejavam juntos. Trocavam também produtos e amabilidades entre si. Escrevendo para Azevedinho, Cezar admitiu a amizade que terminou desenvolvendo com dois ingleses, os senhores Miller e “Oppo” (traduzido pelos ingleses com Mr. Hope!), que trabalhavam em feitorias inglesas negociando azeite de dendê e outras mercadorias africanas. Dizia Cezar que não havia como viver ali sem esse tipo de colaboração.<sup>84</sup>

Não foi possível apurar em qual desses estabelecimentos foram parar os dezenove marinheiros espanhóis colocados no Veloz, na viagem de ida para Bobi pelo comandante da escuna Dolphin. Talvez tenham ido trabalhar na feitoria espanhola que havia nas imediações, muito provavelmente também voltada para o tráfico, já que àquela altura praticamente só o Brasil e Cuba estavam engajados nesse negócio. Mas sabe-se que pelo menos um deles empregou-se na feitoria brasileira, mais exatamente, no local onde estavam os cativos aprisionados a serem embarcados para Pernambuco. É o que conta uma carta de Antonio Candido da Silva — uma das poucas datadas, inclusive —, na qual informa que o espanhol fora trazido pelo Sr. Bastos, seu chefe imediato, que estava doente na ocasião. Todavia, queixava-se, o tal espanhol só queria saber de dormir. Insatisfeito com isso, Antonio Candido mandou que ele fosse raspar os dentes dos “moleques”, para prevenir o “iscrabute” [sic] (escorbuto).<sup>85</sup> Mas seu trabalho não contentou Antonio Candido, que o mandou embora. Desse modo, naqueles poucos meses, pelo menos dois sujeitos foram

<sup>84</sup> Sobre a relação amistosa entre os empregados da feitoria do tráfico e os negociantes ingleses na mesma área, veja-se Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*, cap. 10.

<sup>85</sup> Antonio Candido da Silva ao Senhor Capitão, Benim, 05/08/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

demitidos da empresa em pleno rio Benim, um espanhol e um servente de nacionalidade desconhecida.

O sono permanente do pobre marinheiro espanhol poderia ser realmente preguiça, diante das poucas vantagens pecuniárias que devia receber por seus serviços, pois, como foi parar ali à revelia da empresa, certamente não era pago da mesma forma que os empregados engajados em Pernambuco — se é que recebia alguma coisa além do alimento que consumia — mas, talvez, sua sonolência já fosse um sintoma da enfermidade que o acometeu, acarretando sua morte, provavelmente a mesma doença que também acabou com Bastos, deixando Antonio Candido sem seu superior imediato, sem o servente demitido e sem o espanhol, que morreu desempregado. Em carta a respeito da morte do espanhol, Antonio Candido disse que o corpo já cheirava mal e, por essa razão, jogou-o ao mar, economizando, assim, os “20 panos” dos cofres da empresa, pois era esse o preço cobrado pela “rainha” local para autorizar o enterro de alguém.<sup>86</sup>

Como seria de esperar em uma empresa envolvendo navios, viagens atlânticas, empregados engajados nas mais diversas atividades, pagamento de despesas variadas, inclusive à nobreza africana, havia uma escrituração a ser feita. Para isso, Azevedinho enviou do Recife dois livros e três cadernos, estes últimos para “lançamentos volantes”. É um pena que esses livros e cadernos não tenham chegado até nós. Sabe-se, no entanto, que, em suas instruções a Delgado, Azevedinho enfatizou que ele deveria assumir como “primeiro feitor” até a chegada de Cezar, o gerente-geral das operações no rio Benim. Entretanto, enfatizou Azevedinho nas suas instruções, como Delgado escrevia mal, deveria solicitar a ajuda dos “meio feitores” Coimbra e Vianna para redigir a correspondência. De fato, a leitura dos bilhetes de Delgado confirma o que disse Azevedinho. Sua caligrafia e ortografia eram sofíveis, mas a experiência de Delgado não poderia ser dispensada, se é verdade que fazia 21 anos que estava naquele tipo de negócio, conforme ele próprio disse em carta sem data a João Henrique da Silva, o sogro de Cezar, que morava em Recife.<sup>87</sup> A empresa previu sua dificuldade e ofereceu a solução na fina caligrafia de Coimbra. Alguns dos bilhetes aqui citados foram de sua lavra

