



DA COSTA DA MINA PARA A BAHIA: ESCRAVOS E LIBERTOS AFRICANOS NO TRÁFICO DE TRANSATLÂNTICO c. 1750- c.1770

Daniele Santos de Souza¹

Em março de 1750, chegava ao fim a longa e penosa viagem dos 269 africanos do *Hiate Santana e Santo Antonio* embarcados no porto de Luanda e que conseguiram sobreviver, após aproximadamente 80 dias de viagem, até o seu destino: a Bahia.² A morte – que acompanhava os negreiros durante todo o percurso no Atlântico, arrastando consigo desde as mercadorias humanas do porão aos marinheiros e capitães do navio – já tinha levado para si 32 africanos. Mas a chegada ao porto não a fez se afastar facilmente de seus embarcações. Nos dias que se seguiram ao atracamento na Cidade da Bahia, como então era conhecida Salvador, cerca de 23 cativos foram sepultados, o último em 3 de junho, todos fazendo uso do esquife da Santa Casa da Misericórdia, denominado banguê.³

É, sobretudo a partir dos registros de sepultamento realizados pela Santa Casa, que esta comunicação pretende lançar algumas notas sobre o tráfico transatlântico de africanos entre a Bahia e a África Ocidental e Centro-Ocidental entre os anos de 1750 e 1770. Nesse período, o tráfico baiano na Costa da Mina sofreu algumas transformações. Comerciantes negreiros passaram a preferir Ajudá rumo aos portos mais a leste, em direção a Porto Novo, Badagre e, mais tarde, Onim, atual Lagos. Este processo contou com a participação do intermediário e cabeceira: João de Oliveira. Um africano liberto que – como muitos outros ao longo dos Setecentos – havia sido marinheiro a bordo de navios negreiros nas décadas de 1730-1740 na rota entre a Bahia e a Costa da Mina antes de se instalar na costa africana. Enquanto isso, Angola e Benguela despontavam como portos importantes no abastecimento do mercado baiano de cativos e, justamente no ano de 1750,

¹ Doutoranda em História pela Universidade Federal da Bahia e Professora de História do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia.

² The Transatlantic Slave Trade Database, < www.slavevoyages.org/tast/index.faces > (doravante TSTD), acessado em 3/3/2013. O TSTD é um banco de dados *on line* com acesso livre, coordenado por David Eltis, que disponibiliza estimativas, mapas e informações sobre o tráfico transatlântico de africanos. Informações sobre viagens negreiras obtidas neste banco e mencionadas nesse artigo terão a seguinte notação: TSTD # e em seguida o número da viagem no banco de dados. TSTD#48120

³ Arquivo da Santa Casa de Misericórdia da Bahia (doravante ASCM), *Livro de Banguê*, nº 1259.



quando aqui aportou o *Hiate Santana e Santo Antonio*, corresponderam a 61% das entradas de embarcações negreiras na cidade.⁴

Entre os desdobramentos da extração de ouro no Brasil setecentista, a intensificação e alargamento do comércio negreiro foram um dos mais cruciais para a Bahia. Principal porto escravista da América portuguesa na primeira metade do século XVIII, foi suplantada pelo Rio de Janeiro a partir da segunda metade desta centúria. Mesmo assim, Salvador respondeu, neste último período, pelo desembarque de mais de 155 mil cativos. Destes, há uma visível predominância dos africanos ocidentais, com 98 mil traficados, cerca de 63%. No entanto, especificamente em 1750, entre os mais de 13 mil africanos desembarcados nas águas da Baía de Todos os Santos, cerca de oito mil vinham da África Centro-Occidental.

O trabalho de Pierre Verger, *Fluxo e Refluxo*, tornou-se uma obra de referência para o estudo do tráfico baiano desde fins do século XVII até a sua abolição definitiva na década de 1850. Em sua análise, o autor ressalta como a Bahia tornou-se o principal mercado dos comerciantes de escravos da Costa da Mina. Predominância que estaria ligada, sobretudo, a oferta de um produto ímpar e singular à Bahia: o fumo de terceira e ínfima qualidade aromatizado ervas e no melaço da cana.⁵ Essa interpretação, contudo, pode nos levar – e em alguns casos da historiografia baiana foi isto que ocorreu⁶ – a subestimar a presença dos centro-ocidentais na Bahia e o seu peso no tráfico de escravos.

