



NO LADO DE CÁ: O TRÁFICO CLANDESTINO DE AFRICANOS NA VILA DE SÃO JORGE DOS ILHÉUS, 1851¹

Ronaldo Lima da Cruz²

Resumo: O tráfico clandestino de africanos para a Vila de São Jorge dos Ilhéus, em meados do século XIX, surge em concomitância com o desenvolvimento da lavoura cacauceira. Economicamente a produção de cacau não exigia grandes investimentos se comparada com os canaviais do recôncavo baiano. Este fator, aliado à importação ilegal de escravos e uma vasta quantidade de terras devolutas, tornou-se a mola propulsora para o desenvolvimento socioeconômico regional e, como consequência, favoreceu a gestação de uma elite que controlava as instâncias administrativas e judiciárias em nível local. Conjuntamente o tráfico de escravos representava riscos devido ao investimento exigido numa época de clandestinidade, mas para a elite agrícola de Ilhéus, essa ousadia valia a pena justamente porque a comercialização da farinha, madeira, cacau, café, açúcar e seus derivados garantia a manutenção das fazendas e dos cativos, e o excedente poderia ser transferido para o tráfico ilegal de escravos. Nesse contexto, procura-se identificar a atuação do juiz de direito da Comarca de Ilhéus com a finalidade de extinguir o tráfico clandestino de africanos na região.

Palavras-chave: Tráfico clandestino – Escravos – Ilhéus.

Abstract: The clandestine trafficking of Africans to the village of São Jorge dos Ilheus in the mid-nineteenth century emerges in conjunction with the development of cocoa farming. Economically cocoa production did not require large investments compared to the sugar plantations of Bahia hollow. This factor, coupled with the illegal importation of slaves and a vast amount of vacant land, became the springboard for regional socioeconomic development and, consequently, encouraged the nurturing of an elite that controlled the administrative bodies and judicial level site. Conjuncturally the slave trade accounted for risk due to investment required in a time of hiding, but to the agricultural elite of Islanders, that boldness was worth just because the marketing of flour, timber, cocoa, coffee, sugar and its derivatives guaranteed the maintenance of farms and the captives, and the surplus could be transferred into the illegal slave trade. In this context, attempts to identify the role of judge of the District of Islanders aiming to abolish the illegal trafficking of Africans in the region.

Keywords: Traffic clandestino – Slaves – Ilhéus.

Historiografia e escravidão

As análises historiográficas por muito tempo privilegiaram o estudo do tráfico de escravos nas regiões onde ele fora importante para o desenvolvimento da economia agroexportadora. De fato, não existem condições para analisar todas as particularidades desse “infame comércio”³. Portanto, não

¹ Este artigo é referente ao segundo capítulo da minha monografia de graduação, apresentada na Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC) em 2007. Revisamos o texto, incluindo novas leituras e discussões.

² Mestrando em História pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho – UNESP e Bolsista IFP. E-mail de contato: ronaldoramases@bol.com.br.

³ Expressão retirada do livro *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil*, de autoria de Jaime Rodrigues.



poderíamos deixar de contextualizar o nosso objeto de estudo – o tráfico clandestino de escravos em Ilhéus - sem antes apresentar ao leitor uma breve análise historiográfica do tráfico de escravos no Brasil.

O tráfico de escravos, na obra de Caio Prado Júnior, foi analisado como mola mestra da empresa mercantil, que teria o objetivo de viabilizar a exploração em larga escala de áreas extensas para a produção de gêneros destinados à exportação (PRADO JÚNIOR, 1999, p. 119-23). Não diferem substancialmente dessa ideia as análises propostas por Fernando Novais, pois este autor sugere que a rentabilidade do tráfico negreiro e o regime escravista promoveram a acumulação do capital nas economias europeias e, por tal razão, abriam “um novo e importante setor de comércio” (NOVAIS, 1995, p. 105-109). Jacob Gorender possui ideias semelhantes às dos historiadores aqui já citados, para ele o tráfico na África não exigia investimentos, sendo o custo operacional quase insignificante e a lucratividade desse comércio advinha da venda dos cativos no Brasil, pois “apresentava-se desde logo como mercadoria, com custo inicial determinado e com preço final a ser fixado pela correlação entre demanda e oferta no momento dado” (GORENDER, 1990, p. 130)⁴. Além disso, o tráfico de escravos convinha aos interesses da coroa portuguesa pela rentabilidade dada ao erário, e aos traficantes devido à lucratividade do negócio (NOVAIS, 1995, p. 97).

2

Ao apresentar um novo paradigma sobre o estudo do tráfico de escravos para o Brasil, Manolo Florentino (1997) acaba, em certa medida, desconstruindo as teses apresentadas pelos historiadores acima, haja vista considerar que, sob aqueles pontos de vista, a análise condiciona a economia brasileira às flutuações do mercado internacional, ou seja, dependendo da conjuntura, a possibilidade de aumentar as importações de africanos dependia da capacidade do país em manter a economia agroexportadora estável.

Em primeiro lugar, Manolo Florentino entende que a economia escravista tinha ritmos próprios, logo não dependia das flutuações do mercado internacional para estimular a compra ou não de novos contingentes de escravos. Em segundo lugar, evidencia que o excedente de capital originário do tráfico ficava retido no Brasil. O acúmulo dessa riqueza por um determinado grupo possibilitava o surgimento de uma elite que, ao longo do tempo, vinha adquirindo poder de mando e status social dentro da sociedade (FLORENTINO & GÓES, 1997, p. 19).

⁴ Apesar de defender a tese de que entre o Brasil e África existiu por longa data o comércio bilateral, Luiz Felipe de Alencastro, no tocante à análise econômica, não difere dos clássicos aqui apresentados (ALENCASTRO, 2000, p. 09).