<sup>86</sup> Antonio Candido da Silva ao Senhor Capitão, bilhete sem data, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>87</sup> Manoel José Delgado, do Benim (sem data) para João Henrques da Silva, em Pernambuco, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

feitos “por Delgado”. É importante notar a relevância da escrita em uma empresa desse tipo: há vários pedidos de papel, pena e tinta por parte dos agentes da empresa, inclusive aqueles que viajavam para negociar.

Antonio Candido da Silva, que cuidava dos cativos, também escrevia sofrivelmente, mas, diante da doença do seu chefe imediato, o senhor Bastos, não lhe restou alternativa a não ser tomar a frente dos cuidados necessários para a manutenção dos cativos. Era mais um a requisitar tinta, pena e papel, pois havia uma burocracia a cumprir. Ele precisava de muita coisa, e isso tinha de ser requisitado a seus superiores. Eventualmente, precisava também pagar por mantimentos ou lenha adquiridos localmente. Seus bilhetes não foram traduzidos pelos ingleses. A Comissão Mista que julgou o Veloz e o Camões provavelmente não se interessou por suas dificuldades, por sua necessidade de demonstrar zelo no desempenho de suas terríveis tarefas, que nem sempre andavam a contento, como no episódio das fugas, ou, ainda, quando morreu uma “preta”, que ele afirmava não ter sido por sua culpa. Também não interessava à Comissão Mista os detalhes das compras de inhame, cabras, cabritos, galinhas, os pagamentos de “20 panos” para enterrar gente, ou seus pedidos ao “Snr Capp<sup>m</sup>” por farinha, feijão, milho, toucinho, carne-seca, medicamentos, unguento branco, unguento confortativo, óleo de rícino, pedra pomes, pus vacínico, tesoura para cortar os cabelos dos cativos, pratos, xícaras, canecas, navalha, aguardente, vinho, vinagre, toucinho, bolacha, pimenta, manteiga, açúcar, chá, azeite, salsa, etc. Eram muitos, e constantes, os pedidos ao “Snr Capp<sup>m</sup>” do Veloz, que servia de armazém da empresa.

Às vezes, havia urgência nos pedidos de Antonio Candido. Numa ocasião, faltou carne, só restando “uma isca” para cada cativo na refeição. Em outro bilhete, dizia que a comida só dava para mais um dia. Além das muitas dificuldades que enfrentava, os mantimentos eram mais caros do que o previsto. Diante dos preços praticados no litoral africano e das altas taxas cobradas pela nobreza local, João Baptista Cezar aventou a possibilidade de aprestar os navios nas ilhas Príncipe (onde residia Vianna, o outro feitor) com água e mantimentos para a travessia atlântica, voltando ao rio Benim apenas para pegar os cativos e zarpar para o Brasil.<sup>88</sup>

---

<sup>88</sup> João Baptista Cezar a José Francisco de Azevedo Lisboa, Benim, 04/08/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

