

ISSN: 1981-383X

Programa de Pós-graduação em História Comparada - UFRJ



**REVISTA DE HISTÓRIA COMPARADA**

2013

**Ano 7**

**Volume 7**

**Número 1**

Revista de História Comparada (2013) – Ano 7 – Volume 7 – Número 1 – ISSN: 1981-383X  
Copyright© by Leila Rodrigues da Silva, Andréia Cristina Lopes Frazão da Silva, Fábio de Souza Lessa e  
Silvio de Almeida Carvalho Filho, (editores) *et alii*, 2013.

Revista de História Comparada. Programa de Pós-graduação em  
História Comparada/UFRJ.  
Ano 7, v. 7, n. 1.  
Rio de Janeiro: PPGHC, 2013.  
Semestral  
ISSN: 1981-383X  
História Comparada. Universidade Federal do Rio de Janeiro.  
Programa de Pós-graduação em História Comparada.

**Programa de Pós-Graduação de História Comparada**  
**Endereço:** Largo de São Francisco de Paula, n. 1, sala 311 – Centro – Rio de Janeiro – RJ  
BRASIL – CEP 20051-070  
**Tel.:** 0 XX 21 2221-4049  
**Tel e Fax :** 0 XX 21 2221-4049  
**Fax:** 0 XX 21 2221-1470  
**E-mail:** [hcomparada@historia.ufrj.br](mailto:hcomparada@historia.ufrj.br)  
**Site:** <http://www.hcomparada.historia.ufrj.br>

*Revisão:*  
Leila Rodrigues da Silva

*Apoio Técnico:*  
Juliana Salgado Raffaeli  
Nicolas Theodoridis  
Rodrigo Ballesteiro Pereira Tomaz  
Valtair A. Miranda

**REVISTA DE HISTÓRIA COMPARADA**  
Ano 7 – Volume 7 – Número 1 – julho/2013

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO**  
Reitor: Carlos A. Levi da Conceição

**INSTITUTO DE HISTÓRIA**  
Diretor: Fábio de Souza Lessa

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA COMPARADA**  
Coordenadora: Gracilda Alves

**COMITÊ EDITORIAL**

Andréia Cristina Lopes Frazão da Silva (UFRJ)  
Fábio de Souza Lessa. (UFRJ)  
Leila Rodrigues da Silva (UFRJ)  
Silvio de Almeida Carvalho Filho (UFRJ)

**COMITÊ DE APOIO TÉCNICO**

Juliana Salgado Raffaeli (Mestranda – UFRJ)  
Nicolas Theodoridis (Mestrando – UFRJ)  
Rodrigo Ballesteiro Pereira Tomaz (Mestre – UFRJ)  
Valtair A. Miranda (Doutorando – UFRJ)

**CONSELHO CONSULTIVO**

Anita Leocádia Prestes (UFRJ)  
Carlos Barros (Universidade de Santiago de Compostela - Espanha)  
Carlos Roberto Antunes dos Santos (UFPR)  
Ciro Flamarión Cardoso (UFF)  
Diva do Couto Muniz (UnB)  
Dulce Oliveira Amarante dos Santos (UFGO)  
Francisco Carlos Teixeira da Silva (UFRJ)  
Gilson Rambelli (UFS)  
Gilvan Ventura da Silva (UFES)  
Jean Marcel Carvalho França (UNESP)  
Joana Maria Pedro (UFSC)  
José Antônio Dabdab Trabuls (UFMG)  
José Luis Fontes (Universidade do Minho - Portugal)  
José Rivair Macedo (UFRGS)  
Maria de Fátima Souza e Silva (Universidade de Coimbra - Portugal)  
Maria do Amparo Tavares Maleval (UERJ)  
Maria Cecília Colombani (Universidad Nacional de Mar del Plata - Argentina)  
Maria Gabriela Martín Ávila (UFPE)  
Maria Helena Rolim Capelato (USP)  
Maria Manuela Martins (Universidade do Minho - Portugal)  
Mariana Benedetti (Università degli Studi di Milano - Itália)  
Marina de Mello e Souza (USP)  
Norberto Consani (Universidad Nacional de la Plata - Argentina)  
Nuno Simões Rodrigues (Universidade de Lisboa - Portugal)  
Patrícia Grau-Dieckmann (Universidad Nacional de Buenos Aires - Argentina)  
Paulo Gilberto Fagundes Vizentini (UFRGS)  
Pieter Lagrou (Institut d'Histoire du Temps Présent - França)  
Renata Menezes (UFRJ)  
Renan Frighetto (UFPR)  
Stefan Rinke (Universidade Livre de Berlim - Alemanha)  
Terezinha Oliveira (UEM)  
Valdemir Donizette Zamparoni (UFBA)

## Sumário

### DOSSIÊ HISTÓRIAS ENTRE MARGENS E FRONTEIRAS: AFRICANOS, MARINHEIROS E CRIOULOS NO ATLÂNTICO SUL

APRESENTAÇÃO: FLUXOS, IMA(R)GENS E CONEXÕES DE UMA HISTÓRIA ATLÂNTICA..... 7

*Juliana Barreto Farias e Flávio Gomes (Organizadores)*

MARINHEIROS FORROS E ESCRAVOS EM PORTUGAL E NA AMÉRICA PORTUGUESA (c.1760-c.1825)..... 9

*Jaime Rodrigues*

CORES E MARCAS DOS RECRUTAS E MARUJOS DA ARMADA, c. 1822-c. 1860..... 36

*Silvana Jeha*

HISTÓRIAS ENTRE MARGENS: RETORNOS DE LIBERTOS PARA A ÁFRICA PARTINDO DO RIO DE JANEIRO NO SÉCULO XIX..... 67

*Mônica Lima e Souza*

MARIA MINA E AS DISPUTAS PELO MERCADO DE TRABALHO EM DESTERRO, SÉCULO XIX..... 115

*Fabiane Popinigis*

PERSONAGENS ENTRE MARES ATLÂNTICOS: VISÕES DE LUANDA SETECENTISTA ..... 136

*Selma Pantoja*

SAAMAKA GAYS IN QUILOMBOS?..... 149

*Richard Price*

CONEXÕES ATLÂNTICAS NOS CANTEIROS DE OBRAS PÚBLICAS RECIFENSES: LUTAS SUBALTERNAS CONTRA A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO. DÉCADA DE 1850 ..... 156

*Marcelo Mac Cord*

O RECIFE NAS ROTAS DO ATLÂNTICO NEGRO: TRÁFICO, ESCRAVIDÃO E IDENTIDADES NO OITOCENTOS ..... 186

*Valéria Gomes Costa*

REVISITANDO O VALONGO: MERCADO DE ALMAS, LAZARETO E CEMITÉRIO DE AFRICANOS NO PORTAL DO ATLÂNTICO (A CIDADE DO RIO DE JANEIRO, NO SÉCULO XIX) .....	218
<i>Júlio César Medeiros da Silva Pereira</i>	
MESMAS MARGENS DE OUTROS PORTOS: MARINHEIROS AFRICANOS E TRÁFICO ATLÂNTICO NO RECÔNCAVO DA GUANABARA.....	244
<i>Nielson Rosa Bezerra</i>	
TORNAR-SE CORTE: TRABALHO ESCRAVO E ESPAÇO URBANO NO RIO DE JANEIRO (1808-1815).....	262
<i>Ynaê Lopes dos Santos</i>	
DA CULTURA MATERIAL DA ESCRAVIDÃO E DO PÓS-EMANCIPAÇÃO: PERSPECTIVAS COMPARADAS EM ARQUEOLOGIA E HISTÓRIA .....	293
<i>Luís Cláudio Symanski &amp; Flávio Gomes</i>	
RESENHA do livro: TOMICH, Dale W. Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial. São Paulo: EdUSP, 2011. ....	340
<i>Luiz Alberto Couceiro</i>	

# **DOSSIÊ**

**HISTÓRIAS ENTRE MARGENS E  
FRONTEIRAS: AFRICANOS,  
MARINHEIROS E CRIOULOS NO  
ATLÂNTICO SUL**

## FLUXOS, IMA(R)GENS E CONEXÕES DE UMA HISTÓRIA ATLÂNTICA

Este dossiê reúne um conjunto de artigos sobre diversas experiências em várias margens e fronteiras do Atlântico. São estudos de autoria de uma safra de historiadores formados em vários programas de pós-graduação, que têm realizado um investimento metodológico sistemático, rejeitando as análises ensaísticas e/ou com pretensões polêmicas que ainda rondam a historiografia da escravidão, da África e dos africanos no Brasil e na diáspora. Fundamentalmente, são partes de teses de Doutorado defendidas nos últimos anos na USP, UFBA, PUC, UNICAMP, FIOCRUZ, UFF, além de alguns estudos de pesquisadores consolidados.

A ideia de uma dimensão atlântica de processos históricos, de experiências e de trajetórias de pessoas em perspectivas translocais é perseguida em títulos, argumentos e abordagens na maior parte dos textos. Em muitos casos, temos faces de uma história marítima com enfoques em portos e marinheiros. No Brasil, a despeito da utilização muitas vezes aleatória e repetitiva do termo História Atlântica, ainda carecemos de um aporte teórico em termos historiográficos próprios para definir o que consideramos neste campo de estudo emergente. Um caminho seria recuperar clássicos da historiografia acadêmica, e fora dela, como os estudos de Alice Canabrava, Rozendo Sampaio Garcia, Pierre Verger e Emilia Viotti da Costa, passando pelas perspectivas contemporâneas de Luiz Felipe de Alencastro e, especialmente, Rafael Marquese. Em ensaio publicado em português, Dale Tomich sugeriu originais reflexões para pautas de investigações. Num verdadeiro norte teórico e metodológico – lamentavelmente não seguido – destacou a necessidade de insistir num conceito amplo de História Atlântica. Assim, o que podemos denominar de História Atlântica não seria uma simples integração plural de temas, abordagens e cenários analíticos, mas sobretudo uma unidade diferenciada de reflexão a propósito de processos e conexões. E não somente enquanto um lugar, mas no movimento da sua constituição permanente enquanto *espaços e tempos* de movimentos históricos particulares.<sup>1</sup>

Para o Instituto de História da UFRJ e o Programa de Pós-graduação em História Comparada, a edição deste Dossiê é mais um resultado de parte de um esforço

---

<sup>1</sup> Dale Tomich. O Atlântico como espaço histórico. **Estudos Afro-Asiáticos**, Ano 26, n.2, p. 221-240, 2004.

acadêmico e intelectual, articulando linhas de pesquisas e o diálogo mais amplo possível com as áreas de Antropologia e, mais recentemente, Arqueologia e Geografia. Foi um movimento iniciado em 2003, com o Laboratório de Antropologia e História (o LAH, atualmente vinculado ao programa de pós-graduação em Antropologia Social, PPGAS, do Museu Nacional) e que agora ganha mais fôlego com a criação do LEHA (Laboratório de Estudos de História Atlântica). O LEHA pretende oferecer um espaço de sistematização de reflexões teóricas e de estudos empíricos (também de alunos de graduação), através de reuniões, seminários e a edição de uma revista eletrônica, visando captar as tensões existentes e produtivas entre contingência e necessidade, agência e estrutura, histórias particulares locais (transformadas em narrativas nacionais) e histórias atlânticas. Nestes conjuntos de experiências e processos históricos conectados, cruzados e compartilhados, o Atlântico foi reinventado, como um complexo espaço histórico de diferenças, mas onde também é possível analisar formas de unidade e coerência. Assim, podemos repensar abordagens historiográficas, antropológicas e arqueológicas nas perspectivas renovadas dos estudos atlânticos.

Aqui ou acolá, têm sido realizadas investigações sobre diversas dinâmicas coloniais e pós-coloniais, destacadamente em estudos comparados. Numa dimensão colonial, já havíamos investido em pesquisas na Guiana Francesa e avançamos num aprofundamento bibliográfico (incluindo também fontes secundárias) em estudos sobre Cuba, Venezuela e, agora, sobre a Colômbia, especialmente nas interfaces entre história social, demografia, história da escravidão e pós-emancipação. Também demos continuidade às investigações sobre campesinato e demografia escrava, com destaque para o perfil da população escrava (a partir do uso de fontes seriais). Ultrapassando os sentidos de uma *história nacional* e investigando contextos e regimes sócio-demográficos, as perspectivas atuais da História Atlântica têm sugerido várias abordagens, mas as conexões teórico-metodológicas ainda permanecem pouco exploradas para o entendimento da escravidão africana nas Américas. De todo modo, a experiência principal tem sido desestruturar o modelo de “história nacional” ou “história dos Impérios” (colonial ou pós-colonial), destacando-se assim os vários espaços, temporalidades, agências, projetos, processos e estruturas.

Juliana Barreto Farias (UFBA)  
Flávio Gomes (UFRJ)

# MARINHEIROS FORROS E ESCRAVOS EM PORTUGAL E NA AMÉRICA PORTUGUESA (c.1760-c.1825)\*

Jaime Rodrigues\*\*

Recebido 01/06/2013  
Aprovado 30/06/2013

**Resumo:** Entre meados do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX, marinheiros forros e escravos atuaram na navegação de longa distância, ligando os portos situados nos domínios lusos. O artigo discute as especificidades dos registros desses trabalhadores. Ao mesmo tempo, distingue forros e escravos, sobretudo africanos, e as formas e perspectivas de engajamento desses homens no mundo do trabalho marítimo no Atlântico.

**Palavras-chave:** História Atlântica – Escravidão – Liberdade – História Marítima.

Summary: Between mid-eighteenth century and the first decades of the nineteenth century, slaves and manumitted sailors acted in long-distance navigation, connecting ports located in Portuguese domains. The article discusses the specifics of the records of these workers. At the same time, it distinguishes manumitted and slaves, especially Africans, and the perspectives and the ways of engaging of these men in the world of maritime labor in the Atlantic.

**Keywords:** Atlantic History - Slavery – Liberty – Maritime History.

## Engajamentos e perfis marítimos

As profissões marítimas no tempo da navegação à vela foram variadas. Marinheiros negros, africanos ou nascidos nos domínios portugueses, forros ou escravos, engajaram-se em embarcações na época colonial e após a independência do Brasil. Por vezes vamos encontrá-los em lugares e situações aparentemente incomuns.<sup>1</sup>

\* Agradeço à CAPES e à FAP/UNIFESP pelo apoio concedido ao projeto de pesquisa “Cultura marítima no Atlântico (séculos XVIII e XIX): autonomia escrava, ritos a bordo e vida material”, do qual este texto é um resultado, sob a forma de auxílio a viagens que me permitiram consultar arquivos em Lisboa e apresentar uma versão preliminar deste texto no XI Congresso Internacional da Brazilian Studies Association na University of Illinois em Champaign (EUA) em setembro de 2012.

\*\* Doutor em História Social. Professor adjunto de História do Brasil, Departamento de História/EFLCH/UNIFESP. Investigador do Centro de Estudos Africanos/Universidade do Porto. E-mail: [jaimerod@uol.com.br](mailto:jaimerod@uol.com.br).

<sup>1</sup> Por exemplo, requerendo suas liberdades em tribunais no Brasil e em Portugal após 1822, ver SILVA, Cristina Nogueira da Silva e GRINBERG, Keila. Soil Free from Slaves: Slave Law in Late Eighteenth- and Early Nineteenth-Century Portugal. *Slavery & Abolition*, v.32, n.3, p. 436-437, set.2011.

No contexto das guerras de independência na América ibérica, os lados em combate recrutaram escravos e negros livres para suas fileiras, incluindo muitos marinheiros para a Armada, no caso do Império do Brasil;<sup>2</sup> Na cabotagem, a participação deles era antiga, duradoura e ativa, da colônia ao Império. Na baía de Todos os Santos, homens negros eram presenças constantes ao longo de todo o século XVIII, sendo o estudo de Carlos da Silva Jr. relevante para entendermos a composição demográfica dos trabalhadores do mar naquela região. Se no último quartel do século XVIII estimava-se em 426 os cativos que faziam o transporte entre as vilas do Recôncavo, na primeira metade daquela centúria era possível identificá-los mais precisamente:

Os africanos (...) controlavam as profissões marítimas (marinheiro, pescador, mariscador, mergulhador, barqueiro, vigia de xaréus), pois 83,9% (26) dos marítimos nasceram na África, enquanto os crioulos respondiam por apenas 16,1% (5). Grande número destes trabalhava no transporte marítimo entre Salvador e o Recôncavo, carregando mercadorias e alimentos entre os rios que ligavam sua *hinterland* à Bahia de Todos os Santos. Durante o último quartel do século XVIII, estimou-se que 426 marinheiros cativos estivessem empregados no transporte marítimo em apenas quatro vilas do Recôncavo (São Francisco, Santo Amaro, Cachoeira e Maragogipe).<sup>3</sup>

Os dados censitários disponíveis para a primeira metade do século XVIII são bastante esclarecedores da presença dos marinheiros negros também na navegação de longo curso. O mesmo historiador recuperou registros desses trabalhadores na pesca da baleia e no tráfico transatlântico de escravos, sobretudo em Angola, Benguela, Mina e Guiné, além da cabotagem na América portuguesa, totalizando 392 cativos de profissão marítima, para os quais “a atividade em alto mar podia também ser uma oportunidade para a liberdade”:

Vale destacar ainda que esses escravos trabalhavam lado a lado dos libertos, embora esses últimos sejam minoria. De acordo com o censo, apenas 51 ‘marinheiros pretos forros’ exerciam esse ofício em 1775. Caso as conclusões desse documento sejam válidas para a primeira metade do século

<sup>2</sup> ALADRÉN, Gabriel. Experiências de liberdade em tempos de guerra: escravos e libertos nas Guerras Cisplatinas (1811-1828). **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v.22, n.44, p. 442, jul./dez. 2009; JEHA, Silvana C. **A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854**. Rio de Janeiro: PUCRJ, 2011. p. 165 e ss.

<sup>3</sup> SILVA JR., Carlos Francisco do. **Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)**. Salvador: UFBA, 2011. p. 85 (Dissert. Mestr. História).

XVIII, como acredito que sejam, então a marinhagem [na Bahia] era atividade de gente preta, exercida principalmente por escravos.<sup>4</sup>

No final do século XVIII, um baiano proeminente e morador na capital portuguesa notou o crescimento do número de marinheiros naturais do Recôncavo na navegação do Reino:

os pretos também se tem multiplicado nesse mecanismo pelo benefício da lei que permite a sua vinda a este reino, sendo marinheiros. De que se segue que muitos patrões e outros oficiais dos navios têm comprado escravos que navegam em sua companhia e enchem com este suplemento o vazio que necessariamente devia produzir a de população deste Reino (...). Os quais marinheiros todos, assim do oceano como da costa do Brasil, eu divido em três classes: uma de brancos, outra de mulatos pretos, e outra finalmente de índios (...).<sup>5</sup>

Marinheiros africanos ou negros nascidos em outras conquistas portuguesas também se moviam no espaço e ocupavam postos na navegação de cabotagem e de longa distância a partir da Guanabara. Os dados sistematizados por Bezerra para os anos entre 1829 e 1832 indicam uma forte presença de africanos de nascimento entre os mestres das embarcações naquela baía, totalizando mais de ¾ do total, a maioria dos quais com idades entre 20 e 40 anos, e dos quais se requeria habilidades tais como “liderança, conhecimentos técnicos de navegação, ambiência com os portos urbanos, bom manejo da língua portuguesa”.<sup>6</sup>

<sup>4</sup> SILVA JR., Carlos Francisco do. **Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750).** Salvador: UFBA, 2011 (Dissert. Mestr. História). p. 87 e 86, respectivamente. Para dados sobre marinheiros escravos em Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro no século XIX, ver SILVA, Luiz Geraldo. **A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX).** Campinas: Papirus, 2001. p. 61-65; THORNTON, John. **A África e os africanos na formação do mundo atlântico, 1400-1800.** Rio de Janeiro: Campus, 2004. p. 181-182; LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a carreira da Índia.** São Paulo: Cia. Ed. Nacional; Edusp, 1968. p. 112-115.

<sup>5</sup> Biblioteca Nacional/Divisão de Manuscritos, doc. 28-28-12: Ofício de Antônio Ferreira de Andrade a Martinho de Mello e Castro sobre a necessidade urgente de promover a construção naval e a navegação no Brasil. Lisboa, 9 de novembro de 1799. “Coronel Antônio Ferreira de Andrade [era] professo na ordem de Cristo, membro de uma ‘das mais bem abonadas famílias e [dono] de importantes propriedades de engenho de açúcar’, cf. VALIM, Patrícia. José Pires de Carvalho e Albuquerque, Secretário de Estado e Governo do Brasil: poder, elites e contestação na Bahia de 1798. **Anais da IV Conferência Internacional de História Econômica & VI Encontro de Pós-Graduação em História Econômica.** São Paulo: FFLCH e FEA/USP, out.2012. Disponível em <http://www.cihe.fflch.usp.br/sites/cihe.fflch.usp.br/files/Patricia%20Valim.pdf>. Stuart Schwartz contou 2.148 embarcações circulando pelo porto de Salvador em 1775 e a presença de cerca de 4.000 marinheiros navegando pela baía de Todos os Santos, para além dos pescadores e barqueiros do comércio local. Ver **Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial (1550-1835).** São Paulo: Cia. das Letras, 1988. p. 79.

<sup>6</sup> BEZERRA, Nielson Rosa. **Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840).** Niterói: UFF, 2010 (Tese Dout.). p. 124-125 e 132-133.

Mesmo sem dispor de censos tão detalhados para todas as áreas, na época colonial e no século XIX, não corremos riscos demasiados ao afirmar que em todo lugar onde a escravidão predominou como forma de exploração do trabalho, os marinheiros cativos desempenharam suas tarefas e retiraram dessa experiência no mar elementos para lidar com seus senhores. Lembremos que a lista de exigências do tratado de paz escrito pelos escravos levantados no engenho Santana por volta de 1789 incluía rede, tarrafa, canoas, uma lancha de pescaria e “uma barca grande para quando foi para Bahia nós metermos as nossas cargas para não pagarmos fretes” – ou seja, eles pretendiam dirigir sozinhos o barco de Ilhéus até Salvador, sabedores da dificuldade de manejá-la embarcação com menos de cinco homens, sendo “quatro varas, e um para o leme”. E, é claro, precisavam de roupa adequada para enfrentar o sol durante a viagem de mais de 400 quilômetros, pois “os marinheiros que andam de lancha além de camisa de baeta que lhes dá, hão de ter gibão de baeta, e todo o vestuário necessário”.<sup>7</sup> Marinheiros negros, escravos ou livres, estiveram presentes também em áreas de colonização mais recente, como no Vale do Taquari e em outras partes do Rio Grande do Sul das primeiras décadas do século XIX, transportando mantimentos e erva mate,<sup>8</sup> ou em Paranaguá na segunda metade do mesmo século<sup>9</sup> – apenas para mencionar alguns lugares para os quais existem estudos monográficos. Eles estavam até mesmo onde suas habilidades não eram requisitadas – como na Fábrica de Ferro de Ipanema, no interior de São Paulo, onde africanos livres com passagem pelo trabalho no Arsenal da Marinha da Bahia foram considerados “marinheiros [e, como tal], exigentes e mal acostumados”.<sup>10</sup>

A percepção da importância numérica dos homens negros no trabalho marítimo não escapou aos viajantes que circularam pelo Brasil. Numa avaliação impressionista, de que “só se encontram nos navios brasileiros negros e homens de cor, na maioria

<sup>7</sup> “Tratado proposto a Manoel da Silva Ferreira pelos seus escravos durante o tempo em que se conservaram levantados (c. 1789)”. In: REIS, João José & SILVA, Eduardo. **Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista**. São Paulo: Cia. das Letras, 1988. p. 123-124.

<sup>8</sup> AHLERT, Lucildo e GEDOZ, Sirlei T. Povoamento e desenvolvimento econômico na região do Vale do Taquari, Rio Grande do Sul (1822 a 1930). **Anais das Segundas Jornadas de Historia Económica**. Montevideo: jul.1999, p. 6; BERUTE, Gabriel Santos. **Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c.1790-c.1825**. Porto Alegre: UFRGS, 2006. p. 101 e ss. (Dissert. Mestr).

<sup>9</sup> LEANDRO, José Augusto. Cultura marítima: marinheiros da baía de Paranaguá, sul do Brasil, século XIX. **Revista Internacional de Folkcomunicação**, Ponta Grossa, v.5, n.10, 2007.

<sup>10</sup> RODRIGUES, Jaime. Ferro, trabalho e conflito: os africanos livres na Fábrica de Ipanema. **História Social**, v.4/5, p. 29-42, 1997-1998. p. 40.

escravos”, o príncipe Adalberto da Prússia, chegado ao Rio de Janeiro nos primeiros dias de setembro de 1842, constatava que as populosas cidades do litoral não forneciam marinheiros suficientes para tripularem as frotas mercantes e de guerra. O historiador José Carlos Barreiro aventou a hipótese de que a população brasileira preferisse, em sua maioria, se apropriar dos abundantes recursos naturais a fim de prover sua sobrevivência, só aderindo ao trabalho marítimo quando submetida a um recrutamento violento praticado pelo Estado.<sup>11</sup> É possível que sim, mas também deve se ponderar outras circunstâncias.

O fato de se apossar de recursos naturais, tais como a terra, era motivo de conflitos com aqueles que os detinham, legalmente ou não, no mundo colonial e no Império. Homens livres e pobres na América portuguesa tinham no trabalho marítimo uma das poucas possibilidades de remuneração salarial em meio a uma sociedade escravista como a colonial, o que não significa que tenham exercido essa opção ou mesmo que a demanda por tripulantes fosse capaz de empregar todos os que estivessem disponíveis. Comparativamente, sabemos que um país como Portugal não dispunha dos mesmos recursos naturais existentes em seus domínios americanos nem de uma população densa. Ainda assim, ali sempre houve gente disponível para o trabalho marítimo e para tripular os navios mercantes do país<sup>12</sup> – cujas equipagens não apresentavam os traços de internacionalismo verificados em embarcações sob outras bandeiras do Atlântico norte.

Pouco se sabe acerca das formas de recrutamento de trabalhadores livres e pobres para as funções de embarcadiços no Brasil dos séculos XVIII e XIX. Autores como Rediker observam o mesmo fenômeno em outras partes do Atlântico, ao afirmar que “marujos livres de descendência africana entravam no serviço dos navios, cujas viagens se iniciavam em portos europeus e americanos, principalmente porque tinham

---

<sup>11</sup> PRÚSSIA, Adalberto da. **Brasil: Amazonas-Xingu**. Brasília: Senado Federal, 2002. p. 88; BARREIRO, José Carlos. A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850). **Tempo**, v.15, n.29, p. 189-209, jul./dez.2010. p. 193.

<sup>12</sup> Isso não deve levar à dedução de que, em Portugal, os homens teriam a propensão inata de se tornarem marinheiros. Uma crítica à historiografia sobre o recrutamento de marinheiros portugueses pode ser vista em BOXER, Charles R. **O Império colonial português (1415-1825)**. São Paulo: Cia. das Letras, 2002. p. 68-69; SILVA, Luiz Geraldo. Vicissitudes de um império oceânico: o recrutamento das gentes do mar na América portuguesa (séculos XVII e XVIII). **Navigator**, v.3, n.5, p. 33-49, jun.2007. e MOREIRA, Luiz Guilherme Scaldaferrri. **Navegar, lutar, pedir e... receber: o perfil e as concorrências dos capitães das fortalezas de Santa Cruz e de São João nas consultas ao Conselho Ultramarino, na segunda metade do XVII, no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2010. (Dissert. Mest). p. 128.

relativamente poucas oportunidades de emprego, e o ofício de marinheiro era um dos mais certos e acessíveis”.<sup>13</sup>

No caso dos navios negreiros, parece ter havido especialização e estímulo, levando os tripulantes a se engajarem por períodos longos nas embarcações que cumpriam essas rotas. Segundo Clarence-Smith, as equipagens e os salários eram cerca de duas vezes maiores nas rotas negreiras do que nas demais, o que significava um atrativo tanto para homens livres e pobres como para senhores que locavam seus cativos nessa atividade ou ainda para escravos em fuga. Evidentemente, a regra valia também para os capitães e outros oficiais, em geral homens mais velhos e que haviam adquirido experiência em anos de trabalho no mar, especializando-se no comércio de escravos.<sup>14</sup>

O comércio de escravos requeria habilidades próprias, voltadas às especificidades da negociação, das línguas e do lidar com a “mercadoria” transportada. Como afirmei em outra oportunidade, em muitas embarcações negreiras havia cativos na tripulação, o que denota uma especialização também entre os trabalhadores escravos.<sup>15</sup> Além do que, navios mercantes tinham em suas tripulações não apenas escravos em fuga, mas também escravos especializados nas profissões marítimas, alugados por seus senhores aos donos das embarcações – tanoeiros, cozinheiros e “línguas”, entre outros.

Os “línguas” africanos, em particular, cumpriam papéis cruciais para o bom andamento dos negócios negreiros, no desempenho de funções que dificilmente poderiam ter cumprido homens de qualquer outra origem. Por exemplo, eles traduziam ou mediavam as negociações entre os oficiais do navio e os fornecedores de escravos na costa atlântica da África. Na área bantu, sobretudo em Angola, mesmo que não fossem fluentes em todos os idiomas, compartilhavam o substrato linguístico comum e facilitavam a conversação. A bordo dos navios negreiros já carregados e em direção à América, eles viviam a experiência radical de atravessar o Atlântico e lidar com os africanos presos no porão, eventualmente traduzindo os murmúrios de revoltas aos seus

<sup>13</sup> REDIKER, Marcus. **O navio negreiro: uma história humana**. São Paulo: Cia. das Letras, 2011. p. 237-238. Para o recrutamento na América portuguesa, ver LAPA, **A Bahia e a carreira da Índia**, Op. Cit., p. 217.

<sup>14</sup> CLARENCE-SMITH, Gervase. **O terceiro império português (1825-1975)**. Lisboa: Teorema, 1990, p. 51; PALMER, Colin A. **Human Cargoes: The British Slave Trade to Spanish America (1700-1739)**. Urbana/Chicago/Londres, University of Illinois Press, 1981. p. 46-47.

<sup>15</sup> RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo: Cia. das Letras, 2005. p. 160.

superiores ou solidarizando-se com os encarcerados e mantendo-se calados. Difícil saber ao certo ou estabelecer uma norma de comportamento rígida.

A hipótese, aqui, é que africanos escravizados puderam encontrar oportunidades inusitadas de fuga, autonomia e liberdade, propalando uma experiência profissional por vezes inexistente e engajando-se como grumetes para ganhar o mundo pela via marítima, quem sabe conseguindo passar a exercer funções de marinheiros ou desertar em algum porto distante, quando a ocasião e a conveniência se apresentassem.

A aplicação das exigências legais portuguesas de matrícula dos tripulantes possibilita um conhecimento mais preciso do perfil dos homens engajados na navegação entre o Reino e seus domínios a partir da segunda metade do século XVIII. Registros da presença de homens negros trabalhando em embarcações portuguesas nesse período são relativamente reduzidos, mas não inexistentes. Em um artigo desbravador, Mariana Cândido contabilizou 365 solicitações de navios portugueses saindo de Lisboa com destino a portos atlânticos africanos e americanos sob dominação lusa entre 1767 e 1832. Dentre eles, 97 levavam escravos como marinheiros regularmente matriculados nas listas das equipagens. Pelas contas da autora, eram 230 escravos em um universo de 8.441 tripulantes na marinha mercante para o período recortado, o que representa menos de 3% do total – contra cerca de 17% de escravos em navios do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil entre 1812 e 1863.<sup>16</sup> Cândido aventa hipóteses para entendermos esse número aparentemente tão reduzido:

Havia menos escravos e negros libertos em Portugal do que no Brasil, o que pode explicar o menor número de escravos empregados como tripulação dos navios que saiam de portos portugueses. Embora o número seja pequeno em comparação com a tripulação total, estes 230 indivíduos desafiam-nos a reconsiderar a travessia e analisar a escravidão de uma perspectiva diferente.<sup>17</sup>

Portugal seria, naquela altura, uma sociedade com escravos que, diferentemente da sociedade escravista forjada na América portuguesa ao longo de séculos, mantinha os aparatos da dominação sobre os cativos, mas não dependia majoritariamente deles para

<sup>16</sup> Discuti esse percentual e as razões para sua existência no tráfico transatlântico de escravo em RODRIGUES, *De costa a costa...* Op. Cit., p. 186-187.

<sup>17</sup> CANDIDO, Mariana P. Different Slave Journeys: Enslaved African Seamen on Board of Portuguese Ships, c. 1760-1820s. *Slavery & Abolition*, v.31, n.3, p. 395-409, 2010. p. 399. A autora ressalta o percentual diminuto quando comparado aos dados apresentados por mim e por Herbert Klein para navios negreiros entre 1795 e a primeira metade do século XIX (de 14 a 24%).

a produção.<sup>18</sup> Ainda que fossem em número reduzido, negros e mestiços chamavam a atenção de viajantes de passagem por Lisboa; escravos faziam os serviços mais pesados e desprezados, de crimes por encomenda a isca para touros. Seus senhores “vendiam-nos com a maior das facilidades e tinham o direito de lhes bater ou de os castigar como entendiam. Porém, em geral eles eram tratados como os outros criados ‘e algumas vezes até lhes concedem a liberdade’, em especial depois de velhos e inúteis”.<sup>19</sup> O inglês William Beckford comentou um hábito cortesão no tempo de D. Maria I que não se mostrava estranho aos portugueses, havia séculos envolvidos com o tráfico e a escravidão de africanos:

atualmente é de bom tom (...) andar-se rodeado de pretinhos africanos, quanto mais hediondos melhor, e vesti-los o melhor que se possa. A soberana dá o exemplo. A família real anda à compita a ver quem é que faz mais mimos e carícias à D. Rosa, a favorita da Rainha, preta, beiçuda e de nariz esborrachado.<sup>20</sup>

Em meados do século XVIII, os escravos representavam algo em torno de 5% da população lisboeta, o equivalente a 9 ou 10 mil homens e mulheres – o que, se não configurava a base do sistema econômico, também não era um percentual desprezível. A presença negra na cidade não se alterou nos anos 1820, a julgar por descrições do mundo do trabalho luso após o regresso da Corte, quando a escravidão já fora abolida em Portugal. Abundantes nos palácios reais e nas casas nobres, a criadagem negra também era comum nos meios burgueses.<sup>21</sup>

Mas talvez não seja muito exato comparar a exploração do trabalho escravo em Portugal e no Brasil. Efetivamente, havia menos escravos e libertos no Reino do que nos domínios americanos, em termos absolutos e relativos. Todavia, o trânsito e os resultados que poderiam vir daí, sobretudo para os escravos marinheiros, merece um olhar acurado. Vamos, então, sondar essa experiência e as possibilidades abertas por ela.

<sup>18</sup> Nos termos de BERLIN, Ira, **Gerações de cativeiro: uma história da escravidão nos Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Record, 2006. p. 41.

<sup>19</sup> TOURS, François de. Itinerário em Portugal (1699). In: CHAVES, Castelo-Branco. **Portugal nos séculos XVII e XVIII: quatro testemunhos**. Lisboa: Lisóptima, 1990. p. 63; SANTOS, Piedade Braga; RODRIGUES, Teresa e NOGUEIRA, Margarida Sá. **Lisboa setecentista vista por estrangeiros**. Lisboa: Livros Horizonte, 1992. p. 46-48 e 84.

<sup>20</sup> SANTOS, RODRIGUES e NOGUEIRA, **Lisboa setecentista**, p. 50. Ver também LARA, Silvia H. **Fragmentos setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa**. São Paulo: Cia. das Letras, 2007. p. 232.

<sup>21</sup> VENANCIO, Renato Pinto. **Cativos do Reino: a circulação dos escravos entre Portugal e Brasil, séculos 18 e 19**. São Paulo: Alameda; Belo Horizonte, FAPEMIG, 2012. p. 89; SÁ, Victor de. **Lisboa no liberalismo**. Lisboa: Livros Horizonte, 1992. p. 9.

Nos registros da Junta do Comércio, órgão criado em 1755, encontram-se matrículas de dezenas de equipagens que partiram de portos brasileiros, onde os capitães e donos de navios dispunham de um número muito maior de marujos cativos, se assim quisessem. De mais a mais, em escalas africanas e sul americanas, marujos negros poderiam ser incorporados às tripulações de navios zarpados dos portos reinóis.

Analizando os casos dos oriundos de Benguela, Cândido identificou marinheiros escravizados naquela localidade trabalhando em embarcações saídas de Lisboa e destinadas a portos africanos e do Brasil. Bom exemplo é o *Nossa Senhora dos Prazeres*, que partiu em novembro de 1789 de Lisboa em direção a Benguela com 27 tripulantes, sendo um deles negro livre do Rio de Janeiro, e outros quatro negros escravos, “três dos quais provinham de Benguela: Inácio Maia, Pedro Maia e Manoel Miguel Maia, que pertenciam ao dono do navio”.<sup>22</sup>

Boa parte dos marinheiros negros aparece assim, simplesmente arrolada na lista de tripulantes. A maneira pela qual essas listas foram confeccionadas merece alguns comentários. De início, é preciso notar que os primeiros registros portugueses a mencionar os tripulantes nominalmente apareceram na década de 1760, na esteira da legislação que tentou restringir a circulação de pessoas e proibiu o tráfico de escravos para o Reino em 1761. Na folha de abertura do livro referente ao ano de 1767, o escrevente afirmava cumprir um aviso de Sua Majestade à Junta do Comércio em conformidade com as leis “que proíbem a passagem das gentes ao Brasil”. Ele passa, então, a fazer matrículas individuais dos membros das equipagens, identificados por nome, filiação, cargo a bordo, naturalidade, idade, há quanto tempo vinham embarcados, eventualmente pelo lugar onde moravam e pelos sinais físicos (estatura, cicatrizes, cor do cabelo, grosso ou magro de corpo, cor da pele e dos olhos etc.).<sup>23</sup> As listas cumpriam, entre outras coisas, a determinação de impedir a entrada de novos escravos, regulamentando a propriedade dos cativos matriculados nos navios mercantes.

Antes de observar uma amostragem retirada desse conjunto, tomemos alguns casos aleatórios. O *São José Rei de Portugal*, navio que saiu de Lisboa com destino a Pernambuco em 3 de julho de 1767, levava 51 tripulantes, entre oficiais e marinheiros

<sup>22</sup> CANDIDO, Mariana Pinho. **Fronteras de esclavización: esclavitud, comercio e identidad en Benguela (1780-1850)**. México: El Colegio de México, 2011. p. 220.

<sup>23</sup> “1767 - Livro das Matrículas dos Marinheiros”. **Arquivo Nacional da Torre do Tombo**, Fundo Junta do Comércio (doravante ANTT/JC), livro 1, fls. 1-1v.

comuns. Neste navio, um dos tripulantes era o capelão João Coelho de Couto, natural do Porto, de 38 anos, que embarcava pela primeira vez e foi descrito como um homem de “estatura mais que ordinária, magro, trigueiro, olhos grandes e pardos, e sem defeito”.<sup>24</sup> Os registros da Junta do Comércio dão a conhecer muitos dados sobre os homens brancos da tripulação, já que reiteradamente podemos ler que gente graduada como o cirurgião Antonio de Souza Ferreira, vindo no *Santa Ana e São Francisco Xavier* em 1771, era natural do bispado de Lamego, tinha 42 anos de idade, embarcava havia 18 anos e era de “estatura quase ordinária, rosto redondo carnoso, olhos pardos, barba presa e crespa, cabelos pretos com alguns brancos”.<sup>25</sup> Já o capitão do *S. Pedro de Rates e Santa Quitéria*, José Pereira de Miranda, tinha 43 anos em 1776, data em que contava 30 anos de trabalho no mar e era de “estatura pouco mais de ordinária, cheio de corpo, rosto comprido, moreno, olhos pardos, sobrancelhas grossas, bastante barba, usa de cabeleira”.<sup>26</sup>

Dados dessa natureza, seriados, permitem numerosos cruzamentos. Por eles, podemos saber de onde provinham os mareantes portugueses a partir de meados do século XVIII, bem como suas idades nos diferentes graus da hierarquia de bordo, suas funções e aparências físicas. Assim fazendo, estaremos cumprindo uma agenda que a historiografia tem deixado de lado. Como comentou Russel-Wood, os historiadores tem o dever de buscar indivíduos, grupos e setores sociais que fundamentaram o império português, retirando os homens comuns do esquecimento coletivo e do anonimato e avaliando “a contribuição dessas pessoas para a sociedade dos impérios e dar-lhes o crédito que há tanto lhes é devido”. Algo semelhante ao aventado por Gervase Clarence-Smith acerca do comércio negreiro, mas que podemos ampliar para toda a marinha mercante lusa, ao afirmar que “os marinheiros portugueses foram talvez o principal contributo dado pela Metrópole ao tráfico de escravos”.<sup>27</sup>

Ocorre que esses mesmos registros de tripulações são muito menos detalhados quando se tratava de marinheiros escravos ou forros, eles também construtores do

<sup>24</sup> “1767 - Livro das Matrículas das equipagens dos navios”. ANTT/JC, livro 1, fl. 30.

<sup>25</sup> “Relação dos oficiais e mais pessoas da equipagem do navio *Santa Ana e São Francisco Xavier* que faz viagem para Lisboa” (Pará, 1 de março de 1771). ANTT/JC, Relações de equipagens de navios e passageiros, Maço 1, Caixa 3, fl. 30.

<sup>26</sup> “Relação da equipagem da galera *S. Pedro de Rates e Santa Quitéria* que segue viagem para Lisboa vinda do Porto”. (Rio de Janeiro, 30 de abril de 1776). ANTT/JC, Relações de equipagens de navios e passageiros, Maço 2, Caixa 7.

<sup>27</sup> RUSSELL-WOOD, A. J. R. **Escravos e libertos no Brasil colonial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 44; CLARENCE-SMITH. Op. Cit., p. 51.

império por meio de seu trabalho a bordo. Nos mesmos navios em que os oficiais brancos foram descritos detalhadamente, obtemos dados mais grosseiros de forros e escravos no ato da matrícula. José Gonçalves Rosa, preto forro e cozinheiro no *São José Rei de Portugal*, era natural da Costa da Mina, tinha mais de 40 anos, embarcava havia mais de 20, assinou em cruz e dele não se fez nenhuma descrição.<sup>28</sup> De Alexandre Ferreira, servente no *Santa Ana e São Francisco Xavier*, sabemos apenas que era um “preto escravo” de Antonio de Souza Ferreira (o cirurgião descrito acima), natural de Moçambique, que “mostra ter 30 anos” e embarca a dois.<sup>29</sup> Os exemplos poderiam ser arrolados à exaustão: Antonio Soares, “homem preto natural da Paraíba, forro, de idade de vinte anos, embarca a três e meio”, era grumete no *Senhora da Conceição, São José e São João Baptista* em viagem de Lisboa a Pernambuco em 1767. Seu tempo como grumete ou moço poderia se estender bastante até alcançar o posto de marinheiro, continuando por muitos anos a ser considerado um homem de pouca prática nos serviços de bordo, subindo às gáveas e fazendo outros trabalhos, podendo ser de moço de botica, dos cabos, de governo, do leme, das luzes (responsáveis pela limpeza e conservação das lanternas, faróis e outras luzes de bordo), do paiol, de vassoura (ou limpeza, também chamados de pajens), de convés ou de gávea.<sup>30</sup>

Na mesma viagem também trabalhou o cozinheiro Pedro Pereira, “homem preto” natural de Cabo Verde, que fora escravo de Antonio Pereira Soares, “de quem apresentou carta de alforria” assinada dois anos antes. Desde então vivia embarcado, tendo na ocasião mais de cinquenta anos de idade. O forro Manoel da Cruz de Jesus, cozinheiro mina, embarcava havia 12 anos quando foi matriculado no *N. S. da Ínsula, Santo Antonio e Almas* em 1775, seguindo viagem do Rio de Janeiro para Lisboa. Igualmente sem indicação de sinais veio matriculado no *Santíssimo Sacramento e N. S.*

---

<sup>28</sup> “1767 - Matrículas das equipagens dos navios”. ANTT/JC, livro 1, fl. 30.

<sup>29</sup> “Relação dos oficiais e mais pessoas da equipagem do navio *Santa Ana e São Francisco Xavier* que faz viagem para Lisboa” (Pará, 1 mar.1771). ANTT/JC, Relações de equipagens de navios e passageiros, Maço 1, Caixa 3, fl. 31.

<sup>30</sup> Conforme as definições contidas em CAMPOS, Maurício da Costa. **Vocabulário marujo**. Rio de Janeiro: Of. de Silva Porto, 1823. p. 62 e 76; LEITÃO, Humberto & LOPES, José Vicente. **Dicionário da linguagem de marinha antiga e atual**. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963. p. 278-279; FREITAS. **Novo dicionário de marinha de guerra e mercante**. Lisboa: Imprensa Silvana, 1855. p. 209; ESPARTEIRO, Antônio Marques. **Dicionário ilustrado de marinaria**. 2ed., Lisboa: Clássica, 1943. p. 110; AMORIM, João Pedro d’. **Dicionário da Marinha**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841. p. 177.

da Lapa João Antonio Correa, pardo forro natural de Lisboa, com 21 anos de idade e embarcado havia 4 anos.<sup>31</sup>

Em 1767, o preto Manoel Ramos vinha como calafate do *Santa Rosa e Senhor do Bonfim*. Sua função podia ser exercida a bordo ou em terra, nos estaleiros e ribeiras, e exigia habilidades para tapar qualquer abertura que permitisse a infiltração de água marinha, o que fazia utilizando ferramentas próprias para inserir estopa, breu ou sebo nas frestas. Junto com os carpinteiros, os calafates compunham o grau de *mestrança*, o mais elevado dentre os marinheiros. Ramos era cativo de Joaquim Ramos de Azevedo, homem que não estava embarcado no navio em questão. Sua matrícula informa que ele “mostra ter 25 anos”,<sup>32</sup> deixando em aberto a questão: qual o significado de “mostra”? É o mesmo que aparenta, sem dúvida, mas Manoel não falava, não fazia sinais nem conseguia se comunicar por outros meios? É difícil acreditar que ele não dominasse a língua portuguesa, pois embarcava havia 13 anos, oito dos quais no mesmo navio que, desta feita, seguia de Lisboa a Angola.

Se observarmos apressadamente esses registros pouco minuciosos quando tratam dos marinheiros negros, a ausência dos mesmos sinais identificadores inscritos quando se descreviam os marinheiros brancos pode ser entendida como um traço da cultura dos europeus. Mas é difícil crer que um português comum do século XVIII não conseguisse descrever um homem de cor negra, considerando a convivência cotidiana dada pela presença deles no Reino, pelas constantes viagens à África e pela escravidão nos domínios coloniais. Em tempos muito mais recuados, o padre Francisco Álvares, que teria se avistado com o legendário Preste João em uma embaixada lusa à Abissínia na década de 1520, fora capaz de fazer dele uma descrição detalhada e, curiosamente, usando as mesmas categorias que a matrícula dos marinheiros utilizava no século XVIII:

Na idade, cor e estatura é de homem mancebo não muito preto, seria de cor castanha ou de maçã baionesa, não muito parda e em sua cor bem gentil

<sup>31</sup> “1767 - Livro das Matrículas dos Marinheiros”. ANTT/JC, livro 2, fls. 8 e 9v, respectivamente; “Relação da equipagem da corveta *N. S. da Ínsula, Santo Antonio e Almas* que segue viagem para a cidade de Lisboa” (Rio de Janeiro, 21 de março de 1775). ANTT/JC, Relações de equipagens de navios e passageiros, Maço 2, Caixa 8; “Relação da equipagem do navio *Santíssimo Sacramento e N. S. da Lapa* que segue viagem para os portos de Cabo Verde, Bissau e Maranhão” (Maranhão, 10 de novembro de 1776). ANTT/JC, *Relações de equipagens de navios e passageiros*, Maço 2, Caixa 8.

<sup>32</sup> CAMPOS. Op. Cit., p. 30 e 71; AMORIM. Op. Cit., p. 76; ESPARTEIRO. Op.Cit., p. 45-46; LEITÃO, & LOPES. Op. Cit., p. 275; “1767 - Livro das Matrículas dos Marinheiros”. ANTT/JC, livro 2, fl. 28.

homem, mediano de corpo. Diziam ser de idade de 23 anos, ele assim o parece. Tem o rosto redondo, grandes olhos, o nariz alto no meio e começa de lhe nascer barba (...).<sup>33</sup>

Se o registro dos marinheiros se fazia apenas pela vista do escrevente da Junta do Comércio, a dificuldade em descrever um homem negro poderia ser explicada tal como foi, décadas depois, por um jovem militar alemão empregado nas tropas de Pedro I, no Brasil, que afirmava serem os negros como os carneiros: “não têm fisionomias próprias, a diferença de feições é tão pequena entre eles que isso só não basta para distingui-los uns dos outros. Parecem-se tanto que é fácil confundi-los”.<sup>34</sup> A explicação é insatisfatória, além de obviamente racista. Schylichthorst, o narrador em questão, convivendo ou não com pessoas de cor diferente da dele, tinha má vontade com tudo que ultrapassasse os limites de sua terra natal. Mas outros viajantes estrangeiros, com passagens pela Lisboa setecentista, haviam sido capazes de distinguir Rosa, a preta favorita de D. Maria I, como “beiçuda e de nariz esborrachado”, como vimos anteriormente. Ao longo do século XIX, os anúncios de fuga de escravos costumavam ser bem mais detalhados, o que indica que os brancos eram capazes de descrever os negros, sobretudo quando se tratavam dos *seus* escravos negros.<sup>35</sup>

A ausência de discriminação dos traços físicos nas matrículas de equipagens soa como o cumprimento da vontade dos senhores de escravos. Estes, querendo eventualmente substituir um cativo por outro nas matrículas, não desejariam ver os traços físicos mais característicos de seus escravos arrolados em um documento oficial, pois isso poderia dificultar a entrada de outros em viagens futuras desde as restrições impostas pela lei de 1761. Mas esta explicação é parcial e não dá conta de tudo, pois negros forros também não tiveram os dados referentes à descrição física preenchidos nas matrículas de marinheiros.

<sup>33</sup> ÁLVARES, Francisco. Verdadeira informação das terras do Preste João das Índias (1ed.: 1540), reproduzido em SILVA, Alberto da Costa e (org. e notas). **Imagens da África, da Antiguidade ao século XIX**. São Paulo: Cia. das Letras, 2012. p. 129.

<sup>34</sup> SCHYLICHTHORST, Carl. **O Rio de Janeiro como é (1824-1826): uma vez e nunca mais. Contribuições de um diário para a história atual, os costumes e especialmente a situação da tropa estrangeira na capital do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2000. p. 145-146.

<sup>35</sup> Luiz Geraldo Silva abre seu belo capítulo “Cativeiro a bordo” tratando justamente da descrição de Anselmo, um escravo marinheiro fugido no porto do Recife. SILVA, Luiz Geraldo. **A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)**. Op. Cit., p. 155-156.

## Marinheiros forros

Tanto os forros como os escravos arrolados nas listas raramente tiveram suas peculiaridades físicas descritas nos documentos de matrícula de equipagens. Vejamos, primeiramente, o que esses registros informam sobre os forros. A amostragem inclui 62 homens nessa condição: 17 pardos, 42 pretos e 3 sem alusão à cor.

Os pardos quase nunca tiveram registrados seus estados civis ou os nomes de seus pais. Para apenas um deles há esta última informação – um português de Viana chamado Manoel de Sena Viana, 22 anos em 1767 e quatro de embarque.<sup>36</sup> Doze desses pardos forros cumpriam a função de serventes a bordo, enquanto outros cinco não tiveram suas ocupações discriminadas. Cinco dentre eles eram portugueses (de Lisboa, Porto, Calhandriz e Viana), um de Cabo Verde e três da América portuguesa (dois do Grão-Pará e um de São João del Rei, capitania de Minas Gerais); oito não tiveram seus locais de nascimento registrados. Sete homens foram descritos fisicamente, enquanto para os demais não houve preenchimento desse dado. Os cabelos frisados eram a característica que mais chamava a atenção dos escrivães, seguida da cor trigueira e dos olhos pardos como suas peles. As estaturas eram variadas (de ordinária para mais ou para menos). Tratava-se de homens na faixa dos 20 anos, exceto por dois de 39 anos (Julião Peixoto, de Calhandriz, e Francisco M. Pobo ou Polo, o mineiro) e um de 17 anos (nascido no Porto). Dois deles eram minimamente alfabetizados, já que assinaram suas matrículas: o já citado Manoel de Sena Viana e Francisco Antonio (24 anos em 1767, paraense). Quatro dentre esses homens eram marinheiros inexperientes: três de primeira viagem (José Dionísio, 20 anos, Vicente Ferreira e Custodio de Souza, ambos de 23) e um que embarcava pela segunda vez – Antonio Thomas dos Santos, de 17 anos. Os demais tinham entre três e dez anos de vida no mar, o que não lhes valeu para subir na hierarquia, já que nenhum deles passou do grau de servente, como vimos acima.<sup>37</sup> Em outras marinhas, essa possibilidade também era restrita e chamava a atenção dos passageiros. Edouard Manet narrou que, no navio que o trouxe da França ao Brasil, havia um camareiro negro entre os 26 tripulantes. Nesse posto, o homem encarregava-se da disciplina dos grumetes e aprendizes, “os quais são tratados a socos e

<sup>36</sup> “Matrículas das Equipagens dos Navios” (7 de agosto de 1767, navio *São Luís*), ANTT/JC, livro 1, fl. 52v.

<sup>37</sup> As informações sobre os pardos forros, salvo por indicação em contrário, foram retiradas de diversos documentos contidos em ANTT/JC, *Relações de equipagens de navios e passageiros*, livro 1 e maço 1, caixas 2, 5, 6, 7 e 8.

pontapés; o que (...) os torna extremamente obedientes. O camareiro, que, como já te disse, é negro (...) não os poupa de umas boas surras quando saem da linha”. Nos navios portugueses, a cor da pele, confundida com a condição social, impedia negros de se tornarem gente de “habita, rufo e volta na habita”, antiga gíria maruja para designar pessoa de alta categoria.<sup>38</sup>

Como primeiro exercício, podemos contrapor os dados destes forros pardos aos dos negros na mesma condição. Dos 42 pretos forros da amostra, nenhum teve registrado seu estado civil e apenas um teve assinalado os nomes do pai e da mãe – o baiano Santos Xavier, de 18 anos e marinheiro de primeira viagem<sup>39</sup> – sinal de que seus pais eram formalmente casados ou viviam em concubinato. Cinco deles vinham como cozinheiros, outros cinco eram “moços”, 23 eram serventes e nove não tiveram a função a bordo registrada. Neste caso, como no dos pardos forros, a ausência de menção à ocupação não sugere que esses homens fossem mais graduados do que serventes. Seguramente, eram marinheiros comuns, assim como os que mereceram o registro de serventes. Os pretos forros haviam nascido sobretudo na África: sete eram de Angola, um de Benguela, outro de Bissau, sete de Cabo Verde, um do Congo e nove da Costa da Mina. Nove outros eram naturais da América portuguesa (um da Bahia, dois da Paraíba, dois de Pernambuco, três do Rio de Janeiro e um de Santos, São Paulo), enquanto três eram nascidos no Reino (dois em Lisboa e um no bispado de Braga), sendo que para quatro homens não há informação acerca da naturalidade. Quando aos traços físicos, sabemos apenas como era João Roiz, de 20 anos de idade e seis de vivência marítima: de “estatura menos de ordinária, rosto comprido, nariz longo, cabelo preto frisado”. Para os 41 restantes, não se fez menção a sinais físicos exceto a cor da pele.

O grau de conhecimento da escrita não era diferente daquele dos pardos forros. O paraibano Antonio Soares, de 20 anos de idade e 3,5 anos de experiência no mar, ao ler os dados de sua matrícula, “tudo jurou e assinou”. O angolano de 24 anos Christovão da Silva, Manoel da Luz dos Anjos (natural de Bissau) e o caboverdiano Francisco Lopes, os dois últimos de 18 anos e todos embarcados em uma viagem de Lisboa a

<sup>38</sup> MANET, Edouard. *Viagem ao Rio: cartas da juventude (1848-1849)*. 2ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2008. p. 18 e 22; LEITÃO & LOPES. Op. Cit., p. 3. Para uma discussão sobre cor e condição social na América portuguesa do século XVIII, ver LARA, *Fragmentos setecentistas*, Op. Cit., p. 131 e ss.

<sup>39</sup> Matrículas das Equipagens dos Navios (1 de maio de 1767, navio *N. S. da Piedade das Chagas*). ANTT/JC, livro 1, fl. 8.

Bissau em 1767, também assinaram seus registros.<sup>40</sup> Os demais forros assinaram em cruz ou o espaço foi simplesmente deixado sem preenchimento.

As idades dos embarcados nesta categoria se mostraram bem mais variadas, remetendo a possibilidades que os registros permitem apenas especular. O preto forro mais jovem que encontrei foi o servente Brás Lopes, cabo-verständiano de 14 anos que fez sua primeira viagem navegando do Rio de Janeiro a Lisboa em 1776.<sup>41</sup> O mais velho foi o servente paraibano Francisco Pedro, de incríveis 81 anos, 60 deles engajado em embarcações sem conseguir qualquer ascensão profissional.<sup>42</sup> Não pude saber desde quando ele era forro, mas Francisco provavelmente viveu grande parte de sua vida como escravo. E escravos não costumavam mudar de função a bordo, exceto indo de moços a serventes, marinheiros ou, quando muito, cozinheiros em navios mercantes. Alguns foram mencionados em relatos de viajantes. Um deles foi descrito com certo temor por Thomas Ewbank ao rumar para o Rio de Janeiro em 1845 num vapor tripulado por onze homens: “negro, enorme, vestindo um pontudo gorro vermelho, camisa da mesma cor agourenta, com as mangas enroladas acima do cotovelo, pernas nuas e uma faca na mão, o cozinheiro bem poderia assustar outros corações além dos das galinhas”.<sup>43</sup> O pastor Hill, a bordo de um navio inglês que capturou um negreiro no Canal de Moçambique em 1843, narrou o despreparo de Cato “nosso cozinheiro mulato, atarefado, naquela luz imperfeita, entre panelas e chaleiras, fazendo um fogo na cozinha para preparar nosso café da manhã”.<sup>44</sup>

As médias etárias dos forros são apresentadas a seguir.<sup>45</sup>

<sup>40</sup> Matrículas das Equipagens dos Navios (3 de julho de 1767, navio *N. S. da Conceição, São José e São João Baptista* e 7 de junho de 1767, corveta *São Pedro Gonçalves*). ANTT/JC, livro 1, fl. 43v. e livro 2, fl. 8, respectivamente.

<sup>41</sup> “Relação da equipagem da galera *N. S. de Nazaré e Santo Antonio* que segue viagem para Lisboa”. ANTT/JC, Relações de equipagens de navios e passageiros, Maço 1, Caixa 7, 3 de junho de 1776.

<sup>42</sup> “Relação dos oficiais, e mais equipagem da nau *Princesa do Brasil*, que segue viagem para a cidade de Lisboa” (Rio de Janeiro, 29 de novembro de 1776). ANTT/JC, Relações de equipagens de navios e passageiros, Maço 1, Caixa 8.

<sup>43</sup> EBANK, Thomas. **Vida no Brasil; ou Diário de uma visita à terra do cacau e das palmeiras, com um apêndice contendo ilustrações das artes sulamericanas antigas**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976. p. 24.

<sup>44</sup> HILL, Pascoe Grenfell. **Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006. p. 89.

<sup>45</sup> As informações sobre forros e escravos, nesta e nas próximas tabelas e ao longo do texto, salvo indicação contrária, foram retiradas de diversos documentos contidos em *Relações de equipagens de navios e passageiros*, ANTT/JC, Livros 1 e 2; Maço 1, Caixas 1, 2, 3, 5, 6, 7 e 8, cobrindo o período de 1767 a 1776.

**TABELA 1 – IDADES DOS PRETOS FORROS EM NAVIOS LUSOS**

FAIXA ETÁRIA	Nº DE REGISTROS	FAIXA ETÁRIA	Nº DE REGISTROS
14 anos ou menos	1	De 36 a 40 anos	3
De 15 a 19 anos	5	De 41 a 45 anos	3
De 20 a 25 anos	10	De 46 a 50 anos	2
De 26 a 30 anos	7	De 55 a 60 anos	1
De 31 a 35 anos	3	Mais de 60 anos	1

Para outros seis homens, as idades não foram informadas. Com os dados de que dispomos, a faixa etária dos 20 aos 30 anos, tal como entre os pardos forros, era a que reunia o maior número de homens, representando quase a metade dos registros. O trabalho no mar, efetivamente, era exercido por homens jovens e fortes o bastante para suportar cargas, longas horas de serviço diário e um tempo dilatado de suas vidas a bordo e em condições muitas vezes insalubres, com imensas variações climáticas e pouco alimento e água disponíveis.<sup>46</sup>

De idades variáveis, esses homens também acumulavam tempos diferentes na vida marítima. Três deles eram de primeira viagem, três de segunda, um já tinha feito três viagens e outro embarcara mais de 20 vezes, embora não saibamos em quanto tempo. Os demais acumulavam de um a 60 anos de experiência.

**TABELA 2 –TEMPO DE ENGAJAMENTO DOS FORROS EM NAVIOS MERCANTES**

EXPERIÊNCIA MARÍTIMA	Nº DE PRETOS FORROS REGISTRADOS
1 a 5 anos	13
6 a 10 anos	10
11 a 15 anos	4
16 a 20 anos	3
Mais de 20 anos	2

Esses dados, ainda que sistematizados a partir de uma amostragem reduzida, indicam que a vida útil dos trabalhadores marítimos nos graus mais baixos, sempre ocupados por forros (e por escravos, como veremos adiante), situava-se em torno de 10 anos. Quase 3/4 dos pretos forros tinha esse tempo de experiência de trabalho no mar, e poucos conseguiam suportar a faina por mais tempo – o que torna ainda mais incrível a história do velho Francisco Pedro, mencionada anteriormente.

<sup>46</sup> Para uma reflexão mais alongada acerca da saúde dos homens do mar, ver RODRIGUES, Jaime. Saúde alimentar no Atlântico nos séculos XVI ao XVIII. In: CRISTOFORIS, N.; FASANO, L.; OTERO, M. R. e VALINOTI, B. (orgs.). *Actas de las VIII Jornadas de Historia Moderna y Contemporánea: encuentros entre la política, la economía, la cultura y la sociedad*. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras - Universidad de Buenos Aires, 2012.

## Marinheiros escravos

De acordo com Cândido, as matrículas de equipagens de navios lusos entre as últimas décadas do século XVIII e as primeiras do XIX listam 230 escravos em um universo de 8.441 tripulantes. Colhi dados que compõem uma amostra de 102 deles, com a intenção de analisar o perfil desse contingente.<sup>47</sup>

A julgar pela amostragem, não interessava aos escrivães a informação sobre o estado civil dos marinheiros escravos. Apenas o português Antônio Franco, casado com Anna Franca, teve esse dado preenchido. Os mais de cem escravos restantes, que não tiveram o campo sobre o estado civil preenchido, deveriam compartilhar a experiência comum entre pessoas nessa condição social: eram solteiros aos olhos da Igreja, mas nada os impedia de ter companheiras em terra nos locais para onde eventualmente retornavam, entre uma viagem marítima e outra. No registro dos escravos em Portugal do século XVIII, a filiação aparecia quando era sabida: simples, “no caso de pai desconhecido, o que é frequente, e dupla, para os casais abençoados pela Igreja ou vivendo em concubinato, o que é mais frequente, pois os donos, de maneira geral, não olhavam com benevolência os casamentos de escravos e tentavam embargá-los”.<sup>48</sup> Nenhum escravo mereceu esse registro nas matrículas de equipagens.

A bordo, os escravos cumpriam funções braçais em postos hierarquicamente baixos, tal como ocorria com os forros. Eram calafates (um caso), cozinheiros ou serventes destes (3), serventes (45), mancebos (9) ou grumetes (4), independentemente de suas idades e experiência no trabalho.

Considerando os locais de nascimento, a escravidão marítima era alimentada fortemente pelo tráfico africano, como a tabela a seguir indica. Ainda que esse comércio tenha sido proibido em Portugal em 1761, nos circuitos da navegação com passagens pelo Reino a presença africana continuava ostensiva.

<sup>47</sup> As informações sobre os escravos citadas no corpo do texto e nas tabelas a seguir foram retiradas de diversos documentos contidos em *Relações de equipagens de navios e passageiros*, ANTT/JC, Livros 1 e 2; Maço 1, Caixas 1, 2, 3, 5, 6, 7 e 8, cobrindo o período de 1767 a 1776.

<sup>48</sup> LAHON, Didier. **O negro no coração do Império: uma memória a resgatar**. Lisboa: Casa do Brasil; Ministério da Educação, 1999. p. 47.

**TABELA 3 – NATURALIDADE DOS ESCRAVOS EMBARCADOS EM NAVIOS LUSOS**

LOCAL DE NASCIMENTO	Nº DE TRIPULANTES ESCRAVOS	LOCAL DE NASCIMENTO	Nº DE TRIPULANTES ESCRAVOS
<b>África</b>	<b>43</b>	<b>Portugal</b>	<b>8</b>
Angola	19	Lisboa	5
Benguela	2	Setúbal	2
Congo	1	Viana	1
Cabo Verde	7	Caparica	1
Costa da Mina	9		
Guiné	1		
Moçambique	4		
<b>Ásia</b>		<b>América</b>	
Índia	1	<b>Portuguesa</b>	
		Bahia	1
Não consta: 49			

À exceção de João Ferreira, “alto e refeito do corpo”, preto que não sabemos onde nascera e que havia 20 anos trabalhava no mar no “exercício de mancebo”,<sup>49</sup> todos os demais escravos não foram descritos fisicamente nas matrículas das equipagens dos navios.

Os escravos sequer escreviam seus nomes: a frequência de assinaturas deles é ainda menor do que a constatada entre os forros. Em geral, o campo da assinatura não está preenchido ou a notação informa de que o escravo “assina em cruz”. A única exceção é reveladora do ânimo dos escreventes para com a matrícula dos cativos: o pardo Antonio Rodrigues de Faria, de 24 anos, escravo do capitão do *Santa Rosa e Senhor do Bonfim* na rota Lisboa-Luanda, assinou seu nome. Seguindo a rotina, o escrevente anotou que ele assinou em cruz, mas a assinatura logo abaixo desmente essa inscrição.<sup>50</sup>

Que importância teria a alfabetização dos escravos e dos forros? Alguns historiadores têm lidado com a circulação desses homens pelos domínios lusos e a forma pela qual eles podiam espalhar rumores e notícias indesejáveis para os senhores,

<sup>49</sup> *Matrículas das Equipagens dos Navios* (3 de julho de 1767, navio *S. José Rei de Portugal*). ANTT/JC, livro 1, fl. 26.

<sup>50</sup> *Matrículas das Equipagens dos Navios* (3 de junho de 1767). ANTT/JC, livro 2, fl. 31v. Grafo “escrevente” ao invés de “escrivão” tendo em mente a distinção apontada entre esses cargos por António Gregório de Freitas, para quem escrivão era o “oficial de fazenda encarregado da receita e despesa dos navios de guerra”, enquanto o escrevente trabalhava nos navios mercantes “debaixo da direção da sobrecarga”. Entre suas funções estava a de “ter um livro diário (...) no qual deve registrar os aprestos, aparelhos e vitualhas do navio; as fazendas que se carregam e descarregam, os nomes dos passageiros, os fretes, e direitos por eles devidos, o rol da equipagem com as respectivas soldadas, os nomes dos que morrem nas viagens, as compras feitas para o navio, e geralmente quanto respeita à despesas da viagem (...).” FREITAS, António Gregório de. Op. Cit., p. 181.

tais como as leis sobre a escravidão editadas em Portugal na época pombalina, conforme destacou Venancio. Na Paraíba, ao reprimir uma revolta em 1773, as autoridades descobriram que negros livres e alfabetizados com ocupações manuais formaram um grupo para debater, entre outros assuntos, as leis promulgadas naqueles anos.<sup>51</sup> A alfabetização de escravos e forros nos domínios lusos era sabidamente pequena, mas os poucos que detinham essa habilidade, se assim o desejassem, tiveram chances de potencializar seu papel de linha de transmissão de informações que não convinham à ordem escravista, sobretudo na condição de marinheiros. Os autores de *Cidades negras* destacaram a forma pela qual os portos marítimos foram articulados culturalmente pela experiência dos marujos: “Navios, conveses e portos constituíram espaços improvisados de comunicações, gestações de culturas étnicas, criação de linguagem e percepções políticas originais”. A partir de baías, rios e lagoas das cidades negras, muitos escravos se engajavam em atividades atlânticas, indo parar em lugares distantes. Os autores atentaram ainda para o fato de que, nos anúncios de fugas publicados em jornais durante a primeira metade do século XIX, era comum os senhores alertarem os oficiais “para não receber escravos fugitivos como marinheiros ou embarcados, mas a reiteração desses apelos indica que os mestres dos navios não eram muito sensíveis a esses reclamos”.<sup>52</sup> Na capital portuguesa, lugares como o Bairro Alto, a Alfama e a Mouraria da primeira metade do século XIX eram espaços diferentes da cidade convencional. Ali, havia gírias próprias e era sobretudo de noite que mais se notavam as fronteiras entre a boêmia e a sociedade respeitável. Prostitutas, fadistas, marialvas, toureiros, boleiros, vagabundos e marinheiros tinham os seus mundos característicos: “mantinham uma convivência aberta entre si; independentemente das origens sociais de cada um”.<sup>53</sup> Nos bairros à margem do Tejo não era diferente:

Quem passa à tardinha pelo Cais do Sodré, vê do lado do poente, aos pés do quarteirão oposto ao do Hotel Central, dúzias de homens ali aglomerados, ali conversando, e reconhecê-los-á logo por gente do mar: capitães mercantes, e pilotos, e mestres, e barqueiros, e marinheiros, tudo ali se junta diariamente, a falar e a ver o Tejo, e a estudar a aparência meteorológica da barra, e a encontrar amigos, e a saber notícias comerciais, e a entender-se com os

<sup>51</sup> VENANCIO. Op. Cit., p. 11, 169; SILVA, Luiz Geraldo. “Esperança de liberdade”: interpretações populares da abolição ilustrada (1773-1774). *Revista de História*, v. 144, p. 107-149, 2001. p. 136.

<sup>52</sup> FARIA, Juliana Barreto; GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio L.; ARAÚJO, Carlos Eduardo M. de. *Cidades negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX*. 2<sup>a</sup> ed., São Paulo: Alameda, 2008. p. 47.

<sup>53</sup> SÁ. Op. Cit., p. 10.

negociantes; em suma, a labutar no seu ofício. Pois bem: quem aí passar, lembre-se de que há séculos assim é, mais por aqui, mais por ali; reunião aquela essencialmente masculina, e onde nunca aparece o elemento feminino.<sup>54</sup>

Muito provavelmente os marinheiros traziam para locais como esses as notícias dos domínios ultramarinos e as faziam circular nos meios populares, valendo-se da linguagem escrita ou da oralidade.

Se os forros eram pardos ou pretos, com os escravos o quesito cor não era mais variado. Dos 102 homens da amostra, 84 tiveram a cor de suas peles assinaladas – os demais 18 podiam ser de qualquer item da graduação pouco variada que encontramos nas matrículas de tripulantes das últimas décadas do século XVIII. Um mulato foi inscrito: o servente Paulo da Silva, de 28 anos e naturalidade não especificada. Dos quatro pardos, sabemos que um era lisboeta e sobre os demais não temos a informação do local do nascimento. Considerada a naturalidade, os 79 marinheiros escravos pretos da amostra eram predominantemente africanos, sendo apenas 7 portugueses e um soteropolitano.

Tabulando-se as informações sobre as idades desses homens, temos o quadro sistematizado na tabela que se segue.

**TABELA 4 – IDADES DOS ESCRAVOS EM NAVIOS LUSOS**

FAIXA ETÁRIA	Nº DE REGISTROS	FAIXA ETÁRIA	Nº DE REGISTROS
14 anos ou menos	4	De 36 a 40 anos	5
De 15 a 19 anos	10	De 41 a 45 anos	-
De 20 a 25 anos	29	De 46 a 50 anos	2
De 26 a 30 anos	22	De 55 a 60 anos	1
De 31 a 35 anos	4	Mais de 60 anos	-

Assim como ocorria com os forros, os escravos engajados no trabalho marítimo eram jovens, com forte concentração na faixa até os 30 anos de idade (cerca de 84% dos escravos e 64% dos forros). Quanto ao tempo de embarque, um indicador da experiência marítima, este se mostrou mais equilibrado.

<sup>54</sup> CASTILHO, Julio de. *A Ribeiro de Lisboa: descrição histórica da margem do Tejo*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1893. p. 522-523.

**TABELA 5 – ESCRAVOS E TEMPO DE ENGAJAMENTO EM NAVIOS MERCANTES**

EXPERIÊNCIA MARÍTIMA	Nº DE ESCRAVOS REGISTRADOS
Primeira viagem	11
1 a 5 anos	26
6 a 10 anos	18
11 a 15 anos	9
16 a 20 anos	5
Mais de 20 anos	4

Os dados sobre os escravos demonstram uma divisão equitativa, meio a meio, de homens experientes e outros com vivência de embarcados de até 5 anos, muitos dos quais marinheiros de primeira viagem. Alguns casos, não computados na tabela, em vez de indicar tempo de engajamento, remetem à quantidade de viagens feitas pelos marujos com expressões do tipo “três viagens neste navio”, “embarca para Lisboa a primeira vez, e tem navegado para a colônia” e “já embarcou três vezes para a Bahia”. Embora denotem experiência, as expressões impossibilitam uma estimativa mais precisa sobre o tempo de embarque desses trabalhadores, ainda que servissem para a avaliação dos responsáveis por engajar esses homens no trabalho.

### **Considerações finais**

Stuart Schwartz notou que Espanha e Portugal sediavam impérios cujos níveis de mobilidade, movimento e migração “apresentavam raras oportunidades para o movimento individual, e, com tal mobilidade física, oportunidades para mobilidade social e para o afrouxamento dos constrangimentos da lei e da moral”. O olhar do historiador estava focado no clero e nos soldados, na (in)tolerância religiosa e na possibilidade de escapar pela mobilidade. Esses homens movimentavam-se nos vastos espaços com certo desembaraço, beneficiando-se da “inabilidade do Estado ou da Igreja em regular seus comportamentos, expressar ideias dissidentes ou impopulares, contestar as fundações básicas da autoridade ou exercer e expressar um senso de independência intelectual”.<sup>55</sup>

<sup>55</sup> SCHWARTZ, Stuart. “Vidas entre impérios: movimento e liberdade de consciência no mundo luso-hispânico”. In: FURTADO, Júnia Ferreira (org.). **Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica: Europa, Américas e África**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: FAPEMIG; PPGH-UFMG, 2008. p. 419.

Nessa linha, podemos acrescentar que aos marinheiros forros e escravos essas possibilidades também foram dadas. No caso dos últimos, conquistadas por meio de uma leitura acurada da legislação portuguesa reguladora do tráfico e da escravidão e do estabelecimento de uma rede de solidariedades que incluía – não incondicionalmente – forros, policiais, juízes e membros de irmandades religiosas do Reino na busca por autonomia e liberdade.

A evasão marítima nem sempre garantia a liberdade dos cativeiros, mas ampliava o grau de autonomia dos marinheiros-escravos ou de escravos que, mesmo não sendo marinheiros profissionais, punham-se a serviço dos capitães e encaravam uma vida nova. O Atlântico podia ser o lugar do aprendizado da escravidão e também o da reinvenção da liberdade para forros ou para escravos em fuga. Vislumbro uma relação entre a travessia e a construção da liberdade/autonomia – ainda que, no mais das vezes, atravessar o Atlântico significasse o contrário disso, ou seja, o desenraizamento e a escravização dos milhões de africanos traficados. A estratégia escrava de alegar conhecimento náutico para se tornar embarcado era conhecida dos capitães, que pouco se importavam em saber se os voluntários eram livres ou escravos. Quanto aos forros, o trabalho na marinhagem apresentava-se como uma das poucas oportunidades de escapar do estigma da escravidão caso continuassem a servir, ainda que com remuneração, nos mesmos lugares e atividade onde haviam vivido suas experiências no cativeiro.

## Referências bibliográficas:

- AHLERT, Lucildo e GEDOZ, Sirlei T. Povoamento e desenvolvimento econômico na região do Vale do Taquari, Rio Grande do Sul (1822 a 1930). **Anais das Segundas Jornadas de Historia Económica**. Montevideo: jul.1999. Disponível em [http://www.valedotaquari.org.br/agro/sucessao\\_da\\_agricultura\\_familiar/hist-eco-vt-texto3-1822-1930.pdf](http://www.valedotaquari.org.br/agro/sucessao_da_agricultura_familiar/hist-eco-vt-texto3-1822-1930.pdf).
- ALADRÉN, Gabriel. Experiências de liberdade em tempos de guerra: escravos e libertos nas Guerras Cisplatinas (1811-1828). **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v.22, n.44, p. 439-458, jul./dez. 2009.
- AMORIM, João Pedro d'. **Dicionário da Marinha**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841.
- BARREIRO, José Carlos. A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850). **Tempo**, Niterói, v.15, n.29, p. 189-209, jul./dez.2010.
- BERLIN, Ira, **Gerações de cativeiro: uma história da escravidão nos Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Record, 2006.
- BERUTE, Gabriel Santos. **Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c.1790-c.1825**. Porto Alegre: UFRGS, 2006 (Dissert. Mestr.).
- BEZERRA, Nielson Rosa. **Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)**. Niterói: UFF, 2010 (Tese Dout.).
- BOXER, Charles R. **O Império colonial português (1415–1825)**. São Paulo: Cia. das Letras, 2002.
- CAMPOS, Maurício da Costa. **Vocabulário marujo**. Rio de Janeiro: Of. de Silva Porto, 1823.
- CANDIDO, Mariana P. Different Slave Journeys: Enslaved African Seamen on Board of Portuguese Ships, c. 1760-1820s. **Slavery & Abolition**, v.31, p. 395-409, n.3, 2010.
- CANDIDO, Mariana Pinho. **Fronteras de esclavización: esclavitud, comercio e identidad en Benguela (1780-1850)**. México: El Colegio de México, 2011.
- CASTILHO, Julio de. **A Ribeiro de Lisboa: descrição histórica da margem do Tejo**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1893.
- CHAVES, Castelo-Branco. **Portugal nos séculos XVII e XVIII: quatro testemunhos**. Lisboa: Lisóptima, 1990.
- CLARENCE-SMITH, Gervase. **O terceiro império português (1825-1975)**. Lisboa: Teorema, 1990.

ESPARTEIRO, Antônio Marques. **Dicionário ilustrado de marinharia**. 2<sup>a</sup> ed., Lisboa: Clássica, 1943.

EWBANK, Thomas. **Vida no Brasil; ou Diário de uma visita à terra do cacauzeiro e das palmeiras, com um apêndice contendo ilustrações das artes sulamericanas antigas**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

FARIAS, Juliana Barreto; GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio L.; ARAÚJO, Carlos Eduardo M. de. **Cidades negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX**. 2<sup>a</sup> ed. São Paulo: Alameda, 2008.

FREITAS, Antonio Gregório de. **Novo dicionário de marinha de guerra e mercante**. Lisboa: Imprensa Silvana, 1855.

HILL, Pascoe Grenfell. **Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006.

JEHA, Silvana Cassab. **A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854**. Rio de Janeiro: PUCRJ, 2011.

LAHON, Didier. **O negro no coração do Império: uma memória a resgatar**. Lisboa: Casa do Brasil; Ministério da Educação, 1999.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a carreira da Índia**. São Paulo: Cia. Ed. Nacional; Edusp, 1968.

LARA, Silvia Hunold. **Fragmentos setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa**. São Paulo: Cia. das Letras, 2007.

LEANDRO, José Augusto. Cultura marítima: marinheiros da baía de Paranaguá, sul do Brasil, século XIX. **Revista Internacional de Folkcomunicação**, Ponta Grossa, v.5, n.10, 2007. Disponível em <http://www.revistas.uepg.br/index.php?journal=folkcom&page=article&op=view&path%5B%5D=819&path%5B%5D=626>.

LEITÃO, Humberto & LOPES, José Vicente. **Dicionário da linguagem de marinha antiga e atual**. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.

MANET, Edouard. **Viagem ao Rio: cartas da juventude (1848-1849)**. 2<sup>a</sup> ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2008.