“Ora, se o acréscimo ou a diminuição dos números de escravos detidos por determinada fração social corresponde ao aumento ou redução de sua capacidade de geração de renda, então a conclusão é simples, embora rica em significados, em última instância o tráfico destinava-se a abastecer de escravos não a sociedade como um todo, mas sim uma elite” (FLORENTINO, 1997, p. 56).

Como Manolo Florentino, Mary Ann Mahony também considera que o tráfico de escravos não somente reproduziu a força de trabalho existente no Sul da Bahia, mas também possibilitou a gestação de uma elite dona de terras e escravos (2001, p. 137). De acordo com Manolo Florentino, “(...) o baixo custo dos fatores de produção (homens e terra) permitia aquele desvio de excedente sem que isso levasse a uma ruína imediata da economia” (1997, p. 56)⁵. Nessa perspectiva, o sobretabalho favorecia o surgimento no Sul baiano de um grupo social que tinha poder de mando pautado na riqueza.

A posse de escravos determinava quem poderia investir maciçamente em cacau no século XIX, e quem não teria condições de fazê-lo, e as hierarquias sociais baseadas na raça e na classe assemelham-se muito àquelas de outras partes da Bahia (MAHONY, 2001, p. 138).

3

É necessário salientar que, no período do tráfico ilegal, os preços dos cativos eram altíssimos devido à vigilância ao contrabando mantida pelas marinhas brasileira e inglesa. Góes e Florentino, fazendo uma quantificação dos plantéis de escravos para o período de ilegalidade do tráfico, verificaram que os plantadores pobres detinham uma média de 1 a 5 escravos trabalhando em suas lavouras. E colocam a seguinte proposição:

Teriam os pequenos produtores, ao se defrontarem com o fim iminente do fluxo exterior de braços, incrementado as suas compras antes que quaisquer outros, explicando-se, deste modo, que dois entre cada três de seus escravos fossem africanos? (FLORENTINO & GÓES, 1997, p. 65).

Supomos também que, em Ilhéus, o acesso aos escravos não esteve restrito aos latifundiários, sendo possível especular que a cultura do cacau subsidiou a compra de cativos a novos escravocratas. Curiosamente, no momento de expansão da lavoura do cacau, os africanos de tráfico ilegal foram empregados nas plantações de farinha, café e produtos de subsistência, enquanto seus senhores

⁵ A título de comparação, ver também as análises feitas por Rafael de Bivar Marquese sobre a região do Vale do Paraíba (MARQUESE, 2004).



esperavam as primeiras colheitas dos cacauzeiros. Entretanto, a depender da posse desses senhores, o plantel de cativos nas lavouras era desproporcional, na grande maioria das residências existia pelo menos um escravo, e as propriedades maiores concentravam em geral uma média de trinta a quarenta cativos (RIBEIRO, 2001, p. 270).

A quantidade de escravos e as consequências políticas da permanência do "infame comércio" no Brasil foi tema de várias discussões no Congresso Nacional. Segundo Jaime Rodrigues, havia no Parlamento duas alas de deputados e senadores com proposições distintas; um grupo entendia o comércio de cativos como uma solução viável para retirar da África os povos bárbaros e incivilizados, que, ao serem "transportados" para o Brasil, se integrariam a nossa sociedade pelo "contágio" sociocultural. Azeredo Coutinho foi um dos defensores dessa tese, mesmo reconhecendo que brancos e negros foram dotados de diferenças pela natureza, ele acreditava que a sociedade brasileira teria muito a contribuir para a civilidade dos africanos. Nesta perspectiva sintetiza Jaime Rodrigues:

O tráfico funcionava como uma catapulta temporal que, ao retirar o africano de seu 'estado de barbárie' natural arremessava-o para o convívio dos homens que se adiantaram milhares de anos na civilização. A civilização parecia ser adquirida pelo contágio, sendo também um processo no qual se podiam queimar etapas, já que o resultado final seria o mesmo (RODRIGUES, 2000, p. 39-40).

4

Na contramão desse discurso, um segundo grupo de parlamentares defendia a extinção do comércio negreiro, não somente por causa do senso humanista que varreu a Europa no século XIX, mas também pela onda de revoltas, crescimento do número de quilombos, assassinatos de senhores no final do século e soma-se a isso o medo de que o Brasil se tornasse um novo Haiti pelo grande número de escravos existentes⁶. Essas diferentes propostas para a extinção do tráfico de escravos torna apenas visível a divisão existente na elite política do país, que discursava a fim de resguardar seus próprios interesses.

Os africanos de tráfico ilícito na vila de São Jorge dos Ilhéus

Entre julho e dezembro de 1830, desembarcava em Canavieiras um carregamento de escravos, provindos em sua maioria das regiões do Congo e Angola (FLORENTINO, RIBEIRO & SILVA, 2004,

⁶ No Brasil, a Revolta dos Malês tornava ainda mais incisivos os argumentos contra a introdução de novos africanos no país.



p. 93). A população local a tudo assistia, sem saber as peripécias que o traficante tinha enfrentado para suprir o comércio negreiro regional. Durante a travessia da embarcação para o Sul baiano, o traficante de sobrenome “Simões” detectou que o navio negreiro ameaçava ruir na tempestade tropical.

Passada essa fase de incerteza, toda a tripulação foi salva, também os cativos, que desembarcaram em um dos muitos portos naturais que existiam na região. Passados vinte anos do ocorrido, o tráfico de escravos foi declarado extinto pela lei Eusébio de Queiroz, o traficante decidiu se estabelecer na vila de Canavieiras e canalizou os recursos acumulados, durante os anos na atividade de traficante de escravos, na aquisição de imóveis, incluída entre estes uma fazenda de cacau (PEIXOTO, 1920, p. 1-20).

