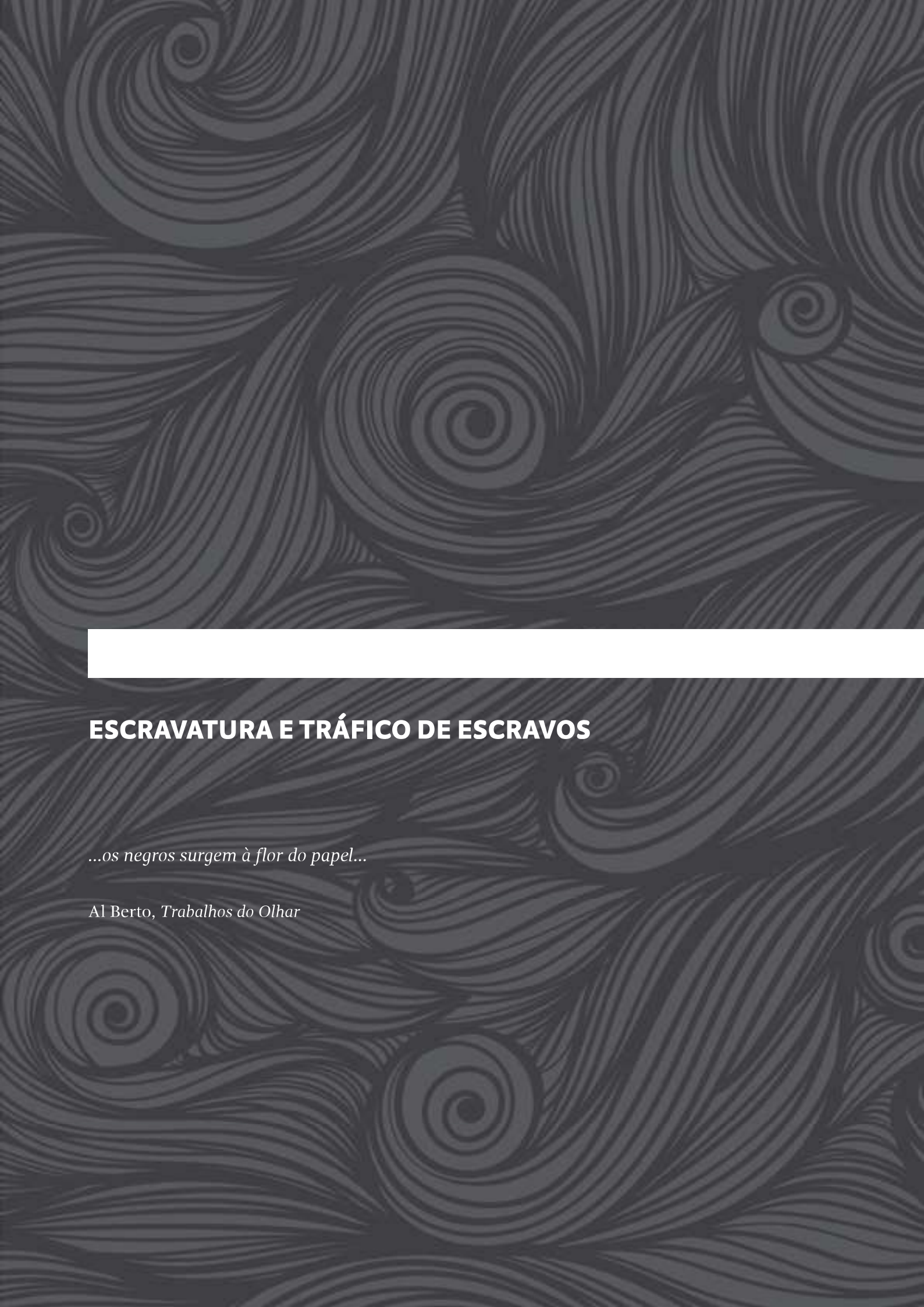




ESCRAVATURA E TRÁFICO DE ESCRAVOS

...os negros surgem à flor do papel...

Al Berto, Trabalhos do Olhar

SALVADOR DA BAHIA, UM PORTO NEGREIRO NA AMÉRICA PORTUGUESA (C. 1574 – C. 1822)

1. SALVADOR DA BAHIA: UM PORTO NO ATLÂNTICO LUSOAFRICANO

A cidade do Salvador, situada na Baía de Todos-os-Santos, também conhecida como Cidade de Bahia, por longo séculos foi considerada “o porto do Brasil” (AMARAL LAPA, 2000, 1). Sua posição estratégica nas rotas do comércio transoceânico, inserida em ampla e calma baía, boas fontes de água doce e alimentos, foi primordial para determinar sua importância comercial e política no Império português. Amélia Polónia é categórica ao pontuar essa centralidade dos portos no contexto geopolítico do Mundo Moderno. Diz a historiadora que

parece indiscutível, tanto no contexto europeu como no americano ou asiático, o importante papel que os portos desempenharam a partir da Época Moderna (século XV a XVIII), revelando-se indispensáveis para a articulação de espaços políticos e económicos, a uma escala global (POLÓNIA, 2016, 19).