MOREIRA, Luiz Guilherme Scaldaferrri. **Navegar, lutar, pedir e... receber: o perfil e as concorrências dos capitães das fortalezas de Santa Cruz e de São João nas consultas ao Conselho Ultramarino, na segunda metade do XVII, no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2010. (Dissert. Mest).

PALMER, Colin A. **Human Cargoes: The British Slave Trade to Spanish America (1700-1739)**. Urbana/Chicago/Londres, University of Illinois Press, 1981.

PRÚSSIA, Adalberto da. **Brasil: Amazonas-Xingu**. Brasília: Senado Federal, 2002.

REDIKER, Marcus. **O navio negreiro: uma história humana**. São Paulo: Cia. das Letras, 2011.

REIS, João José & SILVA, Eduardo. **Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista**. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

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

RODRIGUES, Jaime. Ferro, trabalho e conflito: os africanos livres na Fábrica de Ipanema. **História Social**, Campinas, v.4/5, p. 29-42, 1997-1998.

RODRIGUES, Jaime. Saúde alimentar no Atlântico nos séculos XVI ao XVIII. In: CRISTOFORIS, N.; FASANO, L.; OTERO, M. R. e VALINOTI, B. (orgs.). **Actas da VIII Jornadas de Historia Moderna y Contemporánea: encuentros entre la política, la economía, la cultura y la sociedad**. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras - Universidad de Buenos Aires, 2012.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. **Escravos e libertos no Brasil colonial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

SÁ, Victor de. **Lisboa no liberalismo**. Lisboa: Livros Horizonte, 1992.

SANTOS, Piedade Braga; RODRIGUES, Teresa e NOGUEIRA, Margarida Sá. **Lisboa setecentista vista por estrangeiros**. Lisboa: Livros Horizonte, 1992.

SCHWARTZ, Stuart. **Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial (1550-1835)**. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

SCHWARTZ, Stuart. “Vidas entre impérios: movimento e liberdade de consciência no mundo luso-hispânico”. In: FURTADO, Júnia Ferreira (org.). **Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica: Europa, Américas e África**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: FAPEMIG; PPGH-UFMG, 2008. p. 429-442.

SCHYLICHTHORST, Carl. **O Rio de Janeiro como é (1824-1826): uma vez e nunca mais. Contribuições de um diário para a história atual, os costumes e especialmente a situação da tropa estrangeira na capital do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2000.

SILVA JR., Carlos Francisco do. **Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)**. Salvador: UFBA, 2011 (Dissert. Mestr. História).

SILVA, Alberto da Costa e (org. e notas). **Imagens da África, da Antiguidade ao século XIX**. São Paulo: Cia. das Letras, 2012.

SILVA, Cristina Nogueira da Silva e GRINBERG, Keila. Soil Free from Slaves: Slave Law in Late Eighteenth- and Early Nineteenth-Century Portugal. **Slavery & Abolition**, v.32, n.3, p. 431-446, set.2011.

SILVA, Luiz Geraldo. “Esperança de liberdade”: interpretações populares da abolição ilustrada (1773-1774). **Revista de História**, São Paulo, v. 144, p. 107-149, 2001.

SILVA, Luiz Geraldo. **A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)**. Campinas: Papirus, 2001.

SILVA, Luiz Geraldo. Vicissitudes de um império oceânico: o recrutamento das gentes do mar na América portuguesa (séculos XVII e XVIII). **Navigator**, Rio de Janeiro, v.3, n.5, p.33-49, jun.2007.

THORNTON, John. **A África e os africanos na formação do mundo atlântico, 1400-1800**. Rio de Janeiro: Campus, 2004.

VALIM, Patrícia. José Pires de Carvalho e Albuquerque, Secretário de Estado e Governo do Brasil: poder, elites e contestação na Bahia de 1798. **Anais da IV Conferência Internacional de História Econômica & VI Encontro de Pós-Graduação em História Econômica**. São Paulo: FFLCH e FEA/USP, out.2012. Disponível em <http://www.cihe.fflch.usp.br/sites/cihe.fflch.usp.br/files/Patricia%20Valim.pdf>.

VENANCIO, Renato Pinto. **Cativos do Reino: a circulação dos escravos entre Portugal e Brasil, séculos 18 e 19**. São Paulo: Alameda; Belo Horizonte, FAPEMIG, 2012.

## CORES E MARCAS DOS RECRUTAS E MARUJOS DA ARMADA, c. 1822-c. 1860\*

Silvana Jeha\*\*

Recebido 01/06/2013
Aprovado 30/06/2013

**Resumo:** Este artigo trata das cores dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil. Estatísticas foram criadas a partir das tripulações dos navios e documentação de recrutamento nas províncias e destrinchadas por meio da legislação, da prática do recrutamento e das trajetórias dos indivíduos. Procura-se demonstrar que o recrutamento foi um processo de nacionalização conduzido pelo Estado sob a égide do conflito com a população, cuja cor, muitas vezes sinônimo de status social, foi fundamental no processo. Os vários termos usados para cor no período também são analisados.

**Palavras-chave:** Marinha do Brasil – Marinheiros – Recrutas – Século XIX – Indígenas – Negros – Pardos.

**Abstract:** This article is about the colors of the recruits and sailors of the Armada Nacional e Imperial do Brasil in its first decades. Statistics were created and developed through legislation, the practice of recruitment and the trajectories of individuals. It shows that recruitment was a nationalization process conducted by the State under the aegis of the conflict with the people, whose color, often synonymous with social status and ethnicity was fundamental in the process. The various terms used to define color of the individuals in the period are also analyzed.

**Keywords:** Brazilian Navy – Sailors – Recruits – 19<sup>th</sup> century – Indians – Blacks – Pardos.

Em 20 de novembro de 2008, feriado do Dia da Consciência Negra, na praça XV, Rio de Janeiro, o ex-presidente Lula inaugurou a estátua do marujo João Cândido, um dos líderes da revolta dos marinheiros de 1910. A canção “Almirante negro” de João Bosco e Aldir Blanc e o livro *A revolta da chibata* de Edgar Morel popularizaram a história do marujo. Na memória coletiva a revolta costuma ser associada à luta contra o

---

\* Este artigo é uma nova versão de algumas seções do capítulo 3 da minha tese de Doutorado: A galera heterogênea: Naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, 1822-1854. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2011.

\*\* Doutora em História pela PUC-RJ, com pós-doutorado pela Unifesp. Atualmente trabalha como roteirista de videos institucionais e documentários. E-mail: [silvanajeha@gmail.com](mailto:silvanajeha@gmail.com)

racismo e às heranças da escravidão, já que o fim da chibata, uma das conquistas da revolta, remete ao tratamento recebido pelos escravos negros como João Cândido.

Lula, como ex-operário, falou de duas lutas contidas no movimento. Primeiro, daquela por condições de trabalho mais dignas. Porém, a data dizia respeito à consciência negra, portanto, raça foi o tema central do discurso. O presidente, com sua linguagem popular, falou para a multidão na qual eu me incluía:

Eu dou graças a Deus. Não à escravidão, mas aos negros terem vindo para cá. Porque a mistura do negro, do índio e do europeu que estava aqui, que era o português, transformou este povo brasileiro no mais extraordinário ser humano que o planeta tem. Você vai a um país europeu fazer um ato como esse, só tem galego, não tem nem moreno. Agora vejam aqui que colorido, não de roupa, de cor. Nós conseguimos criar uma raça (...) de uma perfeição extraordinária.<sup>1</sup>

Uma das leituras que se pode fazer do referido discurso é a de que Lula repetia uma ideologia do elogio à mestiçagem, pouco problematizante, presente em autores como Gilberto Freyre e Darcy Ribeiro, e muito disseminada no senso comum. Além disso, sua fala mistura Deus, ufanismo, enfim, uma visão demagógica e populista.

Mas creio ser possível interpretá-la de outra maneira. Seu discurso pode ser lido mais próximo à sua experiência. No Dia da Consciência Negra, ele falou amplamente da escravidão negra, mas logo desembocou na mestiçagem. O presidente homenageava a presença do negro como contribuinte equitativo na formação da sociedade nacional, e não apenas como identidade distinta das demais. Depois ainda empregou os termos “galego”, “moreno”, expressões populares para denominar e diferenciar brancos, loiros e homens afrodescendentes ou indiodescendentes, ou uma mistura de todos eles.

Enfim, Lula falava da população não branca, da qual ele faz parte, e como tal já deve ter sofrido preconceito como “nordestino”, ou seja, indivíduo migrante que veio de Estados do Nordeste para o Sul e Sudeste trabalhar e até hoje discriminado nestas regiões, segundo seu fenótipo e sotaque. Por outro lado, pelo fato de ter alcançado o posto político máximo da nação, ele se sentia confortável em fazer um autoelogio.

No Atlântico Norte, no mesmo mês e ano do discurso de Lula, o recém-eleito presidente dos Estados Unidos, Barak Obama, em sua primeira entrevista coletiva, anunciou que adotaria um cachorro em um abrigo de animais: “Most shelter dogs are

<sup>1</sup> Discurso do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, durante cerimônia em comemoração ao Dia da Consciência Negra. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/luiz-inacio-lula-da-silva/discursos/2o-mandato/2008/2o-semestre/20-11-2008-discurso-do-presidente-da-republica-luiz-inacio-lula-da-silva-durante-cerimonia-em-comemoracao-do-dia-da-consciencia-negra/view>. Acesso em: junho de 2013.

“mutts like me” (A maior parte dos cachorros de abrigo são vira-latas como eu). Dois anos depois, no programa da TV Americana “The view”, ele retomou o assunto: “The interesting thing about the African-American experience in this country is that we are sort of a mongrel people, I mean we’re all kinds of mixed-up.” Resumindo, afro-americanos seriam *mongrel people* (outra palavra para vira-latas). Do mesmo modo que Lula, Obama apontava para uma mistura racial na maioria da população de cor, usando termos que muitos entendem como inadequados, ainda que empregados cotidianamente pela maior parte dos brasileiros.

Cito as falas de Obama não apenas para compará-las com as do discurso de Lula, mas porque o termo *mongrel* era absolutamente pejorativo no século XIX e nos ambientes internacionais dos navios, os marinheiros de cor, muitas vezes, foram categorizados com mais esse estigma.

Isaac Land defende a ideia de que, no século XIX, por meio da branquitude e do patriotismo, uma fração de marinheiros norte-americanos e ingleses brancos procuraram se diferenciar dos marinheiros não brancos e representar um homem mais honrado do que a média dos marinheiros. Referiu-se, para reiterar sua hipótese, a uma frase do marinheiro britânico e memorialista John Bechervaise: “a jaqueta azul do verdadeiro marítimo britânico, *not a mongrel*, cobre um coração tomado pelas melhores e mais quentes afetividades.” Berchevaise aceitava que os costumes dos marinheiros eram diferentes dos da sociedade branca em geral, mas que seus sentimentos eram os mesmos. Segundo Land, no século XIX “marinheiro branco levava consigo as virtudes da sua raça e do seu solo nativo (...). Eles eram os agentes e não os inimigos do Império (...), um insulto em corpos brancos num lugar era um insulto a corpos brancos de qualquer parte”.<sup>2</sup>

Não foi por mera coincidência que os marinheiros do Minas Gerais, um navio da marinha brasileira, chamaram a atenção do estudante Gilberto Freyre quando passeavam pela neve do Brooklyn, Nova York. Em 1921, ele os descreveu em seu diário como “pequenotes, franzinos, sem o vigor físico de autênticos marinheiros”. Em seguida, perguntava-se: “mal de mestiçagem?”<sup>3</sup> Freyre foi visitar o navio e estimou que 75% da

<sup>2</sup> LAND, Isaac. “Sinful Propensities”: Piracy, Sodomy, and Empire in the Rhetoric of Naval Reform. In: RAO, Anupama; PIERCE, Steven (Eds). **Discipline and the Other Body: Humanitarianism, Violence, and the Colonial Exception.** Duke University Press, 2006. p. 102-110. Tradução minha.

<sup>3</sup> FREYRE, Gilberto. **Tempo morto e outros tempos: trechos de um diário de adolescência e primeira mocidade, 1915-1930.** Rio de Janeiro: José Olympio, 1975. p. 68.

tripulação eram “de cor”.<sup>4</sup> O antropólogo deveria entender como autêntico marinheiro justamente o marinheiro anglófono forte, branco e corajoso, difundido no imaginário do Ocidente, pelos romances, revistas e, mais tarde, pelo cinema. Em 1933, no prefácio de *Casa Grande e Senzala*, ele relembrou esse episódio citando uma frase de C.S. Stewart, capelão da Marinha americana<sup>5</sup> no século XIX, a respeito dos habitantes do Brasil: “the fearfully mongrel aspect of most of the population”.<sup>6</sup> Numa tradução livre: o aspecto híbrido/vira-lata amedrontador da maior parte da população. No entanto, ele entendeu que esses homens eram na verdade “mulatos e cafusos doentes” e que raça era diferente de cultura.<sup>7</sup>

Talvez a categoria de cor mais complicada seja justamente a tal parda ou a mongrel para os anglófonos. Usamos cotidianamente diversos termos para cores das pessoas, mas é muito difícil chegar num consenso em outras linguagens como a jornalística e a acadêmica. Até hoje não conseguimos nominar adequadamente as cores, por ser um dos nossos grandes tabus devido à história violenta das relações raciais, e porque, parte de nós, gostaria que elas não gerassem desigualdades. Mas é preciso lidar como a cor do indivíduo opera ou é operada nas políticas públicas e relações cotidianas. Vejamos como isto aconteceu no recrutamento e na classificação dos marujos da Armada nas primeiras décadas do Império.

### A tripulação da Armada

A Armada é uma das várias instituições criadas com a Independência. Suas primeiras décadas foram naturalmente de consolidação institucional, e a formação da tripulação dos navios foi correlata à formação da nação. Assim, por exemplo, nos navios que estudei das décadas de 1820 e 1830, a maior parte de seus marinheiros era estrangeira e, na década de 1840, o número de estrangeiros ainda era expressivo. É na década de 1850 que o número de nacionais vai superar definitivamente o de estrangeiros.<sup>8</sup>

<sup>4</sup> GOMES, Ângela Castro (org.) **Em família: A correspondência de Gilberto Freyre e Oliveira Lima**. Campinas: Mercado de Letras, 2005. p. 68-9.

<sup>5</sup> Trata-se do reverendo Charles Samuel Stewart, que publicou *Brazil and the Plata, the personal Record of a Cruise*. Cf.: STEWART, Charles Samuel. **Brazil and the Plata, the personal Record of a Cruise**. New York: G.P. Putnam & Co, 1856.

<sup>6</sup> FREYRE, Gilberto. **Casa grande e senzala**. Rio de Janeiro: Record, 1998. p. xlvii.

<sup>7</sup> Ibidem.

<sup>8</sup> Sobre os estrangeiros na Armada, ver o capítulo 2 da minha tese.

Para compreender a composição das tripulações da Armada Nacional e Imperial, fiz um banco de dados dos registros dos marujos embarcados ao longo de cerca de dois anos nos navios de maior porte de cada década: a fragata Imperatriz (1833-5); a fragata Constituição (1844-46) e a corveta Imperial Marinheiro (1852-54). São cerca de 2239 marinheiros. Há dois grupos principais entre as décadas de 1820 e 1850, quais sejam: os estrangeiros e os que convencionei chamar de nacionais.<sup>9</sup>

**Tabela 1**  
**Naturalidade das tripulações da Armada (1823-1854)**

Navio	Estrangeiros	Nacionais
Imperatriz (1833-35)	611 (64%)	345 (36%)
Constituição (1844-46)	364 (50%)	363 (50%)
Imperial Marinheiro (1852-54)	180 (32%)	376 (68%)

Além de estrangeiros e nacionais, os marinheiros podem ser divididos entre brancos e de cor. Os classificados como brancos são, na maior parte, estrangeiros. A maioria, classificada sob as várias denominações para homens de cor, corresponde aos nacionais. Nos navios estudados, em média, 90% dos marujos estrangeiros eram brancos e 84% dos nacionais eram “de cor”, como demonstra a tabela a seguir.

<sup>9</sup> Os registros dos marujos nos navios são agrupados nos chamados livros de socorros. Em cada registro há um campo, em geral, denominado naturalidade, onde são indicadas a província e/ou a cidade da onde o indivíduo é natural ou onde foi recrutado. No caso dos estrangeiros, é indicado o país e/ou cidade de nascimento. No período a palavra nacional não é utilizada, nem tampouco brasileiro (este termo apareceu uma ou outra vez).

**Tabela 2**  
**Cores dos marinheiros estrangeiros e nacionais 1833-1854**

Navio	Estrangeiros			Nacionais			Total
	Homens Brancos	Homens de cor	Total	Homens Brancos	Homens de cor		
Fragata Imperatriz <sup>10</sup> (1833-5)	210	18	228	39	186		225
Fragata Constituição (1844-6)	312	22	334	64	193		257
Imperial Marinheiro (1852-4)	122	27	149	50	310		360
Total	644 (91,2)	67 (9,2) <sup>11</sup>	711	153 (16,2)	789 (83,8)		842

*Fontes:* AN, Série Marinha, Livros de socorros da fragata Imperatriz XVII M2500 e XVII M 2501; Livros de socorros da fragata Constituição (1844-46): XVII M 490; XVII M 1334; XVII M 1342; XVII M 1374; XVII M 1399; Livros de socorros da corveta Imperial Marinheiro: XVIII M 2303; XVIII M 2311; XVIII M 2312; XVIII M 2323; XVIII M 2324; XVIII M 2325.

Do mesmo modo que usei a expressão “de cor” para comparar nacionais e estrangeiros, dentre os nacionais também se faz necessária a distinção entre caboclos, pretos e pardos.

**Tabela 3**  
**Cores dos recrutas e praças nacionais 1833 - 1894**

	Pardos e outros mestiços	Caboclos	Pretos	Brancos	Total
Tripulação de navios da Armada (1833- 1852)	460 (49%)	178 (19%)	151 (16%)	153 (16%)	942 <sup>12</sup>
Registros de recrutas nas províncias <sup>13</sup> (1836-1864)	149 (60%)	54 (19%)	35 (12%)	45 (16%)	284
Réus em processos criminais da Marinha (1860-1894)	171 (53%)	48 (15%)	49 <sup>14</sup> (15%)	52 (16%)	320

*Fontes:* "Tripulação...": AN, Série Marinha, Livros de socorros dos navios Imperatriz (1833-35), Constituição (1844-46) e Imperial Marinheiro(1852-54); "Registros de recrutas...": AN, Série Marinha, Correspondência com presidentes de província, vários maços; "Réus em processos criminais da Marinha:

<sup>10</sup> Apesar de a fragata Imperatriz ter mais tripulantes estrangeiros do que nacionais, só sabemos a cor de 37% dos estrangeiros e 60% dos nacionais.

<sup>11</sup> São no total 60 pretos ou pardos, 3 caboclos, 3 morenos e um “indiático” (de Goa).

<sup>12</sup> Havia mais tripulantes nas três embarcações, porém, apenas 942 tinham suas cores identificadas.

<sup>13</sup> As cores foram definidas pelas autoridades e funcionários que enviavam os recrutas para a Corte em diversas províncias e em alguns requerimentos. Nesta documentação o termo índio é tão utilizado quanto o termo caboclo para identificar indígenas. A lista foi extraída de um banco de dados que fiz a partir de vários maços de correspondência de presidentes de província com o ministro da Marinha.

<sup>14</sup> Inclui no número de pretos 4 fulas e 1 crioulo.

MORGAN, Zachary. **Legacy of the lash, race & corporal punishment in the Brazilian Navy (1860-1910)**. Providence, 2001. Ph.D. Dissertation, Brown University.

Explico o uso que faço da expressão homens de cor. Primeiramente, é um termo utilizado na época estudada. Como os não brancos são indígenas e/ou caboclos, africanos, crioulos e os mestiços - uma mistura variada de pretos, indígenas e brancos - é necessário adotar às vezes apenas um nome, ainda que não seja o ideal. Não se trata apenas da cor da pele, mas de outros aspectos, como cabelos, nariz, ascendência, classe, sociabilidade etc. Todos são alvos de discriminação, ou seja, a associação do fenótipo com a pobreza e inferioridade.

Na Tabela 2 englobei as variadas categorias mestiças sob a denominação “pardo e outros mestiços”, pois em 83% dos casos pardo é o termo utilizado. Os outros termos são morenos, pardo escuro, mulato. Isto aconteceu também com termos que incluí entre os caboclos como tapuios, cafusos e cabras. Ainda assim, quando analiso um indivíduo, uso o termo empregado na documentação.

Finalmente, entendo que muitos descendentes de indígenas foram classificados como pardos, portanto, não acho adequado agrupar pretos e pardos, como se faz frequentemente hoje em dia. Havia, e há, discriminações diferentes entre as várias cores, tendendo a priorar em relação aos indivíduos com pele mais escura, afinal, o estigma da escravidão, ou a proximidade com ela, era o pior de todos entre os homens de cor.

O que dizer da média de 16% de recrutas ou marinheiros brancos? Segundo o princípio viajante Maximiliano de Wied-Neudwied, uma parte da população era branca ou “presumidamente branca”. Vários viajantes fazem comentários semelhantes. José Bonifácio, preocupado com questões de heterogeneidade dos habitantes do Brasil, usou a expressão “brancos inferiores”, aos quais, junto dos mulatos, não se devia permitir que vivessem “na miséria e na indolência”.<sup>15</sup> Hoje em dia ainda existe na linguagem oral do Rio de Janeiro a expressão “branco sujo”. Todas estas expressões atribuem pobreza ou algum grau de miscigenação a esses brancos. Acresce que, dentre os brancos listados, havia certamente um número considerável de portugueses naturalizados. É o caso de Bartholomeu da Silva, embarcado em 1933, na fragata Imperatriz, que foi registrado

---

<sup>15</sup> SILVA, José Bonifácio de Andrada e. **José Bonifácio: Projetos para o Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 154.

com a rara expressão “brasileiro adotivo”.<sup>16</sup> A cor era uma marca fundamental, mas a frequente atribuição de “vadio” enredou uma minoria de brancos no recrutamento, tanto nacionais quanto estrangeiros, principalmente portugueses, que podem ter sido registrados como brasileiros.

Em alguns casos, a cor do recruta muda conforme o registro. Manoel Pacífico de Barros, auto identificado como índio em seu requerimento para o Imperador, foi registrado no livro de assentamento de recrutas como pardo de cabelos crespos, e no livro de registros do Batalhão Naval, como moreno de cabelos lisos.<sup>17</sup> Em 1862, o menor Henrique Fagundes, requerido como escravo pardo pelo gaúcho João Fagundes, foi registrado como branco em seu assentamento.<sup>18</sup> A cor e seus variados vocábulos e significados mudam segundo os indivíduos, os interesses, o espaço e o tempo.

Em vez de homogeneizar, quando adotadas, as expressões “população de cor”, “pardo” ou “mestiço” pretendem englobar justamente todas as categorias utilizadas naquela época. O que era moreno para um escrivão poderia ser pardo para outro ou, ainda, cabra para um terceiro; pardo-escuro podia também ser crioulo, além de um pardo ou caboclo passar por branco.

Cor e recrutamento geraram diversas controvérsias. Em 1832, segundo o periódico *O mulato ou o homem de cor*, o “escritor público”, cadete e negociante Mauricio José de Lafuente foi detido para recruta na presinganga: “teve o infeliz homem de cor a sorte de ser marinheiro, depois de ter sido cadete”. Homem de imprensa, já havia sido detido e processado pelo envolvimento em um motim político no Paço. Mas o jornal atribuía a sua segunda prisão à “pecha de ser mulato”.<sup>19</sup>

Em visita à recém-inaugurada Companhia de Aprendizes Marinheiros da Bahia, em 1859, o Imperador anotou em seu diário: “os meninos têm bom aspecto, e alguns são muito galantes. O intendente mostra-se avesso à admissão dos de cor, o que não convém de nenhum modo”.<sup>20</sup> Em 1857, de fato, o comandante da recém-inaugurada escola comunicou ao seu superior que não admitia pretos e, quando os recebia, os enviava para a Escola de Aprendizes do Arsenal do Exército, onde eram aceitos. No seu ponto de

<sup>16</sup> Arquivo Nacional, Rio de Janeiro (doravante AN), Série Marinha, Livro de socorros da fragata Imperatriz, XVII M 2500.

<sup>17</sup> AN, Série Marinha, XM 69, Correspondência com o presidente de Sergipe.

<sup>18</sup> AN, Série Marinha, XM 1160, Requerimentos, 1862.

<sup>19</sup> O mulato ou o homem de cor, n. 4, 22/10/1832. Citado em LIMA, Ivana. S. **Cores, marcas e falas. Sentidos da mestiçagem no Império do Brasil.** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003. p. 53-4.

<sup>20</sup> D. PEDRO II. **Diário de viagem ao Norte do Brasil.** Salvador: Universidade da Bahia, 1959. p. 51.

vista, a rejeição a pretos e pardos escuros tornava a escola mais atraente para voluntários.<sup>21</sup> No sul do Império, em 1860, uma denúncia anônima em um jornal acusava o Comandante da Escola de Aprendizes Marinheiros de Santa Catarina de maus tratos aos menores, corroborando a cor de um dos seviciados: “negará o Sr. Coutrim que (...) mandou castigar pelo guardião na frente da companhia, com duas dúzias de bolos, *um menino de cor branca, filho de estrangeiro* e de excelente comportamento?”<sup>22</sup> (grifo meu)

O homem pardo, livre, que une duas das principais categorias populacionais do Império, a cor e a condição, aparece em destaque nas estatísticas do recrutamento, tanto quanto nos mapas de população de época. Apesar de a escravidão ser estrutural naquela sociedade, e em média atingir, no período estudado, 30% da população total, a existência de uma maioria parda dentre os livres é um dado tão importante quanto a própria escravidão.

A história de José Pereira da Silva demonstra o que entendo como polissemia do pardo. Este órfão maranhense ingressou na Armada voluntariamente – algo raro para o período – aos 13 anos, em setembro de 1847.<sup>23</sup> Foi assentado como segundo grumete, cor caboclo e tornou-se criado do capitão da escuna Pavuna. Meses depois, o francês Carlos Le Blon requereu o “pardinho acabocladão” José como seu escravo, pois afirmava que o comprara de uma leva de escravos vindos do Ceará. José, por sua vez, recorreu ao Imperador alegando ser “caboclo legítimo” e filho de pais livres. Os dois requerimentos geraram diversas discussões dentro e fora da Marinha, envolvendo o oficial maior, o chefe do quartel, o chefe da polícia, o ministro e o auditor da Marinha, o juiz da Primeira Vara da Corte e um delegado de polícia. O chefe do quartel, Jacinto Roque de Sena Pereira,<sup>24</sup> tomou as dores de José, alegando que, além dele ser “filho do Brasil”, ele era do Maranhão e não do Ceará, como testemunhou outro marujo maranhense que o conhecia. Sena Pereira escreveu ao ministro, resoluto: “A influência da riqueza e das relações de qualquer que se intitula senhor do suplicante só pode ser neutralizada pelo governo, os miseráveis caboclos só nele podem achar defensor.” Carlos Le Blon, de

<sup>21</sup> Arquivo Público da Bahia, Escola de Aprendizes-Marinheiros.

<sup>22</sup> *O cruzeiro*. Desterro, SC, 3/5/1860.

<sup>23</sup> Todos os ofícios estão contidos no maço AN Série Marinha, Correspondência com o chefe de polícia, XM 5, com exceção do próprio requerimento de José incluído contido no maço XM 1163, doc 5 Requerimentos.

<sup>24</sup> Jacinto Roque de Sena Pereira foi ministro da Marinha (1839-1840) e chefe da esquadra naval do Prata, durante a guerra da Cisplatina.

fato, era um francês rico, influente e bem relacionado, dono de terras no atual bairro Leblon, no Rio de Janeiro.<sup>25</sup>

Tanto o requerimento de José, alegando ser caboclo e, portanto, não escravo, quanto o de Le Blon, alegando o fato de José ser propriedade sua, foram apresentados ao Auditor Geral da Marinha, José Lisboa, e ao Oficial Maior da Marinha, Manoel Carneiro Campos. O primeiro deu um parecer contrário à entrega de José ao seu suposto dono, considerando sua origem cabocla, portanto, não passível de escravidão. Já o segundo, nas margens do parecer do primeiro, entendeu que o assunto não cabia à Marinha, desse modo, o menino devia ser entregue ao Secretário da Polícia, cuja jurisdição poderia tratar da liberdade ou escravidão do menor. Para Campos, “ninguém por certo deixará de reconhecer quão incompatível é com a honrosa classe militar da Marinha e Guerra, contar no número dos praças dos corpos respectivos, homens que não forem notoriamente livres, para gozarem do título de cidadãos”. Le Blon apresentou, finalmente, um processo levado a cabo na Segunda Delegacia de Polícia da Corte e confirmado pela Primeira Vara de Justiça, que continha os documentos da venda de José pelo seu senhor de Sobral a José Vasconcelos Smith, rico morador de Fortaleza, que o enviou em consignação para ser vendido na Corte, onde foi adquirido por Le Blon. José foi entregue ao chefe de polícia, que o devolveu ao suposto dono, pois considerou legítimas as provas de cativeiro apresentadas.

Essa história mostra um pouco como a questão da cor foi manipulada politicamente durante o século XIX, segundo os interesses relacionados aos assuntos de liberdade e cativeiro, enfim, de trabalho compulsório. No caso de José, seu suposto dono o chamava “pardinho acabocgado” para legitimar sua escravidão. Nos assentos da Marinha, no campo “cor”, ele foi classificado de caboclo. Isso confirmava sua procedência indígena, e facilmente ele poderia ter sido classificado como pardo. Ao longo dos séculos XIX e XX, chamar uma grande parte de descendentes de africanos e indígenas de pardos era uma tendência crescente. Se, por um lado, escravos pretos poderiam tornar-se pardos quando libertos, indígenas eram transformados em pardos para serem escravizados, ou caboclos, para serem incorporados à sociedade nacional. Mais adiante a palavra caboclo desapareceria das estatísticas governamentais. Segundo Ivana S. Lima o percurso de transformação de índio para caboclo e finalmente pardo

---

<sup>25</sup> Suas atividades empresariais abrangiam desde a pesca de baleias até a companhia de seguros.

nas estatísticas governamentais entre os séculos XIX e XX fez parte de um projeto de extinção de aldeamentos, onde o argumento da mestiçagem era o mais utilizado.<sup>26</sup> Os índios e seus descendentes foram em parte extintos pela sua invisibilidade das nomenclaturas de cor e depois raciais. Cabe ao historiador (e não somente ao geneticista) encontrar as pistas deste desaparecimento.

## Os caboclos

Encontrei, faz poucos dias, uma centena de recrutas recém-chegados de uma província do Norte. A maioria era de cor, um terço eram índios. Eles se alistam por quanto tempo? – perguntei. Eles absolutamente não se alistam, responderam-me. São agarrados e obrigados a servir. Os presidentes de Província têm ordens para enviar todos os indivíduos desordeiros, e tantos índios quanto puderem apanhar.<sup>27</sup>

Thomas Ewbank, *Life in Brazil*

Em 1860, o índio Manoel Pacífico de Barros, 24 anos, foi enviado como recruta pelo capuchinho Frei Dorotheo Loretto, religioso responsável pelo aldeamento de São Pedro, em Porto da Folha, Sergipe. O frei teria atendido à solicitação do presidente da província de remeter para a Armada índios “rixosos e turbulentos”. Há registros na região tanto do medo e a consequente fuga, quanto de conflitos causados pelo recrutamento. Em 1827, indígenas de um aldeamento próximo, Pacatuba, invadiram a cadeia de Vila Nova para libertar o seu líder, que se encontrava preso como recruta para a Marinha.<sup>28</sup> Segundo o Imperador d. Pedro II, quando visitou aquelas paragens em 1859, as mulheres de Barra de Panema, povoado próximo ao Porto da Folha, acreditavam que o vapor em que viajava “carregaria todos os homens no caso de assentarem praça”.<sup>29</sup>

O índio Pacífico não escapou de sua sina e, dez meses após ter chegado à Corte, jurado a bandeira e ter sido assentado como caboclo no batalhão naval, dirigiu um requerimento ao Imperador:

<sup>26</sup> LIMA, Ivana S. Op. Cit., p.120.

<sup>27</sup> EWBANK, Thomas. *Life in Brazil; or A journal of a visit to the land of the cocoa and the palm*. New York: Harper & Brothers Publishers, 1856. p. 278. Tradução minha.

<sup>28</sup> DANTAS, Beatriz et al. Os povos indígenas no nordeste brasileiro: um esboço histórico, In: CUNHA, Manuela C. *História dos índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992. p.448.

<sup>29</sup> D. Pedro II. *Diário de viagem ao Norte do Brasil*. Op. Cit., p. 134.

Mui submisso e respeitosamente prosta-se aos honrosos pés de V. M. Imperial, o índio Manoel Pacífico, um daqueles que foi parte na representação feita à V. M. Imperial contra o rev. Frei Dorotheo do São Francisco e Tenente Coronel Manoel Gonsalves que tentaram expulsar-nos das terras que V. M. Imperial se dignou ceder-nos com sua decisão quando visitou as províncias do Norte.

Imperial Senhor com a retirada de V. M. Imperial para esta corte não foi o bastante ter deixado as necessárias ordens ao presidente da Província do Aracajú (...) abusando aquela autoridade das ordens soberanas com nossa expulsão e conseguiu remeter para esta corte para o serviço da Armada.

E como me acho com praça no Batalhão Naval, imploro à V. M. Imperial mandar escusar-me do serviço atendendo as injustiças que tenho sofrido. Até meus papéis depois que aqui cheguei tenho mandado os ver e a resposta que tenho tido de minha família é que o mesmo Frei Dorotheo se tem negado a querer dá-los. Certo da magnanimidade de um bem-fazejo coração de V.M. Imperial (...). O infeliz índio da missão de S. Pedro Manoel Pacífico com praça no Batalhão Naval.<sup>30</sup>

Diante dos conflitos pela terra, da imposição do missionário e do recrutamento militar, Pacífico exigia o cumprimento da lei. Seu trunfo era a promessa de posse da terra, assegurada pelo próprio Imperador. É provável que o ministro, diante da submissão que o índio ainda preservava ao poder simbólico do Imperador, tenha respondido a favor do requerimento. Pacífico lutava contra o missionário, o tenente e o presidente da província, mas preservava o respeito à “magnanimidade do benfazejo coração” do Imperador, deixando claro fazer parte do seu vasto Império. Em troca, era necessário obter direitos para preservar sua própria nação.<sup>31</sup>

Nos navios estudados, de 1830 a 1850, os classificados como caboclos, cafusos ou cabras no item “cor” dos Livros de socorros somam em média 20% dentre os nacionais. Certamente, dentre os classificados como morenos ou pardos, há indígenas ou seus descendentes. Se seguirmos pelo tipo de cabelo, outra característica de identificação, poderíamos dizer que cabelo preto indica predominância de origem indígena. Explico: em relação ao “cabelo” todos os caboclos os têm preto, com exceção de alguns que têm cabelo corredio ou liso. Por sua vez, todos os homens pretos têm apenas cabelos grenhos ou carapinhas. E, finalmente, os pardos têm cabelos carapinhos,

<sup>30</sup> AN, Série Marinha, XM 69, Correspondência com o presidente do Sergipe, 1861.

<sup>31</sup> Em seu diário, o Imperador mencionou a existência de mais ou menos cem índios entre os muitos portugueses na aldeia de São Pedro. Registrhou a queixa de roubo de terras dos primeiros contra os segundos. O frei Loretto alegou ao Imperador que os índios eram indolentes e, já que não plantavam, dava terras aos “pobres”. Os índios ainda reclamaram que o frei impedia, nas palavras do Imperador, “batuques, bebedeiras e preguiça de trabalhar”. D. Pedro II, precisando demonstrar generosidade com todos que cruzavam seu caminho, talvez tenha prometido a integridade das terras aos índios, mas, pelo que escreveu em seu diário, parecia ter mais empatia com o frei. D. Pedro II. **Diário de viagem ao Norte do Brasil.** Op. Cit., p. 133.

grenhos e pretos, e os morenos, em geral, têm cabelos pretos. Assim, na fragata Constituição, há 24 pardos e 19 morenos com cabelos pretos, e no Imperial Marinheiro, há 84 pardos e 3 morenos de cabelos pretos. Se meu raciocínio estiver correto, a porcentagem de indígenas ou seus descendentes entre os nacionais pode subir para 30%, na fragata Constituição, e 44%, na corveta Imperial Marinheiro.

Esse forte contingente caboclo na corveta Imperial Marinheiro corresponde à visão do tenente Sabino Eloy Pessoa, tripulante dela em uma viagem à Europa, entre 1857 e 1858. Ele descreveu o marujo brasileiro genérico como “caboclo”, em resposta à revista naval inglesa *United Service Magazine*, na qual se lia que os “brasileiros não eram idôneos para a vida do mar”:

Qual é em todo mundo o tipo mais perfeito do marinheiro se não é o caboclo dos nossos grandes rios, mesmo dos nossos sertões?

Quem mais denodado e inteligente no combate? (...) Mais paciente e resignado, mais respeitador da disciplina?

Imperial Marinheiro, não é ele, sendo principalmente indígena que atira ao alvo como Guilherme Tell, quem maneja o sabre como um mestre de armas, que combate no campo raso como um zuavo? Não é ele (...) o mais destemido gajeiro e o nadador por excelência?

No interior dos bosques, seguindo a pista do inimigo, sofrendo privações desconhecidas na Europa...<sup>32</sup>

Essas palavras poderiam ter sido citadas nas páginas de um romance indianista contemporâneo à publicação do livreto do tenente. *O Guarani* de José de Alencar, por exemplo, havia sido publicado em 1857. Pessoa era um homem culto, como se depreende de seu relato de viagem e de uma das suas ocupações na Marinha: foi o responsável pela biblioteca por alguns anos. Conhecia história, geografia, ciências exatas, frenologia, literatura; citava a cântaros os versos de Camões. Ele defende o marujo brasileiro, retratando-o como herói indígena. Mas, para além de sua sintonia com a literatura contemporânea, a imagem que tinha do marujo caboclo não pertencia apenas ao campo do simbólico. Apesar de sua descrição literária, ele não era o índio morto do romance indianista. Pessoa conhecia bem a tripulação dos navios, onde a presença indígena, ou de seus descendentes, não era pequena. Mas, para complicar mais, tampouco era pequena a presença de pretos e pardos descendentes de pretos que, aí sim, ele provavelmente como indigenista quis elidir.

<sup>32</sup> PESSOA, Sabino E. **Viagem da Corveta Imperial Marinheiro nos annos de 1857 a1858 a diversos portos do Mediterrâneo e do Atlântico.** Rio de Janeiro: Typ. Do Correio Mercantil, 1860. p. 17-8.

O viajante Thomas Ewbank deixou seu testemunho de estrangeiro a respeito desses marujos caboclos, quando visitou a Ilha de Boa Viagem, na Baía de Guanabara, onde ficava a Escola de Aprendizes Marinheiros da Corte. O norte-americano ficou intrigado com um sentinela de mosquetão e baioneta, e outro que carregava uma caixa de cartuchos e trazia uma espada à mão. Segundo suas palavras, “nenhum desses guerreiros ia além de quatro pés de altura nem dez anos de idade. Percebo que um deles era índio. O que tudo isso significa, não concluí (...).”<sup>33</sup> No ano em que visitou a Escola, havia 27 aprendizes embarcados na fragata Constituição, todos vinham das províncias do Norte, sendo que 16 eram caboclos e 11 eram pardos (alguns desses últimos, com cabelo corredio).<sup>34</sup>

Ewbank foi informado que os indígenas tinham boa fama como marítimos. Ainda assim, questionou um discurso muito difundido durante os períodos colonial e imperial, reproduzido pelo próprio comandante da Escola de Aprendizes que o recebeu: “os aborígenes, os selvagens e os mansos ligam pouco para os filhos, às vezes, vendendo-os por um trago de cachaça, e que seus filhos não dão importância maior aos pais”. Ewbank inquiriu um indiozinho do Amazonas a respeito de sua família. Ele respondeu que o seu pai estava morto e queria voltar para a sua mãe.<sup>35</sup> Nessa época, três dos índios foram recrutados por uma expedição de engajamento de indígenas no Espírito Santo: os botocudos Jumbrá e seus dois filhos. Uma vez consentido o engajamento, o pai pediu para acompanhar os filhos a fim de conhecer seu destino. O fato é que, se havia alguma permissividade da parte dos índios nas trocas de bens por pessoas, as autoridades e particulares também se fiavam em uma atribuída ausência de valores familiares, por meio da qual trocavam ou forçavam a troca de objetos ou dinheiro por suas crianças. Em outras palavras, tratava-se de uma compra, muitas vezes forçada. Mas, ao menos, em duas expedições da década de 1840, de engajamento para a Armada, no Espírito Santo e no Pará, essa suposta troca ocorreu em pouquíssimos casos. O resultado foi a partida de poucos rapazes, fato que deve ter contribuído para uma política mais agressiva nos anos seguintes.

<sup>33</sup> EWBANK, Thomas. **Vida no Brasil**. Belo Horizonte: Livraria Itatiaia, 1976. p. 196.

<sup>34</sup> AN, Série Marinha, Livro de socorros de aprendizes marinheiros da fragata Constituição, XVII M 1344, 1846.

<sup>35</sup> EWBANK, T. **Vida no Brasil**. Op. Cit., p. 196.

A militarização dos índios era uma tradição colonial das Américas. No século XIX o recrutamento de indígenas estava na agenda do processo civilizatório. A inserção dos índios na “sociedade nacional” podia e devia ser feita por meio do trabalho. De início, foram classificados de caboclos, pardos e até mesmo brancos, sendo que hoje muitos estão miscigenados na população negra, parda e branca, desse modo, a palavra “caboclo” deixou de ser uma classificação de cor para ser utilizada basicamente na linguagem oral, portando inúmeros significados, dentre os quais indígena, mestiço de indígena com branco, caipira, matuto, personagem de folguedo etc.<sup>36</sup>

Os índios trabalharam durante toda a colonização, ora ao lado dos escravos, ora onde estes eram insuficientes. As capitâncias, e depois províncias, como São Paulo, Pará e Espírito Santo, possuíam grande contingente de índios e seus descendentes fazendo todo tipo de trabalho, às vezes, remunerado, às vezes, compulsório e às vezes, escravo. Em 1824, o presidente do Espírito Santo explicava as dificuldades de enviar índios para a Armada. Dada a falta de escravos naquela província, eram os índios os fornecedores de farinha de mandioca para a capital.<sup>37</sup>

Na década de 1820, várias decisões e portarias requeriam índios para os navios e arsenais da Armada. Uma portaria de junho de 1824, expedida para Santa Catarina, Rio Grande de São Pedro, Espírito Santo e Pará, determinava que “os índios enviados, logo que se reconheça a Independência deste Império serão (...) restituídos à sua província quando requeiram regressar”.<sup>38</sup> Em dezembro de 1825, foi aprovada a criação de uma companhia de índios para o serviço do Arsenal da Marinha do Maranhão e dos navios da Armada.<sup>39</sup>

Na década de 1830, um aviso declarava que os índios eram “pacientes nos trabalhos, sóbrios e mui subordinados à disciplina”, ao contrário dos marinheiros recrutados na Europa que, além de onerosos, eram insubordinados e propensos à deserção.<sup>40</sup> No entanto, eles não eram necessariamente submissos. Em 1827, alguns remadores indígenas vindos de aldeias de Alagoas, Bahia e Rio de Janeiro abandonaram

---

<sup>36</sup> Ver verbete no dicionário **Houaiss de Língua Portuguesa**.

<sup>37</sup> AN, Série Marinha, XM 84, Correspondência com o presidente do Espírito Santo, 29 de julho de 1842.

<sup>38</sup> AN, Série Marinha, XM 84, Correspondência com o presidente do Espírito Santo.

<sup>39</sup> Decisão n. 284, 20 de dezembro de 1825. **Colecções das Decisões do Governo do Império do Brazil de 1825**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881. p. 200.

<sup>40</sup> Aviso de 3/6/1837. Coleção das leis do Império do Brasil, 1837.

o Arsenal da Corte por falta de pagamento e foram declarados desertores.<sup>41</sup> Naquele período, o presidente da província da Bahia mencionou sobre o transporte de “recrutas e índios” para a Corte. Nesse sentido, apesar de ser recruta, o índio era visto como uma categoria diferente.

Em 1837, dois avisos determinavam o emprego de crianças indígenas: o primeiro requeria meninos de sete a dez anos como aprendizes no Arsenal da Marinha da Bahia, em troca de alimento e vestuário. O segundo, jovens de 13 a 20 anos aptos para o serviço da esquadra. Antonio Faustino foi recrutado em 1837, aos dez anos, como menor indígena, algo perfeitamente legal no período. Seu destino na Marinha foi duro. Ficou na Companhia de Menores por cinco anos. Aos 16, ingressou como primeiro grumete, e pelo menos nos dois anos seguintes continuou como tal, na fragata Constituição, recebendo 4\$800 réis de soldo.<sup>42</sup> Passou toda a sua adolescência na Marinha, e durante sete anos não ascendeu na carreira.

Na Sexta-feira da Paixão de 1845, o capitão-tenente Felipe José Ferreira da Marinha, acompanhado por um soldado, chegou a Vitória no Espírito Santo, de onde iniciou algumas incursões na província com o intuito de recrutar índios para a Armada. Ele prometia 5\$000 réis para quem indicasse um índio apto, e 80\$000, roupa, comida e abrigo para um engajado; além de um soldo que variava de 4\$000 a 12\$000 réis<sup>43</sup> (correspondente aos soldos mínimos e máximos que um marujo poderia ganhar durante todo o serviço). Nas instruções do ministro da Marinha para a expedição, limitava-se a 120\$000 réis o custo de engajamento por cabeça. Orientava-se a travar “amizade com seus chefes, fazendo a estes alguns presentes dos objetos, a que eles dão grande apreço”. Ele poderia gastar com presentes, dinheiro em espécie ou, ainda, com a indenização a proprietários de terras que os mantinham como trabalhadores!<sup>44</sup> 120\$000 réis eram mais ou menos o que se gastava para engajar estrangeiros em 1835. Na década de 1840, o engajamento de estrangeiros diminuía, e as políticas internas de recrutamento recrudesciam.

<sup>41</sup> SOARES, Carlos E.L. **A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro 1808 – 1850.** Campinas: Editora da Unicamp, 2001. p. 277.

<sup>42</sup> AN, Série Marinha, XVIII M 490, Livro de socorros fragata Constituição, 1844-5 e XM 128, Correspondência com o presidente do Maranhão, 1837.

<sup>43</sup> AN, Série Marinha, XM 13. Correspondência com o presidente do Espírito Santo, diversos ofícios do capitão-tenente Felipe José Ferreira ao ministro da Marinha Francisco de Paula H. Cavalcante de Albuquerque, março a julho de 1845.

<sup>44</sup> Em 1808, estava previsto o trabalho compulsório dos indígenas capturados em regime de guerra justa. A lei foi abolida em 1831, mas o costume continuou.

Segundo o próprio tenente, os índios lhes tinham terror, pois corria a notícia que 80\$000 réis correspondiam ao preço de compra dos índios, pela qual eles jamais poderiam voltar “à sua pátria”.<sup>45</sup> Conforme Thomas Ewbank, na década de 1840, um índio no Ceará era comprado por no mínimo 70\$000 réis.<sup>46</sup> Em Vitória, apenas um índio rendeu-se às suas promessas. Diante da resistência encontrada, ele dirigiu-se a São Mateus, mais ao sul. Ali, advertiu aos seus superiores que a tentativa de não engajá-los à força era “improfícuia missão”, pois, além de desconhecer as vantagens que o governo lhes oferecia, havia pessoas que lhes persuadiam a não aceitar e “que desfrutam o trabalho deles por bem diminuto estipêndio!”

Havia exploração do trabalho indígena no Espírito Santo. Mas as informações do serviço militar eram bastante conhecidas, ao contrário do que dizia o tenente. Ele próprio afirmou que as pessoas “que lhes convenciam do horror do recrutamento” eram desertores do Exército e da Armada que infestavam aqueles sertões. A fuga do recrutamento era uma escolha: os índios preferiam trabalhar por pouco, desde que pudessem viver em sua terra natal ou, pelo menos, próximo às suas famílias. Muitos índios do Espírito Santo tornaram-se soldados de tropas locais do Exército, mas o recrutamento para alhures não correspondia às suas expectativas de adaptação ao contato. O mesmo aconteceu em uma expedição realizada no Pará: em 1848, as autoridades reclamavam da preferência dos ribeirinhos de continuar em regime semi escravo a servir às Forças Armadas.<sup>47</sup>

O tenente Ferreira continuou sua missão capixaba na Vila da Barra, onde o fazendeiro e comendador Antonio Rodrigues Cunha lhe cedeu dois botocudos, logo embarcados em uma sumaca para a Corte. Ele deve ter recebido em troca uma “indenização”, como previam as instruções do engajamento. A partir de então, junto do subdelegado e do comendador Cunha, fez incursões pelos sertões para encontrar índios. Durante essas viagens, fixou e distribuiu editais entre os inspetores dos distritos, contendo “as condições vantajosas que benignamente o governo imperial lhes oferece”. Após voltar dessa última expedição, concluiu: “é incompatível fazer o engajamento da

<sup>45</sup> Ibidem.

<sup>46</sup> EWBANK, Thomas. *Life in Brazil; or A journal of a visit to the land of the cocoa and the palm.* Op. Cit., p. 323.

<sup>47</sup> AN, Série Marinha, XM 107, Correspondência com o presidente do Pará.

maneira que o Governo pretende". As instruções para o engajamento formuladas no Ministério autorizavam o tenente a:

(...) conseguir que os indígenas se prestem a vir servir na Armada, a lançar mão de todos os meios que sua perspicácia lhe sugerir, não se servindo jamais para com tais indivíduos de meios coercivos ou aterradores: pelo contrário Vmce. Ihes fará conhecer por vias de persuasão e docura, quanto eles podem lucrar e melhorar, empregando-se no serviço do Império, onde acharão que deles trate com o vestiário necessário, e alimento regular, independentemente dos riscos e fadigas de vida nos bosques.<sup>48</sup>

Dois meses depois, com apenas dez índios engajados, entre eles os botocudos Jumbrá e seus dois filhos, o tenente escreveu um parecer sobre as relações com os indígenas na província:

com eles nenhum arranjo tenho podido efetuar por serem mui desconfiados, e pouco ambiciosos; sendo o seu maior prazer comerem muito e viverem ociosos com duas e três mulheres! (...) Tenho tentado com os donos dos sítios ver se é possível havê-los com algum engano, e mesmo lhes tenho oferecido vantagens; mas eles receiam que forçando-os lhes sobrevenham perseguições e preferem tê-los como amigos, ainda sofrendo deles e das mulheres cotidianos prejuízos e estragos que lhes fazem nos roçados, que entregá-los enganados (...).<sup>49</sup>

Dois anos depois, um aviso de julho de 1847 havia instituído o engajamento de índios para o serviço naval dentre as populações ribeirinhas do Pará. No entender do presidente da província, em março de 1848, a missão já estava muito cara e ineficiente: gastava-se cerca de 3:000\$000 réis por mês, "entretanto, o número de indivíduos agarrados com o nome de engajados é insignificante".<sup>50</sup> Coelho sabia que na verdade ocorria recrutamento forçado, por isso reclamava aos agentes de engajamento o abuso de "recrutarem crianças arrancadas violentamente a seus pais e a seus lares". Nas suas palavras, se tal método continuasse, resultaria "que ao subir as águas do Amazonas, e seus confluentes, algum navio nacional, muitos moradores abandonam suas habitações, e embrenham-se pelos matos; e a bandeira nacional, quando surge tremulando por esses remotos lugares em vez de causar satisfação e alegria, espalha o terror".<sup>51</sup>

<sup>48</sup> AN, Série Marinha, XM 13, Correspondência com o presidente do Espírito Santo, diversos ofícios do capitão-tenente Felipe José Ferreira ao ministro da Marinha Francisco de Paula H. Cavalcante de Albuquerque, março a julho de 1845.

<sup>49</sup> Ibidem.

<sup>50</sup> AN, Série Marinha, XM 107, Correspondência com o presidente do Pará.

<sup>51</sup> Ibidem.

Coelho questionava uma prática comum antes do seu governo. Há registros, em 1846, de “voluntários” do engajamento de indígenas no Rio Xingu, na vila de porto de Mós, promovido pelo capitão de fragata Francisco de Paula Ozório. Ele levava os engajados, a maioria composta de menores, e seus responsáveis para a casa de Juiz de Paz e ali era assinado um termo de engajamento. Em uma amostra de sete, havia dois curadores, uma avó, dois pais, uma mãe e um patrão. Todos os ditos responsáveis recebiam indenizações entre 14\$000 e 15\$000 réis. O patrão do índio Mura, Victorino José, e o curador do índio José Policarpo Pereira receberam de indenização um valor que seu fâmulo e seu pupilo, respectivamente, “lhe deviam”. Enquanto valores similares foram cedidos aos parentes a modo de gratificação. Todos esses jovens, segundo o termo de engajamento, deveriam servir por seis anos, recebendo um salário inicial de 7\$000 réis, após esse tempo teriam sua volta para casa assegurada.<sup>52</sup>

Ao mesmo tempo em que o governo criava expedições nas matas em busca de indígenas, muitos homens destribalizados que já viviam em cidades eram identificados como caboclos, cabocolos ou tapuias e enviados para a Corte como índios ou vadíos.

Em 1848, sob a justificativa de vadio, o “tapuio claro” Ladislau Davino de Jesus, de 17 anos, foi recrutado em São Luís, Maranhão. Sua mãe Thereza de Jesus escreveu um requerimento contundente para o presidente da província, o qual foi indeferido. Meses depois, ela escreveu ao Imperador:

Já que nesta província não se faz justiça vem por meio desta perante o trono augusto de VMI pedir uma graça da qual se julga digna (...) mãe de dois filhos menores Ladislau de 17 e Rodrigo de 11. O primeiro aprendendo a prático de Barra desta cidade (...) e neste exercício ganhava o necessário alimento para sustento não só da suplicante mas como de seu pequeno irmão. Porém uma inaudita perseguição foi feita inopinadamente à suplicante por um tenente da marinha de nome Severiano Nunes, que (...) não atendendo a viuzez, pobreza e costumes repreensíveis da suplicante que sem os socorros ministrados por este filho, *virá a mendigar de porta em porta o pão de cinzas* (...) Nada há pior neste mundo do que a opressão revestida de formas legais.<sup>53</sup>

Uma vez mais, seus esforços foram em vão, a sua súplica não foi atendida pelo Ministério da Marinha. Ladislao foi recrutado não como índio, mas devido à frase lacônica, escrita na margem do requerimento pelo tenente recrutador de São Luís: “é vadio”.

<sup>52</sup> AN, Série Marinha, IM 483, Engajamento de indígenas.

<sup>53</sup> AN Série Marinha, XM 1143, doc 26, Requerimentos, 1862.

Os flagelados das secas do século XIX tornaram-se recrutas. Nas palavras de Peter Beattie, “garantir o recrutamento de vítimas da seca era uma medida criativa para prover ajuda sem onerar os cofres públicos provinciais”.<sup>54</sup> Segundo o presidente da província do Ceará, a seca de 1845, que assolou a “classe pobre”, gerou uma boa notícia para o recrutamento: 120 pessoas, incluindo 100 crianças, a maioria certamente órfã.<sup>55</sup> Provavelmente parte desses meninos seja os curumins referidos por Thomas Ewbank, em seu relato sobre o Brasil. Em 1846, ele passou uma tarde na Corte com um deputado cearense que viu a seca de perto. Dentre os horrores da fome descritos, contou que pais e mães indígenas estavam vendendo seus filhos para a Marinha em troca de comida: “Antes era muito difícil conseguir um indiozinho por menos de setenta mil-réis, mas agora os seus pais, não tendo o que dar de comer, nem o que comer, oferecem-nos facilmente por dez”.<sup>56</sup> Segundo Ewbank, no Rio de Janeiro, os índios eram negociados como escravos, do mesmo modo que os pretos. Este, muito provavelmente, foi o caso do pardinho acaboclado José da Silva, cuja história foi contada na seção anterior.

## Pretos, escravos e forros

### A história de um “vadio”: o pardo forro Hermógenes José Ribeiro<sup>57</sup>

Em 25 de fevereiro de 1842, Hermeto Carneiro Leão, o presidente da província do Rio de Janeiro, entregou como recruta à Marinha o “pardo Hermógenes”, enviado pelo juiz de direito interino de Angra dos Reis e cujo motivo do recrutamento era simplesmente “vadio”. Em 13 de abril, Hermógenes José Ribeiro, “pardo forro”, contratou um procurador para escrever um requerimento ao Imperador, ao qual anexou documentos, como a sua certidão de batismo, carta de alforria, passaporte, entre outros.

Hermógenes José Ribeiro nasceu em 1796, na Corte, escravo e pardo, filho de Madalena, uma escrava da nação Songa, propriedade de Sebastião Pereira Barbosa e de algum pai mais claro do que sua mãe.

<sup>54</sup> BEATTIE, Peter. **Tributo de sangue: Exército, honra, raça e nação no Brasil, 1864 - 1945**. São Paulo: Edusp, 2009.

<sup>55</sup> Arquivo Público do Ceará. Correspondência do Governo da Província ao ministro da Marinha. Ala 2, Estante 25, cx. 142.

<sup>56</sup> EWBANK, Thomas. **Life in Brazil; or A journal of a visit to the land of the cocoa and the palm**. Op. Cit., p. 323. Tradução minha.

<sup>57</sup> AN, Série Marinha, XM 84, Correspondência com o presidente do Rio de Janeiro, 1842. Todos os documentos citados, a seguir, se encontram neste maço.

Anos mais tarde mudou-se para Paraty, onde passou a ser escravo do capitão-mor João Raymundo dos Reis, dono de fazenda na freguesia de Mambucaba. Ali, casou-se com a crioula Agostinha Maria de Jesus, escrava da casa. Em 1834, depois da morte de seu dono, passou a pertencer a Joaquim José Bonina, morador da Corte, a quem seu antigo dono devia dinheiro.

Em 1837, pagou a última prestação de sua alforria e passou a ser profissional autônomo na Corte. No início de 1841, Manuel Esteves da Nóbrega, vigário de Angra dos Reis, o contratou para construir uma casa na sua fazenda em Piraquara. Depois de um ano, o padre alegou que “o pardo Hermógenes” andava concubinado com sua escrava, a mulata Aurélia, e o dispensou do serviço.

O padre ainda reclamou que ele teve “o atrevimento de insultar-lhe com palavras” e na noite de 20 de fevereiro veio com um bacamarte, arrombou a janela do quarto de Aurélia e, quando os dois estavam prontos para fugir, as outras escravas, despertas pelo barulho, retiveram a mulata, e apenas Hermógenes fugiu.

O clérigo escreveu ao Juiz de Direito prestando queixa e pedindo que, além de preso, Hermógenes fosse recrutado e enviado à “Campanha do Sul”.<sup>58</sup> Naqueles dias, para garantir a distância do acusado, escreveu igualmente para um tenente da polícia e para o chefe da polícia do Rio de Janeiro, Eusébio de Queiróz. Ele ainda quis certificar-se de que Hermógenes não apresentaria a isenção de casado, desse modo o acusou de ter abandonado a esposa há oito anos, e de ter roubado e ocultado, por muito tempo, uma escrava de José da Silva em Mambucaba, Paraty. De fato, oito anos antes, ele deixara a mulher, não por abandono, mas simplesmente por ter sido a moeda de pagamento de uma dívida de seu dono. Podemos, nesse caso, corrigir o padre: ele não abandonou a esposa, foi separado dela.

Segundo José Marques Nogueira, que contratara Hermógenes como feitor, no dia seguinte à suposta tentativa de rapto da escrava Aurélia, ele foi preso enquanto colhia “café para vender”. Seu primeiro destino foi a cadeia de Angra dos Reis, depois viajou para Niterói, de onde o enviaram para assentar praça no Arsenal da Marinha. Ali, ficou preso no depósito, por pelo menos dois meses, sendo, ainda, hospitalizado.

---

<sup>58</sup> Expressão que denotava os vários conflitos que ocorreram nas primeiras décadas do Império na província do atual Rio Grande do Sul e nas fronteiras com Argentina e Uruguai.

Simplesmente não houve processo para apurar a denúncia. O juiz acatou as acusações do padre, o presidente da província, por sua vez, acatou o que o juiz disse e Hermógenes foi aceito como recruta.

O tom dramático do requerimento, escrito um mês e meio depois de ter sido preso, parece corresponder ao desespero de querer, nas palavras de seu procurador Salustiano Conceição, “agenciar a vida descente [sic] e a honra somente com seu ofício de carpinteiro” e se livrar da “prisão vingativa e arbitrária”.

Mesmo valendo-se de uma “retórica do oprimido”, ao confrontar a acusação e a defesa, é possível inferir alguns fatos. Seu procurador reitera não parecer “justo que sem culpa formada se conserva preso um cidadão de bem que é miserável pardo casado, que não tem outro meio para alimentar-se e tratar de sua mulher, senão o seu ofício de carpinteiro”.

Se ele realmente tratava de sua mulher, não é possível saber. Se sim, estava na labuta ganhando a vida para, quem sabe, alforriá-la. Se não, quando se viu impossibilitado de viver maritalmente com ela, buscava outras mulheres para não viver só. E como fora escravo até os 40 anos, ao que parece, era ainda no cativeiro que encontrava suas parceiras. O fato de viver de seu ofício, o próprio acusador atestou ao relatar que o contratara para fazer uma casa, evidência de que não era vadio.

Hermógenes confirmou o acordo estabelecido com o padre Nóbrega de construir uma casa. No entanto, alegou que o valor combinado não estava sendo pago, e a partir disso começaram os desentendimentos. Ao fim e ao cabo, o presidente da província do Rio de Janeiro, Honório Carneiro Leão, dois meses depois de tê-lo enviado como recruta, escreveu ao ministro da Marinha dizendo que a sua idade o impedia de servir, sendo assim pediu que devolvesse o preso “para que pela Polícia se tomem as necessárias cautelas a respeito de seu comportamento”.

Depois de 40 anos de escravidão, servindo a diversos donos, após ter sido separado da esposa, aprender um ofício, pagar a alforria, Hermógenes continuava ligado à escravidão – instituição que retinha as mulheres com quem queria ou podia estar –, mas lutando contra ela. Mesmo não sendo mais propriedade de alguém, ao insultar um empregador, o puniram.

A rebeldia teve um preço: recrutamento militar. Uma vez incapaz e velho para marujo, como ele próprio requereu, foi recusado na Armada. No entanto, outra alegação

sua não foi atendida: Hermógenes afirmou não ser “perturbador da ordem pública e particular”. O presidente discordou e ele foi reenviado à Secretaria de Polícia, onde seu futuro próximo seria decidido.

\*

Uma minoria de escravos foi empregada na Armada de modos variados. Segundo o regulamento de recrutamento de 1822 – em vigor até 1874 - só poderiam ser recrutados homens brancos e pardos. Apesar disso, em 1824, a Câmara aprovou a troca da frase homens brancos e pardos por cidadãos brasileiros para apenas excluir escravos e estrangeiros do recrutamento. Neste ano também, um decreto autorizou a compra de escravos para tripularem os navios de guerra.<sup>59</sup> Tempos depois, uma Ordem Geral do ministro, de 1833, determinava a investigação mais a fundo da condição dos homens de cor nos navios, “por serem encontrados muitos escravos fugidos”.<sup>60</sup>

Em 1837, outra lei consentiu a entrada de crioulos no Exército e na Armada. Mas, dois anos depois, em 1839, uma correspondência reservada de Garcia d'Almeida, presidente da Bahia, oferecia como recrutas, para o ministro da Marinha, homens presos durante a Sabinada e enviados para Fernando de Noronha. Ele justificava que não haviam sido recrutados para o Exército por serem crioulos!<sup>61</sup> Finalmente, uma lei de 1840 proibiu que escravos servissem como praças.<sup>62</sup> Neste mesmo ano, a Marinha doou dezenas de escravos à Santa Casa de Misericórdia do Rio de Janeiro. Mas é preciso registrar que, junto dos africanos livres, havia muitos escravos nos arsenais e hospitais da Marinha de Guerra e no trabalho de escavação do dique da Corte.

Não é possível criar dados consistentes a respeito da presença escrava e a relação dos tripulantes pretos não escravos com a escravidão, assim como não foi possível averiguar a legislação que prevaleceu. Como veremos, eles estiveram de maneiras variadas nos navios, seja como escravos, ex-escravos ou falsamente livres. Certamente uma boa parte dos pardos da Marinha era composta de egressos da escravidão ou filhos de escravos. A oscilação na legislação e a flutuação entre todo tipo de trabalho compulsório e livre no Império atingiram esta instituição como tantas outras.

---

<sup>59</sup> Decisão n. 147, 8 de julho de 1824, Manda comprar escravos para o serviço dos navios de guerra. Coleção de decisões do Império do Brasil de 1824.

<sup>60</sup> Ordem geral n. 8, 15 de outubro de 1833.

<sup>61</sup> AN, Série Marinha, XM 507, correspondência com o presidente da Bahia, 30/04/1839.

<sup>62</sup> Coleção de leis do Império do Brasil de 1840 , 21 de agosto de 1840.

Na fragata Imperatriz, entre 1833 e 1835, por exemplo, havia registro de apenas 14 escravos em um total de 964 homens. Na fragata Constituição e na corveta Imperial Marinheiro eles nem sequer foram computados. No entanto, em diversos navios, muitos escravos fugidos serviram como livres.

Por outro lado, na Marinha mercante de cabotagem, os escravos representavam uma porcentagem considerável, segundo demonstram os censos navais a partir de 1855. Em 1857, cerca de 48% dos marinheiros da Corte e da província fluminense eram escravos. Nos demais portos onde foram contados (Pará, Maranhão, Alagoas, Pernambuco, Bahia, São Paulo, Santa Catarina, Paraná), somavam 33% do total. O provável motivo é que a maioria dos escravos deveria pertencer aos donos das embarcações. No século XIX, quem era proprietário possuía escravo.

**Tabela 4**  
**Tripulação da Marinha mercante de cabotagem, Império do Brasil, 1857**

Províncias	Livres	Escravos	Total
RJ	4184 (52%)	3919 (48%)	8103
MA, PE, AL, SE, BA, ES	4768 (67%)	2389 (33%)	7157
RJ, PR, SC, RS, PA, SP			
<b>TOTAL</b>	<b>8470</b>	<b>6241</b>	<b>15260</b>

*Fonte:* Relatório do Ministério da Marinha, 1857, mapa T.

*Obs.:* os dados do Pará e de São Paulo foram extraídos do Relatório do ministro da Marinha de 1855, mapa V.

Os africanos livres tinham direito de isenção, por serem estrangeiros. No entanto, encontrei apenas um requerimento alegando esse motivo de dispensa: trata-se do africano Domingos José, que graças ao seu requerimento conseguiu desembarcar na Bahia, em 1833, por ser estrangeiro.<sup>63</sup> As autoridades sabiam dessa isenção, mas a prática os impelia a continuar o recrutamento desses homens. Em julho de 1842, o subdelegado de São Gonçalo recrutou Pedro, um africano livre, e o enviou ao juiz de Niterói. Este o expediu ao presidente do Rio de Janeiro, mesmo questionando a sua própria ação. Ele resolveu seu dilema não seguindo a lei, mas o costume:

E posto duvide se indivíduos tais estão sujeitos ao recrutamento por não compreendidos nas Instruções de 10 de julho de 1822, e por não serem

<sup>63</sup> AN, Série Marinha, XM 489, Correspondência com o presidente da Bahia, 1833.

cidadãos brasileiros a vista do artigo 60 da Constituição, contudo como há numerosos exemplos de terem sido empregados no serviço militar do Império, parece-me que o devia remeter a disposição de V. Exa para que o mande empregar na Marinha.<sup>64</sup>

Finalmente, o presidente o enviou à Marinha e, ao que parece, o assunto foi encerrado ali mesmo. Africanos, assim como outros estrangeiros, foram recrutados ilegal e habitualmente, com a anuência de todo tipo de autoridade.

Álvaro Nascimento interpretou o “alistamento não somente como um castigo para os homens livres, mas também uma das rotas seguidas por escravos para encobrir sua fuga e garantir a liberdade”.<sup>65</sup> A conclusão de que o Arsenal e os navios constituíam uma das possibilidades de fuga para escravos foi igualmente demonstrada por Carlos Eugenio Líbano Soares.<sup>66</sup> Não é possível quantificar quantos escravos seguiram por esse caminho. Desconfio que eles representavam uma minoria dentro dos navios.

A escravidão simulada era também um abrigo contra o recrutamento.<sup>67</sup> Tanto Thomas Ewbank, em 1846, quanto, mais recentemente, o historiador Sidney Chalhoub entenderam que forros simulavam a condição de cativos para escaparem das Forças Armadas. Observador das ruas, o viajante norte-americano flagrou forros tirando os sapatos, quando sabiam que a tropa do recrutamento se aproximava. Sidney Chalhoub afirmou que era comum encontrar nos papéis da polícia homens forros que se diziam escravos para fugir do recrutamento. Foi o caso, por exemplo, de José Crioulo ou Damásio Maximiano. Detido em 1836, no calabouço da Corte, declarou-se antes de tudo escravo. Mas, impelido pelos maus tratos, e não auxiliado por seu suposto dono, escreveu, por meio de um procurador, um requerimento para o Imperador, declarando-se preto livre, marinheiro do brigue *Niger* da Armada. A charada sem solução foi bem elaborada pelo historiador: “se ficasse José Crioulo, era escravo, calabouço, açoite, libambo; se ficasse Damásio Maximiano, era recruta forçado, brigue de guerra e açoites também, com certeza”.<sup>68</sup>

<sup>64</sup> AN, Série Marinha, XM 84, Correspondência com o presidente do Rio de Janeiro, julho de 1842.

<sup>65</sup> NASCIMENTO, Álvaro P. do, Do cativeiro ao mar: escravos na Marinha de Guerra, **Estudos Afro-asiáticos**, n. 38, dez 2000. Versão online. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-546X2000000200005](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-546X2000000200005). Acesso em: julho de 2011.

<sup>66</sup> Ibidem.

<sup>67</sup> EWANK, Thomas. Op. Cit., p. 277.

<sup>68</sup> CHALHOUB, Sidney. **A força da escravidão. Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista**. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. p. 145-146.

O personagem Amaro, o “bom-crioulo” do romance escrito pelo oficial Adolfo Caminha, era escravo fugido, “veio, ninguém sabe donde” e se alistou na Marinha. Semelhante ao relato de Damásio, inicialmente escapar da escravidão por meio da Marinha foi um alívio, mas logo ele se viu em meio à encruzilhada do recrutamento e da escravidão:

(...) o novo homem do mar sentiu pela primeira vez toda a alma vibrar de uma maneira extraordinária, (...). A liberdade entrava-lhe pelos olhos, pelos ouvidos, pelas narinas, por todos os poros”. Mas depois de algum tempo servindo lamentou: “Ah! vida, vida!... Escravo na fazenda, escravo a bordo, escravo em toda a parte... E chamava-se a isso de servir à pátria!<sup>69</sup>

O trabalho compulsório, dito “livre” na própria Marinha, pode ser comparado por meio dos ganhos dos carpinteiros escravos do Arsenal da Marinha de Santa Catarina com os salários dos primeiros grumetes na corveta Regeneração nos meses de setembro e outubro de 1839. Os escravos ganhavam 800 réis por meia jornada de trabalho no domingo, totalizando 4\$000 réis em um mês. Os grumetes ganhavam 4\$800 réis por mês e, muitas vezes, eram descontados os valores dos fardamentos e de outros misteres, desse modo, o soldo podia corresponder a menos de 3\$000 réis.<sup>70</sup> Devido ao pecúlio de domingo e, provavelmente, a outros ganhos em terra, no decorrer daquele ano, Maximiliano, um dos escravos, casado, conseguiu obter a alforria e passou a ser empregado do Arsenal. Ele certamente não abandonaria seu posto para tornar-se grumete. Apesar dos escravos representarem uma mínima parcela das tripulações dos navios estudados, os forros devem ter ingressado em uma escala muito maior.

Encontrei vários requerimentos de senhores solicitando escravos recrutados ou engajados de volta. Hendrik Kraay elencou 277 requerimentos de senhores na Bahia, entre 1800 e 1880, solicitando seus escravos ao Exército. De acordo com o autor:

Arrastada sobre uma população livre e liberta pobre e racialmente misturada, a rede do recrutamento forçado inevitavelmente capturava escravos. Ao mesmo tempo, a identificação entre serviço militar atraía os escravos, assim como os atraía a perspectiva de usar o Exército para se distanciarem de seus senhores.<sup>71</sup>

<sup>69</sup> CAMINHA, A. **O bom-crioulo**. Op. Cit., p. 5 e passim.

<sup>70</sup> AN, Série Marinha, XM 134, Correspondência com o presidente de Santa Catarina, 1839.

<sup>71</sup> KRAAY, Hendrik. “O abrigo da farda”: O Exército brasileiro e os escravos fugidos, 1800-81. **Afro-Ásia**, n. 17, 1996. p. 56.

Por um lado, o recrutamento de escravos era residual, pois os escravos poderiam ser confundidos com homens livres de cor. Ou, ainda, como também observou Álvaro Nascimento, a tropa, mesmo sabendo da condição de escravo, poderia simular a liberdade para obter o prêmio pelo recrutamento.<sup>72</sup> Por outro lado, quando o sujeito de condição escrava se engajava de livre e espontânea vontade, tal procedimento significava fuga de uma situação pior do que a possivelmente encontrada em um navio.

Não foi o caso de Luiz Crioulo, escravo da capixaba Rosa Maria do Sacramento. Tudo indica que preferiu voltar para o seu antigo posto de escravo marinheiro na lancha, onde foi recrutado à força. Segundo o Comandante do Quartel General, ele já alegava ser escravo antes de sua dona escrever o requerimento. A lancha Nossa Senhora da Penha, onde trabalhava, fazia transporte de recrutas do Espírito Santo e ele devia saber muito bem o que o esperava. Rosa Maria requereu e o Ministério deferiu o pedido.<sup>73</sup>

Diferente do caso anterior, Dona Balbina Jaldina Soares, viúva de comerciante da Rua do Ouvidor na Corte, requereu o escravo Abel e teve dificuldades de obtê-lo de volta. O escravo alegava ter sido alforriado pelo ex-senhor que, diga-se de passagem, lhe deixara um legado de 50\$000 réis. Abel era pardo e filho de uma escrava do mesmo casal. Havia a possibilidade real de ser filho de seu senhor. A viúva, diante das dificuldades de reintegrar a posse, desabafou que se punha “o direito dos senhores a mercê de ‘alecantinas’ [sic]; o escravo era um embusteiro como se devia esperar” e, principalmente, alertava às autoridades dos “inconvenientes e riscos que pode trazer para a tranquilidade dos possuidores de escravos, o precedente que com ela se está estabelecendo, dando-se preferência aos ditos desencontrados de um escravo contra documentos legais”.<sup>74</sup>

A senhora acabou tendo um parecer favorável, mas a Marinha não lhe entregou o escravo tão facilmente. A escravidão e o recrutamento constituíam duas realidades daquela sociedade multifacetada. Escravos poderiam fugir de seus proprietários por meio do engajamento, outros se fingiam de escravos para fugir ao recrutamento.

A devolução do escravo deve ter prevalecido. A escravidão era uma instituição que deveria ser mais respeitada do que o recrutamento. E, como vimos, a maioria da

<sup>72</sup> NASCIMENTO, Álvaro P. do. Do cativeiro ao mar: escravos na Marinha de Guerra. *Estudos Afro-asiáticos*, n. 38, 2000.

<sup>73</sup> AN, Série Marinha, XM 1162, doc. 65, Requerimentos 1845.

<sup>74</sup> AN, Série Marinha, XM 1162, doc 57, Requerimentos, 1846.

população era livre e vadia segundo o ponto de vista dos governantes, os quais também não desejavam atrapalhar as atividades produtivas, movidas em grande parte pela mão de obra escrava. A escravidão e o recrutamento conviveram em relativa paz durante o Império. No caso do pardinho acaboculado José, analisado acima, prevaleceu o parecer do oficial maior da Marinha: “incompatível é com a honrosa classe militar da Marinha e Guerra, contar no número dos praças dos corpos respectivos, homens que não forem notoriamente livres, para gozarem do título de cidadãos”.<sup>75</sup>

### **Considerações finais**

A Armada Nacional e Imperial do Brasil teve importante participação estrangeira nos seus primórdios e, ao se nacionalizar, a cor branca foi diminuindo sensivelmente dentre suas tripulações. Os marinheiros nacionais eram de origens indígena, africana, em menor grau euro-americana ou europeia. Mas a maioria era uma mistura variada de todas elas. Assim, procurei estudá-los tanto separadamente, devido a suas especificidades, como em conjunto, devido às suas semelhanças. A questão da cor na marinha ilumina o debate sobre etnia, raça e cor no Império, já que oferece uma documentação qualitativa e quantitativa suficiente para entender a complexidade do tema.

A população livre de cor foi o grande alvo dos recrutadores, tanto do Exército quanto da Marinha. Boa parte dela relacionava-se de algum modo com a escravidão, com o processo de civilização dirigido aos indígenas, e foi alvo de leis ou práticas ilegais de recrutamento ou, simplesmente, eram pobres e discriminados como tal. A minoria branca recrutada entrava na categoria de vadios, os quais poderiam ser imigrantes ou brancos pobres sem redes sociais.

Esta análise, ainda que não seja conclusiva, procurou contribuir com o debate intenso e controverso que é a questão da cor no Brasil. As estatísticas e as experiências individuais aqui abordadas demonstram que este problema tem uma longa duração e ainda não foi resolvido no Brasil de hoje, ainda que a legislação e os debates tenham progredido bastante. No caso das tripulações dos navios no século XIX, profundamente marcadas pelo internacionalismo, a cor era mais uma marca da heterogeneidade, sendo os marinheiros, um grupo de trabalhadores especialmente importante para a imagem do

---

<sup>75</sup> AN, Série Marinha, XM 5, Correspondência com o chefe de polícia.

país no longo curso e na cabotagem. Nada como a neve branca do bairro do Brooklin de Nova York para entendermos que a maioria de nós não é branca e, apesar, ou talvez por causa disto, seguimos racistas.

## Referências bibliográficas:

- BEATTIE, Peter. **Tributo de sangue: Exército, honra, raça e nação no Brasil, 1864 - 1945**. São Paulo: Edusp, 2009.
- CAMINHA, A. **O bom-crioulo**. São Paulo: Ática, 1998.
- CHALHOUB, Sidney. **A força da escravidão. Illegalidade e costume no Brasil oitocentista**. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- Colecções das Decisões do Governo do Império do Brazil de 1825**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1881.
- D. PEDRO II. **Diário de viagem ao Norte do Brasil**. Salvador: Universidade da Bahia, 1959.
- DANTAS, Beatriz et al. Os povos indígenas no nordeste brasileiro: um esboço histórico, In: CUNHA, Manuela C. **História dos índios no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- EWBANK, Thomas. **Life in Brazil; or A journal of a visit to the land of the cocoa and the palm**. New York: Harper & Brothers Publishers, 1856.
- \_\_\_\_\_. **Vida no Brasil**. Belo Horizonte: Livraria Itatiaia, 1976.
- FREYRE, Gilberto. **Casa grande e senzala**. Rio de Janeiro: Record, 1998.
- \_\_\_\_\_. **Tempo morto e outros tempos: Trechos de um diário de adolescência e primeira mocidade, 1915-1930**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975.
- GOMES, Ângela Castro (org.) **Em família: A correspondência de Gilberto Freyre e Oliveira Lima**. Campinas: Mercado de Letras, 2005.
- JEHA, Silvana C. **A galera heterogênea: Naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, 1822-1854**. Tese (Doutorado em História) – Departamento de História PUC-Rio, Rio de Janeiro, 2011.
- LAND, Isaac. “Sinful Propensities”: Piracy, Sodomy, and Empire in the Rhetoric of Naval Reform. In: RAO, Anupama; PIERCE, Steven (Eds). **Discipline and the Other Body: Humanitarianism, Violence, and the Colonial Exception**. Durham: Duke University Press, 2006.
- LIMA, Ivana. **S. Cores, marcas e falas. Sentidos da mestiçagem no Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.
- NASCIMENTO, Álvaro P. do, Do cativeiro ao mar: escravos na Marinha de Guerra, **Estudos Afro-asiáticos**, n. 38, dez 2000. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-546X2000000200005](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-546X2000000200005). Acesso em: jul de 2011.
- PESSOA, Sabino E. **Viagem da Corveta Imperial Marinheiro nos annos de 1857 a 1858 a diversos portos do Mediterrâneo e do Atlântico**. Rio de Janeiro: Typ. Do

Correio Mercantil, 1860.