A Vila de São Jorge dos Ilhéus tornara-se um porto de desembarque de escravos nas primeiras décadas do século XIX. Conjunturalmente era uma região em franco desenvolvimento, entretanto necessitava de mão de obra cativa. Todavia, o tráfico regional de escravos não abastecia equitativamente toda a sociedade, somente poucos indivíduos mais abastados tiveram condições de possuir grandes plantéis de escravos na época do tráfico clandestino. Devido às condições geográficas em relação à Capital, a vila de Ilhéus oferecia acesso fácil para desembarque de escravos e menos risco para a realização da atividade, já que as regiões de Salvador e Recôncavo baiano permaneciam constantemente sob vigilância dos cruzadores ingleses e de navios da marinha brasileira.

A primeira evidência que se tem de registro de tráfico ilegal na vila de Ilhéus é relatada na obra de Silva Campos. Em 1831, um cidadão da Comarca, conhecedor da legislação antitráfico, pedira ao juiz de direito providências diante dos frequentes desembarques de africanos que se realizavam nos portos naturais da vila de Ilhéus, taxando essa prática como “o escandaloso e ilícito comércio de africanos” (CAMPOS, 1981, p. 229). No ano de 1836, em torno de 112 escravos, entre homens, mulheres e crianças, haviam sido “desovados” por um brigue na Armação das Baleias, seis léguas ou sete léguas da vila, ao norte da barra do Mamoam⁷. Vale ressaltar que a força policial da cidade estava sob a responsabilidade da Guarda Nacional, geralmente caracterizada, nos documentos da época e pelo próprio Silva Campos, como indisciplinada e de fácil tendência para a insubordinação. A Guarda Nacional era composta naquele período por 90 homens, número bastante exíguo para manter vigilância da área costeira, rural e urbana da Vila (CAMPOS, 1981, p. 222).

⁷ APB, Seção Histórica, Juízes, Ilhéus, maço 2395-1.



Portanto, desde 1830 a Comarca de Ilhéus servia como desembarcadouro para o tráfico de africanos. Se a Capital representava riscos para o exercício do comércio negreiro, a Comarca de Ilhéus oferecia facilidade de movimentação rápida para outro porto, caso os britânicos ou a marinha brasileira viessem em perseguição. Além disso, a região era entrecortada por praias, enseadas ermas e desconhecidas (MATTOSO, 1992, p. 475). Ilhéus pode também ter sido um embarcadouro para o abastecimento de matérias-primas, manutenção, reparos de equipamentos e mesmo construção de navios para o tráfico ilícito. É o que sugere a correspondência de 25 de novembro de 1853, enviada à Capital da província, nesta época sob a direção de Wanderley de Araújo Pinho:

Constando-me que na praia próxima ao Rio Cururupe daqui distante légua e meia em terras de Francisca de Brito 'Chafe,' de Jose Borges do Amaral, e de José da Silva Tavares se tem feito embarcações á dispêndio de João da Costa Junior desta cidade, e se tem achado materiais combustíveis, e mesmo segundo pavilhão, carvão de pedra, em pequena porção, e que existem iguais sinais na extensão dessa légua pouco mais ou menos da barra para o Norte, a fim o participo a Vexa., e que as amostras são dirigidas ao da Costa no seu lanchão de nome Socorro, não sendo-me possível obter outras informações diretamente serem remetidas a Vexa., que a respeito dará suas ordens⁸.

6

Infelizmente, não temos informações adicionais sobre os três indivíduos citados pelo juiz Joaquim Rodriguez de Sousa, mas, pelos indícios, eram proprietários de terras que ficavam entrecortadas pelas margens do Rio Cururupe. Certamente esses lavradores deveriam ter suspeitado da movimentação de pessoas estranhas na área e da quantidade de mercadorias depositadas na costa⁹. Ainda assim, nos questionamos: será que aquelas pessoas não sabiam o destino da embarcação que estava sendo construída por um dos agentes do tráfico?¹⁰

⁸ A ortografia dos documentos utilizados neste trabalho em alguns momentos foi atualizada de acordo com as regras ortográficas vigentes para possibilitar melhor compreensão dos textos. APB, Seção Histórica, Juízes, Ilhéus, maço 2397, Joaquim Rodriguez de Sousa, Juiz de direito para o Presidente da Província, 25 de novembro de 1853.

⁹ Sobre o comércio em Ilhéus, anterior à época do cacau, ver Ângelo Carrara e Marcelo Henrique Dias, *Um lugar na história: a capitania e comarca de Ilhéus antes do cacau* (2007).

¹⁰ Estamos sugerindo que a embarcação poderia estar servindo em algum momento para o transporte de mercadorias de Ilhéus para Salvador ou outro local qualquer, mas parte destes produtos poderiam ser utilizados no trato com os africanos, isso não significa que foi prática recorrente em Ilhéus, mas nos possibilita pensar que em algum momento possa ter acontecido traficantes de escravos virem abastecer seus negreiros em portos naturais do Sul da Bahia no período da clandestinidade, ou mesmo terem utilizado estas embarcações para trazer africanos de tráfico ilícito para a região conforme correspondência do juiz de direito de Ilhéus, Joaquim Rodriguez de Sousa, para o Presidente da Província datada de 17 de fevereiro de 1851. APB, Seção Histórica, Juízes, Ilhéus, maço 2397.



Por outro lado, se João da Costa Júnior era o proprietário da embarcação que estava sendo construída, e não detinha recursos vultosos para investir no tráfico de escravos, necessariamente ele precisava de sócios para a empreitada ou, pelo menos, de pessoas que fossem de sua confiança para a realização daquele negócio. O traficante precisava abastecer as embarcações de mercadorias, fossem “materiais combustíveis” ou produtos de primeira necessidade. Nesta tarefa poderiam estar envolvidos os plantadores de Ilhéus, fornecendo alimentos para o consumo dos cativos e tripulação. A Vila oferecia alguns produtos, como farinha, cachaça e zimbo – concha que servia de moeda em Angola - para o abastecimento de negreiros, os quais em algumas ocasiões foram objeto de intercâmbio no comércio de escravos entre Ilhéus e África.