Capital da colónia até a criação do Estado do Maranhão em 1621, manteve-se capital, agora do Estado do Brasil, até 1763 quando a sede do governo foi transferida para o Rio de Janeiro. Sua primazia político-económica, no entanto, não se reduziu e uma vasta produção historiográfica continua discutindo esse momento (SALES SOUZA; MARQUES & SILVA, 2016).

Logo no século XVI Salvador mostrou-se importante como porto de assistências às embarcações da Carreira da Índia. Como mostra Amaral Lapa, a política da Coroa lusitana nunca foi uníssona ao longo dos séculos quanto a proibir a estada dos navios nos portos do Brasil, no entanto, entre uma proibição e, outra os capitães sempre preferiram o porto baiano quer para reabastecimento e querenagem das naus, quer para o comércio ilícito (AMARAL LAPA, 2000, 1-23). Não faltavam, também, embarcações de outras nações europeias que buscavam a baía para o comércio ilegal, vender escravos e ter acesso ao ouro brasileiro (VERGER; 2002, 62-64).

²¹⁵ Este trabalho foi desenvolvido no âmbito da bolsa de investigação atribuída pelo CHAM / NOVA FCSH-UAc, ao abrigo do projeto estratégico financiado pela Fundação para a Ciência e Tecnologia - UID/HIS/04666/2013.

²¹⁶ Professor Assistente de História do Brasil, Universidade do Estado da Bahia, campus IV. Agradeço a Urano Andrade, Jackson Ferreira e Carlos Silva Jr. pela leitura e comentários deste texto.

Outra rota importante que passava pela Bahia era a que ligava a África aos mercados caribenhos de escravos. De acordo com o *asentista* espanhol Francisco Rodriguez Lamego, no século XVII o porto de Salvador era uma rota primordial para a travessia Atlântica entre a África e Cartagena de Índias (atual Colômbia), na América espanhola. Cartagena, por sua vez, era o maior porto negreiro das colônias espanholas e porta de acesso às minas de prata do Peru. Afirmava Lamego que

Hasser información de testiguar de como los enemigos olandeses tomaran la Bahia de todos los santos en el Brasil en primero del mes de mayo próximo pasado e la tienen [...] oi ocupada y que los *navios que parten desde Angola para Cartagena* o [mismo] a expaña van a demandar aquella altura y mui de ordinario suelen tomar el [dito] Puerto de la bahía y en el se rehagen de [bastimientos] y repazan de enfermedades a los negros y [aderecan] sus navios [...]. (Archivo General de Indias, Contratación, 5758, *Esclavos*, 1625, grifo meu)

No Seiscentos a movimentação no porto baiano foi intensificada pela invasão holandesa e pela posterior guerra de Reconquista de Pernambuco. Apesar de algumas investidas de Nassau na Ilha de Itaparica e no Recôncavo, Salvador manteve-se portuguesa e sua economia açucareira, com as destruições de Pernambuco, experimentou a oportunidade de crescimento da produção. Esse avanço econômico é atestado pelos 130 engenhos de açúcar existentes no Recôncavo da Baía de Todos-os-Santos no ano de 1676 (SCHWARTZ, 1988, 85). Para trabalhar nos canaviais chegavam, anualmente, cada vez mais escravos africanos de Angola e, no fim do século, intensificam-se as viagens para comprar escravos na Costa da Mina. No século XVIII a Bahia estreitaria suas relações, via tráfico de escravos, com os reinos escravistas da Costa da Mina: Alada, Daomé, Porto Novo, Badagri e Oyó (VERGER, 1986; PARES, 2006).



Mapa 1

Costa da Guiné, final do século XVII, adaptado de BARBOT, Jean. *Barbot on Guinea: The Writings of Jean Barbot on West Africa, 1678-1712* (organização de LAW, Robin; JONES, Adam; HAIR, Paul). Londres: Hakluyt Society, 1992. Extraído de PARÊS, Luís Nicolau (org.). *Práticas religiosas na Costa da Mina. Uma sistematização das fontes europeias pré-coloniais, 1600-1730*. Disponível em: <<http://www.costadamina.ufba.br/>>. Acesso em: 19 set. 2017.

2. A BAHIA NO COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVOS AFRICANOS

A 4 de julho de 1582 chegava ao porto de Salvador o navio Santo Antônio com 151 africanos comprados na costa Centrocidental,²¹⁷ muito provavelmente em Angola. Sete haviam morrido na travessia atlântica. Seu capitão e senhorio André Dias, inaugurava, até onde temos informações, a participação baiana na trágica história do comércio negreiro (www.slavevoyages.org).