SILVA, José Bonifácio de Andrade e. **José Bonifácio: Projetos para o Brasil.** São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Luiz I. S. **Discurso do presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva durante cerimônia em comemoração ao Dia da Consciência Negra.** Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/luiz-inacio-lula-da-silva/discursos/2o-mandato/2008/2o-semestre/20-11-2008-discurso-do-presidente-da-republica-luiz-inacio-lula-da-silva-durante-cerimonia-em-comemoracao-do-dia-da-consciencia-negra/view>. Acesso em: jun. de 2013.

SOARES, Carlos E.L. **A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro 1808 – 1850.** Campinas: Editora da Unicamp, 2001.

STEWART, Charles S. **Brazil and the Plata, the personal Record of a Cruise.** New York: G.P. Putnam & Co, 1856.

## HISTÓRIAS ENTRE MARGENS: RETORNOS DE LIBERTOS PARA A ÁFRICA PARTINDO DO RIO DE JANEIRO NO SÉCULO XIX

Mônica Lima e Souza\*

Recebido 01/06/2013  
Aprovado 30/06/2013

**Resumo:** O artigo analisa os movimentos de retorno de libertos, africanos e crioulos, do Brasil para a África no século XIX, considerando suas dimensões continentais e atlânticas, e destacando os embarques a partir do porto do Rio de Janeiro. Nesse sentido, apresenta um panorama do contexto nas Américas escravistas em que tem origem o movimento conhecido como *back to Africa* e sua relação com a construção, entre os negros libertos, da ideia de pertencimento a uma identidade africana no período. Ao mesmo tempo, identifica os interesses e agentes europeus, caribenhos e estadunidenses envolvidos nesse processo, tendo em vista os projetos de grupos políticos e religiosos no mundo atlântico. Considerando esse quadro e as intensas conexões entre o porto do Rio de Janeiro e regiões costeiras do continente africano, discute aspectos dos retornos a partir de estudos de caso em que se evidencia a capacidade dos libertos em reverter os rumos de suas trajetórias.

**Palavras-chave:** Africanos no Rio de Janeiro – Retornos de libertos – Conexões atlânticas.

**Abstract:** The article analyzes the movements of return of liberated Africans and Afro-descendants, from Brazil to Africa in the nineteenth century, considering its continental and Atlantic dimensions, and highlighting shipments from the port of Rio de Janeiro. In this sense, provides an overview of the context in the Americas in which lays the origin of the movement known as *back to Africa* and its relation to the construction, among free blacks, of the idea of belonging to an African identity in the period. At the same time, identifies the interests and European, Caribbean and American agents involved in this process, given the projects of the political and religious groups in the Atlantic world. Considering this situation and the intense connections between the port of Rio de Janeiro and coastal regions of Africa, discusses aspects of the returns from case studies that demonstrates the ability of freedmen to reverse the course of their trajectories.

**Keywords:** Africans in Rio de Janeiro – Return of freedmen – Atlantic connections.

---

\* Doutora. Professora do Instituto de História – UFRJ. E-mail: [monicalimaesouza@gmail.com](mailto:monicalimaesouza@gmail.com)

*Sou negro e venci tantas correntes  
A glória de quebrar todos os grilhões  
Na volta das espumas flutuantes  
Mãe África receba seus leões<sup>1</sup>*

No século XIX, e em especial a partir da década de 1830, libertos africanos e seus descendentes diretos empreenderam, muitas vezes em grupo, viagens de ida para a África a partir de diferentes regiões da América. Esses movimentos migratórios, que começaram no final do século XVIII, tiveram diferentes fases, motivos e circunstâncias, e são comumente chamados de retornos ou de volta para a África – ainda que para alguns tenha sido uma viagem de ida pela primeira vez ao continente. Numa concepção que contempla as representações simbólicas que as localidades de destino na África foram adquirindo mesmo para os nascidos nas Américas, poderia se considerar que significava um retorno – à terra de origem dos ancestrais.

A historiografia que se dedicou ao estudo dos retornos de libertos à África a partir de portos brasileiros no século XIX privilegiou os movimentos que partiram do porto de Salvador, pouco ou nada mencionando as saídas do Rio de Janeiro.<sup>2</sup> A pesquisa que deu base a esse artigo revelou que, sem dúvida, as partidas de africanos libertos e seus descendentes da então capital do Império do Brasil para portos africanos foram mais reduzidas que aquelas da capital baiana. No entanto, ainda assim foram expressivas, e diversas em suas modalidades. Outro elemento a ser analisado

---

<sup>1</sup> Trecho do samba-enredo “Agudás, os que levaram para a África o coração e levaram para o coração da África, o Brasil” da escola de samba GRES Unidos da Tijuca, carnaval do Rio de Janeiro de 2003. Seus compositores foram Rono Maia, Jorge Melodia e Alexandre Alegria, e ganhou o Estandarte de Ouro de samba-enredo naquele ano. O retorno de libertos do Brasil para a África é um tema da nossa história que não ficou restrito à academia: inspirou romances, matérias jornalísticas, documentários cinematográficos e, além de tudo, deu samba.

<sup>2</sup> Pode-se citar, entre os trabalhos publicados: AMÓS, Alcione. **Os que voltaram. A história dos retornados afro-brasileiros na África Ocidental no século XIX.** Belo Horizonte: Tradição Planalto, 2007; CUNHA, Manuela Carneiro. **Negros, estrangeiros: os libertos brasileiros e sua volta à África.** São Paulo: Brasiliense, 1985; GURAN, Milton. **Agudás. Os “brasileiros” do Benin.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999; LAW, Robin. Yoruba liberated slaves who returned to West Africa. In: FALOLA, Toyin; CHILDS, Matt. **Yoruba diaspora in the Atlantic World.** Bloomington: Indiana UP, 2004, entre diversos outros artigos do mesmo autor: SOUZA, Simone de. **La Famille de Souza du Bénin-Togo,** Cotonou, 1992; STRICKRODT, Silke. “Afro-Brazilians” of the Western Slave Coast in the nineteenth century. In: José C. Curto e Paul E. Lovejoy (orgs). **Enslaving Connections, Changing Cultures of Africa and Brazil during the Era of the Slavery.** Amherst, Nova Iorque: Humanity Books, 2004. p. 213-44; TURNER, Michael Jerry. **Les Brésiliens. The impact of former brazilian slaves upon Dahomey.** Tese de doutorado, Boston University, 1975; VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Baía de Todos os Santos dos séculos XVIII a XIX.** São Paulo: Corrupio, 1987 e \_\_\_\_\_. **Os Libertos. Sete Caminhos na Liberdade de Escravos da Bahia no século XIX.** Salvador: Corrupio, 1992.

sobre os retornos seria a sua dimensão atlântica, em termos das Américas escravistas e desde o ponto de vista das relações com a África. Ampliar o enfoque sobre esses movimentos migratórios da população negra nos oitocentos permite perceber novos aspectos das conexões transoceânicas entre as margens.

### **Os retornos numa perspectiva continental e atlântica**

Saindo inicialmente do Caribe e dos Estados Unidos, grupos de ex-escravos africanos e seus descendentes, estimulados por sociedades religiosas e autoridades dos governos norte-americano e inglês, empreenderam sua migração para Libéria e Serra Leoa, situadas na costa extremo-ocidental do litoral africano. Do lado inglês, sociedades humanitárias e autoridades procuravam dar um fim ao problema gerado pela presença de uma população negra livre nas cidades inglesas e em áreas coloniais. Esses grupos eram originados de negociações com rebeldes nas colônias inglesas ou por cooperação nas guerras de independência, em ambos os casos levando à manumissão. E o que fortalecia o projeto inglês de criação de uma colônia para negros libertos também eram organizações religiosas - como, por exemplo, os quackes - que combatiam a escravidão. E no Parlamento britânico já se ouviam discursos pelo fim da escravidão, além do encaminhamento de proposta pelo fim do tráfico atlântico, desde fins do século XVIII.<sup>3</sup>

No caso inglês houve uma associação entre os abolicionistas e os grupos apoiadores do projeto de criação de Freetown em Serra Leoa, que recebeu a primeira leva de imigrados em 1787, após um acordo celebrado entre autoridades inglesas e chefes do povo Temne. No início, esse acordo não foi respeitado e o primeiro assentamento foi destruído pelos sucessores do chefe que negociara a concessão. Somente em 1791 a criação de uma companhia intitulada *Sierra Leone Company* encaminhou a reconstrução da cidade e a nomeou, simbolicamente, de Freetown.<sup>4</sup> E chegaram lá em setembro de 1800, trazidos pela companhia, 550 integrantes de um grupo que participara de uma rebelião ocorrida na Jamaica em meados do século XVIII,

---

<sup>3</sup> O que se realiza, ao menos para as colônias inglesas, em 1806.

<sup>4</sup> Cf.: SHAW, Rosalind: **Memories of the Slave Trade. Ritual and Historical Imagination in Sierra Leone**. Chicago: University of Chicago Press, 2002. p.37-40.

os quais, depois de muitos revezes, conseguiram dos ingleses a promessa de levá-los de volta para uma terra mais próxima de onde haviam sido retirados.<sup>5</sup>

Nos Estados Unidos, logo após a sua independência, a história se revestiu de outros matizes. Os libertos “de cor” eram vistos como indesejáveis por colocarem em questão um projeto de cidadania pensado exclusivamente para a porção branca da sociedade.<sup>6</sup> Além disso, havia o temor de que surgissem do meio deles lideranças ou articuladores de ações rebeldes antiescravistas. Portanto, para livrar-se do que consideravam como sendo um problema (a população negra liberta), o caminho da migração de retorno foi sendo pensado como solução. O exemplo inglês na criação da colônia de Freetown em Serra Leoa fortaleceu os argumentos dos que viam na transferência dos libertos para algum lugar em seu continente de origem uma saída para se livrar da presença de negros livres dos laços de cativeiro numa nação que se construía sob a bandeira da liberdade.

Ao longo das duas primeiras décadas do século XIX religiosos norte-americanos associados a figuras proeminentes da política buscaram caminhos para viabilizar a fundação de uma colônia onde enviar os libertos dos EUA. Assim foi criada a *American Colonization Society* (ACS), que se preocupava em repatriar os libertos, mas de uma forma que não fossem abaladas as estruturas da escravidão. Entre os membros da sociedade estavam escravocratas convictos, como John Randolph, Secretário do Tesouro, e Henry Clay, que era porta voz da assembleia dos deputados em 1816. A posse de James Monroe como Presidente dos EUA em 1820 trouxe o apoio que o projeto precisava e ele conseguiu um apoio de 100.000U\$ do Congresso dos EUA e o compromisso de defesa do território. Mas, ainda assim, a maior parte do capital investido veio de financiadores privados. Em 1822 foi fundada uma pequena colônia em Cabo Mesurado, que se tornou o polo irradiador dos assentamentos e recebeu um nome em homenagem ao Presidente que tanto defendera a ideia: Monróvia. Houve grupos de negros norte-americanos que combateram o projeto no seu início, vendo na ACS um

---

<sup>5</sup> Há um diário escrito pelo funcionário da companhia, George Ross, com os detalhes dessa viagem, editado nos Estados Unidos. CAMPBELL, Mavis C. **Back to Africa. George Ross and the Maroons. From Nova Scotia to Sierra Leone**. Nova Jérsei: Africa World Press, 1993.

<sup>6</sup> Um dos “pais fundadores” da nação americana, Thomas Jefferson, ele próprio um plantador escravista da Virginia, via como certo o fim próximo da instituição escravista, por isso reconhecia a necessidade de encontrar um lugar para que os negros libertos pudessem ser enviados. Segundo ele, deveria ser um lugar bem distante, de preferência “onde não houvesse brancos”. Cf *Send them back* Disponível em <http://beatl.barnard.columbia.edu/students/his3487/lembrich/seminar61.html>. Acesso em 21jun2013.

grupo de racistas desejosos de ver-se livre da presença de negros livres e garantir a continuidade da escravidão.

Em 1817, houve uma grande manifestação que reuniu cerca de 3000 pessoas na Filadélfia, protestando contra tal política e exortando os negros norte-americanos a ficarem e lutarem por seus direitos de cidadãos dos EUA. Mesmo sob essas acusações, o movimento *back to África* foi encontrando ressonância entre a população negra vinculada aos projetos missionários na Libéria, que funcionaram como uma força de ocupação de peso, promovendo a formação de uma elite negra ocidentalizada a partir dos grupos repatriados, reforçados pelos que chegavam capturados no tráfico ilegal após 1830. As ideias do *back to Africa* passaram a ser defendidas em jornais financiados pela ACS, como o *The African Intelligencer*, editado por Jehudi Ashmun, um jovem professor que desejava ser missionário na África – que finalmente realizou seu sonho em 1822, tornando-se uma das lideranças locais.<sup>7</sup> Além desse jornal, de curta existência (só houve um número), outros periódicos foram financiados pela sociedade, tal como o *The African Repository and Colonial Journal* (1825), concebido originalmente como um órgão de propaganda da ACS.

A força das igrejas protestantes nesse processo também cresceu na medida em que logravam consolidar a adesão de negros norte-americanos e investiam na cristianização como um instrumento para o progresso da população de cor, na América e na África. Assim, estiveram na vanguarda dos primeiros grupos que fizeram esse retorno, financiaram viagens a partir de suas campanhas e formaram lideranças para promovê-las. As escolas religiosas tornaram-se núcleos para a educação e formação de retornados e recapturados tanto na Libéria como em Serra Leoa. A partir daí poderiam partir em missões evangelizadoras em outras partes da África, fazendo alianças e estabelecendo novos centros de formação e conversão.<sup>8</sup> Para tal, promoveram a formação de um clero negro, imbuído de funções civilizadoras e convencido de possuir uma missão de resgate dos seus povos de origem.<sup>9</sup> Era um discurso poderoso, aliado à

<sup>7</sup> **The African Intelligencer**, v. 1, n. 1, July 1820. Library of Congress of the United States, Washington, DC. The African-American Mosaic Page. Disponível em <http://www.loc.gov/exhibits/african/afam002.html>. Acesso em 21jun2013.

<sup>8</sup> O caso da região iorubá, na Nigéria atual.

<sup>9</sup> Como era o caso dos que eram retirados de navios negreiros e resgatados pela esquadra inglesa. Um dos mais famosos a ter vivido esse processo foi o Reverendo Samuel Ajayi Crowther, um recapturado de origem iorubá que foi cristianizado e estudou em Serra Leoa, dali retornando para a Nigéria, onde se tornou o primeiro bispo negro e um importante líder religioso e político local no século XIX. Pierre

ideia do retorno a uma terra de origem – muito mais imaginada do que vivida, já que alguns dos primeiros emigrados eram nascidos nas Américas, outros capturados muito jovens, e outros ainda haviam sido trazidos de regiões distantes daquelas para onde se dirigiram ou foram levados.

No entanto, seria reduzir muito esse processo se limitássemos a descrevê-lo como uma iniciativa de governos vinculada a uma quase deportação disfarçada de negros livres, ou mesmo de igrejas interessadas em ampliar o número de seguidores e pregadores. O movimento foi além e ganhou adesão de africanos de nascimento ou afro-americanos que viram na ida para a África a oportunidade de recomeçar a vida num lugar em que o sentimento de serem indesejáveis ou inferiores não existisse e no qual pudessem assumir outro papel. Essa nova função seria resultado da experiência e aprendizagem que haviam adquirido, na maioria das vezes superando muitas dificuldades e a própria situação de cativeiro na qual haviam sido colocados diretamente ou indiretamente - se fossem filhos de escravos. Acreditar que teriam algo a fazer pelas sociedades africanas e que lá teriam outro lugar e outro destino mobilizou muitos a se lançarem nesse retorno e dirigirem-se a Libéria e Serra Leoa. Nesse movimento, teorizaram sobre a opção e lançaram-se em campanhas pelo *back to África*.

Um desses pensadores foi Edward Blyden, filho de africanos libertos nascido nas Ilhas Virgens. Em um de seus discursos, intitulado “O chamado da Providência para os descendentes da África na América”, Blyden destacou a importância para os negros africanos nos Estados Unidos de estabelecerem uma ligação com a África. Ele acreditava que os afro-americanos seriam a chave para integrar a África ao mundo moderno, considerando tudo que já haviam feito, ainda que involuntariamente, pela construção dos EUA. Acreditava que os negros estariam desperdiçando sua energia na América do Norte e que sua missão estaria na África, onde poderiam fazer a diferença. Foram dele as seguintes palavras:

Eu me arrisco a prever que, dentro de um período curto de tempo, essa terra posta em inferioridade, em lugar de ser vista com preconceito e desgosto, vai atrair a atenção e trazer o mais cálido interesse de todos os homens de cor<sup>10</sup>

---

Verger incluiu sua história nas biografias que analisa em seu livro sobre os libertos. Trata-se de um caso que não se enquadra no título, pois o Reverendo Ajayi Crowther nunca esteve na Bahia, mas sua trajetória funciona como certo contraponto às demais. Ver VERGER, Pierre. **Os Libertos. Sete Caminhos na Liberdade de Escravos da Bahia no século XIX.** Salvador: Corrupio, 1992.

<sup>10</sup> “I venture to predict that, within a very brief period, that down-trodden land instead of being regarded with prejudice and distaste, will largely attract the attention and engage the warmest interest of every man of colour” em BLYDEN, Edward. **A voice of bleeding África.** Panphlet, 1856. Estes textos e outros

Libertos, de sociedades escravistas do continente americano, nos Estados Unidos e Caribe, empreendiam os seus retornos, algumas vezes praticamente expulsos, outras vezes, por suas vontades – certamente também influenciados por circunstâncias locais. Muitos entre esses, além do citado Blyden, fizeram de seu retorno uma causa, e de sua realização, uma campanha, na qual utilizavam diferentes meios para realizar seu proselitismo.<sup>11</sup> O discurso religioso fortalecia uma atitude de reação frente às políticas segregacionistas, não pelo enfretamento, mas pelo resgate de uma identidade africana orgulhosa de si, e que buscava valorizar seu pertencimento ao reatar vínculos com o lugar de origem. Nessa conjuntura, foram sendo criadas as bases fundadoras dessa identidade em construção: África era uma ideia que foi tendo seus contornos estabelecidos e se fortalecendo nesse processo. A convergência de fatores parece ter contribuído, em diferente medida, para o desenho dado aos caminhos escolhidos nesses retornos, e que os comunicados na imprensa da época expressavam.

Notícias sobre esse movimento e as ideias que o sustentavam circulavam naquele mundo conectado pelos portos atlânticos. As notícias sobre os retornos para a África de libertos nas Américas de colonização inglesa poderiam igualmente chegar às ruas de Salvador, do Rio e de Recife, como às cidades da África. Havia pessoas que circulavam por esses mundos interligados, faziam parte das rotas de idas e vindas, eram personagens que construíam e representavam as ligações entre os dois lados do oceano.<sup>12</sup> Se as rebeliões escravas e ações diversas de libertos e cativos nas Américas escravistas cruzavam os portos atlânticos, influenciando-se mutuamente, por que não as muitas histórias que delas se desdobravam ou as acompanhavam em outra dimensão? Já

---

discursos de Blyden constam de BLYDEN, Edward Wilmot; HOLLIS, Ralph Lynch. **Selected letters of Edward Wilmot Blyden**. Millwood, N.Y.: KTO Press, 1978. (Minha tradução)

<sup>11</sup> Edward Blyden foi sem dúvida um dos exemplos mais conhecidos de produção de textos vigorosos, temperados com linguagem religiosa, exortando o retorno à África. Ele migrou para a Libéria em 1851, onde concluiu seus estudos e tornou-se professor e, mais tarde, diretor de estabelecimentos de ensino secundário. Autodidata, foi reconhecido por seus conhecimentos linguísticos e em estudos clássicos, além de teologia, história e sociologia. Foi nomeado secretário de Estado na Libéria, viajou pela África ocidental, residindo em Lagos (quando já colônia inglesa). Em todo esse tempo produziu diversos textos sobre a história e os costumes africanos, bem como discursos defendendo a vinda para a África dos negros das Américas.

<sup>12</sup> Entre os muitos exemplos desses tipos de personagens ímpares no Brasil escravista está o cozinheiro Rufino, liberto africano que circulou pelo Rio de Janeiro, Recife, Salvador e a Costa d'África. Ver GOMES, Flávio, REIS, João; CARVALHO, Marcus. África e Brasil entre as duas margens: aventuras e desventuras do africano Rufino José Maria, c.1822-1853. **Estudos Afro-Asiáticos**, ano 26, n.2, p.257-302, 2004.

se tem conhecimento, por toda uma consistente produção historiográfica, de muitas evidências dessas conexões no mundo atlântico.<sup>13</sup> Tratava-se de conexões que ultrapassaram os limites das trocas comerciais e se evidenciaram nas influências expressas nos escritos e discursos de líderes rebeldes, além de apresentarem-se na própria eclosão dos movimentos contestatórios, em forma e conteúdo.

Os retornos também se fizeram desde outras partes das Américas escravistas além do Caribe inglês e dos Estados Unidos. Em Cuba se encontram registros de movimentos de libertos em direção à África desde a década de 1840. Na verdade, as rotas cubanas inicialmente haviam passado pela Jamaica, de onde também vinham ventos de rebeldia e pressão abolicionista. Entre 1831 e 1844 houve rebeliões negras com participação de libertos e escravos em Cuba, algumas dessas conectadas e estimuladas por grupos da Jamaica. Esse estímulo tanto teria vindo por parte de indivíduos envolvidos na luta pela liberdade como de plantadores jamaicanos interessados apenas em desestabilizar a agricultura canavieira de base escravista.<sup>14</sup> A presença de libertos “de cor” na ilha, assim com na cidade de Salvador pós- Malês, e em áreas do sul escravista dos EUA, não era bem-vista. E os discursos sobre os libertos muito semelhantes.

Podemos observar, por exemplo, na correspondência de Leopoldo O'Donnell, capitão-geral da ilha de Cuba, ao Ministro de Estado Espanhol, em 21 de novembro de 1844:

(...) a saída de dos ditos negros livres é um bem para o porvir desta ilha. A experiência e os fatos têm justificado e a razão demonstra que o negro boçal, o escravo pobre, é pouco temível por que suas pretensões e desejos são moderados. O negro livre que obteve sua alforria e que criou sua independência, ou ainda alguma fortuna, suas idéias, sua ambição e suas experiências se acrescentaram em proporção, por que tal é sempre em preto e branco a história do ser humano. Assim, não é difícil reconhecer a vantagem em diminuir o número nestes domínios de elementos de inquietude e posto

<sup>13</sup> Um dos trabalhos mais conhecidos sobre o tema é o de Peter Linebaugh sobre as rebeliões escravas nas Américas e suas conexões. Seu trabalho, ousado na análise, resgata algo fundamental nos estudos sobre o mundo atlântico: o papel dos homens do mar na transmissão de ideias, notícias e relatos. Ver LINEBAUGH, Peter. Todas as Montanhas Atlânticas Estremeceram. **Revista Brasileira de História**, v. 3, n. 6, p. 7-46, 1983 e \_\_\_\_ & REDIKER, Marcus. **A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos e plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

<sup>14</sup> Esses movimentos foram documentados pelos ingleses em diversos textos oficiais, utilizados e analisados pelo historiador Rodolfo Sarracino em seu estudo sobre o retorno à África desde Cuba no século XIX. SARRACINO, Rodolfo. **Los que volvieron a África**. Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1988.

que o solicitam e tem os meios para fazê-lo, longe de opor-me ao seu intento farei sempre o possível para favorecê-lo (...)<sup>15</sup>

Os primeiros retornos cubanos ao continente seguiram o caminho pela Jamaica até Serra Leoa, onde recebiam para tanto o apoio dos ingleses para a viagem.<sup>16</sup> E, de Serra Leoa, segundo presume Rodolfo Sarracino, teriam se dirigido para Lagos, tão logo as ações dos ingleses afastaram qualquer possibilidade de tráfico de escravos naquela localidade.<sup>17</sup> Já as viagens de libertos que se fizeram a partir da década de 1850, direto de Cuba, sem que as autoridades se opusessem – como se pode deduzir da carta acima citada - passaram a ir diretamente para essa cidade africana.

Essa forma de migração, não só desde Cuba como do Brasil, passava cada vez mais a ser bem vista pelos representantes do governo inglês na localidade, como se pode observar na carta escrita pelo cônsul britânico em Lagos, em 1854:

A adição desses africanos auto-emancipados do Brasil e de Cuba à população de Lagos é muito desejada, já que por seus hábitos industriais e seus costumes e condições semi-civilizadas, formam um bom contraponto ao grupo ligado ao tráfico de escravos deste lugar, pois permanecem separados destes e não se envolvem nas velhas contradições e animosidades.<sup>18</sup>

Estimulados pelos ingleses, vistos com suspeição pelas autoridades cubanas, os forros de Cuba integraram-se ao movimento que conduzia ao continente africano, muitas vezes de volta, ex-cativeiros. O apoio dos ingleses na maioria das vezes não se traduzia em financiamento da viagem, mas na criação de algumas facilidades para a mesma, ao favorecer os contatos com capitães de navios sob a bandeira britânica e com os já imigrados na África. Não eram poucos os barcos que iam e vinham com notícias da costa para as ilhas do Caribe. Mas, ainda assim, era o esforço, o trabalho e a organização dos libertos que viabilizavam os retornos voluntários.

Ade Ajayi, historiador nigeriano de origem iorubá e um dos fundadores da escola de Ibadan - uma das mais importantes no campo dos estudos históricos na África - numa de suas primeiras análises sobre o retorno de libertos assim escreveu:

---

<sup>15</sup> SARRACINO, R. Op. Cit., p.108

<sup>16</sup> Um dos casos mais dramáticos foi o do bergantim San Antonio, no qual 99 libertos - em sua maioria africanos - que haviam pagado por sua viagem de retorno, por um triz, não foram re-escravizados na própria costa africana, em 1844. Relatado por SARRACINO. Op. Cit., p.113-122, com citação de diversos documentos, de autoridades inglesas e cubanas.

<sup>17</sup> SARRACINO, R. Op. Cit., p.121-122. (Minha tradução)

<sup>18</sup> Idem, p.215. (Minha tradução)

Para a maior parte dos negros no Novo Mundo, África era só vagamente seu lar. Os escravos, sem conhecimentos de geografia mundial, transportados sobre o mar, deitados normalmente com as costas nos porões dos barcos, separados frequentemente de pessoas com quem poderiam falar suas línguas, logo perderam contato mesmo em nível de imaginação com a África. Para seus filhos, nascidos na escravidão numa terra estrangeira, o lar era geralmente a própria colônia que conheciam.<sup>19</sup>

Certamente essa análise do grande historiador nigeriano, feita em 1965, demonstra desconhecer aspectos da vida dos escravizados e libertos africanos no Brasil, ou mesmo em outras áreas das Américas. Hoje em dia diversas pesquisas demonstraram a presença de costumes, práticas, linguagens verbais, corporais e estéticas entre os africanos escravizados, as quais foram transmitidas, ainda que resignificadas, aos seus descendentes.

Memórias alimentaram sociabilidades e presidiram a formação de novos laços e a recriação de laços antigos, tendo suas bases fundadas na história que carregavam essas pessoas, e que incluía a vida nos seus locais de origem, a captura, a travessia e sua situação no Novo Mundo. No entanto, valeria ressaltar nessa análise de Ajayi a menção ao desconhecimento de uma África geograficamente definida como seu “lar”. A afirmação permite que se retorne à hipótese de que a construção da ideia de pertencimento à África poderia estar também vinculada ao movimento de retorno empreendido por libertos em meados do século XIX. E, portanto, fortalece a ideia de que essa identidade tenha sido forjada numa perspectiva atlântica.<sup>20</sup>

### **Libertos que partiram do Rio de Janeiro para a África (1830-1870)**

Agostinho Pacheco, preto forro de nação congo, estatura mediana, rosto comprido, pouca barba, olhos grandes, parte para Cabinda e foi reconhecido por Lourenço Pereira dos Santos. Em 26 de dezembro de 1829.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> AJAYI, Ade. **Christian missions in Nigéria. The making of a new élite.** Londres: Longman, 1965. p.116.

<sup>20</sup> Robin Law, em parceria com Kristin Mann, trabalhou com a ideia de formação de uma comunidade atlântica como fruto do retorno de libertos no século XIX. LAW, Robin & MANN, Kristin. West Africa in the Atlantic Community: the case of the Slave Coast. In: **William and Mary Quarterly**, v. 56, n. 2, p.307-334, Abril 1999. Essa ideia também se fortalece na medida em que as pesquisas revelam mais dados sobre as viagens de idas e vindas de libertos africanos em busca de conexões religiosas, em especial na segunda metade do século XIX – ver PARÉS, Luis Nicolau. **A formação do candomblé. História e ritual da nação jeje na Bahia.** Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2006. p.160-161.

<sup>21</sup> Polícia: Livro de legitimações de Passaportes. Códice 422, vol.8. 11 de outubro de 1828 a 05 de março de 1831. Série Justiça (AN).

Theodora Jacó, preta liberta de nação angola, baixa, rosto comprido, olhos grandes, parte para Angola e foi reconhecida pelo dito Gama (Francisco Antonio da Gama). Em 26 de setembro de 1830.<sup>22</sup>

O livro, que registrava os passaportes para saída do Brasil no início dos anos 1830, trazia diversos assentamentos como os acima. Libertos identificados como sendo de diversas nações partiam para a África e legitimavam seus passaportes junto à Polícia da Corte. Para tanto, e conforme se pode ler, era necessário que fossem reconhecidos por um cidadão com domicílio na cidade e submeter-se à observação do funcionário encarregado, que descrevia sua aparência física, segundo os termos da época. Qualquer sinal particular era anotado, o nome de nação, assim como o local de destino. Segundo os livros de registros do porto do Rio de Janeiro os libertos partiam majoritariamente para a costa da África Centro-Ocidental – a região que ficou conhecida mais tarde como Congo-Angola. Isso ocorreu em todo o período do levantamento, ou seja, nas quatro décadas entre 1830 e 1870. No entanto, houve alguns retornos expressivos que igualmente partiram do porto do Rio em direção à Costa da Mina – assim nomeada.<sup>23</sup> E, entre todos os libertos que retiraram seus passaportes para ir para portos da África, assim como nos dados de Salvador, a quase totalidade era de nativos daquele continente.

A lei de sete de novembro de 1831, que declarou livres os escravos trazidos para o Brasil e passou a impor penas aos seus importadores, também estabeleceu que nenhum liberto que não fosse nascido no país poderia desembarcar nos portos brasileiros.<sup>24</sup> Com essa medida, esperava-se restringir a circulação de libertos que iam e vinham, fazendo a ponte frequente entre os dois lados do Atlântico. E, ao mesmo tempo, evitar que algum traficante tentasse enganar as autoridades dizendo que sua carga de africanos correspondia a pessoas livres em viagem para o Brasil. Tal dispositivo levava a que libertos africanos tivessem que ter uma especial autorização quando saíam para ir e voltar. Não era comum nos registros essa observação, o que permite concluir que a maioria, entre esses que partiam, realizava de fato um retorno ao continente de origem, para lá estabelecer nova moradia.

---

<sup>22</sup> Idem.

<sup>23</sup> Na documentação da Bahia, à época, a mesma área era chamada de Costa d’África.

<sup>24</sup> Artigo 7º da dita lei. **Colleção de Leis do Império do Brasil**. Anno 1831. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1874. (AN)

A cidade do Rio de Janeiro era uma das *cidades afro-atlânticas* das Américas escravistas. Foi o porto às margens do Atlântico que mais recebeu africanos escravizados, em todo o continente americano e, ao longo da história do comércio escravista, de todo o mundo. Segundo viajantes, em nenhum outro lugar se poderiam ver juntos tantos e tão diferentes representantes de tipos de indivíduos de origem africana. Naquela altura, o Rio de Janeiro assistia àquilo que se denomina de formação de uma “cidade negra”: a intensa ocupação do espaço público da cidade por escravos e negros forros. Em 1849, esta era maior cidade negra das costas atlânticas brasileiras e das Américas. Os dados demográficos podem não ser regulares, mas conseguem trazer uma ideia da dimensão numérica da população africana e afrodescendente no Rio de Janeiro no período.<sup>25</sup>

Os anos 1850 marcaram o início de um momento de especial crescimento para a cidade, bem como para a região Sudeste e o país. Nessa década as exportações brasileiras também cresceram expressivamente, para mais do dobro do valor que tinham no final da década anterior.<sup>26</sup> O preço dos escravos subiu e, ao mesmo tempo, foi se reduzindo, ainda que lentamente, o número de cativos – consequência do fim do tráfico. Com todo esse crescimento e a redução da escravidão, ainda assim, nos anos 1850, a taxa de desigualdade social não se alteraria de forma notável, segundo estudos econômicos sobre esse período.<sup>27</sup>

Isso se explicaria em parte pela alta do preço dos escravos, que contrabalançava os ganhos de um capital muito mais concentrado em poucas mãos - originado do crescimento das exportações e do capitalismo financeiro. A subida de preços dos escravos também afetaria de forma direta as possibilidades de ascensão social de um setor “intermediário” da sociedade, em muito dependente da escravidão para amealhar recursos. Para estes, o fato do preço dos cativos ter dobrado passou a significar um esforço muito maior e uma possibilidade menor de obtê-los, e dessa maneira, alcançar a sua autonomia financeira. E, em alguns casos, a sua própria liberdade. Nesse mesmo período, a posse de escravos por setores urbanos não proprietários de terras caiu de

<sup>25</sup> Sobre dados demográficos, ver, entre outros, mas principalmente: KARASH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850**. São Paulo: Cia das Letras, 2000; FARIA, Juliana Barreto, SOARES, Carlos Eugênio; GOMES, Flávio dos Santos; MOREIRA, Carlos Eduardo de Araújo. **Cidades Negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX**. São Paulo: Alameda, 2006; LIMA, Ivana Stolze. Op. Cit.

<sup>26</sup> Idem, p.71.

<sup>27</sup> Idem, p.74-75.

forma drástica, de 7,1 no fim dos anos 1840 para 5,75 nos anos 1850. A perda da propriedade escrava por grupos menos ricos significou, portanto, um estreitamento das avenidas direcionadas à melhoria de situação econômica. Libertos de cor, que utilizavam a escravidão como um meio de escapar da sua própria e conseguir acumular pecúlio, foram vendo suas possibilidades se reduzirem dos anos 1850 em diante.

No entanto, sabe-se que, durante os anos de tráfico ilegal, as importações de escravos pelo porto do Rio de Janeiro aumentaram em muito, chegando a 36.125 por ano entre 1844 e 1850.<sup>28</sup> Nas duas décadas que antecederam a Lei Eusébio de Queirós, o Rio de Janeiro recebeu milhares de africanos, trazidos de novos portos na África e de portos antigos revitalizados, sobretudo na região Centro-Oeste. Os portos da baía de Cabinda e arredores, ao norte do rio Congo, ampliaram sua presença no tráfico atlântico que se dirigia à capital do Império do Brasil. Essas transformações também estiveram ligadas às questões da outra margem, ou seja, aos mecanismos de fornecimento de escravizados que puderam ser acionados por mercadores e seus intermediários em terras africanas. Como se analisou anteriormente, as condições dos lugares de chegada influenciavam os destinos do retorno. E as relações estabelecidas ao longo da história do tráfico com essas localidades também.

Evidentemente, não se voltava para uma terra de onde não se tinha notícia, de onde se havia perdido o contato. A opção pelo lugar de retorno, ao que tudo indica, foi em grande parte determinada pelo histórico de relacionamento entre a comunidade da área com a dos libertos no seu local de partida. E esse histórico em muito se ligava à presença do comércio atlântico e, em especial, do tráfico. Portanto, a existência de uma comunidade atlântica conectada, principalmente pela movimentação do comércio negreiro, viabilizou a criação dos contatos que favoreceram os retornos. Pode-se observar isso na história de algumas regiões de destino desejado pelos libertos.

Uma dessas regiões, ainda pouco conhecida na história dos retornos no século XIX, era Cabinda. Na região de Cabinda, a família Franque, uma das novas linhagens surgidas a partir de casamentos e do enriquecimento na atividade escravista, cresceu em poder e influência a partir de seus contatos com o Brasil. Muito provavelmente, um representante da família Franque esteve na comitiva de Cabinda que fora visitar o Príncipe Regente Dom João em 1812. Desse encontro com a nobreza em terras cariocas,

<sup>28</sup> ZEPHYR, L. Frank. **Dutra's world. Wealth and family in nineteenth-century Rio de Janeiro.** Albuquerque: University of New Mexico Press, 2004. p.46.

surgiu um acordo sobre a intensificação do tráfico entre a capital da Corte e o referido porto africano.<sup>29</sup> Um dado expressivo dessa época de tráfico ilegal na região foi uma ação inglesa em Cabinda, em que foram destruídos, pela armada britânica, cinco armazéns clandestinos contendo cerca de 1.100 escravos e mercadorias no valor de 80.000 libras. Representantes das forças de combate ao tráfico levantaram a suspeita que Francisco Franque, um cabinda que havia morado no Rio de Janeiro,<sup>30</sup> seria o principal fornecedor de cativos de Julio Augusto da Cunha, agente comercial local do traficante de escravos do Rio de Janeiro, Manuel Pinto da Fonseca. Esse mesmo Manuel Pinto da Fonseca seria mencionado, em 1851, na petição de libertos congos que desejavam voltar para a África e se estabelecer em Cabinda, da qual se falará mais adiante nesse artigo.

Na região de Benguela, o tráfico havia se tornado particularmente ativo nas décadas de 1830 e 1840, alcançando números somente vistos em tal dimensão na virada do século XVIII e início do século XIX. Entre 1836 e 1840, chegou-se ao número de 40.551 escravizados embarcados no porto de Benguela em direção às Américas, sendo que o principal porto de destino era a cidade do Rio de Janeiro.<sup>31</sup> O tráfico de escravos em Benguela era um negócio atlântico no qual as firmas encarregadas do negócio tinham representantes comerciais nas duas margens. E no século XIX, a capital do Brasil Império era o local de residência da maior parte dos envolvidos no lado brasileiro do comércio negreiro com este porto africano. Ainda assim, e vale destacar, ocorreu um decréscimo no volume do tráfico de Benguela para o Rio a partir da segunda década dos oitocentos, enquanto se elevava o comércio de escravos a partir de portos ao norte do rio Congo.<sup>32</sup>

Luanda foi o maior porto negreiro de exportação ao sul do Equador. E era, desde longa data, um local em estreita relação com o Rio de Janeiro. Durante as três primeiras décadas do século XIX, 81% dos navios negreiros que aportaram no Rio de Janeiro

<sup>29</sup> PINTO, Alberto de Oliveira. **Cabinda e as construções de sua história (1783-1887)**. Lisboa: Dinalivro, 2006. p.222.

<sup>30</sup> Sobre a história de idas e vindas de cabindas no Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX, ver especialmente GOMES, Flávio, SOARES, Carlos Eugênio Líbano e FARIAS, Juliana Barreto. Primeiras reflexões sobre travessias e retornos: africanos cabindas, redes do tráfico e diásporas num Rio de Janeiro atlântico. **Textos de História**, v. 12, n.1, p.65-105, 2004.

<sup>31</sup> CANDIDO, Mariana Pinho. **Enslaving frontiers: slavery, trade and identity in Benguela, 1780-1850**. Toronto: York University, 2006. p. 45 e p. 123.

<sup>32</sup> FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995. p. 88.

vinham da região Congo-Angola, na qual Luanda era o principal local de partida<sup>33</sup>. No entanto, desde o final da segunda década do século XIX, houve um decréscimo nesse tráfico, do mesmo modo que em relação a Benguela. Esse declínio esteve em grande parte relacionado à presença da Corte portuguesa no Brasil e ao domínio que firmas metropolitanas passaram a exercer na atividade, sobrepondo-se às firmas “brasileiras” estabelecidas na cidade do Rio de Janeiro e com representações em Luanda. Muitos desses negreiros, sentindo-se prejudicados, transferiram seus negócios para Recife, fortalecendo a rota entre a capital da província de Pernambuco e este porto africano.<sup>34</sup> No entanto, o tráfico continuou intenso entre as margens. E, a partir de 1830, com o crescimento da repressão ao tráfico negreiro e a crescente demanda de escravizados a partir do Sudeste cafeeiro no Brasil, não apenas se intensificam as relações entre o Rio de Janeiro e os portos de Cabinda como também surgem nas proximidades de Luanda, como na barra do Cuanza, outros embarcadouros. O decreto de 10 de dezembro de 1836 abolindo o tráfico não teve efeito real, e os governadores gerais que chegaram à Luanda entre 1836 e 1850 entraram em conluio com os poderosos traficantes.<sup>35</sup>

E o movimento ia de uma margem à outra, num vaivém constante. Temos o dado que, em 1842, a maior parte dos navios entrados em Luanda teve seu porto origem no Brasil, vindos, sobretudo, do Rio de Janeiro.<sup>36</sup> As fortes redes e laços comerciais e culturais que ligavam Luanda ao Rio de Janeiro, juntamente com as antigas relações familiares, não se romperam e se estenderam, mantendo-se em funcionamento, até pelo menos o final do século XIX. As partidas de libertos, em pequenos grupos e, sobretudo, de forma individual, desde o porto carioca para a capital de Angola, são mais uma face dessas ligações.

Ainda que a área prioritária no comércio entre o Rio de Janeiro e as cidades atlânticas da África no século XIX fosse a região Centro-Oeste (Congo-Angola), esta não era a única. De Moçambique saíram muitos escravizados a dar entrada no porto da capital brasileira, especialmente a partir de fins do século XVIII e por toda a duração

---

<sup>33</sup> Idem, p.45.

<sup>34</sup> ALEXANDRE, Valentin & DIAS, Jill. **O Império africano, 1820-1890. Angola.** Lisboa: Estampa, 1998. p. 367.

<sup>35</sup><sup>36</sup> Idem, p.374.

<sup>36</sup> FERREIRA, Roquinaldo do Amaral. **Dos sertões ao Atlântico: o tráfico ilegal de escravos e o comércio lícito em Angola, 1830-1860.** Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em História Social/UFRJ, p.202. (dissertação de mestrado)

do tráfico no século XIX.<sup>37</sup> Calcula-se algo em torno de 250.000 africanos trazidos dessa região da África Sul-Oidental para o Rio de Janeiro no século XIX.<sup>38</sup> Quelimane, no litoral norte de Moçambique atual, era o principal porto de embarque para o Rio de Janeiro naquelas margens do Índico. A ligação era tão estreita que, na perspectiva do retorno da família real para Portugal, durante a Revolução do Porto, a aristocracia de Quelimane propôs-se a juntar-se ao Rio de Janeiro, separando-se do território luso naquela parte da África. Segundo trecho de relato colonial referente a esse momento, publicado em 1881 pelo Visconde de Arriaga em Portugal:

Em 1820, os habitantes de Quilimane, que pela sua riqueza se consideravam a povoação mais importante e aristocrática da província, proclamaram-se independentes desligando-se do governo da capital e unindo-se ao Rio de Janeiro.<sup>39</sup>

Além desses portos abaixo do Equador, outros figuravam entre as áreas afro-atlânticas conectadas ao Rio de Janeiro dos que empreendiam o retorno no século XIX. A região da Costa da Mina também era um ponto de contato desde longa data com o Rio de Janeiro, ainda que a ligação dessa região da África Ocidental atlântica com o Brasil fosse prioritariamente com o porto de Salvador, na Bahia. Ainda assim, eram importantes as relações entre o Rio e a Costa de Mina desde os primeiros anos do século XVIII, como assinala Mariza Soares em seu estudo, e não havia nesse século um exclusivismo nos laços entre a então capital da Colônia e Angola, como ocorreria na seguinte centúria.<sup>40</sup> Nas décadas iniciais do século XVIII, foram assinados contratos entre autoridades coloniais estabelecidas no Rio de Janeiro e os responsáveis pelo tráfico desde a Costa da Mina, visando o atendimento da demanda das minas de ouro do Sudeste brasileiro. A partir de 1730 esse fluxo diminui devido a uma medida que estabelece a necessidade de autorização prévia do vice-rei para realizar viagens para a

<sup>37</sup> Segundo Mary Karash, algo em torno de 17 % do volume total de africanos traficados que deram entrada no porto do Rio, entre os anos 1830 e 1850, procediam de portos da África Oriental. KARASH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850**. São Paulo: Cia das Letras, 2000. p.52.

<sup>38</sup> ALENCASTRO, Luiz Felipe de. “As populações africanas no Brasil”. Texto redigido para o capítulo relativo às “Populações Africanas no Brasil” que integrou o Plano Nacional de Cultura, apresentado ao Congresso em 15/12/2006 pelo ministro da Cultura, Gilberto Gil. Disponível em <http://www.casadasafricanas.org.br/wp/wp-content/uploads/2011/08/As-Populacoes-Africanas-no-Brasil.pdf>. Acesso em 21jun2013.

<sup>39</sup> ARRIAGA, (Visconde). **Relatório Colonial Confidencial**. Lallemand Frères, Typ. Lisboa, Fornecedores da Casa de Bragança, 1881, p.49. O relatório é anterior e foi publicado em 1881 pelo referido Visconde, Juiz de Direito e deputado às Cortes do Reino de Portugal.

<sup>40</sup> SOARES, Mariza. **Devotos da Cor. Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. p.55.

Costa da Mina, junto às pressões dos comerciantes da Bahia.<sup>41</sup> Ainda assim, a presença de pretos e pretas minas no Rio de Janeiro durante o século XVIII e século XIX se fazia sentir em diversos campos, e se tornava visível em registros de diferentes natureza, como as pesquisas de Mariza Soares, Sheila Faria e Beatriz Mamigonian, entre outros, tão bem demonstraram.<sup>42</sup>

Para além de toda uma referência de procedência, certamente recriada e resignificada, uma cidade como o Rio de Janeiro, com tantos africanos, é fato a ser reiterado: os retornos se deram em direção às áreas que estiveram historicamente vinculadas ao comércio – sobretudo o comércio escravista - entre as margens atlânticas. Dessa maneira, se pode deduzir que os libertos se dirigiam para aqueles lugares na África que haviam mantido conexões com a cidade de onde partiam no Brasil. A região de procedência, muito mais ampla que o local de embarque,<sup>43</sup> determinava o rumo da volta. Portanto, as redes de contato criadas pelo tráfico estiveram diretamente ligadas à definição das rotas de retorno e lugares de chegada. Mas, no caso do Rio de Janeiro, não são suficientes para explicá-los. O Rio de Janeiro foi o principal porto de entrada de africanos escravizados trazidos para o Brasil, durante toda a primeira metade do século XIX. No entanto, não foi a capital do Império o lugar de partida da maioria dos navios que levaram os libertos para a África. Salvador, com quase três mil registros de retornos entre os anos 1830 e 1870, lidera com folga as estatísticas dos retornos. Ainda assim, observa-se na documentação que o Rio de Janeiro foi cenário de importantes embarques em meados do século XIX, detalhadamente registrados pela Polícia da Corte. E, no caso dos retornos demograficamente mais expressivos, também noticiados pelos jornais da época.

Nos registros, pode-se ver que durante as décadas de 1830, 1840 e 1850 (até 1855), 692 embarcações deixaram o porto do Rio de Janeiro rumo a diversos portos da África, sendo que os principais destinos se encontravam no litoral da África Centro-Oeste: 29% para Angola, 8,9% para Angola por Benguela, 10,2% diretamente para

<sup>41</sup> Idem, p.85.

<sup>42</sup> SOARES, Mariza. Op. Cit.; FARIA, Sheila. Sinhás pretas: acumulação de pecúlio e transmissão de bens de mulheres forras no Sudeste escravista (séculos XVIII-XIX). In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da, MATTOS, Hebe e FRAGOSO, João. **Escritos sobre História e Educação. Homenagem à Maria Yedda Linhares.** Rio de Janeiro, Mauad/FAPERJ, 2001. p.289-329; MAMIGONIAN, Beatriz. Do que o preto mina é capaz: etnia e resistência entre os africanos livres. **Afro-Ásia**, n. 24, p.71-95, 2000.

<sup>43</sup> Como desenvolve Mariza Soares na sua definição de grupo de procedência. SOARES, Mariza de Carvalho. O Império de Santo Elesbão na cidade do Rio de Janeiro, no século XVIII. **Topoi: Revista de História**, Rio de Janeiro, n. 4, p.59-83, 2002. p. 60.

Benguela. Assim vemos que aproximadamente 48% dos destinos a partir do Rio estavam nessa área da margem afro-atlântica - conforme vemos na tabela.

**Portos de destino de embarcações saindo do Rio de Janeiro para a África  
(1830-1855)**

LOCALIDADE	EMBARQUES
ANGOLA	202
ANGOLA POR BENGUELA	62
BENGUELA	71
CABO DA BOA ESPERANÇA	91
CABO VERDE	104
COSTA DA ÁFRICA (COSTA DA MINA)	11
GOA, POR PORTOS DA ÁFRICA	59
OUTROS <sup>44</sup>	92
<b>TOTAL</b>	<b>692</b>

*Fontes:* Saídas de navios com relação de passageiros brasileiros e estrangeiros, Arquivo Nacional (AN)  
Jornal do Commercio, Movimento do Porto: Biblioteca Nacional (BN)

Há um número bastante expressivo de embarcações indo a Cabo Verde, o que caracteriza a continuidade da importância do arquipélago como entreposto no tráfico, ainda que em tempos de ilegalidade nos mares que o cercam. Na verdade, o local era ponto de armazenamento e partida de muitos cativos trazidos do continente desde o século XVI, sendo que no século XVII alcançou especial atividade. Ribeira Grande, que fica no arquipélago, foi a primeira cidade a ser fundada pelos portugueses na África e, junto com sua função de entreposto negreiro, também se tornou um centro de produção de panos (os “panos da terra”) a partir de contatos e aprendizagens com tecelões da antiga Guiné portuguesa e da Senegâmbia, no continente. Era também uma área há longo tempo sob o domínio europeu, no caso, de portugueses. Pouco a pouco, Cabo Verde foi sendo transformado em uma colônia de serviço, ao mesmo tempo um grande armazém de passagem e local de intermediação de negócios com mercadorias trazidas do continente africano. E, em termos de mar, se fez como local de cruzamento de conexões atlânticas, fundamentalmente, por Porto Grande, atual porto de São Vicente. As relações marítimas entre o Brasil e a Europa passavam também por Cabo Verde.

<sup>44</sup> Diversos portos, incluindo os da África Oriental, com movimento menos expressivo que os presentes na tabela.

Como afirmou o Embaixador Alberto de Costa e Silva, “*apenas suspeitamos da importância das ilhas de Cabo Verde como ponto de apoio das ligações entre Brasil e Europa*”.<sup>45</sup>

E, seguramente, como local de misturas de múltiplas influências, característicos do arquipélago e estreitamente ligado ao seu lugar estratégico nas atividades marítimas. E, nesse caso, há que se refletir sobre o papel de indivíduos e grupos que faziam essas rotas, tecendo redes de contatos e trocas, levando e trazendo notícias, criando laços. Isso explicaria em grande parte os acontecimentos de meados do século em Cabo Verde, assinalados abaixo:

Na Ribeira de Engenhos, em 1822, dá-se o levantamento de camponeses entre os quais propalava a idéia da independência de Cabo Verde que devia unir-se ao Brasil; em 1835, revoltam-se escravos de Monte Agarro, localidade situada a cerca de 4 quilómetros da cidade da Praia, que queriam matar os brancos, pilhar as casas e apoderar-se da cidade (Santiago); em 1836, rebelião de escravos e jornaleiros na ilha do Sal arvorando a bandeira que tomaram no consulado do Brasil; 1841, sublevação de 300 rendeiros de Achada Falcão que, empunhando facas e cacetes, exortavam a população a se juntarem a eles e manifestarem contra o pagamento das rendas aos proprietários, por considerarem que as terras deviam pertencer-lhes(Santiago).<sup>46</sup>

A atração que o arquipélago exercia sobre as embarcações que partiam do porto do Rio de Janeiro em meados do século também pode ser explicada pelas novas funções econômicas que o mesmo assumia, em tempos de transição do comércio negreiro para, como se dizia à época, o comércio “legítimo”:

Com a instalação no Porto Grande (S. Vicente), pelo cônsul inglês John Rendall em 1838, do primeiro depósito de carvão, outras sociedades inglesas virão aí instalar-se provocando não só o aumento significativo do número das embarcações que demandavam os seus serviços, mas também o desenvolvimento de outras actividades a nível interno, nomeadamente comerciais, que implicavam uma certa expansão do aparelho bancário, administrativo, bem como dos meios de armazenagem e de transporte.<sup>47</sup>

---

<sup>45</sup> SILVA, Alberto da Costa. “Como os africanos civilizaram o Brasil”. **Biblioteca Entre Livros**. Edição Especial n. 6, 2007. p.69.

<sup>46</sup> ANDRADE, Elisa. “A luta de liberação de Cabo Verde não foi circunstancial nem a sua independência veio por arrastamento”. Setembro de 2005. Disponível em <http://www.liberationafrique.org/spip.php?article872>. Acesso em 21jun2013.

<sup>47</sup> ANDRADE, Elisa Silva. “Cabo Verde: do seu achamento à independência nacional.” Disponível em <http://antoniocv.wordpress.com/2012/12/13/cabo-verde-do-seu-achamento-a-independencia-nacional/>. Acesso em 21jun2013.

As embarcações destinadas ao Cabo da Boa Esperança, também numerosas segundo a tabela, quase sem exceção, levavam como mercadoria o novo grande produto de exportação brasileiro: o café. Contrastando com os barcos que iam para os portos da África Centro- Ocidental, carregando quase que exclusivamente aguardente e fazendas, os que se dirigiam ao extremo sul do continente transportavam sacas da rubiácea cultivada em terras brasileiras. Novas rotas, novos produtos. Os caminhos da África Oriental atendiam às demandas do tráfico e incluíam a rota da Índia, por meio da qual os tecidos eram incluídos como mercadoria de grande importância. Num oceano Atlântico cada vez mais fiscalizado pelos ingleses, sobretudo na região próxima ao Equador, os caminhos marítimos mais ao sul significavam menores possibilidades de embates com a Marinha britânica.

A baixa incidência (relativa) de navios com destino aos portos da Costa da Mina contrasta com os “nomes de nação”, indicativo de grupos de procedência, dos libertos que partiram para a África desde o Rio de Janeiro. No entanto, os poucos embarques para essa costa africana eram os mais numerosos em relação aos libertos que partiam. Seus integrantes em sua absoluta maioria vinham identificados como “mina”, ao contrário de outros retornos em que apenas os identificavam como africanos libertos ou “pretos forros”.<sup>48</sup> Foram 304 africanos minas a retornar, num total de 471 libertos que foram registrados, entre os anos 1830-1855. Ou seja, 64,5% dos forros em retorno para a África a partir do porto do Rio de Janeiro eram identificados como pretos ‘mina’. Esse total nem de longe corresponde a sua dimensão na população africana na cidade. Mary Karash, cujo estudo ainda é hoje uma base geral de referência sobre as origens africanas no tráfico para o Rio de Janeiro, informa que, entre 1830 e 1852, apenas 1,5% dos escravizados que aportavam de navios negreiros vindos da África era da África Ocidental, comparados aos 79,7% dos oriundos da África Centro-Ocidental.<sup>49</sup> Vale ressaltar que os registros de partidas de libertos do porto do Rio de Janeiro, que constam da documentação do Arquivo Nacional e da Biblioteca Nacional, trazem pouquíssimas vezes a identidade “de nação” dos forros que viajam para a África – a não ser nos

<sup>48</sup> Segundo o historiador britânico Robin Law, a definição de Costa da Mina no Brasil englobava toda a costa da África Ocidental, da Costa do Ouro em direção a leste até o estuário do Niger. E o grupo conhecido como mina no Rio de Janeiro, a partir, sobretudo, de fins do século XVIII, incluiria tanto os africanos de língua gbe como iorubá – ver LAW, Robin. Etnias de africanos na diáspora: novas considerações sobre os significados do termo ‘mina’. **Tempo**, Niterói, n.20, p.109-131, 2006. p.11, citando, entre outros, SOARES, Mariza. Op. Cit., 2000. p. 95-127.

<sup>49</sup> KARASH, Mary. Op. Cit., p.45.

retornos numerosos. Nesses últimos, sim, há todo um cuidado de marcar as “origens”. No entanto, tomando como referência os retornos mais expressivos, podemos dizer que há uma indicação de retorno em direção à região de procedência.<sup>50</sup>

**Destino dos libertos que retornam para a África desde o porto do Rio de Janeiro  
1828-1854**

LOCALIDADE	LIBERTOS AFRICANOS
ANGOLA	101
BENGUELA	41
COSTA DA MINA	304
CABO DA BOA ESPERANÇA	1
CABO VER DE	10
ÁFRICA ORIENTAL	4
OUTROS	4

*Fonte:* Saídas de Navios com Relação de Passageiros Brasileiros e Estrangeiros, Polícia da Corte, Arquivo Nacional (AN).

Os retornos para Angola muito raramente indicam a porto de Luanda como destino. Pode-se considerar como possível, portanto, que se dirigessem também a outros portos do litoral angolano. Ainda assim, Luanda era o destino mais provável, mesmo que considerando que esses libertos pudessem posteriormente dirigir-se a outras localidades. A cidade era um forte atrativo, por sua característica de porto atlântico com longa tradição no comércio com amplas redes ultramarinas. O porto de Ambriz, um pouco mais ao Norte, passou a funcionar nos anos 1830 e 1840 como uma saída para os negreiros de Luanda, que não conseguiram entrar nos negócios na região acima do rio Congo, como Cabinda. A costa ao Sul de Luanda também entrou nas redes de comércio, em especial a barra do Cuanza, a foz do rio Longo, Novo Redondo, Dombe Grande e Catumbela. Todas essas áreas significaram novos pontos de conexão nas redes atlânticas. Luanda decaiu como porto do tráfico de escravos, mas não deixou de desenvolver a atividade, seja por meio de deslocamento de seus empreendedores ou por criação de estratégias de enfrentamento da fiscalização. Os governadores gerais que chegaram da metrópole portuguesa à cidade nos anos entre 1836 e 1850 terminaram por entrar em acordo como os traficantes. Não poucas vezes, os negreiros ofereciam

<sup>50</sup> Novamente, lembrando o conceito desenvolvido por Mariza Soares, e não necessariamente indicando o porto de embarque por ocasião da travessia.

“generosamente” apoio financeiro ao governo, seguramente contando com algum tipo de retorno.<sup>51</sup>

O que poderia funcionar como atrativo para os libertos que partiam para Angola, além das atividades urbanas que existiam na cidade de Luanda? Nessa época, assim como ocorria em outras partes do continente, crescia o campo de exportação de matérias-primas a serem utilizadas nas indústrias europeias, como a urzela, e produtos alimentícios de caráter energético, como o amendoim e o café. Muitos traficantes passaram a atuar no ramo de exportação nesse comércio legal, valendo-se de sua inserção na comunidade atlântica. E vale ressaltar: o fim do tráfico para o Brasil não significou o fim do tráfico a partir de Angola. A experiência angolana na atividade foi transferida para o tráfico para Cuba e também para São Tomé e Príncipe, atendendo à demanda das lavouras de café e cacau no arquipélago. Portanto, os retornados em Angola teriam muitos campos onde se inserir, sobretudo considerando que as demandas do comércio “legítimo” incluíam a existência de intermediários entre os negociantes importadores e os locais, tanto no litoral como para realizar o contato entre o litoral e o interior. No entanto, não se tem, até o momento, fontes precisas que comprovem as formas de inserção nessas atividades em Angola dos libertos no Brasil que para lá voltam.

O estudo sobre as viagens de libertos em direção à África Centro-Oidental ainda apresentam outras especificidades. Uma delas é o caráter praticamente individual desses retornos. Não há casos de famílias retornando, algumas poucas vezes (cerca de 8% do total) partiram em grupos de mais de três pessoas. A exceção que confirmava a regra vinha num exemplo como esse: “os pretos forros João Ignácio Correa e sua mulher, Antonio e sua mulher e Matheus Fernandes partem para Benguela por Loanda”, em 1854.<sup>52</sup> O mais comum era o registro da viagem de um “preto forro” que “vai para Angola”, sem sequer nomear a nação, contrastando vivamente com as listas para os embarques dos “pretos mina”, no mesmo porto do Rio de Janeiro. A diferença no registro, então, se explicaria, segundo pareceu inicialmente, pela dimensão numérica do embarque.

---

<sup>51</sup> ANONIMO. *Quarenta e cinco dias em Angola. Apontamentos de viagem*. Porto: Typographia de Sebastião José Pereira, 1862. p.6-7.

<sup>52</sup> *Jornal do Commercio*, Movimento do Porto, segunda-feira, 06 de março de 1854, p.4. (BN)

No entanto, em 21 de dezembro de 1835, partiu do porto do Rio de Janeiro em direção a Angola, o brigue português Funchalense, “conduzindo 53 pretos libertos”,<sup>53</sup> sem lista de nomes nem nada que os identificasse de forma específica. O brigue também carregava azeite, o que indicava vinculações com um comércio de exportação tipicamente lusitano. Esse foi o único registro encontrado de um embarque numeroso de libertos em direção a Angola, a partir do Rio de Janeiro. E, numa total exceção à regra, no que tangia à fiscalização dos retornos coletivos, não trazia a nação ou origem dos ditos “pretos libertos”.

A historiografia que tratou até hoje sobre o tema dos retornos de libertos não se debruçou sobre a documentação da polícia que atuava no porto carioca e, por isso, não levantou tais questões. Esses casos permitem considerar a variedade de movimentos de retorno, em que indivíduos, famílias e grupos se mobilizaram para migrar para a África. Os embarques, com suas listas de nomes e identidades de nação, poderão permitir numa investigação futura, na esfera micro, e trazer dados não apenas sobre esses processos, mas sobre os libertos, seus projetos e suas possibilidades. E, consequentemente, sobre a vida social na capital da Corte. Esse estudo, ao trazer um levantamento de volumes, intensidades e rotas, espera poder iluminar alguns aspectos a serem aprofundados em outra oportunidade, e trazer questões que contribuam para complementar, relativizar e discutir algumas interpretações sobre os retornos. Assim, e no intuito de reconhecer a presença de retornos numerosos a partir do Rio de Janeiro, seguem alguns casos, encontrados não apenas na documentação da Polícia, como também a partir de diferentes fontes pesquisadas, como relatos de época e correspondência oficial com funcionários britânicos em serviço na capital do então Império do Brasil.

### **Todos na mesma barca: o caso do *Maria Adelaide***

Deixava o porto da cidade do Rio de Janeiro no dia 11 de maio de 1836, rumo ao arquipélago de Açores pela Costa da Mina, uma barca de bandeira portuguesa chamada Maria Adelaide, sob a responsabilidade do Mestre Lourenço Justiniano Jardim. Nesta

---

<sup>53</sup> Códice 417, vol.2, Saídas de Navios com Relação de Passageiros Brasileiros e Estrangeiros, Polícia da Corte. (AN.).

embarcação havia 14 tripulantes na equipe e, como passageiros, um português de nome Ignácio Antonio de Alvarenga, com seu filho menor, e 234 pretos libertos.

A notícia da partida da barca foi dada pelos jornais da cidade, *Diário do Rio de Janeiro* e *Jornal do Commercio*,<sup>54</sup> no dia 13 de maio do referido ano,<sup>55</sup> e o registro da Polícia da Corte sobre estes libertos que partiam foi minucioso, identificando-os por nome e ‘nação’, e indicando se iam acompanhados por cônjuges e familiares ou não.<sup>56</sup> A maioria, cerca de 80%, era formada por homens e estes, em quase sua totalidade, iam acompanhados de mulher e filhos. As mulheres que iam sozinhas também levavam filhos – e, curiosamente, entre elas havia forras identificadas como sendo de outra região da África, como Catarina Monjola,<sup>57</sup> que levava quatro filhos, e Carlota Cassanje,<sup>58</sup> que levava um filho, além de Luiza e Máxima, sem identificação de ‘nação’, que levavam, respectivamente, dois filhos e um filho. Ao todo, havia sessenta e nove crianças nesse grupo.

Na listagem dos libertos do Maria Adelaide havia ainda dois adultos identificados como “caboverde”, Raimundo e Carolina. Portanto, era um grupo com viva predominância de minas, mas ainda assim diversificado. Eram famílias inteiras de ex-escravos que deixavam o porto do Rio de Janeiro na barca Maria Adelaide, empreendendo sua viagem ao continente de origem da maior parte do grupo, numa quarta-feira de lua minguante sobre qual se noticiava, para dois dias depois, como costume, os festejos de celebração de Nossa Senhora da Conceição. E eles, para que tivessem as suas saídas autorizadas, foram registrados na Secretaria de Negócios Estrangeiros em diferentes dias dos meses de março e de abril daquele mesmo ano. O procedimento era o mesmo requerido por todos os estrangeiros quando partiam.

As possibilidades de origens deste grupo seriam muitas e algumas foram descartadas logo no início da pesquisa. Tratava-se de 1836, o ano seguinte ao da rebelião dos malês em Salvador, fato que causara grande pânico entre setores das elites

<sup>54</sup> Biblioteca Nacional (BN), Setor de Periódicos. Ambos estão microfilmados.

<sup>55</sup> Há uma disparidade nos dados: o jornal noticiou 234 pretos minas libertos e a listagem da Polícia da Corte traz apenas 206 nomes.

<sup>56</sup> Código 417, Vol. 2. Saídas de navios com relação de passageiros brasileiros e estrangeiros. Polícia da Corte. (AN)

<sup>57</sup> Monjolo era o nome de ‘nação’ pelo qual eram conhecidos os tekés da região ao norte do rio Zaire (África Centro-Ocidental) no século XIX no Brasil.

<sup>58</sup> Nome genérico dado aos cativos trazidos de uma ampla região de Angola que se conectava a Luanda pelas rotas escravistas. A Baixa do Cassange é uma depressão geográfica que vai do distrito de Malanje atual até as Lundas.

brasileiras e o início de uma verdadeira campanha contra os africanos libertos, focalizada principalmente naqueles identificados como sendo originários da África Ocidental – no Rio de Janeiro identificados como sendo de nação “mina”.<sup>59</sup>

Uma primeira investigação descartou a hipótese de terem participado da revolta, pelo cruzamento de nomes da listagem deste embarque com a lista dos acusados, suspeitos e sentenciados relacionados a esta rebelião.<sup>60</sup> Além disto, sabe-se que dificilmente seriam deportados os libertos acompanhados de suas mulheres e filhos – em geral, quando era esta a sentença, tinha efeito individual. E, finalmente, quando se tratava destes casos, o registro da Polícia da Corte era explícito e se referia aos embarcados como deportados. No entanto, existiria a possibilidade de que estes forros fossem parte de um grupo que migrara da Bahia em direção ao Rio de Janeiro, tendo em vista a perseguição naquela província. Ainda que o fato de serem identificados como ‘mina’ e não como ‘nagô’ revelasse uma característica do Rio de Janeiro e não da capital baiana nos oitocentos.<sup>61</sup> Mas não se verificou na documentação baiana a referência a esse grupo saindo de Salvador no período, nem nas listas nominais dos que partiram para a África, nem tampouco nos registros de passaportes.

Uma segunda linha de investigação, com objetivo de rastrear a história do grupo do Maria Adelaide e eliminar outras hipóteses explicativas, acabou levando à busca pelas listas de africanos livres - os que foram reexportados para a África. A lei de 7 de novembro de 1831 havia determinado no seu artigo 1º que todos os escravos que, vindos de fora, entrassem no território ou portos do Brasil, seriam considerados livres. No artigo 2º, estabeleceu que os escravizados encontrados nas embarcações devessem ser reexportados “para qualquer parte da África”, reexportação que o governo brasileiro efetivaria com toda a brevidade possível, realizando acordos com autoridades africanas para que obtivessem asilo. Em 12 de novembro de 1832 foi aprovado o Decreto que dava execução à referida Lei, o qual detalhava os procedimentos de apreensão de navios

<sup>59</sup> REIS, João José. **Rebelião Escrava no Brasil. A história do levante dos malês.** São Paulo: Brasiliense, 1986. p.254-281; bem como o artigo de GOMES, Flávio dos Santos. História, protesto e cultura política no Brasil escravista. In: SOUSA, Jorge Prata. **Escravidão: ofícios e liberdade.** Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 1998, p74, e, especialmente, MAMIGONIAN, Beatriz. Do que o preto mina é capaz: etnia e resistência entre os africanos livres. **Afro-Ásia**, n. 24, p.71-95, 2000.

<sup>60</sup> REIS, João José. Op. Cit., p.260-261.

<sup>61</sup> SOARES, Mariza de Carvalho. From Gbe to Yoruba: Ethnic Changes Within the Mina Nation in Rio de Janeiro. In: FALOLA, Toyin, CHILDS, Matt D (orgs). **The Yoruba Diaspora in the Atlantic World.** Blommington: Indiana University Press, 2004. p.8.

tradicantes e de depósito dos africanos (chamados de “pretos”). Esse decreto deu também o direito ao africano escravizado que tivesse sido trazido ao Brasil depois da lei de 1831 de, em qualquer tempo, requerer sua liberdade a qualquer Juiz de Paz, ou Criminal.<sup>62</sup> Muito já se escreveu sobre a ineficácia da lei em reprimir o comércio negreiro, mas deve-se ressaltar que a mesma não foi de todo inócuia. Seus efeitos não levaram à redução do tráfico, mas motivaram a apreensão de africanos trazidos ilegalmente e sua transformação em “africanos livres”.<sup>63</sup> Estes eram colocados em depósito e cedidos a particulares para que se explorasse o seu trabalho, não poucas vezes em regime de escravidão.<sup>64</sup> E, em alguns poucos casos, foram reexportados.

Nos registros da Polícia da Corte no Rio de Janeiro, no mesmo período do levantamento dos retornos voluntários, foram encontradas menções aos africanos livres reexportados.<sup>65</sup> Classificados em lista à parte, identificados como “africanos reexportados”, corresponderam a um total de 315 embarcados, rumo à África, entre os anos de 1828 e 1854. A maioria desses africanos livres reexportados, correspondendo a 47,6% do total, foi levada para o Cabo da Boa Esperança. Há que se lembrar de que esta era uma área de ocupação inglesa na época, e os ingleses eram os mais empenhados no “repatriamento” dos africanos que fossem encontrados sendo traficados ilegalmente. Uma possibilidade é que lá fossem encaminhados a regime de trabalho forçado, inclusive para reforçar as tropas britânicas no local.

Entretanto, os libertos do Maria Adelaide não se enquadravam no padrão de identificação utilizado para os africanos reexportados, nem se obteve correspondência ao cruzar seus nomes com os que se encontravam partindo nessa condição. O que não impediria, considerando todo o tempo que alguns africanos livres viveram na capital da Corte, que alguns desses lograssem retornar, vivendo como viviam alguns outros forros

---

<sup>62</sup> Actos do Poder Executivo 1831 e 1832 (AN). Mas, o reconhecimento da liberdade desses africanos ilegalmente traficados só viria anos mais tarde. As emancipações de africanos livres foram estabelecidas pelos decretos de 28 de dezembro de 1853 e de 24 de setembro de 1864. O primeiro determinava o direito do interessado em requerer a emancipação desde que houvesse cumprido 14 anos de serviço para particulares; o segundo abrangia todos os africanos livres, independentemente dos locais de trabalho e do tempo de serviço prestado.

<sup>63</sup> Termo utilizado no artigo 10 do Decreto de 12/11/1832, que regulamentou a Lei de 07/11/1831.

<sup>64</sup> Sobre esse tema, ver estudos de Beatriz Mamigonian, especialmente MAMIGONIAN, Beatriz G. “O direito de ser africano livre: os escravos e as interpretações da lei de 1831”. In: LARA, Silvia Hunold & MENDONÇA, Joseli. (orgs). **Direitos e Justiças no Brasil: Ensaios de História Social**. Campinas: Editora da Unicamp/CECULT, 2006. p. 129-160.

<sup>65</sup> Códice 417, vol 1 a 8. Saídas de Navios com Relação de Passageiros Brasileiros e Estrangeiros, Polícia da Corte. (AN)

na cidade. Essa possibilidade pode ser considerada, tomando como referência outras fontes que registraram a capacidade de iniciativa e empreendimento dos africanos – livres e libertos.

Numa correspondência entre autoridades inglesas, no ano de 1836, correu a notícia que no meio de um grupo de libertos que estava por embarcar para a África, desde o porto do Rio de Janeiro, estavam alguns africanos livres da Escuna Emília, capturada em 1821. A carta foi um pouco mais além e apresentou dados sobre os mecanismos de um africano liberto reunir recursos:

(...) soubemos que um número considerável, entre duzentos e trezentos, de africanos livres, estão por embarcar para a costa da África, e que uma embarcação britânica foi fretada por eles, ao custo de 5 contos de réis, para levá-los a seu antigo lar – um ponto chamado Onim [Lagos], 3 a 4 graus ao norte da linha [do Equador]. Ao investigar esse assunto, descobrimos que esse embarque era liderado por um preto livre que teria estado no carregamento do Emília, e que adquiriu alguns bens e muita influência entre seus compatriotas emancipados, e disso se utilizou para engajá-los no retorno a sua terra natal, e para facilitar tal feito, ele vendera vários escravos, de sua propriedade, e deu liberdade a seis outros, que o acompanhavam. Do número total dos estão partindo, sessenta com certeza pertenceram ao Emília.<sup>66</sup>

Caso o embarque do Maria Adelaide fosse esse mencionado pelo funcionário inglês, os retornados teriam mudado seu planejamento – considerando as informações apresentadas na correspondência acima. A barca em que partiram era portuguesa, e não inglesa, e o destino registrado não se referia especificamente a Onim (Lagos), ainda que a Costa da Mina nomeada incluísse tal porto no entendimento que era dado à mesma no Brasil.

Ao que tudo indica, eram libertos que viviam na capital da Corte. Aqui teriam reunido as condições para organizar essa volta à África. No período em questão, anos trinta do século XIX, um liberto africano poderia, utilizando os espaços dentro do

---

<sup>66</sup> “(...) we learned that a considerable number, between two and three hundred, of the free Africans, were about to embark hence for the coast of Africa, and that a British vessel had been chartered by them, at an expence of 5 contos de reis, to convey them to their old home - a spot called Onim, 3 or 4 degrees to the north of the line. On investigating this matter, we found that the undertaking was chiefly headed by a free black, one of the cargo of slaves brought hither on the Emilia, and who having acquired some Property and much influence among his emancipated contrymen, had used it in engaging them to return to their native land, and to facilitate which, he had sold several slaves, his own property, and given freedom to six others, who were to accompany him. Of the total number, who are going, sixty, we have ascertained belonged to the "Emilia" 1836, **On the return to Africa of liberated Africans from the Emilia. George Jackson and Frederick Grigg para Palmerston**, 5 March 1836. FO 84, 198, case of the emancipados of the ship Emilia (1821). (Minha tradução)

próprio sistema escravista na cidade do Rio de Janeiro, acumular pecúlio.<sup>67</sup> Não seriam todos os libertos nem qualquer um, certamente. Eram necessárias algumas condições: domínio de ofício especializado, conexões dentro ou fora da cidade e a criação de um entorno social favorável – familiar ou comunitário. Poucos, considerando o total de escravos e libertos, conseguiam realizar o feito. Mas havia os que o faziam, o que já seria algo extraordinário.

Se uma parte dos que foram no Maria Adelaide fossem africanos livres, tal não se mencionou nos registros. E, a essa altura, se originados do Emília (capturado em 1821), já teriam se integrado a outros africanos, ex-escravos, na grande cidade afro-atlântica que era o Rio de Janeiro. Portanto, não deixaria de ser uma possibilidade que alguns entre os africanos livres daquele desembarque apresado pudessem figurar na lista dessa embarcação em viagem de retorno. Os retornados do Maria Adelaide estão identificados na sua maioria apenas pelo nome próprio e nome de nação.

Enfim, a partir desse primeiro caso se pode concluir que também no Rio de Janeiro houve grupos de libertos que se organizaram de tal maneira que tornaram possível um empreendimento de tamanha envergadura, assim como fizeram seus congêneres baianos. A existência de outros embarques semelhantes, saindo do mesmo porto, confirmaria esse dado, até então ausente na historiografia que tratava os retornos para a África no século XIX.

### A viagem do Feliz Animoso

Em 2 de agosto de 1840, rumava para Benguela e Costa da Mina um brigue de bandeira brasileira de nome Feliz Animoso, levando como carga aguardente e gêneros, e como passageiros, três portugueses, dois brasileiros, um maltês, um crioulo forro (curiosamente não identificado como brasileiro, apesar de nascido aqui) e cerca de trinta pretos minas libertos.<sup>68</sup> Da mesma forma que no embarque do Maria Adelaide, os “pretos libertos minas”, assim referidos, vinham nomeados em lista à parte, separados

<sup>67</sup> ZEPHYR, Frank. Op.cit., p.108-113.

<sup>68</sup> Novamente, ocorreu uma disparidade de dados: o **Jornal do Commercio** de 2 de agosto de 1840, que no Movimento do Porto noticiou a partida do Feliz Animoso, informou serem 30 pretos minas libertos e a listagem da Policia da Corte contém apenas 28 nomes.

inclusive de outros passageiros negros, como o crioulo forro Florentino Augusto, que vinha no mesmo barco, mas que constava na lista de passageiros.

O conhecimento da documentação faz saber que, ao dizer “pretos”, se referiam a africanos, sobretudo se quando esse termo vinha associado a um nome de nação. Portanto, tratava-se de uma viagem de retorno de libertos à Costa da Mina, passando em seguida por Benguela. Certamente, vale levantar a dúvida se a rota não seria o contrário, primeiro para Benguela e depois para a costa ocidental. No entanto, considerando que a cidade da costa Centro-Ocidental muito provavelmente seria local de embarque de novos cativos - depois de desembarcados os libertos minas - a primeira rota se mostra mais plausível. Os negócios entre o Rio de Janeiro e Benguela eram muito mais intensos do que com a Costa da Mina de então. Desde finais da primeira década do século XIX, a maioria dos produtos importados por Benguela vinha do Brasil.<sup>69</sup> O que inicialmente fora um efeito da transferência da Corte Portuguesa foi consolidado nos anos seguintes, sem reversão. Benguela foi um porto negreiro em grande atividade até meados dos anos 1840, quando sofreu expressiva queda na exportação de cativos.<sup>70</sup> E o Rio de Janeiro, do início do século XIX até esses mesmos anos, era a maior porta de entrada de escravizados das Américas. Outro dado que leva a definir a rota mais provável como sendo Costa da Mina e depois Benguela é a própria identidade “de nação” dos embarcados: pretos minas libertos. O perfil dos retornos permite, ainda que com todos os cuidados, relacionar a chamada “identidade de nação” a uma região de procedência que dela se aproximava e essa, por sua vez, aos destinos das viagens.

A notícia do embarque não se encontra apenas nos registros da Polícia da Corte como no *Jornal do Commercio*, ainda que no periódico tenha saído de forma muito mais concisa. Nos assentamentos do livro de saídas de navios, a listagem veio com nomes e relações familiares. A partir dessa relação sabe-se que, dos cerca de trinta pretos minas libertos que retornavam para a África no Feliz Animoso, havia quinze do sexo feminino (50%, portanto) e, dessas, sete viajavam sozinhas. No grupo, havia quatro crianças acompanhadas dos respectivos pais (pai e mãe). Apenas um menino ia junto com o pai: eram Duarte José Martins da Costa e seu filho Adriano. Encontravam-se ainda sete indivíduos identificados como crioulos – e, entre estes, seis iam como agregados a um liberto. Havia um, Vicente Antonio Crioulo, que não viajava vinculado

<sup>69</sup> CANDIDO, Mariana. Op. Cit., p.46.

<sup>70</sup> Idem, p.43-45.

a ninguém, mas constava na lista dos libertos que viajavam para África. Considerando as conhecidas histórias de libertos minas de melhor situação na cidade,<sup>71</sup> fica a dúvida se esses crioulos ditos “agregados” não seriam originalmente escravos do libertado, junto ao qual foram registrados.