A madeira extraída do Sul da Bahia servia para a construção de embarcações brasileiras em estaleiros na própria Comarca de Ilhéus, em Salvador e no Rio de Janeiro (DEAN, 2000; MORTON, 1978). As serrarias naquele período eram uma atividade complementar à agricultura regional. Conforme relata Jaime Rodrigues:

Navios de guerra e mercantes construídos na Bahia constituíam, no final do século, a maior parte da frota sob bandeira portuguesa, quase utilizando como matéria-prima as madeiras obtidas em Pernambuco, Alagoas e no sul da Bahia. (RODRIGUES, 2005, p. 137).

A família Sá Bittencourt explorava o corte de madeiras de lei nas vilas de Ilhéus e Camamu desde seu estabelecimento na região, sendo que a maior parte daquelas madeiras estava protegida por decretos e sua exploração estava sob o controle do juiz conservador das matas (CAMPOS, 1981, p. 178). Representando o interesse dos particulares, José de Sá Bittencourt e Accioli, em 1797, travaram uma luta política na Comarca pelo direito à exploração do corte de madeiras em suas propriedades (MORTON *apud* FONSECA, 2006, p. 20-22).

Dado que não é nossa intenção aprofundar a questão a respeito da importância econômica do corte de madeiras preservadas em terras de particulares, ressaltamos apenas que era necessário que houvesse, no mínimo, um comerciante que negociasse madeira para que João da Costa Júnior pudesse construir a embarcação no Cururupe. Como demonstramos acima, os prováveis fornecedores deveriam ser os plantadores próximos de onde a embarcação estava sendo construída; supomos também que a família Sá participasse do negócio, pois João da Costa Júnior mantinha relações contratuais com José de Sá Bittencourt e Câmara para a extração de carvão de pedra nas imediações da vila de Ilhéus.



Isso nos leva a presumir que as atividades de João da Costa Júnior eram de conhecimento de algumas famílias proeminentes locais. O corte de madeira era uma atividade importante, pois, certamente, “os navios destinados ao comércio com a África tinham a mesma origem” (FONSECA, 2006, p.137). Dean afirma que na “Bahia, o interesse pelos estaleiros estava profundamente ligado ao tráfico de africanos e das mercadorias nele envolvidas (...). Certamente, os navios destinados ao comércio com a África tinham a mesma origem” (DEAN, 2000, p. 30-31).

Se estivermos na trilha certa, o mesmo João da Costa Júnior de que estamos tratando, é citado por Pierre Verger. Além do lanchão batizado por “Socorro” e, possivelmente, da embarcação que estava sendo construída em Ilhéus, esse traficante era dono de embarcações que foram apreendidas pela marinha britânica em 1830, quando se dirigiam de Lagos para o Brasil, trazendo cativos de tráfico ilegal (VERGER, 2002, p. 31). Eram as goletas Aurélia e Tentadora, tinha o mesmo proprietário, João da Costa Júnior, e o mesmo capitão, Ignácio Manuel de Oliveira. A Tentadora foi apresada perto de Lagos, em 14 de janeiro de 1830, com 432 escravos a bordo (VERGER, 2002, p. 470).

Um ano se passou desde que João da Costa Júnior iniciara a construção de sua embarcação na Vila de Ilhéus. Nesse mesmo período, o cônsul britânico na Bahia enviava ao Foreign Office a lista das pessoas suspeitas de tráfico de escravos que eram residentes na Capital da Província; nessa relação consta o nome do brasileiro João da Costa Júnior¹¹.

Nessa época, João da Costa Júnior já havia sido preso e indiciado em Ilhéus por suspeita de envolvimento no desembarque ocorrido em 7 de setembro de 1851, a duas léguas e meia de distância do núcleo urbano da vila de Ilhéus. Sobre esse caso, sabemos que o juiz de direito somente tomou providências para atestar a veracidade do burburinho que corria na cidade três dias depois de o navio negreiro ter aportado no litoral (PINHO, 1937, p. 226-227).

Nas primeiras horas da manhã do dia 10 de setembro desse mesmo ano, o juiz de direito entregava ofício ao Comandante da Guarda Nacional¹². Entretanto, somente às dez horas da manhã foram apresentados ao juiz de direito de Ilhéus quatorze homens sob o comando de um tenente, mas se encontravam sem munição. Houve dificuldade para adquirir a pólvora e o chumbo. Supridas essas necessidades, o juiz de direito, juntamente com o juiz municipal e o juiz de paz, se dirigiram para a residência do delegado, já que tal morada ficava no caminho a ser percorrido na diligência. Mandaram

¹¹APB, Seção Histórica, Juízes, Ilhéus, maço 2397, Joaquim Rodriguez de Sousa, Juiz de direito para o Presidente da Província, datada de 31 de dezembro de 1852.

¹² É muito provável que o brigadeiro José de Sá Bittencourt e Câmara ocupasse o comando da Guarda Nacional estacionada na vila de Ilhéus (RIBEIRO, 2001, p. 50; CAMPOS, 1981, p. 227).



alguns homens à propriedade do delegado para convocá-lo a fazer parte da diligência, o delegado se recusou, alegando estar com um ferimento no pé que o deixava impossibilitado de participar daquela investida. Transcorrido todo esse tempo, chegava ao local, às quatro horas da tarde, a força policial e o juiz de direito.

Chegando perto da ponta, vimos duas canoas grandes, que vinham do Brigue para terra com Africano[s], e enquanto chegávamos, e dificilmente atravessávamos a barreta, porque a maré estava cheia, descarregavam, e fizeram-se ao mar com toda a força do mar, (...) [por] terra fugiam quatro homens brancos¹³.