Os dados do tráfico atlântico de escravos para a Capitania da Bahia são bastante escassos para os dois primeiros séculos da colonização brasileira, já comentaram David Eltis, David Richardson e Stephen Behrendt (2000, pp. 9-50). Isso não é novidade, mas não podemos nos furtar de destacar esse silêncio. Tal panorama reflete uma economia açucareira ainda inicial e com uso da escravidão indígena, em detrimento da africana mais cara; ou, ainda, a própria perda de documentação deste período (SCHWARTZ, 1988; NEVES, 2008).

O século XVIII, no entanto, conhecerá um contexto econômico que acaba por unir todas as pontas que o Atlântico escravista necessitava para com-

²¹⁷ Na historiografia do tráfico negreiro a África Centrocidental compreende a região entre a foz do rio Zaire até Benguela.

pletar-se (MILLER, 2016 [1997], 41-69). Não surpreende que este século represente 65,76% dos desembarques no tráfico Moderno. Na África Ocidental o reino do Daomé mostrava a força de um rei que unira seus soldados e povo para fornecer escravizados aos mercados escravistas da América (LAW, 2004; PARÉS, 2006). Na América, o Brasil produzia cada vez mais açúcar e, agora, entrava em definitivo na economia de mineração com o ouro das Minas Gerais ampliando, exponencialmente, a sede por braços negros para o trabalho. No Caribe, a produção de açúcar estava consolidada e no século XIX o café tomaria seu lugar de importância. Nas colônias inglesas e, principalmente, após a independência, dos Estados Unidos, o branco algodão consumia mais braços negros (KLEIN, 2004). E unindo tudo isso estava uma elite comercial multimperial que movimentava toda essa engrenagem escravista. Vejamos como a Bahia participou desse comércio em relação ao seu todo.

Atualmente temos registros de 30.660 viagens negreiras para o período aqui analisado (1514-1822). No entanto, os dados ou estimativas de desembarque são apenas para 29.673 delas. Essa diferença decorre da falta de informações uma vez que os registros variavam no tempo e de uma instituição para outra. Outra variável mutável era a quantidade de escravos carregada em cada tipo de embarcação, o que levou o grupo de pesquisadores do *Slave Voyages* a tirar médias para estimar o volume total de traficados. Esse período foi responsável pelo embarque de 8.225.531 de africanos dos quais 7.115.726 chegaram às Américas, uma taxa de mortalidade de 13,50% (www.slavevoyages.org).

A característica da escravidão atlântica para produção de mercadorias de alto consumo na Europa como açúcar, tabaco, café e cacau, para além da mineração de prata e ouro, fez concentrar essa mão de obra escravizada em algumas grandes regiões americanas (ALENCASTRO, 1997, 14; MILLER, 2016 [1997], 41-69).

Conforme podemos notar na tabela abaixo, doze grandes regiões escravistas foram responsáveis por receber 5.568.316 africanos escravizados, o que representa impressionantes 78,25% de todo o volume do tráfico para o período.²¹⁸ A Bahia, por sua vez, comercializaria em seu porto 14,82% dos africanos sobreviventes que chegariam às Américas até 1822, o que a coloca como o maior porto negreiro na Idade Moderna. Em seguida vieram a Jamaica (13,09%) e o Rio de Janeiro (10,15%). Esses três portos, sozinhos, foram responsáveis por receber 2.708.572 africano o que representa impressionantes 38,06% de todos os desembarcados nas Américas.

²¹⁸ Para esta análise foram listadas todas as regiões que receberam acima de 150.000 africanos.

TABELA 1 – MAIORES REGIÕES ESCRAVISTAS, 1514-1822

	Africanos desembarcados	% em relação ao tráfico total	Número de viagens
Bahia	1.054.830	14,82	3.767
Jamaica	931.512	13,09	3.579
Rio de Janeiro	722.230	10,15	1.964
Saint-Domingue	694.906	9,76	2.335
Circum-Caribe espanhol	436.699	6,13	1.498
Barbados	374.640	5,26	2.024
Pernambuco	357.385	5,02	1.156
Cuba	265.021	3,72	1.241
Guianas holandesas	258.177	3,62	903
Martinica	167.803	2,35	676
Caribe holandês	153.216	2,15	435
Carolina do Sul	151.897	2,13	829
Total	5.568.316	-	20.407
Fonte: www.slavevoyages.org			

Dos 1.172.575 africanos embarcados com o destino ao porto de Salvador, chegaram vivos 1.054.830. A taxa de mortalidade do tráfico baiano, para o período estudado, foi de 10,04% o que podemos considerar baixa e não muito prejudicial aos lucrativos negócios dos traficantes (KLEIN, 2004, 134-142). O Rio de Janeiro apresenta taxa de 9,97% e regiões mais distantes da África uma mortalidade superior tais como as Guianas holandesas (13,14%), Jamaica (14,02%) ou Barbados (17,23%) (www.slavevoyages.org).