Há uma observação feita pelo escrivão, no final da relação de nomes, que esclareceu: “os que não declararam nação são todos mina”,<sup>72</sup> para não restar dúvida sobre as identidades dos que partiam no Feliz Animoso. Como afirmou a historiadora Ana Flávia Cichelli Pires, em artigo publicado recentemente: “A riqueza vivida no Rio de Janeiro pelos africanos conhecidos como ‘minas’ permite aventar o desenrolar de trajetórias pessoais extraordinárias, que se destacam entre as demais”.<sup>73</sup> Confirmando a afirmação, seguem, ainda, outras histórias de retorno, a partir do porto do Rio de Janeiro, lideradas pelos ditos minas, como se verá.

### **Preto no branco: um contrato para o retorno no Brigue *Robert*, 1851**

Em 27 de novembro de 1851, ficou acordado entre George Duck, Mestre do brigue britânico chamado Robert, A 1, e Raphael Jose de Oliveira, africano livre, que o dito navio deverá receber neste porto, sessenta e três homens africanos livres (mulheres e crianças incluídos neste número) e suas bagagens, e devem prosseguir para a Bahia, e ficar lá, se requerido, por quatorze dias e então seguir para um porto seguro no Golfo de Benin na Costa da África, não ao sul de Badagry (o porto de destino será decidido na Bahia) e desembarcar os mesmos ao ser paga a carga, aqui neste porto, pela soma de oitocentos pounds em libras esterlinas, a serem entregues antes da saída do próximo paquete britânico. O mestre se compromete a fornecer para os ditos passageiros, sessenta pounds de carne de sol, dois alqueires e meio de farinha, e meio alqueire de feijão preto diariamente; um lugar para cozinhar e a necessária lenha a ser fornecida pelo capitão, meia pipa, ou seja sessenta galões de água a ser suprida diariamente. O mestre está autorizado a tomar qualquer carga ou passageiros e bagagem que for oferecido na Bahia em benefício do barco. Passageiros e bagagem devem estar a bordo antes do dia 15 de dezembro, 1851, e desembarcar em quarenta e oito horas, após da

<sup>71</sup> Como as *sinhás-pretas* de Sheila Faria, o barbeiro Dutra de Frank Zephyr, o Rufino de João Reis, Flavio Gomes e Marcus Carvalho, entre outros. Cf.: FARIA, Sheila. **Sinhás pretas, damas mercadoras. As pretas minas na cidade do Rio de Janeiro e São João d’El Rey**. Tese de concurso para Professor Titular de História da UFF, 2005. (inédita); REIS, João José, GOMES, Flavio dos Santos & CARVALHO, Marcus. África e Brasil entre margens: aventuras e desventuras do africano Rufino José Maria, c.1822-1853. **Estudos Afro-Asiáticos**, v. 26, n. 2, p.257-302, 2004; ZEPHYR, Frank. Op. Cit.

<sup>72</sup> Códice 417, vol 7. Saídas de Navios com relação de passageiros brasileiros e estrangeiros. Polícia da Corte (AN).

<sup>73</sup> PIRES, Ana Flávia Cicchelli. O caso do Destemida: repressão ao tráfico na rota da Costa da Mina – 1830- 1831. In: SOARES, Mariza de Carvalho. **Rotas Atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro**. Niterói: EDUFF, 2007. p.179.

chegada do navio ao porto de destino. Multa pelo não cumprimento deste acordo, quinhentos pounds em libras esterlinas.

George Duck.

Raphael Jose de Oliveira<sup>74</sup>

Este contrato, efetuado em 1851, entre o representante de africanos libertos que empreendiam sua volta à África a partir do porto do Rio de Janeiro e o mestre do brigue *Robert*, foi apresentado a dois viajantes ingleses para que fosse avaliado em termos de confiabilidade e correção. Os libertos também queriam saber mais notícias da região aonde planejavam chegar: o Golfo do Benin. Desejavam também se informar, sobretudo, se àquela altura esta era uma região sem traficantes de escravos, para não lhes oferecer maiores perigos.

Assim afirmaram e informaram os dois viajantes, também missionários da *Religious Society of Friends*,<sup>75</sup> John Candler e Wilson Burgess. O Brasil não era a primeira parada na viagem de Candler e Burgess. Antes de aqui aportarem, eles haviam passado pela Jamaica e pelo Haiti, localidades da América escravista cujas sociedades também foram objeto de sua observação e análise.<sup>76</sup> O Haiti em especial fora um foco de interesse deles. Há que se recordar o dado ainda relativamente recente da luta pela independência da antiga colônia francesa na ilha de Santo Domingo e o que representava como exemplo e fator de receio para as elites escravistas das Américas. Como outros missionários quacres de seu tempo, combatiam a escravidão e a

<sup>74</sup> “On the 27th of november, 1851, It is agreed between George Duck, Master of the British brig called the Robert, A 1, and Raphael Jose de Oliveira, free African, that the said ship shall receive in this port, sixty-tree African men (women and children included in this number) and their luggage, and shall proceed to Bahia, and remain there if required fourteen days, and then proceed to a safe port in the Bight of Benin on the coast of Africa, not South of Badagry (the port of destination being decided in Bahia), and deliver the same on being paid freight, here in this port, the sum of Eight Hundred Pounds sterling, to be paid before the sailing of next British packet. The master binds himself to provide for the said passengers, sixty pounds of jerked beaf, two and a half alquierés of farinha, and half of an alquiére of black beans daily; a cooking place and the necessary firewood to be furnished by the captain, half a pipe, say sixty gallons, of water to be supplied daily. The master is allowed to take any cargo or passengers and luggage that may offer at Bahia for the benedit of the ship. Passengers and luggage to be on board on or before the 15th of December, 1851, and disembark within fortyeight hours after the ship’s arrival at the port of destination. Penalty for non-performance of this Agreement, Five Hundred Pounsd serling. George Duck.Ra phael Jose Oliveira.” In: John Candler e Wilson Burgess. **Narrative of a recent visit to Brazil to present an adress on the slave trade and slavery issued by the Religious Society of Friends**. London: Friends Book & Tack Depository, 1853. p. 39. (Minha tradução)

<sup>75</sup> *Religious Society of Friends* era o nome da associação religiosa quacre. John Candler e Wilson Burgess foram enviados ao Brasil numa missão antiescravidão. Os quacres tiveram uma pioneira história de combate à escravidão, de apoio ao movimento abolicionista no mundo anglo-saxão e de combate ao tráfico de africanos escravizados.

<sup>76</sup> Em 1842, John Candler escrevera um importante documento sobre a situação do Haiti intitulado *Brief Notices of Hayti*.

consideravam uma prática anti-cristã, um verdadeiro mal para a humanidade. Em diversos momentos, os adeptos dessa seita reformista originada do Puritanismo inglês lideraram protestos contra a escravidão, ainda que nos seus primeiros tempos alguns tenham sido senhores de escravos, como o fundador da colônia da Pensilvânia, na América do Norte. No entanto, nas décadas finais do século XVIII estavam entre os seus combatentes mais fervorosos e, nesse sentido, aliaram sua militância religiosa e missionária à luta contra o cativeiro africano nas Américas.

Os autores do relato onde está incluso o documento citado contaram que foram procurados no Rio de Janeiro por um grupo de libertos que se diziam da Costa da Mina, os quais sabiam de sua chegada e também da intenção da visita deles ao Brasil. Estes homens então lhes relataram sua história, apresentando o referido contrato para que o lessem. A história, em síntese, era a seguinte: haviam sido escravizados e trazidos para o Brasil e, depois de muitos anos de muito trabalho, tinham conseguido comprar sua liberdade e de alguns familiares. Mas, neste momento, desejavam mais do que ser livres no Brasil: queriam voltar à sua terra de origem. E para isso, deduz-se do relato dos ingleses, haviam preparado cuidadosamente esta viagem. Os libertos disseram ainda que, no ano anterior, sessenta de seus companheiros já tinham feito o mesmo percurso, do Rio de Janeiro a Badagry, e que tiveram notícias de que estes haviam chegado em segurança ao destino desejado.

O lugar de destino deveria ser no Golfo de Benim, tendo Badagry como limite a oeste. Badagry era uma importante cidade portuária situada na área, uma das três mais movimentadas naquela época, juntamente com Ajudá e Lagos. Badagry era um centro exportador de escravos, surgido em torno de 1737, sob a liderança de um mercador que fugira do ataque das tropas do reino do Daomé à cidade de Jaquim. Este mercador, cujo nome parece ter sido Hertogh, era provavelmente um holandês e agia como intermediário nas transações com a Companhia das Índias Ocidentais.<sup>77</sup> As atividades que passou a desenvolver dinamizaram Badagry, que antes era apenas um pequeno povoado costeiro. Sua atuação atraiu para a localidade chefes de regiões próximas, que lá se estabeleceram e com ele fizeram negócio, sobretudo o negócio do tráfico negreiro. Quando morreu, provavelmente em 1737, a consequente desestruturação da sua rede de

---

<sup>77</sup> A presença da Cia das Índias Ocidentais aí não era nova – os holandeses tinham uma participação ativa no comércio escravista e, em 1637, haviam ocupado o forte de São Jorge da Mina, com tropas trazidas do Brasil.

contatos acabou levando ao afastamento dos holandeses da cidade. Mas Badagry seguiu sendo um mercado fornecedor importante para o comércio transatlântico, ligando-se a Lagos, Ijebu e Benim por rotas internas que cruzavam o sistema lacustre da região.<sup>78</sup> Vários traficantes se dirigiram para lá, buscando provavelmente ocupar o lugar vago pela morte de Hertogh. Foram tantos que os diferentes bairros da cidade ficaram conhecidos pelos grupos de origem de mercadores negreiros que neles habitavam.<sup>79</sup> Nos últimos anos do século XVIII, lá também chegou Francisco Félix de Souza, o traficante de escravos brasileiro que mais tarde ficou conhecido como o Chachá de Ajudá (Uidá), o qual permaneceu em Badagry até princípios do século XIX. A presença de Francisco Félix de Souza e os contatos comerciais de longa data existentes com o Brasil indicam provavelmente a presença de brasileiros ou grupos e indivíduos com fortes ligações com o Brasil na cidade e seus arredores. Ou seja, numa análise do documento citado, há que se levar em conta que Badagry tinha uma história de porto negreiro da costa ocidental africana desde há muito conectado com o Brasil. Portanto, não era sem razão que os libertos a conheciam, podendo ter sido até mesmo seu local de embarque como cativos. E também, provavelmente por esta mesma razão, desejavam saber se o porto era seguro, ou seja, se naquele momento não correriam riscos de re-escravização nas proximidades.

E este é outro dado a ser levado em conta na análise do relato de Candler e Burgess. Os libertos deste embarque buscaram assegurar-se da não existência de tráfico negreiro na região para onde planejavam voltar, o que parece ter sido um cuidado razoável, considerando a época e as circunstâncias de suas histórias de vida.<sup>80</sup> No entanto, muito do que se escreveu sobre os africanos retornados, sobretudo na produção sobre o tema no século XX, os coloca em direta ligação com os traficantes de escravos, não poucas vezes identificando-os como beneficiários diretos ou mesmo agentes deste tipo de atividade. É certo que em muitas trajetórias individuais isto ocorreu, sobretudo em histórias de retornados de fins do século XVIII e começo do século XIX.<sup>81</sup> Porém, não parece ter sido algo tão comum nas histórias daqueles que voltaram à África a partir

---

<sup>78</sup> Cf. SILVA, Alberto da Costa e. **Francisco Félix de Souza, mercador de escravos**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/EdUERJ, 2004.

<sup>79</sup> Idem, p.23.

<sup>80</sup> CANDLER,J e BURGESS,W. Op. Cit., p.38

<sup>81</sup> Conforme o caso de João de Oliveira, narrado por Pierre Verger em **Os Libertos. Sete caminhos na liberdade de escravos na Bahia no século XIX**. Salvador: Corrupio, 1992.

da década de 1830, época em que se inicia o maior refluxo – utilizando a expressão de Pierre Verger.

No Golfo do Benim, o tráfico ilegal chegou a florescer nas décadas de 1820 a 1840 (sobretudo nesta última), mas decaiu sensivelmente a partir de 1850. Inclusive, nessa mesma fase (entre 1820 e 1840) o tráfico negreiro estava sendo cada vez mais objeto de constante vigilância e repressão na região da antiga Costa dos Escravos.<sup>82</sup> Isso que não o impedia, mas dificultava sua realização, limitando sua execução àqueles já de longa data estabelecidos e que tinham melhores conexões e meios de driblar o controle inglês na costa. E o fim do tráfico para o Brasil, a partir de 1850, fez arrefecer em muito a atividade na região, bem como a intervenção britânica em Lagos no final de 1851, que acabou com o tráfico naquele porto e fez dele um semiprotetorado britânico, afetando toda a região mais próxima.

Grupos de libertos que voltaram para a África nas décadas de 1830 e 1840 tiveram na comunidade de brasileiros pré-existente, em parte ligada ao tráfico, uma referência na chegada. Mas isto não fez deles necessariamente traficantes negreiros ou auxiliares de traficantes negreiros. Ao contrário, sua presença também dinamizou a expansão do chamado comércio legítimo na região. A vinda de outros retornados de Serra Leoa, especialmente para a área iorubá, contribuiu igualmente para o crescimento de atividades mercantis não escravistas.<sup>83</sup>

O comércio de óleo de palma foi cada vez mais se colocando como uma opção rentável no quadro de mercadorias de exportação. Este produto tinha um grande valor no mercado internacional: servia como base para lubrificantes de máquinas industriais europeias antes do desenvolvimento do refino do petróleo, bem como matéria-prima utilizada na fabricação de velas e produtos de higiene, como sabões e sabonetes, todas mercadorias de amplo consumo no período. Além disso, o fim do tráfico atlântico de escravos não interrompeu a ligação comercial entre os dois lados do oceano Atlântico, pois o consumo do tabaco e da cachaça continuou em alta na costa ocidental africana,

<sup>82</sup> Essa região compreendia os litorais dos atuais Togo e Benim e leste da Nigéria (até Lagos ou um pouco depois) cf. LAW, Robin & MANN, Kristin. West Africa and the Atlantic Community: the case of the Slave Coast. In: **William and Mary Quaterly**, 3rd series, v. LVI, n. 2, April 1999. p. 307. Tomamos como referência esta localização, ainda que o mesmo autor recentemente tenha definido de outra maneira a Costa dos Escravos. Robin Law também afirmou que seria “o trecho da costa que vai do sudeste de Gana – passando pelo Togo – até o Benim”, no artigo “Etnias de africanos na diáspora: novas considerações sobre os significados do termo ‘Mina’”. **Tempo**, Rio de Janeiro, n.20, p.109-131, 2006. p.110.

<sup>83</sup> Cf., entre outros, CURTIS, Philip. **African History**. 2<sup>a</sup> ed. Nova Iorque: Longman, 1994. p. 336.

bem como o mercado para os tecidos africanos, azeite de dendê e nozes de cola entre a população afrodescendente no Brasil.

A relação de troca constante, alimentada pelo comércio rotineiro no século XIX, não fazia, entretanto, uma viagem como esta de retorno algo corriqueiro. A notícia do embarque foi além do relato dos viajantes aos quais chegou o contrato que abre este capítulo. Uma saída de tantos libertos e com tal destino mereceu registro no *Jornal do Commercio*, periódico diário da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, então capital da Corte Imperial. Em 18 de dezembro de 1851, esse veículo de comunicação informou sobre a saída do brigue inglês *Robert*, com 418 toneladas, cujo Mestre, George Duck, comandava uma equipe de nove tripulantes, carregando mantimentos e levando como passageiros “22 famílias de pretos minas forros”, num total de 62 pessoas – um a menos, portanto, que o estabelecido no contrato.<sup>84</sup>

Vale a pena pensar em alguns detalhes desta viagem. Um brigue como o que transportou os libertos africanos era um navio de vela que tinha dois mastros e possuía, em geral, pequena tonelagem, o que havia tornado este tipo de embarcação o escolhido para funcionar como navio de guerra em princípios do século XIX, pois era considerado rápido.<sup>85</sup> Segundo um estudo sobre tipos de navios utilizados no tráfico negreiro entre 1811 e 1863, o brigue era o mais frequente entre todas as embarcações encontradas neste tipo de atividade marítima.<sup>86</sup> No entanto, o brigue *Robert* em questão era mais pesado que outros barcos de seu tipo, tendo uma tonelagem em muito superior à média, a qual, ainda que variasse muito, ficava em torno de 130 t.<sup>87</sup> Não era um navio com as proporções dos tipos mais comuns no tráfico escravista e sua dimensão facilitava o transporte de passageiros, podendo levar suficientes provisões e mercadorias em viagens longas.

---

<sup>84</sup> Cf. **Jornal do Commercio**, ano XXVI, n. 347, Rio de Janeiro, quinta-feira, 18 de dezembro de 1851, p.4. (BN)

<sup>85</sup> LEITÃO, Humberto e LOPES, José Vicente. **Dicionário de Linguagem de Marinha Antiga e Actual**. Lisboa: Centro de Estudos Históricos e Cartografia Antiga/Edições Culturais da Marinha, 1990. No caso do Feliz Animoso, a ser mencionado mais adiante, era também o mesmo tipo de embarcação.

<sup>86</sup> Tabela sobre tipos de embarcações negreiras apreendidas entre 1811 e 1863, no livro RODRIGUES, Jaime. **De Costa a Costa. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo: Cia das Letras, 2005. p.147.

<sup>87</sup> Segundo RODRIGUES, Jaime. Op. Cit., p.146-8. Ainda assim o autor chama a atenção para a variação desta característica, dado já destacado em estudo de Manolo Florentino – Cf: FLORENTINO, Manolo. **Em Costas Negras. Uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995. p.48.

Candler e Burgess demonstraram estar vivamente impressionados com o grupo de libertos que os contataram. Relataram, então, que foram procurados por uma representação do grupo, cerca de dez a oito deles, que utilizaram como intermediário e intérprete um corretor de barcos, inglês, que os fez receber em privacidade no seu escritório no Rio de Janeiro. Chegaram a destacar que: “Estes homens de boa aparência, pois assim o eram, despediram-se de nós curvando-se ao deixar o recinto, e apertamos as mãos de todos eles cordialmente.<sup>88</sup> E, em seguida a esta observação de caráter positivo sobre os libertos, passaram a tecer uma série de comentários e considerações sobre a vida dos escravos e forros de origem africana no Rio de Janeiro na época. Mas vale referir-se aqui a um dos aspectos que ressaltam: os meios que teriam permitido a estes indivíduos comprar sua liberdade – que, segundo os viajantes, era seu primeiro e grande objetivo. Segundo eles, os caminhos dos africanos libertos para obter a alforria poderiam ser resumidos numa longa história de esforço pessoal - ou seja, muito trabalho.<sup>89</sup>

No mesmo trecho, logo adiante, está outra informação bastante significativa sobre este grupo de forros que pretendia voltar à África. Candler e Burgess contam que, uns dias depois da consulta sobre o contrato, estes mesmos homens lhes trouxeram um papel – não dizem com que conteúdo, mas afirmaram que era “belamente escrito em árabe por um de seus líderes, que era um maometano”.<sup>90</sup>

Primeiramente, este dado é digno de nota em se tratando da população africana no Rio de Janeiro, onde a presença da religião muçulmana não seria tão comum. E trouxe à luz a figura de um líder religioso capaz de escrever corretamente em árabe, o que seguramente conferiu a este indivíduo qualidades que o destacavam em meio à população africana liberta na cidade. Surgem, a partir desse dado, perguntas sobre sua identidade, ofício e forma de atuação entre os seus pares. E mais: teria tido este líder algum papel relevante no estímulo e preparação da viagem de volta à África? E qual teria sido sua participação no contato com o grupo da cidade de Salvador, aquele que ainda iria se agregar aos que partiriam do Rio de Janeiro? Sua posição de liderança e a característica que os autores do relato destacaram indicam uma série de possibilidades de respostas. Haveria uma conexão de base religiosa entre libertos africanos

---

<sup>88</sup> CANDLER,J. e BURGESS,W. Op. Cit., p. 39.

<sup>89</sup> Idem, p. 38.

<sup>90</sup> Idem, p. 39.

muçulmanos do Rio e de Salvador, além daquela que os unia localmente? O espírito de irmandade islâmica teria proporcionado laços de solidariedade capazes não só de unir o grupo como manter entre eles uma confiança alicerçada na fé?

Caberiam ainda algumas questões ainda nesse campo de discussão, mas pensando nos lugares de destino: os vínculos muçulmanos teriam sido determinantes na constituição dos contatos atlânticos que lhes permitiram a realização da viagem? Refletir sobre as possibilidades de resposta a estas questões pode ajudar a entender mecanismos que tornaram possíveis os retornos. Paul Lovejoy, em artigo sobre os escravos muçulmanos no Bahia do século XIX, ressaltou que o Islã era fator que ampliava a unidade entre os cativos.<sup>91</sup> Nesse mesmo artigo, fez referência a Nina Rodrigues, o qual, em matéria publicada do *Jornal do Commercio*, já destacara essa característica integradora da religião muçulmana entre os africanos naquela província.<sup>92</sup> Poderia se imaginar que o Islã teria semelhante papel entre seus fiéis de origem africana no Rio de Janeiro, como é o caso do grupo que procurara os missionários quacres em 1851. Alberto da Costa e Silva destacou em artigo recente a presença viva do Islã entre libertos e cativos do Rio de Janeiro oitocentista:

No dia 22 de setembro de 1869, o conde de Gobineau, na época ministro da França no Brasil, escreveu num relatório político para o Quai d'Orsay que os livreiros franceses Fauchon e Dupont costumavam vender todos os anos, em sua loja no Rio de Janeiro, quase cem exemplares do Alcorão. Embora muito caro (entre 36 e 50 francos franceses), o livro era comprado quase que exclusivamente por escravos e ex-escravos, que tinham de fazer grandes sacrifícios para adquiri-lo. Alguns deles compravam o livro à prestação, e levavam um ano para pagá-lo. Como os Alcorões eram escritos em árabe - e a mão, pois, naquela época, não eram ainda impressos (e para este fato me chamou a atenção John O. Hunwick), Fauchon e Dupont importavam também gramáticas daquele idioma, com explicações em francês, pois os escravos e ex-escravos desejavam aprender o árabe, a fim de ler e compreender o livro sagrado no original.<sup>93</sup>

Ainda que seja um dado da seguinte década, não deixa de ser digna de nota a existência de tamanho mercado para o livro sagrado do Islamismo entre cativos e libertos do Rio de Janeiro. Uma comunidade muçulmana com esse perfil seguramente vinha se formando ao longo dos anos e, sem muito risco de erro, poderíamos imaginá-la

<sup>91</sup> LOVEJOY, Paul. *Jihad e escravidão: as origens dos escravos muçulmanos da Bahia*. **Topoi: Revista de História**, Rio de Janeiro, n.1, p.11-44, setembro de 2000. p. 31.

<sup>92</sup> RODRIGUES, Nina. **Jornal do Commercio**, 2 de janeiro de 1900.

<sup>93</sup> SILVA, Alberto da Costa e. **Um rio chamado Atlântico** Rio de Janeiro: UFRJ/Nova Fronteira, 2003. p.177.

já presente na ocasião do embarque do Brigue Robert. Se seus membros teriam vindo da Bahia, ou se o grupo local fora reforçado com essa corrente migratória interna, é uma questão com provável resposta positiva. E, mais ainda, se consideramos constar do contrato a parada em Salvador, antes de direcionar-se para o destino da viagem na costa africana. Portanto, outro fator a considerar são as conexões internas desses libertos africanos.

### **Fundar uma colônia em Cabinda com apoio dos ingleses: um projeto de retorno**

Rio de Janeiro, 14 de agosto de 1851.

Meu Senhor,

Com referência ao despacho do Vosso Lorde assinalado sob o nº32 no dia 29 de abril, instruindo-me a fornecer mais informações e detalhar os arranjos para mandar para algum ponto da Costa da África um grupo de libertos congo e outros negros, (...).<sup>94</sup>

Com essa abertura, de caráter oficial, Sir James Hudson, encarregado de negócios do governo inglês no Rio de Janeiro, iniciou a escrita de uma carta detalhada a Lord Palmerston, Ministro de Negócios Estrangeiros do Império Britânico e um ferrenho opositor do tráfico atlântico de escravos africanos. Ao longo da missiva, Sir Hudson desenvolveu uma série de argumentos a fim de justificar a necessidade e a importância do atendimento, por parte do governo inglês, ao pedido de um grupo de libertos congo no Rio de Janeiro, que desejavam voltar para a África. Nessa correspondência, apresentou respostas para dúvidas e questionamentos que existiam a respeito da solicitação dos ditos africanos, reforçando não apenas o caráter justo do pedido, como a importância dos compromissos que os libertos assumiriam com os patrocinadores, caso pudesse ser atendidos em sua demanda.

O que disseram esses libertos, na sua petição, intitulada “*Razões sobre as quais os libertos africanos, residentes no Brasil, assentam seu desejo de ir e lançar a fundação de uma cidade em Cabinda na costa ocidental da África*”?<sup>95</sup> Logo de início, eles estabeleceram seu ponto de vista e objetivo, afirmando que o melhor lugar para libertos africanos e seus descendentes livres, residentes no Império do Brasil, irem

<sup>94</sup> “Rio Janeiro, August 14th 1851. My Lord, With reference to your Lordship’s Despatch marked nº32 of the 29th of April instructing me to furnish you with further information as to the details of the arrangements for sending to some point on the Coast of Africa a Body of freed Congo and other negroes (...).*Carta de Hudson a Palmerston, Slave Trade 106, 14/08/1851. FO84/846. Londres: Foreign Office(FO) .(Minha tradução)*

<sup>95</sup>. Idem. Carta do grupo de libertos congo. (Minha tradução)

fundar uma cidade era o lugar de nome Cabinda, na costa ocidental atlântica da África. O grupo solicitante, que se identificava como sendo formado por “homens civilizados de cor”, sabia perfeitamente localizar em termos geográficos e náuticos a região e indicou coordenadas precisas. A fim de alcançar seu objetivo, os libertos pediam a ajuda dos ingleses para a realização da viagem e o estabelecimento na área escolhida.

Justificavam a escolha, afirmando que na localidade, desde há muitos anos, os nativos tinham o interesse em adquirir a civilização europeia - e uma prova desse desejo era que enviavam seus filhos para o Rio de Janeiro e Pernambuco a fim de aprenderem a falar, ler e escrever em português. E também diziam acreditar que outras pessoas de cor civilizadas deveriam se juntar a eles, no propósito de auxiliar a população local a constituir uma forma civilizada de governo.

A menção ao termo ‘civilização’ é feita diversas vezes, como fator de definição de sua condição, como qualificação de seu projeto e em oposição ao que identificam como selvagens do interior da África – os quais, ainda assim, são mencionados como seus ‘irmãos’. Seu discurso é todo o tempo permeado por uma pretensão redentora com relação aos africanos que residem no continente, os quais pretendiam convencer não por seu discurso, mas, sobretudo, por seu exemplo e pelo que, acreditavam, seria o sucesso de sua empresa. Na petição, afirmaram também que a prática ilegal do comércio escravista seria deixada de lado frente à percepção da possibilidade de se ganhar bem a vida com a atividade agrícola e no comércio de exportação

Eles também expuseram o plano para a fundação da sua comunidade e de sua sobrevivência na mesma. Começariam cultivando a terra, “*plantando café, algodão, cana-de-açúcar, tabaco, anil, mandioca, feijão, milho e diversos outros vegetais, tanto para subsistência como para exportação*”. A escolha dos produtos agrícolas revelava um olhar sobre o mercado externo nítido, assim como um conhecimento das mercadorias com aceitação no comércio internacional. A ordem de apresentação dos mesmos corresponderia, na época, ao critério de maior demanda no mercado internacional. E os produtos de subsistência, a um evidente aprendizado nas Américas de hábitos culturais alimentares. Os libertos deixaram evidente que pretendiam associar a produção agrícola ao comércio, como uma maneira de demonstrar na prática a viabilidade de uma prática mercantil lucrativa não vinculada ao tráfico.

Esse era o centro de seus argumentos, ancorados no ideal de civilização: contribuir para o fim não apenas do tráfico negreiro como da escravidão. Os planos também envolviam a libertação dos escravizados que conseguissem comprar das mãos dos traficantes, à custa da utilização de sua força de trabalho, durante dois anos, até que tivessem pagado o preço de seu resgate. No entanto, esse pagamento da dívida não caracterizaria um trabalho escravo. Aliás, era este o grande compromisso que assumiram na petição: não se envolverem no comércio negreiro, nem utilizarem trabalho escravo, e nem permitir que seus descendentes o fizessem – pretendiam, ao contrário, combater tal prática e tornar a escravidão proibida na localidade, por meios legais. Ao mesmo tempo em que se propuseram a adotar esse tipo de conduta, afirmavam jamais terem sido proprietários de escravos, declarando poder “jurar sobre a Bíblia” quanto a isso. E foram mais além em sua argumentação: questionaram o direito de alguém possuir outro ser humano considerando as leis cristãs e declararam entender o direito de propriedade como sendo exclusivo sobre coisas, e não pessoas.

Tal entendimento, nessa época, e nas circunstâncias do Brasil, demonstrava uma notável visão antiescravista, e uma associação entre religião e abolicionismo pela via do reconhecimento do escravizado como pessoa e “irmão em Cristo” das pessoas livres em geral. O discurso não era novo nem inovador. No entanto, pouco comum num discurso de libertos bem sucedidos naquele então Brasil escravista. Não se tem muita notícia de grupos religiosos no país lutando contra o cativeiro, nem colaborando na argumentação pelo seu fim. O discurso abolicionista que condenava moralmente a prática da escravidão já vinha estando presente no Brasil,<sup>96</sup> mas não era, até esse momento, um conteúdo argumentativo de uso corrente, sobretudo nas falas que se referiam aos retornos para a África.

Do ponto de vista dos defensores dos retornos de libertos à África, entre membros das elites brasileiras, dizia-se muito mais que era o caso de livrar-se de um problema (o liberto negro “indesejável”, temido) do que fazer dos alforriados na África portadores de um novo paradigma de sociedade. E, como não se obteve outro

<sup>96</sup> Só para relembrar alguns exemplos de escritos e discursos desses abolicionistas pioneiros, pode-se citar: “Memória sobre a necessidade de abolir a introdução de escravos africanos no Brasil, sobre os modos e condições com que esta abolição se deve fazer e sobre os meios de remediar a falta de braços que ela pode ocasionar” (1821) de João Severiano Maciel da Costa; “Memórias economo-políticas” (1822) de Antonio José Gonçalves Chaves; “Representação à Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a escravatura” (1825) de José Bonifácio de Andrada e Silva e “Da liberdade do Trabalho” (1851) de José da Silva Lisboa.

documento em que retornados dissessem na primeira pessoa suas razões para empreender a viagem, considera-se a ideia, defendida por muitos historiadores, de que esses não desejavam voltar, ou se o faziam, era por desejar morrer na África.<sup>97</sup> No entanto, essa carta mostra uma argumentação que não era fora de seu tempo, mas se encontrava muito mais presente num movimento de retorno com locais de partida fora do Brasil, desde outras partes das Américas. As razões dos signatários da petição aos ingleses demonstravam que eles conheciam os argumentos que poderiam dar boa receptividade à sua solicitação entre os ingleses. E, ao mesmo tempo, fortaleciam sua exposição de motivos a partir de todas as vantagens que sua experiência de trabalho no Brasil lhes conferia, considerando a missão que iriam cumprir na África.

Em nenhum momento, nem o texto de Hudson nem a carta dos libertos, utilizou-se como argumento a existência de uma situação no Brasil que dificultasse ou inviabilizasse a vida deles aqui. Evidentemente se sabe que, no Brasil escravista, ser negro, mesmo forro, não era uma situação confortável socialmente. Ainda assim, tal razão não se encontra nos textos. O que se destaca – e o que destacam - não são suas impossibilidades, mas todas as possibilidades que seriam abertas pelo seu retorno e estabelecimento no continente de onde haviam sido retirados como escravos. Em outras palavras: aquela região da África precisava deles, muito mais do que eles precisavam para ela voltar.

Os libertos se ampararam num argumento de base religiosa, muito semelhante ao de agremiações cristãs não-católicas estrangeiras e discursos abolicionistas pioneiros no Brasil, os quais em geral mencionavam, mas não desenvolviam este ponto.<sup>98</sup> Além disso, buscaram tornar explícito seu interesse em continuar dentro de um registro cristão de conduta. Na correspondência de Hudson, ele apresentou, como um último ponto em favor do grupo, cuja solicitação endossava a notícia de que os libertos estavam buscando assegurar que teriam assistência religiosa quando chegassem a seu destino na África. E, nesse sentido, haviam tomado providências para que “um sacerdote africano

---

<sup>97</sup> A tese do não-desejo do retorno é muito bem defendida por Manuela Carneiro da Cunha, em seu trabalho sobre os retornos para Lagos (1985,2012) e por João José Reis no seu magistral estudo sobre a rebelião dos Malês (1986,2003) - que se refere ao caso dos libertos baianos na década de 1830, no que seguramente tem toda a razão. No entanto, há que se matizar essa ideia considerando os diferentes contextos atlânticos, que geraram diferentes fases dos retornos para a África:

<sup>98</sup> ROCHA, Antonio Penalves. Idéias anti-escravistas da Ilustração na sociedade escravista brasileira. *Revista de História*, v.20, n. 39, p.37-68, 2008.

das ordens sagradas de São Tomé” pudesse ir para Cabinda, a fim de prestar assistência religiosa à comunidade que pretendiam criar.<sup>99</sup>

Na correspondência para Lord Palmerston, Hudson também contestou vários questionamentos e respondeu a dúvidas sobre o pedido do grupo de “libertos congo e outros negros”.<sup>100</sup> A primeira delas referiu-se ao local de destino, inicialmente pensado como sendo em Ambriz, no litoral norte de Angola, e por petição do grupo, transferido para Cabinda. A razão dessa mudança seria a presença entre eles de um sobrinho do então chefe de Cabinda, o qual havia passado trinta anos no Brasil, e que lhes garantia boa receptividade na chegada. Eles próprios declaravam ter amigos e parentes em Cabinda.<sup>101</sup> Vale ressaltar que não havia menção a terem saído de lá, nem sequer como porto de embarque. A identidade congo não era mencionada na petição que os próprios assinaram e sim na carta do funcionário britânico que reforçava o pedido.

A primeira cidade pensada como possível destino desses libertos em retorno havia sido Ambriz, local de disputa entre portugueses e ingleses na costa entre Luanda e o rio Congo, para obter atos de vassalagem entre as autoridades africanas. A justificativa da expansão sobre essa área era a de combater o tráfico negreiro. A partir da segunda metade da década de 1840, foi se tornando cada vez mais importante, para a permanência da administração portuguesa em Angola, combater o tráfico, promover o chamado “comércio legítimo” e, sobretudo, ampliar o controle e abrangência da cobrança de impostos sobre estas atividades.<sup>102</sup>

Colocar a região do porto de Ambriz sob o domínio português significava poder controlar o comércio clandestino que se realizava naquela área, onde havia um fluxo de contrabando ativo. Este contrabando existia para que os mercadores locais pudessem fugir dos impostos e da fiscalização que tornava tudo mais caro em Luanda. Portanto, para a administração lusa estabelecida na costa centro-ocidental, era uma questão-chave ter tal porto sob sua jurisdição não apenas nominal, mas de fato. A presença inglesa na área de Ambriz também causava incômodo aos portugueses, que desejavam obter o controle sobre a região entre Luanda e Cabinda. Foi justamente durante a década que se

<sup>99</sup> *Carta de Hudson a Palmerston*, Slave Trade 106, 14/08/1851. FO84/846. Londres: Foreign Office.

<sup>100</sup> Idem.

<sup>101</sup> Sobre a presença de africanos cabindas no Rio de Janeiro nessa época e as conexões familiares e de negócio com soberanos locais (do reino do Nguio, sobretudo), ver especialmente GOMES, Flávio, SOARES, Carlos Eugênio Líbano e FARIA, Juliana. Op. Cit.

<sup>102</sup> ALEXANDRE, Valentin & DIAS, Jill. **O Império africano: 1820-1890. Angola.** Lisboa: Editorial Estampa, 1998. p.408-409.

iniciava com o exato ano em que desejavam partir os libertos (1851) que a pressão internacional sobre o tráfico transatlântico fez com que comerciantes europeus mudassem suas feitorias para localidades às margens do rio Congo. Além do tráfico, desenvolviam atividades vinculadas à nova expansão comercial: lavouras de café, cultivo da palma para extração do azeite, extração da borracha e plantações de amendoim.<sup>103</sup> Pouco a pouco, a região, sem deixar de fazer o tráfico, foi entrando também nas rotas do “comércio legítimo”. No entanto, o porto de Ambriz era uma área de disputa de longa data entre portugueses e ingleses que tentavam obter tratados com os chefes locais que assegurassem seu domínio. Tal concorrência teve um momento de definição quando, em 1855, o Governador-Geral português, José Rodrigues Coelho do Amaral, logrou ocupar o porto e aí fundar um novo distrito administrativo, depois de uma expedição de 300 homens que arrasou o porto de Ambriz, causando inúmeras mortes e incendiando cerca de 1500 palhotas.<sup>104</sup> No momento da reivindicação do apoio para o retorno, Ambriz seria, ainda, local pelo qual competiam lusos e britânicos.

A opção por Cabinda, além das razões por eles explicitadas, poderia revelar outros condicionantes. A região era uma área onde os portugueses não fixaram uma administração e o controle era feito pelos chefes locais, que tratavam também com outros europeus interessados. Havia a presença lusa, mas não dominante, e no século XIX, franceses e ingleses disputavam os contatos nessa costa.<sup>105</sup> Os reinos em torno da Baía gozavam desde há muito (pelo menos desde o século XVIII) de autonomia, inclusive frente ao reino do Congo. E haviam feito do tráfico de escravos uma atividade por eles controlada, permitindo a participação de europeus de diferentes origens. Nos anos 1850, a companhia francesa M.Régis, de Marselha, passou a desenvolver em Cabinda atividades ligadas ao tráfico, além de atuar em outros ramos do comércio. No ano de 1857 adquiriu feitorias em Banana, Cabinda, Ponta da Lenha e Boma. Essa companhia se encontrava ao mesmo tempo estabelecendo-se no Golfo do Benim,

<sup>103</sup> HILTON, A. **The Kingdom of Kongo**. Oxford Clarendon Press, 1985. p.221.

<sup>104</sup> ALEXANDRE, Valentin & DIAS, Jill. *Op.cit*, p.427. O massacre de Ambriz também é citado por René Pellissier. PELLISSIER, René. **Histórias das campanhas de Angola. Resistência e revoltas. 1845-1941**. Lisboa: Editorial Estampa, 1986. v. I. p.126-128.

<sup>105</sup> As disputas entre os governos dessas nações pela região estão registradas em documento de época produzido por um representante de Portugal em SÁ DA BANDEIRA, (Visconde) **Factos e considerações relativas aos direitos de Portugal sobre os territórios de Molembo, Cabinda e Ambriz, e mais logares da Costa Ocidental d'África situada entre o 5ºgrau, 12 minutos e 8º grau de latitude austral.** Lisboa: Imprensa Nacional, 1855. Disponível em <http://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=hvd.hxdw4j;view=1up;seq=5>. Acesso em 23jun2013.

montando o que se tornaria uma respeitável feitoria na localidade de Popó Pequeno (Anecho, no atual Togo), como registram os relatórios franceses.<sup>106</sup> A Casa Régis foi uma dessas empresas que, sem deixar de fazer o tráfico enquanto e onde esse foi possível no litoral atlântico da África, se preparava para participar de diversos ramos do chamado comércio legítimo – tanto em Cabinda como no Golfo do Benim. Portanto, a região de Cabinda tinha possibilidades de uma inserção no mundo atlântico sob um registro diferenciado, e os ingleses estariam interessados em não ficar de fora da construção dessa alternativa mercantil para a região. Se não o fizessem, portugueses e franceses lá estariam, a postos.

Lord Palmerston, o destinatário da carta, fora o maior responsável pela aprovação em 24 de agosto de 1839, no Parlamento inglês, de um documento legal que concedia aos cruzadores britânicos o direito de verificar e apresá embarcações portuguesas suspeitas de tráfico negreiro. O documento ficou conhecido como o “Bill” Palmerston, e fez com que se tornasse mais intensa a presença de patrulhas inglesas próximas aos portos de embarque da costa angolana. Foi reduzido o número de barcos ancorados na Baía de Cabinda, porém, o traficante Francisco Franque passou a organizar uma rede de comércio negreiro clandestino, que vinha de Boma, passava por Ponta da Lenha e chegava ao mar em portos escondidos entre os manguezais do rio Congo. Esse traficante, poderoso e célebre em Cabinda, era filho do Manfuca Franque Kokelo,<sup>107</sup> e fora entregue, aos oito anos, a um capitão de navio negreiro para ser educado no Rio de Janeiro. Quinze anos depois, em 1799, voltara para Cabinda, trazendo em sua bagagem conexões pessoais e comerciais com a capital do então Brasil Colônia. E, quando da vinda da família real portuguesa para o país, muito provavelmente, voltara ao Rio de Janeiro como parte de uma delegação cabindense que viera para firmar acordos sobre a intensificação do tráfico com a administração joanina.<sup>108</sup>

As redes brasileiras de Francisco Franque foram também citadas na carta de Hudson, quando este se referiu a Manoel Pinto da Fonseca, traficante conhecido na

<sup>106</sup> *Extrait d'un Rapport de M. Le Capitaine de l'Africain*, Gabon, 17 Mars 1860. Fonds Ministerielles, Série Géographique. GCOG/111/1. CAOM (Centre des Archives d'Outre-Mer).

<sup>107</sup> Manfuca (ou mafuca) era a autoridade no Ngoyo encarregada de cobrar dos comerciantes os impostos a serem pagos ao reino.

<sup>108</sup> PINTO, Alberto Oliveira. **Cabinda e as reconstruções de sua história, 1783-1887**. Lisboa: Dinalivro, 2006. p. 222.

capital do Brasil Império, que tinha o primeiro como seu mais importante fornecedor de cativos na costa africana.<sup>109</sup> E fora esse mesmo Pinto da Fonseca, segundo Hudson, o encarregado de educar, no Rio Janeiro, o filho de um dos mais importantes chefes africanos de Cabinda, para prepará-lo como um futuro negociante de escravos. No entanto, como suspenderam o envio de recursos, o educando fora abandonado. Um dos retornados o acolhera e o adotara, e ele era um dos que pretendia voltar e sua presença era uma garantia de boa recepção na chegada, considerando sua importância na comunidade. Na carta, Hudson se referiu a esse jovem cabinda sem nomeá-lo. As conexões de Manoel Pinto da Fonseca com Francisco Franque indicam que poderia ser um membro dessa família, uma das linhagens locais mais ativas no tráfico clandestino.

As tentativas de antigos traficantes de escravos, como o próprio Francisco Franque, em entrar no comércio legítimo nas décadas de 1850 e 1860 são registradas por relatórios de comerciantes ingleses e mesmo no relato do viajante alemão Adolf Bastian, publicado em 1874.<sup>110</sup> Entretanto, sua capacidade em competir com os comerciantes europeus nesse ramo não seria a mesma que tinham no negócio negreiro, no qual haviam se mantido como senhores das rotas para o interior. Ainda assim, tal alternativa parecia se desenhar não apenas possível, bem como desejável, nesse momento em que os libertos congo se propunham a retornar. Prometiam, como contrapartida ao apoio, não só o combate ao tráfico e à escravidão, como situar os ingleses como parceiros privilegiados. Seus argumentos, suas propostas, a descrição que fazem dos seus próprios méritos, revelam um projeto para a região em consonância com os novos tempos, de fim do comércio negreiro, de um cada vez mais forte abolicionismo e de um olhar sobre a África como um território de possibilidades intrínsecas, além de sinalizar um notável nível de organização e conhecimento do momento político nas margens atlânticas.<sup>111</sup>

---

<sup>109</sup> Idem, p.238.

<sup>110</sup> Cf. MARTIN, Phyllis. Family strategies in XIX century Cabinda. *The Journal of African History*, v.28, n.1, p.65-86, 1987. p.83.

<sup>111</sup> Segue em processo a pesquisa sobre os libertos congos que organizaram esse empreendimento de retorno para Cabinda, em arquivos da cidade do Rio de Janeiro, com a participação dos alunos Pedro Brandão e Anna Martins, do curso de Graduação em História da UFRJ. (julho de 2013)

## Referências bibliográficas:

- AJAYI, Ade. **Christian missions in Nigéria. The making of a new élite.** Londres: Longman, 1965.
- ALEXANDRE, Valentin & DIAS, Jill. **O Império africano: 1820-1890. Angola.** Lisboa: Editorial Estampa, 1998.
- AMÓS, Alcione. **Os que voltaram. A história dos retornados afro-brasileiros na África Ocidental no século XIX.** Belo Horizonte: Tradição Planalto, 2007
- BLYDEN, Edward Wilmot; HOLLIS, Ralph Lynch. **Selected letters of Edward Wilmot Blyden.** Millwood, New York: KTO Press, 1978.
- CAMPBELL, Mavis C. **Back to Africa. George Ross and the Maroons. From Nova Scotia to Sierra Leone.** New Jersey: Africa World Press, 1993.
- CANDIDO, Mariana Pinho. **Enslaving frontiers: slavery, trade and identity in Benguela, 1780-1850.** Toronto: York University, 2006.
- CUNHA, Manuela Carneiro. **Negros, estrangeiros: os libertos brasileiros e sua volta à África.** São Paulo: Brasiliense, 1985.
- CURTIS, Philip. **African History.** 2ed. Nova Iorque: Longman, 1994.
- FARIA, Sheila. Sinhás pretas: acumulação de pecúlio e transmissão de bens de mulheres forras no Sudeste escravista (séculos XVIII-XIX). In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira da, MATTOS, Hebe e FRAGOSO, João. **Escritos sobre História e Educação. Homenagem à Maria Yedda Linhares.** Rio de Janeiro, Mauad/FAPERJ, 2001.
- FARIAS, Juliana Barreto, SOARES, Carlos Eugênio; GOMES, Flávio dos Santos; MOREIRA, Carlos Eduardo de Araújo. **Cidades Negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX.** São Paulo: Alameda, 2006.
- FERREIRA, Roquinaldo do Amaral. **Dos sertões ao Atlântico: o tráfico ilegal de escravos e o comércio lícito em Angola, 1830-1860.** Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em História Social/UFRJ. (dissertação de mestrado)
- FLORENTINO, Manolo. **Em Costas Negras. Uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX).** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.
- GOMES, Flávio dos Santos. História, protesto e cultura política no Brasil escravista. In: Jorge Prata de Sousa (org). **Escravidão: ofícios e liberdade.** Rio de Janeiro: Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro, 1998.
- GOMES, Flávio dos Santos, REIS, João José; CARVALHO, Marcus. África e Brasil entre as duas margens: aventuras e desventuras do africano Rufino José Maria, c.1822-1853. **Estudos Afro-Asiáticos**, ano 26, n.2, p.25.
- GURAN, Milton. **Agudás. Os “brasileiros” do Benin.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

- HILTON, A. **The Kingdom of Kongo**. Oxford Clarendon Press, 1985.
- KARASH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850**. São Paulo: Cia das Letras, 2000.
- LARA, Silvia Hunold & MENDONÇA, Joseli (orgs). **Direitos e Justiças no Brasil: Ensaios de História Social**. Campinas: Editora da Unicamp/CECULT, 2006.
- LAW, Robin & MANN, Kristin. West Africa in the Atlantic Community: the case of the Slave Coast. **William and Mary Quaterly**, v. 56, n. 2, p.307-334, Abril 1999.
- LAW, Robin. Etnias de africanos na diáspora: novas considerações sobre os significados do termo “mina”. **Tempo**, Niterói, n.20, p.109-131, 2006.
- LAW, Robin. Yoruba liberated slaves who returned to West Africa. In: FALOLA, Toyin & CHILDS, Matt (eds). **Yoruba diaspora in the Atlantic World**. Bloomington: Indiana UP, p.349-445, 2004.
- LEITÃO, Humberto e LOPES, José Vicente. **Dicionário de Linguagem de Marinha Antiga e Actual**. Lisboa: Centro de Estudos Históricos e Cartografia Antiga/Edições Culturais da Marinha, 1990.
- LIMA, Ivana Stolze. **Cores, marcas e falas. Sentidos da mestiçagem no Império do Brasil**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003. Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa 2001.
- LINEBAUGH, Peter. Todas as Montanhas Atlânticas Estremeceram. **Revista Brasileira de História**, v. 3, n. 6, p. 7-46, 1983.
- LOVEJOY, Paul. Jihad e escravidão: as origens dos escravos muçulmanos da Bahia. **Topoi: Revista de História**, Rio de Janeiro, n.1, p.11-44, setembro de 2000.
- MAMIGONIAN, Beatriz. “Do que o preto mina é capaz”: etnia e resistência entre os africanos livres. **Afro-Ásia**, n. 24, p.71-95, 2000.
- MARTIN, Phyllis. Family strategies in XIX century Cabinda. **The Journal of African History**, v.28, n.1, p.65-86, 1987.
- PARÉS, Luis Nicolau. **A formação do candomblé. História e ritual da nação jeje na Bahia**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2006.
- PELISSIER, René. **Histórias das campanhas de Angola. Resistência e revoltas. 1845-1941**. Lisboa: Editorial Estampa, 1986.
- PINTO, Alberto de Oliveira. **Cabinda e as construções de sua história (1783-1887)**. Lisboa: Dinalivro, 2006.
- REIS, João José, GOMES, Flavio dos Santos & CARVALHO, Marcus. África e Brasil entre margens: aventuras e desventuras do africano Rufino José Maria, c.1822-1853. **Estudos Afro-Asiáticos**, v. 26, n. 2, p.257-302, 2004.
- REIS, João José. **Rebelião Escrava no Brasil. A história do levante dos malês em 1835**. Edição revista e ampliada. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

ROCHA, Antonio Penalves. Idéias anti-escravistas da Ilustração na sociedade escravista brasileira. **Revista de História**, v.20, n. 39, p.37-68, 2008.

RODRIGUES, Jaime. **De Costa a Costa. Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo: Cia das Letras, 2005.

SARRACINO, Rodolfo. **Los que volvieron a África**. Habana: Editorial de Ciencias Sociales, 1988.

SHAW, Rosalind: **Memories of the Slave Trade. Ritual and Historical Imagination in Sierra Leone**. Chicago: University of Chicago Press, 2002.

SILVA, Alberto da Costa e. **Francisco Félix de Souza, mercador de escravos**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/EdUERJ, 2004.

\_\_\_\_\_. **Um rio chamado Atlântico** Rio de Janeiro: UFRJ/Nova Fronteira, 2003.

SOARES, Mariza. **Devotos da Cor Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

\_\_\_\_\_. O Império de Santo Elesbão na cidade do Rio de Janeiro, no século XVIII. In: **Topoi: Revista de História**, Rio de Janeiro, n. 4, p.59-83, 2002.

\_\_\_\_\_. From Gbe to Yoruba: Ethnic Changes Within the Mina Nation in Rio de Janeiro. In: FALOLA, Toyin, CHILDS, Matt D (orgs). In: **The Yoruba Diaspora in the Atlantic World**. Blommington: Indiana University Press, 2004.

\_\_\_\_\_. **Rotas Atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro**. Niterói: EDUFF, 2007.

STRICKRODT, Silke. “Afro-Brazilians” of the Western Slave Coast in the nineteenth century. In: José C. Curto e Paul E. Lovejoy (orgs). **Enslaving Connections, Changing Cultures of Africa and Brazil during the Era of the Slavery**. Amherst, Nova Iorque: Humanity Books, 2004. p. 213-244.

VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Baía de Todos os Santos dos séculos XVIII a XIX**. São Paulo: Corrupio, 1987.

\_\_\_\_\_. **Os Libertos. Sete caminhos na liberdade de escravos na Bahia no século XIX**. Salvador: Corrupio, 1992.

ZEPHYR, Frank. **Dutra's world: wealth and family in nineteenth century Rio de Janeiro**. Albuquerque: University of New Mexico Press, 2004.

# MARIA MINA E AS DISPUTAS PELO MERCADO DE TRABALHO EM DESTERRO, SÉCULO XIX\*

Fabiane Popinigis\*\*

Recebido 01/06/2013  
Aprovado 30/06/2013

**Resumo:** Este artigo trata das experiências da quitandeira Maria Mina entre 1850 e 1883, desde a compra da alforria por meio do seu trabalho no Mercado Público até a disputa com o coronel Feliciano Alves de Brito pelo escravo Manoel. Reduzindo a escala com foco nesses agentes e suas estratégias, encontramos pistas para compreender as transformações nas relações de trabalho das últimas décadas do século XIX e o lugar dos africanos e seus descendentes no processo de (trans)formação daquele mercado de trabalho.

**Palavras-chave:** Africanos – Quitandeiras – Mercado de trabalho.

**Abstract :** This article deals with the experiences of the african street vendor Maria Mina in Desterro, from 1850, when she bought her manumission with the savings from her work in the Public Market, up to 1883, when she disputed with a powerful colonel over the freedom of the slave Manoel. By reducing the scale and focusing on the strategies of these agents, we find new ways to approach the changes in work relations during the last decades of the XIX century. We can also further explore the active role played by Africans and their descendants in the trans(formation) of that labor market.

**Keywords:** Africans – Street vendors – Labor market.

## Introdução

Santa Catarina tem sido, durante muito tempo, considerada um Estado "branco", de população majoritariamente composta por descendentes de europeus, no qual o trabalho escravo não teria tido influência relevante na organização social e econômica. No entanto, novas pesquisas e abordagens historiográficas têm redimensionado o papel da escravidão na economia da Ilha e demonstrado a importância da presença africana e

\* Agradeço à Cristiana Schettini pela leitura crítica do texto.

\*\* Doutora em História Social pela UNICAMP, professora adjunta do Departamento de História e Relações Internacionais da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ e professora do Programa de Pós-Graduação em História da mesma universidade. E-mail: [fpopinigis@gmail.com](mailto:fpopinigis@gmail.com)

afrodescendente.<sup>1</sup> Sobretudo na capital, até meados do século XIX, homens e mulheres africanos cumpriam papel central num dos setores mais dinâmicos da economia da Ilha: a organização do comércio ambulante de gêneros.<sup>2</sup>

Desterro, capital da Província, era uma pequena cidade portuária na Ilha de Santa Catarina, situada entre o Rio de Janeiro e a Bacia do Prata. Além de sua função estratégica de ocupação e de proteção do litoral, era uma das principais praças de comércio do Sul do Brasil, de onde saíam os produtos produzidos nas redondezas para outros portos, sobretudo para o Rio de Janeiro. Em 1855, segundo relatório do presidente da Província, a cidade contava com 5.611 habitantes, dos quais cerca de 1.436 eram escravos (25%).<sup>3</sup> Em 1872, de acordo com o primeiro censo realizado durante o Império, existiam ali 1.122 escravos para um total de 8.608 habitantes.<sup>4</sup>

A diminuição do percentual de escravos entre a população local, de 25% em 1855 para 13% em 1872, relacionava-se mais ao aumento da população livre e liberta do que a uma drástica diminuição do número de escravos. Houve uma intensificação da entrada de africanos na Província por conta da expectativa da proibição do comércio atlântico de escravos na década de 1820, e uma radical redução do tráfico para a Província a partir de 1831, que foi redirecionado para os centros exportadores do Sudeste<sup>5</sup> Segundo Rafael Scheffer, a manutenção e o crescimento da população continuaram a acontecer pelos nascimentos: em 1872 a grande maioria da escravaria de Desterro era nascida no local ou na província (85%), 10% dos escravos de Desterro eram de origem africana e 2% deles vieram do Rio de Janeiro e 2%, do Rio Grande do Sul.<sup>6</sup>

Na análise de 5.245 batismos de escravos analisados por Cláudia Mortari Malavolta entre 1788 e 1850, 1.138 foram identificados como de procedência africana,

<sup>1</sup> CARDOSO, P. J. F. *Negros em Desterro: experiências das populações de origem africana em Florianópolis. Séc. XIX.* Itajaí, SC: Casa Aberta, 2008; MAMIGONIAN, Beatriz; VIDAL, Joseane Zimmermann (orgs.). *História diversa: africanos e afrodescendentes na Ilha de Santa Catarina.* Florianópolis: Ed. da UFSC, 2013.

<sup>2</sup> POPINIGIS, Fabiane. Aos pés dos pretos e pretas quitandeiras: experiências de trabalho e estratégias de vida em torno do primeiro mercado público de Desterro (1840-1890). *Revista Afro-Ásia*, Salvador, n.46, p. 193-226, 2012.

<sup>3</sup> “Mappa aproximado da População da Província de Santa Catharina”. Relatório do Presidente da Província, 1855.

<sup>4</sup> Tabela elaborada a partir do Recenseamento de 1872.

<sup>5</sup> MAMIGONIAN, Beatriz; CARDOSO, Vitor Hugo Bastos. Tráfico de escravos e a presença africana na Ilha de Santa Catarina. In: MAMIGONIAN, B.; VIDAL, J.Z. Op.Cit., p. 26.

<sup>6</sup> SCHEFFER, Rafael Cunha. *Tráfico interprovincial e comércio de escravos em Desterro. 1849-1888.* Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Santa Catarina, 2006. p. 49.

com uma predominância de grupos da região da África Central, seguidos pela África Oriental e pela África Ocidental. A proporção era de 2,6 homens para cada mulher.<sup>7</sup> A taxa de masculinidade também parece ter acompanhado a dinâmica de crioulização da população escrava: de acordo com o censo de 1872, 960 pessoas foram classificadas como pardas entre a população livre (das quais 494 eram mulheres e 466 eram homens), e 624 como pretas (das quais 344 eram mulheres e 280 eram homens). Entre os escravos, 610 eram mulheres e 512 eram homens. Apenas as mulheres brancas e livres eram minoria em relação aos homens (2.811 mulheres para 3.073 homens).<sup>8</sup> Percebe-se, portanto, uma maioria de mulheres entre os escravos e os libertos pardos e pretos no início da década de 1870, sobretudo de Desterro em relação à Ilha.

Essas mulheres, muitas delas africanas, tiveram, ao longo do século XIX, papel importante nas redes de distribuição de alimentos na chamada “praça do mercado”, situada no centro urbano de Desterro, onde se concentrava a sociabilidade em torno do comércio de uma variedade de produtos escoados a partir do interior.

O Mercado Público de Desterro tornou-se local privilegiado e possibilitador da atividade de africanos e descendentes, homens e mulheres, escravos, libertos e livres. Ali, o tradicional comércio ambulante, desde muito dominado por essas pessoas, potencializava as relações comerciais, os laços de sociabilidade entre as camadas pobres da população, sua circulação e o contato com senhores e senhoras proprietárias, inclusive comerciantes importantes e políticos.<sup>9</sup>

Na praça do mercado, antes da existência do prédio, inaugurado em 1851, existiam barraquinhas nas quais, além dos gêneros de quitanda, também se vendia comida preparada para os trabalhadores de ganho. Sabemos que ao menos algumas delas eram geridas por africanas — como, por exemplo, a “preta” Maria Calabá, a “preta forra” Joanna Prates —, que pagavam imposto de 5\$000 (cinco mil réis) para

<sup>7</sup> MALAVOLTA, Cláudia Mortari. *Os africanos de uma vila portuária do sul do Brasil: criando vínculos parentais e reinventando identidades. Desterro, 1788/1850*. Tese (Doutorado em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2007. p. 87. É possível ter uma ideia de procedência dessas pessoas a partir da denominação de acordo com seus portos de embarque, como registrados no momento do batismo: entre os africanos adultos batizados, os grupos de procedência mais significativos eram os congos (267) e os cabindas (259), seguidos por moçambique (197), costa (171), monjolo (59) e mina (55). *Ibidem*, p. 91.

<sup>8</sup> Tabela elaborada a partir do Recenseamento de 1872.

<sup>9</sup> POPINIGIS, Fabiane. Op. Cit.

permanecer na praça do mercado.<sup>10</sup> Para muitos, o problema era justamente essa oficialização das barraquinhas, que enfeiavam a praça central da cidade. Mas ainda pior era o aluguel ser permitido a pessoas que, em ofício da Câmara Municipal, foram qualificadas de “imorais e até mesmo a escravos”<sup>11</sup>.

Construído o prédio, proibiu-se aos escravos alugarem qualquer uma de suas 11 casinhas, e em toda a história do Primeiro Mercado Público documentada nos livros da Câmara entre 1850 e 1880, apenas uma mulher chegou a alugar uma delas: era a “preta forra” Joanna Prates, que ali conseguiu se estabelecer por dois semestres. Aos escravos, entretanto, era possível alugar os chamados “lugares de quitanda”, nada mais do que vãos entre as colunas, divididos em dois.<sup>12</sup> Em contrapartida, os lugares de quitanda eram quase todos alugados por mulheres: entre os 23 espaços de quitanda ocupados entre julho e dezembro de 1854 no Mercado Público, houve uma média de 20 mulheres e três homens ocupando o posto. Entre elas, 7 carregavam nomes que faziam menção à sua origem africana.<sup>13</sup>

## Maria Mina

Uma delas era Maria Mina, que, em agosto de 1854, dividia o aluguel do espaço entre as colunas com outra africana ocidental, Zeferida Calabá.<sup>14</sup> A expressão “mina”, que teve diversos significados em diferentes momentos e lugares, foi, em seus primórdios, ligada ao tráfico atlântico. Eram assim classificados pelos traficantes os escravos embarcados na Costa da Mina, muito embora as formas como os povos se autodefinissem nessa área e nas regiões próximas fossem outras.<sup>15</sup>

<sup>10</sup> Arquivo Histórico Municipal de Florianópolis, (daqui adiante AHMF), Livro Caixa: Receita e despesa da Câmara Municipal (1851-1852).

<sup>11</sup> CABRAL, Oswaldo R. **Nossa Senhora do Desterro. Notícia 1.** Florianópolis: Lunardelli, 1971. p. 80-81.

<sup>12</sup> AHMF, Termos de arrematação das casinhas do Mercado.

<sup>13</sup> Como, por exemplo, Simôa Mina, Anna Mina, Maria Mina, Josefa Caçange, Esperança Cabinda, Luiza Cabinda, Zeferida Calabá e, finalmente, Luiz Congo, pagando para uma forra vender. AHMF, Livro caixa n.139 – Receita e despesa da Câmara Municipal 1854-1855. Para um maior detalhamento, ver POPINIGIS, Fabiane. Op. Cit.

<sup>14</sup> Calabá pode ser aqui considerada uma corruptela de Calabar, importante posto de embarque de escravos na costa da África Ocidental.

<sup>15</sup> A expressão “mina” contempla uma diversidade de povos que se autodefiniam de outras formas. Eram classificados assim pelos traficantes os escravos embarcados na Costa da Mina, região ao Leste do Porto de Elmina (feitoria de São Jorge da Mina). A designação continuou a ser utilizada de forma geral para a região próxima, à esquerda de Elmina, quando o maior porto de comércio dessa região para o Brasil

Em terras brasileiras, essa atribuição foi reapropriada e ressignificada pelos próprios africanos em diferentes momentos.<sup>16</sup> A aptidão das “mulheres minas” para o comércio e para a acumulação pecuniária que possibilitaria pagar pela própria alforria está relacionada tanto à sua origem da África Ocidental quanto à experiência da diáspora e do cativeiro. Como explicam Eugênio Líbano Soares e Flávio dos Santos Gomes:

A forte ligação da África Ocidental com o mundo muçulmano transformou a região em um dos extremos da complexa rede de caravanas do deserto e municiou diversos povos com uma densa tradição comercial.<sup>17</sup>

Mas os autores atentam para a constante transformação dessas tradições, que eram reconstruídas na diáspora, ou seja, na experiência e no enraizamento social desses homens e mulheres que vinham como escravos para diferentes regiões do Brasil.<sup>18</sup>

As quitandeiras mina, descritas por alguns viajantes do século XIX como de porte altivo, eram reconhecidas pelas marcas peculiares que tinham no rosto, pelos panos da costa com que se vestiam e pelos turbantes que levavam na cabeça, sobre os quais repousavam cestos com frutas e legumes para a venda.<sup>19</sup>

Os resultados de pesquisas de diversos historiadores sobre escravos urbanos e as atividades comerciais em Minas Gerais, Rio de Janeiro ou Bahia apontam para a supremacia numérica de homens e mulheres de origem “mina” no ofício de quitandas, sobretudo de mulheres minas. Alguns autores chegaram, inclusive, a afirmar que os minas teriam sido “o grupo africano mais habilitado para aproveitar as oportunidades de mobilidade social dentro da sociedade escravista”.<sup>20</sup>

---

passou a ser Uidá, ou Ajudá, no atual Benin. HALL, Midlo Gwendolyn. Cruzando o Atlântico: etnias africanas nas Américas. **Topoi**, v.6, n.10, p. 29-70, jan-jun, 2005. LAW, Robin. Etnias de africanos na diáspora: novas considerações sobre o termo ‘mina’. **Tempo**, n.10, 2006.

<sup>16</sup> Cf. SOARES, Carlos Eugênio Líbano. **A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)**. Campinas, São Paulo : Ed. da UNICAMP/CECULT, 2002. MAMIGONIAM, Beatriz. Do que 'o preto mina' é capaz: etnia e resistência entre africanos livres. **Afro-Ásia**, v. 24, p. 71-95, 2000.

<sup>17</sup> SOARES, Carlos Eugênio Líbano; GOMES, Flávio dos Santos. Negras minas no Rio de Janeiro: gênero, nação e trabalho urbano no século XIX ; SOARES, Mariza de Carvalho. (org.). **Rotas atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benin ao Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: EdUFF, 2007. p.199.

<sup>18</sup> Ibidem.

<sup>19</sup> CASTRO, Sheila de. Damas mercadoras: as pretas minas no Rio de Janeiro (séc. XVIII – 1850). In: SOARES, Mariza de Carvalho. Op. Cit., p.101-134.

<sup>20</sup> Para Douglas Libby e Clotilde Paiva, as mulheres minas de São João Del Rey eram, em 1795, o grupo mais propenso a entrar em acordos de quartação (acordo informal no qual o escravo se encontrava em processo de pagamento da sua liberdade — que levava uma média de 4 anos): “A participação dos minas entre os quartados era mais de 8 vezes maior que a participação deles na população escrava total. Ao

O termo “mina”, portanto, carregava muitos significados, alguns dos quais a quitandeira Maria Mina da Costa não queria deixar de lado. Continuava na ativa na década de 1880 em Desterro, carregando a designação que a identificava como africana, num tempo em que essa denominação ia desaparecendo dos registros. Os africanos foram envelhecendo e morrendo, é certo, e muitos libertos escolhiam adotar o nome cristão no batismo, em referência ao nome de família de seus antigos proprietários. Esse não foi o caso dessa quitandeira.

## Do Mercado à alforria

Voltemos ao tempo em que Maria Mina trabalhava como quitandeira no Mercado Público de Desterro, em agosto de 1854, dividindo o aluguel do espaço entre as colunas com outra africana ocidental, Zeferida Calabá. No mês seguinte, esta última esteve ausente, e Maria Mina se juntou a João Rafael da Fonseca no aluguel — um dos únicos homens que apareciam como inquilinos dos espaços entre as colunas. De outubro a dezembro, ela passou a ser responsável por dois espaços de quitanda: continuava a dividir um deles com Fonseca e voltara a dividir o outro com Zeferida Calabá. Além de ter feito um investimento ao alugar dois lugares de quitanda, era a única que de alguma forma conseguira manter em seu nome esses dois disputados espaços.<sup>21</sup> Em 1856, voltaria a locar apenas um dos vãos entre as colunas, desta vez em parceria com uma certa Thomazia, demonstrando que suas alianças foram provisórias e diversificadas.<sup>22</sup> Infelizmente por alguns anos perdemos a pista das quitandeiras que atuavam no Mercado Público, pois o pagamento dos impostos, feito ao guarda do mercado, passou a ser registrado em conjunto no livro da Câmara, sob a chancela “recebeu de diversas em número de 16 quitandeiras”.<sup>23</sup>

Por essa época, Maria Mina era escrava do mascate Luís de Sant’anna Carpes, de quem conseguiu a alforria em 1860. Para conceder à escrava “liberdade como se houvera nascido livre”, desistindo de “todo o domínio que na referida escrava tinha”, o

---

mesmo tempo, 6,9% de todos os escravos minas encontravam-se inseridos no processo de compra de sua libertação, uma proporção jamais alcançada por nenhum outro grupo africano”. Cf.: LIBBY, Douglas; PAIVA, Clotilde A. de. Manumission Practices Slave in a Late Eighteenth-Century Brazilian Slave Parish: São José d’El Rey in 1795. **Slavery and Abolition**, Londres, v.21, n.1, p. 96-127, 2000.

<sup>21</sup> AHMF - Livro da receita e despesa da Câmara Municipal de Desterro (1854-1855).

<sup>22</sup> AHMF - Livro da receita e despesa da Câmara Municipal de Desterro (1856-1857).

<sup>23</sup> AHMF - Livro da receita e despesa da Câmara Municipal de Desterro (1858-1859).

mascate recebera “oitocentos mil réis que por intermédio do Capitão Clemente Antônio Gonçalves, lhe foi entregue em moeda corrente e que lhe dava plena quitação”.<sup>24</sup> O referido Clemente Gonçalves havia sido, talvez não por acaso, o presidente da Câmara Municipal de Desterro, justamente à época da inauguração do prédio do Mercado Público, 9 anos antes. Foi ele quem recebeu as chaves do portão do mercado, entregues pela presidência da província quando de sua inauguração.<sup>25</sup> Anos depois, em 1856 e 1857, passou a exercer a função de fiscal da Câmara.<sup>26</sup>

O proprietário Carpes, que também trabalhava com o comércio ambulante, como mascate, concordou em aceitar a negociação, embora não fosse a isso obrigado por lei. Mesmo mediante pagamento, o proprietário poderia recusar-se a alforriá-la e a desfazer-se de seus serviços. Sobretudo no caso de uma boa comerciante, como parecia ser o caso da dita quitandeira, que chegou a figurar como pagante de dois lugares de quitanda ainda na condição de escrava. A alforria podia ser onerosa ou não, e estar atrelada a várias condições, sendo inclusive passível, até 1871, de ser revogada por “ingratidão” do liberto ou da liberta em relação a seu antigo senhor ou senhora.

A lei de 28 de setembro de 1871, mais conhecida como a Lei do Ventre Livre, além de libertar o ventre da escrava e de criar o fundo de emancipação, instituía legalmente o direito dos escravos ao pecúlio e à compra da própria alforria pelo valor de mercado, como determinava o art.4.º da referida lei:

É permitido ao escravo a formação de um pecúlio com o que lhe provier de doações, legados e heranças, e com o que, por consentimento do senhor, obtiver do seu trabalho e economias. O governo providenciará nos regulamentos sobre a colocação e segurança do mesmo pecúlio.

Aqui legalizado, o direito ao pecúlio vinha confirmar uma prática comum, principalmente nos centros urbanos, em que os escravos de ganho negociavam o pagamento de jornais aos proprietários ou proprietárias. Caso conseguissem ganhar mais do que o acordado, podiam guardar o extra para si.<sup>27</sup> Note-se que a lei mantém a fórmula “por consentimento do senhor”. Às vezes o guardião do pecúlio era o próprio

<sup>24</sup> “Escritura de liberdade que Luis de Sant’Anna Carpes passa à sua escrava Maria Mina em 31 de julho de 1860. 2.º Ofício de Notas do Desterro, Livro 22, 1859, Fls 20v.

<sup>25</sup> MESQUITA, Ricardo. **Mercado – do Mané ao turista**. Florianópolis: Ed. Do autor, 2002. p.33.

<sup>26</sup> CABRAL, Osvaldo. **Nossa Senhora do Desterro - Memória I**. Florianópolis: Ed. Da UFSC, 1972. p. 247.

<sup>27</sup> SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. **Revista Brasileira de História**, v.8, n.16, p. 107-142, 1998. KARASH, Mary. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro: 1808-1850**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

senhor, o curador de órfãos ou outra pessoa de confiança do escravo ou da escrava. Sabemos que a obtenção de alforria pela compra fora uma conquista muito anterior a 1871, ocorrida em diversos lugares num processo de negociações cotidianas a partir das quais se ia estabelecendo uma espécie de direito costumeiro.

Ao que parece, Maria Mina escolheu o capitão Clemente Antônio Gonçalves para ser o guardião daquele pecúlio que conseguiu acumular comerciando. Gonçalves cultivou um histórico de relações com o Mercado Público e com as redes do pequeno comércio e do comércio de rua, ocupando posições de importância estratégica nesse âmbito: como presidente da Câmara Municipal quando da inauguração do referido mercado e, posteriormente, como fiscal da Câmara. Nos dois casos ele tinha poder e influência nas questões que interessavam Maria: a circulação e o comércio de gêneros, pois era fiscal da Câmara, e o acesso ao prédio público do Mercado, que desde o início da década de 1850 centralizava esse comércio. Assim, podemos imaginar que as relações com a africana provavelmente vinham de longa data e envolviam interesses recíprocos. É provável que, mantendo uma relação comercial e de favores com o dito capitão, ele a tenha favorecido, ao conseguir-lhe um lugar para trabalhar no Mercado. A africana conseguiu acumular algum dinheiro (e crédito) vendendo gêneros em quitandas do Mercado Público e negociou uma alforria onerosa e condicional com o mascate, seu proprietário. Teria escolhido Gonçalves para a guarda de seu pecúlio, e, talvez, para adiantar a parte que restava a pagar.

Não encontramos, entretanto, nenhum contrato de trabalho em seu nome concomitante à alforria ou depois dela, como muitas vezes ocorria. Assim, o mais provável é que ela tenha utilizado sua posição no Mercado, onde continuou trabalhando na década de 1860, para se sustentar e, caso esta seja a mesma Maria Mina que encontramos mais adiante, para expandir seus negócios, quando bateu de frente com o negociante Feliciano Alves de Brito.

## **Os Alves de Brito**

Chama a atenção o fato de que os Alves de Brito, pai e filho, tenham vivido momentos cruciais da história do Brasil no século XIX: o primeiro morreu em 1850,<sup>28</sup> e

---

<sup>28</sup> Inventário de José Feliciano Alves de Brito. Arquivo do Fórum Municipal de Florianópolis, 1.<sup>a</sup> Vara de

o segundo, em 1889.<sup>29</sup> O pai, José Feliciano Alves de Brito, terminou seus dias no ano da aprovação da lei conhecida como Euzébio de Queiróz, que proibia o tráfico atlântico de escravos para o Brasil, e da Lei de Terras, que estabelecia o acesso à terra somente por meio da compra. A crer no *site* da família, fora caixearo, depois prosperou e dedicou-se ao comércio, estabelecendo sociedade com negócio próprio. Ainda segundo essa página, foi vítima de um naufrágio quando a embarcação ia para Luanda, e teria sido, mais tarde, “proprietário de embarcação, agente de companhia de navegação e empreiteiro de construções civis”.<sup>30</sup> Muitos brasileiros tinham negócios em Luanda, um dos principais portos de exportação de escravos para o Brasil.<sup>31</sup> Não é impossível que tivesse sido — ou tentado ser — armador de navios negreiros. Se esse for o caso, talvez tenha morrido de desgosto.<sup>32</sup>

Feliciano, o filho, seguiu os passos do pai no comércio a retalho: era proprietário da “Ancôra de Ouro”, loja de fazendas na Rua do Príncipe, n. 10.<sup>33</sup> Em outubro de 1870, vendeu seu armazém de secos e molhados, localizado neste mesmo endereço, sendo a principal rua do pequeno comércio da capital da Província,<sup>34</sup> mas continuou com “O Baratilho”, loja de fazendas e armário.<sup>35</sup> Fez e desfez a sociedade Alves de Brito & Lemos, casa comercial estabelecida com “molhados, louças mais gêneros de negócios,

---

Família: Cx.02 de 1883, n.199. Agradeço a Henrique Espada Lima pela gentileza de ter compartilhado comigo este documento.

<sup>29</sup> Lucas Alexandre Boiteux, "Prosápia Florianopolitana", vol.II, transrito por Marly, A.F.B. Mira, IHGSC, 1999.

<sup>30</sup> Página da família, disponível em: <http://www.geocities.ws/alvesdebrito/historia.htm>. Acessado em: 08 jun. 2012.

<sup>31</sup> “O litoral de Santa Catarina aparece neste banco de dados [de David Eltis] apenas como local de partida de navios negreiros para a África, e isso entre 1843 e 1852. Alguns deles foram capturados na ida à Costa da África. Cf. MAMIGONIAN, Beatriz. “O litoral de Santa Catarina na rota do abolicionismo britânico, décadas de 1840 e 1850”. II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Disponível em:

[http://ufsc.academia.edu/BeatrizMamigonian/Papers/204699/O\\_Litoral\\_De\\_Santa\\_Catarina\\_Na\\_Rota\\_Do\\_Abolicionismo\\_Britânico\\_Decadas\\_De\\_1840\\_E\\_1850](http://ufsc.academia.edu/BeatrizMamigonian/Papers/204699/O_Litoral_De_Santa_Catarina_Na_Rota_Do_Abolicionismo_Britânico_Decadas_De_1840_E_1850). Acessado em: 13 jun. 2012. No expediente de 28 janeiro de 1851, a secretaria do governo expediu ordens para investigar se houve apreensões de negreiros e sobre o andamento dos processos sobre os africanos livres na Província. **O Novo Iris**, 4. fev. 1851.

<sup>32</sup> A interferência inglesa indignava os nacionais, como se percebe por meio do comentário a uma carta publicada em Portugal e reproduzida por um jornal de Santa Catarina: “Só um governo dotado da humanidade do inglês é que escolheria a ocasião em que o Brasil é assolado pela febre amarela para praticar tais atos: tanta caridade para com os negros, e tanta crueldade para com os brancos”. **O Novo Iris**, 31 jan. 1851.

<sup>33</sup> **A Regeneração**. 17 nov. 1872.

<sup>34</sup> **A Regeneração**, 16 out. 1870 (Severo Pereira comprou).

<sup>35</sup> **A Regeneração**, 5 fev, 1871.

às ruas do Príncipe n. 10 e Trajano n. 4”.<sup>36</sup> Finalmente, os livros de impostos da Câmara mostram uma grande atividade de Feliciano na venda e na compra de propriedades em Desterro e em São José: era um abastado senhor de homens e terras.<sup>37</sup>

Como era comum ocorrer, Feliciano foi do comércio para a política, no seu caso em franca ascendência: nomeado subdelegado de polícia da Freguesia da Praia de Fora em 1870<sup>38</sup>, apenas dois anos depois se tornou tenente-coronel chefe do Estado maior da Guarda Nacional de São José.<sup>39</sup> Como se sabe, uma patente de coronel, a mais alta concedida pela Guarda Nacional, era elemento inequívoco de distinção e poder. Nas palavras de Paulo Pinheiro Machado: “Na prática, ocorria um aumento do prestígio político e social de todo aquele que conseguia ser elevado ao oficialato, principalmente nas patentes de capitão para cima”.<sup>40</sup> Em 1880, Feliciano tinha 49 anos, era casado e tinha renda presumida de 4:000\$ (quatro mil réis).<sup>41</sup> No mesmo ano, foi candidato a vereador, mas não se elegeu.<sup>42</sup>

Além desses cargos, Feliciano foi também inspetor do tesouro provincial<sup>43</sup> e cônsul da província oriental do Uruguai.<sup>44</sup> Logo após haver liquidado seus negócios<sup>45</sup>, passou a imediato de juiz de paz em 1883<sup>46</sup> e, no ano seguinte, delegado da sociedade central de imigração.<sup>47</sup> Curiosamente, como representante poderoso de seu tempo, Feliciano faleceu num momento emblemático: em janeiro de 1889, após a Abolição da Escravidão e meses antes da Proclamação da República.<sup>48</sup>

---

<sup>36</sup> **A Regeneração**, 11 mar. 1880.

<sup>37</sup> Feliciano tinha terrenos, inclusive, no local mais central e valorizado de Desterro, como indica o pagamento de “foros de seus terrenos no largo do Palácio” e outros. Cf. AHMF, Livro da receita e despesa da Câmara Municipal, 1868-69.

<sup>38</sup> **A Regeneração**, 16 jun. 1870.

<sup>39</sup> **A Regeneração**, 30 jun. 1872.

<sup>40</sup> MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado**. Campinas, S.P.: Ed. da Unicamp, 2004.

<sup>41</sup> Lista dos votantes da Paróquia de N.S. do Desterro, qualificados pela Junta Municipal desta cidade - Distrito de São Sebastião da Praia de Fora. Cf. **A Regeneração**, domingo, 22 ago. 1880.