Foram capturados 112 africanos que ainda permaneciam nas imediações do desembarque, todavia o número não representa a totalidade dos africanos que estavam naquela embarcação. Durante três dias os africanos permaneceram naquele porto natural; fora os que já haviam morrido, os que se encontravam próximos ao local do desembarque foram levados pelos traficantes para serem escondidos nas matas (RODRIGUES, 2000, p. 152). Wanderley de Araújo Pinho, auditor da marinha local, tece outra análise do fato:

Três cúmplices dos contrabandistas, [fogem] para o interior. Outros haviam escapado para o norte, para a Barra da Vila do Rio de Contas, com comandante e tripulação, enquanto abertas as escotilhas pelos traficantes, o navio negreiro lentamente submergia (PINHO, 1937, p. 226-227).

Uma das artimanhas utilizadas pelos traficantes de escravos para dificultar que o caso de tráfico ilícito fosse apurado era, geralmente, afundar o navio para esconder qualquer vestígio da tripulação e documentos da embarcação.

Procurando salvar a carga de africanos e livrar-se do processo, os traficantes podem ter julgado ser mais vantajoso destruir seu patrimônio do que correr o risco de ficar fora da atividade compulsoriamente, caso fossem presos e condenados a anos de reclusão ou até mesmo a expulsão do país. (RODRIGUES, 2000, p. 152)

¹³ APB, Seção Histórica, Juízes, Ilhéus, maço 2397, Joaquim Rodriguez de Sousa, Juiz de direito para o Presidente da Província, 10 de setembro de 1851.



Às dezoito horas, o Brigue ainda apresentava seu mastro de fora. Infelizmente a embarcação não fora identificada, pois, segundo o juiz de direito, não “era possível com a gente” disponível “fazer alguma coisa”. A gente que não inspirava e/ou impossibilitou o êxito da diligência empreendida pelo mesmo juiz Joaquim Rodrigues de Sousa, compunha os quadros da administração e da justiça local. As patentes mais graduadas da Guarda Nacional, em sua maioria, eram ocupadas pelos homens das famílias proeminentes locais, especialmente, os Sá Bittencourt (RIBEIRO, 2001, p. 50-51). Aqueles guardas nacionais que estavam sob o comando da família Sá eram, sem dúvida, seus aliados políticos ou mesmo subordinados. O juiz municipal Pascoal Gonçalves de Paiva, em outras ocasiões, já havia assumido o cargo de juiz de direito interinamente, portanto não são pessoas desconhecidas, sem vínculos na municipalidade.

As designações de cargos a nível municipal, como o juiz de direito, os juízes de paz e comissários de polícia, eram baseados nas indicações de seus líderes locais. Os partidos buscavam, em suas pretensões tendências e princípios, sua estruturação através de ciúmes das localidades de influência de um determinado grupo familiar (RIBEIRO, 2001, p.80-81).

10

Esses “vínculos” familiares na prática fizeram o juiz de direito reconhecer a ineficácia da busca em Mamoam, ao relatar o contexto das relações entre os “grandes” para o Presidente da Província na Vila de Ilhéus, ao demonstrar as dificuldades que enfrentava, seja de caráter administrativo ou da força policial que estava sob seu comando para realizar rondas na cidade.

Requisitei hoje força ao referido Comandante para continuar a diligência de apreensão, pois, é certo que maior número de Africanos, que os apreendidos, foram postos a salvo no mato; mesmo até isto não tive resposta e creio que se não conseguirá a reunião das guardas. Por não alongar-me mais, aquela brevidade do tempo, não refiro as dificuldades, em que tenho estado, e me acho, falta de todos os meios, e recursos. Vexa. poderá ajudar tendo meus ofícios, em que tenho requisitado providencia , entre o estado de desorganização em que se acham as coisas nesta vila¹⁴.

¹⁴ APB, Seção Histórica, Juízes, Ilhéus, maço 2397, Joaquim Rodriguez de Sousa, Juiz de direito para o Presidente da Província, 10 de setembro de 1851.



Entretanto, o juiz de direito não foi o único a reclamar o “estado de desorganização” em que andava a administração da Vila. Silva Campos assinala que faltava um destacamento policial, já que a Guarda Nacional não cumpria essas funções: “Ao contrário impossibilitava pela indisciplina de que estava contaminada a atuação dos mandatários da lei, permitindo assim que a terra se constituísse em colônia de insulto, e de delitos de toda a sorte” (CAMPOS, 1981, p. 228).

A Guarda Nacional foi criada em 1831; era uma força paramilitar que cumpria funções de polícia, a nível local estava subordinada à autoridade judiciária, sendo composta pelos “homens bons”, critério que reproduzia fielmente as estruturas da sociedade brasileira. No interior, a Guarda Nacional era formada quase sempre entre os grandes proprietários rurais. Kátia Mattoso caracteriza-a desta forma:

Se a Guarda Nacional criou uma espécie de militarização da sociedade brasileira, foi em prol do Estado e dos chefes locais. O controle exercido pelos presidentes de província era muito relativo por causa do número reduzido dos efetivos e a imensidão de um território servido por precárias redes de comunicação. Aos brasileiros restava uma dupla submissão: ao Estado, em primeiro lugar, que os transformava em milicianos, e depois aos chefes locais, que monopolizavam o comando dessas milícias (MATTOSO, 1992, p. 247).

11

Outro desembarque ocorreu neste mesmo ano na Vila de Ilhéus, como consta em correspondência do juiz de direito para o Presidente da Província, datada de 31 de janeiro de 1851. No dia 26 desses correntes mês e ano, uma embarcação cruzou o porto natural de Ilhéus com seus canhões preparados para algum inconveniente, em direção ao atual distrito do Rio do Engenho. O juiz novamente não conseguiu identificar a embarcação, que achou ser um palhabote ou iate.

O juiz relata que estava descansando a uma légua distante da Vila, quando teve conhecimento de uma embarcação que havia chegado ao porto de Ilhéus, ao meio-dia de 25 de janeiro e naquele lugar permaneceu sem que nenhuma providência fosse tomada por parte das autoridades locais. Era o “Hiate ou Palhabote que havia entrado no dia antecedente ao meio dia armado” à direção do rio Santana e somente procurou tomar informações sobre a embarcação quando o juiz voltou de seu “descanso” no dia seguinte. Como de praxe, foi requisitada força policial ao delegado, que conseguiu reunir apenas doze praças sob o comando do sargento Alexandre Francisco Martins.