Desde a minha pesquisa de mestrado esta inflexão lateja em meus escritos. À época, analisei os livros de Banguê existentes na primeira metade do século XVIII, que cobriam o período de 1741-1743 e 1749-1750. Os dados revelaram uma alta porcentagem de angolas sendo sepultados, cerca de 49,3%, numa proporção bem superior à sua representatividade nos inventários *post-mortem*. Os africanos denominados “minas” compunham 38% das inumações. Cogitei que estes números podiam indicar como a população africana de origem centro-occidental estava diminuindo frente os cativos da África Occidental, visto que se trata de sepultamentos. Segundo esta hipótese, a diferença

⁴ Os números do tráfico aqui utilizados foram extraídos no <www.slavevoyages.org/tast/index.faces>, acessado em 3/3/2013. Por isso, para evitar um excesso de notas de rodapé, quando se tratar de dados obtidos por outras fontes será indicado.

⁵ Pierre F. Verger, *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: século XVII ao XIX*, São Paulo, Corrupio, 1987.

⁶ Uma crítica feita a interpretação da antropologia baiana em torno dos africanos centro-ocidentais e a subestimação de sua presença na comunidade africana de Salvador no século XVIII e XIX, cf. Lucilene Reginaldo, *Os Rosários dos Angolas: irmandades de africanos e crioulos na Bahia setecentista*, São Paulo, Alameda, 2011 e Idem, “Uns três congos e alguns angolas ou os outros africanos da Bahia”, *História Unisinos*, v. 14, (2010), p. 1-9.



entre os dados, quanto à origem étnica, apontados pelo banguê e pelos inventários seria em virtude desta última fonte representar os escravos em plena atividade produtiva, enquanto aquela evidencia os cativos no momento da morte. Logo, a maior proporção de angolas nos livros de banguê espelha o período em que o tráfico para região era mais intenso, o que já não ocorria em meados no século XVIII, quando a Costa da Mina havia tornado-se o principal fornecedor de mão de obra escrava para a Bahia.⁷

Na amostra perscrutada nos anos de 1751-52, 1764 e 1767-68, conforme a tabela abaixo, dos 593 sepultamentos, em 414 constava a origem do defunto. A proporção de africanidade é altíssima, chegando a 95% dos enterros. Mas os números de africanos da África Centro-Occidental é levemente menor que da Occidental, 25,9% contra 29% respectivamente.

TABELA 1

Origem dos escravos sepultados no Banguê: 1751-53;1764 e 1767-68

Origem	Nº	%
<i>África Occidental</i>		29%
Costa da Mina	55	13,3%
Jeje	27	6,5%
Gentio da Costa	23	5,6
Benim	6	1,4%
Nagô	5	1,2
Demais origens ⁸	5	1,%
<i>África Centro-Occidental</i>		25,9%
Angola	73	17,6%
Benguela	31	7,5%
Demais origens ⁹	4	0,8%
<i>África Oriental</i>		
Moçambique	5	1,2%
<i>Africano de origem indeterminada</i>		
Preto	159	38,4%
<i>Nascidos no Brasil</i>		5%
Crioulo	15	3,6%

⁷Daniele Santos de Souza, “Entre o “serviço da casa” e o “ganho”: escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2010), pp. 56-57.

⁸ Referem-se a: um “coirano”, um “sabarú”, um “calabar”, um “crioulo de São Tomé” e um “carabari”.

⁹ Referem-se a: um “muxicongo”, um “cabinda”, um “ganguela” e um “massangano”.



Mestiço ¹⁰	6	1,4%
Total	414	100%

Fonte: Arquivo da Santa Casa de Misericórdia da Bahia, Livro de Banguê, maços 1259 e 1261

O argumento de que estes cativos, sobretudo os do último período 1767-68, representariam o falecimento daqueles que haviam chegado anos antes, principalmente no *boom* do tráfico angolano em 1750, poderia novamente ser reivindicado. Contudo, há algo a mais para apimentar a discussão. Há estimativas de que 24% a 25% dos sepultamentos feitos por meio do banguê sejam de cativos recém-chegados da África. Vejamos como cogitei estes números. O escrivão da Santa Casa raramente utilizava a expressão boçal, localizei apenas dois casos, um deles dizia assim:

Em 9 de agosto de 1749, faleceu Manoel escravo de Joaquim Ignacio da Cruz e Manoel Alvares Filgueira vindo por conta de ambos da Ilha do Príncipe com a marca a margem, o dito escravo é Mina ainda boçal, faleceu em casa do dito Joaquim Ignacio morador na Praia [Freguesia da Conceição da Praia] junto ao Corpo Santo.¹¹

TABELA 2

Origem dos escravos “boçais” sepultados no Banguê: 1751-53; 1764; 1767-68

Origem	Nº	%
<i>África Ocidental</i>		34,4%
Costa da Mina	21	20,6%
Carabari	1	1%
Gentio da Costa	6	5,9%
Benim	5	4,9%
Nagô	1	1%
Calabar	1	1%
<i>África Centro-Ocidental</i>		48%
Angola	23	22,5%
Benguela	25	24,4%
Cabinda	1	1%
<i>Origem indeterminada</i>		
Preto	18	17,6%
Total	102	100%

Fonte: Arquivo da Santa Casa de Misericórdia da Bahia, Livro de Banguê, maço 1259 e 1261

¹⁰ Inclui: mestiço(1), cabra (1), mulatos(2), pardos(2).

¹¹ ASCM, *Livro de Banguê* nº 1259, fl 2.



Amiúde, nos casos omissos, conclui tratar-se de um recém-chegado na medida em que o escrivão ao apontar o proprietário do escravo definia-o como sendo pertencente aos interessados em determinada embarcação e/ou quando o mesmo não anotava o nome do cativo, sendo este invocado como “um preto”, “um moleque” ou “um preto novo”, talvez por ainda não ter sido batizado, e que teria falecido na casa de um terceiro, mas que era “da conta e risco de” outro, tendo no peito ou no braço a marca com as iniciais do dono. Este terceiro, por sua vez, aparece com vários cativos falecendo em sua residência esporadicamente, durante anos até, o que indica trata-se de uma loja de comércio de escravos. Frézier, o engenheiro real que visitou a Bahia em 1714, afirmou existirem “lojas cheias desses pobres infelizes que lá são expostos completamente nus, e que aí são comprados como animais, sobre os quais se adquire o mesmo poder”.¹² Quando a análise sobre a origem dos africanos recai apenas sobre este grupo o resultado impressiona. A maioria, quase 48%, é da África Centro-Occidental, com mais cativos saindo do porto de Benguela que de Luanda, sendo que nenhum é originário da África Oriental.

A origem indeterminada de 17,6% dos dados gera uma interrogação. Não estariam aí, descritos simplesmente como “pretos”, os africanos embarcados na Costa da Mina? Cruzando as informações obtidas no banguê com os dados disponível no TSTD é possível cogitar de que portos saíram alguns desses “pretos”. Em dois casos nem precisei ir muito longe. O sepultamento feito, em 5 de maio de 1751, do “preto” falecido na casa de Manoel Álvares de Carvalho, certamente tinha na Costa da Mina sua origem, assim como os demais dez africanos que, junto com ele, vieram na *Galera Bom Jesus da Pedra, Santa Rita e São Domingos* e foram descritos como sendo da “Costa da Mina” ou do “Gentio da Costa”, que se refere a região do Golfo de Benim. De acordo com o TSTD, Manoel Álvares de Carvalho era o proprietário da galera, que havia partido para a Costa da Mina em janeiro de 1750 e retornado em dezembro, desembarcando 505 escravos, dos quais onze constam no registro do banguê, sendo sepultados entre dezembro de maio do ano seguinte.¹³

Já a embarcação *N^a S^a da Penha e Boa Hora* aparece em um único assentamento datado de 4 de janeiro de 1751. No TSTD, há o registro de nove viagens entre os anos de 1752 e 1770, todas em direção à Baía de Benim.¹⁴ Logo, este cativo sepultado na Freguesia do Pilar certamente, para o Capitão que o transportou à Bahia, era mais um “preto da Costa da Mina”. Nos 16 casos restantes,

¹² Amédée François Frézier, *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, p. 533.

¹³ TSTD#49590 e ASCM, *Livro de Banguê*, nº 1259.