<sup>42</sup> **A Regeneração**, 08 ago. 1880.

<sup>43</sup> **O Despertador**, 07 set. 1876.

<sup>44</sup> **O Despertador**, 18 ago. 1880.

<sup>45</sup> **A Regeneração**, 18 maio 1882.

<sup>46</sup> **A Regeneração**, 16 set. 1883.

<sup>47</sup> **A Regeneração**, 14 jun. 1884.

<sup>48</sup> **A Regeneração**, 31 jan. 1889.

## **Negociação escrava, estratégia senhorial: o mercado de trabalho nos últimos anos da escravidão**

Por tudo isso, muito interessante é o encontro de Feliciano, comerciante abastado, político poderoso, coronel da guarda nacional e senhor de terras e homens, e Maria Mina da Costa, quitandeira experiente, africana da parte Ocidental, cativa que comprou sua própria liberdade.<sup>49</sup> Foi por intermédio dela que a aplicação da lei de 1871 bateu à porta de Feliciano Alves de Brito, em 20 de abril de 1883, quando recebeu uma notificação para comparecer ao cartório em 24 horas e se pronunciar a respeito de uma petição. No mesmo dia, respondeu, por escrito, à intimação, não parecendo nada contente com a situação: “Em obediência ao respeitável despacho do Exmo. Sr. Doutor Juiz Municipal respondo: não me conformo com o teor da petição e recuso a aceitação de qualquer soma do peticionário.”<sup>50</sup>

A petição em questão havia sido feita pelo pardo Manoel, por intermédio de seu curador, que oferecia a quantia de 493\$000 (quatrocentos e noventa e três mil réis) para indenização de seu valor e acrescentava “atento ao estado diferenciado em que se acha atualmente a escravatura”. Afirmava também estar doente. Mais adiante ele “requer portanto a Vossa Senhoria que com a devida vênia seja citado seu dito senhor para na 1<sup>a</sup>. Audiência nomear e aprovar avaliadores que arbitrem a indenização”.<sup>51</sup> Esse havia sido justamente um dos pontos mais controversos na discussão da lei, como se sabe, a interferência do Estado nas relações entre senhores e escravos,<sup>52</sup> explícita no famigerado (do ponto de vista dos proprietários) parágrafo 2, do artigo 4:

O escravo que, por meio de seu pecúlio, obtiver meios para indenização de seu valor, tem direito à alforria. Se a indenização não for fixada por acordo,

<sup>49</sup> Supomos que esta seja a mesma Maria Mina que consta nos livros da Câmara Municipal, pagando impostos de quitanda até 1883. A possibilidade de que seja uma homônima, no entanto, não invalida o argumento aqui desenvolvido a partir de um caso individual que, dentro do campo de possibilidades de ação de mulheres africanas trabalhadoras no mercado na segunda metade do século XIX no Desterro, ilumina trajetória social possível para diversas mulheres em situação similar.

<sup>50</sup> Pecúlio do escravo Manoel de Feliciano Alves de Brito, Arquivo do Fórum Municipal de Florianópolis, 1.<sup>a</sup> Vara de Família: Cx.02 de 1883, n.199, fls.4. O único acesso que tive a esse documento foi por meio da transcrição de Clemente Gentil Penna. Agradeço à Beatriz Mamigonian, de quem Penna foi aluno de mestrado, por ter compartilhado comigo essas transcrições e ao próprio Penna pela transcrição dos documentos, sem os quais esta análise não teria sido possível. O Arquivo do Fórum, assim como o AHMF, infelizmente interditou o acesso para pesquisadores externos.

<sup>51</sup> Idem, fls.2.

<sup>52</sup> CHALHOUB, Sidney. **Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. MENDONÇA, Joseli. **Cenas da Abolição – escravos e senhores no Parlamento e na Justiça**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2001.

o será por arbitramento. Nas vendas judiciais ou nos inventários o preço da alforria será o da avaliação.

A lei, afinal, instituía *direitos* para os escravos, que vinham sendo conquistados havia muito tempo. Abria-se, assim, uma brecha para a utilização, pelos cativos, da via legal contra seus próprios senhores. Ou seja, se o proprietário não concordasse com a alforria, mediante a apresentação, pelo cativo, de seu valor de mercado para a compra da liberdade, o caso podia sofrer a intervenção dos poderes públicos, por meio do curador de órfãos, solicitando um arbitramento. Assim, a concessão da alforria não era mais uma prerrogativa senhorial a ser utilizada — ou ao menos não da mesma forma — na produção de dependentes, que deveriam se sentir eternamente agradecidos e submetidos aos ex-proprietários. O escravo agora tinha *direitos* assegurados pela lei e para fazê-los valer podia levar seu senhor aos tribunais. Sabemos que as perigosas brechas abertas pela lei não passaram despercebidas nas discussões sobre o projeto e, posteriormente, nem por senhores, nem por escravos nas relações cotidianas, que vislumbravam o progressivo ruir de certas formas de dominação.<sup>53</sup>

A explicação de toda a situação, a partir do ponto de vista de Alves de Brito, traz Maria Mina novamente ao centro da cena. Em primeiro lugar, afirmava ele: “o pardo Manoel não tem pecúlio algum”; e continuava: “A preciosíssima lei de 28 de setembro de 1871 não admite liberalidade de terceiros, senão para complemento.” O proprietário não escondia sua irritação com os pressupostos da lei que o punham à mercê da ação legal de um simples escravo e da intervenção do curador de órfãos em seus negócios “privados”.

Com a justificativa que se segue, Feliciano queria provar que toda a questão havia sido tramada por Maria Mina, que “pretende enganar com dolo o suplicante, quer calotear com abuso de confiança empregando má fé”. Maria estabeleceu um contrato com o Coronel Feliciano Alves de Brito para libertar o escravo Manoel, que ela afirmava ser seu sobrinho. Mas Alves de Brito argumentava que “Maria é africana, é da Costa da Mina, não tem parentesco algum com pardo Manoel, nascido na Villa de Tubarão, com 25 anos de idade comprado pelo supplicado por 1:150\$000 (um conto e cento e cinquenta mil réis) em 1880”.<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> CHALHOUB, Sidney. **Machado de Assis: historiador**. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

<sup>54</sup> Pecúlio do escravo Manoel, de Feliciano Alves de Brito. Op. Cit., fls.4.

Nessa única frase, temos várias informações importantes: o coronel lembra a origem africana de Maria para desvinculá-la de um alegado parentesco com Manoel, que era “pardo”, natural da província de Santa Catarina, tinha então 24 anos de idade, e, no momento do acordo, estava retido para ser vendido no Rio de Janeiro. A iniciativa de Manoel e Maria, portanto, pode ter sido uma reação desesperada para evitar a partida forçada do escravo para o Rio, que provocaria o constrangimento de seus laços de família e sociabilidade, além da desorganização de seus possíveis arranjos de sobrevivência econômica.

Manoel era jovem e havia sido comprado por um alto preço, já nos anos finais da escravidão. Pouco depois, Maria Mina havia feito negócio com Feliciano. Em setembro de 1882, estabeleceu com ele um contrato (citado por Feliciano na carta resposta à intimação do Juiz de órfãos), segundo o qual a liberta deveria pagar prestações regulares ao coronel, até alcançar a quantia total de 900\$000 (novecentos mil réis) para alforriar o escravo. Assim, se obtivesse apenas 493\$000 (quatrocentos e noventa e três mil réis), Feliciano teria perdido dinheiro, mas, pior que isso, teria sido “enganado” por Maria Mina, que estaria rompendo os termos do acordo e usando artimanhas para escapar da dívida restante (307\$000 – trezentos e sete mil réis).

Mas não só isso. Findo um ano, e não tendo Maria acabado de pagar a devida quantia, o coronel desconfiou que Manoel — que ficara livre desde que firmaram o acordo — estivesse sendo utilizado no serviço marítimo para pagar uma boa quantia em jornais à própria Maria. Por isso garantiu que provaria que Manoel residia na casa de Maria e que “a ela Maria tem pago jornaes não prestando ao supplicado nem obediência nem jornais desde essa data, setembro do ano passado”.<sup>55</sup> Ou seja, ela, a africana liberta, é que estaria ganhando dinheiro com o trabalho de Manoel, e não ele, como pensava ser a ordem natural das coisas.

Mas, com essa desconfiança, Alves de Brito trouxe à tona uma situação nada incomum: a compra e a utilização de escravos por libertos, que dessa forma acumulavam algumas propriedades e dinheiro. No Rio de Janeiro, em Minas Gerais e em Salvador era prática corrente a existência de algumas redes comerciais entre escravas e ex-escravas, que emprestavam dinheiro a juros a algumas e costumavam, elas mesmas, ter escravas. Segundo alguns autores, elas provavelmente ensinavam o ofício

---

<sup>55</sup> Idem, fls.4.

da venda de quitandas, que propiciaria às escravas algum pecúlio, facilitando-lhes a alforria.<sup>56</sup>

Por meio da afirmação do coronel, feita em tom de acusação, ficamos sabendo que tal prática existia também em Desterro — fosse este de fato expediente utilizado por Maria com um contrato informal firmado com Manoel, ou utilizado pelo ex-senhor como argumento para contestar o Juiz de órfãos. Provavelmente um pouco dos dois. A experiência da quitandeira com o comércio e a irritação do Coronel Alves de Brito em relação a ela sugerem que a africana tinha trânsito entre os homens bons de Desterro, e era boa negociadora (além de negociante), ou seja, de forma alguma incapaz de lutar pela própria sobrevivência naquela sociedade. Maria já não era tão jovem e precisava, além de renovar suas práticas de inserção no mercado de trabalho ao qual sempre pertecera, garantir seu amparo em seus últimos anos de vida, talvez vivendo do trabalho de Manoel, como faziam várias senhoras brancas e de boa família, suas contemporâneas e outras libertas. Como contrapartida da negociação, facilitaria a Manoel o caminho para a liberdade, além de ter evitado sua iminente venda para o Rio de Janeiro.

Mas como compreender a irritação do coronel, importante negociante da cidade, por causa de 307\$000 (trezentos e sete mil réis) e alguns jornais referentes ao serviço de um escravo? Ao que parece, Alves de Brito queria trabalhadores livres, e tudo leva a crer que estava entre os que viam com bons olhos a utilização da mão de obra de trabalhadores nacionais livres. A julgar pela interpretação que escolheu ao argumentar no processo, que atribuía ao escravo e à liberta as artimanhas de um embuste, e à Maria, a gerência de todo o negócio, não os considerava nada incapazes de articular estratégias de trabalho e sobrevivência, inclusive utilizando as vias legais. Muito pelo contrário.

Respondeu à intimação indignado ao ver invertida a relação de autoridade, quando a junta de classificação dos escravos determinou os 500\$000 (quinhentos mil réis) de pecúlio do escravo como suficientes para o seu pagamento. Manoel e Maria, por sua vez, afirmavam que não havia razão para terminar de pagar a dívida, já que em 1883 “a escravidão já não era mais a mesma”. Sua irritação é bastante comprensível: não

---

<sup>56</sup> FARIA, Sheila de Castro. *Mulheres forras – Riqueza e estigma social*. **Tempo**. Rio de Janeiro, n. 9, p..65-92, 2000. GRAHAM, Richard. **Feeding the City – from street market to liberal reform in Salvador, Brasil 1780-1860**. Austin: University of Texas Press, 2010.

gostou de ver contrariada sua prerrogativa senhorial quando, com base na lei de 1871, foi chamado pelo juizado de órfãos para o arbitramento da quantia a ser paga por Manoel. O problema, evidentemente, era que Feliciano Alves de Brito via-se impedido de fazer valer sua vontade pela intervenção do Estado em seus negócios particulares.

O coronel estava acostumado à política de produzir dependentes, pois desde a década de 1860 vinha libertando escravos seus. Investigando os levantamentos de registros cartoriais, encontramos 11 alforrias, entre condicionais ou incondicionais. A lei de 1871 previa o estabelecimento de contratos de prestação de serviços para a obtenção de meios de quitar a alforria nos parágrafos 3 e 4 do artigo 4º. O estabelecimento dos contratos já era prática frequente e corriqueira. Eles estabeleciam obrigações segundo as quais os contratantes ficavam responsáveis pela vestimenta, pelo sustento e pelos cuidados em caso de doença. Serviam também para precaver os alforriados da precariedade da liberdade, fornecendo algum tipo de garantia frente às incertezas da nova condição.<sup>57</sup>

Nesse sentido, a novidade da lei, portanto, era que estabelecia o limite de 7 anos para o tempo de serviço como indenização e pagamento. Pretendia-se, dessa forma, evitar situações que se assemelhavam a uma espécie de reescravização, que em períodos anteriores à data da lei podiam chegar a décadas de serviços prestados ou até a morte do proprietário ou dos seus filhos para o pagamento da dívida contraída em alguns casos de alforria condicional em Desterro.<sup>58</sup>

Nesses documentos, o contratante podia ser um adiantador de parte ou de todo o dinheiro utilizado na manumissão e previa-se, nesse caso, o pagamento da dívida contraída com os serviços do alforriado ou da alforriada. A estratégia de Feliciano a esse respeito variou. Ele concedeu a liberdade a vários escravos africanos em alforrias incondicionais e gratuitas, condicionais e gratuitas, onerosas e sem condições, e ainda em alforrias onerosas e condicionais. Em alguns casos, mais para o final da década de 1870 e início de 1880, Feliciano comprou a alforria de escravos de outros proprietários para, em seguida, estabelecer com eles contratos de trabalho.

No caso de alforria incondicional e gratuita, fez o seguinte registro em cartório, no ano de 1867:

<sup>57</sup>LIMA, Henrique Espada. Sob o domínio da precariedade: escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX. **Topoi**, Rio de Janeiro, v.6, n.11, p. 289-326, 2005.

<sup>58</sup> Idem.

Eu abaixo assinado declaro que tenho concedido plena liberdade ao meu escravo de Nação de nome Frederico, em remuneração de seus bons serviços. E para que perdure seus legítimos efeitos escrevei e assinei a presente Carta de Liberdade nesta Cidade de Desterro...<sup>59</sup>

Talvez Frederico fosse muito velho, ou talvez houvesse alguma outra razão para essa liberdade sem condições. O certo é que, assim como o liberto não tinha mais obrigações formais em relação ao ex-senhor, o mesmo é verdade no sentido contrário, pois não há na alforria nenhum compromisso desse tipo.

Dois anos depois, como mostra o registro da alforria de Antônio Africano, Feliciano condiciona a “plena liberdade” do ex-escravo à prestação de bons serviços por mais 7 anos. Nesse caso, no entanto, não havia compromisso do ex-proprietário com a vestimenta, alimentação ou saúde do africano.<sup>60</sup> Em 1872, Feliciano apresentou uma estratégia que adotaria algumas vezes nos anos seguintes:

Declaro eu abaixo assinado que nesta data tenho concedido liberdade a preta Catharina, cujos serviços comprei com a condição de prestar-me serviços por mais cinco anos e findo este prazo eu ou meus herdeiros lhe damos plena liberdade.<sup>61</sup>

Assim, o coronel passara a comprar e libertar escravos para depois contratar seus serviços, de acordo com a cláusula de prestação de serviços da lei de 1871. Mas, como se percebe, muitas vezes não há contrapartida no acordo, ou seja, o contratante não se obriga a vestir ou alimentar o contratado, nem a fornecer-lhe auxílio em caso de doença.

A “preta” Catharina deveria trabalhar por mais 5 anos. O termo “preta”, nesse caso, provavelmente referia-se à sua origem africana, em contraste à “escrava Christina crioula”, que no mesmo dia, 28 de maio de 1872, teve a alforria condicional registrada por Feliciano. Nascida no Brasil, e certamente mais jovem do que a preta Catharina, devia “servir-nos por mais dez anos de bons serviços como há feito até o presente, e findo que seja este prazo, nós ou nossos herdeiros lhe daremos plena e completa liberdade”.<sup>62</sup> Note-se que a lei de 1871 previa, como citado, o máximo de 7 anos no caso de cláusula de prestação de serviços. Essa discrepância está provavelmente relacionada ao fato de que, nesse caso, a declaração foi feita em 1870, mas registrada em 1872. Já o pardo Manoel conseguiu sua alforria com um prazo muito mais flexível para ambos os

<sup>59</sup>Cartório do 2.º ofício do Desterro, Livro 30, 1866-1867, fls 158v-159.

<sup>60</sup>2.º Ofício de Desterro, Livro 35, 1872-1873, fls.39-39v.

<sup>61</sup>2.º Ofício de Desterro, Livro 35, 1872-1873, fls.40.

<sup>62</sup>2.º Ofício de Desterro, Livro 35, 1872-1873, fls.40-41v.

lados: a sua liberdade “plena” ficava condicionada à obrigação de acompanhar Feliciano “por algum tempo”.<sup>63</sup>

O africano Joaquim, “preto de nação mina”, recebeu, em 1874, sua liberdade incondicional e onerosa, mediante a quantia de 600\$000 (seiscentos mil réis), “preço que arbitro ao mesmo Joaquim”, acrescentou ele.<sup>64</sup> No mesmo ano, Feliciano pagou 600\$000 (seiscentos mil réis) a uma senhora pela parda Maria, de 24 anos de idade, que já estava servindo como ama de leite na casa dele.<sup>65</sup> No ano seguinte, Elisa Schutel deu “plena liberdade, para que dela goze como se livre tivesse nascido” ao africano João, de 70 anos, mediante o pagamento de 200\$000 (duzentos mil réis) feito por seu concunhado, Feliciano Alves de Brito.<sup>66</sup> A crioula Bertholina mereceu a liberdade gratuita e incondicional por “serviços prestados” em 1879.<sup>67</sup>

Apesar de sua crescente prosperidade e influência política, o ano de 1883 não foi bom para Alves de Brito. Além do episódio ocorrido com Maria Mina e Manoel, em maio deste ano, um seu escravo foi fugido para Pernambuco num navio a vapor e por lá ficou. Mas o coronel não se deu por vencido e registrou o seguinte documento em cartório:

Pela presente carta *concedo* plena liberdade ao meu escravo de nome Antônio, criolo preto filho desta Cidade. Comprado de Alfredo José da Luiz a quatro de setembro de 1878 pela quantia de oito centos mil réis, de idade de trinta e cinco anos. Este escravo acha-se em Pernambuco [embarcou] de marinheiro em Agosto de mil oito centos e oitenta no Patacho Ricardo, e desde esta época não presta obediência nem Jornaes a seu Senhor. Fica pois completamente liberto para que goze e desfrute de sua plena liberdade o dito Antonio, por alcunha Cachapa. Cidade do Desterro três de Maio de 1883.<sup>68</sup>

Novamente teria prejuízo financeiro, mas outra vez não abdicaria de suas prerrogativas senhoriais; preferiu, portanto, registrar a última palavra sobre o assunto, *concedendo* ao escravo fugido a liberdade que já era dele.

Seguindo a estratégia de libertar os escravos para contratá-los, as últimas cartas de alforria têm estrutura diversa: são assinadas pelo ex-proprietário ou ex-proprietária, que afirma estar libertando o escravo ou a escrava por ter recebido a quantia equivalente ao seu pagamento de Alves de Brito, com quem o liberto estabelecerá o contrato de

<sup>63</sup> 2.º Ofício de Desterro, Livro 51, 1881, fls.31-31v.

<sup>64</sup> 2.º Ofício de Desterro, Livro 37, 1874-1875, fls.20.

<sup>65</sup> 2.º Ofício de Desterro, Livro 37 1874-1875, fls.49v-50.

<sup>66</sup> 2.º Ofício de Notas do Desterro Livro 37, 1974-1975, fls 57v.

<sup>67</sup> 2.º Ofício de Desterro, Livro 45, 1879, fls.19.

<sup>68</sup> 2.º Ofício de Notas do Desterro, Livro 55, 1883-1884, fls.40 (grifo meu)

locação de serviços. É o caso de Isidora e Maria Rita, a primeira, em 1884, por 100\$000 (cem mil réis) e a segunda, em 1886, por 200\$000 (duzentos mil réis), e de Vicente, que tinha apenas 22 anos, por 200\$000 (duzentos mil réis), em 1887. Os três eram pardos, e o ínfimo preço pago pela liberdade aponta para os anos finais da escravidão.<sup>69</sup>

## Conclusão

Tendo vivido o período de centralidade da presença feminina africana nas redes do comércio de gêneros de Desterro, ao longo do século XIX Maria Mina foi se tornando uma figura cada vez mais rara: tanto por ser africana num contexto em que os africanos estão dando lugar aos seus descendentes quanto por ser mulher e manter sua projeção num mercado que articulava produção, comércio e trabalho doméstico. Mas, ao contrário de perder sua margem de ação ao longo dos anos 1860 e 1870, ela era figura valorizada, sendo africana e mulher. Manter a referência e o sobrenome Mina relacionava-se de forma dinâmica ao seu sucesso como comerciante e seu reconhecimento como tal na praça do mercado.

Na década de 1880, Maria Mina ainda trabalhava como quitandeira e, por outro lado, procurava precaver-se contra as incertezas da velhice e de uma conjuntura desfavorável. Impedindo que Manoel fosse vendido para fora da cidade pelas possibilidades abertas pela lei de 1871, a africana continuava a articular redes de solidariedade e comunidade para organizar sua vida e a dos seus segundo suas experiências, costumes e tradições. Em sua trajetória, Maria Mina negociou quitandas e também negociou poder.

Assim, com seus limites e possibilidades, conseguiu manter-se bem posicionada numa rede de comércio e distribuição que seria cada vez mais disputada por imigrantes europeus brasileiros brancos. Lutava com essas armas com gente como Feliciano, intervindo nos rumos da própria formação e da disputa pelo mercado de trabalho em Desterro no final do século XIX.

Na década de 1880, ao passo que o movimento abolicionista se fazia ouvir na cidade e a contestação das práticas escravistas era bem esgrimida com base na lei de

---

<sup>69</sup> 2.º Ofício de Notas do Desterro, Livro 61, 1886, fls. 16-16v. Ofício de notas do Desterro, Livro 58, 1984-1985, fls.9 e 9 v, e de Isidora, por 200\$000.

1871 por escravos e seus representantes, vivia-se o efetivo aumento da imigração no rastro do acirramento dos discursos imigrantistas e de branqueamento, com suas evidentes conotações racistas. No bojo da crise iminente das relações de trabalho no ruir das instituições escravistas, tanto proprietários quanto escravos e libertos, com suas diferentes margens de ação, viam a necessidade de adotar novas estratégias.

Quando o Coronel da Guarda Nacional, Feliciano Alves de Brito, se deparou com a ação de Manoel e Maria Mina reivindicando seus direitos e apontando para o “estado diferenciado da escravidão”, viu seu mundo virar de cabeça para baixo. Mas, longe de relacioná-la à ação de terceiros que poderiam ser homens livres e brancos, abolicionistas, curadores e advogados, não hesitou em atribuí-la ao que considerava a experiência e influência da africana que soubera, além de negociar com ele a compra de Manoel, fazer bom uso da “preciosíssima lei de 28 de setembro de 1871”.

O contraste entre os significados e expectativas que a liberdade do pardo Manoel assumiam para ele próprio, para a africana Maria Mina e para o coronel Feliciano, fornece elementos importantes para a compreensão de um momento de redefinição das relações de trabalho no Brasil ao longo do século XIX: dois empregadores — certamente não os únicos — viviam os momentos finais da escravidão, procurando formas de garantir a mão de obra. Maria vivia tanto o processo de competir pelo trabalho de Manoel quanto de continuar inserida numa dinâmica social e econômica favorável, em um ambiente cada vez mais difícil para ela.

De sua parte Feliciano procurou, durante décadas, transformar escravos em trabalhadores fiéis para precaver-se contra a desorganização dos papéis sociais e de seus negócios. Tentava garantir a continuidade de seu domínio, simbolicamente por meio da criação de vínculos mediante a “concessão” das alforrias, e juridicamente com os contratos de trabalho citados nas cartas de liberdade. Se não conseguira passar por abolicionista convicto, certamente posava como firme defensor do trabalho “livre”, após décadas de utilização do trabalho escravo. Mas a experiência desses homens e mulheres de Desterro contribui para apontar que, longe de ter sido aquele um período de “transição” do trabalho escravo para o livre, a segunda metade do século XIX viu a experimentação e a criação de alternativas de utilização de trabalho não livre na disputa pelo controle de diferentes nichos do mercado de trabalho.

## Referências bibliográficas:

- CABRAL, Osvaldo. **Nossa Senhora do Desterro - Memória I.** Florianópolis: Ed. Da UFSC, 1972.
- \_\_\_\_\_. **Nossa Senhora do Desterro. Notícia 1.** Florianópolis: Lunardelli, 1971.
- CARDOSO, P.J.F.; **Negros em Desterro:** experiências das populações de origem africana em Florianópolis. Séc. XIX. Itajaí, SC: Casa Aberta, 2008.
- CHALHOUB, Sidney. **Machado de Assis:** historiador. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.
- \_\_\_\_\_. **Visões da liberdade:** uma história das últimas décadas da escravidão na Corte. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- FARIA, Sheila de Castro. Mulheres forras – Riqueza e estigma social. **Tempo.** Rio de Janeiro, n. 9, p.65-92, 2000.
- FARIAS et al. ; **Cidades Negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista, século XIX.** Rio de Janeiro: Alameda, 2006.
- GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio Líbano. Dizem as quitandeiras...ocupações urbana e identidades étnicas em uma cidade escravista. Rio de Janeiro, século XIX. **Acervo,** Rio de janeiro, v. 15, n.1, p. 3-16, 2002.
- \_\_\_\_\_. Negras minas no Rio de Janeiro: gênero, nação e trabalho urbano no século XIX. In: SOARES, Mariza de Carvalho. (org.). **Rotas atlânticas da diáspora africana:** da Baía do Benin ao Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: EdUFF, 2007.
- GRAHAM, Richard. **Feeding the City – from street market to liberal reform in Salvador, Brasil 1780-1860.** Austin: University of Texas Press, 2010.
- KARASH, Mary. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro: 1808-1850.** São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- LIBBY, Douglas; PAIVA, Clotilde A. de. Manumission Practices Slave in a Late Eighteenth-Century Brazilian Slave Parish: São José d'El Rey in 1795. **Slavery and Abolition,** Londres, v.21, n.1, p. 96-127, 2000.
- LIMA, Henrique Espada. Sob o domínio da precariedade: escravidão e os significados da liberdade de trabalho no século XIX. **Topoi,** Rio de Janeiro, v.6, n.11, p. 289-326, 2005.
- MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado.** Campinas, S.P.: Ed. da Unicamp, 2004.
- MALAVOLTA, Cláudia Mortari. **Os africanos de uma vila portuária do sul do Brasil:** criando vínculos parentais e reinventando identidades. Desterro, 1788/1850. Tese (Doutorado em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2007.

MAMIGONIAM, Beatriz. Do que 'o preto mina' é capaz: etnia e resistência entre africanos livres. **Afro-Ásia**, v. 24, p. 71-95, 2000.

MAMIGONIAN, Beatriz; VIDAL, Joseane Zimmermann (orgs.). **História diversa: africanos e afrodescendentes na Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2013.

MENDONÇA, Joseli. **Cenas da Abolição – escravos e senhores no Parlamento e na Justiça**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2001.

MESQUITA, Ricardo. **Mercado – do Mané ao turista**. Florianópolis: Ed. Do autor, 2002.

POPINIGIS, Fabiane. Aos pés dos pretos e pretas quitandeiras: experiências de trabalho e estratégias de vida em torno do primeiro mercado público de Desterro (1840-1890). **Revista Afro-Ásia**, Salvador, n.46, p. 193-226, 2012.

SCHEFFER, Rafael Cunha. **Tráfico interprovincial e comércio de escravos em Desterro. 1849-1888**. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Santa Catarina, 2006.

SOARES, Carlos Eugênio Líbano. **A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)**. Campinas, São Paulo: Ed. da UNICAMP/CECULT, 2002.

SOARES, Luiz Carlos. Os escravos de ganho no Rio de Janeiro do século XIX. **Revista Brasileira de História**, v.8, n.16, p. 107-142, 1998.

## PERSONAGENS ENTRE MARES ATLÂNTICOS: VISÕES DE LUANDA SETECENTISTA

Selma Pantoja\*

Recebido 01/06/2013  
Aprovado 30/06/2013

**Resumo:** O percurso de vida de alguns agentes sociais da comunidade de comerciantes luandense tem permitido identificar uma série de estratégias e teias que serviram de base para construção de novos espaços de atividades mercantis entre o interior e o litoral da África Central Ocidental. Na primeira metade do século XVIII, no contexto do comércio atlântico de escravos, analiso a trajetória do padre João Teixeira de Carvalho, que nasceu em Benguela, viveu em Luanda, passou alguns anos no Rio de Janeiro e retornou à região africana para o seu cargo de eclesiástico e a atividade de comerciante. A partir de uma série de registros de época, documentação setecentista dos acervos dos arquivos português, angolano e brasileiro, destaco a atribulada vida do padre africano na intenção de um maior entendimento das interações das sociedades daquele litoral ao mundo atlântico.

**Palavras-chave:** África – Angola – História Atlântica.

**Abstract:** The life journey of some social agents of the merchant community of Luanda has allowed us to identify a number of strategies and webs that formed the basis for the construction of new spaces for commercial activities between the interior and the coast of West Central Africa. In the first half of the eighteenth century, in the context of the Atlantic slave trade, I analyze the trajectory of priest João Teixeira de Carvalho, who was born in Benguela, lived in Luanda, spent some years in Rio de Janeiro and returns to the African region to his ecclesiastical position and activity merchant. From a series of records of the time, collection of eighteenth-century documentation from Portuguese, Angolan and Brazilian files, I highlight the eventful life of the African priest in an attempt to further understanding of the interactions of the communities of that coast to the Atlantic world.

**Keywords:** Africa – Angola – Atlantic History.

---

\* Doutora em Sociologia. Universidade de Brasília. E-mail: [selmaunb@gmail.com](mailto:selmaunb@gmail.com)

O percurso de vida de alguns agentes sociais da comunidade luandense de comerciantes pode servir para identificar uma série de estratégias e teias que possibilitaram a construção de novos espaços de atividades e conectaram o interior ao litoral, na África Central Ocidental.

Este artigo trata da trajetória de João Teixeira de Carvalho, que nasceu em Benguela, viveu em Luanda, passou alguns anos no Rio de Janeiro e retornou à região africana para ocupar o seu cargo de eclesiástico e de comerciante. Enquanto um percurso Atlântico, a história deste padre está enredada às conexões familiares-políticas-comerciais luandenses. Outro viés de leitura pode ser a de um exemplo de *agency*<sup>1</sup> africana nessas comunidades de mercadores de escravos. O estudo de caso pode ir além do simples conflito de competências, entre ouvidor geral *versus* juiz de fora, ou governador contra o bispo. A partir de registros de época, destaco a atribulada vida do padre africano na intenção de melhor compreender as interações das sociedades daquele litoral ao mundo Atlântico. O caso começou com a nomeação do padre João para o cargo de mestre-escola da Sé. Este fato dividiu a sociedade luandense e gerou uma grande crise durante os anos de 1726 a 1732. A crise produziu uma volumosa correspondência, porém dispersa entre os administradores lusos e eclesiásticos de Luanda e do Rio de Janeiro para Coroa em Lisboa.<sup>2</sup>

Em História de Angola, Delgado<sup>3</sup> menciona, brevemente, o padre João como um herege que conseguiu escapar dos braços da Inquisição de Lisboa. Em 1722, uma Denúncia da Inquisição visitou o forte de Benguela para apurar a acusação de práticas de “feitiçaria” pelo capitão do forte Antônio de Freitas.<sup>4</sup> A Denúncia cita de maneira ligeira o padre João. Para outros autores, da perspectiva de um estudo preocupado em fazer um histórico dos eclesiásticos em Angola, o caso do padre João exemplifica prontamente um comportamento “escandaloso”.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Conceito usado pelas chamadas teorias do pós-colonial (BHABHA, Homi K. **O local da cultura**. Belo Horizonte: UFMG, 2003; SPIVAK, G. **In Other Worlds: Essays in cultural Politics**. Nova York: Methuen, 1987. Utilizo aqui no sentido de habilidade para atuar e desenvolver uma ação.

<sup>2</sup> Representada aqui pelo Conselho Ultramarino.

<sup>3</sup> DELGADO, Ralph. **História de Angola**. Luanda: Banco de Angola, 1949. V. 3. p. 246.

<sup>4</sup> PANTOJA, Selma. O Senado da Câmara de Luanda no Século XVIII: Lógica dos poderes locais e redes transoceânicas. In: 3<sup>a</sup> ENCONTRO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE ANGOLA, Luanda. Arquivo de Angola, 2007, **Atas**, Luanda, p. 124-128. No prelo.

<sup>5</sup> SACCARDO, Graziano. **Congo e Angola: com la Storia dell'antica Missione dei Cappuccini**. Veneza: Curia Provinciale dei Cappuccini, 1982. V. 3. p. 299.

João Teixeira de Carvalho, nascido no sertão de Benguela, foi, durante muitos anos, intermediário nos negócios sertão/litoral, a serviço dos administradores portugueses. Nesta função, também conhecida como pumbeiro, João mediava a transação que levava um soba<sup>6</sup> a entrar para esfera das autoridades portuguesas, quando, então, assinavam o “contrato de vassalagem”<sup>7</sup> Por volta de 1706, João Teixeira foi investido como sacerdote do hábito de São Pedro. Para receber as investiduras sacerdotais, sua vida fora averiguada e foi citado com louvor o fato dele ter transformado um grande número de sobas em aliados do governo português. Contudo, sempre teve uma pequena mancha pairando sobre o seu passado: o estigma de cristão-novo. No processo de inquirição para receber o sacerdócio, nada ficou provado contra ele, diziam que era apenas boato. Na qualidade de clero, em Benguela, João Teixeira de Carvalho foi processado sob acusação de comportamento “escandaloso”. Em 1719, o padre foi preso porque “fizera publicamente negocio” com navios “estrangeiros”, atividade chamada na época de comércio ilícito. Entre os objetos apreendidos que foram comprados pelo padre estavam um espreguiçador,<sup>8</sup> um gabinete,<sup>9</sup> quarenta e cinco espingardas e cinco caixões de diversas “fazendas”.<sup>10</sup> O padre pagou por toda mercadoria em moeda de ouro, cem unidades de prata e marfim. Como não era

<sup>6</sup> Na documentação do século XVII: “É um título político dos Mbundus, que aparece nos primeiros registros escritos sobre a região da África Central Ocidental”. HEINTZE, Beatrix. **Fontes para a história de Angola do século XVII**. Stuttgart: Verlag Wiesbaden GMBH, 1985. p. 127. Para o século XVIII: “é título que equivale ao de governador, cada província tem muitos sobas que governam os negros seus subordinados; mas com obediência ao capitão-mor do respectivo presídio. Eles aprontam os carregadores, que o capitão-mor lhes pede”. CORREA, , Elias Alexandre Silva. **História de Angola**. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1937. p. 37. Instituição africana, na forma de um título político de chefias locais, comum entre os mbundus. As fontes de época chamam fidalgos negros. Para a região de Benguela as fontes locais sugerem outros nomes, a documentação aqui citadas foram produzidas em Luanda.

<sup>7</sup> Um contrato que teoricamente funcionava e a esta relação os portugueses chamaram de vassalagem, nome de outro tipo de relação medieval europeia, mas que herdou apenas o nome. Esse termo de uma maneira geral compreendia uma noção enganosa de igualdade e foi a tentativa de enquadrar as relações pré-existentes “costumeiras” africanas. HEINTZE, Beatrix. O contrato de vassalagem afro-português em Angola no século XVII. In: HEINTZE, Beatrix (Org.). **Angola nos Séculos XVI e XVII**. Luanda: Kilombelombe, 2007. p. 391.

<sup>8</sup> Camilha, catle, ou catre de dormir a sesta. MORAES SILVA, Antonio de. Diccionario da língua portuguesa .... Lisboa, Typografia Lacerdina, (1789), 1813, p. 765. Para dormir a sesta (BLUTEAU, Raphael. **Vocabulário Portuguez e Latino, anatómico, architectorio**. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. 8 v, p. 290); cadeira preguiçosa (HOUAISS, Antonio; VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Eletrônico Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, Versão 3.0, 2009. 1 CD-ROM).

<sup>9</sup> Derivado do francês *cabinet*, também significa cama. BLUTEAU, Op. Cit., p. 3-4, v. 4.

<sup>10</sup> Um termo atlântico, usado além do sertão, no litoral africano, americano e europeu. O termo “fazendas” foi vulgarizado como sinônimo de mercadorias. Então, os comerciantes tinham de ter cabedais para comprar e levar (ou entregar aos seus agentes) as “fazendas”, em geral produtos europeus ou

permitido negociar com “estrangeiros” que viessem àquele litoral, foi aberta a investigação que correu por conta dessa acusação. Na sua defesa, o padre João dizia que foi um crime maquinado pelos seus inimigos, os militares da fortaleza de Benguela. Apesar dos testemunhos contrários, os depoimentos a favor do padre, da parte dos colegas da fortaleza, foram decisivos para considerar nula qualquer punição.

Na condição de padre e com fama de cristão-novo, João Teixeira de Carvalho foi para Luanda. No final do ano de 1725, o bispo de Angola solicitou à Coroa a nomeação do padre João para o cargo de mestre-escola da Sé de Luanda. Até então, o cargo de mestre-escola era um posto provido para cleros que serviam na região. Os cônegos pretendentes ao posto resistiram à nomeação, apesar de ter sido confirmada pela realeza. O cônego João de Lima da Mota entrou com recurso, junto ao bispo, alegando impedimentos por parte do padre João Teixeira para assumir tamanha dignidade. Os citados impedimentos eram, além do fato do padre ser negro, ele não saber latim, ter fama de cristão-novo e viver em concubinato. O bispo indeferiu a petição do cônego. Em carta do ano seguinte, o governador descrevia as “perturbações que se acha a terra”; em setembro de 1729 continuava a detalhar o prejuízo daquela nomeação e resumia os impedimentos para o cargo: “[...] não só pelos defeitos do sangue, cor, e procedimento que o inhabilitavam da mesma ocupação, mas por ser um homem revoltoso, concubinado, e inquieto, [...]”<sup>11</sup>. Por seu lado, o bispo em suas cartas falava em “discórdias” com a perseguição que cônegos e ouvidor faziam ao seu provido ao cargo de mestre-escola.

Os cônegos, agora em Cabido, iniciaram petições para impedir a posse do cargo pelo padre João Teixeira. Segundo o governador, o bispo tinha subornado o padre Francisco de Medeiros, que ocupava então o lugar de mestre-escola da Sé, que cedeu o posto pela quantia de quatrocentos mil reis, paga pelo próprio João Teixeira.

O coronel Antônio da Fonseca Coutinho era figura das mais conhecidas em Luanda e no sertão, pertencia a uma das ricas famílias luandenses, membros da comunidade de mercadores de escravos da região.<sup>12</sup> Ao lado do bispo, o coronel foi o grande aliado do protagonista desse enredo, ao colocar seu poder econômico, militar e influência política a favor do padre João. Por causa da sua atuação na defesa do mestre-escola, o coronel sofreu fortes retaliações. Escreveu muitas cartas ao rei na intenção de

---

americanos, direcionados ao sertão, para serem trocadas pelas “peças” (escravos). Termo encontrado nos textos mais antigos sobre a região, o mesmo que escravos.

<sup>11</sup> Carta do governador Paulo Caetano de Albuquerque, 20/12/1729, ARQUIVO DE ANGOLA (AA). Luanda, Série I e II, Museu de Angola, 1933-1936; Série III – IV 1936-44. V. III, n. 22, p. 57, 1937.

<sup>12</sup> PANTOJA, Selma. Estratégias de vidas, práticas religiosas e comerciais em Luanda no século XVIII. In: 4<sup>a</sup> ENCONTRO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE ANGOLA. Luanda, Arquivo de Angola, 2010, **Atas**. No prelo.

deter as ações do governador Paulo de Albuquerque, no ataque que este movia ao mestre-escola. Foi graças ao coronel que mais tarde o padre conseguiu reunir uma pesada documentação com os comprovantes e assinaturas dos “graduados” de Luanda para fazer frente às acusações escritas diretamente ao rei português pelo governador e ouvidor geral.

Nesta acirrada disputa formaram-se duas grandes alas, em aparente luta pela posição do cargo de mestre-escola da Sé. À cabeça das duas facções estavam, de um lado, o bispo e, de outro, o governador. A defesa do padre João pelo bispo contava com o apoio do mestre de campo José Carvalho da Costa, do Juiz de Fora Francisco Duarte dos Santos, e do coronel Antônio da Fonseca Coutinho. Na oposição ao padre estavam o governador, o ouvidor geral, o Vigário Geral, a família Matoso de Andrade, os Simões da Silva, os Pinto da Costa e, claro, os cônegos. A própria comunidade religiosa estava dividida em torno do caso, enquanto os capuchinhos tiveram discreta participação no evento,<sup>13</sup> os carmelitas descalços formavam o *front* dos aliados do padre João. Em 27 de março de 1726, em carta, o bispo acusava o ouvidor Francisco Pereira da Costa como tendo urdido todas as discórdias. O bispo garantia ter sido o ouvidor quem estimulava os cônegos a darem entrada no Juízo da Coroa,<sup>14</sup> solicitando o impedimento da nomeação do padre João e, com isso, tornou-se o “procurador e parcial dos ditos cônegos”. O bispo explicava o motivo do ouvidor geral ter aderido a um dos lados do conflito: Francisco Pereira da Costa possuía má-fama, com prática de injustiças, violência e ambição, acumulando fortunas e aproveitava o episódio do padre João para “conciliar vontades”, daqueles que tinha em outras ocasiões ofendido. Como ele estava “as vésperas de sua residência”,<sup>15</sup> tratava agora de agradar aos filhos das mais prestigiadas famílias luandenses, os cônegos. Esse mesmo ouvidor, três anos depois, não estando mais em Luanda, foi acusado, pelo próprio governador Paulo Caetano de Albuquerque, de enriquecimento ilícito.<sup>16</sup>

<sup>13</sup> Apenas o Vice-Prefeito deu uma carta atestando boa conduta ao coronel Antônio da Fonseca Coutinho, partidário do bispo. SACCARDO, Graziano. **Congo e Angola: com la Storia dell'antica Missione dei Cappuccini**. Veneza: Curia Provinciale dei Cappuccini, 1982. 3v. p. 300.

<sup>14</sup> Instância jurídica que decidia os conflitos entre o poder do Estado e da Igreja.

<sup>15</sup> A chamada Residência era uma ampla investigação que se fazia depois do término da gestão de algum funcionário designado diretamente pelo rei português.

<sup>16</sup> Carta do governador Paulo Caetano de Albuquerque à carta régia que o advertia ser-lhe vedado intrometer-se na administração da Real Fazenda. 20/12/1729. AA. Luanda, v. II, n. 7 e 8, p. 26, abr/maio 1936.

Como forma de negar a posse do padre, os cônegos não o admitiam no coral e “negavam-se a rezar com o mestre-escola”. Na ofensiva, o bispo ameaçava prender e degredar os mais rebeldes. Em junho de 1727, os cônegos seguem com uma segunda petição ao rei, onde aguardavam as providências reais pelas “atitudes violentas” da parte do bispo. O padre João faz uma petição ao rei cobrando a sua “ordinária” como mestre-escola, enquanto não recebia pelo seu atual cargo.<sup>17</sup> Nesta correspondência, ele acusava o governador de não querer pagar-lhe o auxílio a que tinha direito. Foi justamente em resposta a sua petição que o rei ordenou ao ouvidor pagar a tal “ordinária,” e tudo o que foi retirado ao padre João. Em relatório à realeza, o governador continuava a acusar o padre João de um “comportamento escandaloso”, reforçando os conhecidos impedimentos. Explicava o governador que o padre tinha defensores, como o Juiz de Fora, o bispo e o coronel, e era “pelas grandiosas ofertas que lhes fez, e continuas despesas que com as suas casas faz”, que garantia esses apoios. São acusações que foram posteriormente rebatidas, por cartas, da parte dos defensores do padre João. Sobre a acusação de cristão-novo, dizia o bispo que as averiguações, tanto em Benguela como em Luanda, inocentaram o padre e que vieram à tona novamente por conta do ódio dos partidários do governador. Diante da continua oposição, o bispo penaliza com multas os cônegos resistentes e na mesma época escreve ao rei pedindo a suspensão das côngruas dos dois cônegos. Como as resistências se mantiveram, o bispo acaba por condenar os cônegos a quatro anos de degredo para São Tomé. Em reação, o governador dizia que a realeza precisava delimitar o âmbito de poder do Juízo da Coroa, que, afinal, servia para dirimir conflitos entre os súditos e as atuações do eclesiástico. Por seu lado, o bispo alegava que o Juízo da Coroa não podia intrometer-se nas prisões, degredos e condenações que o juízo eclesiástico quisesse fazer.

O bispo e o coronel afirmavam que as histórias contra o padre João eram uma trama e, para isso, apresentaram uma série de documentos jurídicos que comprovavam a inocência do padre e provavam o ódio do ouvidor ao mestre-escola. O documento mais convincente foi a folha corrida passada nas fortalezas. Em julho de 1729, o bispo e o coronel conseguem reunir preciosa documentação de defesa: um abaixo-assinado dos presbíteros da ordem de São Pedro, uma declaração do Senado da Câmara e um abaixo-assinado com os mais importantes comerciantes de Luanda, todos inocentando o padre

<sup>17</sup> Além da confirmação com a nomeação real, para receber a côngrua necessitava de Carta de

João. Os membros do Senado afirmavam que o processo do padre obteve parecer favorável nos tribunais da Bahia e de Lisboa comprovando ser ele de “sangue limpo” e de bom procedimento. A declaração veio assinada pelos três vereadores.<sup>18</sup> Em seguida vinha em sua defesa a declaração, com o mesmo teor e com mais de vinte assinaturas de “graduadas gentes” da cidade de Luanda. Finalmente, o documento certificando o bom procedimento do mestre-escola, da parte da Ordem de São José, explicava que, no início, não acreditaram na inocência do mestre-escola; depois da folha corrida, passaram a defendê-lo e que as petições contra que apareceram com a assinatura deles eram falsas. O governador acusava o padre João de subornar o bispo, ouvidor e coronel com presentes, garantindo assim o apoio dessas autoridades em Luanda. Enquanto do outro lado, o bispo e o juiz de fora alimentavam os ataques contra os aliados do governador, alegando que este último morava nas casas de Manoel Matoso de Andrade, servindo-se dessa família poderosa para seu conforto.<sup>19</sup> O bispo informava ainda que o preço do apoio irrestrito dado pelo governador aos cônegos incluía os donativos de “oito negros peças d’índias e oito pontas de marfins”.<sup>20</sup> O governador informava ao rei que continuava tensa a situação entre bispo e cabido, dizia ter criado uma comissão, composta de gentes “graduadas da cidade”, para decidirem o que fazer com o mestre-escola. Nesta correspondência, o governador insinuava a necessidade de retirar o padre João de Luanda, antes que ele fugisse para o sertão, pois ouvira dizer dos preparativos da fuga para Benguela.<sup>21</sup>

Em 12 de março de 1729, uma carta régia chegou a Luanda e “andou por várias mãos”. Seu conteúdo informava que fora anulada a nomeação do padre João ao cargo de mestre-escola da Sé.<sup>22</sup> Pela distância e lentidão da burocracia, somente em 16 de dezembro de 1729 chegou a carta régia a Luanda, que advertia ao governador para o fato dele não ter provas suficientes para banir o padre João para fora do reino de Angola, lembrando que o cargo de mestre-escola da Sé tinha sido referenciado pela Mesa do Desembargo do Paço. Pedia o rei ao governador menos paixão e mais fatos. Cinco meses depois, em 22 de maio de 1730, tempo curto na correspondência Luanda-

---

Apresentação e Alvará de Mantimentos. AA. Luanda, v. II, n. 22, p. 145, jul. 1937.

<sup>18</sup> João Rodrigues de Mattos, Manoel Caetano Teixeira de Macedo, Manoel Moreira Rangel.

<sup>19</sup> Em 10/12/1733 faleceu o governador Paulo Caetano de Albuquerque e residia então em uma das casas do rico comerciante de escravos, Manoel Matosos de Andrade.

<sup>20</sup> Doc. 112, cx. 24, 16/03/1730, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU).

<sup>21</sup> AA. Luanda, v. III, t. 5, p.164, 1937.

Lisboa, o governador informava ao rei “do fim das proezas do padre João”, que o mandara degredar para o Rio de Janeiro.<sup>23</sup> Em seu relato dos acontecimentos dizia que: “[...] aconselhados dos homens doutos tomei a resolução por evitar danos de grande conseqüências transporta-lo para o Rio de Janeiro, assim pelo que refiro com por estar de caminho para o sertão de Benguela [...].”<sup>24</sup> Embora tenha dito que sua ação resultava dos conselhos “dos doutos”, em dezembro de 1729, a Junta criada pelo próprio governador, composta pelas altas hierarquias religiosas locais, o juiz de fora e o novo ouvidor votaram contra o “extermínio” do mestre-escola, mesmo assim a “vontade e paixão” guiaram as ações do governador Paulo de Albuquerque.

Entre os papéis da casa do padre, diz o governador, encontrou os rascunhos das cartas que o bispo escrevia contra ele e que estavam com a letra do padre João, concluindo que o bispo assinava tudo que o padre pedia. Na busca, na casa, foram encontradas também cartas do coronel Antônio da Fonseca Coutinho. O governador Paulo Caetano ordenou a prisão do tenente-coronel e no mesmo documento fez um “termo sobre a desobediência daquele coronel”.<sup>25</sup> No ano de 1731, informa que Antônio da Fonseca tinha desertado do posto de tenente e achava-se sentenciado.<sup>26</sup> Em meio às papeladas nas casas do padre João, também foram encontradas algumas cartas do Juiz de Fora, Francisco Duarte dos Santos, que denunciavam os procedimentos do governador. Diante da solicitação do governador para prender o Juiz de Fora, o novo ouvidor negou-se dizendo não caber no Regimento nenhuma causa em serviço real. O governador, ao informar ao rei da atual situação de sossego da cidade, diz que o bispo veio se desculpar argumentando que estava influenciado pelo padre João que, por ser um feiticeiro, tinha feito magia para perturbá-lo.<sup>27</sup> Em carta seguinte o governador contava da “transferência” para o Pernambuco do Juiz de Fora; lamentava contudo que o rei tivesse dado uma nomeação ao tenente-coronel Antônio da Fonseca Coutinho, promovendo-o a mestre de Campo.<sup>28</sup>

O navio que levou o mestre-escola da Sé de Luanda, João Teixeira de Carvalho, ao Rio de Janeiro acabou por se desviar do porto e deu à costa e o Padre João fugiu. Segundo o governador do Rio de Janeiro, Luis Baía Monteiro (1725-1732), “[...] antes do navio dar à costa [o padre] já se tinha lançado em terra e que de propósito se deu

<sup>22</sup> AA. Luanda, v. III, t. 5, p.151, 1937.

<sup>23</sup> AA. Luanda, v. III, t. 5, p.169, 1937.

<sup>24</sup> Códice n.1, p. 96, 1726 – 1732, Arquivo Histórico de Angola (AHA).

<sup>25</sup> Cód. n. 3261, p. 235, 1722-1732, AHA.

<sup>26</sup> Cód. n. 1, p. 39-40, 1726-1732, AHA.

<sup>27</sup> AA. Luanda, v. 3, n. 22, p. 166, 1937.

<sup>28</sup> Doc. 83, cx 25, 13/09/1730, AHU. Título *ad honorum*.

com o navio na costa”.<sup>29</sup> Na sua contínua correspondência com o colega de Angola, entre suas queixas de achaques e lamúrias do cargo, o governador do Rio fornecia algumas notícias do provável paradeiro do padre João. Dizia ter ouvido falar que o padre “teria se passado” para Campos de Goitacazes. Em outra correspondência já afirmava que iria procurar saber, por meio dos seus olheiros, o paradeiro “daquele velhaco”. Em carta seguinte, o governador do Rio, entre trocas de remédios para os achaques de ambos, afirmava que o padre teria ido para a capitania da Paraíba do Sul e dela para Bahia.<sup>30</sup> Em carta de 13 de março de 1731, Luis Baía apresentou nova versão do paradeiro do padre João Teixeira de Carvalho, que segundo ele, teria embarcado para Lisboa.

O governador do Rio de Janeiro era conhecido por o Onça, segundo alguns historiadores por conta de sua gestão virulenta, para outros estudiosos, a alcunha veio por ser antiquado no modo de gerir a administração da cidade.<sup>31</sup> Esse perfil do governador se completa com os muitos conflitos com os camaristas cariocas, os religiosos e homens de negócios locais, e foi certo que teve ataques e alucinações dentro de seu palácio. Enquanto escrevia para o seu colega em Luanda, com a hipótese de um distante paradeiro do padre João, o desafeto do governador de Angola estava bem ao lado da residência do mais alto administrador da cidade, no Convento do Carmo. No Rio de Janeiro o convento do Carmo ficava no coração da cidade, bem ao fundo do Paço Imperial, vizinho de onde o governador escrevia sua carta ao colega de Angola, e também era de onde o Padre de Benguela enviava suas cartas ao rei de Portugal defendendo-se das acusações sofridas em Luanda. A curta temporada de João Teixeira de Carvalho na cidade do Rio de Janeiro foi uma estadia entre os carmelitas, que naquela cidade transformaram-se no seu esteio.<sup>32</sup> Em 1730, o governador Luís Baia enfrentava a rebeldia dos padres da ordem de São Bento, da ordem do Carmo e os que ele chamava de capuchos, e desses conflitos o que mais perdurou e chegou ao final do século num grande processo foi o do convento do Carmo em 1783.<sup>33</sup>

<sup>29</sup> Cód. 84, p. 99, v. 4, Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (ANRJ).

<sup>30</sup> Carta para o governador de Angola, Cód. n. 84, p. 61-2, 13/10/1730, v. 4, (ANRJ).

<sup>31</sup> Daí que a expressão teria ganhado o sentido de: no tempo do onça? (TOPA, [S.I.])

<sup>32</sup> Doc. 44, cx. 26, AHU.

<sup>33</sup> Devassa feita pelo escrivão da Ouvidoria Geral do crime, da Relação da cidade do Rio de Janeiro, contra os frades do convento de Nossa Senhora do Carmo. Cód. n. 1064, ANRJ.

Em 1731, o padre João, diretamente do Rio de Janeiro, escreveu ao rei solicitando, por meio do Conselho Ultramarino, a apuração das acusações que lhe foram imputadas pelo governador de Angola.<sup>34</sup> Em 25 de agosto de 1732, João Teixeira de Carvalho retoma a posse de sua côngrua e das anteriores em Angola, e é perdoado e ressarcido dos danos.<sup>35</sup> Em 24 de janeiro de 1733, o governador de Angola, Rodrigo César de Menezes, informava ao rei que:

O cabido da Sé desta cidade deu prontamente execução a ordem de VM metendo de posse pacificamente ao padre João Teixeira de Carvalho do mestre-escola de que estava fora, e fica exercitando com posto geral dos mais companheiros da dita Sé, o que me pareceu representar a VM para abono da obediência que mostrarão os ditos cônegos, e sujeitando-se como leais vassalos a cumprirem as reais ordens de VM.<sup>36</sup>

Algumas questões devem ser colocadas diante deste longo caso de disputas na cidade de Luanda. Não seria por um mero cargo de mestre-escola da Sé que facções familiares entraram em tão cerrada luta, embora fossem todos parentes entre si. Encobria as posições apaixonadas de grupos de interesses que iam além do fato de excentricidade da parte de um bispo em suas preferências por nomear padres os “naturais da terra”. Para esse fim, será necessário estender a compreensão além Luanda.

Os conflitos em Luanda podem ser relacionados diretamente com os cargos nas fortalezas se lembrarmos a importância nas trajetórias dos comerciantes/militares de escravos em ocuparem os estratégicos postos dos então chamados presídios do sertão. As fortalezas tinham a função de manter os fluxos do comércio entre sertão e litoral. Eram lugares de enriquecimento rápido, garantia de chegar rico a Luanda.<sup>37</sup> Para entender essa conexão tão direta, interessa olhar mais atentamente a importância de Benguela nessas iniciais décadas do século. A região costeira de Benguela naquele período foi o palco de movimento crescente como porto de escoamento dos escravos obtidos pelas guerras contra as autoridades africanas na região. A luta era por lugares nos postos das fortalezas “floresceste”, como de Benguela e Caonda, que moviam as

<sup>34</sup> Doc. 121, cx. 25, AHU. Carta Patente, L. 7, f. 159, 21/06/1729, Chancelaria de D. João V (próprios), Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT).

<sup>35</sup> Doc. 96, cx. 26, 27/08/1732, AHU. Provisão real, 05/08/1732, em que se declara válida a nomeação do mestre-escola da Sé de Luanda, João Teixeira de Carvalho. Cód. 543, v. 4, ANRJ. Provisão anterior, 24/08/1731, anulava o sequestre da lancha vindas de Loango, com escravos e “fazendas” do padre João. Cód. 543, V. 4, ANRJ.

<sup>36</sup> Doc. 10, cx. 27, 24/01/ 1733, AHU.

vidas dos mercadores de escravos de Luanda. Os acontecimentos luandenses eram apenas a ponta de lança de cenários bem mais violentos, onde eram travadas as verdadeiras guerras.

O lugar de um “clero da terra” neste cenário seria completamente secundário, se não fosse ele um importante comerciante, em posição estratégica para o negócio de escravos entre o litoral e o sertão, como foi o caso do padre João Teixeira de Carvalho.

---

<sup>37</sup> PANTOJA, Selma. Estratégias de vidas, práticas religiosas e comerciais em Luanda no século XVIII. In: 4<sup>a</sup> ENCONTRO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE ANGOLA. Luanda, Arquivo de Angola, 2010, **Atas**. No prelo.

## Referências bibliográficas:

- Arquivos de Angola. Luanda (AA), Série I e II, Museu de Angola, 1933-1936; Série III – IV 1936-44.
- BAL, Willy. Portugais Pombeiro ‘commerçant ambulant du sertão’. In: \_\_\_\_\_. **Afro-Romanica Studia**. Albufeira: Edições Poseidon, 1979. p. 61-93.
- BHABHA, Homi K. **O local da cultura**. Belo Horizonte: UFMG, 2003.
- BIRMINGHAM, David. Angola e a Igreja: uma taxonomia de arquivos eclesiástico. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE A HISTÓRIA DE ANGOLA. CONSTRUINDO O PASSADO ANGOLANO: AS FONTES E A SUA INTERPRETAÇÃO, 2., 2000, Lisboa/Angola. **Atas...** Angola: CNCDP, 2000. p. 257-279.
- BLUTEAU, Raphael. **Vocabulário Portuguez e Latino, anatômico, architectorio**. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. 8 v.
- CADORNEGA, António de Oliveira. **História Geral das Guerras Angolanas: 1680**. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1972. 3 v.
- CASTELOBRANCO E TORRES, J.C. Feo Cardozo. **Memorias contendo a biographia do vice almirante Luiz da Motta Feo e Torres: a historia dos governadores e capitaens generaes de Angola, desde 1575 até 1825 e a descripção geographica e politica dos reinos de Angola e de Benguella**. Paris: Fantin, 1825.
- CORREA, Elias Alexandre Silva. **História de Angola**. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1937. 2v.
- DELGADO, Ralph. **História de Angola**. Luanda: Banco de Angola, 1949. 4 v.
- GUATTINI, Michelangelo; CARLI, Dionigi. **La mission au Kongo**. Paris: Chandeigne, 2006.
- HEINTZE, Beatrix. O contrato de vassalagem afro-português em Angola no século XVII. In: HEINTZE, Beatrix (Org.). **Angola nos Séculos XVI e XVII**. Luanda: Kilombelombe, 2007.
- HEITZE, Beatrix. **Fontes para a história de Angola do século XVII**. Stuttgart: Verlag Wiesbaden GMBH, 1985.
- HOUAISS, Antonio; VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Eletrônico Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, Versão 3.0, 2009. 1 CD-ROM.
- MILLER, Joseph. **Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830**. Wisconsin: University of Wisconsin Press, Wisconsin, 1988.
- MORAES SILVA, Antonio de. **Diccionario da lingua portugueza: recompilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado**. Lisboa: Typografia Lacerdina, (1789), 1813.

PANTOJA, Selma. Inquisição, degredo e mestiçagem em Angola no século XVIII. **Revista Lusófona de Ciência das Religiões**: dossiê inquisição África. Lisboa, ano 3, n. 5/6, p. 117-136, 2004.

PANTOJA, Selma. O Senado da Câmara de Luanda no Século XVIII: Lógica dos poderes locais e redes transoceânicas. In: 3<sup>a</sup> ENCONTRO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE ANGOLA, 2007, Luanda. **Atas...** Luanda. No prelo.

PANTOJA, Selma. Estratégias de vidas, práticas religiosas e comerciais em Luanda no século XVIII. In: 4<sup>a</sup> ENCONTRO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE ANGOLA, 2010, Luanda, **Atas**. No prelo.

RIBAS, Óscar. **Dicionário de regionalismos angolanos**. Lisboa: Contemporânea, 1997.

SACCARDO, Graziano. **Congo e Angola: com la Storia dell'antica Missione dei Cappuccini**. Veneza: Curia Provinciale dei Cappuccini, 1982. 3v.

SPIVAK, G. **In Other Worlds: Essays in cultural Politics**. Nova York: Methuen, 1987.

TOPA, Francisco. **A Sátira depois da morte**: um testamento em verso do governador Luís Baía Monteiro, o Onça. [S.I.] Disponível em: <<http://web.letras.up.pt/ftopa/Artigos%20Brasileira-Pdf/Testamento%20de%20Baía%20Monteiro.pdf>>. Acesso em: 07 jul. 2011.

## SAAMAKA GAYS IN QUILOMBOS?

Richard Price\*

Recebido 01/06/2013  
Aprovado 30/06/2013

**Abstract:** This brief article raises the possibility that, over the course of the twentieth century, a small number of Saamaka homosexual men may have sought and found a comfortable living environment in Brazilian quilombos. It describes a concrete case from the mid-twentieth century, with the help of information from José Luis Ruíz-Peinado Alonso, a Catalan anthropologist who worked with *remanescentes de quilombos* in the Brazilian Amazon. Definitive proof of this phenomenon remains lacking but the data are suggestive. It would seem that Brazilian quilombos may have served as a preferred refuge for Saamaka men who did not fit into their homophobic surroundings along the rivers of Suriname.

**Keywords:** Saamaka (Saramaka) – Suriname – Maroons – Quilombos – Homosexuality – Homophobic

Over the years, I've had my share of discussions, in Saamaka, the Netherlands, and the USA, about whether there was such a thing as a Saamaka "gay" man.<sup>1</sup> Were there Saamaka (Maroon) men who loved and had sex with other men (as well, perhaps, with women)? Were there Saamaka men who behaved like what the Creoles of Guyane call a "makoumē"? (In the Saamaka language, the only word for male homosexual is, in fact, *makume*.) Saamakas adamantly deny it to a man. They say they know what such people are like, because they've often seen them – at least the men have – in Guyane, where they are common, just as they have seen female lovers in Paramaribo, where Sapphic love has an old and recognized public space.<sup>2</sup> But in Saamaka, they say: No! Never!<sup>3</sup>

\* PhD. [www.richardsally.net](http://www.richardsally.net). E-mail: [rixsal@gmail.com](mailto:rixsal@gmail.com).

<sup>1</sup> In 2010, the Saamaka People officially changed their name from Saramaka to Saamaka. (There is no "r" sound in the Saamaka language.)

<sup>2</sup> See for example, HERSKOVITS, Melville J.; HERSKOVITS, Frances S. **Suriname Folk-lore. Columbia University Publications in Anthropology 27.** New York: Columbia University Press, 1936;

In the course of four decades working with Saamakas (living with them, writing about their lives), I had come to see their culture as one that flaunted its heteronormativity. Saamakas positively celebrate their contrastive versions of masculinity and femininity both in their daily lives and in their imaginative arts, such as folktales and songs.

And then in 2002, I received an email from José Luis (“Luigi”) Ruíz-Peinado Alonso, an anthropologist from Barcelona, who had been doing ethnography with *remanescentes de quilombos* in the Brazilian Amazon. In the early 1940s, he had been told, a group of some eleven Saramaka men left the Saamaka village of Tampaki in French Guiana, on the Oyapock River (the border with Brazil), to seek their fortune in Belém.<sup>4</sup> From there, they traveled up the Amazon, apparently as garimpeiros, and at least two of them ended up, via Óbidos and Oriximiná, settling in a village on the Erepecurú that belonged to descendants of a quilombo, where they stayed until their deaths of old age, apparently in the 1970s or 1980s. According to Luigi, inhabitants remember with fondness these two Saramakas (one named Gamma, who was about 40 when he arrived, the other Ze Dianka, who was around 30), recalling their distinctive Saramaka-style houses, canoes, and paddles, their exceptional skill as canoemen, their

---

VAN LIER, R.A.J. **Tropische tribaden. Een verhandeling over homoseksualiteit en homoseksuele vrouwen in Suriname.** Dordrecht: Foris, 1986; WEKKER, Gloria. **Ik ben een gouden munt, ik ga door vele handen, maar verlies mijn waarde niet: Subjectiviteit en seksualiteit van Creoolse volksklasse vrouwen in Paramaribo.** Amsterdam: VITA, 1994; VAN WETERING, W. Mati: The Lures and Dangers of Utopianism in Lesbian Studies. **Thamyris: Mythmaking from Past to Present**, v. 5, n. 1, p. 140-144, 1998. Andrew Westoll implies that it was an American Peace Corps volunteer who introduced lesbian sex to Saamakas early in the new millennium (WESTOLL, Andrew. **The Riverbones: Stumbling After Eden in the Jungles of Suriname.** Toronto: Emblem, 2008. p. 263.

<sup>3</sup> I've had similar discussions with educated friends from West Africa, who insist that male homosexuality is an exclusively French, or European, vice. Recent work on sexuality in the Black Atlantic suggests, however, that the insistence by sub-Saharan Africans on their societies' heteronormativity (and the denial of the existence of non-heterosexual relations in their communities) is the result of a long history of imposed colonial ideologies and practices and that precolonial Africa, like most places in the world, enjoyed a full range of sexual practices and identities (see, for example, EPPRECHT, Marc. **Heterosexual Africa? The History of an Idea from the Age of Exploration to the Age of AIDS.** Athens: Ohio University Press, 2008.

<sup>4</sup> Saamaka men had been migrating to Guyane to earn money and then returning home to Suriname since the 1860s. (I estimate that less than 1% of these migrants failed to return.) Soon after 1900, they established their largest village, Tampaki, on the lower Oyapock River. While living there, and in other sites in Guyane, Saamakas stayed together, continuing Saamaka life as in their villages along the Upper Suriname River, including their rigid ideas about gender and heteronormativity. For details of this history, including the relations between Saamakas and Brazilians through time, see PRICE, Richard. *Liberdade, Fronteiras e Deuses: Saramakas no Oiapoque (c. 1900)*. In: GOMES, Flávio dos Santos; CUNHA, Olívia María Gomes da. (eds.), **Quase-Cidadão: histórias antropológicas da pós-emancipação no Brasil.** Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 2007. p. 119-146.

expertise in various rituals and curing, their extreme “blackness” of skin color, and fragments of songs and language the two men had taught them.

But they also remember that the two, who said they were brothers, lived together in a small house and didn't take women either as wives or lovers. Apparently they were, the villagers finally told Luigi amidst much joking and embarrassment, lovers. “Another strange thing,” wrote Luigi, “is that

a man named Antonio Mello, who had three children by his first marriage, gave them to Gamma and Ze Dianka to raise. The three – Gandinho, Izanor and Maria – were adopted by them and lived with them for years. A long time afterward, when Ze Dianka lost a leg in an accident, Antonio took care of him till his death. (One of the Saamakas died in the village, the other in the hospital at Oriximiná.) Antonio still reveres their memory.

There is another person who lived near them and remembers them well, Maria de Souza. She can still sing songs the Saamakas taught her. She has a stupendous memory and can tell thousands of stories about them.... She once mentioned that they could no longer go home, that something had happened to them, but she has never wished to tell me more.

Ze Dianka was the person who introduced banana cultivation to the community, once taking as many as 6000 all by himself to sell in Óbidos and Oriximiná.

These two men were the favored canoemen of Protasio Frikel, that strange character who started out as a [Roman Catholic] missionary and ended up as an anthropologist. Wherever he traveled in the parish of Oriximiná, it was Gamma and Ze Dianka who were his canoemen. They were expert at taking a canoe through the rapids and also spoke various Amerindian languages.<sup>5</sup>

Later, Luigi learned that two other Saamakas had accompanied Gamma and Dianka to the region in 1943 – Ze Charles (who fathered a daughter in Oriximiná) and Ze Ben – and that they panned for gold together around the Cachoeira do Mel. He wrote me with excitement about a return trip to the Erepecurú in 2003.

My girlfriend and I went up above the waterfalls and visited the site of the old quilombos, up above the Cachoeira do Mel. There's an island in the middle of the rapids with the same name and that's where Gamma built a shelter for when he would come to collect *castañas*. I took a photo of the

<sup>5</sup> RUIZ-PEINADO ALONSO, José Luis. **Resistencia y Cimarronaje en Brasil: Mocambos del Trombetas.** Unpublished Ph. D. thesis, University of Barcelona, 2001. p. 53-157 and various personal communications from him 2002-2003 and now 2013. The Saamakas first lived in Purake, one of the initial post-emancipation communities, founded as mocambeiros moved closer to other Brazilians. But that village was abandoned in the 1960s and the inhabitants moved to la Serrinha and soon after to nearby Javari.

spot, including the cashew tree he'd planted there. He also worked there as a hunter of jaguars.

On this same trip, Luigi wrote, Maria had generously allowed him to record the song that Gamma and Ze Dianka had taught her.

When I played the recording for my friend Tooy and other Saamakas in Guyane, none could recognize a single word, not to mention the melody – it bore no resemblance to anything any of them, or I, had ever heard. And when I told the story of these Saamakas on the Erepecurú to my close friend Adiante, a Saamaka who lives in Baltimore, he said that the only Saamaka he had ever heard of who never had a wife was his father's elder brother, Zonai, who set out from Tampaki around the time of WW II with a number of companions for Brazil – and never returned.

All of this made me wonder: Might Brazil – and the descendants of a *quilombo*! – have provided the only place on earth where gay Saamaka men felt comfortable?

\* \* \* \* \*

I was preparing to publish the above thoughts as a brief chapter in my book, *Travels with Tooy* (2008, 2010), when I made one last research trip to Tampaki and other Saamaka sites in Guyane. Going over this story with those elderly men who remained, I learned that they knew Gaama (as Saamakas pronounce his name) and Dianka, who had left Tampaki for Brazil at the outset of World War II. But more important, they insisted that the two were in fact brothers, with one father and one mother – they were also brothers of my old friend in Saamaka, the great historian Tebini who died about 1980 – and all three used Anka as their family name. So they were in fact siblings as they had claimed and probably not (I assume) a homosexual couple, as their Brazilian hosts had imagined.

But this does not really answer the initial question about Saamaka sexuality. Historian Luiz Mott caused an uproar in Brazil – and put himself in considerable personal danger – when he published evidence that Zumbi de Palmares might have been gay.<sup>6</sup> I chose not to publish this brief chapter in *Travels with Tooy*, once I found that I had no firm evidence that gay Saamakas might have been among those men who left Saamaka for Guyane and thence for Brazil.

---

<sup>6</sup> See, for example, MOTT, Luiz. **Crônicas de um gay assumido**. Rio de Janeiro: Record, 2003. p.155-160.

But there is more to the story. Despite the stringency of historical Saamaka sexual norms in their villages, which continued through the time of my fieldwork (1960s until the outbreak of the Suriname Civil War in 1986), younger Saamakas now say that there are indications of recent change: a cross-dressing man who lives in a Saamaka village and, in a different sort of incident, two young Saamaka boys who were seduced by a non-Saamaka schoolmaster.<sup>7</sup> Since the Civil War, which ended in 1992, Saamaka territory has opened up considerably to the outside world and its influences. Today, I suspect, Saamaka men who wish to be openly gay simply move to Paramaribo, Amsterdam, or other more welcoming sites abroad.

It is also becoming clear, from recent research and thinking in Queer Studies (or Gay and Lesbian Studies), that same sex desires do not necessarily find their ideal expression in same sex relations – perhaps Gaama and Dianka desired above all a certain form of domesticity.<sup>8</sup> (Keep in mind that the Brazilian community’s acceptance of a same sex male couple adopting and raising three children occurred long before such an arrangement would have been possible in most places in the world.) Nor, of course, are sexual identities and sexual behaviors necessarily conjoined. And silences about queerness may play roles in the Black Atlantic that differ from those in predominantly white metropoles.<sup>9</sup> Moreover, Luigi Alonso now tells me that, looking over his old fieldnotes, he finds that “the oldest women in the community” told him that one of the brothers had “an effeminate manner, was [apparently] homosexual, and never had

---

<sup>7</sup> Once the story became public, the teacher was fired and the boys sent off to the city.

<sup>8</sup> I owe this insight to my colleague Vanessa Agard-Jones.

<sup>9</sup> For several relevant examples of this burgeoning field of study, see AGARD-JONES, Vanessa. What the Sands Remember. **GLQ: A Journal of Lesbian and Gay Studies**, v. 18, n. 2-3, p. 325-346, 2012; DECENA, Carlos Ulises. **Tacit Subjects: Belonging and Same-Sex Desire among Dominican Immigrant Men**. Durham: Duke University Press, 2011; TINSLEY, Omise’ke Natasha. Black Atlantic, Queer Atlantic: Queer Imaginings of the Middle Passage. **GLQ: A Journal of Lesbian and Gay Studies**, v. 14, n. 2-3, p. 191-215, 2008. I would note, however, that in this nascent field of study, exuberance sometimes outruns evidence. For example, Omise’ke Natasha Tinsley asserts that victims of the Middle Passage experienced same-sex desire and relations down in the holds, based in part on the etymology and ethnography of *mati* (and *sibi*) relations, which she attributes to WEKKER, Gloria. Op. Cit., p.145. (Wekker correctly footnotes MINTZ, Sidney W.; PRICE, Richard. **The Birth of African American Culture: An Anthropological Approach**. Boston: Beacon Press, 1992. p.44 as the scholarly source for the pan-hemispheric use of shipmate metaphors – and PRICE, Richard; PRICE, Sally. **Two Evenings in Saramaka**. Chicago: University of Chicago Press, 1991 for precisions about their use in Saamaka.) But Wekker is careful to make clear that in Saamaka *mati* (a term for close male friends) and the closely related but distinctive *sibi* (a term for close female friends) describe same-sex relationships that do not have homoerotic connotations, and she suggests that the same would seem to hold elsewhere in the Black Atlantic—except in the case of “*mati*-work” in coastal Suriname. Despite the legitimate emphasis in this literature about silences regarding sexuality in the Black Atlantic, ethnographic and historical evidence continues, in my view, to matter.

children in the region” though the other brother did father a child in a nearby community.<sup>10</sup> Luigi also reports that in the communities of the Trombetas and Erepecurú – in contrast he claims to communities elsewhere in Brazil – male and female homosexuality, as well as bisexuality, are accepted and not at all infrequent.

My lack of historical evidence certainly does not rule out the possibility that out-migration has been an escape valve for gay Saamaka men since the late nineteenth century. Given that, historically, Saamakas in coastal Suriname or in French Guiana banded together and lived according to Saamaka home-based values, departure from the system might well have required going to Brazil, where sexuality was more fluid – ideologically to some extent, practically to an even greater extent. So it would make sense that Brazilian quilombos, which may have had more permissive attitudes about sexuality than other sites in Brazil, could have served as a preferred refuge for Saamakas who did not fit into their homophobic surroundings along the rivers of Suriname. In any case, these musings help confirm how very much we still have to learn about sexuality in the Black Atlantic in general and among Maroons or quilombolas in particular – a broad opening for future research.

---

<sup>10</sup> Email of 1/15/2013.

**References cited:**

- AGARD-JONES, Vanessa. What the Sands Remember. **GLQ: A Journal of Lesbian and Gay Studies**, v. 18, n. 2-3, p. 325-346, 2012.
- DECENA, Carlos Ulises. **Tacit Subjects: Belonging and Same-Sex Desire among Dominican Immigrant Men**. Durham: Duke University Press, 2011.
- EPPRECHT, Marc. **Heterosexual Africa? The History of an Idea from the Age of Exploration to the Age of AIDS**. Athens: Ohio University Press, 2008.
- HERSKOVITS, Melville J.; HERSKOVITS, Frances S. **Suriname Folk-lore. Columbia University Publications in Anthropology 27**. New York: Columbia University Press, 1936.
- MINTZ, Sidney W.; PRICE, Richard. **The Birth of African American Culture: An Anthropological Approach**. Boston: Beacon Press, 1992.
- MOTT, Luiz. **Crônicas de um gay assumido**. Rio de Janeiro: Record, 2003.
- PRICE, Richard. Liberdade, Fronteiras e Deuses: Saramakas no Oiapoque (c. 1900). In: GOMES, Flávio dos Santos; CUNHA, Olívia María Gomes da. (eds.), **Quase-Cidadão: histórias antropológicas da pós-emancipação no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 2007. p. 119-146.
- \_\_\_\_\_. **Travels with Tooy: History, Memory, and the African American Imagination**. Chicago: University of Chicago Press, 2008.
- \_\_\_\_\_. **Voyages avec Tooy : Histoire, mémoire, imaginaire des Amériques noires**. La Roque d'Anthéron: Vents d'ailleurs, 2010.
- \_\_\_\_\_; PRICE, Sally. **Two Evenings in Saramaka**. Chicago: University of Chicago Press, 1991.
- RUIZ-PEINADO ALONSO, José Luis. **Resistencia y Cimarronaje en Brasil: Mocambos del Trombetas**. Unpublished Ph. D. thesis, University of Barcelona, 2001.
- TINSLEY, Omise'eke Natasha. Black Atlantic, Queer Atlantic: Queer Imaginings of the Middle Passage. **GLQ: A Journal of Lesbian and Gay Studies**, v. 14, n. 2-3, p. 191-215, 2008.
- WEKKER, Gloria. **Ik ben een gouden munt, ik ga door vele handen, maar verlies mijn waarde niet: Subjectiviteit en seksualiteit van Creoolse volksklasse vrouwen in Paramaribo**. Amsterdam: VITA, 1994.
- WESTOLL, Andrew. **The Riverbones: Stumbling After Eden in the Jungles of Suriname**. Toronto: Emblem, 2008.
- VAN LIER, R.A.J. **Tropische tribaden. Een verhandeling over homoseksualiteit en homoseksuele vrouwen in Suriname**. Dordrecht: Foris, 1986.
- VAN WETERING, W. Mati: The Lures and Dangers of Utopianism in Lesbian Studies. **Thamyris: Mythmaking from Past to Present**, v. 5, n. 1, p. 140-144, 1998.

# CONEXÕES ATLÂNTICAS NOS CANTEIROS DE OBRAS PÚBLICAS RECIFENSES: LUTAS SUBALTERNAS CONTRA A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO. DÉCADA DE 1850\*

Marcelo Mac Cord\*\*

Recebido 01/06/2013  
Aprovado 30/06/2013

**Resumo:** O artigo discute a importância das conexões atlânticas nas lutas de certas categorias profissionais que labutaram no Recife. O recorte temporal é a década de 1850, período do fim do tráfico atlântico de africanos escravizados, do debate sobre a pretensa vadiagem, ociosidade e inépcia da mão de obra livre nacional e da desagregação do escravismo. Nessa conjuntura, determinados recifenses, migrantes ( vindos do interior pernambucano, mas também de províncias vizinhas) e imigrantes combateram algumas formas de precarização de suas vidas e de seu trabalho em canteiros de obras públicas. Muitos desses sujeitos e seus ascendentes, que desembarcaram nos portos pernambucanos, compartilharam costumes e aspirações, o que lhes ajudou a consolidar concepções de direitos próprios e noções de trabalho justo. Por meio da documentação produzida pelo Arsenal de Marinha de Pernambuco e pela Diretoria das Obras Militares de Pernambuco, por exemplo, é possível reconstruir algumas dessas visões de mundo baseadas em experiências étnicas e de classe. Inspirado na perspectiva da instituição de um proletariado atlântico desde o século XVII, esse artigo é uma singela contribuição para o debate.