Enquanto isso, Antonio Candido tinha de alimentar os cativos sob sua custódia, que deveriam comer duas vezes por dia, segundo disse em um dos seus bilhetes. Alguns produtos tinham de estar sempre presentes, como era o caso da farinha e do milho. Numa das suas cartas para o “Senhor Capitão”, mencionou que precisaria de 216 espigas, para “uma comida” para as 118 pessoas que tinha para alimentar, o que significa que usava um pouco menos do que duas espigas de milho por cativo numa refeição. Além disso, cada um deveria comer ao menos uma “isca de carne”. Esse era o mínimo que considerava razoável. Eram constantes seus pedidos por mais “carne do norte”, a carne-seca, e por feijão e farinha. Além disso, comprava o inhame da terra, que era abundante e servia, inclusive, para abastecer os navios negreiros na sua viagem de retorno ao Brasil. Numa ocasião, disse que as bananas que tinha consigo davam para a janta, deixando claro que havia um balanço entre os produtos que estavam no navio, como farinha e carne-seca, e os produtos agrícolas locais. Usava também o azeite da terra (de dendê) na comida, e ao menos numa ocasião, quando Bastos já estava muito doente, disse que fazia pessoalmente o “pirão” que alimentava os cativos. Entre os seus pedidos havia produtos mais sofisticados, mas era para consumo dele, de Bastos e demais empregados, como era o caso dos cabritos, galinhas, bolachas, manteiga, açúcar, cabras e, claro, a onipresente aguardente.

Por vezes, algumas das necessidades eram supridas pelas feitorias inglesas. Foi assim, por exemplo, que ele conseguiu comprar umas galinhas para senhor Bastos quando enfermo, a serem pagas com “facas” que solicitou a seus superiores. Eram muitas as demandas de Antonio Candido, uma vez que, diante da incapacidade física do senhor Bastos, cabia-lhe, talvez, a mais importante das funções: tomar conta e manter vivos os cativos que seriam embarcados para o Brasil. Sempre que pôde, enquanto viveu, Bastos foi um chefe rigoroso e exerceu suas prerrogativas, mesmo que precariamente. Segundo Candido, quando estava com febre muito alta, chegava a “variar” (delirar), “relando” [sic] com ele injustamente, na sua opinião, quando não estava satisfeito.<sup>89</sup> Bastos também bebia bastante aguardente. Mal desembarcou, já foi levado pelo

<sup>89</sup> Antonio Candido da Silva ao Senhor Capitão, bilhete sem data, mas com a anotação: “Recebida em 31 de julho de 1837”, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

“diabo da cachaça” — nas palavras de Faria —, deixando Cezar muito incomodado com isso.<sup>90</sup> Ao responder esta carta, Coimbra deixou claro que não era surpresa para ele esse hábito de Bastos,<sup>91</sup> que nisso não destoava dos demais empregados. Por mais que Azevedinho tivesse enfatizado em suas instruções que seus funcionários não deveriam exagerar na bebida, foram muitos os pedidos de vinho e aguardente.

A doença e morte do “Senhor Bastos” pode ser narrada, paulatinamente, a partir dos bilhetes de Antonio Candido ao “Senhor capitão”. Mesmo que poucos desses bilhetes estejam datados, é possível perceber que a estadia de Bastos em Bobi foi rápida e letal. Aparentemente, nunca conseguiu exercer plenamente suas funções de principal cuidador de cativos encarcerados para serem embarcados em um navio negreiro. Cezar, inclusive, era bastante otimista em relação a suas habilidades nesse emprego, inusitado para nós, fundamental para a feitoria. Isso fica claro quando Cezar teve de viajar para as ilhas Príncipe para tratar dos negócios e problemas da empresa, e escreveu para o capitão do Veloz e para Coimbra, relatando o estado das coisas na feitoria. Nessa carta, datada de 25 de julho de 1837, queixou-se do “pouco cuidado” dos “encarregados” de zelar pelos cativos e recomendou que Faria ou Coimbra deveriam, “de dias em dias”, ir ao local em que estavam aprisionados, pois, escreveu, isso se resolveria depois do “restabelecimento do Sr. Bastos”.<sup>92</sup> Mesmo bebendo, Bastos era um especialista no seu emprego. Aliás, em um emprego dessa natureza, não surpreende que se embebedasse muito...