TABELA 2 – DESEMBARQUES DE AFRICANOS, 1514-1822

	Bahia	Brasil	Bahia em relação ao Brasil (%)
1514-1600	166	1.155	14,37
1601-1700	69.809	113.610	61,45
1701-1800	751.311	1.326.502	56,64
1801-1822	233.544	830.258	28,13
Total	1.054.830	2.271.525	46,44
Fonte: www.slavevoyages.org			

Destino de 46% dos africanos desembarcados no Brasil colonial, a Bahia é seguida pelos portos do Rio de Janeiro (31,80%), Pernambuco (15,73%) e São Luís e Belém (5,41%). Todo este tráfico baiano foi feito em 3.767 viagens.²¹⁹ Apenas para efeito de média podemos calcular que cada embarcação desembarcara 280 escravos. Sabe-se, porém, que o tamanho e os tipos dos navios negreiros variavam. Temos, pois, desde embarcações aptas a transportar algumas centenas de escravos até aquelas, tais como a Nossa Senhora da Guia, que saiu da Costa da Mina para a Bahia com 1.037 africanos embarcados e chegou ao seu destino, em 25 de outubro de 1724, com 918 escravos (DOMINGUES, 2011, 182).

No que se refere à quantidade de viagens negreiras, vimos na tabela acima que a Bahia lidera em relação às maiores praças mercantis deste negócio. Em seu porto chegaram 50,63% das destinadas ao Brasil. Isso representa 12,56% das viagens negreiras de todo o período Moderno, como se vê na tabela seguinte.

TABELA 3 – VIAGENS SAÍDAS DA ÁFRICA (1514-1822)

Bahia	3.767
Brasil	7.440
Tráfico atlântico de escravos	29.986
Fonte: www.slavevoyages.org	

Na África, a colônia portuguesa de Angola destacou-se como a maior abastecedora de mão de obra escravizada em toda a era da escravidão. No entanto, os escravos embarcados em seus portos representavam 32% dos desembarcados no porto de Salvador. A Costa da Mina, por sua vez, foi responsável por deportar 58,40% dos africanos chegados à Bahia no período aqui estudado. Esses dados lançam luz sobre a importância do Golfo do Benim para as relações comerciais entre a Bahia e a costa atlântica africana, fato já consagrado na historiografia da diáspora africana (VERGER, 2002; OLIVEIRA, 2016 [1997]; PARÉS, 2006; SILVA JR., 2011).

Tais dados, no entanto, não podem ofuscar o papel da Bahia como grande porto consumidor e redistribuidor de escravos para outras capitanias, em especial Minas Gerais e Maranhão (CEZAR, 2016). Desde a descoberta

²¹⁹ As fontes para o tráfico atlântico de escravos difere bastante tanto no tempo quanto entre as praças mercantis provocando diferenças na quantificação de algumas variáveis no TSTD. Um exemplo disso é a quantidade de viagens negreira para o período aqui analisado. Ao todo são 30.660 viagens que saíram ou que geraram fontes que intencionavam ir comprar escravos na África. Para apenas 29.926 viagens temos fontes que assegurem o embarque de africanos na África e, 27.536 delas tiveram seu desembarque registrado. Para a Bahia temos a manutenção de 3.767 viagens para todos as etapas da viagem, o que aponta para um universo mais próximo da realidade de seu comércio com a África.

das minas de ouro, Minas despontou como grande mercado de compra de cativos. Por sua vez, o Maranhão teve na escravidão indígena sua grande força de trabalho, mas o tráfico negreiro sempre abasteceu de africanos sua economia. Com o retorno do comércio livre, após a extinção do projeto pombalino da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, a Bahia passou a representar apenas 5,30% das viagens destinadas à região que já despertava o interesse de todas as demais praças negreiras do Brasil (SILVA, 2008, 488). Para além desse comércio marítimo, não se pode esquecer que muitos africanos foram enviados para Maranhão e Piauí através das rotas terrestres, pelos mesmos caminhos que desciam o gado daquelas capitanias para a cidade do Salvador. Entre 1778 e 1798 foram passadas 411 licenças de envio de escravos ao Piauí, 75 ao Maranhão e 13 ao Pará que somados representaram 12,40% das licenças emitidas pela Bahia nestes vinte anos (APB, SCP, n. 626-13; DOMINGUES, inédito).

Os milhares de africanos escravizados movimentavam o centro nervoso do comércio baiano. Na freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia encontravam-se todas as mercadorias do comércio transoceânico e os comerciantes nele envolvidos. Conheçamos um pouco de seu cotidiano.

3. O TRÁFICO NEGREIRO E A FREGUESIA DA CONCEIÇÃO DA PRAIA

O porto da Cidade da Bahia estava ao longo da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia, uma das mais antigas da cidade. Em 1720 ela foi dividida com a criação da freguesia de Nossa Senhora da Penha de França de Itapagipe (DOMINGUES, 2011, 49-61). Em suas praias ocorreriam a faina do porto de Salvador e todo o tráfico negreiro ali desenvolvido. Dali partiam os navios negreiros para a África e após sua chegada os escravos eram comercializados em suas lojas e praças. De seu porto também iniciavam mais uma etapa do tráfico, a redistribuição para o interior baiano e para outras Capitanias. Navios menores partiam com os recém-desembarcados para levá-los para o Recôncavo, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande Norte, Ceará, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Santa Catarina, Paraná e Rio Grande de São Pedro (APB, SCP, n. 626-13; DOMINGUES, inédito).