**Palavras-chave:** Proletariado atlântico – Costumes comuns – Luta de classe.

**Abstract:** The article discusses the importance of the Atlantic connections in the struggles of certain professional categories which work in Recife. The temporal carving is the decade of 1850, a period of the end of the Atlantic traffic of enslaved Africans, of the debate on the alleged vagrancy, idleness and ineptness of the national free workforce and the disaggregation of the proslavery system. In this conjuncture, certain *recifense* citizens, migrants (coming from the Pernambuco inland, but also from neighboring provinces) and immigrants fought against some forms of precariousness of their lives and their work in work sites of public works. Many of these subjects and their descendants, who disembarked on the ports of Pernambuco, shared costumes and aspirations which helped them to consolidate conceptions of their own rights and notions of fair work. By means of the documentation produced by the Arsenal of the Pernambuco Navy and by the Directorate of Military Works of Pernambuco, for

\* O artigo desenvolve alguns aspectos do projeto de pesquisa “Operários e artífices especializados e sua luta pela jornada de 8 horas. Recife, 1890-1891”, que é financiado pela CAPES na modalidade AUXPE.

\*\* Doutor em História Social do Trabalho pela Unicamp. Professor Adjunto da Faculdade de Educação da Universidade Federal Fluminense. E-mail: [mmcord@uol.com.br](mailto:mmcord@uol.com.br)

instance, it is possible to rebuild some of these views of the word based in ethnic and class experiences. Inspired in the perspective of instituting an Atlantic proletariat since the XVII century, this article is a unique contribution to the debate.

**Keywords:** Atlantic proletariat – Common costumes – Class struggle.

No livro *A hidra de muitas cabeças*, Peter Linebaugh e Marcus Rediker conseguiram descortinar a história oculta do proletariado atlântico nos séculos XVII e XVIII. Marinheiros, escravos, plebeus, entre outros sujeitos, drenaram pântanos, derrubaram matas e levantaram cercas. Formado por indivíduos das mais diversas origens, etnias, culturas e condições, esse proletariado atlântico colaborou tanto com a construção de identidades comuns no mundo do trabalho quanto com a expansão do capitalismo global. Não preciso reforçar a importância da publicação, assim como sua inovação e originalidade. Como afirmaram os próprios autores, o livro “é um olhar de baixo para cima”.<sup>1</sup> Ao observarem a história atlântica com essa sensibilidade, ambos os intelectuais fizeram coro às novas interpretações que seguem afrouxando as velhas fronteiras que separam trabalhadores cativos e trabalhadores livres. Esse tipo de abordagem permite, inclusive, que critiquemos uma concepção idealizada sobre a categoria “liberdade”, que distinguiria, radicalmente, as experiências de escravos e de operários – em sentido mais clássico.<sup>2</sup>

No Brasil, a publicação de *A hidra de muitas cabeças* ocorreu em setembro de 2008. Em fevereiro do ano seguinte, defendi minha tese de doutorado, intitulada *Andaimes, casacas, tijolos e livros: uma associação de artifícies do Recife, 1836-1880*. Esse trabalho de pós-graduação discutiu, no primeiro marco temporal, a montagem de uma sociedade mutualista que foi idealizada por mestres pedreiros e carpinteiros – esses últimos responsáveis pelo trabalho com madeiras em canteiros de obras. Todos eram pernambucanos, livres e descendentes de africanos. O objetivo do grupo de socorros

<sup>1</sup> LINEBAUGHT, Peter; Marcus, REDIKER. **A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008. p. 15.

<sup>2</sup> Poderia arrolar uma série de trabalhos que problematizam as fronteiras que separam as experiências sociais de trabalhadores livres e trabalhadores escravos. Em escala internacional, destaco MINTZ, Sidney W. *Was the plantation slave a proletarian?*, **Review**, v. 2, n. 1, p. 81-98, 1978. No Brasil, sublinho o pioneirismo de LARA, Silvia H. Escravidão, cidadania e história do trabalho no Brasil, **Projeto História**, n. 16, p. 25-38, 1998. Entre os trabalhos mais recentes, consultar CHALHOUB, Sidney; SILVA, Fernando T. Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980, **Cadernos AEL**, v. 14, p. 11-50, 2009. NEGRO, Antonio L.; GOMES, Flávio dos S. Além de senzalas e fábricas: uma história social do trabalho, **Tempo Social: revista de sociologia da USP**, v. 18, n. 1, p. 217-40, 2006.

mútuos era permitir que seus componentes vencessem os estigmas da escravidão e do defeito mecânico por meio de estratégias de escolarização e da solidariedade artesanal. Com o passar dos anos, essas lutas permitiram que os principais sócios compusessem uma aristocracia do trabalho. No último marco temporal, a sociedade mutualista consolidou sua visibilidade pública ao ocupar um palacete que passou a sediar o Liceu de Artes e Ofícios do Recife, escola que controlava desde os anos 1870. Diretor e professores eram artífices de cor ligados às artes mecânicas.<sup>3</sup>

No breve interregno entre a publicação de *A hidra de muitas cabeças* e a defesa de minha tese de doutorado, não havia lido o livro de Peter Linebaugh e Marcus Rediker. Depois de tê-lo feito, meses após ambos os acontecimentos, tive alguns *insights* e revisitei um conjunto de fontes que compulsei nos arquivos pernambucanos. Em especial, selecionei aquelas que revelavam as experiências e as expectativas de trabalhadores mais pobres e/ou sem claros vínculos com associações de ofício, como irmandades embandeiradas e sociedades mutualistas. Entre eles, recifenses (nativos ou adotivos) e forasteiros recém-chegados pelos caminhos do *hinterland* e pelos portos pernambucanos. Esses últimos eram migrantes e imigrantes que desconheciam os códigos culturais da localidade e que possuíam frágeis redes de proteção social. Naquela oportunidade, rascunhei algumas possibilidades de análise sobre a agência de tais sujeitos, inspirado pelas histórias ocultas do Atlântico revolucionário. Nos últimos anos, contudo, outras demandas postergaram a escrita desse texto, que agora encontrou oportunidade de conclusão graças ao convite da *Revista de História Comparada*.

O artigo que ofereço aos leitores tem pretensões bastante singelas, quando comparado com *A hidra de muitas cabeças*. Resguardem, portanto, suas devidas limitações analíticas e especificidades espaço-temporais. Preocupado com o Recife da década de 1850, o objetivo desse texto é mapear e compreender as lutas daqueles referidos sujeitos, encontrados nas fontes revisitadas, contra a precarização de suas vidas e de seu trabalho em canteiros de obras públicas. Fundamentalmente, eles tinham duas coisas em comum. A primeira delas, a travessia atlântica. No caso dos

<sup>3</sup> MAC CORD, Marcelo. **Andaimes, casacas, tijolos e livros: uma associação de artífices do Recife, 1836-1880**. Tese apresentada ao Departamento de História da Unicamp, 2009. Esse trabalho conquistou o 5º lugar no Prêmio Arquivo Nacional 2009, o Prêmio CAPES de Tese de 2010 na área de História e o 1º lugar no Concurso Várias Histórias 2011 promovido pelo Cecult-Unicamp. No ano passado, o trabalho de pós-graduação foi publicado. MAC CORD, Marcelo. **Artífices da cidadania: mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista**. Campinas, SP: Editora da Unicamp/FAPESP, 2012.

trabalhadores africanos que foram escravizados e que conquistaram sua alforria, uma experiência direta e compulsória. Indireta para seus descendentes, mas não menos importante. Em se tratando dos europeus mais pobres, que buscaram nova vida no além-mar, a viagem foi forçada pelas conjunturas. A outra coisa em comum é que, apesar de suas diferenças e de seus conflitos, a exploração de sua mão de obra permitiu que esses homens afinassem ideias, ideais e expectativas. Reelaboradas ou criadas no Recife, elas ajudaram a consolidar concepções mais gerais de direitos próprios e de trabalho justo.

A escolha da década de 1850 foi motivada por dois aspectos dialéticos. O primeiro deles, eminentemente conjuntural. O fim do tráfico de africanos escravizados exigiu que as elites letradas e proprietárias brasileiras reforçassem um discurso sobre a inépcia dos trabalhadores nacionais, especialmente daqueles que eram homens de cor alforriados ou nascidos livres. É claro que isso representava uma tentativa de enquadrá-los em formas de trabalho (considerado) disciplinado, o que imporia novas formas de restrição à sua liberdade jurídica.<sup>4</sup> No bojo do paulatino processo de desagregação do escravismo, o Gabinete da Conciliação, preocupado com a ordem pública, elaborou algumas medidas mais gerais que proporcionassem ao país os melhoramentos materiais, intelectuais e morais que eram desejados pelos “de cima” da pirâmide social. No período em quadro, reformas que se pretendiam de grande alcance social foram idealizadas pelo governo imperial. Entre as que nos interessam, temos o planejamento de políticas de imigração, de instrução primária e de emprego dos braços ociosos em obras públicas.<sup>5</sup>

As fontes disponíveis, referidas mais acima, foram o outro aspecto que determinou a escolha pela década de 1850. Na documentação produzida pelo Arsenal de Marinha de Pernambuco e pela Diretoria das Obras Militares de Pernambuco, por exemplo, percebemos que os governos central e provincial encontraram problemas para

---

<sup>4</sup> Para saber mais sobre a relação entre a pretensa inépcia da mão de obra dos trabalhadores africanos e de seus descendentes, a criação de novas formas de domínio sobre os trabalhadores negros livres e a montagem de novas formas de restrição à sua liberdade, ver SCOTT, Rebecca J. *Fronteiras móveis, “linhas de cor” e divisões partidárias: raça, trabalho e ação coletiva em Louisiana e Cuba, 1862-1912*. In: COOPER, Frederick Cooper; HOLT, Thomas C.; SCOTT, Rebecca J. (orgs.). *Além da escravidão: investigações sobre raça, trabalho e cidadania em sociedades pós-emancipação*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. No caso do Brasil, no transcorrer da década de 1850, a presunção de que todo o africano e seus descendentes eram escravos, caso não provassem o contrário, ajudou a precarizar suas liberdades e seu trabalho. CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

<sup>5</sup> IGLÉSIAS, Francisco. Iglésias, Vida política, 1848-1866. In: HOLANDA, Sérgio B. (dir.). *História geral da civilização brasileira: o Brasil Monárquico*. 8ed. São Paulo: Bertrand Brasil, 2004. t. 2, v. 5.

contratar trabalhadores e/ou finalizar as novas e mais numerosas empreitadas sob sua responsabilidade. Corroborando o que comentei anteriormente, a justificativa era a falta de mão de obra e/ou a consequente inépcia da maior parte que estava disponível.<sup>6</sup> Para suprir as supostas carências dos canteiros de obras públicas recifenses, os administradores alimentaram expectativas em relação à contratação (quantitativa e qualitativa) de profissionais vindos do exterior, do interior pernambucano e de outras províncias. No bojo desse projeto, de fato, o que estava em jogo não era a inépcia dos trabalhadores nacionais ou a qualificação/disciplina dos que aportassem na província. Era preciso contar com o máximo de profissionais disponíveis, para que fosse possível proletarizá-los e baratear os custos de produção.<sup>7</sup>

Em resposta às pressões vindas “de cima” da pirâmide social, a mesma documentação permite observar uma série de estratégias acionadas por muitos trabalhadores recifenses, migrantes e imigrantes que tentavam escapar de relações produtivas que achavam injustas, quando empregados em canteiros de obras públicas. É possível inferir que atitudes como essas também dialogavam com saberes previamente acumulados no mundo do trabalho. Em outra oportunidade, observei que o desembarque de operários alemães no porto do Recife, em finais da década de 1830, fez circular entre pedreiros, carpinteiros e outros profissionais da cidade algumas ideias muito caras ao primeiro socialismo.<sup>8</sup> Em Pernambuco, a própria luta dos africanos escravizados e de seus descendentes por liberdade e/ou autonomia também entra na equação, especialmente no Ciclo de Insurreições do Nordeste – ocorrido na primeira metade do século XIX.<sup>9</sup> Nesse sentido, a historiografia nacional indica que eles sempre exigiram

---

<sup>6</sup> MAC CORD, Marcelo. **Artífices da cidadania**. Op. Cit.

<sup>7</sup> O projeto de exploração da mão de obra de pedreiros, carpinteiros, ferreiros e profissionais afins era mais antigo. No final da década de 1840, por exemplo, os praieiros criaram uma proposta política para a proletarização dos canteiros de obras locais por meio do aprendizado escolar dos ofícios mecânicos. Por mais que a proposta tivesse ficado somente no papel, tal medida tinha por objetivo tirar dos trabalhadores artesanais o poder de controlar o tirocínio e a rotina de suas profissões. MAC CORD, Marcelo. **Artífices da cidadania**. Op. Cit. MARSON, Izabel A. **O Império do Progresso: a Revolução Praieira em Pernambuco (1842-1855)**. São Paulo: Brasiliense, 1987. p. 282-3.

<sup>8</sup> MAC CORD, Marcelo. **Artífices da cidadania**. Op. Cit. O primeiro socialismo abrange cooperativismo, associativismo, republicanismo, democracia e doutrina cristã. Apesar de imprecisa, a categoria não carrega em si perspectivas teleológicas suscitadas pela congênere socialismo utópico. GALLO, Ivone C. D. **A aurora do socialismo: fourierismo e o Falanstério do Saí (1839-1850)**. Tese apresentada ao Departamento de História da Unicamp, 2002.

<sup>9</sup> Sobre o “Ciclo de Insurreições do Nordeste” e o protagonismo dos escravos pernambucanos na luta por direitos, consultar CARVALHO, Marcus J. M. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo. Recife, 1822-1850**. Recife: Editora Universitária UFPE, 1998.

diretos que achavam merecer. Caso não tivessem suas demandas atendidas, reagiam por meio de fugas, revoltas, ações de liberdade, troca de senhor etc.<sup>10</sup>

### **A luta por direitos em canteiros de obras públicas recifenses**

No dia 23 de novembro de 1852, João Baptista de Oliveira Guimarães, capitão tenente inspetor interino do Arsenal de Marinha de Pernambuco, comunicou ao presidente da província que enfrentava uma greve deflagrada por 28 carpinteiros engajados. Todos eram seus subordinados e ocupavam os postos de oficiais de 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classes e de mancebos de 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> classes. Podemos deduzir que eles tomaram uma decisão à revelia do mestre da oficina, atitude que feria as velhas práticas artesanais. Segundo o denunciante, os grevistas resolveram paralisar suas atividades porque exigiam o aumento de seus vencimentos. O movimento dos artífices inviabilizou os trabalhos de carpintaria naquele dia, o que gerou sérios prejuízos aos serviços encomendados à respectiva oficina. O mais interessante é que a greve, segundo as fontes, não foi uma atitude intempestiva, decidida pelos operários no calor da hora. Prova disso é que João Baptista informou ao chefe do Poder Executivo que “esse passo [a greve] revela a realização de um plano premeditado, por quanto no tempo do meu antecessor quiseram eles assim praticar”.<sup>11</sup>

A fonte permite inferir que o mestre de carpintaria não se solidarizou com seus companheiros de tirocínio na deflagração da greve por melhores salários. Contudo, é preciso fazer um alerta. Não podemos afirmar que os artífices mais especializados das oficinas do Arsenal de Marinha de Pernambuco estivessem absolutamente satisfeitos com seu empregador – o Estado. No ano seguinte ao movimento grevista, mais

<sup>10</sup> Sobre o assunto, consultar CHALHOUB, Sidney. **Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. GOMES, Flávio dos S. **Histórias de quilombolas: mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro, século XIX**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006. PIROLA, Ricardo F. **Senzalas insurgentes: malungos, parentes e rebeldes nas fazendas de Campinas**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2011. AZEVEDO, Elciene. **O direito dos escravos: lutas jurídicas e abolicionismo na província de São Paulo**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2010. GRINBERG, Keila. **Senhores sem escravos: a propósito das ações de escravidão no Brasil imperial**. In: CARVALHO, José Murilo; NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das (org.). **Repensando o Brasil dos Oitocentos: cidadania, política e liberdade**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. v. 1. DANTAS, Mônica D. (org.). **Revoltas, motins, revoluções: homens livres pobres e libertos no Brasil do século XIX**. São Paulo: Alameda, 2011.

<sup>11</sup> Até aqui, tudo no Códice AM-9, fls. 217-8 – Recife, Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (doravante APEJE), Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha.

precisamente no dia 4 de junho, o mestre interino da oficina de carpina, João Paulo dos Santos, reclamou das obras de melhoramento do porto do Recife, para onde foi deslocado. Segundo o operário, em uma petição enviada ao presidente da província, os movimentos das marés exigiram que abrisse mão, por diversas vezes, de suas duas horas de almoço. O sacrifício havia sido feito para que os serviços de sua arte seguissem de acordo com o planejamento. Por causa disso, ele reclamava do acúmulo de tempo de trabalho sem nenhuma gratificação. O motivo da petição era um pedido de abono aos seus vencimentos, para compensar a cessão de um direito que achava justo e que era consagrado pelo costume.<sup>12</sup>

Ao compararmos os acontecimentos registrados no Arsenal de Marinha de Pernambuco, observamos que a relação entre seus artífices engajados era hierarquizada. Permanência dos tempos em que as corporações de ofício eram oficiais, antes da Constituição de 1824. De qualquer forma, cada um a sua maneira, os funcionários do governo entenderam seus direitos enquanto membros da classe trabalhadora, em oposição aos interesses de seu contratante. A greve dos oficiais e dos mancebos da oficina de carpinteiro é um bom exemplo disso. Direta ou indiretamente, entendo que devemos conectá-la a outras que ocorreram no país na década de 1850. Podemos citar como exemplo as que foram deflagradas pelos escravos e pelos ganhadores que trabalhavam nos cantos de Salvador, em 1857, e pelos tipógrafos dos principais jornais da corte, em 1858.<sup>13</sup> No caso do mestre carpina João Paulo dos Santos, somos imediatamente remetidos aos estudos de E. P. Thompson, que demonstram que os trabalhadores ingleses reelaboravam a imposição da disciplina capitalista e fizeram da relação tempo-dinheiro algo que os favorecesse.<sup>14</sup>

Conflitos de classe também foram deflagrados na Diretoria de Obras Militares de Pernambuco. Em 26 de março de 1855, o responsável pelo órgão público relatou ao

---

<sup>12</sup> Até aqui, tudo no Códice AM-10, fls. 342 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha.

<sup>13</sup> REIS, João J. A greve negra da Bahia em 1857. **Revista da USP**, n. 18, p. 8-29, 1993. VITORINO, Artur J. R. **Máquinas e operários: mudança técnica e sindicalismo gráfico (São Paulo e Rio de Janeiro, 1858-1912)**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2000. Segundo Marcelo Badaró, “as greves ocorridas entre os anos 1850 e 1880 são episódios significativos, por revelarem que a dimensão do conflito entre trabalhadores e seus patrões assumia, em determinados momentos, o formato típico dos embates decorrentes da situação de assalariamento”. MATTOS, Marcelo Badaró. **Escravizados e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca**. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008. p. 169.

<sup>14</sup> THOMPSON, E. P. Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial. In: **Costumes comuns: estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 267-304.

presidente da província que os operários civis, contratados por empreitada, somente eram comprometidos e responsáveis enquanto recebiam vencimentos. Segundo a autoridade militar, além do pagamento das diárias, “nenhum laço os liga a mim”.<sup>15</sup> No ano seguinte, aos 2 de abril, esse relato foi reforçado. Contudo, o diretor utilizou uma nova estratégia para tentar estreitar seus laços com os trabalhadores. Ele passou a adiantar os jornais, medida que pretendia fortalecer a economia do favor pessoal e gerar mais motivação nos contratados. Contudo, logo que os beneficiados conseguiam outro serviço que pagasse mais, pois o mercado estava aquecido, abandonavam a empreitada em curso com os mil-reis previamente embolsados. No Recife, esse tipo de prática era conhecido como gancho. Lesados os cofres públicos, era muito difícil reaver o montante pago ou obrigar os trabalhadores a cumprir seus tratos. Para dificultar as diligências policiais, os contratados mudavam “facilmente de habitação, e mesmo de domicílio”.<sup>16</sup>

O pagamento pontual, por sua vez, era muito valorizado pelos operários civis da Diretoria das Obras Militares de Pernambuco. Aos 9 de setembro de 1856, o então tenente-coronel engenheiro diretor desse estabelecimento militar, José Joaquim Rodrigues Lopes, relatou o assunto para o presidente da província. Segundo aquela primeira autoridade, somente a pontualidade dos jornais mantinha os trabalhadores nas empreitadas sob sua responsabilidade. Para pedreiros, carpinteiros e profissionais afins, não interessavam os problemas logísticos ou burocráticos enfrentados pela Tesouraria Geral. Às “quatro horas da tarde, quando acaba o trabalho nas obras”, deveriam os poucos fieis do tesoureiro correr todos os pontos da cidade para cumprir sua obrigação. Caso não conseguissem, os serviços seriam paralisados no dia seguinte. Rodrigues Lopes afirmou que o atraso no pagamento “resulta o descontentamento dessa gente, a quem não convém desagradar já que há necessidade de fazer obras na atualidade”. Por causa dessa demanda, ainda relatou que os operários estavam dispostos a “mudar de obra por qualquer conveniente, logo que se efetue o pagamento do período corrente”.<sup>17</sup>

A Diretoria das Obras Militares de Pernambuco permite reforçar o que foi anteriormente analisado, sobre a noção de direitos próprios dos trabalhadores pernambucanos envolvidos com os canteiros de obras públicas. O documento expedido

<sup>15</sup> Códice OM-1, fl. 110 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Obras Militares.

<sup>16</sup> Até aqui, tudo no Códice OM-1, fl. 168 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Obras Militares.

<sup>17</sup> Até aqui, tudo no Códice OM-1, fl. 220 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Obras Militares.

em 2 de abril de 1856 ainda permite inferir outras duas percepções, mais específicas. A primeira delas é que a tentativa de reforço das relações clientelísticas, promovida pelo chefe daquela repartição militar, foi bastante enfraquecida pelas relações de classe que se instituíam. Mais uma vez, para apoiar meus argumentos, recorro aos trabalhos de E. P. Thompson. Ao estudar a formação da classe operária inglesa, o historiador deixou evidente que a construção de uma identidade social mais homogênea, nesse grupo subalterno, foi tributária do enfraquecimento das relações paternalistas com os “de cima” da pirâmide social.<sup>18</sup> Receber o pagamento adiantado e abandonar o trabalho, quando aparecia outro emprego mais vantajoso, também era outra boa forma de protestar contra a costumeira irregularidade dos pagamentos, algo que caracterizou as empreitadas demandadas pelos governos central e provincial na década de 1850.<sup>19</sup>

A outra percepção suscitada pelo documento nos remete às constantes mudanças de endereço dos trabalhadores recifenses. Não acredito que elas ocorressem somente por causa da possível repressão ao gancho. Para fundamentar meu argumento, comparo o que ocorria no Recife com a situação europeia. Michelle Perrot afirma que, no século XIX, os trabalhadores pobres que viviam nas cidades francesas mudavam muito de endereço, pois não conseguiam pagar seus aluguéis. Para facilitar as mudanças repentinas e escapar silenciosamente dos senhorios, os subalternos, donos de poucos pertences, trocavam fácil e agilmente de endereço.<sup>20</sup> No Rio de Janeiro, a mudança de residência e de trabalho dos mais pobres também era algo comum, segundo Francisco Belisário – defensor de uma reforma eleitoral que extinguisse o voto indireto e eliminasse da política imperial a população sem recursos e instrução. Em *O sistema eleitoral no Império*, o político oitocentista afirma que a “arraia-miúda” que vivia na

---

<sup>18</sup> THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade**. 3ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997. v. 1.

<sup>19</sup> Alguns exemplos de atraso nos pagamentos são encontrados na seguinte documentação: Códice AM-8, fl. 187 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha. Códice AM-12, fl. 272 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha. Códice AM-18, fl. 158 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha. Códice AM-21, fls. 200 e 280 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha. Códice AM-22, fls. 44, 102, 287, 303 e 328 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha. Códice OM-1, fl. 220 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Obras Militares. Códice OM-3, fl. 10 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Obras Militares.

<sup>20</sup> PERROT, Michelle. **Os excluídos da História: operários, mulheres e prisioneiros**, 6<sup>a</sup> reimp. São Paulo: Paz e Terra, 2010. p. 220.

freguesia de Santana, seu “Quartel General”, era composta pelo “operário nômade” que residia “em vários cortiços” e “que trabalha hoje aqui e amanhã acolá”.<sup>21</sup>

Recorrei ainda ao relatório de 2 de abril de 1856, expedido pelo diretor das Obras Militares de Pernambuco, para realizar mais duas análises sobre a percepção que os subalternos tinham de si mesmos e de seus direitos. Segundo aquela autoridade, os operários civis, contratados por empreitada, encontravam muitas dificuldades para aceitar a presença de um feitor que os vigiasse em canteiros de obras. Na mesma medida em que esse funcionário (responsável pela ordem) era imposto pelo contratante, os contratados faziam de tudo para constrangê-lo e intimidá-lo. Caso o feitor não cedesse às pressões dos operários e insistisse em seguir a cartilha da Diretoria das Obras Militares, sua vida se tornava insuportável. O documento indica que “oficiais e serventes, por muitas vezes brigados entre si”, entravam em acordo “para desgostá-lo por meio de palavras, às vezes picantes”. Por fim, quando o conflito chegava a esse nível, o capataz tinha somente duas opções: ou vivia “ali em contínua luta”, correndo o “risco de ser mais diretamente incomodado”, ou se mancomunava “com seus agressores”, tornando-se inútil na função.<sup>22</sup>

No tocante à primeira análise que foi prometida, observamos que os operários recifenses que trabalhavam em canteiros de obras públicas da Diretoria das Obras Militares de Pernambuco não compunham um corpo homogêneo, assim como os mestres, oficiais e mancebos do Arsenal de Marinha de Pernambuco. Contudo, em ambos os estabelecimentos militares instalados no Recife, podemos afirmar que os subalternos se associavam como classe quando seus interesses eram opostos aos dos seus contratantes e representantes. Mais uma vez, faço coro aos estudos de E. P. Thompson sobre as complexidades e singularidades da formação da classe operária. A segunda análise, induzida pelo relatório do diretor das Obras Militares de Pernambuco, é extremamente importante, pois nos remete para a intolerância dos operários contratados por empreitada à figura do feitor. Sabemos que esse cargo nos remete diretamente à história da escravidão. A historiografia brasileira deixou evidente que a

<sup>21</sup> SOUZA, Francisco Belisário S. **O sistema eleitoral no Império**. Brasília: Senado Federal, 1979. p. 31-2.

<sup>22</sup> Até aqui, tudo no Códice OM-1, fl. 166v – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Obras Militares.

maior parte dos crimes de sangue, lesões corporais e homicídios cometidos por cativos tiveram como alvo senhores, prepostos, feitores e capatazes.<sup>23</sup>

No censo de 1856, notamos que as principais freguesias do Recife contavam com 40.977 habitantes, sendo que 33.270 foram registrados como pessoas livres (os libertos estão nessa categoria), ou seja, aproximadamente 82,2%. O restante era cativo. Sabemos que esses números possuem problemas, por conta das metodologias utilizadas pelos censores. Apesar disso, mesmo que o percentual seja impreciso, preponderavam na capital pernambucana os trabalhadores livres ou libertos, pobres, com redes sociais horizontalizadas e que não eram brancos. Eles poderiam ser recifenses, pernambucanos do interior, migrantes das províncias vizinhas ou africanos. Os brancos eram europeus, especialmente portugueses e seus descendentes.<sup>24</sup> De qualquer forma, fossem pretos, pardos ou brancos, brasileiros ou estrangeiros, os trabalhadores livres que povoam esse texto não desejavam símbolos e práticas escravistas em seus canteiros de obras públicas. Contudo, estimo que os africanos alforriados e seus descendentes, mais do que os outros, fizessem de tudo para intimidar o feitor, funcionário indesejado que poderia precarizar suas liberdades.<sup>25</sup>

### **Propostas para “moralizar” os canteiros de obras públicas recifenses**

Gancho, greve, exigência de pagamento em dia e por trabalho extra, mudança constante de habitação, combate à proletarização, ameaça aos feitores e afrouxamento do paternalismo. Parece evidente que certos trabalhadores recifenses lutaram contra a

<sup>23</sup> Sobre o assunto, consultar MACHADO, Maria Helena P. T. **Crime e escravidão: trabalho, luta e resistência nas lavouras paulista, 1830-1888**. São Paulo: Brasiliense, 1987. LARA, Silvia H. **Campos da violência: escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. REIS, João J. **Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês, 1835**. São Paulo: Brasiliense, 1986. KARASCH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

<sup>24</sup> CARVALHO, Marcus J. M. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo. Recife, 1822-1850**. Recife: Editora Universitária UFPE, 1998. p. 73-91. No Recife, os portugueses mais pobres geralmente eram protegidos por seus parentes imigrados e/ou por patrões de mesma nacionalidade, o que lhes garantia alguma empregabilidade. Entre os anos 1830 e 1870, por causa disso, eram muito frequentes as campanhas antilusitanas e favoráveis a nacionalização do comércio a retalho. CÂMARA, Bruno A. D. **O “retalho” do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco, 1830-1870**. Tese apresentada ao Departamento de História da UFPE, 2012.

<sup>25</sup> Nos anos de 1850, no Rio de Janeiro, os sinais de africanidade faziam com as pessoas de pele escura, mesmo livres ou libertas, fossem suspeitas de ser escrava. Tal prática precarizava suas liberdades, pois sempre estavam sob a vigilância das autoridades policiais. CHALHOUB, Sidney. **A força da escravidão**.

precarização de suas vidas e de sua mão de obra. Contudo, esse tipo de agência conflitava com os interesses das elites letradas e proprietárias pernambucanas, que passaram a estigmatizá-la como ócio e vagabundagem, fruto da pretensa indolência dos mais pobres. Nesse sentido, em 4 de agosto de 1854, no artigo “A ociosidade”, *O Echo Pernambuco* afirmou que este estado era a “raiz e princípio de todos os males”. A morigeração seria o melhor meio para que os subalternos silenciassem seus “apetites desordenados”. Por causa de seu grau de periculosidade, a vadiagem deveria ser combatida. Com esta sentença, o jornal fez uma exigência aos legisladores. Junto das leis contra “os furtos, adultérios, homicídios e outros pecados” deveriam ser aprovadas outras que punissem a ociosidade.<sup>26</sup> Sem dúvida, esse julgamento era racializado, pois a maioria dos operários em canteiros de obras públicas tinha a pele escura.<sup>27</sup>

No segundo semestre de 1856, em meio às pressões contra a pretensa inépcia e vadiagem dos operários civis contratados, o diretor das Obras Militares de Pernambuco ofereceu uma proposta para o presidente da província. Para tentar comprometer os trabalhadores em canteiros de obras públicas com suas tarefas, José Joaquim Rodrigues Lopes, nosso conhecido tenente-coronel engenheiro diretor, sugeriu que o governo provincial colaborasse com a formação de uma Companhia de Artífices das Obras Militares. A ajuda seria importante. Ligada ao governo central, a Diretoria das Obras Militares de Pernambuco era pequena, estava sobrecarregada de atividades e tinha parcos recursos. O objetivo do novo regimento, composto por artistas mecânicos, era manter um quadro específico e estável de empregados. Eles seriam especialmente destacados para servir em empreitadas de diversos quartéis e fortes. Depois de consolidado o grupo, um montepio seria instituído para garantir aos funcionários algum pecúlio “nos dias de doença”. Para Rodrigues Lopes, estas iniciativas redundariam “em recíprocas vantagens ao Estado e à classe artífice de cidadãos laboriosos”.<sup>28</sup>

É interessante observar que o diretor das Obras Militares de Pernambuco propôs a formação de um montepio para assistir a sua sonhada companhia de artífices

<sup>26</sup> Até aqui, tudo no artigo A ociosidade, **O Echo Pernambucano**, 4 ago., 1854 – Recife, APEJE, Hemeroteca.

<sup>27</sup> Para saber mais sobre a relação entre ócio, vadiagem e racialização no Império do Brasil, consultar ALBUQUERQUE, Wlamyra R. **O jogo da dissimulação: abolição e cidadania negra no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. FRAGA FILHO, Walter. **Mendigos, moleques e vadões na Bahia do século XIX**. São Paulo, Hucitec; Salvador, Edufba, 1995.

<sup>28</sup> Até aqui, tudo no código OM-1, fl. 204 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Obras Militares.

engajados. Com um só golpe, ele pretendia matar dois coelhos. Ao contar com um quadro fixo de operários, a repartição pública não ficaria mais a mercê da mão de obra disponível no mercado. Junto disso, a montagem de um sistema previdenciário motivaria os empregados a se manterem no emprego, pois receberiam auxílios pecuniários em momentos difíceis. Com essas medidas, Rodrigues Lopes acreditava que poderia contar com a obediência de seus subordinados, assim como seu agradecimento. Tendo em vista o que discutimos anteriormente, a oferta de um montepio era uma forma de reforçar laços paternalistas e minimizar conflitos de classe. Contudo, ao recordarmos a greve por melhores salários no Arsenal de Marinha de Pernambuco, deflagrada por oficiais e mancebos engajados, sabemos que a estratégia do tenente-coronel engenheiro era falível. De qualquer forma, as fontes disponíveis nada trataram sobre a sequência do projeto acalentado pelo militar.

No combate ao que consideravam vadiagem, ócio e inépcia, alguns expoentes da política imperial entenderam que também era necessário oferecer instrução primária aos subalternos. Dois exemplos de esforços governamentais nesta direção merecem destaque. Em 1855, a Academia Imperial de Belas-Artes precisou relativizar seus velhos preconceitos contra as ditas artes úteis e foi obrigada a aceitar artífices e operários que quisessem aprender alguns conceitos aplicáveis aos seus ofícios.<sup>29</sup> Em 1857, por sua vez, o Ministério da Marinha regulamentou o funcionamento das Companhias de Aprendizes Menores em seus arsenais.<sup>30</sup> No bojo desse processo, particulares também fomentaram o ensino das artes mecânicas. Na corte, a Sociedade Propagadora das Belas-Artes foi modelar. Fundada em 1856, seu idealizador foi o arquiteto Francisco Joaquim Bethencourt da Silva. Formada por membros das elites letradas e proprietárias fluminenses, inaugurou o Liceu de Artes e Ofícios em 9 de janeiro de 1858. Seu principal escopo foi articular emancipação gradual, ensino das ditas artes úteis e europeização do país.<sup>31</sup>

No Recife, percebemos como esta política repercutiu por meio de um artigo publicado no *Diário de Pernambuco* aos 25 de janeiro de 1858. Escrito por *Abdala-el-*

<sup>29</sup> SQUEFF, Letícia C. A Reforma Pedreira na Academia de Belas Artes (1854-1857) e a constituição do espaço social do artista, *Cadernos CEDES*, ano XX, n. 51, p. 103-18, 2000. p. 107-9.

<sup>30</sup> CUNHA, Luiz A. **O ensino de ofícios artesanais e manufatureiros no Brasil escravocrata**, 2<sup>a</sup> ed. São Paulo, Editora Unesp: Brasília, FLACSO, 2005. p. 112.

<sup>31</sup> MURASSE, Celina M. **A educação para a ordem e o progresso do Brasil: o Liceu de Artes e Ofícios do Rio de Janeiro (1856-1888)**. Tese apresentada à Faculdade de Educação da Unicamp, 2001.

*Kratif* na crônica semanal “A Carteira”, seu título era “O futuro dos nossos artistas mecânicos. A Companhia de Aprendizes Menores do Arsenal de Marinha”. Tal pseudônimo era utilizado pelo mestiço Antônio Pedro de Figueiredo, conhecido jornalista e primeiro socialista recifense. No jornal de maior circulação da província, o articulista aplaudia os poderes imperiais pela ideia de organizar companhias para menores aprendizes em alguns de seus arsenais. Menção especial merecia o de Pernambuco, pois, segundo o autor, foi o primeiro a se mobilizar naquela direção. Desde então, continua Figueiredo, muitas famílias pobres começaram a amenizar suas dificuldades cotidianas. A primeira e mais fundamental era a material. Além de o estabelecimento militar proporcionar aos meninos aprendizes “uma diária de 300rs para o seu sustento”, também oferecia “casa asseada”, “comida abundante”, “boa cama” e “4 criados livres para os servir”.

No artigo, *Abdala-el-Kratif* também criticou as dificuldades que as famílias pobres encontravam para obter acesso aos princípios mais fundamentais da educação pública. Por este motivo, também elogiava o fato de os aprendizes menores poderem se instruir no Arsenal de Marinha de Pernambuco. Segundo o jornalista e primeiro socialista, os meninos recebiam do estabelecimento militar aulas de “língua nacional, de leitura e escrita, de aritmética, de álgebra, de geometria e de geometria retilínea”. De forma complementar, além dessas disciplinas de cunho teórico, aplicadas às artes mecânicas e às demandas da vida cotidiana, os meninos também adquiriam habilidades práticas com os mestres de ofício das diversas oficinas militares.<sup>32</sup> Ao consultarmos as correspondências entre o Arsenal de Marinha de Pernambuco e o presidente da província, observamos que, em 1858, os aprendizes poderiam ser adestrados nas artes mecânicas de carpinteiro, calafate, carpina, ferreiro, tanoeiro, pedreiro, funileiro, polieiro e canteiro. Vale ainda registrar que a pretensão destas e daquelas lições era criar operários considerados perfeitos e moralizados.<sup>33</sup>

No relatório que o presidente da província enviou à Assembleia Legislativa de Pernambuco, em 1859, confirmamos a importância dos cofres gerais no financiamento de iniciativas que pretendiam “moralizar” a mão de obra dos trabalhadores mais pobres.

<sup>32</sup> Até aqui, tudo no artigo intitulado O futuro dos nossos artistas mecânicos. A Companhia de Aprendizes Menores do Arsenal de Marinha, **Diário de Pernambuco**, 25 jan., 1858 – Recife, APEJE, Hemeroteca.

<sup>33</sup> Códice AM-20, fls. 18 e 209 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha.

Segundo aquela autoridade, além da despesa “com a aula de mecânica do Arsenal de Marinha”, o erário central ainda favorecia as “oficinas do mesmo Arsenal e do de Guerra”. Embora o presidente pernambucano tenha afirmado que “o desenvolvimento do elemento industrial” merecesse mais desvelo “em um país como o nosso”, relatou que “nada despende a província para o ensino industrial, quer agrícola, quer comercial ou artístico”. A exceção era “o auxílio de 1:000\$rs para uma associação particular de artistas”, que oferecia aulas noturnas para trabalhadores. No mais, apenas um empenho orçamentário previsto por lei, mas nunca executado: “6:000\$rs para a [criação da] escola industrial”.<sup>34</sup> Parece que o maior afluxo de recursos oriundos da corte, destinado ao ensino dos ofícios, colaborou para que os políticos pernambucanos desconsiderassem a execução da norma que determinava a montagem desse último estabelecimento.

A “associação particular de artistas” que recebia o auxílio do governo pernambucano é o grupo que estudei em meu doutorado. À época batizado como Sociedade das Artes Mecânicas e Liberais, utilizava os recursos públicos que recebia para sustentar suas aulas noturnas de geometria, desenho, arquitetura, primeiras letras e francês. No transcorrer dos anos 1850, com a proteção do diretor da Instrução Pública de Pernambuco, Joaquim Pires Machado Portela, o grupo de artífices, que oferecia para seus sócios socorros financeiros e escolarização formal, conquistou a mercê de administrar a citada Escola Industrial. Apesar de esse estabelecimento de ensino nunca sair do papel, o consórcio foi muito importante para a projeção pública da sociedade mutualista. Em 1858, por causa dos projetos governamentais de “moralização” dos trabalhadores mais pobres, suas aulas foram abertas ao grande público. Apesar de setores das elites letradas e proprietárias pernambucanas se fazerem mais presentes na associação, seus postos de poder e a regência das aulas continuaram nas mãos dos trabalhadores pretos e pardos.<sup>35</sup>

Conhecidas as principais iniciativas de “moralização” em canteiros de obras públicas recifenses, reforço que elas pretendiam associar o ócio, a vadiagem e a inépacia às práticas de luta dos trabalhadores mais pobres e menos protegidos, que combatiam a precarização de suas vidas e de sua mão de obra. Aquelas iniciativas tinham como alvo tanto os adultos quanto os mais jovens, que, em tese, seriam mais afeitos à disciplina do

<sup>34</sup> Relatório que o Presidente da Província enviou à Assemblea Legislativa. Pernambuco: Typographia de M. F. de Faria, 1859 – Recife, Fundação Joaquim Nabuco, Setor de Microfilmes.

<sup>35</sup> MAC CORD, Marcelo. *Artífices da cidadania*. Op. Cit.

trabalho e moldáveis para o respeito à ordem.<sup>36</sup> Apesar desse quadro, farei um alerta, para que minha análise não pareça maniqueísta. Os conflitos entre as classes sociais ganham força e visibilidade quando capital e trabalho se enfrentam em situações-limite, como as que foram analisadas nesse artigo. Contudo, nas instâncias mais cotidianas da vida, vimos que os próprios subalternos alimentavam diferenças, hierarquias e antipatias entre si. Da mesma forma, entender os projetos de instrução oriundos “de cima” da pirâmide social como mera imposição ideológica empobreceria nosso estudo. Certos setores menos privilegiados da classe trabalhadora exigiam escolarização, pois ansiavam desenvolver projetos próprios de mobilidade social ascendente.

As fontes revelam vários exemplos que sustentam minha última afirmação. A criação da sociedade que estudei no doutorado é um deles. Ao organizarem aulas noturnas e particulares em sua sede, os sócios, artífices de pele escura, compreenderam que poderiam combater os estigmas da escravidão e do defeito mecânico por meio da instrução. Movidos pelo mesmo projeto, trabalhadores sem vínculos com o grupo de auxílio mutuo conseguiram matricular seus filhos nas aulas noturnas que foram originalmente organizadas para os sócios. Em 1859, Manoel Álvares dos Santos conquistou vagas para que seus dois filhos se alfabetizassem. Ambos foram registrados como pardos. O mais velho era aprendiz de carpina e contava 16 anos, enquanto o caçula era neófito na arte de pedreiro e tinha 12. Na mesma ocasião, Bento Felix Tavares garantiu que semelhante benesse fosse concedida ao seu menino de 14, que na documentação apareceu como pardo e aprendiz de ferreiro. Esse pai lutou bastante por um futuro melhor para seus descendentes. Em 1863, o pernambucano ainda matriculou mais três outros filhos, aprendizes da arte de pedreiro, nas aulas de primeiras letras.<sup>37</sup>

Em Pernambuco, entre finais do século XVIII e meados do seguinte, os descendentes de africanos, livres e libertos, tinham chances de frequentar a escola

---

<sup>36</sup> A partir da Revolução Industrial e da Revolução Francesa, a oferta de instrução primária e a preparação para o trabalho morigerado ganharam *status* de política pública especialmente dirigida aos menores oriundos das classes subalternas. BOTO, Carlota. Na Revolução Francesa, os princípios democráticos da escola pública, laica e gratuita: o relatório de Condorcet. **Educação e Sociedade**, v. 24, n. 84, p. 735-62, 2003. WRIGLEY, Julia. The division between mental and manual labor: artisan education in science in nineteenth-century Britain, **The American Journal of Sociology**, v. 88, p. S31-S51, 1982.

<sup>37</sup> Livro de Matrículas de Primeiras Letras, 1858-1878, fls. 1-4 e 7 – Recife, Universidade Católica de Pernambuco (doravante UNICAP), Biblioteca/Coleções Especiais, Série Liceu de Artes e Ofícios. Livro de Matrícula das Aulas Primárias (Primeiras Letras), fls. 1-6 – Recife, UNICAP, Biblioteca/Coleções Especiais, Série Liceu de Artes e Ofícios. Livro de Atas do Conselho Administrativo da Sociedade das Artes Mecânicas e Liberais, 1860-1864, fl. 223 - Recife, UNICAP, Biblioteca/Coleções Especiais, Série Liceu de Artes e Ofícios.

primária quando suas famílias eram estruturadas.<sup>38</sup> Parece ser esse o caso dos Santos e dos Tavares. O fato de serem artífices reforçava laços, pois a noção de hereditariedade e de direito familiar caracterizavam o tirocínio artesanal.<sup>39</sup> Acredito que casos semelhantes sejam encontrados na Companhia de Aprendizes Menores do Arsenal de Marinha de Pernambuco, como o de dois pardos admitidos em 1856. Marcolino Augusto da Silva Brasil, recifense, 16 anos, filho de José Fernandes Brasil, obteve progressos nas aulas de primeiras letras e de carpinteiro. José Gomes de Freitas, recifense, 13, filho de Pantaleão Gomes de Freitas, evoluiu nas de geometria prática e de ferreiro. Outra coisa em comum é a matrícula por ordem do presidente da província.<sup>40</sup> Esse último aspecto confirma que a luta de classes encontra expressão em determinadas conjunturas. Defendo que seja impossível sustentar que essas pessoas valorizassem a escolarização porque imposta pela “boa sociedade”.

### **Concorrência atlântica nos canteiros de obras públicas recifenses**

Na década de 1850, dentre as medidas para a “moralização” dos canteiros de obras públicas recifenses, uma das mais discutidas pelas elites letradas e proprietárias pernambucanas foi a contratação de operários europeus. A chegada de gente branca e “disciplinada”, que garantisse a bem sucedida “transição” do trabalho escravo para o trabalho livre (ou da “barbárie” para “civilização”, se os leitores preferirem), fazia parte do imaginário racializado daqueles que queriam a pretensa modernização do país.<sup>41</sup> No dia 19 de agosto de 1857, em meio a esses debates, o Arsenal de Marinha de Pernambuco reclamou da suposta falta de braços na província e sugeriu que artífices e até mesmo serventes fossem arregimentados no exterior. O protesto surtiu o devido

<sup>38</sup> SILVA, Adriana M. P. **Processos de construção da escolarização em Pernambuco, em fins do século XVIII e primeira metade do século XIX**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2007.

<sup>39</sup> HOBSBAWM, Eric. J. **Mundos do trabalho: novos estudos sobre história operária**. 3ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000. p. 372.

<sup>40</sup> Códice AM-17, fl. 339 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha.

<sup>41</sup> A lei de locação de serviços, aprovada em 1837, talvez tenha sido a primeira medida legal do Império do Brasil no sentido de viabilizar a imigração de europeus no processo de “transição” do trabalho escravo para o trabalho livre. É impossível dissociá-la da lei de 1831, que proibia o tráfico de africanos escravizados. Para saber sobre a lei de 1837, consultar LAMOUNIER, Maria L. **Da escravidão ao trabalho livre: a lei de locação de serviços de 1879**. Campinas, SP: Papirus, 1988. Na sanha pelo “embranquecimento” e pela pretensa modernização do Império do Brasil, pessoas de cor, livres ou libertas, foram impedidas de imigrar. Caso aqui chegassem, deveriam ser deportadas, mesmo que inexistisse uma lei específica sobre o assunto. ALBUQUERQUE, Wlamyra R. Op. Cit., p. 66. As políticas imigrantistas.

efeito. Em novembro, temos notícias de que a arregimentação havia sido aprovada.<sup>42</sup> É possível aferir que o pessoal oriundo do outro lado do Atlântico era esperado em abril de 1858. Em 4 de junho, 22 portugueses e 3 belgas se apresentarem. Mais 14 belgas logo chegariam. Em meados de julho, 24 operários dessa última nacionalidade, ferreiros de 1<sup>a</sup> classe, estavam empregados provavelmente nas obras do porto.<sup>43</sup>

É bastante curioso que para além do discurso ideológico vindo de “cima” da pirâmide social, que afirmava a falta de braços e a inépcia da mão de obra nacional, as obras e os serviços sob a responsabilidade do Arsenal de Marinha de Pernambuco estavam repletos de brasileiros – assim como indica a documentação. Em 17 de julho de 1858, dentre os 228 operários engajados nas mais diversas graduações e oficinas daquele estabelecimento militar, 184 haviam nascido no país, ou seja, pouco mais de 88,7%. Segundo as fontes, dentre os restantes, havia somente um brasileiro adotivo, que era o mestre dos ferreiros e comandava os 24 belgas recém-chegados. Na oficina de canteiro, por sua vez, havia um alemão, que era mestre, e dois portugueses, 1º oficial e aprendiz de 5<sup>a</sup> classe. Na oficina de pedreiro, encontramos nove portugueses, que ocupavam o posto de 1º oficial. Na oficina de carpina, outros sete da mesma nacionalidade tinham a mesma patente. No apoio às oficinas e aos operários, o Arsenal de Marinha de Pernambuco contava com feitores, guardas, 24 servidores, canoeiros, patrões e remadores. Todos eram brasileiros.<sup>44</sup>

Poucos meses após a arregimentação dos operários europeus, no início de 1859, alguns belgas foram demitidos por não trabalharem bem, o que certamente contrariou as expectativas dos contratantes, sobre suas pretensas morigeração e disciplina.<sup>45</sup> Elaborado em 8 de janeiro de 1863, o relatório do Arsenal de Marinha de Pernambuco quantificou os destratos. Segundo a fonte, o expressivo total de 14 operários daquela nacionalidade foi acusado de pecar “pela sua pouca perícia e ainda por [serem]

<sup>42</sup> Até aqui, tudo no Códice AM-19, fls. 116-16v e 277 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha.

<sup>43</sup> Até aqui, tudo no Códice AM-20, fls. 18v, 151 e 209v – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha.

<sup>44</sup> Até aqui, tudo no Códice AM-20, fls. 209-10v – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha. É curioso notar que a conta não bate no caso dos portugueses. Vimos que 22 chegaram ao Recife em junho de 1858, mas, no mês seguinte, somente 18 trabalhavam no Arsenal de Marinha de Pernambuco. Pode ser que os escreventes tenham errado no registro ou os estrangeiros tenham rompido seus contratos.

<sup>45</sup> Códice AM-21, fl. 47 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha.

preguiçosos”.<sup>46</sup> Caso confiemos no montante de 24 belgas engajados em canteiros de obras públicas recifenses, pouco mais de 41,6% corresponderam aos anseios das elites letreadas e proprietárias. A opinião sobre esse grupo de imigrantes ficou tão impregnada na memória social pernambucana, que, no início do século XX, chamar alguém de belga era identificá-lo como alguém “que não tem o que fazer, desocupado, ocioso, que anda enchendo as ruas de pernas”.<sup>47</sup> Os outros compatriotas dos “vadios” deixaram a capital pernambucana ao final de seus contratos. Entre eles, Jean Wollns, Matheus Clerc, François Bayle e Joanes Schoop.<sup>48</sup>

Hipoteticamente, posso afirmar que os belgas receberam a pecha de ineptos porque algum grupo procurou desqualificar suas lutas por direitos. Os contratantes poderiam utilizar essa estratégia contra eles, assim como faziam com alguns trabalhadores nacionais. Esses últimos, por sua vez, também poderiam reforçar aquela imagem, insatisfeitos porque os estrangeiros “roubavam” seus empregos.<sup>49</sup> Penso que os belgas foram muito pressionados pela precarização de suas vidas e de seu trabalho. Em primeiro lugar, porque a maior parte dos que cumpriram seus contratos voltou para casa.<sup>50</sup> Os operários podem ter respeitado o acordo por uma questão de honra ou por medo de retaliações, mas intimamente negaram qualquer possibilidade de repactuá-lo, o que os livrava de salários atrasados, trabalho extra sem pagamento e feitores. É provável que ficasse indignados com esse funcionário, que os nivelava aos africanos e seus descendentes. Em segundo lugar, porque podemos comparar a contratação dos belgas com a dos alemães. No final da década de 1830, eles desembarcaram na capital pernambucana sem saber que seus acordos seriam desrespeitados.

---

<sup>46</sup> Códice AM-25, fls. 47 e 57 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha.

<sup>47</sup> PEREIRA DA COSTA, F. A. **Vocabulário pernambucano**. 2ed. Recife: Governo do Estado de Pernambuco/Secretaria de Educação e Cultura, 1976. p. 94.

<sup>48</sup> Códice AM-23, fls. 144-7 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha.

<sup>49</sup> Os pernambucanos mais pobres foram pródigos em brigar com os estrangeiros por postos de trabalho. Sobre as lutas no comércio a retalho, consultar CÂMARA, Bruno A. D. **Trabalho livre no Brasil Imperial: o caso dos caixeiros de comércio na época da Insurreição Praieira**. Dissertação apresentada ao Departamento de História da UFPE, 2005. Sobre as lutas nos canteiros de obras, MAC CORD. **Artífices da cidadania**. Op. Cit.

<sup>50</sup> Nas fontes, somente encontrei seis operários belgas pedindo para continuar no Recife. Foram eles, Bernardus Maes, C. Grolus, Gaspar Jacob Trauz, Francisco Diglain, João Francisco Watrin e João Borguet. Acredito que o nome de alguns deles foi abrasileirado pelo escrevente. Códice AM-23, fls. 148 e 217 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha. Não foi possível saber se os petionários foram atendidos em seu desejo de continuar na capital pernambucana.

No Recife, algumas obras de reformulação urbana foram iniciadas em 1830 sob a chefia do engenheiro alemão J. Bloem.<sup>51</sup> Em 1837, o governo conservador do barão da Boa Vista acelerou e deu maior visibilidade àquelas empreitadas. Nesse ano, se iniciava a chamada política de “reorganização e do futuro” da província. É desta época, por exemplo, a montagem da Repartição de Obras Públicas de Pernambuco. No bojo deste processo considerado modernizador, aquele nobre e seus aliados tomaram duas decisões pontuais. A primeira delas foi arregimentar uma companhia de operários com 195 alemães, que, em 1839, desembarcou no porto do Recife. Além de labutarem nos chamados melhoramentos materiais da cidade, os imigrantes deveriam treinar e “moralizar” a mão de obra local.<sup>52</sup> A oficina de carpintaria da companhia de operários alemães certamente arranhou uma série de interesses dos trabalhadores pernambucanos, que queriam seus empregos. A outra decisão do presidente da província e dos conservadores, tomada em 1840, foi contratar o engenheiro francês Louis Léger Vauthier para conduzir as empreitadas.<sup>53</sup>

Indiretamente, podemos afirmar que alguns artífices alemães da Repartição de Obras Públicas de Pernambuco fizeram circular na capital da província certas concepções do primeiro socialismo. O pesquisador Alvin W. Gouldner afirma que, desde a década de 1830, os canteiros de obras alemães se fechavam à tradição artesanal por causa da expansão do capitalismo. Devido ao processo de proletarização da mão de obra local, muitos bons trabalhadores eram preteridos em diversas empreitadas, pois seus salários eram considerados altos demais. Sem aceitarem passivamente essa política empresarial, os artífices alemães buscaram alternativas de luta e criaram diálogos mais

<sup>51</sup> MARSON, Izabel A. O engenheiro Vauthier e a modernização de Pernambuco no século XIX: as contradições do progresso. In: BRESCIANI, Stella. **Imagens da cidade: séculos XIX e XX**. São Paulo: ANPUH/Marco Zero/FAPESP, 1994. p. 36.

<sup>52</sup> AULER, Guilherme. **A companhia de operários, 1839-1843: subsídios para o estudo da emigração germânica no Brasil**. Recife: Arquivo Público Estadual, 1959. p. 37, 77-8. A chegada dos trabalhadores alemães em Pernambuco esteve no bojo das discussões sobre o fim do tráfico de escravos e da aplicação dos projetos de “moralização” da mão de obra livre. Nesta conjuntura, as leis de locação de serviços foram importantes instrumentos para a arregimentação da companhia de operários. CÂMARA, Bruno A. D. **Trabalho livre no Brasil Imperial**. Op. Cit.

<sup>53</sup> Louis Léger Vauthier foi aluno da Escola Politécnica de Paris. Reconhecido divulgador das ideias do primeiro socialismo (especialmente de Saint-Simon, Owen e Fourier), escreveu em jornais recifenses, apresentou publicações de seu país aos intelectuais da cidade e noticiou aos seus compatriotas os chamados progressos pernambucanos. Para maiores informações, consultar VAUTHIER, Louis L. Vauthier. **Diário íntimo do engenheiro Vauthier, 1840-1846**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Ministério da Educação e Saúde, 1940. FREYRE, Gilberto Freyre. **Um engenheiro francês no Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1940. PONCIONI, Claudia; PONTUAL, Virgínia. **Un ingénieur du progrès: Louis-Léger Vauthier entre la France et le Brésil**. Paris: Michel Houdiard éditeur, 2010.

intensos com alguns intelectuais, como professores, advogados, médicos e jornalistas. Segundo aquele autor, a partir das trocas de ideias entre artistas mecânicos especializados e setores das camadas médias urbanas, foi constituído um proletariado intelectualizado. Nos próprios anos 1830, esse grupo montou associações para reunir e auxiliar seus pares. Para tanto, eles coordenaram o legado da cultura artesanal com os princípios cooperativos caros ao primeiro socialismo.<sup>54</sup>

As fontes indicam que o arregimentador do barão da Boa Vista, Luiz de Carvalho Paes de Andrade, esteve atento à crise artesanal alemã da década de 1830. Em correspondência enviada ao presidente da província, o representante do governo conservador afirmou que muitos pedreiros e carpinteiros estavam desesperados com o acúmulo de suas dívidas, que tendeu a se avolumar por causa da falta de serviços na rigorosa estação fria. Em Hamburgo, Paes de Andrade aproveitou as conjunturas favoráveis às suas pretensões e contratou bons mestres e oficiais. Para garantir o comprometimento desses profissionais com a viagem, o arregimentador concedeu alguns adiantamentos para que pudessem honrar seus compromissos com os credores. As possibilidades de conseguir pessoal naquela cidade europeia eram tão favoráveis, que o pernambucano chegou a dispensar alguns “indivíduos de culto israelita”. Nas cartas enviadas ao barão da Boa Vista, observamos que isso foi feito não somente pela diferença de culto, mas também porque os judeus tinham muitos dias santificados. Por essa razão, “mal poderiam ser obrigados a trabalhar”.

A documentação ainda aponta para o fato de que alguns alemães contratados falavam bem a língua portuguesa. Paes de Andrade informou ao barão da Boa Vista que esses trabalhadores haviam tido alguma experiência pregressa no Império e diziam gostar do Brasil. Além de servirem como intérpretes para seus companheiros de ofício, eles ainda foram utilizados para encorajar aqueles que se sentiram inseguros para fazer a travessia atlântica. Ao chegarem a Pernambuco, esses homens que falavam nosso

<sup>54</sup> GOULDNER, Alvin W. *Artisans and intellectuals in the German Revolution of 1848*, **Theory and Society**, v. 12, n. 4, 1983, p. 521-32. Para além do caso alemão, foi ampla a cooperação entre artistas mecânicos na primeira metade do século XIX. A Inglaterra testemunhou o aumento de filiados em grupos de *self-help*. HOPKINS, Eric. **Working-class self-help in Nineteenth-Century England**. Londres: UCL Press, 1995. p. 27, 33-5. Os EUA viram florescer organizações inspiradas pelo cooperativismo fourierista. COMMONS, John R. et al. **History of labour in the United States**. Nova Iorque: Augustus M. Kelley Publishers, 1966. v.1. p. 491-506. Em França, tradições corporativas e mutualismo forjaram as organizações de artesãos. GUESLIN, André. **L'invention de l'économie sociale: idées, pratiques et imaginaires coopératifs et mutualistes dans la France du XIXe siècle**. 2<sup>e</sup> éd. rév. et aug. Paris : Economica, 1998. DESROCHE, Henri. **Solidarités ouvrières: sociétaires et compagnons dans les associations coopératives (1831-1900)**. Paris: Les Editions Ouvrières, 1981. t. 1.

idioma facilitaram a comunicação mais imediata entre seus compatriotas e os artífices recifenses e migrantes.<sup>55</sup> Além da realização de empreitadas públicas, a companhia de operários alemães também deveria treinar a mão de obra local. De acordo com o artigo 8º do contrato, a unidade era obrigada a receber brasileiros como aprendizes. Os mapas diários das atividades em canteiros de obras públicas recifenses confirmam que esse dispositivo foi relativamente respeitado.<sup>56</sup> Sendo assim, a troca de ideias, ideais e experiências entre os trabalhadores foi uma realidade nos serviços de construção demandados pelo governo provincial.

No Recife, as insatisfações fizeram parte das vivências dos estrangeiros. Pouco tempo depois do desembarque, muitos artistas mecânicos alemães romperam seus contratos unilateralmente. Ainda em 1839, a companhia de operários registrou dezenas de deserções. Isso foi uma constante até 1842, quando findou o contrato. Podemos compreender a reincidência dessa atitude. Paes de Andrade havia mentido aos artífices ainda em Hamburgo. Em carta ao barão da Boa Vista, informou que como “um bom marceneiro ou outro dificilmente se submeteria a pegar em picaretas numa estrada”, precisou omitir-lhes esse item do contrato.<sup>57</sup> Além deste vilipêndio, muitos outros destratos devem ter ocorrido cotidianamente. Considerando as análises de Gouldner sobre o forte sentimento de dignidade dos artífices alemães, a deserção era a alternativa mais imediata contra o trabalho considerado indigno. De fato, aqueles estrangeiros dificilmente aceitariam qualquer tipo de trabalho. As fugas da companhia de operários indicam que o governo pernambucano não conseguiu obter o sucesso desejado com suas falcatrudas, frustrando as pretensões do arregimentador.

Conhecido o caso dos operários alemães, é provável que os belgas tenham sido taxados de preguiçosos e de ineptos por seus adversários, fossem trabalhadores nacionais insatisfeitos com sua contratação, fossem governantes contrariados com suas lutas por trabalho digno em canteiros de obras públicas recifenses. Nesses locais de trabalho, os chamados africanos livres também foram mão de obra atlântica utilizada pelo Estado. De forma geral, eles trabalharam como serventes em empreitadas de construção e de reparos desde a primeira proibição do trânsito, determinada pela lei de 7

<sup>55</sup> Até aqui, tudo no Códice DII-15, fls. 4v-5 e 6 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Diversos II.

<sup>56</sup> AULER, Guilherme. Op. Cit., p. 69-73 e 77-8.

<sup>57</sup> Códice DII-15, fls. 4v-5 e 6 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Diversos II.

de novembro de 1831.<sup>58</sup> A partir do momento em que passou a viger, essa norma definiu que seriam livres todos os africanos que desembarcassem no Brasil. Contudo, a famosa “lei para inglês ver” criou uma peculiaridade jurídica chamada “africano livre”. Apesar do que determinava aquela regra, os que desembarcaram após sua vigência se tornaram “escravos da nação”, ou seja, mesmo sendo oficialmente livres, tiveram que prestar serviços compulsórios em diversas repartições públicas. Muitos deles também foram cedidos para empresários.<sup>59</sup>

Logo depois da aprovação da segunda e definitiva lei antirráfico, de 4 de setembro de 1850, o infame comércio foi ferido mortalmente. Contudo, esporádicos desembarques de africanos ocorreram em costas brasileiras, como o de Serinhaém. Em outubro de 1855, nessa localidade do litoral sul pernambucano, um palhabote com 179 africanos foi apreendido pelas autoridades. Por meio de um documento expedido em 19 de agosto de 1856, sabemos que, desse total, 118 trabalhavam compulsoriamente como serventes nas oficinas do Arsenal de Marinha de Pernambuco. Outros 10 prestavam o mesmo tipo de serviço no Arsenal de Guerra de Pernambuco. O Colégio dos Órfãos absorveu três. Os demais, 48, faleceram entre a chegada às praias pernambucanas e a feitura da tabulação.<sup>60</sup> Esses dados permitem inferir algo muito importante: por mais que a lei de 1850 tenha sido bem sucedida na repressão ao tráfico, pouca coisa mudou nos corações e nas mentes dos que dispuseram da mão de obra dos desembarcados em Serinhaém. Os governos provincial e central encontraram uma ótima oportunidade para saciar parte de sua fome por braços mais baratos em canteiros de obras públicas.

Na documentação do Arsenal de Marinha de Pernambuco, para onde foram pouco mais de 65,9% dos africanos desembarcados em Serinhaém, somente podemos

<sup>58</sup> FERNANDES, Cyra Luciana R. **Os africanos livres em Pernambuco, 1831-1864**. Dissertação apresentada ao Departamento de História da UFPE, 2010.

<sup>59</sup> Para saber mais sobre os africanos livres, consultar MAMIGONIAN, Beatriz G. Revisitando a “transição para o trabalho livre”: a experiência dos africanos livres. In: FLORENTINO, Manolo G. (org.). **Tráfico, cativeiro e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX**. Rio de Janeiro: civilização Brasileira, 2005, p. 389-417. SOUZA, Jorge L. P. **Africano livre ficando livre: trabalho, cotidiano e luta**. Tese apresentada ao Departamento de História da USP, 1999. MOREIRA, Alinnie S. **Liberdade tutelada: os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora Estrela. Serra da Estrela – RJ (c. 1831-c.1870)**. Dissertação apresentada ao Departamento de História da Unicamp, 2005. RODRIGUES, Jaime. Ferro, trabalho e conflito: os africanos livres na fábrica Ipanema. **História Social**, n. 4-5, p. 29-42, 1997/8.

<sup>60</sup> Relação dos africanos que foram apreendidos no palhabote de Serinháem e depositados nos Arsenais da Marinha e da Guerra e no Colégio de Órfãos, apud FERNANDES, Cyra Luciana R. Op. Cit., p. 117-23. Para obter mais dados factuais sobre o desembarque e encontrar documentação transcrita, consultar VEIGA, Gláucio. O desembarque do Serinhaém, **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano**, v. 47, p. 217-328, 1975.

rastreá-los de forma panorâmica. Em papéis produzidos em 12 de novembro de 1856, somos informados de que eles foram devidamente batizados.<sup>61</sup> No ano seguinte, aos 19 de agosto, quando o estabelecimento militar relatou o desejo de arregimentar operários europeus, também foi informado que os africanos recentemente apreendidos supriram parte das demandas por serventes nas obras do porto do Recife e em uma estrada de ferro.<sup>62</sup> Passado mais um ano, em 1º de outubro de 1858, o Arsenal de Marinha de Pernambuco ainda contava com 118 africanos em seus canteiros de obras públicas e oficinas, sendo que alguns deles aprenderam ofícios mecânicos e se tornaram artesãos.<sup>63</sup> Apesar da coincidência quantitativa, é improvável que todos tenham desembarcado em outubro de 1855. Sobre a década de 1850, há pesquisa que encontrou os chamados africanos livres, apreendidos depois de 1831, nos mais diversos serviços executados pelo estabelecimento militar.<sup>64</sup>

Para além do que descrevi sobre os africanos apreendidos em Serinhaém, pouco tenho a dizer sobre suas lutas pela liberdade de fato ou por mais autonomia em diversos aspectos de suas vidas. Contudo, Cyra Fernandes aponta que, desde 1831, os administradores públicos pernambucanos taxavam o trabalho compulsório dos chamados africanos livres como mal feito e indisciplinado. Tendo em vista o que discutimos até aqui, podemos analisar esse julgamento como os anteriores: insatisfação dos empregadores com as noções de direitos próprios dos subalternos. Contudo, apesar das lacunas sobre aqueles malungos, posso sugerir que alguns estivessem envolvidos nos atritos entre serventes e oficiais que trabalhavam para a Diretoria das Obras Militares de Pernambuco – caso referido oportunamente. Ao mesmo tempo, segundo a documentação, também é possível imaginar que alguns dos desembarcados em 1855 estivessem entre os que tentaram melhorar sua sorte por meio da especialização profissional. Sabemos que determinados serventes atingiram o patamar de artesãos do Arsenal de Marinha de Pernambuco, algo que certamente lhes conferiu mais autonomia.

Na década de 1850, independentemente das suposições que fiz sobre os africanos traficados de forma ilegal, quase sempre lhes coube a função mais desprestigiada dos

<sup>61</sup> Códice AM-17, fls. 246 e 261 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha.

<sup>62</sup> Códice AM-19, fls. 116-8 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha.

<sup>63</sup> Códice AM-20, fl. 396 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha.

<sup>64</sup> FERNANDES, Cyra Luciana R. Op. Cit.

canteiros de obras públicas. Do ponto de vista econômico, a documentação evidencia que era muito difícil contratar homens reconhecidamente livres para o lugar de servente, pois os jornais eram considerados baixíssimos. Em 1º de maio de 1854, por exemplo, mesmo apelando para a imprensa, o Arsenal de Marinha de Pernambuco não conseguiu contratar ninguém por diárias de \$640rs.<sup>65</sup> Comparativamente, aos 18 de fevereiro de 1857, nem mesmo os fiscais da Câmara Municipal do Recife “acharam trabalhadores para a limpeza das ruas, em consequência de ser pequeno o jornal diário de \$800rs”.<sup>66</sup> De fato, a remuneração era ruim. No transcorrer desse artigo, observamos que a ajuda de custo dos menores aprendizes daquele estabelecimento militar era de \$300rs, mas ainda recebiam alimentação e estudos. Do ponto de vista simbólico, os mais pobres fugiam daquele emprego porque estava associado ao trabalho compulsório. Aceitá-lo significaria precarizar ainda mais suas liberdades.

### **Considerações finais**

Na década de 1850, africanos e seus descendentes das mais variadas condições jurídicas, alemães, belgas e portugueses labutaram em canteiros de obras públicas recifenses. Esses espaços permitiram que concepções de trabalho justo fossem misturadas com areia, cimento, cal e água. O produto dessa síntese foi um dos materiais de construção que colaborou com a edificação do proletariado atlântico, empreitada que se iniciou nos séculos XVII e XVIII – como propôs *A hidra de muitas cabeças*. Por meio das fontes e das análises realizadas nesse artigo, percebemos que o proletariado atlântico residente na capital pernambucana experimentou peculiaridades constituintes, fruto da dialética entre global e local. Nesse sentido, no Recife daqueles anos, é impossível desconsiderar as lutas dos trabalhadores (dos mais variados ofícios, cores, níveis de especialização e condições jurídicas) contra a vinculação de suas vidas a escravidão e seus significados. Fizeram parte desse processo gancho, greve, exigência de pagamento em dia e por trabalho extra, mudança constante de habitação, combate à proletarização, ameaça aos feitores e afrouxamento do paternalismo.

<sup>65</sup> Códice AM-12, fl. 272 – Recife, APEJE, Setor de Documentos Manuscritos, Série Arsenal de Marinha.

<sup>66</sup> Atas da Câmara Municipal do Recife, 1855-1858, fl. 89v – Recife, Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano, Setor de Documentos Manuscritos, Série Atas da Câmara Municipal do Recife.

Concorrentemente, ressalto que, por mais que existissem lutas comuns no proletariado atlântico residente na capital pernambucana, as diferenças entre os trabalhadores também eram candentes. Essa unidade na diversidade (ou diversidade na unidade, se preferirem) me remeteu ao provérbio achanti que diz: “o clã materno é como a floresta; quando se está fora, ela é densa, quando se está dentro, vê-se que cada árvore tem sua posição própria”.<sup>67</sup> Como comentei em outro momento desse artigo, a mais forte coesão dos operários em canteiros de obras públicas recifenses ocorria em momentos de conflito com o Estado e seus representantes, quando direitos costumeiros eram feridos. Nessa ocasião, apoiado na metáfora achanti, esses trabalhadores se transformavam na floresta que fazia das elites letradas e proprietárias o *outro*. Em outras circunstâncias, quando os atritos entre as classes sociais não eram assim tão iminentes, cada operário contratado pelo governo procurou reforçar hierarquias e distinções no mundo do trabalho. Aqui, a floresta dava lugar às árvores, cada uma por si mesma na luta por um lugar ao sol.

Os acontecimentos que foram narrados e analisados nesse artigo, para além de sua importância intrínseca, são muito relevantes para o desenvolvimento de minha nova pesquisa, que investiga o projeto de lei que propunha a jornada de 8 horas para o operariado pernambucano. Elaborado em 1891, foi amplamente defendido por entidades como a Liga Operária Pernambucana e pelo Conselho Artístico-Operário Pernambucano. Tenho me esforçado para identificar que grupos seriam beneficiados pelo projeto de lei, conhecer as demandas que o viabilizaram e esmiuçar seus significados para patrões, empregados, associações e políticos. Para alcançar esses objetivos, entendo que seja preciso mergulhar nos problemas sociais advindos com a abolição da escravatura, tendo em vista que a maior parte dos trabalhadores pernambucanos era descendente de africanos. Junto disso, esmiuçarei a relação do projeto de lei com o gradualismo da social-democracia alemã, que também defendia a mesma jornada de 8 horas para o proletariado. Sem dúvida, entendo que os fatos ocorridos em 1891 são tributários das lutas aqui esmiuçadas. Afinal, como afirmou E. P. Thompson, a classe operária não surgiu da noite para o dia.<sup>68</sup>

---

<sup>67</sup> APPIAH, Kwame Anthony. **Na casa de meu pai: a África na filosofia da cultura.** Rio de Janeiro: Contraponto, 1997. p. 268.

<sup>68</sup> THOMPSON, E. P. **A formação da classe operária inglesa.** Op. Cit.

**Referências bibliográficas:**

- ALBUQUERQUE, Wlamyra R. **O jogo da dissimulação: abolição e cidadania negra no Brasil.** São Paulo: Companhia das Letras, 2009.
- APPIAH, Kwame Anthony. **Na casa de meu pai: a África na filosofia da cultura.** Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.
- AULER, Guilherme. **A companhia de operários, 1839-1843: subsídios para o estudo da emigração germânica no Brasil.** Recife: Arquivo Público Estadual, 1959.
- AZEVEDO, Elciene. **O direito dos escravos: lutas jurídicas e abolicionismo na província de São Paulo.** Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2010.
- BOTO, Carlota. Na Revolução Francesa, os princípios democráticos da escola pública, laica e gratuita: o relatório de Condorcet. **Educação e Sociedade**, v. 24, n. 84, p. 735-62, 2003.
- CÂMARA, Bruno A. D. **O “retalho” do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco, 1830-1870.** Tese apresentada ao Departamento de História da UFPE, 2012.
- \_\_\_\_\_. **Trabalho livre no Brasil Imperial: o caso dos caixeiros de comércio na época da Insurreição Praieira.** Dissertação apresentada ao Departamento de História da UFPE, 2005.
- CARVALHO, Marcus J. M. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo.** Recife, 1822-1850. Recife: Editora Universitária UFPE, 1998.
- CHALHOUB, Sidney. **A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista.** São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- \_\_\_\_\_. **Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte.** São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- \_\_\_\_\_; SILVA, Fernando T. Sujeitos no imaginário acadêmico: escravos e trabalhadores na historiografia brasileira desde os anos 1980, **Cadernos AEL**, v. 14, p. 11-50, 2009.
- COMMONS, John R. et al. **History of labour in the United States.** Nova Iorque: Augustus M. Kelley Publishers, 1966. V.1.
- CUNHA, Luiz A. **O ensino de ofícios artesanais e manufatureiros no Brasil escravocrata.** 2ed. São Paulo: Editora Unesp, Brasília: FLACSO, 2005.
- DANTAS, Mônica D. (org.). **Revoltas, motins, revoluções: homens livres pobres e libertos no Brasil do século XIX.** São Paulo: Alameda, 2011.
- DESROCHE, Henri. **Solidarités ouvrières: sociétaires et compagnons dans les associations coopératives (1831-1900).** Paris: Les Editions Ouvrières, 1981. t. 1.
- FERNANDES, Cyra Luciana R. **Os africanos livres em Pernambuco, 1831-1864.** Dissertação apresentada ao Departamento de História da UFPE, 2010.

FRAGA FILHO, Walter. **Mendigos, moleques e vadios na Bahia do século XIX**. São Paulo/Salvador: Hucitec/Edufba, 1995.

FREYRE, Gilberto Freyre. **Um engenheiro francês no Brasil**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1940.

GALLO, Ivone C. D. **A aurora do socialismo: fourierismo e o Falanstério do Saí (1839-1850)**. Tese apresentada ao Departamento de História da Unicamp, 2002.

GOMES, Flávio dos S. **Histórias de quilombolas: mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro, século XIX**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

GOULDNER, Alvin W. Artisans and intellectuals in the German Revolution of 1848, **Theory and Society**, v. 12, n. 4, p. 521-32, 1983.

GRINBERG, Keila. Senhores sem escravos: a propósito das ações de escravidão no Brasil imperial. In: CARVALHO, José Murilo; NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das (org.). **Repensando o Brasil dos Oitocentos: cidadania, política e liberdade**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. v. 1.

GUESLIN, André. **L'invention de l'économie sociale: idées, pratiques et imaginaires coopératifs et mutualistes dans la France du XIXe siècle**, 2éd. rév. et aug. Paris: Economica, 1998.

HOBSBAWM, Eric. J. **Mundos do trabalho: novos estudos sobre história operária**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

HOPKINS, Eric. **Working-class self-help in Nineteenth-Century England**. Londres: UCL Press, 1995.

IGLÉSIAS, Francisco. Iglésias, Vida política, 1848-1866. In: HOLANDA, Sérgio B. (dir.). **História geral da civilização brasileira: o Brasil Monárquico**. 8 ed. São Paulo: Bertrand Brasil, 2004. t. 2, v. 5.

KARASCH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

LAMOUNIER, Maria L. **Da escravidão ao trabalho livre: a lei de locação de serviços de 1879**. Campinas, SP: Papirus, 1988.

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

\_\_\_\_\_. **Campos da violência: escravos e senhores na Capitania do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

LINEBAUGHT, Peter; Marcus, REDIKER. **A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário**. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

MAC CORD, Marcelo. **Artifícies da cidadania: mutualismo, educação e trabalho no Recife oitocentista**. Campinas, SP: Editora da Unicamp/FAPESP, 2012.

\_\_\_\_\_. **Andaimes, casacas, tijolos e livros: uma associação de artifícies do Recife, 1836-1880.** Tese apresentada ao Departamento de História da Unicamp, 2009.

MACHADO, Maria Helena P. T. **Crime e escravidão: trabalho, luta e resistência nas labouras paulista, 1830-1888.** São Paulo: Brasiliense, 1987.

MAMIGONIAN, Beatriz G. Revisitando a “transição para o trabalho livre”: a experiência dos africanos livres. In: FLORENTINO, Manolo G. (org.). **Tráfico, cativeiro e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 389-417.

MARSON, Izabel A. O engenheiro Vauthier e a modernização de Pernambuco no século XIX: as contradições do progresso. In: BRESCIANI, Stella. **Imagens da cidade: séculos XIX e XX.** São Paulo: ANPUH/Marco Zero/FAPESP, 1994.

\_\_\_\_\_. **O Império do Progresso: a Revolução Praieira em Pernambuco (1842-1855).** São Paulo: Brasiliense, 1987.

MATTOS, Marcelo Badaró. **Escravizados e livres: experiências comuns na formação da classe trabalhadora carioca.** Rio de Janeiro: Bom Texto, 2008.

MINTZ, Sidney W. Was the plantation slave a proletarian?, **Review**, v. 2, n. 1, p. 81-98, 1978.

MOREIRA, Alinnie S. **Liberdade tutelada: os africanos livres e as relações de trabalho na Fábrica de Pólvora Estrela. Serra da Estrela – RJ (c. 1831-c.1870).** Dissertação apresentada ao Departamento de História da Unicamp, 2005.

MURASSE, Celina M. **A educação para a ordem e o progresso do Brasil: o Liceu de Artes e Ofícios do Rio de Janeiro (1856-1888).** Tese apresentada à Faculdade de Educação da Unicamp, 2001.

NEGRO, Antonio L.; GOMES, Flávio dos S. Além de senzalas e fábricas: uma história social do trabalho, **Tempo Social: revista de sociologia da USP**, v. 18, n. 1, p. 217-40, 2006.

PEREIRA DA COSTA, F. A. **Vocabulário pernambucano.** 2ed. Recife: Governo do Estado de Pernambuco/Secretaria de Educação e Cultura, 1976.

PERROT, Michelle. **Os excluídos da História: operários, mulheres e prisioneiros.** 6<sup>a</sup> reimpr. São Paulo: Paz e Terra, 2010.

PIROLA, Ricardo F. **Senzalas insurgentes: malungos, parentes e rebeldes nas fazendas de Campinas.** Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2011.

PONCIONI, Claudia; PONTUAL, Virgínia. **Un ingénieur du progrès: Louis-Léger Vauthier entre la France et le Brésil.** Paris: Michel Houdiard éditeur, 2010.

REIS, João J. A greve negra da Bahia em 1857, **Revista da USP**, n. 18, p. 8-29, 1993.

\_\_\_\_\_. **Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês, 1835.** São Paulo: Brasiliense, 1986.