Mas Bastos não se restabeleceu. O bilhete de Antonio Candido, no qual dizia que Bastos “relava” com ele e andava delirando, não tem data. Mas, com outra caligrafia, anotou-se que foi recebido em 30 de julho. No dia 5 de agosto — em um dos poucos bilhetes datados —, Antonio Candido mencionou que Bastos continuava doente. Havia se passado, portanto, apenas dez dias entre a carta de Cezar de 25 de julho

<sup>90</sup> Faria a Joaquim Gomes Coimbra, Benim, 03/07/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>91</sup> “Em q.<sup>ro</sup> a Agd<sup>re</sup>. do Bastos isso me não he já estranho. Deus o conserve por lá”. Joaquim Gomes Coimbra a Joaquim Pedro, Goto, 08/07/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>92</sup> João Baptista Cezar a Joaquim Pedro de Sá Faria – ausente Joaquim Gomes Coimbra, Boby [sic], 25/07/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

e esse último bilhete de Candido. Obviamente, é impossível saber-se exatamente do que se tratava. As febres altas, a ponto de serem seguidas de delírios, eram rotina naqueles “climas pouco salutares”, na expressão que constava do contrato que estabeleceu a firma em Recife. Aliás, era esse “clima” insalubre que, na letra do contrato, justificava o repasse de uma parcela dos lucros da empresa aos empregados mais graduados da feitoria, como Cezar, Delgado e Coimbra.

Muitos adoeceram em algum momento, para não dizer praticamente todos que trabalhavam na feitoria. Isso sem falar dos pobres cativos, à míngua, inclusive crianças, como uma pobre “moleca” que faleceu de diarreia, segundo um daqueles tantos bilhetes de Antonio Candido, no qual, aliás, lamentou que Cezar não estivesse presente para ver que essa morte não havia sido por culpa dele. As cartas de Cezar e Faria a suas esposas também indicam que a morte estava sempre à espreita, pois insinuam, praticamente, uma despedida, diante da possibilidade iminente de morte. Na descrição do rio Formoso (Benim) e do rio dos Forcados está expressa que aquela terra era “muito doentia”, principalmente por causa dos mosquitos, que vinham em nuvens atormentar as pessoas. Seriam as chamadas doenças tropicais, algumas delas decorrentes desse tipo de contágio como a malária, a febre amarela, o tifo, para falar apenas das mais conhecidas na contemporaneidade.

Embora seja inútil tentar adivinhar a doença de Bastos, sabe-se, ao certo, que ele piorava dia a dia. É possível que tivesse até melhorado em algum momento, pois, em um dos seus bilhetes, Antonio Candido anotou que Bastos “tornou a recair da sua moléstia”, ou seja, ele havia se recuperado, ainda que parcialmente. Mas durou pouco. No mesmo bilhete, Antonio Candido sugeriu: “Vossa mercê mande buscar ele para bordo” e, ao final, pedia “unguento confortativo” para Bastos. Em outro bilhete, o mesmo Antonio Candido informou que Bastos nem chegou a tomar sua “canja”, provavelmente feita com as galinhas compradas aos ingleses. Algum tempo depois, Bastos pediu um padre para se confessar, segundo informa mais um dos muitos bilhetes sem data de Antonio Candido ao “Sr Capitão”. As fontes não informam se o padre a ser chamado seria o mesmo que havia hospedado Delgado e Coimbra, a caminho da cidade do Benim, e que recebeu um garrafão de aguardente por sua ajuda. No

dia 17 de agosto, Antonio Candido comunicou ao comandante do Veloz que Bastos estava se dirigindo para lá, pois desejava ser embarcado, por já ter desistido de tentar se curar morando no lugar em que estavam aprisionados os cativos a serem enviados ao Brasil.