¹⁴ TSTD#40231; #40232; #46734; #49608; #49712; #50747; #50870; #50907; #50948.



cujas embarcações não são mencionadas, pesquisei no TSTD o nome dos respectivos capitães e proprietários das “casas” em que os “pretos” faleciam. Apenas obtive informações sobre Silvestre Gonçalves Moraes, capitão e proprietário da Galera *N^a S^a do Socorro e Bom Jesus da Vilanova*, vinda da Costa da Mina, que aportou na Bahia, em 1751, com 308 africanos a bordo, entre eles um preto e dois “pretos novos” que faleceram em sua casa na Rua do Passo, Freguesia do Pilar, enterrados por meio do banguê.¹⁵ Seu vizinho, João da Silva, que também possuía o título de capitão, sepultou no primeiro dia do ano de 1751 “um preto” e “uma preta”, que talvez fossem de angola ou benguela, tal qual os três escravos que ele enterrara no ano anterior.¹⁶ Portanto, dos 18 escravos recém desembarcados cuja origem o *escrivão da Santa Casa* se furtou em anotar, quatro certamente, se não houvesse cometido ato tão relapso, escreveria ser da Costa da Mina ou, para além desse “guarda-chuva” étnico, quiçá não os identificasse como “jeje”, “nagô” ou “benim”. Desta forma, o banguê nos deixa mais dúvidas que respostas, pois mesmo levando em consideração estes últimos casos, ainda permanece apresentando um percentual maior de Centro-Ocidentais entre os africanos tidos como boçais, fugindo, exceto quando tomamos os dados como todo, das estimativas contidas no TSTD, como demonstra a tabela abaixo.

TABELA 3

Desembarque de africanos na Bahia 1750-1770

Período	África Ocidental	África Centro-Ocidental	Total
1750-1760	56.105	31.410	82.515
1761-1770	42.306	24.047	66.353
Total	98.410	55.457	153.867

Fonte: < www.slavevoyages.org/tast/index.faces >, acessado em 3/3/2013

O tráfico de africanos entre a Bahia e a Costa da Mina, em meados do século XVIII, seguia o passo das mudanças que ocorriam na África. Em 1750, buscando recuperar o espaço perdido por Ajudá no comércio negreiro baiano, o rei do Daomé, Tegbessu, encaminhou a Salvador uma embaixada. Propunha ao governador da Capitania e ao monarca português a exclusividade do comércio negreiro baiano com o seu porto, o que foi rechaçado pelo Conselho Ultramarino. Nos anos seguintes, o

¹⁵ TSTD#50723, ASCM, *Livro de Banguê*, nº 1259.

¹⁶ ASCM, *Livro de Banguê*, nº 1259



enfraquecimento do tráfico em Ajudá somente iria se acentuar. Uma determinação do primeiro ministro do rei D. José, o futuro Marquês de Pombal, tornou livre o comércio na Costa da Mina a partir de 1756. No entanto, o comércio português na região seria controlado a partir da Fortaleza de Ajudá e somente seria permitido adentrar a este porto uma embarcação portuguesa por vez. O objetivo era evitar que a abundância de navios negreiros concorresse para o aumento dos preços dos cativos. Esta medida, é lógico, desagradou o rei do Daomé que desejava que o comércio em Ajudá florescesse.

É neste momento que rouba a cena o preto forro João de Oliveira. Em 1758, ele é citado num relatório de Theodozio Rodrigues da Costa, diretor do forte português de Ajudá, enviado ao governador da Bahia como tendo sido o responsável por abrir o embarcadouro negreiro de Porto Novo aos traficantes baianos. Segundo o redator, o liberto teria conseguido negociar com os comerciantes de escravos estabelecidos naquela região, cativos no valor de 8 a 12 rolos de fumo, contra os 13 a 16 comumente pagos no porto daomeano.¹⁷ Porto Novo havia sido fundado pela família real de Aladá, quando das guerras daomeanas em 1724, e em meados dos setecentos estava sob a proteção do Império de Oyó, de onde provinham a maioria dos cativos ali comercializados. João de Olivera num requerimento, escrito em 1770, relatou ao monarca português os préstimos feitos aos seus súditos, na tentativa de reaver os bens sequestrados durante a sua prisão no retorno à Bahia, naquele mesmo ano, acusado de descaminho de tecidos. O liberto dava conta que:

...foi sempre o suplicante o maior protetor dos portugueses, auxiliando-os com gente para efetuarem o seu negócio com mais brevidade e não experimentarem com a mora e corrupção a perda a que naquele clima está exposto o mesmo tabaco, livrando-os por muitas vezes com as suas forças dos assaltos e roubos que os mesmos Reis lhe mandavam fazer por quadrilhas do gentio, abrindo o mesmo suplicante, no dito tempo e a sua custa e com a sua gente, os dois Portos Novo e Onim.¹⁸

Estes fatos foram corroborados pelo atestado dos homens de negócio da Praça da Bahia e capitães negreiros, que afirmaram ao conde de Pavolide, governador da Capitania, e ao Conselho Ultramarino que:

... o preto João de Oliveira, sempre em todo este tempo foi um defensor geral da navegação portuguesa e depois no mesmo continente se estabeleceu, fez a sua custa abrir dois portos de negócio para melhor o pudessem fazer os Navios que ali iam, desta cidade e de Pernambuco, sustentando a sua custa em algumas ocasiões várias guerras, a fim de que os navios que se achavam por aqueles portos não sentissem algum prejuízo de roubos, e de palavras, que os Reis costumam armar, achando-se sempre pronto para as ajudar, e para fazer sair os ditos navios com brevidade, da

¹⁷ Pierre F. Verger, *Os libertos: sete caminhos na liberdade de escravos na Bahia no século XIX*, São Paulo: Corrupio, 1992, p.11.

¹⁸ Arquivo Histórico Ultramarino, Coleção Castro e Almeida, Bahia, cx 44 doc 8246



qual utilizou a fazenda de Sua Majestade, em avultada porção de direitos, que lhe pagaram os escravos que conduziam os ditos navios, o que do contrário não sucederia, se acaso ele não fosse.¹⁹

A atuação deste liberto na Costa da Mina esteve diretamente ligada ao contexto político na região e as circunstâncias do comércio transatlântico de escravos. Ao limitar o número de embarcações portuguesas no porto de Ajudá a uma por vez, a Coroa portuguesa dificultava o comércio, pois aumentava e muito a demora nos navios na costa. Se em condições normais a espera dos navios poderia chegar a três meses, com a nova medida a situação se agravou ainda mais. Isto representava riscos não apenas de perda da carga de tabaco, devido à deterioração causada pelo clima – como Oliveira salientou em seu depoimento – mas o alongamento da estadia na costa ampliava o risco de morte da tripulação.²⁰ A tudo isso se somava a escassez de escravos em Ajudá, posto que os agentes comerciais não conseguiam manter em suas lojas uma quantidade grande de cativos. As incursões da cavalaria de Oyó, os bloqueios feitos às redes de comércio do interior que se dirigiam ao Daomé, bem como o controle e a taxaço exercida pelo soberano daomeano diminuíam ainda mais a oferta de indivíduos escravizados em Ajudá. De acordo com Robin Law, em 1750, o número de escravos exportados anualmente por Ajudá era estimado entre oito e nove mil cativos por ano. Em 1765, este número havia decrescido para cinco mil.²¹ Logo, João de Oliveira nada mais fez que aproveitar as oportunidades comerciais abertas pelo contexto político na Baía de Benim naquele momento.

Segundo Verger, na década seguinte, por volta de 1765, João de Oliveira tinha estendido seus contatos comerciais para Onim, a futura Lagos.²² Este porto, no entanto, somente adquiriu proeminência no comércio entre a Bahia e a Costa da Mina e se transformou no principal porto negreiro da região a partir de 1790. Mas, de acordo com Law, em 1770, Oyó já se tornara o maior fornecedor de cativos da costa dos Escravos, sendo que parte deles era comercializada para Ajudá, apesar das dissenções político-militares, por meio de rotas interioranas ou através do complexo de lagoas de Abomey-Calavi, a oeste do Lago Nokoué, que servia de fronteira do mercado de escravos vindos de Oyó.²³

¹⁹ Idem.

²⁰ Jaime Rodrigues, *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, pp. 156-157.

²¹ Robin Law, *Ouidah. The Social History of a West African Slaving "Port" 1727-1892*, Athens, Ohio University Press; Oxford, James Currey, 2004, p. 125.

²² Verger, *Os Libertos*, pp. 9-13.