RODRIGUES, Jaime. Ferro, trabalho e conflito: os africanos livres na fábrica Ipanema. **História Social**, n. 4-5, p. 29-42, 1997/8.

SCOTT, Rebecca J. Fronteiras móveis, “linhas de cor” e divisões partidárias: raça, trabalho e ação coletiva em Louisiana e Cuba, 1862-1912. In: COOPER, Frederick Cooper; HOLT, Thomas C.; SCOTT, Rebecca J. (orgs.). **Além da escravidão: investigações sobre raça, trabalho e cidadania em sociedades pós-emancipação**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

SILVA, Adriana M. P. **Processos de construção da escolarização em Pernambuco, em fins do século XVIII e primeira metade do século XIX**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2007.

SOUZA, Francisco Belisário S. **O sistema eleitoral no Império**. Brasília: Senado Federal, 1979.

SOUZA, Jorge L. P. **Africano livre ficando livre: trabalho, cotidiano e luta**. Tese apresentada ao Departamento de História da USP, 1999.

SQUEFF, Letícia C. A Reforma Pedreira na Academia de Belas Artes (1854-1857) e a constituição do espaço social do artista, **Cadernos CEDES**, ano XX, n. 51, p. 103-18, 2000.

THOMPSON, E. P. Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial. In: **Costumes comuns: estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 267-304.

\_\_\_\_\_. **A formação da classe operária inglesa: a árvore da liberdade**. 3ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997. V. 1.

VAUTHIER, Louis L. Vauthier. **Diário íntimo do engenheiro Vauthier, 1840-1846**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Ministério da Educação e Saúde, 1940.

VEIGA, Gláucio. O desembarque do Serinhaém, **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano**, v. 47, p. 217-328, 1975.

VITORINO, Artur J. R. **Máquinas e operários: mudança técnica e sindicalismo gráfico (São Paulo e Rio de Janeiro, 1858-1912)**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2000.

WRIGLEY, Julia. The division between mental and manual labor: artisan education in science in nineteenth-century Britain, **The American Journal of Sociology**, v. 88, p. S31-S51, 1982.

# O RECIFE NAS ROTAS DO ATLÂNTICO NEGRO: TRÁFICO, ESCRAVIDÃO E IDENTIDADES NO OITOCENTOS\*

Valéria Gomes Costa<sup>\*\*</sup>

Recebido 01/06/2013  
Aprovado 30/06/2013

**Resumo:** Durante o tráfico atlântico, Pernambuco recebeu cerca de novecentos mil indivíduos, ficando atrás do Rio de Janeiro, onde localizava-se a Corte; e da Bahia, antiga sede do governo colonial. Recife se tornou, assim, a terceira capital imperial onde as diferentes *marcas* e *falas* dos africanos eram preponderantes. Até a primeira metade do século XIX, as pessoas da África eram maioria entre os escravizados na cidade e a manutenção do sistema escravista se dava pelas incessantes importações, sobretudo entre as décadas de 1830-40. A escravidão foi transformando em *africanos* as pessoas de diferentes locais daquele continente. Mas os indivíduos reelaboravam suas particularidades culturais e étnicas, ao mesmo tempo em que elas eram constantemente reinventadas. Este artigo aborda o perfil desse contingente *africano* e sua diversidade cultural, na segunda metade do Oitocentos, através dos principais censos populacionais da Província, estimativas do tráfico e registros batismais da cidade do Recife.

**Palavras-chave:** Tráfico – Identidades africanas – Recife oitocentista.

**Abstract:** During the Atlantic slave trade, Pernambuco received about nine hundred thousand individuals, behind the Rio de Janeiro, where the court was located, and Bahia, former seat of colonial government. Recife thus became the third imperial capital where different brands and lines of Africans were overweight. Until the first half of the nineteenth century, the people of Africa were among the most enslaved in the city and maintaining the slave system was given by incessant imports, mainly between the decades of 1830-40. Slavery was turning into African people from different places on that continent. But individuals reelaboravam their cultural and ethnic at the same time they were constantly reinvented. This article discusses the profile of this African contingent and its cultural diversity, in the second half of the nineteenth century, through the main population census of the Province, estimates of trafficking and baptismal records from Recife city.

**Keywords:** Traffic – African identities – Nineteenth Recife.

\* Este artigo é uma versão do primeiro capítulo da tese *Trajetórias negras: os libertos da Costa d'África no Recife, 1846-1890*. A tese foi defendida em maio 2013 no PPGH em História Social da UFBA sob a orientação do Prof. Dr. Flávio dos Santos Gomes.

\*\* Doutora em História Social pela UFBA. E-mails: [valeria\\_gcosta@yahoo.com.br](mailto:valeria_gcosta@yahoo.com.br) e [valeriaodecosta@gmail.com](mailto:valeriaodecosta@gmail.com).

## Jogando com os dados (censitários)

É difícil dizer com exatidão quantas pessoas habitavam a cidade do Recife no século XIX, pois os dados eram imprecisos. Dependia-se dos párocos, que omitiam informações sobre a quantidade real de moradores, receosos de que suas paróquias fossem subdivididas. Proprietários de escravos se negavam a dizer o número exato de seus cativos para não arcar com impostos, sobretudo depois da lei nº 59 de 8 de outubro de 1833.<sup>1</sup> Famílias não revelavam quantos membros havia em casa, especialmente aquelas cujos rebentos masculinos teriam que prestar serviços militares ou recrutamento na Guarda Nacional. Além disso, as mudanças políticas, favorecendo este ou aquele partido no poder, incidiam sobre os tentáculos urbanos, provocando o surgimento ou a incorporação de novas freguesias. Por essas e outras razões, as fontes estatísticas são frágeis para se conhecer a cidade e seus habitantes.<sup>2</sup>

Reduzindo as lentes de observação nos mapas estatísticos, maiores obstáculos encontramos para precisar a população africana. Os dados comumente incluíam na categoria “preto” os africanos e os crioulos. O número de indivíduos desembarcados na província não era informado com exatidão pelos traficantes ou pelas autoridades locais, sobretudo depois que o comércio negreiro caiu na ilegalidade em 1831. Sobre essas pessoas, quando mencionadas, informava-se apenas o sexo, não havia indicações sobre seus grupos de procedência ou ainda suas etnias.

O censo de 1842 informou que as pessoas da África era maioria na população cativa da cidade do Recife, somando 9.625 indivíduos (51%), dos quais 5.864 (61%) eram do sexo masculino. A participação dos crioulos atingia 39%, sendo 4.015 pessoas do sexo masculino (55%) e 3.279 do feminino (45%). Os de cor parda representavam apenas 10% dos escravos, distribuídos em 973 mulheres e 951 homens. A renovação da mão de obra escrava, não só nos engenhos, mas também no centro urbano, dava-se mais pelas constantes importações do que pela reprodução natural.

Segundo o recenseamento de 1856, havia 40.977 habitantes no centro urbano do Recife, dos quais 33.270 eram livres (incluindo os libertos) e 7.707 escravos. Em 1828,

<sup>1</sup> A lei de nº 59 de 8 de outubro de 1833 alterou o imposto do selo e criou a taxa anual de escravos. Cf. <http://www.camara.gov.br/Internet/InfDoc/conteudo/colecoes/Legislacao/Legimp-17/Legimp-17>. Acesso em 20 maio de 2013.

<sup>2</sup> Cf. MELLO, J. A. G. de. **O Diário de Pernambuco e a história social do Nordeste (1840-1889)**. Rio de Janeiro: Gráfica O Cruzeiro, 1975, v. 2, p. 435-448; CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822-1850)**. Recife: EdUFPE, 1998. p. 41.

quando foi realizada a primeira contagem na Província após a Independência, o total de habitantes da capital era de 25.678, sendo 17.743 livres e 7.935 cativos. Observa-se que, enquanto a população escrava permaneceu em aproximadamente oito mil indivíduos, o número de livres aumentou 87,5%, resultando num crescimento populacional de 59,6% em pouco menos de trinta anos.<sup>3</sup> Para efeito de comparação, a cidade do Rio de Janeiro, capital do Império, dobrou sua população em período semelhantemente curto (1821-1849). Por outro lado, na vizinha Salvador, cuja economia era mais desenvolvida, o número de habitantes passou de quarenta para noventa mil pessoas entre 1780 e 1860.<sup>4</sup>

Entretanto, a respeito dos escravizados, se eram africanos ou crioulos, ou ainda sobre os livres, quantos eram naturais da África, não temos nenhuma pista. Certas estatísticas, embora margeadas por erros, revelaram com mais detalhe a presença africana. Por exemplo, na contagem de 1828, que privilegiou o município do Recife como um todo, havia entre os escravizados 11.034 crioulos (29%), com participações praticamente iguais de homens e mulheres. Os pardos somavam 3.657 pessoas (10%), verificando-se também uma divisão equilibrada entre os dois sexos. Os africanos representavam 61% da população cativa total, e a presença masculina era bem mais expressiva: 14.482 homens (64%), comparativamente a 8.229 mulheres (36%).<sup>5</sup>

Queremos salientar através destes dados que, embora imperfeita, a contagem da primeira metade do século XIX aponta para uma presença marcante da população africana na cidade do Recife.

A diversidade dos africanos que viviam na cidade não só era étnica, mas também de estatuto jurídico – cativos, forros, “livres”.<sup>6</sup> A segunda metade do século XIX, contudo, foi marcada profundamente pela busca de explicações sobre a construção da identidade nacional, para justificar a ação do Estado com base na compreensão da dinâmica populacional. Ao contrário dos recenseamentos da primeira metade do século, preocupados em medir a força das províncias e elevar seu prestígio na Corte, o censo de 1872 refletiu o ideário de construção da *nação*.<sup>7</sup>

<sup>3</sup> Cf. MELLO. **O Diário de Pernambuco e a história social do Nordeste.** Op. Cit., p. 441; CARVALHO. **Liberdade**, Op. Cit., p. 72.

<sup>4</sup> Cf. CARVALHO. **Liberdade**, Op. Cit., p. 74-75.

<sup>5</sup> Ibidem, p. 89-91.

<sup>6</sup> Aqueles que foram apreendidos pela marinha inglesa no período da ilegalidade do tráfico, sobretudo depois de 1831.

<sup>7</sup> Cf. HOBSBAW, Eric. J. **Nações e nacionalismos desde 1780: programa, mito e realidade.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990. Os censos da primeira metade do século XIX eram parciais. As províncias

O censo de 1872 contabilizou a população do município do Recife em 116.667 habitantes, sendo 87% livres. Os bairros mais povoados eram os da Boa Vista (20.888 hab.), de São José (17.297 hab.), Santo Antônio (15.910 hab.), Jaboatão (12.007 hab.) e Afogados (11.755 hab.). No núcleo urbano central residiam 63.084 pessoas, das quais 89% eram livres.<sup>8</sup> Comparando com os dados do primeiro censo, realizado 44 anos antes, verifica-se que o centro urbano cresceu cerca de 150%, observando-se uma aceleração nas duas últimas décadas – a taxa média anual passou de 1,68% (entre 1828 e 1856) para 2,73 (entre 1856 e 1872). Este crescimento esteve imbricado ao aumento da população livre (incluindo os libertos), uma vez que o número de escravos diminuiu.

Vários fatores concorreram para o adensamento populacional ao longo do século XIX, sobremaneira nos bairros centrais. Um deles foi a emigração rural. As crises econômicas que atingiram as produções de açúcar e algodão empurraram muita gente das áreas rurais para a capital, sobretudo da zona da mata. A seca da década de 1840 levou os habitantes das áreas rurais a migrarem em busca de água e de comida no Recife. Por outro lado, a falência dos lavradores, os assassinatos, as partilhas de terra mal feitas, as tensões nos engenhos e toda forma de violência política que tomava conta do interior lançavam mais gente nas estradas rumo à cidade, sobretudo depois de 1850.<sup>9</sup>

De acordo com os levantamentos de 1872, havia em todo o município do Recife 21.359 pessoas de cor preta, sendo 1.859 de origem africana. Estes indivíduos estavam divididos entre livres (946) e escravos (913) e representavam o segundo maior grupo na população estrangeira, ficando atrás dos portugueses. Comparando com a primeira metade do século, esta contagem sugere uma mudança significativa na população africana, que passou a ser predominantemente de livres (e libertos). Isto, porém, deve-se mais às estratégias das comunidades africanas para a conquista da manumissão do que às políticas de abolição gradual da escravidão.

A diminuição da população africana estava também vinculada ao fim do tráfico em 1850, quando as importações foram ficando cada vez mais difíceis. Além do mais,

---

realizavam suas contagens em momentos que acreditavam ser oportunos e só enviavam os mapas estatísticos à Corte quando solicitados. Em 1872, finalmente, realizou-se o primeiro censo oficial do Império, ou seja, do Brasil enquanto Estado-Nação.

<sup>8</sup> O censo de 1872 informou que Recife era formada por quatro bairros centrais: Recife, Santo Antônio, São José e Boa Vista. O município, por sua vez, aglutinava mais sete freguesias: Graça (5.324 hab.), Afogados e Poço da Panela (5.577 hab.), arrabaldes com ocupação mais rarefeita; Várzea (6.313 hab.), considerada uma freguesia semirrural; São Lourenço da Mata (5.402 hab.), Jaboatão e Muribeca (7.210 hab.), freguesias rurais.

<sup>9</sup> Cf. CARVALHO. *Liberdade*. Op. Cit., p. 73-84.

desde 1841, uma parcela de africanos egressos do cativeiro que mantivera suas ligações com parentes na África optava por reorganizar suas vidas na terra natal. O *Diário de Pernambuco* informou vários embarques de pessoas com destino aos portos de Luanda, Benguela e principalmente Onin entre as décadas de 1840-70.<sup>10</sup>

Observando cada uma dos quatro bairros que compunham o núcleo urbano central, temos, em 1872, o cenário estatístico que descrevemos a seguir. No Recife havia 125 africanos, predominando os de condição liberta (103 pessoas). Os homens eram a maioria, representando 93% dos libertos e 64% dos cativos. Estabelecendo paralelos com a primeira metade do século, parece que não ocorreram muitas modificações nesta área, que ainda era o centro da vida econômica da capital da província, onde muitas das atividades estavam ligadas ao porto. Havia muito serviço braçal na freguesia, daí a predominância de escravos homens, que representavam 60% do total de cativos registrado (962 pessoas).

Em Santo Antônio, o segundo bairro mais populoso, residiam 297 africanos, observando-se uma ligeira predominância dos libertos (153 indivíduos). Entre os africanos que viviam em liberdade, existia certo equilíbrio entre os gêneros, porém, no grupo dos escravizados, 65% eram do sexo masculino. Esta proporção não ocorria entre os demais escravos, onde havia uma ligeira predominância do sexo feminino. Uma característica de Santo Antônio era a presença marcante de mulheres de cor. Em 1872 elas representavam 8% da população do bairro, somando 1.297 pessoas, das quais 584 eram livres. Embora Santo Antônio fosse lugar de muitos cativos, era de difícil afirmação da liberdade pelos forros, que ao conquistar a manumissão iam residir em outros bairros da cidade.

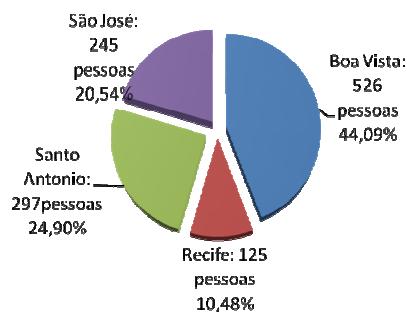
No bairro de São José, residiam 2.157 pessoas de cor preta, das quais 245 eram africanas. Se analisarmos a proporção dos livres na população de cor preta como um todo, São José aparece com o maior percentual (70%), comparativamente a uma média de 45% nos outros três bairros centrais. Dentro do grupo africano, a participação dos libertos era ainda mais significativa, com uma proporção de 86% entre os homens (praticamente igual à encontrada no bairro do Recife) e de 94% entre as mulheres

<sup>10</sup> Cf. MELLO, **Diário de Pernambuco**: economia e sociedade no 2º reinado. Recife: EdUFPE, 1996. p. 51, 70, 73, 89, 93 e 103. Para Beatriz Mamigonian, a proporção de africanos que retornaram à África foi bem menor em relação à daqueles que preferiram continuar no Brasil. Cf. MAMIGONIAN, B. G. Do que o preto mina é capaz: etnia e resistência entre africanos livres. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 24, p. 89, 2000.

(muito superior à observada nos demais bairros centrais). É possível que as pretas africanas do São José, por terem posses modestas, após a alforria, permanecessem no bairro, desempenhando talvez as mesmas funções de quando cativas.

De acordo com o censo de 1872, a Boa Vista era o bairro mais populoso do centro urbano, concentrando 33% dos habitantes da área. Era também aquela onde havia a participação mais significativa de pessoas de cor preta, que representavam 18% da população total, observando-se um domínio feminino. As mulheres constituíam 60% da população negra, predominando tanto entre os escravos como entre os livres, uma situação bem distinta da observada nos bairros do Recife e de São José, onde a presença masculina era mais expressiva. Comparativamente ao Santo Antônio, a participação de mulheres negras na população total era ainda mais elevada, alcançando 11%. No que se refere especificamente à população africana, constituída por 526 pessoas, o número de mulheres também superava o de homens, tanto entre os cativos como entre os forros, atingindo a proporção de 58% em ambos os grupos. Os dados censitários apontaram a Boa Vista como o bairro de maior concentração populacional africana do centro urbano, como mostra o gráfico abaixo.

**População africana do centro urbano do Recife - 1872**



Os recenseamentos do século XIX, contudo, tendiam a subestimar a presença dos africanos. A cada nova contagem o número deles era reduzido, seguindo a queda no ritmo do comércio negreiro para a Província. Porém, analisando outras fontes, como os dados do volume do tráfico para Pernambuco, é possível considerar que a população africana no Recife era bem mais numerosa do que indicam os censos.

A análise do comércio atlântico vai além da história econômica e demográfica, segundo Marcus Carvalho, “ajuda a explicar as formas de resistência ao cativeiro, e

ainda serve de prisma através do qual se pode ver com mais clareza alguns dos nexos sociais entre as várias camadas que compunham a sociedade pernambucana”.<sup>11</sup> Para nós, as estimativas do infame comércio são valiosas para avaliar o contingente populacional de africanos na cidade e, sobretudo, trazer informações acerca dos grupos de procedência ou das *nações* dos que foram desembarcados na Província, possibilitando, assim, enveredar pela composição étnica e cultural desses indivíduos na cidade do Recife.

### **Pernambuco e os cálculos do infame comércio**

Os números do comércio atlântico são terreno mais arenoso que os censos populacionais, pois nunca saberemos a quantidade precisa de pessoas traficadas na Costa da África que chegaram ao Brasil. Isto por vários motivos: número de indivíduos que morriam antes do embarque, a quantidade exata daqueles transportados, os sobreviventes durante a travessia, as rebeliões dentro dos tumbeiros e os que continuavam vivos depois dos primeiros dias de desembarque.

Com a Lei de 7 de novembro de 1831, que tornou o comércio ilegal, aumentaram ainda mais as dificuldades, porque os traficantes, cuidadosos para não deixar rastros, produziram poucos documentos que os incriminassem. No caso particular de Pernambuco, Carvalho alertou que as disputas partidárias na década de 1840 incidiram diretamente na eficácia da vigilância e do apresamento de negreiros na província, fato que afetou também as informações sobre o volume de desembarques no litoral pernambucano. Entre 1845-48, período no qual o partido liberal Praieiro esteve no poder, foram aprendidos somente os desembarques de africanos de seus adversários políticos.<sup>12</sup>

Por outro lado, a geografia da província, com sua infinita linha de arrecifes, transformava cada corte em um porto natural, facilitando a clandestinidade. Seguindo pela costa do norte ao sul, as praias de Barra de Catuama, Itamaracá, Pau Amarelo, Cabo de Santo Agostinho, Porto de Galinhas, Barra de Sirinhaém, a foz do Rio Formoso, Tamandaré e Una serviram de ancoradouro para navios de pequeno e médio

<sup>11</sup> Cf. CARVALHO. **Liberdade**. Op. Cit., p. 91.

<sup>12</sup> Cf. CARVALHO. A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias e os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848. **Tempo**, Niterói, v. 14, n. 27, p. 133-149, 2009.

porte descarregarem seus contrabandos, seja de pessoas ou mercadorias. Além disso, os africanos traficados podiam fugir e se embrenhar nas matas dos engenhos mais próximos sem que as autoridades provinciais tomassem conhecimento.<sup>13</sup>

Cientes destes percalços, contudo, é possível ter ideia do volume e do que significou para os dois lados do Atlântico este comércio. Vários estudiosos realizaram estimativas do volume do tráfico para o Brasil: Afonso Taunay calculou que 3.600.000 africanos entraram no país; Roberto Simonsen considerou em torno de 3.300.000; Maurício Goulart sugeriu 3.500.000; Philip Curtin estimou 3.646.800; Robert Conrad, Caio Prado Jr. e Roberto Mendonça calcularam volumes bem mais elevados – entre seis e cem milhões de indivíduos.<sup>14</sup>

**Tabela 1 - Participação do Brasil no tráfico atlântico**

Destinos	Embarques		Desembarques		Perdas	
	Número	%	Número	%	Número	%
<b>Total</b>	<b>12.300.904</b>	<b>100,0</b>	<b>10.528.442</b>	<b>100,0</b>	<b>1.772.462</b>	<b>14,4</b>
África	159.333	1,3	138.216	1,3	21.117	13,3
<b>Brasil</b>	<b>5.532.126</b>	<b>45,0</b>	<b>4.864.375</b>	<b>46,2</b>	<b>667.751</b>	<b>12,1</b>
Caribe Britânico	2.763.411	22,5	2.318.252	22,0	445.159	16,1
Índias Ocidentais Dinamarquesas	129.866	1,1	108.998	1,0	20.868	16,1
América Holandesa	514.192	4,2	444.727	4,2	69.465	13,5
Europa	10.160	0,1	8.408	0,1	1.752	17,2
Caribe Francês	1.328.423	10,8	1.120.216	10,6	208.207	15,7
América do Norte	471.905	3,8	388.334	3,7	83.571	17,7
América Espanhola	1.391.488	11,3	1.136.916	10,8	254.572	18,3

**Fonte:** The Trans-Atlantic Slave Trade Database (TSTD).<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Cf. Idem, **Liberdade**. Op. Cit., p. 102-103. Este fenômeno natural de praias discretas ao longo da costa não é uma exclusividade pernambucana. Bahia e Rio de Janeiro também utilizaram-se de suas praias costeiras no período da clandestinidade do tráfico para realizar seus desembarques. Kátia Mattoso chega a se referir a uma praia em Salvador que foi batizada de “praia do chega-negro”, frequentemente utilizada para desembarques de africanos após 1831. Cf. MATTOSO, K. **Ser escravo no Brasil**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 2003. p. 62.

<sup>14</sup> Cf. FARIA, Sheila de C. **Sinhás pretas, damas mercadoras**: as pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del Rey (1700-1850). Tese de Professor Titular em História do Brasil, UFF, Niterói, 2004. p. 14-15; GOULART, M. *apud* SOARES, M. Descobrindo a Guiné no Brasil colonial. **Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, ano 161, n. 407, p. 71-94, 2000.

<sup>15</sup> Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>>. Acesso em 30 de novembro de 2011.

Posteriormente, os historiadores David Eltis, Stephen Behrendt e David Richardson, cruzando fontes portuguesas, inglesas, holandesas e brasileiras, chegaram à conclusão de que do total de 12,3 milhões de humanos violentamente arrancados de suas comunidades de origem para ser escravizados, 46,2% (4.864.375) desembarcaram em terras brasileiras, como indica a tabela 1.<sup>16</sup>

O Brasil foi o maior traficante de africanos nas Américas. Para Pernambuco foram enviadas 960 mil pessoas, conforme o exposto na tabela 2.

**Tabela 2 - Participação de Pernambuco no tráfico para o Brasil**

Destino	Embarques		Desembarques	
	Número	%	Número	%
<b>TOTAL</b>	<b>5.532.126</b>	<b>100,0</b>	<b>4.864.375</b>	<b>100,0</b>
Amazônia	162.702	2,9	142.231	2,9
Bahia	1.736.308	31,4	1.550.354	31,9
<b>Pernambuco</b>	<b>960.478</b>	<b>17,4</b>	<b>853.833</b>	<b>17,6</b>
Sudeste	2.608.574	47,1	2.263.916	46,5
Indeterminado	64.064	1,2	54.041	1,1

**Fonte:** TSTD

Os dados não nos deixam dúvida de que Pernambuco foi a terceira capital africana do Império. A província chegou a ter um prejuízo de 11,1% ao longo de toda a sua trajetória nesta agência. A dinâmica econômica da província era inferior à da Bahia, que chegou a ser centro de distribuição de cativos para outras regiões, inclusive Pernambuco, entre 1831 e 1838. Comparações com o Rio de Janeiro (centro do tráfico no Sudeste) se fazem desnecessárias, pois o centro econômico e político do Brasil estava localizado ali. Desde o século XVIII, o Rio liderava as importações da África Centro-Oeste. Por outro lado, a instabilidade política na primeira metade do século XIX afetou a entrada de africanos em Pernambuco. O governo foi obrigado a demandar

<sup>16</sup> Na conferência de encerramento do IV Encontro de Escravidão e Invenção da Liberdade no Brasil Meridional (Curitiba, 13 a 15 de maio de 2009), David Eltis arredondou este volume para 12,5 milhões de africanos, tendo sobrevivido à travessia cerca de 10,7 milhões.

grandes somas dos cofres públicos para conter as agitações na Província e parte dos capitais pernambucanos foi canalizada para manter a ordem interna.<sup>17</sup>

As efervescências políticas na primeira metade do século também impactaram o setor de exportações, provocando redução das importações de africanos. Entre 1811 e 1815, as guerras napoleônicas restringiram o volume – e possivelmente o valor – das vendas dos produtos da cana-de-açúcar, que caíram 27% abaixo da média do quinquênio anterior. A Confederação do Equador (1824) provocou perturbações que reduziram a produção do açúcar no biênio 1825-26 para a metade do nível de 1824. O período da Cabanada (1832-36) desestruturou tanto o comércio açucareiro, que a produção média anual sofreu uma redução de 25%, pelo fato desta insurreição ter ocorrido nas regiões fronteiriças de grande parte dos engenhos pernambucanos, cujos donos eram também envolvidos com o comércio negreiro.<sup>18</sup>

O auge de Pernambuco no comércio atlântico se deu nas duas primeiras décadas do século XIX. Peter Eisenberg calculou uma entrada média anual de 3.846 africanos na província entre 1801 e 1823, perfazendo 150.000 pessoas. No período 1831-43, teriam sido traficados anualmente 1.539 indivíduos, o que corresponde a uma estimativa de 20.000 pessoas. Entre 1839 e 1850, ao menos 12.512 pessoas foram desembarcadas em Pernambuco.<sup>19</sup>

Por outro lado, os dados coletados por Eltis, Behrendt e Richardson apontaram números mais elevados do que os de Eisenberg. As estimativas recentes sugerem 76.891 africanos a mais do que calculou aquele historiador, conforme observamos na tabela 3.

<sup>17</sup> Cf. CARVALHO. **Liberdade**. Op. Cit., p. 96.

<sup>18</sup> Cf. EINSEBERG, Peter. **Modernização sem mudança**: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campinas: Ed. Unicamp, 1977. p. 172-173.

<sup>19</sup> Ibidem, p. 171.

**Tabela 3 - Importações de africanos em Pernambuco, 1561-1856**

Períodos	Embarque (nº)	Desembarque (nº)	Perdas (%)
<b>Total</b>	<b>960.478</b>	<b>853.833</b>	<b>11,1</b>
1561-1575	2.928	2.461	15,9
1576-1600	19.180	16.110	16,0
1601-1625	90.694	77.060	15,0
1626-1650	53.505	44.978	15,9
1651-1675	45.776	41.263	9,9
1676-1700	92.327	83.222	9,9
1701-1725	121.302	110.748	8,7
1726-1750	80.993	73.430	9,3
1751-1775	76.923	70.653	8,2
1776-1800	79.835	74.505	6,7
<b>1801-1825</b>	<b>191.530</b>	<b>170.015</b>	<b>11,2</b>
<b>1826-1850</b>	<b>105.047</b>	<b>89.038</b>	<b>15,2</b>
<b>1851-1856</b>	<b>438</b>	<b>350</b>	<b>20,1</b>

Fonte: TSTD

As estimativas organizadas em períodos de 25 anos nos dão uma ideia da movimentação de desembarques dos africanos em Pernambuco. Porém, nos interessa a participação da Província nas rotas do tráfico atlântico no século XIX. Foi neste período que Pernambuco se consagrou como grande centro importador de africanos. Dos 170.015 indivíduos que foram desembarcados na província entre 1801 e 1825 (tabela 3), 130.866 (76,9%) vieram da região Centro-Oeste, principalmente de Luanda. Ressaltamos, contudo, que para tratar da quantidade de africanos desembarcados nos portos do Recife depois de 1831 devemos abordar de antemão algumas questões. A primeira é a conjuntura política imperial nesse período. Os anos 1830-40 foram marcados pelos debates parlamentares para conter o crescimento da população africana no país. Para deputados e senadores, as importações ilimitadas de cativos da África podiam trazer problemas para o Brasil. As revoltas escravas, o crescimento da população livre de cor, sobretudo dos libertos africanos, passavam a ser ameaças para as elites políticas e sociais. As pessoas dos grupos sociais mais abastados se preocupavam com a “civilização dos costumes”, vendo no africano um mal para a

sociedade. Por isto, tornava-se necessário o fim das importações, mas não o fim do sistema escravista.<sup>20</sup>

Em segundo lugar, cabe examinar as articulações entre os traficantes brasileiros e os negociantes africanos, que se tornaram ainda mais importantes nesse período. Ou seja, a “rede miúda do tráfico”, na qual esteve envolvida uma complexidade de interesses entre agentes sociais diversos: traficantes brasileiros, portugueses, africanos, agenciadores de diversas procedências na África que se movimentavam anteriormente aos embarques nos portos africanos. A quantidade de pessoas para embarque e as rotas marítimas dependiam dessa rede, na qual as partes do lado de lá do Atlântico tinham maior poder de decisão. A escravidão na África movimentava o tráfico interno e tinha suas próprias regras.<sup>21</sup>

Ademais, nas sociedades escravistas mercantilizadas, a exemplo do Brasil e da própria África, sempre houve traficantes de pequeno e médio porte que alimentavam o comércio miúdo de cativos. Vendiam seus escravos pelas ruas como qualquer outro tipo de mercadoria ou diretamente às pessoas que lhes solicitavam tal encomenda. Os indivíduos que exerceram esse papel de pequenos negociantes foram fundamentais na manutenção do tráfico atlântico. Essa intensa rede de venda de cativos é outro empecilho para computar o fluxo de africanos na província, sobretudo depois de 1831.

A terceira questão que cabe avaliar são os óbitos nas viagens, em função do tempo e das condições da travessia. Pernambuco levava certa vantagem por situar-se relativamente próximo a Angola, daí ser esta região sua maior fornecedora de cativos. A travessia do sudeste da África para a província era feita em menos de trinta dias entre o final da década de 1820 e início da de 1830. Segundo José Honório Rodrigues, para a Bahia, este mesmo trajeto durava quarenta dias e para o Rio de Janeiro cerca de cinquenta. As embarcações vindas de Angola e do Congo, em geral, levavam 35 dias para atracar nos portos da comarca do Recife, fator que explica a baixa taxa de mortalidade e o sucesso que Pernambuco teve com o tráfico, mesmo depois da ilegalidade.<sup>22</sup>

<sup>20</sup> Cf. RODIGRUES, J. **O infame comércio:** propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas: Ed. UNICAMP/Cecult, 2000. p. 1-38.

<sup>21</sup> Cf. Idem, **De costa a costa.** Op. Cit., capítulo 3.

<sup>22</sup> HONÓRIO RODRIGUES, apud CARVALHO. **Liberdade.** Op. Cit., p. 117-118.

Um último dado, não menos relevante, eram as ramificações das rotas para despistar a vigilância inglesa. Os navios eram armados tanto dentro como fora da Província e até do Império. As redes entre os traficantes facilitavam preparar uma embarcação em um porto brasileiro que iria até a África e de lá tomaria destino diferente do porto de origem. Nessas conexões, navios carregavam produtos que tinham aceitação no mercado africano – como a aguardente, o fumo, o mel e alguns itens de reexportação, a exemplo dos tecidos ingleses – para serem negociados por cativos. Por outro lado, mercadorias africanas como o óleo de dendê, “mandubim”, cera, esteiras, goma, couros – gêneros que praticamente desapareceram da praça recifense depois de 1850 – também foram empregadas como disfarces do infame comércio.<sup>23</sup>

Porém, nem sempre essas estratégias de mudança de rotas ou retirada de documentação como navio mercante davam certo. Em 1846, o navio *Bom Jesus dos Navegantes* foi apreendido em Porto de Galinhas com 72 africanos da Costa a bordo. No ano de 1847, a escuna *Bonfim*, com passaporte para ir de Pernambuco para o Rio de Janeiro, foi apreendida em alto mar por um cruzeiro inglês, pois sua rota foi considerada muito diversa daquela registrada em documento. Outro exemplo foi o *Leão*, que em 1849 saiu da cidade do Porto (Portugal) para ir ao Rio de Janeiro, realizando uma escala em Pernambuco, mas foi apreendido pela marinha inglesa rumando para a África.<sup>24</sup>

Além de todos esses fatores, os ingleses concentraram esforços na região Sudeste (Rio de Janeiro), ignorando as rotas para Pernambuco. Portanto, torna-se quase impraticável estimar o volume do tráfico após 1831. Os registros são escassos sobre a quantidade de pessoas que eram embarcadas em cada navio para a província. Carvalho sugeriu uma média de 350 indivíduos por barco, uma vez que antes de 1831 as maiores embarcações traziam até 527 e as menores 102 pessoas.<sup>25</sup> Com base na proposta desse historiador e nos dados disponíveis no The Trans-Atlantic Slave Trade Database, conclui-se que cerca de 54.983 africanos entraram em Pernambuco entre 1831 e 1856,<sup>26</sup> chegando-se a uma estimativa de 259.404 ao longo de todo o século XIX. A tabela 4

<sup>23</sup> Cf. CARVALHO. **Liberdade**. Op. Cit., p. 114, 121-123.

<sup>24</sup> Cf. CARVALHO. **Liberdade**. Op. Cit., p. 128-129; FERNANDES, Cyra L. R. de O. **Os africanos livres em Pernambuco, 1831-1864**. Dissertação (Mestrado em História), UFPE, Recife, 2010, p. 38 e seguintes.

<sup>25</sup> Cf. CARVALHO. **Liberdade**. Op. Cit., p. 134.

<sup>26</sup> Em estudo publicado em 2008, Daniel D. da Silva e David Eltis estimaram um total de 55.394 africanos desembarcados na província para o mesmo período. Cf. SILVA, Daniel. D. B; ELTIS, D. The slave trade to Pernambuco, 1561-1851. In: ELTIS, D; RICHARDSON, D. (orgs.). **Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database**. New Haven: Yale University Press, 2008. p. 95-129.

apresenta os números dos embarques e desembarques de africanos por quinquênios, durante o período da ilegalidade do tráfico.

**Tabela 4 - Importações de africanos em Pernambuco, 1831-1856**

Períodos	Embarques (Nº)	Desembarques (Nº)	Perdas (%)
<b>Total</b>	<b>68.127</b>	<b>54.983</b>	<b>19,3</b>
1831-1835	9.551	8.125	14,9
1836-1840	33.793	27.033	20,0
1841-1845	15.253	12.202	20,0
1846-1850	9.092	7.273	20,0
1851-1856	438	350	20,1

**Fonte:** TSTD

No primeiro momento (1831-35), as importações foram tímidas, induzindo a pensar na “pressão inglesa” para o término do comércio de humanos como possível causa. Mas esse declínio corresponde à conjuntura desfavorável à economia do Império no período. O fim das agitações populares, como o término da Cabanada e a derrocada do Quilombo do Malunguinho,<sup>27</sup> possibilitou a recuperação econômica de Pernambuco. A produção açucareira chegou ao dobro da fabricação do período anterior. Como consequência, entre 1836-40, o volume de africanos importados pela província triplicou em relação ao quinquênio anterior, como mostra a tabela 4.

A partir de 1841, as importações ilegais tiveram relativo crescimento tanto na Bahia como no Rio de Janeiro,<sup>28</sup> entretanto, Pernambuco voltou a apresentar declínio, em uma época de expansão da indústria açucareira. As explicações para esta queda estão mais na dinâmica interna da própria Província do que em questões externas. O

<sup>27</sup> O Quilombo do Malunguinho, situado nas terras do Catucá – zona da mata norte, onde hoje se localizam as cidades de Olinda, Paulista, Abreu e Lima, Igarassu e Goiana –, foi considerado pelas autoridades locais uma grande ameaça à ordem entre as décadas de 1820 e 1830. Havia neste quilombo muitos africanos, sobretudo entre suas lideranças, a exemplo de Manuel Gabão, subordinado a João Batista (o Malunguinho), líder mais famoso deste quilombo. Cf. CARVALHO, *Liberdade*. Op. Cit., p. 181-191.

<sup>28</sup> Para a Bahia, temos as seguintes estimativas para o período pós 1831 (o primeiro número é referente aos embarques e o segundo aos desembarques): 1831-35 – 19.753/16.700; 1836-40 – 20.143/17.433; 1841-45 – 21.367/19.296; 1846-51 – 1.146/981. Para o Rio de Janeiro: 1831-35 – 72.522/57.800; 1836-40 – 257.315/208.109; 1841-45 – 120.279/99.215; 1846-50 – 262.108/208.899; 1851-56 – 6.708/5.248. Fonte: Estimativas de Embarques e Desembarques por intervalos de cinco anos. Províncias da Bahia e Rio de Janeiro. TSTD. Disponível em: <[www.slavesvoyages.org](http://www.slavesvoyages.org)>. Acesso em 23 de março de 2012.

primeiro fator, talvez o mais singular, está na formação de um contingente de livres e libertos despossuídos. Em meados do século XIX, embora os cativos superassem numericamente os trabalhadores livres e libertos, na proporção de 3:1, as distâncias que separavam um e outro grupo eram cada vez mais tênues. Ambos passaram a lutar por melhores condições sociais e econômicas.

No ano de 1842, em Pernambuco, 498.526 habitantes eram livres e libertos, enquanto 146.398 eram escravos. A maioria desses cativos estava nas áreas de grandes plantações. Eisenberg observou que, nos primeiros anos da década de 1840, a quantidade média de cativos utilizada em 331 plantações era de 55 indivíduos. Após dez anos, um levantamento em 532 propriedades registrava a utilização média de 20 escravos e seis trabalhadores livres como força de trabalho. Os libertos, por sua vez, ficavam nas áreas de plantações, onde a atividade canavieira desde o século XVI costumava mesclar uma e outra mão de obra.<sup>29</sup>

Percebe-se que, em meados do século XIX, Pernambuco estava bem servido de cativos, sobretudo nas áreas de plantação. Havia também um contingente de trabalhadores livres pobres, sobretudo pessoas de cor, cuja mão de obra era mais em conta que a manutenção da escravaria. Outra questão que explica a diminuição das importações dos africanos para Pernambuco na década de 1840 foi a crise no setor algodoeiro. O algodão, junto com o açúcar, era um dos principais produtos de exportação de Pernambuco. Porém, no decênio de 1840, as vendas caíram e as taxas tributárias passaram a ser mais dispendiosas, provocando redução nos lucros. A seca de 1844-47 consolidou a quase escassez do produto, deslocando a mão de obra para os setores canavieiros.<sup>30</sup>

O deslocamento da mão de obra cativa, contudo, seguia o fluxo do comércio negreiro intra e interprovincial, que se engrenava ao tráfico atlântico. Pernambuco negociou escravos com outras províncias ao mesmo tempo em que importava africanos da costa. Esta dinâmica passou a ser essencial, sobretudo no período da ilegalidade. Entretanto, da mesma forma que exportava seus escravos para outras regiões do Império, Pernambuco também recebia levas de cativos de outras províncias. Segundo Carvalho, as exportações de cativos não ocorreram em toda a província, limitando-se às regiões rurais e urbanas decadentes. Os setores mais rentáveis da economia continuaram

<sup>29</sup> Cf. CARVALHO, **Liberdade**. Op. Cit., p. 169-170, 201-02.

<sup>30</sup> Cf. EISENBERG. Op. Cit., cap. 2; CARVALHO, **Liberdade**. Op. Cit., p.147-148.

importando mão de obra escrava, tanto das regiões africanas como de outras províncias. Em 1849, 23 escravos africanos vindos da Bahia foram apreendidos em local não informado; e no ano de 1851, uma leva de 60 a 70 negros da costa africana foi confiscada na cidade de Garanhuns.<sup>31</sup>

Os traficantes de Pernambuco, contudo, persistiram no abastecimento da província com cativos da África. No mesmo ano da apreensão ocorrida em Garanhuns, na África foram embarcados 438 indivíduos, tendo desembarcado apenas 350 no litoral pernambucano.<sup>32</sup> Ou seja, 20% era o prejuízo dessa viagem atlântica, percentual de danos mais acentuado do que os do início da organização deste comércio no século XVI. Não sabemos, contudo, o nome do navio (ou dos navios) que realizou esta empreitada, a travessia da derrocada dos negócios do tráfico entre essas duas margens do Atlântico. No ano de 1855, o último desembarque ocorreu na praia de Serinhaém, porém, não temos notícias do volume nem da origem dos africanos que foram aprisionados, embora tenha sido o navio apresado.<sup>33</sup>

Os 438 africanos embarcados em 1851 eram da região Ocidental, inclusive do Golfo do Benin, e não da área Angola-Congo, maior fornecedora de cativos para a província. Quais eram, então, as origens dos africanos traficados para Pernambuco no século XIX?

### **Procedências e nações: criando e ressignificando identidades**

Os recentes dados sobre o volume do tráfico atlântico, sobretudo os estimados por Eltis, são também uma possibilidade para avaliar as *origens* dos africanos que foram desembarcados em Pernambuco. Eltis classificou por *áreas de embarques* os cativos enviados para a Europa e as Américas. As áreas de embarques se referem à extensão geográfica que abrange o litoral africano do atual Senegal até Angola, incluindo a região Sudeste (Moçambique). Eram lugares de entrepostos do comércio negreiro, onde havia intensos fluxos migratórios, em especial ocasionados pelo tráfico de escravos.<sup>34</sup> A tabela 5 indica as *origens* dos africanos que entraram na província no século XIX de acordo com este sistema classificatório.

<sup>31</sup> Cf. CARVALHO, **Liberdade**, Op. Cit., p. 149-50; FERNANDES. Op. Cit., p. 32.

<sup>32</sup> Cf. TSTD. Disponível em: <[www.slavesvoyages.org](http://www.slavesvoyages.org)>. Acesso em 23 de março de 2012.

<sup>33</sup> Cf. CARVALHO. **Liberdade**. Op. Cit., p. 125.

<sup>34</sup> O conceito “áreas de embarques” difere da denominação “procedência” utilizada por Mariza Soares, pois não se incluem nomes de “nações africanas”, etnias, cidades ou reinos.

**Tabela 5 - Áreas fornecedoras de cativos para Pernambuco, séc. XIX**

Áreas de Embarque ou Procedência	Embarques		Desembarques	
	Nº	%	Nº	%
<b>Total</b>	<b>297.015</b>	<b>100,0</b>	<b>259.403</b>	<b>100,0</b>
Baía do Benim	7.629	2,6	6.777	2,6
Baía de Biafra	22.908	7,7	19.584	7,5
Costa do Ouro	1.668	0,6	1.445	0,6
Senegâmbia e Costa Atlântica	2.912	1,0	2.593	1,00
Sudeste da África e ilhas do Oceano Índico	17.447	5,9	15.105	5,8
África Centro-Ocidental e Santa Helena	244.451	82,3	213.899	82,5

*Fonte:* TSTD

Para além dos números, esses dados oferecem possibilidades de entender a cartografia cultural que contribuiu em parte com as reinvenções de identidades dos africanos na área urbana do Recife. O *golfo do Benim* (antiga Costa da Mina) abrange atualmente Togo, as cidades de Porto Novo e Uidá no Benim e a parte ocidental da Nigéria. Constituiu importante área no fornecimento de cativos no século XVIII, depois de Angola/Congo, de onde foram embarcados grupos humanos que em Pernambuco foram identificados como *nagô*, *savalu*, *calabar*. Para Arthur Ramos, as trocas culturais entre os povos deste território influenciaram de forma decisiva o complexo religioso dos xangôs no Recife.<sup>35</sup>

O *golfo de Biafra*, ou golfo da Guiné, estende-se do rio Níger até o Cabo Lopez, ilhas de São Tomé e Príncipe – hoje Camarões, Guiné Equatorial, oeste da Nigéria e norte do Gabão. Nos assentos de batismos das paróquias recifenses, africanos recém-desembarcados foram identificados como de “nação gabão”, de São Tomé e Príncipe.

As áreas da *Costa do Ouro* (atual país de Gana) e da *Senegâmbia* (onde estão situados Guiné, Guiné-Bissau, Gâmbia e Senegal) foram pouco representativas em termos numéricos para o comércio negreiro pernambucano. Forneceram menos de 2% do contingente populacional de cativos desembarcados na província. Do século XV ao XVII, os portugueses construíram diversas fortalezas na costa da África. A primeira foi fundada em 1482 na Costa do Ouro e ficou conhecida como castelo de São Jorge de El-

<sup>35</sup> Pierre Verger classificou os portos de Porto Novo, Badagri e Onim (Lagos), localizados na baía do Benin, como a área propriamente dita da “Costa da Mina” no século XIX. Cf. VERGER, **Fluxo e refluxo**. Salvador: Corrupio, 2002, p. 30-31. Sobre os cultos africanos no Recife, consultar: RAMOS, Arthur. **O negro brasileiro**. 5. ed. Rio de Janeiro: Graphia, 2001, v. 1.

Mina. Neste local negociavam-se escravos vindos de várias partes da costa, inclusive indivíduos da área do Congo, como destacou Luís Felipe de Alencastro.<sup>36</sup>

No século XIX, todavia, além das áreas que compreendem o Benim, o Gabão e Angola/Congo, o *Sudeste da África*, principalmente Moçambique, foi outra região importante no fornecimento de cativos para Pernambuco. A maior entrada na província de escravos desta área ocorreu em 1816, quando foram embarcados 3.106 indivíduos, tendo sobrevivido à travessia 2.804. Em 1842, último ano de busca por cativos em Moçambique, vieram apenas 198 pessoas.<sup>37</sup>

Nas estimativas de Eltis não houve, no século XIX, embarques para Pernambuco na *Costa de Sotavento* (costa do leste do Castelo de São Jorge de El-Mina). Eltis identifica, como o único momento em que a região esteve na rota do tráfico pernambucano, o intervalo entre 1696 e 1720, quando 3.449 indivíduos teriam desembarcados na província. Segundo ele, fazem parte da geografia da Costa de Sotavento os atuais países da Libéria e da Costa do Marfim. Os africanos embarcados nesta costa e na baía do Benin, no século XVIII, ficaram conhecidos no Brasil por “pretos minas”.<sup>38</sup>

Essas *origens* a partir da área de embarque apontam não só para regiões relacionadas ao tráfico pernambucano, mas, sobretudo, para impactos demográficos e de identidades étnicas que se redefiniram na diáspora. Contudo, os indivíduos que sofreram a imigração forçada foram agrupados pelos europeus em *nações*. O termo “nação africana” poderia se referir a grupos étnicos, como o *nagô* ou *anganô* (*anagonu*); a cidades, reinos ou mercados, a exemplo de *cassange*, *cabinda*, *benguela*, *angola*, *congo*; a nomes de ilhas, portos de embarques, entre outras denominações que remetiam à procedência do cativo. Refletiam mais uma estrutura de classificação e/ou nomenclatura do sistema escravista do que à dinâmica de organização sociopolítica e à diversidade cultural dos povos da própria África.

Por ser a terminologia bastante heterogênea e elaborada pelos colonizadores e traficantes, Maria Inês Oliveira afirmou que as “nações africanas”, como ficaram sendo

<sup>36</sup> Cf. ALENCASTRO, L. F. de. **O trato dos viventes**: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 65.

<sup>37</sup> Cf. TSTD.

<sup>38</sup> Cf. TSTD. Disponível em: <[www.slavesvoyages.org](http://www.slavesvoyages.org)>. Acesso em 30 nov. 2011. Na definição de Verger, a Costa de Sotavento abrigava os portos Grande e Pequeno Popo, Uidá, Jaquin e Apá, na baía do Benin. Cf. VERGER. Op. Cit., p. 30.

conhecidas no Brasil, não tinham nenhuma correlação nem no nome nem na composição social com as formas de autoadscrição correntes na África. Luis Nicolau Parés, por sua vez, defende que o processo não era tão radical como sugerido por Oliveira, pois havia denominações utilizadas pelos traficantes e colonizadores que correspondiam aos etnônimos ou às identidades coletivas elaboradas pelos próprios africanos; como exemplo, *haussá*, *borno*. Para Parés, *nagô* e *jeje* foram casos que paulatinamente expandiram a abrangência semântica, passando a designar uma pluralidade de grupos antes diferenciados.<sup>39</sup>

De modo geral, há um consenso entre os estudiosos de que as nações africanas eram identidades forjadas na diáspora e constantemente reinventadas pelos africanos após o desembarque, nos labirintos da cidade. Para analisar as nações no Recife do século XIX, recorremos aos livros de batismos dos quatro bairros centrais. Os assentos batismais são valiosos para perscrutar a entrada de africanos recém-chegados à cidade, sobretudo no período da ilegalidade. O batismo não tinha apenas a função de transformar os recém-desembarcados em cristãos, mas de fazê-los esquecer de seu passado africano. Mariza Soares chama a atenção para o fato de que era por meio deste sacramento que surgia a identidade do escravo que o iria acompanhar até depois de forro. Na verdade, Soares remete à atribuição da procedência do sujeito que era registrada junto ao seu nome cristão (por exemplo: João, cassange, escravo de...). Mesmo que o senhor do cativo mudasse, ou este se tornasse liberto, aquela procedência permaneceria, uma vez que assimilada e internalizada pelo indivíduo.<sup>40</sup>

Avaliamos que as reelaborações de identidade dos indivíduos eram bem mais complexas. Ao longo de suas trajetórias de vida, nas negociações de identificações, estiveram envolvidas desde as experiências anteriores ao embarque até as situações cotidianas depois da emancipação. Portanto, a identidade não era (não é) algo acabado, mas em constante processo de reelaboração. Por ora, nos deteremos nas nomeações dos africanos registradas pelos párocos, conforme a tabela 6.

<sup>39</sup> Cf. OLIVEIRA, Maria Inês C. de. Viver e morrer no meio dos seus: nações e comunidade africanas na Bahia do século XIX. *Revista da USP*, São Paulo, n. 28, p. 175, 1996. Segundo Parés, os jeje eram um pequeno grupo étnico habitante de Porto Novo, cujo nome, no contexto do tráfico, também passou a designar uma pluralidade maior de grupos étnicos de língua gbe. Cf. PARÉS, L. N. **A formação do candomblé**: história e ritual da nação jeje na Bahia. Campinas: Ed. da Unicamp, 2006, p. 23-30; cf. OLIVEIRA, Quem eram os 'negros da Guiné'? A origem dos africanos na Bahia, *Afro-Asia*, n. 19/20, p. 37-73, 1997.

<sup>40</sup> Cf. SOARES, **Devotos da cor**: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. p. 77-78 e 105.

**Tabela 6 - Nações registradas nos assentos de batismos no Recife, 1846-1890**

Nações/Áreas de Embarque	Homens		Mulheres		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
<b>Região Centro-Ocidental</b>	<b>38</b>	<b>24</b>	<b>32</b>	<b>20,2</b>	<b>70</b>	<b>44,2</b>
Angola	20	12,7	23	14,6	43	27,3
Congo	6	3,8	1	0,6	7	5,4
Angico	3	1,9	-	-	3	1,9
Baca (Ambaca?)	2	1,3	2	1,3	4	2,5
Benguela	1	0,6	-	-	1	0,6
Cabinda	1	0,6	-	-	1	0,6
Camundá	1	0,6	-	-	1	0,6
Camundongo	2	1,3	1	0,6	3	1,9
Cassange	1	0,6	1	0,6	2	1,3
Gabão	-	-	1	0,6	1	0,6
Rebolo	1	0,6	3	1,9	4	2,5
<b>Região Ocidental</b>	<b>26</b>	<b>16,5</b>	<b>40</b>	<b>25,3</b>	<b>66</b>	<b>41,8</b>
Costa	8	5,0	12	7,6	20	12,7
Costa da Mina	1	0,6	-	-	1	0,6
Nação	2	1,3	1	0,6	3	1,9
Nação Costa	15	9,5	27	17,0	42	26,6
<b>Sudeste africano</b>	<b>3</b>	<b>1,9</b>	-	-	-	<b>1,9</b>
Moçambique	3	1,9	-	-	3	1,9
<b>Não identificadas</b>	<b>17</b>	<b>10,7</b>	<b>2</b>	<b>1,3</b>	<b>19</b>	<b>12,0</b>
Gentio da Costa da África	1	0,6	-	-	1	0,6
África	16	10,1	2	1,3	18	11,4
<b>Total Geral</b>	<b>84</b>	<b>53,1</b>	<b>74</b>	<b>46,8</b>	<b>158</b>	<b>100,00</b>

**Fonte:** Livros de Batismos.<sup>41</sup>

A identificação dos africanos ora remetia às nações ou procedências utilizadas pelos traficantes, ora eram registradas segundo critérios dos vigários da cidade. Como exemplo deste segundo caso, aparecem os termos *costa*, *nação* e *nação da costa*. Em geral, à frente destas terminologias, colocava-se a palavra “preto” ou “africano”. Tatiana Lima observou, nas cartas de alforrias das décadas de 1840-50, que “costa” e “nação da

<sup>41</sup> Foram analisados 35 livros: oito no bairro do Recife e nove nos demais bairros. Devido ao volume documental, selecionamos, por década, dois anos para cada bairro. Recife: 1849, 1851, 1859, 1862, 1868, 1870, 1885 e 1889. Santo Antônio: 1846, 1854, 1858, 1864, 1869, 1871, 1878, 1882 e 1888. São José: 1848, 1850, 1857, 1861, 1868, 1873, 1879, 1881 e 1889. Boa Vista: 1847, 1852, 1859, 1860, 1862, 1872, 1879, 1883 e 1890.

costa” eram menções que se faziam, no Recife, aos indivíduos da Costa da Mina.<sup>42</sup> Acreditamos que nos livros de batismos poderiam ter o mesmo significado, enquanto as identificações das pessoas da região Centro-Ocidental (área Angola/Congo e golfo da Guiné) eram, por vezes, mais detalhadas.

Afora “nação”, outras terminologias genéricas que impossibilitam precisar a procedência são “gentio da costa da África” e “África”. Esta última substituiu as identificações mais específicas a partir de meados da segunda metade do século XIX, enquanto a palavra “gentio” caiu em desuso. Na nossa amostra, apenas 0,63% dos registros fizeram menção ao termo. A classificação estava, do século XV ao XVIII, vinculada à concepção de paganismo de povos não cristãos, alvo da catequese. As análises de Soares sobre a etimologia da palavra “gentio” se tornaram referência no assunto. A historiadora ressalta que “gentio” não é uma referência a uma “nação”. Esta era uma nomeação para qualquer povo que tivesse relações com os colonizadores, fosse cristão ou não-cristão, enquanto aquele se restringia ao universo catequético.<sup>43</sup>

Na amostra da tabela 6 aparecem quase todas as nações do Recife oitocentista. Além de “gentio da costa da África”, há outras procedências pouco correntes, como angico, benguela, cabinda, camundá, camundongo, cassange, gabão, moçambique, todas com percentuais abaixo de 2%. Isto se deve ao fato de nos concentrarmos na segunda metade do século, quando estes etnônimos vão desaparecendo e dando lugar às nomeações mais gerais, conforme mencionamos. Entre os genitores, foram registradas também nações como quisamã e nagô.<sup>44</sup>

Koster destacou as seguintes nações como as principais em Pernambuco no início do século XIX: angola, congo, rebolo, angico, gabão e moçambique. O viajante inglês, ao descrever suas impressões sobre os africanos dessas procedências, ressaltou que os negros angolas, congos e rebolos poderiam ser agrupados em uma única nação, devido às suas conexões culturais e à proximidade de suas línguas. Estigmatizou esses indivíduos como “dóceis”, inclinados aos serviços da casa e do estábulo, “fiéis” e “honestos”. Angicos, gabões e moçambique, porém, seriam grupos distintos. Os

<sup>42</sup> Cf. LIMA, Tatiana S. de. **Os nós que alforriam:** relações sociais na construção da liberdade, Recife, décadas de 1840 e 1860. Dissertação (Mestrado em História), UFPE, Recife, 2004, p. 69.

<sup>43</sup> Cf. SOARES. **Devotos da cor.** Op. Cit., p. 102-108.

<sup>44</sup> Em nossa amostra foram coletados 94 mães e sete pais de origem africana. A distribuição das procedências se deu da seguinte forma: 64 com o genérico “África”, 20 angola, 12 “nação costa”, 1 nagô, 1 cabinda, 1 quisamã, 1 rebolo e 1 cassange.

angicos eram tidos como “astutos” e “impacientes”, com “capacidade de enganar”. Já os gabões, além de ter aspectos mais “selvagens” do que os das outras nações, eram “dados ao desânimo”. Os moçambiques eram “preguiçosos” e “propensos à melancolia”, tendo sido tardiamente introduzidos na província. Segundo Koster, foram as pressões inglesas que dificultaram o tráfico na área Ocidental, inclinando os traficantes de Pernambuco a se interessarem pelos negros de Moçambique.<sup>45</sup>

Além de suas impressões sobre os africanos centro-ocidentais, Koster narrou que Pernambuco nunca experimentou sérias revoltas escravas. Isto se devia não só ao fato da população livre ser maior do que a escrava, mas, sobretudo, por ter a capitania importado poucos africanos da Costa do Ouro,<sup>46</sup> de onde vinham indivíduos mais aguerridos que os oriundos da área Angola/Congo. Dizia Koster que os minas eram os causadores das insurreições na Bahia, assim como os koromanties na Jamaica em 1760. A historiografia também segue nos trilhos do viajante inglês. Carvalho acrescentou às observações desse viajante que os traficados para a província eram crianças, agricultores, pastores e mulheres. A maioria era constituída por prisioneiros de guerra, vítimas de sistemas tributários nos quais as moedas eram pessoas. Isto é, pouquíssimos foram os guerreiros ou soldados desembarcados em Pernambuco no tempo de Koster.<sup>47</sup>

No entanto, os africanos de Moçambique e também aqueles de procedências da Costa Ocidental (nagô, calabar, savalu, mina) devem ter sido, na primeira metade do século XIX, mais expressivos na cidade do que narrou Koster e a historiografia local enfatiza. Os moçambiques, por exemplo, chegaram a destacarem-se na paisagem da cidade devido ao modo de se portarem: “Uma negra moça de dentes ‘limados à moda

<sup>45</sup> Cf. KOSTER, **Viagens ao Nordeste do Brasil**, 11 ed. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, 2002. v. 1. p. 629-631. Embora tenha sido o Tratado de 1826 (reforço do antigo Tratado de 1815) que proibiu o comércio negreiro ao sul do Equador, o bloqueio inglês ao qual o viajante se referiu foi o Tratado de Viena em 1815, que proibia o tráfico ao norte do Equador. Este fator explica o maior volume de africanos daquela região na província em 1816, como apontam os dados do volume do tráfico. Além das *nações* listadas por Koster, Gilberto Freyre incluiu as nações “Luanda”, “longue”, “quilimane” (moçambique) e “bengala”. Cf. FREYRE, Gilberto. **O escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX**. São Paulo: Global, 2010.

<sup>46</sup> Koster estava se referindo à Costa do Ouro, tendo como ponto de referência o Caribe inglês para onde foram os akan/koromanties. Anteriormente ao século XVII, o principal objetivo do tráfico nesta costa era o metal precioso, enquanto na Costa da Mina eram embarcados os escravos que ficaram conhecidos no Brasil como *minas*. Cf. VERGER, Op. Cit., p. 37. Segundo Oliveira, seriam oriundos da Costa do Ouro os africanos de origem *akan*, cujos vestígios culturais no Brasil são ausentes. Cf. OLIVEIRA, Quem eram os “negros da Guiné”. Op. Cit.

<sup>47</sup> Cf. KOSTER. Op. Cit., p. 632; CARVALHO, **Liberdade**. Op. Cit., p. 179.

Moçambique', que em 1835 fugiu da casa dos seus senhores, era baixa, gorda, de peitos pequenos e 'pisava como papagaio' por ter as pernas arqueadas."<sup>48</sup>

Cabe indagar: o que significava ser um embarcado na Costa Ocidental ou na Costa Centro-Ocidental num Recife onde as pessoas estavam constantemente se redefinindo em termos identitários? Será que os agrupamentos eram tão cristalizados como Koster e outros viajantes construíram em suas narrativas?

Os africanos, após o desembarque, gestavam outras identidades, que se aproximavam ou não daquelas no momento do embarque e/ou do batismo. Novos amálgamas identitários, étnicos e culturais eram produzidos nas ruas, becos e vielas da cidade do Recife. Escravos e libertos construíam suas "marcas de nação" que poderiam ser anteriores ao embarque ou ainda produzidas pela violência da escravização. Por um lado, senhores, autoridades locais e imprensa elaboravam suas narrativas imaginárias sobre os africanos ao descreverem nos anúncios de jornais os modos de andar e falar, modelos de cabelo, arcada dentária, adornos, escarificações faciais; como partes desse processo de reinvenção do sujeito nos labirintos das grandes cidades escravistas. De outro lado, os africanos utilizavam-se desses sinais diacríticos como mecanismo para demarcarem suas experiências e percepções sobre eles mesmos. Por isto mobilizavam cada vez mais características pessoais e símbolos envolventes que diferenciavam um indivíduo do outro. Frisamos ainda que os indivíduos ora se distinguiam no interior de suas *nações*, ora se misturavam no meio dos cenários urbanos, jogando com suas identificações.

A este movimento de construção de identidades, Flávio Gomes conceituou como transétnico. Ou seja, as identificações cunhadas pelos africanos eram recriadas em uma perspectiva atlântica, seguindo mudanças e lógicas culturais próprias das reinvenções da África específicas para cada ambiente urbano ou rural, social, político e cultural na diáspora. Isto significa que a construção de *nações* angola, congo, moçambique, benguela, nagô, mina, entre tantas outras, estavam sendo permanentemente ressignificadas. As pessoas ora as reforçavam, ora as diluíam, utilizavam-se delas, das formas mais variadas possíveis. Esse é um movimento transnacional, transatlântico e dialógico, com inversões e sentidos cruzados.<sup>49</sup> Assim, o ponto de partida para as

<sup>48</sup> Diário de Pernambuco, 13 fev. 1835 *apud* FREYRE. Op. Cit., p. 140, 152.

<sup>49</sup> Cf. GOMES; SOARES; FARIAS. **No labirinto das nações: africanos e identidades no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005. p. 38-51.

reinvenções das identidades transétnicas não eram as heranças africanas generalizadas, mas os contextos espaciais e temporais da diáspora. Angolas, congos, cabindas, moçambique, minas, nagôs, elaboraram *nações* e significados em torno delas, diferentes entre si e em situações e períodos diversos no Brasil e nas Américas. Ser *nação mina* ou *nação angola* ou qualquer outra identificação no Recife não era o mesmo que sê-lo no Rio de Janeiro ou em Salvador. Do mesmo modo, as *marcas de nação* de um negro mina ou angola no século XVIII teriam novos significados no decorrer do século XIX. O ambiente geográfico rural ou urbano também emprestava seus cenários para a constituição de comunidades africanas transétnicas. Esses processos, contudo, nem sempre eram permeados por sociabilidades. Havia conflitos e tensões, pois a identidade também é lugar de enfrentamento.

Algumas dessas identificações mais genéricas – angola, congo, moçambique, mina, etc. – adquiriram proporções tão abrangentes na área urbana que passaram a ser o que chamaremos de *identidades de referência* para os sujeitos. Isto é, mesmo os indivíduos ressignificando suas identificações teriam sempre como ponto de referência uma *nação* cuja dimensão fosse macrossocial ou política. Na medida em que essa *nação* ou *identidade de referência* se expandia, subgrupos mais específicos, cujos signos e significantes se aproximavam da referência macro, iam sendo criados e aglutinados a ela, como, por exemplo: mina-nagô, mina-savalu, mina-calabar; cassange de angola.

Vale ressaltar que inúmeros grupos étnicos na imensidão territorial da África não foram só escravizados, foram *africanizados* para recompor seus laços socioculturais e comunitários. Assim, *imbangalas* se transformaram em cassanges de Angola; *bacongos* foram agrupados como congos; *egbas*, *ijexás*, *igebus* resumiram-se em nagôs; entre tantos outros que se reinventaram no Novo Mundo.

É quase interminável a discussão acerca dos processos de construção de identidades individuais e coletivas dos africanos na escravidão atlântica. No caso particular dos temas da etnicidade e da diáspora, merecem destaque duas grandes correntes. A primeira surgiu ainda na virada do século XIX para o XX, liderada por Nina Rodrigues. Muitos intelectuais, na década de 1930, cultivaram as ideias de Rodrigues, como Arthur Ramos, Gilberto Freyre e René Ribeiro. Esses estudiosos utilizaram os métodos da etnografia e, no caso particular de Freyre, a antropologia cultural para perscrutar reminiscências e continuidades de uma África quase mítica. Por

isto, seus estudos evidenciavam a busca pelo passado étnico e pela permanência de uma *cultura africana* intacta. Acreditavam que alguns signos da cultura material do passado africano poderiam ter sido transferidos e se reproduzido nas Américas. Os terreiros de candomblés foram os grandes laboratórios destes pesquisadores, que buscavam uma *pureza cultural* nesses espaços religiosos.<sup>50</sup>

Por sua vez, uma segunda corrente, que se destacou na década de 1970, criticava essas ideias de permanências e continuidades. Os trabalhos dos antropólogos Sidney Mintz e Richard Price (1976) se destacam. Eles defenderam a tese de que as culturas africanas foram inventadas no Novo Mundo, na medida em que os indivíduos as recriavam e na proporção e velocidade que eles davam a estas elaborações. O foco da invenção/criação das comunidades africanas estaria nas experiências da escravidão e da pós-emancipação, e não nas heranças de uma África estática.<sup>51</sup>

Os africanistas e estudiosos da escravidão estão retomando o tema das identidades, apontando em suas análises a necessidade de se voltar para a África pré-colonial e colonial. A partir destas discussões, as lentes de observação estão dirigidas para as *invenções* na própria África, não sendo apenas as experiências da escravidão o ponto de partida. Considera-se a memória das pessoas anterior ao embarque, a formação dos reinos e as organizações étnicas locais; os impactos demográficos em decorrência das migrações internas, as diferenças lexicais entre as inúmeras microssociedades africanas na visão dos traficantes/colonizadores europeus e africanos; os laços de solidariedade e os conflitos nos tumbeiros ao longo da travessia atlântica. Ou seja, uma complexidade não só étnica, mas também de contextos sociais, políticos, culturais, demográficos permeava as invenções/redefinições identitárias dos sujeitos.<sup>52</sup> Sobre os estudos da etnicidade na diáspora, recorremos às palavras de Manuela da Cunha:

O que se ganhou com os estudos de etnicidade foi a noção clara de que a identidade é construída de forma situacional e contrastiva, ou seja, que ela constitui resposta política a uma conjuntura, resposta ‘articulada’ com as

<sup>50</sup> Cf. CONGRESSO AFRO-BRASILEIRO, 1, 1934, Recife. *Anais...* Recife: Massangana, 1988. (fac-símile de Rio de Janeiro: Ariel, 1935, v. 1; fac-símile de Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1937).

<sup>51</sup> Cf. MINTZ, S; PRICE, R. **O nascimento da cultura afro-americana**: uma perspectiva antropológica. Rio de Janeiro: Pallas, 2003.

<sup>52</sup> Cf. GOMES; FARIA; SOARES. Op. Cit., p. 52. Entre os africanistas, consultar: THORNTON, John. **A África e os africanos na formação do mundo Atlântico, 1400-1800**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

outras identidades em jogo, com as quais forma um sistema. É uma estratégia de diferenças.<sup>53</sup>

Dentro desta perspectiva, resta-nos saber como os africanos ressignificavam suas identidades individuais e/ou coletivas na cidade do Recife em meados do século XIX.

### **Em torno de uma identidade mina**

De acordo com os dados da Tabela 5, no século XIX, apenas 2,6% dos africanos desembarcados nos portos pernambucanos eram da Costa da Mina, percentual menor até que o dos embarcados na baía de Biafra (Gana) – de onde vinham os africanos do Gabão –, que foi de 7,5%. Ou seja, as rotas de Pernambuco para a Costa da Mina estiveram minguadas neste período. No entanto, no século XVIII, a região fora importante entreposto comercial para a capitania. O comércio com a Costa da Mina era rentável, pois com os escravos adquiridos nos portos dessa região compravam-se ouro em Minas Gerais e fazendas do reino. As trocas nesta costa eram feitas com a aguardente e o tabaco de terceira categoria, sobremaneira este último gênero, o que passou a ser mais um incentivo aos plantadores. As conexões com a região auxiliaram os produtores dos engenhos da Zona da Mata a reestabelecer a economia açucareira após as conturbações do domínio holandês.<sup>54</sup>

É relevante destacar, porém, que o papel do tabaco e da aguardente não conta toda a história do tráfico entre o Brasil e a Costa da Mina. No caso particular de Pernambuco, embora os manifestos das cargas das embarcações informassem apenas os rolos de tabaco e as pipas de aguardente, só com estes gêneros não seria possível adquirir escravos naquela costa. Segundo Gustavo Accioli e Maximiliano Menz, havia uma miscelânea de produtos que faziam parte das conexões mercantis entre Pernambuco e a Costa da Mina, pois não era possível efetivar negócios com os mercadores africanos de cativos com um só produto. Os lotes de escravos eram pagos com um conjunto de mercadorias – tecidos, armas de fogo, tabaco, entre outros.<sup>55</sup>

<sup>53</sup> Cf. CUNHA, Manuela C. da. **Negros, estrangeiros:** os escravos libertos e sua volta à África. São Paulo: Brasiliense, 1985. Op. Cit., p. 206.

<sup>54</sup> Cf. ARAÚJO, Clara M. F. de. **Governadores das nações e corporações:** cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817). Dissertação (Mestrado em História), UFF, Niterói, 2007. p. 71-72.

<sup>55</sup> Cf. ACCIOLI, G; MENZ, M. Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII). **Afro-Ásia**, Salvador, n. 37, p. 58-60, 2008.

Em 1703 a Coroa estipulou uma cota anual para a importação de cativos, limitando em 1.200 o número de africanos destinados ao Rio de Janeiro, em 1.300 os embarcados para Pernambuco, mantendo os 200 escravos que eram enviados para as áreas de mineração. Todos os demais seriam destinados à Bahia. Porém, como o período era de plena expansão da atividade aurífera, raramente cumpria-se que terminou sendo abolida em 1715. Em 1730, o vice-rei articulou novas tentativas de proibição do comércio na região com a finalidade de evitar o extravio de tabaco fino e os negócios com os holandeses. Esta proibição acarretou a diminuição do comércio entre a Costa da Mina e o Brasil.<sup>56</sup>

Os documentos alfandegários de Pernambuco registraram esse declínio que se abatera sobre a Colônia. Entre 1742 e 1760, 29% dos escravos que entraram na capitania foram de procedência “Mina” e, entre 1761 e 1779, quando funcionou a Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, apenas 20%. No período de 1760 a 1779, a drástica diminuição da entrada dos cativos embarcados na Costa da Mina se deveu a dois fatores: o esfacelamento da produção do polígono do ouro e a suplantação das exportações dos escravos de Angola sobre as vendas da Costa da Mina. Eltis estimou como momento de auge do comércio negreiro de Pernambuco com aquela Costa dois intervalos: de 1701 a 1725, quando entraram 24.454 pessoas (22,1% do total); e de 1726 a 1750, com o desembarque de 28.519 indivíduos (38,8% do total) nos portos pernambucanos.<sup>57</sup>

O século XIX, porém, foi marcado pela recuperação e consolidação do comércio negreiro de Portugal nos portos da parte Centro-Ocidental africana. Os negócios no eixo Angola/Congo se mostraram mais rentáveis, inclusive pelo fato dos portos comportarem navios de grande porte, que favoreciam os embarques mais volumosos da carga humana. A tabela 7 mostra os anos em que ocorreram desembarques de africanos dessa região na província.

---

<sup>56</sup> Cf. SOARES, **Devotos da cor.** Op. Cit., p. 74-82.

<sup>57</sup> Cf. ARAÚJO. Op. Cit., p. 74; TSTD, <[www.slavesvoyages.org](http://www.slavesvoyages.org)>, acesso em 30 nov. 2011.

**Tabela 7 - Entradas de pretos *minas* em Pernambuco, século XIX**

Variável	Anos										Total
	1809	1810	1812	1814	1819	1825	1826	1827	1829	1851	
Número	261	2.181	632	397	166	1.070	776	582	362	350	<b>6.777</b>

Fonte: TSTD

Os números elevados nos anos de 1810 e 1825 estão relacionados com o desenvolvimento econômico e a estabilidade política da província. A inexistência de importações no intervalo de 1830 a 1850 reflete as pressões inglesas para abolir o tráfico negreiro e os investimentos de Pernambuco nas rotas para a região centro-ocidental. Já comentamos que a última tentativa da província para manter suas conexões atlânticas com a África ocorreu em 1851, na Costa da Mina. Isto significa que a região tinha certa relevância para a dinâmica econômica de Pernambuco. Ou seja, a Costa da Mina sempre se apresentou como uma alternativa de tráfico para a praça do Recife.

Outra resposta à reinvenção da identidade *mina* na capital pernambucana está na maneira como estes africanos culturalmente se organizaram no cotidiano urbano. Em cidades como Rio de Janeiro, Minas Gerais e Recife, embora fossem menos numerosos que os *angolas*, os *pretos minas* sempre tiveram uma presença de destaque e exerceram influência sobre os demais africanos.

Entre os governadores de pretos que chegaram a receber cartas patentes, no século XVII, todos eram de procedência da Costa da Mina. Clara Araújo mostrou que dentro da Irmandade do Rosário dos Pretos, no Recife, havia disputas políticas não só entre *minas* e *angolas*, mas também no interior do próprio grupo *mina*. Em 1776, os dagomés (daomé), que elegiam juntos com os savalus seus governadores, requereram ao governador da capitania para eleger, separados dos savalus, seu próprio governador.<sup>58</sup>

Finalmente, no século XIX, os minas que chegaram a província de Pernambuco eram oriundos de vários reinos escravistas que estiveram em permanente guerra no século XVIII. Por exemplo, Aladá (Ardra, Jaquem), Uidá (Ajudá), que foram subjugados pelo reino do Dahomey entre 1724 e 1727. Os *nagôs*, conhecidos também como iorubás, constituíram uma identidade que aglutinava indivíduos do reino de Oyó. Talvez sejam eles, dentre os demais grupos da Costa da Mina, o mais popularizado em Pernambuco, onde a religião de matriz africana adotou o nome de *xangô* – divindade

<sup>58</sup> Cf. ARAÚJO. Op. Cit.

dos oyós. Por serem embarcados nos portos desta costa, também traziam essa identificação de referência. Por sua vez, os *cabalar* localizavam-se na baía de Biafra, atual Gana.<sup>59</sup> Dos portos de Ajudá, Jaquem e Badagri saíram grupos de língua *fon* – conhecidos na literatura afro-brasileira como daomeanos (Aladá) ou jejes –, dentre eles os *savalus* e os *mahis*.

Os *savalus* e os *mahis* eram povos localizados ao norte do rio Zou, vizinhos do planalto do Abomey (Daomé). Antes do século XVIII eram independentes do reino do Dahomey. O país *mahi* constituía-se de estados confederados, nos quais o governo funcionava no sistema de vassalagem. Foram predados pelo vizinho reino do Dahomey. Embora firmassem, algumas vezes, aliança com os oyós para se defender dos ataques daomeanos, muitos de seus habitantes já constituíam parte importante do exército do Daomé. Quanto aos *savalus*, mesmo sofrendo períodos de ataques pelos reis daomeanos, motivados pela busca de escravos, experimentaram fases de paz com estes vizinhos. Porém, entre 1818 e 1850, no reinado de Ghezo, após longos períodos de oscilações entre independência e submissão tributária, tiveram definitivamente sua região ocupada pelos daomeanos.<sup>60</sup>

A Costa da Mina, enfim, era um território de constantes guerras e disputas expansionistas internas que marcaram as experiências dos africanos embarcados nos portos da região. Desta trajetória partiram os elementos que constituíram a fama dos *pretos minas* na diáspora. “Rebeldes”, “insubordinados”, “aguerridos” foram identificações atribuídas a eles, que acabaram se projetando entre os demais africanos, inclusive quando o assunto era a manumissão. É bastante discutido pela historiografia o sucesso que os *pretos minas* tinham na conquista da alforria. No Recife, entretanto, Koster afirmou serem os negros angolas “os que mais se esforçavam para obter a liberdade”.<sup>61</sup> O viajante inglês até podia estar com a razão, porém, os *minas* mais do que os *angolas* conquistaram prestígio socioeconômico no meio do contingente de libertos africanos na cidade.

Os antropólogos Mintz e Price defendem a ideia de que a complexidade das instituições tradicionais africanas não foi transportada na diáspora. Segundo suas concepções, não foi possível vir, por exemplo, os sistemas de *status* diferentes, mas,

<sup>59</sup> Cf. THORNTON. Op. Cit., p. 25.

<sup>60</sup> Cf. PARÉS. Op. Cit., p. 38-42.

<sup>61</sup> Cf. KOSTER. Op. Cit., p. 630.

apenas pessoas de grupos étnicos de diferentes *status*. Figuras da realeza, como reis, príncipes, princesas foram embarcados como cativos; mas suas cortes e monarquias, não. No âmbito religioso, não transportaram templos ou corpos sacerdotais; porém, chefes de cultos foram trazidos na condição de escravos. Assim, esses sujeitos tiveram que reinventar suas culturas necessárias para atender seu cotidiano.<sup>62</sup>

Portanto, essas reinvenções culturais seriam todas e quaisquer formas de interação social regular de caráter normativo que poderiam ser empregadas nas necessidades reiteradas. Ou seja, padrões de casamento, arranjos de família, determinados estabelecimentos de amizades (incluindo as redes de vizinhança) e parentesco extenso (comadrio), práticas religiosas e até relações de trabalho e negócios que sejam normativamente recorrentes. Estas, mesmo que se articulem na sociedade, diferem enormemente em sua extensão e natureza.<sup>63</sup> Dentro desta perspectiva, a *nação*, por exemplo, serviu de ponte entre os escravos e senhores, os libertos e a sociedade vigente. Constituiu também mecanismos para os africanos exercerem uma espécie de cidadania no interior do grupo. Dentro das *nações*, teriam acesso às irmandades, festas públicas; poderiam exercer cargos de lideranças, estabelecer alianças. Para os escravizados era, ainda, mais uma forma de organização para a barganha da alforria. Os africanos, estigmatizados duplamente como estrangeiros e escravos, viam na nação mais uma forma de adquirir visibilidade pública, assegurar alguns espaços urbanos, mesmo que marginalizados e limitados pela sociedade.<sup>64</sup>

---

<sup>62</sup> Cf. MINTZ e PRICE. Op. Cit., p. 38.

<sup>63</sup> Ibidem, p. 44-58.

<sup>64</sup> Cf. SILVEIRA, Nação africana no Brasil escravista: problemas teóricos e metodológicos. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 38, p. 245-301, p. 297-299, 2008.