É nesse momento que se documenta a crua dureza, a sordidez do tráfico para com seus empregados — para com os cativos, é redundante frisar. Chegado a Bobi, Bastos escreveu do próprio punho um bilhete para Gomes, o comandante do Camões, pedindo, humildemente, para embarcar. Tal como seu subalterno Antonio Candido, Bastos escrevia sofrivelmente. Trazia consigo algumas galinhas que pretendia levar a bordo. A necessidade de escrever esse bilhete indica também que entre o ponto de depósito de escravos e Bobi, no litoral ribeirinho, havia alguma distância e que o navio estaria ao largo, no meio do rio Benim, só podendo ser alcançado de barco. Bastos não tinha autonomia para fazer esse trajeto sem autorização. Lembrem-se, mais uma vez as instruções iniciais de Azevedinho, que havia proibido o embarque dos empregados, a não ser em perigo de vida. Antonio Gomes da Silva, o comandante do Camões, não autorizou Bastos a embarcar, o que se depreende de uma carta que ele próprio escreveu a Faria, o comandante do Veloz, explicando sua atitude. Talvez Bastos já estivesse morto àquela altura, e Gomes teria escrito para justificar sua decisão. Nessa carta de um comandante de navio negreiro para outro, Gomes argumentou que agiu assim para não deixar um empregado da firma “desamparar a feitoria por qualquer motivo que seja”, o que somente faria por ordem expressa do próprio Faria, que estava no topo da hierarquia juntamente com Cezar.<sup>93</sup>

Se a ordem veio, chegou tarde demais, ou de nada adiantou. Bastos não resistiu e faleceu. Seu inventário foi feito a bordo do Veloz no dia 18 de setembro de 1837. Como Faria informara, no dia 3 de julho, que Bastos já estava em terra havia três dias, realmente ele teria vivido pouco na costa da África.<sup>94</sup> A carta de Faria que comentava que Bastos havia se entregado ao “diabo da cachaça”, também dizia que ele chegara

<sup>93</sup> Em um dos seus muitos bilhetes ao “Snr Capp.<sup>m</sup>”, Antonio Candido disse ter recebido uma visita do “Capp.<sup>m</sup> do camois” [sic], ou seja de Antonio Gomes da Silva. Podemos deduzir, portanto, que Faria era o “Snr Capp.<sup>m</sup>”, a quem Antonio Candido se dirigia respeitosamente em suas missivas.

<sup>94</sup> Faria a Joaquim Gomes Coimbra, Benim, 03/07/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

ali por volta do dia 30 de junho. Entre esta data e o inventário dos seus poucos bens, haviam se passado menos de três meses. Não se sabe se foi enterrado, pelo preço de “vinte panos”, como cobrava a “rainha”, ou se também foi jogado no mar, como a menina cativa e o espanhol, seu subalterno, que não raspou a contento os dentes dos pobres meninos que aguardavam ser embarcados para o Brasil. É bem possível que tenha ido parar no mar, economizando-se, uma vez mais, os recursos da empresa.

Note-se que, se existia algo cotidiano no tráfico, era a sua onipresente e tranquila sordidez. O mais importante na documentação encontrada no Veloz, portanto, não são os relatos das mortes, o desespero dos cativos ou dos empregados enfermos, mas os detalhes das negociações, das necessidades e das rotinas dos trabalhadores engajados numa feitoria do tráfico no rio Benim. Trabalhadores preocupados em explicar suas dificuldades a seus superiores de forma a valorizar seus serviços, entre elas a impossibilidade de comprar escravos e mantimentos pelos preços que esperavam inicialmente. A correspondência descrevia ainda a tensão e os conflitos entre eles mesmos. Pelo que chegou até nós, sabe-se que o empregado que causou mais problemas foi Antonio Gomes da Silva, o comandante do Camões. Aparentemente, esperava-se muito dele, pois era o mestre de um dos navios e, segundo as instruções de Azevedinho, alguém que conhecia bem o lugar. Porém, segundo Delgado, Cezar e Coimbra, as informações que forneceu em Pernambuco não correspondiam à realidade comprovada no rio Benim. Ainda mais grave foi a sua conduta, visto que desentendeu-se com Vianna, com Delgado, com Cezar, até com o rei de Oeri. Segundo Cezar, Gomes vendia mercadorias a crédito sem autorização, apossou-se de bens da empresa e bebia tanto que terminou ficando conhecido como um “moxaqueri” — bêbado, na língua local —, segundo o missivista.<sup>95</sup> Como se não bastasse, terminou envolvido num episódio que vale ser narrado. Vianna era o meio feitor da firma que vivia nas ilhas Príncipe, intermediando a remessa de tudo o que lá necessitavam, de equipamentos a empregados e víveres. Numa carta a Delgado, ainda em junho de 1837, Vianna contou que esteve