Se as autoridades não se achassem completamente em falta de recursos, como tenho ponderado á Vexa. em meus ofícios de 20 de setembro, e 8 de novembro estariam presos alguns indivíduos da tripulação. É fora de dúvida que estiverão em terra até mesmo [a nossa] chegada, e do delegado; que foi então quando ocultarão-se, e desaparecerão, indo para bordo deste navio, donde á muito fugio [pela] costa a tripulação, tomando uma baleeira que foi vista a barra, e tinha vindo, segundo se afirma acompanhando o Hiate. O certo é que (...) houve tempo para deixarem o navio como consta do auto exame, e busca levando o bote, que no dia seguinte foi embora pela barra com maré, como participou-me o delegado (...)¹⁵.

Tendo-se dirigido ao local do delegado, o juiz de direito e os praças de polícia, por quais razões a embarcação não foi inspecionada e a tripulação encarcerada? Não existia falta de homens para cercar a embarcação, eram poucos, mas o suficiente para fazer vigiar o iate ou palhabote e apreender a tripulação, caso alguém desejasse fugir durante a noite. Porém, não consta no relatório enviado pelo juiz ao Presidente da Província que o delegado se mostrava uma figura sempre impossibilitada de realizar suas funções, haja vista que, mesmo tomando conhecimento da fuga da tripulação em uma baleeira, nada fez para impedir que aqueles indivíduos fugissem¹⁶. Dos autos que foram feitos a mando do juiz, encontramos indícios de estar a referida embarcação a serviço do tráfico negroiro.

12

Achamos quarenta e duas pipas de aguada, parte cheias...dois ditos com azeite de dendê, um cheio e outro com óbra de uma canada: quarenta e quatro telhas de flandes: cento e dezoito sacas de palha da costa com farinha: dois sacos de alinhagem com dita noventa e nove sacos da mesma palha com feijão...duas braçadas de carne salgada¹⁷.

Os produtos encontrados no interior da embarcação são, em sua maioria, alimentos utilizados na “ração” dada aos cativos e que era geralmente consumida pela tripulação. O azeite de dendê, especialmente, estava sendo estimulado pelo governo britânico como uma das alternativas que substituiriam o comércio de escravos na África. O produto pode ter vindo em pouca quantidade, por estar servindo apenas para lubrificação das máquinas do embarcadiço ou para ser comercializado entre

¹⁵ APB, Seção Histórica, Juízes, Ilhéus, maço 2397, Joaquim Rodriguez de Sousa, Juiz de direito para o Presidente da Província, 31 de janeiro de 1851.

¹⁶ Infelizmente este documento se encontra quase por completo deteriorado, o que provocou algumas omissões.

¹⁷ APB, Seção Histórica, Juízes, Ilhéus, maço 2397, Joaquim Rodriguez de Sousa, Juiz de direito para o Presidente da Província, 31 de janeiro de 1851.



a população de origem africana, que absorvia cada vez mais os produtos de sua terra natal (SILVA, 2003, p. 54).

Estes comerciantes foram para o comércio de azeite, em parte a fim de se garantir contra a crescente incerteza no tráfico de escravos; mas eles também usaram o comércio de azeite para suas atividades escravistas. Um dos problemas centrais para os traficantes no comércio ilegal era a obtenção das mercadorias que seriam utilizadas para a compra de escravos. Anteriormente, eles tinham dependido da compra de bens britânicos na África Ocidental, com pagamento em dinheiro, mas agora tinham considerado mais convenientes obter estes bens vendendo azeite de dendê (LAW, 2002, p. 66).

Nessa perspectiva, estaríamos analisando o tráfico de escravos sob a ótica do comércio bilateral. O azeite de dendê pode ter sido adquirido em grandes quantidades para ser permutado por produtos manufaturados na África Ocidental. Estando com os produtos utilizados no tráfico à sua disposição, os traficantes poderiam tê-los trocado por escravos, logo depois poderiam retornar à Bahia ou para o Sul da Bahia, a fim de vender os africanos do tráfico ilegal. Isso talvez fosse uma das razões para que existisse uma exígua quantidade de dendê na embarcação.

Em relação aos africanos que se encontravam naquela embarcação, ficamos num impasse, pois o juiz de direito informou ao Presidente da Província que nenhum escravo havia desembarcado em Ilhéus, mas a pesquisadora Mary Ann Mahony encontrou evidências de escravos naquela embarcação:

On the 26th of January in 1851 a slaver passed through the Ilhéus port and went right on up river to the Engenho Santana, with a British ship in pursuit. By the time the judge could locate and search the ship it been abandoned: o ship's officers, sailors, cargo, and records were gone and there was no sign of the British. The judge assured his superiors that no slaves had been unloaded in Ilhéus, but is was widely suspected that several were landed and divided among the principal local families. Significantly, the property on all sides of the river was part of the Engenho Santana, belonging to the Sá family (1996, p. 251-252)¹⁸.

¹⁸ “Em 26 de janeiro de 1851 um navio negreiro passou pelo porto de Ilhéus e foi em direção ao rio do Engenho de Santana, com um navio britânico na perseguição. Naquele o momento o juiz passou a procurar o navio que pudera ter sido abandonado: mas os oficiais do navio, marinheiros, carga e os registros tinham desaparecidos e não havia sinal dos britânicos. O juiz assegurou aos seus superiores que os escravos não tinham sido descarregados em Ilhéus, mas tinha amplas suspeitas de que alguns foram desembarcados e divididos entre as principais famílias locais. Significativamente, a propriedade que ficava nos dois lados do rio onde ocorrera aquele incidente, fazia parte do Engenho de Santana, pertencente à família Sá” (Tradução do autor).