Em 1757, a Relação Topográfica do medidor de obras de Salvador Manoel de Oliveira Mendes, assim descrevia a região da praia:

A sua largura he diferente em muitos lugares e nenhúa excede a 50 braças. Devida com o mar, e pela parte de Terra com o Monte que vai, digo circula a Cidade comprehende as duas plataformas na Ribeira das Naus e a fortaleza do mar, caza do Provedor Mor, **Alfândega**, Armazéns, Guindastes, quarteis de El-Rei, um

corpo de guarda sempre guarnecido, vários trapiches, a Caza do tabaco e o **mayor Comercio da Cidade**, serve de Matriz a Igreja filial do Corpo Santo emquanto se não conclue o magnífico Templo da freguesia, tem outra Capella filial do Morgado de Santa Bárbara, comprehende 868 fogos e 5.464 Almas nas quais entram as dos Marítimos, Navegantes e Perigrinos. (APB, SCP, Mç. 132, fl. 108v-109, grifo meu).

Fig. 1

Prospecto da cidade de São Salvador, 1797

Autor: Manoel Rodrigues Teixeira, <http://www.sudoestes.com.br/file/colecao-imagens-periodo-colonial-bahia/671/> (acesso 13/09/2017).



Na parte inferior da imagem, vemos a Freguesia da Conceição. Destaca-se ali, o edifício número 41, a Igreja do Corpo Santo descrito acima. Esta já havia sido percebida por visitantes da cidade e anotada a sua importância para os cultos dos marinheiros, a maioria dos seus fregueses. Na parte superior, a poderosa Freguesia da Sé, local dos grandes solares e palacetes, dividia com a Conceição a preferência de moradia dos homens mais ricos da cidade. Ligando ambas estavam as ladeiras da Misericórdia e da Conceição. A primeira aparece à esquerda da imagem indicada por seta; nela moravam vários homens ligados ao tráfico negreiro como o capitão negreiro Jacinto Gomes ou, João Lopes Fiúza, vereador, traficante e senhor de engenho (DOMINGUES, 2011, 74-75, 96, 215).

Algumas instituições mais importantes da governança fazendária do Estado do Brasil estavam instaladas nesta freguesia. Mendes destacou a Alfândega onde escravos, tecidos e tudo o mais que chegavam ou saíam do porto baiano era taxado e registrado. Local de vivência dos funcionários régios e dos comerciantes internacionais.

Ali também era comum encontrar centenas de escravos e forros, muitos deles mulheres da Costa da Mina, vendendo comida ou oferecendo serviços. Marinheiros livres, forros e libertos se aglomeravam na exígua faixa de terra para oferecer seus préstimos nas tripulações de navios destinados à Europa ou África.

Um dos ilustres moradores da Conceição da Praia foi Theodozio Rodrigues de Faria capitão de Mar e Guerra aposentado da Carreira da Índia. Naquela freguesia instalou loja e investiu no tráfico atlântico de escravos. Em 27 de Março de 1751 Theodozio recebeu 53 escravos da Costa da Mina recém desembarcados da galera Nossa Senhora do Rosário Santo Antônio, cujo capitão e seu sócio José Pereira da Cruz falecera assim que deixou a África. Eram 46 homens e 7 mulheres de várias idades, anotados como “negros, molecoens, e moleques”. Esses cativos certamente compuseram aquela cena de venda de escravos em lojas como alguns viajantes citaram em suas memórias. O capitão Theodozio Rodrigues ficaria famoso na história baiana, não por seu envolvimento no tráfico negreiro, mas por ser o fiel que introduziu o culto a Nosso Senhor do Bomfim na Cidade da Bahia, o que lhe garantiu a representação do ex-voto retratando o naufrágio do qual fora salvo bem como seu sepultamento na Igreja construída a este orago (APB, SJ, Inventário *post-mortem* de José Pereira da Cruz, 07/3257/53; DOMINGUES, 2011, 55-56).



Foto Cândido Domingues: Representação da tempestade sofrido pelo Capitão Theodozio Rodrigues de Faria (detalhe).



Foto Cândido Domingues: Lápide do Capitão Theodozio Rodrigues de Faria.

Apesar das lojas serem citadas por viajantes temos poucos registros documentais sobre elas. Em alguns inventários *post-mortem*, como o do capitão negreiro José Pereira da Cruz, temos registros de africanos novos, como também eram chamados os recém desembarcados, e esses raros documentos tornam-se preciosos para conhecermos um pouco do cotidiano do tráfico negreiro.

No início do século XIX, com o advento da Imprensa, temos maiores detalhes e notícias de lojas de venda de escravos. Uma das mais importantes delas, na Cidade do Salvador, foi a Loja da Gazeta.