---

<sup>95</sup> João Baptista Cézar a José Francisco de Azevedo Lisboa, Benim, 04/08/1837 e João Baptista Cézar a José Francisco de Azevedo Lisboa, Benim, 16/09/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

muito doente. Teve de tomar “imensos remédios”, mas curou-se na casa de uma família, “tudo por via de um Capitão, genro do xaxá”. Na opinião de Vianna, o tal genro do xaxá (do Daomé) era “muito boa pessoa”, e a família o tratou com muita “delicadeza”. Entretanto, Gomes, o capitão do Camões, “bêbado”, deu mostras de sua “má criação”, espancando as donas da casa (!). Foi um escândalo! Gomes foi preso. Vianna conseguiu soltá-lo, mas não podia impedir o andamento do processo, muito menos a possibilidade de vingança. Havia gente querendo matar o capitão do Camões, de tal forma que Vianna o avisou para “não sair de noite” até conseguir voltar para a feitoria.<sup>96</sup> E foi esse mesmo Gomes — convém lembrar — que não autorizou o embarque de Bastos quando estava doente!

Quanto à nobreza africana, para os empregados era imensa sua soberba. No dia 8 de julho de 1837, Coimbra escreveu para Faria, comandante do Veloz: “Não me é possível explicar o quanto é atrevido o rei deste lugar e a sua corja pois só pessoalmente”. Em várias cartas, comentaram o poder discricionário do Obá do Benim, capaz de decidir e impor seus desejos nas negociações com os comerciantes atlânticos de escravos. Na primeira visita que fizeram à cidade do Benim, Coimbra e Delgado não levaram nenhum “mimo” para ele. Segundo contou Coimbra a Cesar, em carta de 30 de junho de 1837, foi grande a comoção quando as pessoas que lá estavam descobriram esse deslize.<sup>97</sup> Por esse mesmo motivo um incauto marinheiro terminou aprisionado em caráter permanente. Coimbra e Delgado tiveram mais sorte por terem sido salvos por um “preto que já esteve na Bahia” e pôde servir de “língua”, intermediando a tensa negociação. Delgado ficou como garantia da dívida, ou “depósito”, como dizia a carta, enquanto Coimbra saiu para conseguir as mercadorias necessárias para compensar a desfeita, e a reunião com o rei foi adiada. O Obá sabia do seu poder. Ele regulava o comércio local. Segundo os agentes da empresa, era impossível comprar qualquer coisa, um “cabrito” sequer, sem que ele abrisse o mercado. Mas foram poucos os encontros com o Obá. Mais presentes na correspondência era a tal “rainha” que,

<sup>96</sup> Antonio Fernandes Vianna a Manoel José Delgado, 24/06/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

<sup>97</sup> Manuel Delgado e Joaquim Gomes Coimbra a João Batista Cesar, Gotto, 30/06/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

aparentemente, residia muito perto de Bobi, e o “príncipe” Jali ou Jale. Ambos sempre apareciam para cobrar alguma coisa. Ao contrário do que desejava Azevedinho em suas instruções, que não queria que nada fosse pago adiantado, a correspondência de Cezar indica que a nobreza africana estabelecia o pagamento antecipado para, depois, fornecer os cativos. Se esperavam uma nobreza subserviente, haviam se enganado. O Obá, a “rainha” e o príncipe pertenciam a linhagens que negociavam no mundo atlântico havia séculos e não iriam se deixar engabelar pelos traficantes de Pernambuco. Se quisessem comprar gente, tinham de se submeter aos protocolos e formas locais de negociar. Tinham de pagar adiantado não apenas o preço dos cativos, mas também as várias taxas correspondentes, sob a forma de “presentes”, para os vários escalões envolvidos.