O próprio delegado de polícia, o tenente-coronel Egídio Luís de Sá, era membro da família de quem as autoridades suspeitavam ter comprado os africanos. Não seria esta uma das razões que contribuíram para o fracasso não só nesse primeiro como no segundo desembarque? Pudemos perceber que várias omissões foram cometidas pelo delegado durante a repressão ao tráfico.

A Vila de Ilhéus foi um dos últimos lugares do Brasil onde foram realizados desembarques de escravos. Nessa perspectiva, Mary Ann Mahony afirma: “Given the nature of smuggling if it is successful there is little mention of it in the historical record, so the lack of definitive evidence on the presence of newly arrived African slaves in Ilhéus in the 1850 should not be taken to mean that they were not there” (1996, p. 253)¹⁹. Nota-se também que a quantidade de africanos desembarcados nessa região não foi nada modesta para o período estudado.

Entretanto, pelo que conseguimos apreender, existem indícios de que os traficantes de Salvador e Recôncavo tenham desviado parte de seus capitais para a compra de propriedades no Sul da Bahia, e essas propriedades serviram para ocultar os africanos de tráfico clandestino. Porém, poucas famílias tinham condições de comprar escravos no mercado regional, dentre elas, destacamos os Gallo, os Cerqueira Lima, os Sá Bittencourt e Steiger, entre outros. Logo, quem assumia os riscos e os altos preços para a introdução dos escravos nessa região também eram essas famílias, até porque controlavam as instituições que deveriam contribuir com a fiscalização antitráfico.

Sobre os africanos apreendidos na Vila de Ilhéus temos poucos indícios da trajetória percorrida por eles mesmos, as poucas evidências documentais de que dispomos referem-se apenas ao desembarque de setembro de 1851. Neste caso, logo após a apreensão do navio, foram todos “contados” e “guardados” na Casa do Contrato, que era um estabelecimento comercial em Ilhéus que estava disponível para o pernoite dos africanos. No dia seguinte à apreensão -11 de setembro de 1851-, às primeiras horas da manhã, 111 africanos foram embarcados para Salvador a bordo do iate Itapagipe da marinha do Brasil. Um daqueles 112 africanos apreendidos havia falecido; além dos maus tratos que sofreram durante a captura na África, a viagem até a Bahia deve ter sido bastante estafante. O máximo que fizeram pelo africano falecido, foi dar-lhe o nome de “Manoel Africano Buçal”, sendo sepultado no adro da Igreja Matriz²⁰. Deste momento em diante, não temos mais indícios dos africanos

¹⁹ “Dada a natureza do contrabando se for bem sucedido deixam poucas menções em registros históricos, por isso a falta de provas definitivas sobre a presença de escravos africanos recém-chegados em Ilhéus a partir de 1850, porém isso não significa que eles não estavam lá”. (Tradução do autor).

²⁰ APB, Seção Histórica, Juízes, Ilhéus, maço 2397, Joaquim Rodriguez de Sousa, Juiz de direito para o Presidente da Província, 11 de setembro de 1851.



apreendidos em Ilhéus. Não sabemos se foram interrogados individualmente como previsto no regulamento da lei 1850, nem o destino que lhes foi dado (RODRIGUES, 2000. p. 193).

Considerações finais

Os trabalhos que exploram temáticas relacionadas à escravidão no Sul da Bahia são escassos. Essa lacuna levou durante muito tempo a se presumir que na lavoura cacaueteira não teria existido uma história do trabalho que utilizasse mão de obra escrava²¹. Como afirma Silvia Hunold Lara: “a historiografia da transição postula a tese da ‘substituição’ do escravo pelo trabalho livre; com o negro escravo desaparecendo da história, sendo substituído pelo imigrante europeu” (1998, p. 27).

Entretanto, as fontes revelam o contrário, a massa de trabalhadores cativos advindos do tráfico de escravos deu suporte à constituição da monocultura cacaueteira, e supomos que pós-abolição foram seus filhos e netos que mantiveram em ritmo acelerado a produtividade agrícola regional²². A presente pesquisa é mais uma evidência de que a escravidão e o tráfico de africanos existiram na Vila de São Jorge dos Ilhéus no século XIX, mas, antes de concluirmos de fato, gostaríamos que observassem a seguinte matéria publicada na *Gazeta de Ilhéos*, no dia 21 de junho de 1903:

Muita gente, aqui recém chegada ignora que o Sr. Ernesto Sá (...) tão mesquinho e tão inimigo desta terra, onde se não enriqueceu, foi certamente por preguiça, pois até escravos, em grande número, não lhe faltaram, daqueles do tal barco que deu á costa do Itahype, em 1851, se não me falha a memória, e que foram quase todos divididos pelo Ernesto, seus parentes e autoridades da comarca, que não deviam consentir na vergonhosa distribuição, em virtude da lei vigente prohibitoria do trafico.

Fizera-se o Ernesto grande proprietário de escravos, e não sei que fez lá pelo Engenho Sant’ Anna, que nem a capela construída pelos jesuítas soube conservar!²³.

²¹ Citaremos aqui apenas algumas das obras que legitimam esta versão: Adonias Filho, em *Sul da Bahia: chão de cacau* (1976, p. 68); Gustavo Falcon, em *Os coronéis do cacau* (1995, p. 26) e Antonio F. Guerreiro de Freitas e Maria Hilda Baqueiro Paraíso, em *Caminhos ao encontro de mundo* (2001). Em relação a estudos de natureza técnica, ver a pesquisa de Leo Zehntner, *Le cacaoyer dans l’etat da Bahia*, de 1914.

²² Conferência proferida por Florestan Fernandes e Roger Bastide em 1955. In: BASTIDE, Roger e FERNANDES, Florestan. *Relações raciais entre negros e brancos em São Paulo*. São Paulo: Anhembi, 1955.