²³ Law, *Ouidah. The Social History*, p. 126.



Os africanos falantes de iorubá, oriundos de Oyó e sua *hinterland* foram denominados na Bahia como nagôs. O primeiro registro de nagô no livro de Banguê data de 16 de fevereiro de 1751. Contudo, muito antes, em outras fontes há registro desse etnônimo. No inventário *post-mortem* do senhor de engenho e traficante João Lopes Fiúza, datado de 1741, foram registrados com essa denominação os cativos Domingos, Francisco, Úrsula, Phelipa e Domingos purgador.²⁴ Nos assentamentos de batismo o registro é encontrado nos livros de registros da Freguesia da Sé para o período de 1734-1742, onde consta um nagô.²⁵ Na amostra, até o momento da pesquisa, localizei cinco cativos listados como nagô. Já o termo benim, provavelmente se refere aos cativos exportados pelo Reino de mesmo nome, localizado, à época, a leste de Onim, aparece como denominação da origem de seis escravos sepultados através do banguê, o primeiro também em 1751, assim como nagô.

A presença desses etnônimos na linguagem de traficantes, senhores de escravos e escritvães denota a presença cada vez maior de africanos oriundos de portos a leste de Ajudá. Quando João de Oliveira decidiu deixar a Baía de Benim, em 1770, para passar seus últimos dias na Bahia, o tráfico baiano na região havia se diversificado em vários portos: Ajudá, Porto Novo, Badagre e Lagos. Numa lista das embarcações oriundas da Costa da Mina que passaram pela ilha de São Tomé Príncipe em direção ao Brasil entre os anos de 1760-1770 cerca de 29 navios vinham de Ajudá, 20 de Porto Novo, 14 de Badagre, 13 de Epe e duas de Onim.²⁶ Segundo Robin Law, Ajudá permaneceu como grande porto negreiro durante todo o século XVIII, contabilizando entre 30% a 50% do número de total de exportações de escravos da Baía do Benim. Na segunda metade deste século, os cativos daquele porto dirigiam-se principalmente para o Brasil e para as colônias francesas, especialmente Santo Domingos.²⁷

Portanto, não foi à toa que João de Oliveira trouxe consigo para Salvador quatro embaixadores do rei de Onim no momento que Oyó começava a se consolidar como principal fornecedor de cativos para os portos da região. Os embaixadores buscavam estreitar as relações comerciais entre a Bahia e o porto de Onim e quiçá torná-lo o principal porto de negócio dos traficantes baianos. Porém, isso somente veio a ocorrer no século XIX, quando a conjuntura africana e atlântica haviam mudado radicalmente, devido

²⁴ Arquivo Público da Bahia, Seção Judiciária, *Inventário post-mortem de João Lopes Fiúza*, 1741, classificação: 04/1571/2040/05

²⁵ Carlos Eugênio Líbano Soares, “‘Instruído na fé, batizado em pé’: batismo de africanos na Sé da Bahia na 1ª metade do século XVIII, 1734-1742”, *Afro-Ásia*, nº 39 (2010), pp. 79-113.

²⁶ Robin Law, *The Oyo Empire c. 1600-c.1836. A West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Clarendon Press, Oxford, 1997, p. 222.

²⁷ Law, *Ouidah. The Social History*, pp. 125-126.



a Revolução do Haiti (1791-1804), a *jihad* fulani no país Haussá e as guerras que levaram a desintegração do Império de Oyó .

A iniciativa do rei de Onim foi frustrada com a prisão de João de Oliveira juntamente com a sua carga de 122 escravos e os quatro “cabeceiras” do monarca. Estes, embora fossem representantes do rei africano, por serem pretos e estarem na Bahia, acabaram sendo arrolados inicialmente como cativos. Com este equívoco, dificilmente os embaixadores esqueceriam as lembranças da cadeia da Câmara de Salvador, onde certamente ficaram alojados junto com escravos e libertos. Assim, as marcas da escravidão e do tráfico negreiro com o qual estavam diretamente envolvidos estariam para sempre registrados em suas memórias. Ademais, passaram a conhecer perfeitamente o destino que aguardava as milhares de vítimas que eles comercializavam anualmente junto aos negociantes de origem europeia, inclusive daquelas que acabaram sepultadas através do banguê.