Angustiados, os funcionários adoeciam facilmente e estavam pressionados entre as demandas dos patrões em Recife, a supervisão dos chefes imediatos no rio Benim e as exigências da nobreza africana, que sabia muito bem o quanto valiam as mercadorias que tinham à venda. No final, os dois navios foram capturados pelos ingleses. Não se sabe quantas embarcações da rota para Pernambuco visitaram essa feitoria nos anos seguintes, sequer se ela continuou operante. Todavia, pelo menos um navio trouxe cativos do rio Benim para Pernambuco logo depois desse episódio. Foi o *Providência*, capturado pela Marinha brasileira em 1839, depois de uma viagem de 34 dias vindo do Benim, deixando cativos em uma praia ao norte de Olinda.<sup>98</sup> Pode não ter sido o único, embora, como bem lembrou Pedro Marques, o contrato que constituiu a firma aventava a possibilidade de a empresa mudar-se para outros pontos da costa, caso a empreitada não desse certo.<sup>99</sup> Como há vários navios consignados a Azevedinho vindos de Angola nos anos seguintes, talvez a feitoria do Benim tenha deixado de ser o principal foco da empresa, pois o tráfico para Pernambuco entraria em declínio na década de 1840. Não obstante, é possível que alguns carregamentos tenham vindo de lá depois de 1837, vez que, convém relembrar, os agentes da empresa ficaram impressionados com a imensa oferta de gente à venda na cidade do Benim, em Oeri

<sup>98</sup> “The First Lieutenant of the Brig *Constança* to the commander of the same”, 19/07/1839, 4th enclosure in n. 168, in HCPP, *Slave trade, v. 20. Correspondence with British Commissioners and with foreign powers relative to the Slave trade [class A, B, C and D]*, 1840, p. 309.

<sup>99</sup> Marques, “Tráfico e supressão no século XIX”, p. 162.

e em Gotto. Seu problema era o custo das taxas, melhor dizendo, os tais “presentes” ou “daxas”. Oferta, porém, havia.

Como visto, os agentes da firma não mencionaram nenhum indício de instabilidade política que pudesse derrubar o mercado de escravos na área em que operavam. A dificuldade, portanto, era pagar o preço, ou seja, competir naquele mercado, no qual os cativos poderiam ser comercializados tanto nas redes internas do norte da atual Nigéria, como ser enviados, por rotas terrestres, lacustres e fluviais, para venda em quaisquer dos demais pontos do litoral, desde a Costa da Mina até Calabar ou Bonny, por exemplo. Convém também relembrar que havia nas imediações uma feitoria espanhola, certamente voltada para o tráfico de gente escravizada, e possivelmente mais capitalizada, pois a produção açucareira de Cuba estava em plena expansão na época. O delta do rio Benim continuou uma região exportadora de escravos até o final dos anos 1840, quando a Marinha inglesa aproveitou a crise sucessória após a morte de Osemwede (1848) para se fazer cada vez mais presente dentro do rio. Em 1851, os ingleses bombardearam, desembarcaram e queimaram Bobi.<sup>100</sup> Ao visitar o povoado em 1862, Richard Burton referiu-se a esse episódio, no qual, segundo ele, 150 pessoas haviam sido mortas pelos ingleses.<sup>101</sup> Se ainda restava algum resquício das instalações de Antonio Cândido da Silva, certamente foi apagado por esse ataque da Marinha inglesa.

Do lado pernambucano, os agentes da empresa também continuariam atuantes depois de 1837. Além de Azevedinho, alguns dos outros envolvidos ainda iriam aparecer nos anais do tráfico por mais alguns anos. Cezar, o principal “feitor” da empresa no rio Benim, morreria em 1847 na cidade do Porto, deixando viúva e cinco filhos menores. Não eram muitos os seus bens no Recife, entre eles, cinco cativos, todos angolanos. Não ficou rico, ao contrário do seu concunhado, Gabriel Antonio, que continuaria envolvido no tráfico até sua total extinção.<sup>102</sup> Pior ainda foi a

<sup>100</sup> “Commodore Fanshawe to the secretary of Admiralty”, 02/04/1852, inclosures 1, 2 and 3 in number 44, *The House of Lords or presented by Royal Command in the Session 1852-3*, v. XXII, fls. 219-221.