²³ *Gazeta de Ilhéos*, Folha 1. Matéria intitulada “Indirectas”. 21 de junho de 1903. Ed. N° 216. Autor: Philarète.



O artigo foi direcionado a um dos mais importantes integrantes da família Sá, o “Sr. Ernesto de Sá Bittencourt Camara”. Mas qual o significado de publicar uma matéria que remonta ao período do tráfico clandestino? A publicação da matéria ideologicamente evidenciava a necessidade de manter vivos na memória popular os personagens locais que foram propulsores do tráfico clandestino na região no século XX, fato que contrariava e manchava a reputação da elite local.

O presente trabalho vem, portanto, contribuir para a valorização e reconhecimento do negro nas terras do Sul baiano durante a expansão e desenvolvimento da lavoura cacaueteira. Deve ser analisado como um trabalho inicial, desta forma outros estudos poderão aprofundar a discussão da temática no âmbito regional.

Fontes e Bibliografia

Arquivos e Fontes

Arquivo Público do Estado da Bahia (Salvador-BA)

APB, Seção Histórica, Juizes, Ilhéus, maço 2397, Joaquim Rodriguez de Sousa, Juiz de direito para o Presidente da Província, 31 de janeiro de 1851.

APB, Seção Histórica, Juizes, Ilhéus, maço 2397, Joaquim Rodriguez de Sousa, Juiz de direito para o Presidente da Província, 10 de setembro de 1851

APB, Seção Histórica, Juizes, Ilhéus, maço 2397, Joaquim Rodriguez de Sousa, Juiz de direito para o Presidente da Província, 31 de dezembro de 1852.

APB, Seção Histórica, Juizes, Ilhéus, maço 2397, Joaquim Rodriguez de Sousa, Juiz de direito para o Presidente da Província, 25 de novembro de 1853.

APB, Seção Histórica, Juizes, Ilhéus, maço 2397, Joaquim Rodriguez de Sousa, Juiz de direito para o Presidente da Província datada de 17 de fevereiro de 1851.

APB, Seção Histórica, Juizes, Ilhéus, maço 2395-1.

Centro de Documentação e Memória Regional – UESC (Ilhéus-BA)

Gazeta de Ilhéus, Folha 1. Matéria intitulada “Indirectas”. 21 de junho de 1903. Ed. N° 216. Autor: Philarète.

Referências bibliográficas



ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul: séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

BASTIDE, Roger e FERNANDES, Florestan. *Relações raciais entre negros e brancos em São Paulo*. São Paulo: Anhembi, 1955.

CAMPOS, João da Silva. *Crônica da capitania de São Jorge dos Ilhéus*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1981.

DEAN, Warren. *A ferro e fogo: a história e a devastação da mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

DIAS, Marcelo H. & CARRARA, Ângelo A. *Um lugar na história: a capitania e comarca de Ilhéus antes do cacau*. Ilhéus: Editus, 2007.

FALCON, Gustavo. *Os coronéis do Cacau*. Salvador: Iananá. UFBA, 1995.

FILHO, Adonias. *Sul da Bahia: chão de cacau*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.

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

FLORENTINO, Manolo & GÓES, José Roberto (orgs.). *A paz das senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1850*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

FLORENTINO, Manolo, RIBEIRO, Alexandre Vieira & SILVA, Daniel Domingues. Aspectos Comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX). *Afro-Ásia*, Salvador, n. 31, p. 83-126, 2004.

FONSECA, Halysson Gomes da. *Vila de Boipeba do século XVII ao XIX: fundação, economia, estrutura fundiária e extinção*. Ilhéus, 2006, 50 p. Monografia (Graduação em História), Universidade Estadual de Santa Cruz.

FREITAS, Antonio F. Guerreiro de. & PARAÍSO, Maria Hilda Baqueiro (orgs.). *Caminhos ao encontro de mundo: a capitania, os frutos de ouro e a Princesa do Sul, Ilhéus (1534-1940)*. Ilhéus: Editus, 2001.

GORENDER, Jacob. *A escravidão reabilitada*. São Paulo: Ática/SEC, 1990.

LARA, Silvia Hunold. Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil. *Projeto História*, São Paulo, n. 16, p. 25-38, 1998.

LAW, Robin. A Comunidade Brasileira de Uidá e os últimos anos do tráfico atlântico de escravos, 1850-66. *Afro-Ásia*, Salvador, V. 27, 2002.



MAHONY, Mary Ann. *The world cacao made: society, politics and history in Southern Bahia, Brazil (1822-1919)*. Tese de doutoramento apresentada a Universidade de Yale – EUA, 1996.

_____. Instrumentos Necessários: escravidão e posse de escravos no Sul da Bahia no século XIX, 1822-1889. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 25-26, p. 95-139, 2001.

MARQUESE, Rafael de Bivar. *Feitores do corpo, missionários da mente: senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia, século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MORTON, F. W. O. *The royal timber in late colonial Bahia*. *Hispanic American Historical Review*, 58:1, p.41-51, 1978.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial, 1777-1808*. São Paulo: Hucitec, 1995.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil*. 21. ed. São Paulo: Brasiliense, 1999.

PEIXOTO, Afrânio. *Fruta do mato*. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves, 1920.

PINHO, Wanderley. *Cotegipe e seu tempo: primeira phase 1815-1867*. São Paulo: Nacional, 1937.

RIBEIRO, André Luis Rosa. *Família, poder e mito: o município de S. Jorge de Ilhéus (1880-1912)*. Ilhéus: Editus, 2001.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. São Paulo: Unicamp, 2000.

_____. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; UFRJ, 2003.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de todos os santos dos séculos XVII a XIX*. 4.ed. São Paulo: Corrupio, 2002.

ZEHNTNER, Leo. *Le cacaoyer dans l'état da Bahia*. Berlin, Verlag Von R. Friedlander & Sohn, 1914.