4. A LOJA DA GAZETA E O JORNAL *IDADE D'OURO DO BRAZIL*

O século XIX trouxe diversas mudanças a Salvador e ao tráfico de escravos. A corte portuguesa ali desembarcou em 21 de janeiro de 1808, onde abriu os portos ao comércio com as nações em paz com Portugal. O café deslocara a sede por mão de obra escrava para o Rio de Janeiro, que já despontava para tornar-se o maior porto negreiro de todo o período escravista do Atlântico. Cada vez mais eclodiam revoltas escravas na cidade e seu recôncavo, reflexo da resistência ao cativo imposto, em sua maioria, pelos escravos nascidos na África. Outra importante mudança do alvorecer do século foi, sem dúvida, a imprensa livre. Uma vez liberada na colônia, a imprensa foi inaugurada na Bahia com a fundação da gazeta *Idade d'Ouro do Brazil*, um dos primeiros jornais brasileiros (REIS, 2003; NIZA DA SILVA, 2011).

Numa terça-feira, dia 14 de maio de 1811, saía às ruas da antiga capital colonial seu primeiro número. Em sua última página, na importante seção “Aviso”, lia-se:

O Redactor implora a todas as Pessoas, especialmente aos Senhores Comerciantes, cujas relações com outras Praças assim Nacionaes como Estrageiras, são mais amplas, a bondade de lhe comunicar todos os artigos que nas suas Cartas acharem dignos de merecer a atenção do Público, ou sejam tendentes ao melhoramento das Artes, e Sciencias, ou uteis ao Commercio, e que possam servir de symptomas do estado atual dos Negócios políticos de todo o Mundo. (*Idade d'Ouro do Brazil*, 1811, n. 1)

Mesmo de modo tímido, nesta mesma página já podíamos ver o mote dessa folha de notícias: discutir os assuntos internacionais e do comércio, como bem ressaltava o convite do redator. Neste primeiro número também aparece a seção *Commercio e Navegação*, dando notícias de navios de Lisboa, Montevideo, Alagoas e Rio Grande de São Pedro cujas cargas movimenta-

vam o negócio de carnes secas, açúcar, louça inglesa, vinhos, couros, sebos e lã. Essa importância do comércio crescerá com a publicação de uma tabela de preços de diversas mercadorias brasileiras e europeias a partir de 1813. Como é comum, a imprensa dinamizou todos os setores da vida da cidade, tais como as artes, a literatura, a discussão política, as informações (ALENCASTRO, 1997, 11-94). Não seria diferente com o tráfico e a escravidão.

Em 31 de maio de 1811, na sexta edição do jornal, sairia sua primeira notícia referente ao comércio negreiro. Era a primeira das várias ofertas de venda de navio negreiro que ligava as costas africanas à Baía de Todos-os-Santos.

Depois dos dias Santos vai á Praça o Bergantim *Americana* avaliado em 3:000\$[000 réis] com todos os seus pertences da Costa da Mina, quem quiser falle com o filho do fallecido Jose Pereira de Almeida. (*Idade d'Ouro do Brazil*, 1811, n. 6)

José Pereira de Almeida, mesmo falecido, debuta nos anúncios do tráfico deste jornal. Esse traficante era experiente na travessia atlântica e nos negócios da África, afinal foram longos 25 anos nesta atividade. Almeida capitaneou embarcações à África 12 vezes, todas elas à Costa da Mina. Esse capitão negreiro conseguiu crescer no tráfico de escravos e comprou um bergantim, como vimos acima, tornando-se senhorio de quatro viagens entre 1806 e 1810. Em duas delas, em 1806 e 1809, ele capitaneou a própria embarcação e carga. Seus negócios estavam concentrados nas Ilhas de São Tomé e Príncipe e a Costa da Mina, especialmente em Porto Novo²²⁰ (<http://www.slavevoyages.org>).

Assim como os herdeiros de José Pereira de Almeida, vários outros comerciantes ou familiares anunciavam seus interesses de comprar ou vender embarcações na *Idade d'Ouro do Brazil*. A propaganda do jornal era potencializada pela loja da família situada na rua Direita de Santa Bárbara, na freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia: a Loja da Gazeta (SERVA, 2014, 67-68 e 94). Sua especialidade era comercializar livros, tanto europeus quanto os impressos em sua tipografia. No entanto, o periódico nos denunciava essa importante característica como ponto de comércio de escravos.

²²⁰ TSTD, viagens 51444; 51471; 51514; 51551

Fig. 2

Área do Morgado de Santa Bárbara, Salvador, 1764

Autor: não identificado, <http://www.sudoestesp.com.br/file/colecao-imagens-periodo-colonial-bahia/671/> (acesso 13/09/2017).



A importância da Loja da Gazeta foi certamente grande para a sociedade escravista baiana. Sabemos pelo jornal que ali era um ponto de encontro. O jornal anunciava e espalhava os interesses de compras e vendas. Na loja sabia-se de mais detalhes (dono e seu endereço, talvez o valor pedido em caso de venda). Geralmente o anúncio não passava de duas linhas, salvo casos especiais como veremos mais à frente, e estes detalhes não estavam expressos, pois cada linha do anúncio custava \$100 (cem réis) para ser publicada. Vejamos alguns anúncios.