<sup>101</sup> Richard Burton, “My Wanderings in West Africa”, p. 138.

<sup>102</sup> Escrevendo para seu sogro em Recife, João Henrique da Silva, Cezar disse que não estava esquecido da dívida para com o “Ilmo. Sr. Gabriel” e que era para saldá-la que estava se arriscando no rio Benim. É bem possível que este “Sr. Gabriel” fosse o genro de João Henrique e concunhado de Cezar. João Baptista Cezar a João Henrique da Silva, Benim, 16/09/1837, in FO 315/69, National Archives, Londres, Inglaterra.

sorte de Urbano, um marinheiro da empresa, que morreu paupérrimo na feitoria, como demonstra o breve inventário de seus bens feito a bordo do Veloz, a 9 de setembro de 1837. Quase nada tinha, além de “cinco camisas rotas” e quinquilharias de uso pessoal. Bastos, que certamente esperava fazer fortuna em seu emprego de carcereiro de gente escravizada, também deixou pouca coisa no rio Benim. Mais roupas e objetos de uso pessoal do que o marinheiro Urbano, mas nada digno de nota.

O tráfico deixou uma memória quase mítica dos seus maiores beneficiários, gente rica, encastelada em posições de poder, ungidos de títulos de nobreza nas três margens do Atlântico. Entre eles, houve alguns que saíram do nada para a riqueza, intermediando a ida de gente escravizada da África para as Américas. Algumas histórias de vida demonstram que algumas dessas lendas eram baseadas em fatos. Foi assim, por exemplo, com Gabriel Antonio, o concunhado do “primeiro feitor”, João Baptista Cezar. Todavia, a massa dos envolvidos diretamente no tráfico não fez parte dessa fina camada de negociantes de cativos realmente bem sucedidos. Urbano, Bastos, Antonio Cândido e os pobres marinheiros espanhóis jogados no Veloz pelos ingleses tipificam melhor a carreira da gente mais simples envolvida no tráfico, que trouxe muita riqueza para poucos e nada para muitos, como, aliás, costuma acontecer em negócios ilegais, como a firma voltada para “especulações e riscos marítimos”, administrada por Azevedinho e seus agentes no rio Benim.

*Recebido em 25/11/2015 e aprovado em 18/05/2015.*

## **Resumo**

Em 1837, dois navios negreiros foram capturados no rio Benim (Nigéria) com documentos de uma feitoria do tráfico constituída para enviar cativos para Pernambuco. Os papéis encontrados descrevem as negociações da feitoria na bacia do rio Benim. Várias cartas dos empregados também foram encontradas, entre elas a correspondência do funcionário que tomava conta, alimentava e vigiava os cativos que seriam mandados para Pernambuco nos navios negreiros da empresa. Esses documentos revelam as rotinas cotidianas, as dificuldades, as práticas locais de negociação e outros detalhes das operações da feitoria no rio Benim, em que os empregados estavam em contato com a nobreza africana e com o Obá do poderoso reino do Benim.

**Palavras-chave:** feitoria do tráfico - Osemwede - rio Benim - Azevedinho - Pernambuco.

## **Abstract**

*In 1837, two slave ships were captured at the Benin river (Nigeria) with documents of a slave trade factory designed to send captives to Pernambuco (Brazil). Those papers described the operations of the factory at the Benin river basin. Several letters of the employees were found. Among them, were those of the servant who took care, fed and watched over the captives who were to be sent to the firm's slave ships bound for Pernambuco. Those documents unveil the daily routines, the difficulties, the local trade practices and other details of the operations of the factory at the Benin river, where the employees were in contact with the African nobility and the Obah of the mighty kingdom of Benin.*

**Keywords:** slave trade factory - Osemwede - Benin river - Azevedinho - Pernambuco.