Quem quiser alugar **dois negros de cadeira** bons por espaço de dois, ou tres mezes certos, dirija-se á Casa da Gazeta, que se dirá quem os quer &c. (1812, n. 31, grifo meu)

176

Fig. 3

Carregadores de Cadeira, 1779

Autor: Carlos Julião, <http://www.sudoestesp.com.br/file/colecao-imagens-periodo-colonial-bahia/671/> (acesso 13/09/2017).



A loja e o jornal também eram espaços para denúncias de fugas individuais ou em grupo. No estabelecimento comercial podia-se comprar o jornal onde estavam os anúncios, mas também conversar com os clientes e funcionários que, seguramente, dariam mais detalhes dos fujões e seus donos. No jornal, a descrição dada pelo senhor sobre seu escravo corria de mão em mão, de um leitor aos ouvidos atentos daqueles que não sabiam ler. Macha-

do de Assis tornaria imortal essa situação dos rebeldes com o cativo e os caçadores das alviçaras, no fabuloso conto *Pai contra Mãe* (<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/bv000245.pdf>).

Em 22 de janeiro desapareceu de casa de *Caetano Vicente de Almeida*, huma negrinha nova de nação *Barbá*, com hum signal junto de hum olho, sem outra marca alguma na cara; quem della tiver noticia, procure o sobredito junto a casa da Gazeta que lhe dará suas alviçaras. (1813, n. 10, grifos da fonte)

O jornal é, ainda, uma testemunha da integração do porto de Salvador aos portos fluviais do Recôncavo. Alguns leitores poderiam levar alguns exemplares para ler ou vender nas vilas açucareiras. A sua eficiência no controle da escravaria e nos negócios atraía os senhores daquela região a denunciar fugas e prometer recompensas a quem trouxesse notícias dos seus escravos. Pensando nisso o senhor de engenho Antonio Joaquim de Oliveira Mendes, dono do Engenho Cabaxi, buscou no jornal a reescravização de três escravos seus que haviam fugido. Se fossem encontrados, Mendes evitaria prejuízo em tempos que o preço do escravo só aumentava.

A Antonio Joaquim de Oliveira Mendes, Senhor do Engenho Cabaxi, lhe fugio hum escravo Nação *Angola*, chamado *Garcia*, baixo, fulla, beiços grossos, pés grandes, e esparramados, os tornozelos pela parte de dentro sahidos para fóra; e juntamente dous negros novos, no dia 29 do mez passado, hum alto sem ponta de barba, magro; outro baixo, grosso, e gordo, com barba, Nação Congo, ou Angola, levão unicamente por tanga, cobertores d'algodão &c. (1818, n. 71, grifos da fonte)

Ao que parece, esses companheiros de cativo e, provavelmente, falantes do mesmo idioma, ou de algum próximo, organizaram seu plano de fuga e restituição da liberdade com a ajuda do idioma “comum” a todos. Essa não foi a primeira vez que a importância do idioma pode ser percebida em momentos da luta escrava contra o cativo (FARIAS, SOARES & GOMES, 2005).

Mais uma vez a freguesia da Conceição da Praia destacava-se no escravismo brasileiro. Se para o início do século XVIII temos poucas notícias de “lojas cheias desses pobres infelizes que lá são expostos completamente nus, e que aí são comprados como animais” (FRÉZIER, tomo II, 521, *apud* Verger, *Fluxo e refluxo*, 104.), é no início do Oitocentos e com o advento da Imprensa que teremos maiores detalhes do comércio de almas com a Loja da Gazeta.

A Cidade da Bahia, capital da colônia portuguesa na América por mais de dois séculos, destacou-se na política e no comércio transatlântico no Idade Moderna. Como vimos nas águas de sua baía um mundo de mercadorias entravam e saíam para alcançar os mercados desde Lisboa até a Índia lusitana. Uma mercadoria, no entanto, destacava-se dentre todas: uma multidão de pessoas escravizadas. O porto de Salvador ao receber mais de um milhão de africanos escravizados desponta na História como o maior porto negreiro do tráfico atlântico até a Independência brasileira, em 1822. Para fazer girar uma economia tal como a de Salvador e seu recôncavo, a Capitania da Bahia era habitada por centenas de homens de negócio e senhores de engenhos, comerciantes de escravos e açúcar e uma infinidade de homens do mar. Na freguesia central da cidade, margeando as águas da Baía de Todos-os-Santos, grandes trapiches, lojas e milhares de escravos e forros vendiam toda sorte de mercadorias entre um navio e outro que por ali passavam, movimentando o porto e a economia colonial baiana.

FONTES

Arquivo Público do Estado da Bahia, Seção Colonial-Provincial (APB, SCP), maço. 132.

Arquivo Público do Estado da Bahia, Seção Judiciária (APB, SJ), Inventário *post-mortem* de José Pereira da Cruz, 07/3257/53.

Arquivo Público do Estado da Bahia, Seção Colonial-Provincial, n. 626-13, Governo Geral/Governo da Capitania – Catálogo de Alvarás (1778-1797).

BIBLIOGRAFIA

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. “Vida privada e ordem privada no Império”, in. ALENCASTRO, Luiz Felipe de (Org.). *História da vida no Brasil: Império*, São Paulo: Companhia das Letras, 1997, pp. 11-94.

CEZAR, Iasmim de Oliveira. *A caminho dos sertões: o tráfico interno movimentando o interior baiano, 1778-1798*. Trabalho de Conclusão de Curso, UNEB, Graduação em História, Jacobina/Bahia, 2016.

DOMINGUES, Cândido. “Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. Dissertação de mestrado, PPGH/UFBA, Salvador, 2011.

_____. *Dos portos aos sertões: tráfico interno na América portuguesa, c. 1778-1797*, (artigo inédito).

ELTIS, David; RICHARDSON, David & BEHRENDT, Stephen. “A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: novas evidências”, *Afro-Ásia*, nº 24 (2000), pp. 9-50.

FRÉZIER, Amédée François. *Relation d'un Voyage de la Mer du Sud des Côtes du Chili, du Pérou et do Brésil, faite pendant les années 1712, 1713 et 1714*. Amsterdam, 1717.

FARIAS, Juliana Barreto; SOARES, Carlos Eugênio Líbano & GOMES, Flávio dos Santos. *No labirinto das nações: africanos e identidades no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2005.

GREEN, Toby & DOMINGUES, Cândido. “O contexto holandês-africano: as Províncias Unidas entre África e Brasil, 1600-1650”, *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, (2017), texto inédito.

KLEIN, Herbert S. *O tráfico de escravos no Atlântico*, Ribeirão Preto-SP, FUNPEC, 2004.

LAW, Robin. *Ouidah: the Social History of a West African Slaving 'Port', 1727-1892*. Oxford, Ohio University Press, 2004.

MILLER, Joseph. “O Atlântico escravista: açúcar, escravo, engenhos”, in. REIS, João José & SILVA JR., Carlos da (orgs.). *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravo*. Cruz das Almas/EDUFRB; Belo Horizonte/Fino Traço, 2016. (Publicado inicialmente em *Afro-Ásia*, nºs 19-20 (1997), pp. 9-36).

NEVES, Juliana Breiner. *Colonização e resistência no Paraguaçu – Bahia, 1530-1678*. Dissertação de mestrado, PPGH/UFBA, 2008.

NIZZA DA SILVA, Maria Beatriz. *A primeira Gazeta da Bahia: idade d'Ouro do Brasil*. 2ª ed. Salvador: EDUFBA, 2011.

OLIVEIRA, Maria Inês Côrtes de. “Quem eram os “Negros da Guiné”? A origem dos africanos na Bahia”, in. REIS, João José & SILVA JR., Carlos da (Orgs.). *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravo*. Cruz das Almas/EDUFRB; Belo Horizonte/Fino Traço, 2016. (Publicado inicialmente em *Afro-Ásia*, nºs 19-20 (1997), pp. 37-73).

PARÉS, Luís Nicolau. *A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*. Campinas, Editora da Unicamp, 2006.

POLÓNIA, Amélia. “A centralidade dos espaços portuários na Época Moderna: uma aproximação historiográfica”, in. VELASCO E CRUZ, Maria Cecília; LEAL, Maria das Graças de Andrade & PINHO, José Ricardo Moreno (Orgs.). *Histórias e espaços portuários: Salvador e outros portos*. Salvador:

EDUFBA, 2016, pp. 19-45.

REIS, João José. *Rebelião Escrava no Brasil: a história do levante dos malês, 1835*. São Paulo, Companhia das Letras, 2003.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*, Dissertação de mestrado em História Social, UFRJ, 2005.

SALES SOUZA, Evergton; MARQUES, Guida & SILVA, Hugo R. (Orgs.). *Salvador da Bahia: retratos de uma cidade atlântica*. Salvador/Edufba; Lisboa/CHAM, 2016.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial: 1500-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SERVA, Leão. *Um Tipógrafo na Colônia: Vida e Obra de Silva Serva, precursor da imprensa no Brasil e das fitas do Bonfim*. São Paulo, Publifolha, 2014.

SILVA, Daniel B. Domingues da. "The Atlantic Slave Trade to Maranhão, 1680-1846: Volume, Routes and Organization", *Slavery & Abolition*, vol. 29, n.º 4 (Dec. 2008), pp. 477-501.

SILVA JR., Carlos da. *Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)*, Dissertação de mestrado, PPGH/UFBA, Salvador, 2011.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (dos séculos XVII a XIX)*, 4ª ed. Salvador, Ed. Corrupio, 2002.

SITES

<http://www.dominiopublico.gov.br>

<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>

<http://www.slavevoyages.org>

<http://www.sudoestesp.com.br/file/colecao-imagens-periodo-colonial-bahia/671/>