## Referências bibliográficas:

- ACCIOLI, Gustavo; MENZ, Maximiliano M. Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII). **Afro-Ásia**, Salvador, n. 37, p. 58-60, 2008.
- ALENCASTRO, L. F. de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- ARAÚJO, Clara M. Farias de. **Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817)**. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.
- CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822-1850)**. Recife: EdUFPE, 1998.
- \_\_\_\_\_. A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias e os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848. **Tempo**, Niterói, v. 14, n. 27, p. 133-149, 2009.
- CONGRESSO AFRO-BRASILEIRO, 1, 1934, Recife. **Anais...** Recife: Massangana, 1988. (fac-símile de Rio de Janeiro: Ariel, 1935, v. 1; fac-símile de Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1937).
- CUNHA, Manuela C. da. **Negros, estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África**. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- EISENBERG, Peter. **Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- FARIA, Sheila S. de Castro. **Sinhas pretas, damas mercadoras: as pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del Rey (1700-1850)**. Tese (Professor Titular em História do Brasil), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2004.
- FERNANDES, Cyra L. Ribeiro de O. **Os africanos livres em Pernambuco, 1831-1864**. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010.
- FREYRE, Gilberto. **O escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX**. 4ed. São Paulo: Global, 2010.
- GOMES, Flávio; SOARES, Carlos E.; FARIAS, Juliana B. **No labirinto das nações: africanos e identidades no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005.
- HOBSBAW, Eric. J. **Nações e nacionalismos desde 1780: programa, mito e realidade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.
- KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. 11ed. atual. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, 2002. v. 1.
- LIMA, Tatiana S. de. **Os nós que alforriam: relações sociais na construção da liberdade, Recife, décadas de 1840 e 1860**. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.

- MATTOSO, Kátia. **Ser escravo no Brasil**. 3ed. São Paulo: Brasiliense, 2003.
- MAMIGONIAN, Beatriz G. Do que o preto mina é capaz: etnia e resistência entre africanos livres. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 24, p. 71-95, 2000.
- MELLO, José Antônio Gonsalves de. **O Diário de Pernambuco e a história social do Nordeste (1840-1889)**. Rio de Janeiro, Gráfica O Cruzeiro, 1975. v. 2.
- \_\_\_\_\_. **Diário de Pernambuco: economia e sociedade no 2º reinado**. Recife: EdUFPE, 1996.
- MINTZ, Sidney; PRICE, Richard. **O nascimento da cultura afro-americana: uma perspectiva antropológica**. Rio de Janeiro: Pallas, 2003.
- OLIVEIRA, Maria Inês C. de. Quem eram os ‘negros da Guiné’? A origem dos africanos na Bahia, **Afro-Ásia**, n. 19/20, p. 37-73, 1997.
- \_\_\_\_\_. Viver e morrer no meio dos seus: nações e comunidades africanas na Bahia do século XIX. **Revista da USP**, São Paulo, n. 28, p. 174-193, dez./fev., 1996.
- PARÉS, L. Nicolau. **A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia**. Campinas: Ed. da Unicamp, 2006.
- RAMOS, Arthur. **O negro brasileiro**. 5. ed. Rio de Janeiro: Graphia, 2001. v. 1.
- RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)**. Campinas: Ed. UNICAMP/Cecult, 2000.
- SILVA, Daniel D. B; ELTIS, David. The slave trade to Pernambuco, 1561-1851. In: ELTIS, D; RICHARDSON, D. (orgs.). **Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database**. New Haven: Yale University Press, 2008.
- SILVEIRA, Nação africana no Brasil escravista: problemas teóricos e metodológicos. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 38, p. 245-301, 2008.
- SOARES, Mariza de Carvalho. **Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- \_\_\_\_\_. Descobrindo a Guiné no Brasil colonial. **Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, ano 161, n. 407, p. 71-94, abr./jun. 2000.
- THORNTON, John. **A África e os africanos na formação do mundo Atlântico, 1400-1800**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.
- 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. rev. Salvador: Corrupio, 2002.

# REVISITANDO O VALONGO: MERCADO DE ALMAS, LAZARETO E CEMITÉRIO DE AFRICANOS NO PORTAL DO ATLÂNTICO (A CIDADE DO RIO DE JANEIRO, NO SÉCULO XIX)

Júlio César Medeiros da Silva Pereira\*

Recebido 01/06/2013  
Aprovado 30/06/2013

**Resumo:** Este artigo visa a analisar as articulações comerciais em torno da compra e venda de escravos que giravam em torno do tripé cemitério, lazareto e tráfico negreiro. A pesquisa tem demonstrado que havia um vínculo muito pronunciado entre essas diversas instituições situadas no Valongo, voltadas claramente à sustentação da sociedade escravista brasileira do século XIX.

**Palavras-chave:** Cemitério – Valongo – Tráfico.

**Abstract:** This article aims to analyze the trade articulations around the buying and selling of slaves based on the Cemetery, lazaretto and Black slave trade. Research has shown that there was a very strong bond between these various institutions, situated in the Valongo, clearly geared for supporting the slavery of the nineteenth century.

**Keywords:** Burial ground – Valongo – Slave Trade.

*Próximo à rua do Valongo está o cemitério dos que escapam para sempre da escravidão.<sup>1</sup>*

A epígrafe acima foi retirada das impressões do viajante alemão Freireyss, quando de sua viagem ao Brasil na primeira metade do século XIX. Na ocasião, ao passear pelo Valongo, saltou-lhe à vista o comércio de gente, praticado sem nenhum pudor em plena luz do dia, e sepultamento de escravos praticado no “acesso ao saco da Gamboa através da Rua do Cemitério (atual Pedro Ernesto), que ligava essa praia à praia do Valongo”, no caminho havia “além das chácaras que o ladeavam, situava-se nesse lugar o Cemitério dos Pretos Novos, cuja presença dera nome ao logradouro”.<sup>2</sup>

\* Doutor em História da Ciência e da Saúde pela Fiocruz, Pesquisador do Instituto de Pesquisa e Memória Pretos Novos (IPN). E-mail: [gulho@uol.com.br](mailto:gulho@uol.com.br)

<sup>1</sup> FREIREYSS, G. W. *Viagem ao interior do Brasil*. Belo-Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1982. p. 23.

<sup>2</sup> CARDOSO, E. *História dos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Zona Portuária*. Rio de Janeiro: Índex, 1987. p. 38.

A vida dos escravos estava agora tão patente aos seus olhos quanto o descarte dos corpos dos mortos. O que o viajante talvez não soubesse é que estava a pisar no maior entreposto de escravos da América Latina. Ali se encontrava a melhor amostra do que havia do outro lado do Atlântico: uma parte da África introduzida forçadamente nas terras genericamente denominadas Brasil. Mas é possível que a inserção de uma comunidade escrava dentro de outra não desse certo caso não existisse uma gama de instituições dotadas de certo nível de organização. Este artigo se propõe a analisar a emergência do Valongo enquanto somatório dessas instituições que amparavam o sistema escravista vigente durante o primeiro quartel do século XIX. A partir dos indícios de sepultamento no Cemitério dos Pretos Novos, o infame campo santo, cravado no meio daquela região, procurar-se-á, pelos próximos parágrafos, resgatar os espaços percorridos pelos escravos não enquanto habitantes, mas como parte fundamental do comércio de almas.

Para tanto, recorreu-se a diversas fontes que dão conta não apenas do Cemitério dos Pretos Novos, mas da formação de toda a região denominada Valongo, a antiga região noroeste da cidade do Rio de Janeiro. Tais fontes constam de documentos paroquiais, cartoriais e ainda relatos de viajantes e memorialistas que ajudam a reconstruir a experiência escrava de diversos grupos étnicos que habitavam a região. Sugere-se que o funcionamento do Valongo, maior entreposto comercial da primeira metade do século XIX, ancorava-se na existência de três instituições que funcionavam de forma interligada. Em primeiro lugar, havia um mercado de escravos organizado e regulado minimamente dentro de uma estrutura arcaica e quase imóvel do Estado. Em seguida, existia um lazareto, cuja disputa em torno da sua manutenção trouxe um acalorado debate político entre a Provedoria de Saúde e os mesmos traficantes. No fim desta linha encontrava-se o Cemitério dos Pretos Novos como o ponto final para os donos dos corpos daqueles que morriam dentro do perímetro do Valongo.<sup>3</sup>

A história do Valongo enquanto entreposto comercial inicia-se, na verdade, na antiga Rua Direita, atual Primeiro de Março. Ali, bem na entrada da cidade, era praticado o comércio de almas sem pudor algum. Ao longo de suas calçadas, antigas construções eram usadas para vender e comprar de tudo, inclusive pessoas. Do tempo em que o mercado de escravos estava encravado na Rua Direita há poucas informações.

<sup>3</sup> PEREIRA, Júlio César M. da S. **À flor da Terra: morte e sepultamento de escravos recém-chegados no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Garamnd/Prefeitura do Rio de Janeiro, *passim*.

Uma referência é a reclamação, feita pelos vereadores e encaminhada ao rei, em 9/12/1722, em que faziam ciente à Coroa de que senhores de engenho e lavradores reclamavam do fato de que nunca conseguiam comprar os escravos que desejavam, pois ao chegarem só lhes restavam a alternativa de comprá-los nas mãos daqueles que chamavam de “atravessadores”.<sup>4</sup>

O governador do Rio de Janeiro prontamente sai em defesa dos ditos “atravessadores”, e em carta endereçada ao rei, Antônio Pedro de Miranda, em 1722, relata sobre a venda de escravos novos; reclama de que a venda de escravos que vinham para esta cidade era “pública e comum para todos aqueles que os procuram ou querem comprar a fim de satisfazerm com o seu produto não só os Direitos Reais, mas também os fretes e letras que se costumam passar sobre os ditos escravos”<sup>5</sup> e que não era preciso ter dinheiro em espécie, necessariamente, haja vista que havia pessoas que compravam “fiado para tornar a vender alguns daqueles que são bons, mas comumente só fazem no resto da carregação”.<sup>6</sup> Os sãos eram vendidos rapidamente, mas os doentes, ou seja, os “refugos”, demoravam um pouco mais. Destarte que seus compradores, após cuidarem de suas chagas, os recolocavam à venda na cidade e, pode parecer espantoso, mas, nas palavras do governador, eram os “pobres que não têm outro modo de vida”<sup>7</sup> que se davam a este tipo de negócio e dele sobreviviam.

O missivista ao rei informa que, desta forma, independente do tempo de exposição, todos podiam ter acesso à mercadoria humana. Os mais ricos compravam os sãos, os mais pobres compravam os moribundos, mas mesmo estes não perdiam dinheiro, pois, após curar os escravos de suas enfermidades, os vendiam novamente por um preço satisfatório. Em suma, Miranda termina por defender esses pequenos compradores; para ele, estes não eram ricos e nem “atravessadores” como constava das reclamações dos compradores de escravos, os reclamavam porque nunca chegavam a tempo para os leilões, só lhes restando comprar na mão desses pequenos comerciantes, taxados atravessadores. Para o governador do Rio de Janeiro, a existência desses pequenos negociantes era importante, sobretudo porque assim baixava o tempo de

<sup>4</sup> CAVALCANTI, Nireu Oliveira. Desembarques. In: FLORENTINO, Manolo Garcia (org.). **Tráfico cativeiro e liberdade**: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997. p. 38.

<sup>5</sup> Carta de Antônio Pedro de Miranda ao rei sobre o comércio de escravos *apud* Nireu Oliveira Cavalcanti. **Desembarques**. Op. Cit., p. 38-39.

<sup>6</sup> Ibidem.

<sup>7</sup> Ibidem.

espera pela venda dos escravos, diminuindo a mortalidade e minorando a perda financeira, conforme se pode constatar a seguir:

Antes são convenientes e mui úteis a este grande comércio semelhantes compradores, como meio eficaz de se conservarem os comerciantes e traficantes dele, porque chegando a esta com os ditos escravos tendo pronta saída nos mesmos, cuidam logo em voltar ao resgate ou compra de outros e não tendo forçosamente se hão de arruinar com a demora por causa da mortandade que experimentam por inseparáveis do seu tráfico a falta de comodidade de custeá-los.<sup>8</sup>

Em razão do descuido e da falta de organização na hora da venda dos escravos, os comerciantes de escravos sentiram a necessidade de um novo local de mercado, pelo menos mais ordeiro, no qual pudessem chegar com presteza tão logo aportasse um navio negreiro. Pelo visto, a reclamação dos senhores de engenho não foi ouvida pelos vereadores, e o mercado continuou a funcionar ali até a administração do Marquês de Lavradio. E os escravos mortos continuavam a serem levados para o Cemitério dos Pretos Novos, ainda situado no Largo de Santa Rita.

Somente o Marquês de Lavradio, quando ocupante do cargo de vice-rei e Capitão General de Mar e Terra do Estado do Brasil, por volta de 1769, é quem nos conta como o negócio era feito no antigo mercado:

Havia [...] nesta cidade, o terrível costume de tão logo os negros desembarcarem no porto vindos da costa africana, entrar na cidade através das principais vias públicas, não apenas carregados de inúmeras doenças, mas nus [...] e fazem tudo que a natureza sugeria no meio da rua.<sup>9</sup>

O Marquês não perdeu a oportunidade em recomendar que não mais se fizesse o comércio dessa forma e expulsou do centro da cidade os mercadores e o seu mercado.

Minha decisão foi a de que quando os escravos fossem desembarcados na alfândega, deveriam ser enviados de botes ao lugar chamado Valongo, que

<sup>8</sup> AHU, Avulsos Rio de Janeiro, cx 84, doc 19, *apud* Nireu Oliveira Cavalcanti. Op. Cit., p. 38-39.

<sup>9</sup> Carta do Marquês do Lavradio *apud* AMARAL, Brás. Os grandes mercados de escravos africanos. In: factos da vida do Brasil. Op. Cit., p. 148-149.

fica em um subúrbio da cidade, separado de todo contato, e que as muitas lojas e armazéns deveriam ser utilizadas para alojá-los.<sup>10</sup>

O discurso evocado por Lavradio empresta voz ao pedido dos senhores de engenho por um novo local mais ordenado, ao mesmo tempo em que se insere em um novo projeto de remodelação da cidade e da limpeza urbana.

Sendo-me presente os gravíssimos danos, que se tem seguido aos moradores desta cidade de se conservarem efetivamente, dentro da mesma, imensos negros novos que vêm dos portos de Guiné e Costa de África, infestados de gravíssimas enfermidades, assim adquiridas na viagem, como das que lhe sobrevêm depois de saltarem em terra, pela falta do cuidado e comodidade, com que deverão ser tratados, dos quais se acham sempre cheias a maior parte das ruas, e casas dos comerciantes, [...] donde se acham, para serem vendidos, com a introdução de novo com os que estão chegando daqueles mesmos portos e costa, de que tem resultado contagiosas queixas.<sup>11</sup>

A mortalidade escrava, bem como as epidemias que assolavam a corte, motivou um clamor contra o mercado praticado na Rua Direita; nele o comércio não é atacado diretamente, e sim o local e a forma como era praticado. Após lembrar ao rei de que o pedido é antigo, mas que fora sempre negado – referindo-se à reclamação dos vereadores já mencionada – o Marquês aponta os únicos padecedores deste mal:

Deixaram de atender sem haver razão em que se fundarem para ao bem comum de verem prevalecer os falsos interesses particulares, querendo, pois, aplicar o remédio às gravíssimas queixas que têm infeccionado todo este país com imensos danos dos seus moradores, que, vendo-se assolados, reduzidos a última miséria e oprimidos das ruínas de tantos estragos, bradam, gemem e suspiram aflitos e desconsolados pelo alívio.<sup>12</sup>

“Os oprimidos das ruínas de tantos estragos”, que gemiam e suspiravam aflitos, não podiam mais tardar em serem atendidos em seus “justos clamores”.<sup>13</sup> Era tempo,

---

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> ANRJ, código 70, v. 7, *Carta* do Marquês do Lavradio, p. 231, *apud* Nireu Oliveira Cavalcanti. Op. Cit., p. 47-48.

<sup>12</sup> Ibidem.

<sup>13</sup> Ibidem.

segundo o Marquês, de se acabar com o mercado e colocar o incômodo local de venda fora dos contornos da cidade. Posto isto, o próprio vice-rei determina:

Os negros novos, que vem dos portos da Guiné e Costa da África, ordenando, que tanto os que se acharem nela, como os que vieram chegando de novo daqueles portos, de bordo das mesmas embarcações que os conduzirem, depois de dada a visita da Saúde, sem saltarem a terra, sejam imediatamente levados ao sítio do Valongo, onde se conservarão, desde a Pedra da Prainha até a Gamboa e lá se lhes dará saída e se curarão os doentes **e enterrarão os mortos**, sem poderem jamais saírem daquele lugar para esta cidade, por mais justificados motivos que hajam **e nem ainda depois de mortos**, para se enterrarem nos cemitérios da cidade... [grifo nosso]<sup>14</sup>

A ordem dada por Lavradio foi severa: os escravos que não fossem vendidos não sairiam do Valongo “nem depois de mortos”, porque o novo cemitério era bem próximo ao mercado.<sup>15</sup> A intenção era, ainda que em segundo plano, retirar os cemitérios de dentro do perímetro urbano, quiçá os enterramentos intramuros.

Segundo Luccok, a forma de enterramento dos escravos já era precária desde o largo de Santa Rita.<sup>16</sup> Com efeito, este tipo de sepultamento, que deixava defuntos expostos à luz do sol, foi um dos motivos do Marquês demarcar o Valongo como o lugar no qual se “enterrarão os mortos”.

O historiador Nireu Cavalcanti afirma que a mudança do mercado “marcou a região do Valongo como a do espaço do comércio e do enterramento dos mortos, num cemitério a ser construído para os pretos novos”<sup>17</sup> e isto proibiu o enterro de tais escravos nos tradicionais cemitérios da Santa Casa e mesmo o do largo de Santa Rita. Entretanto, Santa Rita continuaria a administrar o campo santo que passaria a ser localizado “no caminho da Gamboa, num trecho que passou a ser chamado de Rua do Cemitério”.<sup>18</sup>

<sup>14</sup> Ibidem.

<sup>15</sup> Tão próximo era o Cemitério dos Pretos Novos que o viajante G. W. Freireyss relatou que o referido campo santo podia ser visto pelos escravos vivos, expostos no mercado Cf. FREIREYSS, G. W. Op. Cit., p. 134.

<sup>16</sup> “Diante da igreja havia uma pequena praça quadrada, cujo o meio tinha um cruzeiro erguido para almas dos escravos cujo os ossos debaixo dele tinham ficado para sempre. A seu lado um chafariz veio fazer-lhe companhia em 1839, hoje não mais existente” (sic) Cf. LUCCOCK, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975. p. 39.

<sup>17</sup> CAVALCANTI, Nireu Oliveira. Op. Cit., p. 10.

<sup>18</sup> Ibidem.

Desta feita, em 1769 o mercado foi transladado para a referida Rua do Valongo, também descrita por R. Conrad como “longa e sinuosa”,<sup>19</sup> que dava acesso direto ao porto. Por ela passavam os escravos recém-chegados e eram acomodados em barracões, não sem antes percorrerem certas etapas do processo de venda como o pagamento de impostos sobre todos os escravos acima de três anos e a quarentena de oito dias a partir da decisão de Lavradio.

No período da quarentena, recebiam às vezes uma muda de roupa e tinham suas chagas cuidadas para depois serem entregues aos mercadores que os conduziam até a Rua do Valongo, onde se estabeleceram grandes galpões – ou armazéns, como preferiu chamar o Marquês – nos quais cabiam de 300 a 400 escravos. O Valongo, como se sabe, deu nome à toda parte nordeste da cidade, que hoje compreenderia os bairros da Saúde e Gamboa, pertencentes, antigamente, à freguesia de Santa Rita.

Ainda que não tenha sido este o intuito primeiro do Marquês, a mudança do mercado para o Valongo saiu-se como um golpe contra aqueles que viviam de comprar escravos doentes e moribundos para tratá-los e revendê-los – os chamados pelos senhores de engenho de “atravessadores”. Nesse novo sistema, os doentes eram radicalmente separados do contato dos sãos e levados para ilhas próximas, a fim de permanecerem em observação. Concomitantemente, o mercado passou a ser regulado e abastecido regularmente com as “peças da índia” como o único local possível para a obtenção de escravos; dito de outro modo, a concentração de toda a mercadoria humana em um só ponto da cidade facilitou o acesso de consumidores, diferentemente da situação anterior, na qual várias casas espalhadas pela Rua Direita e adjacências da Praia do Peixe exibiam seu comércio cada um a seu tempo. Neste momento, a mortalidade escrava deve ter aumentado sobremaneira, uma vez que sem os cuidados médicos previamente recebidos, mas, em vez disso, isolados em leprosários e afins, os escravos devem ter morrido mais que dantes.

Se a intenção do Marquês do Lavradio foi a de primar pela limpeza e organização e fazer cessar o “terrível costume” de os escravos recém-chegados fazerem suas necessidades em público, além de recriar um espaço destinado exclusivamente ao comércio, assim como minimizar o número da escravaria morta, outro relato indica uma

---

<sup>19</sup> CONRAD, Robert E. **Tumbeiros**: o tráfico de escravos para o Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1985. p. 25.

situação bem diversa: o espanhol Juan Francisco Aguirre, que ali esteve em 1783, dizia que os africanos eram espancados e jogados ao chão “entre mil imundícies, quase nus, encurrallados em miseráveis habitações”.<sup>20</sup> A região do Valongo, antes deste translado do mercado de escravos para a sua região, era uma região de chácaras, de poucas habitações e afastada do perímetro enxadrezado que limitava a cidade do Rio de Janeiro. Paulatinamente, ela passou a ser habitada por pessoas de pequenas posses na mesma intensidade em que os mais abastados deixaram a região em direção aos novos cainhos abertos e ocupados, no início do século XIX.

Por volta de 1817, já havia aproximadamente 34 grandes estabelecimentos comerciais no Valongo,<sup>21</sup> e essa região passou a ser um dos locais mais movimentados do Rio de Janeiro. Casas comerciais, de importação e exportação, depósitos de armadores e trapiches apinharam esta região nordeste da cidade. Pessoas pelas ruas comprando e vendendo objetos. Aqui, escravos ao ganho com seus tabuleiros, à frente dos estabelecimentos de seus senhores, ofereciam diversas mercadorias e víveres. Ali, escravos cesteiros faziam e vendiam seus cestos nas calçadas; acolá, cativos eram expostos aos ávidos compradores, ao lado de animais de carga e sacas de grãos.

Entretanto, a cena de venda de escravos foi a marca que mais impressionou os viajantes do século XIX:

Os negros, tanto livres quanto escravos, parecem alegres e felizes no trabalho. Há tanta procura deles que se encontram em pleno emprego e têm, naturalmente, boa paga. Lembram aos outros aqui o menos possível a triste condição servil, **a não ser quando se passa pela Rua do Valongo (grifo nosso).**<sup>22</sup>

Já o cais do Valongo vivia anos de intensa agitação dado ao movimento constante de embarcações que nele atracavam. Após 1808, a reboque da vinda da Família Real, sumacas, patachos e bergantins atracavam no ancoradouro do Valongo trazendo sua carga humana, vinda de África, enquanto outras tantas embarcações menores cuidavam de transportá-los para outras regiões litorâneas da Corte ou fora dela.

<sup>20</sup> RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio:** propostas e experiências no final do tráfico atlântico para o Brasil (1800-1850). Campinas: Editora Unicamp; Secult, 2000. p. 298.

<sup>21</sup> Ibidem.

<sup>22</sup> GRAHAM, Maria. **Diário de uma viagem ao Brasil.** Belo Horizonte: Itatiaia; EDUSP, 1990. p. 208.

Os navios negreiros que chegavam passavam antes pela Alfândega. Ali os traficantes pagavam as taxas sobre os escravos acima de três anos<sup>23</sup> e só então os africanos eram levados à costa em embarcações menores, a fim de serem leiloados; os que sobravam eram transportados para outras regiões.

Comerciantes, estrangeiros e escravos, provavelmente ao menos uma vez, teriam trafegado por aquela região portuária; e, pela descrição do viajante C. Brand, não nos é difícil imaginar a precariedade do local:

A primeira loja de carne em que entramos continha cerca de trezentas crianças, de ambos os sexos, o mais velho poderia ter doze ou treze anos e o mais novo, não mais de seis ou sete anos. Os coitadinhos estavam todos agachados em um imenso armazém, meninos de um lado, meninas de outro, para melhor inspeção dos compradores; tudo o que vestiam era um avental xadrez azul e branco amarrado na cintura; [...] o cheiro e o calor da sala eram repugnantes.<sup>24</sup>

Não obstante, para alguns escravos, o fim do “longo e sinuoso caminho” do Valongo levava à morte. Caprichosa e costumeira, sua presença se fazia constante entre os malungos desde a captura em África, no translado pelo interior do continente em “manilhas e libambos” e nos tumbeiros onde ela, caprichosa, desfazia e recriava novos círculos de afetividade.<sup>25</sup> Segundo Conrad, muitos já partiam para o Brasil tendo contraído a malária, disenteria, hepatite, anemia, oftalmia e escorbuto.<sup>26</sup> Tudo isto fazia com que muitos já chegassem mortos, ou semimortos, como descrevemos acima. Para os que morriam ao entrar na Baía de Guanabara, ou para os que morriam no Valongo, o cemitério dos Pretos Novos era o destino certo.

O Cemitério dos Pretos Novos funcionava como se acoplado às necessidades da sociedade escravista, continuamente alimentado pelo tráfico negreiro que despejava no porto um número, a partir de 1769, cada vez maior de cativos. Mas, ao lado dele, uma estrutura dava suporte ao tipo de comércio ali praticado, relacionado a um antigo

<sup>23</sup> KARASCH, Mary. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 73.

<sup>24</sup> Ibidem.

<sup>25</sup> Com efeito, a morte dentro dos navios negreiros devem ter desagregado várias famílias que, a partir daí, deveriam ter encontrado no *malungu* ao lado, um companheiro de aflição, um novo *parente*.

<sup>26</sup> CONRAD, Robert E. Op. Cit., p. 25.

problema que atormentava os negociantes de escravos: a necessidade de um lazareto era condição *sine qua non* ao funcionamento do Valongo enquanto espaço privilegiado para o comércio de escravos.

No início do século XIX, o provedor-mor da Saúde, bem mais influenciado também pelos traficantes de escravos que preocupado com as epidemias que grassavam na região, pediu explicações aos agenciadores africanos e portugueses para saber se os escravos embarcados para o Brasil já traziam a varíola.<sup>27</sup> No citado documento o provedor-mor pede aos agenciadores que tenham cuidado com a “carga humana” por estes enviada, para que a doença não invadisse com tanta frequência os portos brasileiros. Ao mesmo tempo, os importadores reclamavam que, se os escravos já vinham doentes, era injusto ter de pagar por eles, já que morriam logo após, além de infectar outros escravos, pondo a perder toda a carga transladada.

Manoel Vieira da Silva, o provedor-mor da Saúde, no referido documento encontrado no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, reconhece que a causa da elevada mortalidade escrava era a péssima condição higiênica dos navios negreiros e ressalta que muitos escravos morriam de sarampo e relembra as epidemias que se abateram sobre o Rio de Janeiro, em 1804 e 1805.<sup>28</sup> O signatário reforça a ideia de que os doentes deviam ser levados para o lazareto, ato que os traficantes relutavam em cumprir.

A questão da varíola é de fato muito importante. Para um período posterior, o trabalho de Sidney Chalhoub tratou das questões epidemiológicas no Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX,<sup>29</sup> principalmente a questão da resistência escrava à vacinação, baseada em preceitos culturais e religiosos. Com efeito, o tráfico de escravos sempre esteve na ordem do dia nas discussões do Senado, no sentido de se saber se o mesmo era ou não o veículo pelo qual a varíola adentrava o Brasil. Os senadores contrários a esta ideia defendiam que o surgimento de epidemias na Corte não estava ligada ao fluxo de escravos que entravam compulsoriamente ano após ano no Brasil. Em oposição a este pensamento havia senadores que defendiam o fim do tráfico, pois o julgavam como o principal modo pelo qual a doença adentrava a Corte.<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> ANRJ, I.S-4. 2, 1810.

<sup>28</sup> Ibidem.

<sup>29</sup> CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril. Cortiços e epidemias na corte imperial.** São Paulo: Companhia das Letras, 1996, passim.

<sup>30</sup> RODRIGUES, Jaime. Op. Cit., p. 47.

A suposição da supressão do tráfico negreiro, ainda no primeiro quartel do XIX, estava diretamente ligada às questões de profilaxia por qual passava o país. Desta feita, a extinção do tráfico era vista como um passo importante para a erradicação da doença.<sup>31</sup>

O livro de óbitos do Cemitério dos Pretos Novos acrescenta luz sobre essas questões. Em 25 de agosto de 1826, o traficante Miguel F. Gomes Filho mandou sepultar de uma vez só 10 escravos! Os mesmos foram lançados em um mesmo momento, ou seja, em um só dia e juntos. Eles vieram de Benguela, no bergantim Luis de Camões, e sobre eles não foi observada marca alguma feita pelos traficantes. Mas a doença não passou despercebida aos olhos do escrivão, que assim assinalou: “muita Bexiga”.<sup>32</sup> Entretanto, apesar de ter sepultado todos esses cadáveres no mesmo dia, parece que a morte abateu-se sobre a embarcação ao longo do tempo. O seu caso é providencial no tocante ao entendimento da dinâmica da morte no Valongo.

O bergantim Luis de Camões, pelo que demonstra a documentação em análise, fazia o percurso Rio de Janeiro – Benguela – Moçambique, o capitão era José Joaquim de Souza e Miguel Ferreira Gomes era o traficante responsável pelo negócio.<sup>33</sup> Ele chegou ao Rio de Janeiro em 21 de novembro de 1825. Na sua documentação trazia grifado o fato de ter comprado em Benguela 559 escravos. Destes, 16 morreram na travessia do Atlântico.<sup>34</sup> Ao atracar no Valongo, desembarcaram 543 escravos. Percebe-se que a diferença entre a chegada do navio (21 de novembro de 1825) e o sepultamento destes 10 escravos (25 de agosto de 1826) é de quase 10 meses. Assim, pode-se inferir que as mortes não se davam exatamente no momento da chegada.

Os cativos morriam ao longo do tempo, após a contínua exposição no Valongo ou nos “Armazéns do Lazareto”, como a fonte costuma chamar. O elevado índice de mortes verificado no Atlântico, cerca de 2,80% da carga, demonstra que o navio já estava infectado com a varíola quando partiu do porto de Benguela. Ao chegarem ao Rio de Janeiro, os escravos doentes devem ter sido separados e enviados ao Lazareto na esperança de curarem as suas enfermidades. Outros neste interregno devem ter

<sup>31</sup> Pereira Rego, o mais importante higienista e historiador da saúde pública no Brasil do século XIX, associou sistematicamente a ocorrência de varíola na cidade às condições do tráfico negreiro. Cf. REGO, José Pereira. **Esboço histórico da epidemia que tem grassado na cidade do Rio de Janeiro, desde 1830 a 1870.** Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1872. p. 22.

<sup>32</sup> ACMJR, livro de óbitos da freguesia de Santa Rita, 1824 a 1830.

<sup>33</sup> Ibidem.

<sup>34</sup> ELTIS, et al. **The transatlantic slave trade, 1562-1867:** A database CD-Rom. Cambridge, 1998.

manifestado a doença e enviados para lá. No entanto, por não resistirem às chagas, foram inumados no Cemitério dos Pretos Novos quase um ano após terem chegado, por conta do navio que os trouxeram para o Brasil.

Tanto é assim que, em 1827, o famigerado bergantim Luis de Camões estava de novo em Benguela traficando escravos. Lá comprou 616 cativos dos quais 20 morreram no Atlântico; o bergantim chegou ao Valongo em 8 de dezembro do mesmo ano com 596 cativos, destes, pelo menos 5 foram sepultados no Cemitério dos Pretos Novos ao longo de 1827 e 28.

Dado o elevado número de escravos infectados de varíola em uma mesma embarcação, pode-se comprovar que a doença se alastrava no interior do navio e colaborava para o aumento da mortalidade escrava (isso sem contar que muitos cativos poderiam ter sido vendidos já infectados, no período de incubação da doença, no qual não havia sintomas aparentes). Ali nos barracões do Valongo, a doença se alastrava entre os cativos que aguardavam a dolorosa espera pela venda que poderia durar dias e meses.

Portanto, a construção de uma enfermaria poderia ser importante para se impedir o aumento da mortalidade escrava. Em 1811, Manoel Vieira da Silva, ocupante do cargo de provedor da Saúde, já reclamava veementemente contra o fato de os traficantes recalcitrarem contra o pagamento de um tipo de “internação” de escravos doentes no Lazareto. Tal valor era destinado, segundo o provedor, à compra de remédios, curativos e utensílios. O provedor nos dá as pistas para as circunstâncias e o motivo pelo qual o novo Lazareto fora criado:

Tendo com evidente fundamento/estabelecido pelo alvará de regimento de 22 de Janeiro de 1816 que os Pretos novos antes de se exporem à venda publica fossem desembarcados em hum lugar devido qual a ilha do Bom Jesus, fazendo-os ali sustentar de alimentos frescos, lavar, vestir de roupas novas e o observar por certo espaço sobre as moléstias de que costumão vir infectados: assim se executou (*sic*).<sup>35</sup>

Este antigo Lazareto era situado em uma ilha na Baía da Guanabara, em frente ao litoral de Inhaúma. Lá os enfermos deveriam ser tratados antes de serem expostos no Valongo. No entanto, muitos traficantes reclamavam do incômodo de transportá-los até

---

<sup>35</sup> ANRJ, I.S-4. 1, DOC 1811- *Provvedoria da Saúde*.

à ilha e, depois de curados, de reconduzi-los para o Valongo ou, se mortos, para o cemitério, ainda mais em se tratando de lugar de difícil acesso. Por essa razão, o documento propunha aos três maiores traficantes de escravos, João Gomes Valle, José Luis Alves e João Alves de Souza Guimarães a construção de uma enfermaria.<sup>36</sup> Os escravos cuidados ali teriam a sua estadia paga pelos seus traficantes ou seus consignatários num valor de 400 réis que, por sua vez, se recusavam a pagar, pois achavam a quantia exorbitante, o que motivou o missivista a redigir tal ofício.<sup>37</sup>

Muitos dos escravos sepultados no Cemitério dos Pretos Novos vinham dos armazéns do Lazareto: 2 em 1825; 11 em 1827; 8 em 1828.<sup>38</sup> Entretanto, nem todos vinham do Lazareto de João Gomes do Valle, como pretendia o provedor da Saúde. Isto pode ser um indicativo de que cada dono de armazém dedicado à venda de escravos continuava a cuidar dos seus doentes; e que outros Lazaretos existiam paralelamente ao dos grandes traficantes no qual se pagavam 400 réis sobre cada doente. Ademais, muitos comerciantes viviam de curar e revender escravos doentes chamados de “refugos”.<sup>39</sup> Nenhum destes 21 escravos citados era ladino, visto que os escravos ladinos eram cuidados por seus senhores e, se livres, na Santa Casa. Porém, não se deve esquecer de que muitos escravos do Brasil oitocentista buscavam outras soluções para as doenças que não os meios ortodoxos medicinais.

Retornando à construção do Lazareto, no tocante às questões econômicas, não se pode desprezar o fato de que, a um homem de “grosso trato” como João Gomes Valle, metido no tráfico de escravos e no comércio de importação e exportação na praça comercial do Rio de Janeiro, ainda coubesse legalmente a construção e manutenção de um Lazareto para os próprios escravos que importava e dos escravos de outros comerciantes de menor monta. Com efeito, a lógica escravista no Rio de Janeiro oitocentista seguia a norma da diversificação das empreitadas econômicas, como já demonstraram alguns historiadores. Um traficante de escravos gozava de uma alta

<sup>36</sup> João Gomes Valle foi um dos maiores traficantes de escravos do Brasil e o mesmo, juntamente com os outros dois citados, aparece recorrentemente em nossa fonte.

<sup>37</sup> “Acuzão estes revoltosos de excessiva a prestação de 400 rs por cada escravo para os proprietários do lazareto, fundando este excesso em reflexões de huma notória futilidade. O seu maior argumento he que neste Porto entrão annualmente vinte mil escravos, que a 400 rs, produzem para os ditos proprietários o interesse annual de vinte mil cruzados: e por consequencia na hipotese mesmo de gastarem na obra cem mil cruzados, tinhão hum lucro de sumamente expressivo, e correspondente a hum fundo trez vezes maior” (sic): ANRJ, I.S-4. 1, DOC 1811- Provedoria da saúde.

<sup>38</sup> ACMRJ - Livro de Óbitos da Freguesia de Santa Rita, 1824-1830.

<sup>39</sup> CAVALCANTI, Nireu Oliveira. Op. Cit., p. 41.

influência no meio governamental a ponto de o próprio provedor-mor da Saúde sair em defesa de seus negócios.

Seja como for, os escravos recém-chegados, ao longo da década de 1820, morreram de várias enfermidades, as que se propagavam indiscriminadamente dentro do navio negreiro, pois o transporte horrendo representado pelo mesmo, vulgarmente chamado de tumbeiro, propiciava maior contágio entre a população cativa. Por outro lado, sabe-se que muitas doenças foram adquiridas ainda em solo africano.<sup>40</sup>

Como visto, o Valongo, além de porta de entrada para o elemento escravo, é tido também como o caminho pelo qual as doenças, uma preocupação do século XIX, se disseminavam no país. Contudo, o Brasil se via refém deste tráfico que despejava em proporções cada vez mais avassaladoras milhares de escravos que vinham aplacar a demanda por mãos e pés para a lavoura cafeeira. No mesmo ritmo, as doenças se disseminavam por toda a Corte, trazendo morte em todas as direções. Sem poder dar conta de tal número de doentes, a Santa Casa se viu de mãos atadas frente ao combate às chagas trazidas a cada novo desembarque, enquanto os pretos novos morriam aos milhares.

Não causaria surpresa acaso se descobrisse que esta dificuldade de o poder público vigente lidar com as questões pertinentes à saúde, sobretudo quando estas estão imbricadas com as questões econômicas, remontam a um período historicamente localizado em nosso passado escravista, no qual as classes subalternas, ou menos favorecidas, estiveram sempre à margem das soluções e das propostas curativas.<sup>41</sup> Por outro lado, os casos analisados no Cemitério dos Pretos Novos, junto aos casos da Santa Casa de Misericórdia do Rio de Janeiro, desvelam, ainda que em segundo plano, o descaso e o maltrato que os escravos, pretos novos ou não, recebiam por parte de seus senhores.

Dentro deste debate, o tráfico negreiro, às vezes com mais intensidade, outras menos, era visto como o grande vilão. Pois era ele e suas embarcações que ligavam

---

<sup>40</sup> KLEIN, Herbert S. **O tráfico de escravos no Atlântico**. Ribeirão Preto: Funpec, 2004. p. 127.

<sup>41</sup> Durante a pesquisa realizada no Arquivo Nacional, mais precisamente na documentação *IS 4. Saúde*, pôde-se perceber as idas e vindas do poder público no trato com os temas relacionados com a saúde, e a dificuldade de se levar a cabo medidas profícias sobre a higiene. Ao mesmo tempo, a documentação da Santa Casa pôde demonstrar uma luta constante na manutenção e preservação de um espaço que possuía por fim último o cuidado com os enfermos. Estes dados fazem supor que o problema da saúde não seja novo, mas sim antiguíssimo.

através do Atlântico as duas regiões. Não demorou muito e a atenção voltou-se para a África, na tentativa de se explicar as doenças no Brasil.

O historiador Jaime Rodrigues identifica, entre os autores do início do XIX, uma referência, ainda que indireta, à África como a disseminadora de várias doenças, pois, como ele mesmo assevera, “ora, se a África é berço da lepra, a dedução lógica é que ela tivesse sido introduzida no Brasil pelo tráfico”. Tal afirmação direta e sem rodeios seria feita, antes, por Nina Rodrigues em seu trabalho de 1891, mas até então as referências eram tímidas e indiretas.<sup>42</sup> Não havia um consenso quanto à origem das doenças, mas, empiricamente, os médicos notaram que os africanos eram menos suscetíveis à malária, à febre amarela e à opilação, ou seja, de algum modo, ainda desconhecido pela comunidade médica, eles possuíam certa resistência a tais doenças, mas, por outro lado, eram mais suscetíveis à lepra e à boubá, enquanto a tuberculose, a varíola e a sífilis eram doenças que se manifestavam indiscriminadamente. Todavia, de uma forma ou de outra, o que os médicos do século XIX acabavam por concluir era que, qualquer que fosse o mal que os negros tivessem, sempre era motivado por uma questão de higiene e cuidados pessoais, responsabilizando-os pelo estado miserável em que viviam.

Segundo Jaime Rodrigues,<sup>43</sup> na primeira metade do XX, o doutor Freitas elencou os males que os africanos teriam e nos legaram, sendo eles: o maculo, bicho da costa, gundu, ainhum, bicho-do-pé, disenteria, alastrim e varíola. Ao seu lado, outros médicos, como Licurgo Santos Filho, também defenderam a introdução de certas doenças no Brasil pelos africanos. Logo, a conexão tráfico/doença se tornou inevitável, ainda que não houvesse dados que confirmavam tal ligação.

De fato, muitas doenças que vitimavam os escravos eram adquiridas em solo africano. É provável que a longa viagem, que nesse caso partia da costa oriental e durava em média 60 dias, ajudasse a aumentar o número de mortes. Esta longa e árdua jornada, desde os sertões africanos, contribuía para que os escravos contraíssem várias doenças tais como disenteria, hepatite, escorbuto, anemia e oftalmia.<sup>44</sup> Segue-se, então, com o relato de um médico que inspecionara um navio negreiro apreendido na década de trinta do oitocentos:

<sup>42</sup> RODRIGUES, Jaime. **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. p. 258.

<sup>43</sup> Ibidem.

<sup>44</sup> CONRAD, Robert E. Op. Cit., p. 25.

Os vivos, os moribundos, e os mortos amontoados em uma única massa. Alguns desafortunados no mais lamentável estado de varíola, sofivelmente doentes, com oftalmia, alguns completamente cegos, outros, esqueletos vivos, arrastando-se com dificuldade para cima, incapazes de suportarem o peso de seus corpos miseráveis.<sup>45</sup>

O médico descreve vários escravos, uns sobre os outros, em um estado lastimável, depois passa a descrever mais atentamente essa “massa” humana, sobre a qual observa que há “mães com crianças pequenas penduradas em seus peitos, incapazes de darem a elas uma gota de alimento”.<sup>46</sup> A partir de então, a atenção do médico se desvia para a forma pela qual os escravos foram transportados:

[...] todos estavam completamente nus. Seus membros tinham escoriações por terem estado deitados sobre o assoalho durante tanto tempo. No compartimento inferior o mau cheiro era insuportável. Parecia inacreditável que seres humanos pudessem suportar tal atmosfera, e viver. Alguns estavam sob o assoalho, chamado convés, morrendo – um já morto.<sup>47</sup>

Como se pode notar, não havia dentro navio negreiro separação entre os sãos e os doentes, nem mesmo entre os vivos e os mortos. Tal falta de cuidado fazia com que mais e mais africanos fossem contaminados e morressem antes mesmo do desembarque. Com efeito, essa travessia deve ter impregnado a memória dos escravos que, atordoados e doentes, sentindo ainda a dor da separação de seus entes queridos, viam morrer perto de seus olhos e longe das suas possibilidades de ação, os seus companheiros, os malungos de uma mesma sina, a sina de se estar “morto em vida,” como ressalta Alberto da Costa e Silva.<sup>48</sup>

O relato do médico narrado por Conrad pode ter sofrido certo exagero, já que o seu trabalho configurou como uma peça antiescravista, vista por muitos historiadores como uma visão romântica da escravidão, um libelo contra o tráfico de escravos, mas não se pode inferir daí que o seu relato tenha sido de todo fantasioso.

Pesquisadores modernos, como Kenneth Kiple, que unem o rigor do fazer historiográfico sério a ferramentas metodológicas novas, como o papel da nutrição no

---

<sup>45</sup> Ibidem.

<sup>46</sup> Ibidem, p. 54-55.

<sup>47</sup> Ibidem.

<sup>48</sup> SILVA, Alberto da Costa e. *A manilha e o libambo. A África e a escravidão de 1500 a 1700*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Fundação Biblioteca Nacional, 2002. p. 18;158.

cotidiano escravo, têm chegado a conclusões muito parecidas, se não mais denunciadoras que os escritos antiescravistas do século XIX. Segundo Kiple, fatores como a interação biológica ceifou milhares de africanos ao chegarem às Américas.<sup>49</sup> Na verdade, doenças como a varíola, há muito desaparecida em sua letalidade na Europa, ressurgiram violentamente em África, ceifando milhares e milhares de africanos de norte a sul do continente, os quais não possuíam nenhuma barreira biológica a ela. Logo, milhares de escravos africanos já vinham infectados para o Brasil. Além disto, Kenneth Kiple destaca o papel da nutrição como um fator preponderante para o acréscimo dos níveis das taxas de mortalidade verificadas durante a diáspora africana em direção às Américas.

Ao debruçar-se sobre as ilha do Caribe, seu recorte espacial, ele analisa como a alimentação se tornou uma preocupação no cuidado escravo no intuito de se impedir a morte. Segundo ele, a região tem uma história desconexa, econômica e politicamente, e sua história tem sido escrita do ponto de vista europeu, sobreposta culturalmente à experiência africana. Os primeiros habitantes são lembrados em um passado distante, muito mais pela cultura que pelos seus ancestrais. A razão, segundo o autor, para o desaparecimento desses primeiros habitantes está nos micro-organismos que viajaram nos navios negreiros a caminho das ilhas. No sangue de europeus e africanos.<sup>50</sup>

A migração alterou a vida e os comportamentos diários. Os sobreviventes adquiriram imunidades a tais doenças, transmitindo essas características a seus descendentes. Kiple acredita que o peso da nutrição foi maior que a suscetibilidade a doenças e que o meio ambiente foi fundamental para a conformação genética daqueles que povoaram o Caribe.

O autor investiga os motivos que possibilitaram a aparentemente adaptação dos africanos ao trabalho compulsório no Novo Mundo, quando mesmo os povos pré-colombianos, sob condições de trabalho e vida tão adversas, não resistiram sucumbindo aos milhares diante do contato com o europeu. Tal fato foi registrado pelos espanhóis ao iniciarem a introdução do elemento africano na América, como o Rei Ferdinando notou

---

<sup>49</sup> KIPLE, Kenneth F. *The caribbean slave, a biological history*. Londres: Cambridge University Press, 2002, *passim*.

<sup>50</sup> Ele começa com uma consideração do ambiente para depois passar a analisar de forma rápida a mutação da doença após a chegada dos espanhóis. O autor não despreza a importância das doenças adquiridas ainda em África; e analisa, em solo africano, a relação entre a dieta nutricional e as doenças ali verificadas.

o fato de um “africano valer por quatro índios americanos”, no início da segunda metade do século VI.<sup>51</sup>

A explicação mais comum para essa “durabilidade” dos africanos era dada através do fato de apenas os africanos mais fortes e saudáveis terem sido capturados em África, depois, novamente como na seleção natural, a mão da violência e das péssimas condições de acondicionamento fez com que apenas os mais saudáveis conseguissem atravessar o Atlântico a bordo dos navios negreiros. Mas Kiple acredita que esta não seja a única explicação possível.

Doenças antigas e novas aliadas a um ambiente hostil aos corpos sem a proteção necessária aumentaram o sofrimento dos africanos recém-chegados. Os escravos carregavam dentro de si a diarreia e a disenteria como sinais da contaminação por helmintos, sendo o doente, ainda, um possível hospedeiro da malária e/ou com uma nutrição deficiente. Externamente, algumas doenças davam sinais que alertavam os compradores mais atentos aos sinais externos visíveis na pele como edemas, comer terra, hemorragia e o tétano.<sup>52</sup>

A morte era onipresente no ar e multiplicava-se no nascimento dos insetos desenvolvendo a malária humana, febre amarela e a doença do sono. Na parte oeste da África, houve uma experiência maior em relação a varíola, difteria, coqueluche, sarampo, caxumba e influenza, fatos que proporcionaram aos africanos maior tolerância a certas doenças. Por isto, segundo Kiple, os africanos podiam resistir melhor às febres, tornando-os menos sujeitos à morte por essas doenças.

Uma vez dentro do navio negreiro, as doenças (doença do sono, infestação por vermes e disenteria) eram disfarçadas para que não se perdesse o dinheiro investido. Por isso, os jovens eram mais procurados pelos traficantes. Compradores mais experientes possuíam um olhar treinado para a identificação da icterícia e das febres. Dentes, gengivas e línguas eram examinados.<sup>53</sup> Diziam que os sinais de saúde eram: dentes brancos, língua vermelha, joelhos fortes e barriga pequena, mas alguns compradores seguiam apenas este último sinal.

Identificar as escravas doentes era outro problema para os compradores, pois elas poderiam possuir algumas enfermidades não visíveis que poderiam comprometer, além do trabalho braçal, a sua capacidade reprodutiva. Casos como o das africanas *Ibos*,

<sup>51</sup> KIPLE, Kenneth F. Op. Cit., p. 12.

<sup>52</sup> Ibidem, p. 13.

<sup>53</sup> Ibidem, p. 58.

as quais eram reportadas como mais saudáveis e que não menstruavam, pode ser visto hoje como um problema sério de desnutrição. Por isso, os indícios de doenças ocultas eram procurados a fim de se evitar que, após a manifestação das enfermidades, a mortalidade durante o percurso fosse ainda maior.

Kiple afirma que a taxa de mortalidade alcançava de 5 a 15% e que, em muitos casos, a desnutrição muito corroborou para este montante. Ele ressalta que em África, nas regiões de Biafra e África Central, a principal alimentação dos nativos era centrada no inhame e na mandioca, enquanto na Costa do Ouro o alimento principal era o milho, assim os residentes nesta região eram, em média, uma polegada mais altos que os escravos do Caribe; contudo, poucos escravos que possuíam esta dieta alimentar foram introduzidos no Caribe, apesar de os traficantes os preferirem por acreditarem no fato de eles terem uma maior durabilidade, enquanto os escravos oriundos da África Central, portanto, consumidores de mandioca, e que foram traficados em maior quantidade para o Caribe, eram tidos por mais sujeitos à morte.<sup>54</sup>

Se Kiple estiver correto ao afirmar que os africanos da Costa de Ouro possuíam melhores condições físicas que os escravos da África Central, pelo fato daqueles possuírem uma dieta nutricional mais rica, baseada, sobretudo no consumo do milho, enquanto esses faziam da mandioca o seu alimento principal; e, se isto puder estar relacionado à estatura física do escravo, à sua conformação biológica e, por conseguinte, à sua vida útil, a ponto de deduzirmos que os africanos introduzidos no Caribe eram mais vulneráveis fisicamente, também poderíamos sugerir o fato de ter acontecido um caso semelhante no Valongo, pois tal região recebeu, na primeira metade do século XIX, escravos majoritariamente da África Central, comprovando os relatos de viajantes e os documentos oficiais abordados no início deste artigo, que davam conta do estado lastimável em que os cativos eram postos à venda.

Ainda sobre a importância da alimentação verificada em África, Kiple ressalta que as condições de vida em que viviam os escravos em África eram levadas em conta pelos traficantes e compradores de escravos. O milho, segundo autor, é superior em nutrientes em relação à mandioca, além disso, a cultura desenvolvida na Costa Ouro, em torno do cultivo do milho, possibilitou maior consumo de proteína animal obtida da suinocultura que praticavam. Portanto, as condições de nutrição dos escravos, ainda em

---

<sup>54</sup> Ibidem.

África, eram extremamente importantes para sua sobrevivência durante a travessia da Kalunga.

O autor também relembra o fato de que os escravos recém-chegados morriam em maior quantidade no período de aclimatação “seasoning”. Em Cuba, a taxa de mortalidade era de 7 a 12%; na Jamaica, o período de aclimatação poderia ser de dois a três anos e a mortalidade alcançar de 25 a 33%; enquanto no Brasil, segundo Kiple, a taxa de mortalidade alcançava os patamares de 50% nos primeiros quatro anos, índice muito próximo do presenciado no Caribe.<sup>55</sup>

Seja como for, em qualquer que seja o período e lugar, a mortalidade escrava era mais pronunciada nos primeiros anos dos escravos recém-chegados e nos primeiros, dias e semanas em que os escravos aportavam na América e a razão para isto, segundo Kiple, era a desnutrição provocada pela disenteria amébica, cujo período de incubação leva de 20 a 30 dias.<sup>56</sup>

A preocupação com as doenças contraídas pelos escravos reforçou a necessidade de esse assunto ser abordado e tratado com mais afinco. Entretanto, no Brasil, durante o século XIX, poucos médicos trataram esta questão de perto. Podem-se citar poucos exemplos como o do médico Reinhold Teuscher, o qual em tese apresentada à Academia de Medicina do Rio de Janeiro, em 1833, discorria sobre “algumas observações sobre a estatística sanitária dos escravos em fazendas de café”, e David G. Jardim, o qual, em 1847, defendeu na sua tese “a higiene dos escravos”, em que a mortalidade escrava era resultado da falta de asseio, habitações insalubres, vestuário precário, noites mal dormidas e má alimentação.<sup>57</sup> Nos Estados Unidos, outros médicos também creditavam à dieta um fator que corroborava para adoecimento do escravo.<sup>58</sup>

Muitos escravos foram capturados ou comprados em áreas de conflito, ou seja, condições de vida muito precárias e fome generalizada; além disso, a marcha forçada do interior à costa e a espera nos barroços pela chegada dos compradores, no litoral africano, consumia altas taxas de calorias dos escravos, debilitando ainda mais os seus corpos que ainda passariam pelo penoso translado Atlântico.

---

<sup>55</sup> Ibidem, p. 65.

<sup>56</sup> Hoje em dia, sabe-se que uma dieta rica em vitamina “B”, proteínas, e baixo carboidrato pode ser um bom tratamento a amebíase, mas a dieta dos escravos recém-chegados era o oposto: pobre em proteínas e complexo “B” e altas taxas de carboidrato, cf. KIPLE, Kenneth. Op. Cit., p.65.

<sup>57</sup> JARDIM, David Gomes. **A higiene dos escravos.** Tese (Medicina) Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1847, p. 12.

<sup>58</sup> KIPLE, Kenneth. Op. Cit., p.66.

O fato de serem constantemente expostos ao sol facilitava a produção da vitamina “D”, mas, por outro lado, quando estavam dentro dos porões do navio negreiro, sem acesso à luz do sol, os corpos dos escravos eram impedidos de absorver o cálcio, retirando essa deficiência de seus ossos. Para os escravos que foram para o entreposto comercial do Caribe tal fato pode não ter sido determinante para o adoecimento, já que a viagem durava em torno de 9 dias, mas quando a travessia era mais longa, com certeza, os danos causados a estrutura óssea era maior e esse era o caso dos escravos que aportavam no Valongo.

A bordo dos navios negreiros, a alimentação consistia, basicamente, de arroz e mandioca, cozidos em um tipo de sopa feito de caldo de peixe, camarão ou carne. Às vezes, essa mistura era produzida com favas. Alguns documentos de bordo listavam em seus mantimentos óleo de palmeira, pimentão vermelho e farinha servida para engrossar o caldo ofertado aos escravos, mas esta definitivamente não foi a regra. Ainda que se tenha alguns relatos de uma dieta variada a bordo dos navios negreiros, composta até de frutas cítricas, a maioria dos navios não oferecia mais que o tradicional arroz e mandioca cozidos.

Dentro dos navios negreiros a falta de vitamina “C” foi prejudicial ao corpo do escravo, que começava a descamar depois de cerca de quatro a seis meses sem vitamina “C”; além disso, sua carência impedia que o corpo lutasse contra ouras doenças.

A desnutrição é um componente vigoroso do agravamento de doenças em decorrência da ação de vermes. Os sintomas, neste caso, seriam: dor abdominal, inchaço e diarreia. A desidratação vinha em decorrência da diarreia provocada pelos vermes, que através das fezes contaminava todo o ambiente, dando continuidade ao ciclo de infecção a bordo do navio negreiro. No caso da amebíase, o período de incubação durava sete dias ou menos, e ela era a maior causa de mortes entre a carga humana. Somando-se a essas doenças a varíola e as febres, a mortandade estava completa.

Doença que pode ter tido causas somáticas era a *melancolia* ou banzo. Sem razões aparentes que não o estado de escravidão, o cativo se recusa a se alimentar, se recolhia em marasmo e definhava até a morte. A explicação para tal doença, segundo Kiple, refere-se à inter-relação psíquica, função vital da doença.<sup>59</sup>

Quanto aos vermes que infestavam os escravos, o *Trichurius* era simplesmente um dos mais mortais e dissimulados, seus sintomas se confundiam com outras doenças,

---

<sup>59</sup> KIPLE, Kenneth. Op. Cit., p.66.

dificultando o tratamento. Diarreia, indisposição e anemia eram sintomas da ação desse verme e quase sempre levavam o doente a óbito. Ao lado do *Ascaris*, a qual possuía por sintomas uma forte dor abdominal, obstrução intestinal e constipação.

Os escravos subnutridos, esquálidos, teriam tido severas deficiências de quase todos os nutrientes; já perto de completarem a viagem, os escravos estavam extremamente mal alimentados, tanto que a British South Sea Company usava a Jamaica como um local para *revigorar* os escravos com o destino aos portos coloniais espanhóis na América; enquanto a França usava a Martinica como um local de recuperação para os escravos trazidos de África, antes de desembocá-los em suas áreas coloniais, quando então recebiam uma alimentação um pouco melhor composta de carne fresca e legumes. No caso do Brasil, o Valongo era a região em que muitos escravos eram deixados para se restabelecer, pois, como já visto, os traficantes se recusavam a mandar os seus doentes para a ilha de Bom Jesus, o Lazareto criado para este fim. Preferiam usar suas próprias construções para curar seus doentes. Portanto, na região do Valongo sãos e doentes caminham juntos e os mortos são vizinhos dos vivos.

É provável que a mortalidade tenha sido, de fato, maior entre os africanos da Costa Oriental da África e, neste caso, não apenas a nutrição sirva como explicação para este fato, a posição geográfica pode ajudar a compreendermos o estado em que chegavam os africanos arrancados do outro lado do continente africano. A distância percorrida corroborava para com o aumento das taxas de mortalidade. Joaquim Antônio Ferreira, um próspero comerciante da praça mercantil do Rio de Janeiro, em um só dia, 28 de dezembro de 1828, mandou sepultar 5 escravos novos, todos eles moçambicanos vindos a bordo da Galera Amália. Nesta mesma Galera faleceram outros seis escravos, todos do sexo masculino. Outrossim, todos os 11 foram sepultados em um só dia.<sup>60</sup> A Galera Amália, novamente consignada a Joaquim Antônio Ferreira, fez nova viagem com destino a Moçambique, entre o outono e a primavera. De lá regressou no verão de 1829 e novamente uma alta mortandade foi verificada em sua carga humana.

Verificou-se que de 10 de novembro a 26 do mesmo mês, a Galera Amália sepultou, a mando do Sr. Joaquim Antônio Ferreira, o número de 68 pretos novos.<sup>61</sup> Em apenas 16 dias, o contingente trazido foi sendo recolhido aos braços da morte em uma

<sup>60</sup> ACMRJ. Livro de Óbitos de escravos da Freguesia de Santa Rita, 1824-30.

<sup>61</sup> Deve-se ressaltar que a documentação esclarece que os escravos chegaram vivos ao porto da Alfândega, posto que todos “faleceram após a contagem”. O que sugere que estavam doentes ao adentrarem a Baía de Guanabara, e morreram em menos de 20 dias (cf. ACMRJ. Livro de Óbitos de escravos da Freguesia de Santa Rita, 1824-30).

média de 4,25 escravos por dia. Com efeito, esta mortalidade presenciada entre os pretos novos da Costa Oriental pode ser atribuída também a um percurso maior e a uma viagem mais rústica. Assim, “infere-se a permanência temporal da tendência ao aumento da mortandade de acordo com o crescimento da distância entre o porto carioca e a região africana de embarque”.<sup>62</sup>

Os pretos novos que sobreviviam eram acondicionados no mercado de escravos, no Valongo, cujas construções assim se constituíam: na parte superior do armazém moravam o senhor e a sua família. Aberto o mercado, os escravos mais velhos ficavam sentados em bancos compridos encostados na parede, os mais novos, independentemente do sexo, junto com as crianças ficavam sentados ao centro, aguardando os seus novos “donos”.

Abertos nas laterais com o propósito, segundo os mercadores, de “arejar o local”, os armazéns abrigavam em seu interior os corpos moribundos dos escravos que pernoitavam em esteiras que, aliás, devem ter sido usadas recorrentemente por parte dos traficantes de escravos, pois são vistas nas imagens de Johann Moritz Rugendas em pelo menos duas litografias, “Negros Novos” e “Negros no Porão do Navio”.<sup>63</sup> Quanto ao Valongo, a iconografia nos deixou uma litografia de Debret,<sup>64</sup> em que retrata o Valongo. Ela descreve sobre negros vendidos no interior de uma casa comercial. As vestes precárias e a esteira como único lugar para se acomodar são recorrentes e reforçam o que foi dito por vários viajantes do século XIX.

Tendo em vista os aspectos observados, somos levados a acreditar que a composição da região do Valongo residia na existência de um mercado de escravos minimamente organizado pelo Estado. Ali, ao longo das ruas, em casebres insalubres, a mercadoria humana era oferecida aos habitantes da Corte ao lado de gêneros alimentícios e as últimas mercadorias chegadas da Europa. Ao lado do mercado havia um espaço destinado à cura dos doentes custeado pelos próprios traficantes. Por último, mas não menos importante, a existência de um cemitério exclusivamente feito para pretos novos foi providencial para o descarte dos corpos dos escravos que teimavam em

---

<sup>62</sup> FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras:** uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro – séculos XVII e XIX. São Paulo: Companhia das Letras, 1997. p. 152.

<sup>63</sup> RUGENDAS, Johann Moritz, **Viagem pitoresca através do Brasil.** Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1989.

<sup>64</sup> DEBRET, Jean Baptiste. 1768-1848. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil.** Trad. Sérgio Milet. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia Limitada, São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1989. Prancha 23, v. 2.

fugir para sempre da escravidão. Assim, a região do Valongo constituía-se no maior entreposto comercial do Brasil.

Contudo, a região do Caribe possuía as mesmas características do Valongo funcionando como entreposto comercial e quarentena para os escravos que eram levados para os Estados Unidos da América. A diferença é que no caso do Brasil tal entreposto estava encravado em uma parte vital da cidade, lembrando a elite, constantemente, que a escravidão era parte integrante deste sistema de coisas onde se dependia com a mesma intensidade com que se desejava ocultar, gerando permanentes sentimentos de repulsa e dependência.

A repulsa, muito menos por razões humanitárias que por constrangimento de possuir tal complexo escravista em plena Corte, concebeu, por várias vezes, a proposta de fechamento do local; entretanto a dependência econômica lembrava-lhes constantemente o fato de estarem algemados ao poderio econômico escravista como única alternativa escolhida no momento.

Em 7 de novembro de 1830, na letra da lei, o Valongo é declarado ilegal, mas, na prática, é difícil de se precisar em que momento o Valongo deixou de funcionar como um mercado de escravos, lazareto e cemitério.<sup>65</sup> Aos poucos, verificou-se que a produção cafeeira crescia, fazendo com que as sacas de café, paulatinamente, tomassem o lugar dos escravos nos barracões. Mais tarde, tais barracões de escravos deram lugar aos trapiches de café que se espalharam pela praia do Valongo e Valongo, os quais seriam transformados em cais.<sup>66</sup> Neste momento, os escravos, enquanto mercadoria de entrada ilegal, passam a ser negociados às escondidas em outros locais da cidade, não que isto aliviasse os sentimentos descritos anteriormente, mas ao menos disfarçava com cinismo próprio os males da escravidão.

---

<sup>65</sup> KARASCH, Mary. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 74.

<sup>66</sup> O café, em 1830, força a modernização do local, os traficantes são desalojados, os armazéns são destinados ao café. Em 1831 foi extinto o depósito de escravos na Rua do Valongo. Em 1834, a força da Prainha (Praça Mauá) é retirada. Em 1837, um pequeno estaleiro foi colocado no lugar, conforme o autor, esta “evolução” da região era um grande projeto político-econômico, Cf. CARDOSO, E. **História dos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Zona Portuária**. Rio de Janeiro: Índex, 1987. p. 50-56.

**Fontes:**

- Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (ANRJ)*  
I.S-4. 1, DOC 1811– Provedoria da Saúde  
I.S-4. 2, 1810  
*Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro (ACMJR)*  
Livro de óbitos da freguesia de Santa Rita, 1824 a 1830

**Referências bibliográficas:**

- AMARAL, Brás. **Os grandes mercados de escravos africanos.** In: Factos da Vida do Brasil.
- CARDOSO, E. **História dos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Zona Portuária.** Rio de Janeiro: Índex, 1987.
- CAVALCANTI, Nireu Oliveira. Desembarques. In: FLORENTINO, Manolo Garcia (org.). **Tráfico cativeiro e liberdade:** Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- CONRAD, Robert E. **Tumbeiros:** o tráfico de escravos para o Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril. Cortiços e epidemias na corte imperial.** São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- ELTIS, et al. **The transatlantic slave trade, 1562-1867:** A database CD-Rom. Cambridge, 1998.
- FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro – séculos XVII e XIX.** São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- \_\_\_\_\_; MACHADO, Cacilda (orgs.). **Ensaio sobre a escravidão (1).** Belo Horizonte: UFMG, 2003.
- FREIREYSS, G. W. **Viagem ao interior do Brasil.** Belo-Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1982.
- JARDIM, David Gomes. **A higiene dos escravos.** Tese (Medicina) Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1847.
- KARASCH, Mary. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850).** São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- KIPLE, Kenneth F. **The caribbean slave, a biological history.** Londres: Cambridge University Press, 2002.
- KLEIN, Herbert S. **O tráfico de escravos no Atlântico.** Ribeirão Preto: Funpec, 2004.

**PEREIRA, Júlio César M. da S. À flor da Terra: morte e sepultamento de escravos recém-chegados no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Garamnd/Prefeitura do Rio de Janeiro, 1997.

**REGO, José Pereira. Esboço histórico da epidemia que tem grassado na cidade do Rio de Janeiro, desde 1830 a 1870.** Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1872.

**RODRIGUES, Jaime. O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico atlântico para o Brasil (1800-1850).** Campinas: Editora Unicamp; Secult, 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. A manilha e o libambo. A África e a escravidão de 1500 a 1700.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Fundação Biblioteca Nacional, 2002.

**TEUSCHER, Reihold. Algumas observações sobre a estatística sanitária dos escravos em fazendas de café.** Tese (Medicina) apresentada à faculdade de medicina do Rio de Janeiro, em 1853.

#### **Relatos de Viajantes:**

**DEBRET, Jean Baptiste. 1768-1848. Viagem pitoresca e histórica ao Brasil.** Trad. Sérgio Milet. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia Limitada, São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1989. (Série Reconquista do Brasil, v. 1,2 e 3).

**GRAHAM, Maria. Diário de uma viagem ao Brasil.** Belo Horizonte: Itatiaia; EDUSP, 1990.

**LUCCOCK, John. Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil.** Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.

**RUGENDAS, Johann Moritz, Viagem pitoresca através do Brasil.** Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1989.

# MESMAS MARGENS DE OUTROS PORTOS: MARINHEIROS AFRICANOS E TRÁFICO ATLÂNTICO NO RECÔNCAVO DA GUANABARA

Nielson Rosa Bezerra\*

Recebido 01/06/2013  
Aprovado 30/06/2013

**Resumo:** Este artigo apresenta uma contribuição sobre as identidades na diáspora, considerando os marinheiros africanos que trabalhavam nos portos da Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. Foi possível quantificar 2.311 africanos que trabalhavam nessa ocupação durante o século XIX, além da importância daquela atividade econômica para as conexões entre o recôncavo e a cidade do Rio de Janeiro. Também foi possível estabelecer um diálogo com a literatura sobre a África que, de alguma forma, menciona ou dá ênfase para essa temática.

**Palavras-chave:** Africanos – Marinheiros – Identidade.

**Abstract:** This article presents a reflection on identities in the diaspora regarding African mariners who worked in ports of Bay of Guanabara, Rio de Janeiro. I identified 2.311 Africans who worked in this occupation during 19<sup>th</sup> Century. I emphasized the importance of that economic activity for connections between the recôncavo da Guanabara and Rio de Janeiro city. Also, I dialogued with the literature on Africa which mentions or emphasizes this topic.

**Keywords:** Africans – Mariners – Identity.

O tráfico atlântico de escravos foi um fenômeno demográfico que mobilizou mais de 12 milhões de africanos que foram distribuídos ao longo do mundo atlântico. Os seus impactos marcaram as diferentes sociedades, tanto na África quanto nas Américas, desde as suas regiões portuárias até as comunidades mais recônditas. Esse processo também envolveu as mais diferentes pessoas com uma intensa variabilidade de

\* Pós-Doutor. Banting Fellow Harriet Tubman Institute York University. E-mail: [bezerranielson@hotmail.com](mailto:bezerranielson@hotmail.com)

origem social, cultural, idade, sexo, ocupações e ofícios, entre outros. O presente artigo foi escrito para contribuir com o debate mais amplo sobre as negociações atlânticas que envolviam a compra e a venda de pessoas e outras mercadorias. Para isso, eu proponho uma reflexão sobre os africanos que trabalhavam como barqueiros e marinheiros na Baía de Guanabara e seus rios durante uma parte do século XIX.

Os estudos sobre as tripulações dos navios negreiros empregadas no tráfico de escravos ganhou importância nos últimos anos. Muitos trabalhos têm enfocado as hierarquizações sociais do tráfico, considerando esse estrato social envolvido no comércio atlântico.<sup>1</sup> Entretanto, há uma perspectiva entre os estudos sobre os africanos que nem sempre foi bem explorada. Os africanos que trabalhavam como agentes entre o litoral e o interior, tanto do continente africano quanto do continente americano, com o objetivo de escoar mercadorias, transportar pessoas e circular informações ainda carecem de estudos mais aprofundados.

O comércio atlântico não era nem o início nem o fim do processo de transposição demográfica de africanos para as Américas. As caravanas terrestres e os deslocamentos fluviais eram comuns no continente africano. Em muitos casos, os escravizados eram adquiridos no interior do continente e levados até o litoral, de onde eram embarcados para o outro lado do oceano. Alberto da Costa e Silva afirma que desde o século XV, quando os barcos portugueses começaram a comercializar no Golfo do Benim e na Baía de Biafra, seus comerciantes também passaram a frequentar o delta do Níger e seus rios que ficavam logo a oeste. Em diferentes ocasiões, comprou-se cativos através da navegação fluvial, muitos deles trocados por ouro com os acãs.<sup>2</sup> Robin Law e Kristin Mann também descreveram a importância das correntes fluviais que desembocavam na Baía do Benim, formando com ela um importante sistema de conexão entre o litoral e o interior da África Ocidental. De acordo com Law, o Império do Oyó estabeleceu, entre outras coisas, um sistema de tributação sobre os povos que estavam sob o seu domínio político. Em muitos os casos, as atividades comerciais e os

---

<sup>1</sup> REDIKER, Marcus. *The Slave Ship: a Human History*. New York: Viking, 2007. RODRIGUES, Jaime. *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.

<sup>2</sup> COSTA E SILVA, Alberto da. *A manilha e o libambo: a África e a escravidão de 1500-1700*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002. p. 309.

deslocamentos militares eram feitos através da navegação fluvial.<sup>3</sup> Ao descrever o surgimento de Lagos como um porto atlântico, Kristin Mann enfatiza a importância das redes fluviais no provimento de escravos que seriam comercializados, no abastecimento de mercadorias e, posteriormente, nos deslocamentos demográficos que envolveram refugiados, imigrantes e trabalhadores que foram buscar novas possibilidades de vida no litoral. Então, o jovem e insignificante reino de Lagos tornou-se um dos mais importantes centros comerciais do mundo atlântico, influenciando nas transformações de diferentes sociedades.<sup>4</sup>

Ao estudar a escravidão e o tráfico atlântico em Benguela, Mariana Cândido também expressou a importância das redes fluviais que desembocavam na Baía de Benguela. Segundo a autora, rios como o Kuanza e o Catumbela cumpriam uma importante função de aproximar as pessoas, transitar mercadorias e informações. O rio Kuanza, por exemplo, era uma fronteira natural que demarcava domínios políticos e estabelecia algumas áreas de influência econômica.<sup>5</sup> É possível encontrar esse exercício, mesmo com menor intensidade, em outros autores que estudaram os impactos do tráfico atlântico em Angola, como são os casos de Roquinaldo Ferreira<sup>6</sup> e de José Curto.<sup>7</sup>

A vida na África contemplava a utilização dos rios para a realização das diferentes atividades econômicas praticadas naquele continente. Entre essas atividades, o abastecimento de cativos para o litoral, de onde se embarcaria nas rotas atlânticas, era, sem dúvida, uma das mais significativas. É possível afirmar que o comércio atlântico se iniciava nas redes fluviais da África, bem como nas suas caravanas. Paul Lovejoy demonstra como as diferentes formas de escravidão provocaram impactos econômicos e culturais nas diferentes sociedades africanas. Os impactos do comércio atlântico de escravos foram uma das mais significativas transformações, não apenas na África, mas em todo o processo de formação do mundo moderno. Em sua análise sobre essas transformações, os deslocamentos por caravanas ganham uma importância efetiva,

<sup>3</sup> LAW, Robin. *The Oyo Empire (1600-1836): a West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade*. Oxford: Clarendon Press, 1977. p. 85-91.

<sup>4</sup> MANN, Kristin. *Slavery and the Birth of an African City. Lagos, 1760-1900*. Bloomington: Indiana University Press, 2007. p. 23-31.

<sup>5</sup> CANDIDO, Mariana. *An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland*. Nova York: Cambridge University Press, 2013. p. 89-140.

<sup>6</sup> FERREIRA, Roquinaldo A. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade*. Nova York: Cambridge University Press, 2012.

<sup>7</sup> CURTO, José C. Álcool e escravos. *O comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África central ocidental*. Prefácio de Alfredo Margarido. Lisboa: Vulgata. 2002.

sobretudo quando o autor analisa a escravidão no mundo saariano. Entretanto, suas análises sobre a sociedade e a economia no mundo subsaariano são enriquecidas pelo conhecimento sobre a importância das rotas fluviais naquele contexto.<sup>8</sup>

Uma vez na outra costa, muitos escravizados eram enviados para o interior do continente. Mais uma vez, as caravanas (no caso brasileiro, comumente chamadas de tropas) e os deslocamentos fluviais eram comuns. Assim, havia duas dimensões das pessoas que trabalhavam embarcadas: os marinheiros atlânticos e os barqueiros ou canoeiros (as fontes, em muitos casos, também se referem a esses como marinheiros) empregados nas navegações fluviais. Nesse artigo eu gostaria de enfatizar essa segunda categoria, considerando principalmente os africanos que trabalhavam nas embarcações e portos da Baía de Guanabara e de seus rios. Contudo, é preciso destacar que marinheiros atlânticos e barqueiros fluviais, embora fossem atividades diferentes, de alguma forma eram correlatas. Era comum, por exemplo, encontrar pessoas que acumulassem as duas experiências. Além disso, a Baía de Guanabara, por exemplo, era um lugar de aportamento dos navios atlânticos e de embarcações menores que eram utilizadas na navegação fluvial. Assim, é possível presumir que essas pessoas poderiam manter relações interpessoais mais próximas, compartilhando experiências, circulando informações e se conectando com outras realidades.

Também é necessário esclarecer que o tráfico de escravizados não se circunscrevia apenas nas suas atividades atlânticas. Havia um envolvimento amplo no comércio de pessoas que envolviam os próprios escravizados, os comerciantes, os trabalhadores do tráfico, entre outros. Neste caso, os barqueiros da Guanabara eram trabalhadores do tráfico, mesmo que não fossem pessoas envolvidas diretamente na navegação atlântica. Muitos deles eram responsáveis pelo escoamento das mercadorias do interior para o litoral para, entre outras coisas, abastecer o tráfico atlântico. Muitos outros eram responsáveis por conduzir os novos escravizados para o recôncavo e o interior fluminense, cumprindo uma função de conexão entre diferentes realidades que se interpenetravam através daqueles agentes.

No Brasil, mais precisamente para o Rio de Janeiro, diferentes autores exploraram a importância da navegação fluvial para as atividades econômicas que estavam direta ou indiretamente envolvidas com a escravidão e o tráfico de escravos.

<sup>8</sup> LOVEJOY, Paul E. *Transformation in Slavery: a History of Slavery in Africa*. Nova York: Cambridge University Press, 1983.

Flávio Gomes, Juliana Farias e Carlos Eugênio Soares cunharam a ideia de que os africanos de Cabinda que trabalhavam como barqueiros pelos rios que desembocavam na baía de Guanabara eram pessoas que já vinham com alguma experiência naquele ofício, acumulada ainda nas redes fluviais do território africano. De acordo com os autores, os arranjos sociais e culturais dos cabindas no Rio de Janeiro oitocentista poderiam ser uma reelaboração das suas referências trazidas da região que ficava às margens do rio Zaire, ao norte de Angola.<sup>9</sup> De fato, Mary Karasch acentuou a importância dos africanos cabindas e as suas experiências como navegadores, tanto de água doce (navegação fluvial), quanto de água salgada (navegação atlântica). Há quase três décadas que a autora acentuou a importância dos barqueiros e marinheiros para o abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, bem como para o transporte de pessoas e mercadorias que desejavam viajar para o recôncavo ou para o interior da província fluminense.<sup>10</sup>

Os portos da Guanabara eram largamente reconhecidos pelas pessoas das mais diferentes origens sociais. O viajante americano, Daniel Kidder, em uma de suas visitas à Vila de Iguacu, situada no recôncavo fluminense, descreveu como se dava a contratação dos serviços de barqueiros e remadores.

Quando chegamos ao ponto onde devíamos tomar a embarcação (Praia do Mineiros), fomos, como de costume, assaltados por cerca de cinqüenta barqueiros, e tremenda concorrência, oferecendo botes, faluas ou canoas... Esses homens pertencem à numerosa classe de escravos adestrados no mister de catraeiros e empregados no transporte de passageiros no interior da baía. Dão-lhes botes e canoas pelos quais ficam pessoalmente responsáveis, assumindo perante seu senhores a obrigação de pagar certa parcela diária, depois de deduzida a quantia necessária a sua subsistência... não trabalham apenas para ganhar a vida, mas para escapar ao castigo que lhes está reservado caso não consigam entregar a seus senhores a parcela estipulada... alugamos um bote munido de vela e remos conduzidos por dois negros que diziam perfeitos conhecedores de todos os portos da baía.<sup>11</sup>

Nas palavras do missionário protestante, os barqueiros e remadores tinham autonomia de circulação entre a cidade e o recôncavo guanabarino. Eram responsáveis

---

<sup>9</sup> GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio L.; FARIAS, Juliana B. Primeiras reflexões sobre travessias e retornos: africanos cabindas, redes do tráfico e diásporas num Rio de Janeiro atlântico. **Textos de História**, Brasília, v. 12, n. 1/2, p. 65-105, 2004.

<sup>10</sup> KARASCH, Mary. **A vida escrava no Rio de Janeiro, 1808-1850**. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

<sup>11</sup> KIDDER, Daniel P. **Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil (Províncias do Sul)**. Rio de Janeiro: Biblioteca História Brasileira, 1972. p. 145-146.

pelo transporte de mercadorias e pessoas. Observa-se que se tratavam de pessoas capazes de agenciar as suas próprias vidas, a despeito da condição escrava. Muitos deles faziam arranjos com os seus senhores, eram colocados ao ganho, o que representava uma dinâmica mais intensa nas relações sociais que se davam naquele contexto. Ainda é importante enfatizar que os barqueiros viviam a dinâmica da sociedade do mundo urbano, mas estavam constantemente em contato com o mundo rural. Não era raro essa lógica se inverter. O fato é que esse cotidiano de circulação constante entre esses diferentes territórios promovia uma confluência da escravidão. Diferentes perspectivas culturais proporcionavam uma forte assimetria social que influenciava o cotidiano dos indivíduos dos mais diferentes segmentos daquela sociedade.<sup>12</sup> Além disso, é possível observar que, de alguma forma, essas pessoas estavam envolvidas no que Jaime Rodrigues definiu como as marcas de uma cultura marítima. Embora o autor estivesse se referindo aos marinheiros atlânticos, é possível dizer que os marinheiros da Guanabara também se caracterizavam pelas diferentes práticas culturais, pela mobilidade no espaço, responsáveis pelo contato com outras tradições e perspectivas, além das inúmeras adversidades, como a diferença social entre membros das tripulações, a variação etária, a multiplicidade religiosa, de nacionalidade, etnia, etc.<sup>13</sup>

Enquanto Kidder descreveu a quantidade de portos e como se dava o processo de contratação dos barqueiros, marinheiros ou remadores da Guanabara, a francesa Adèle Toussant-Samson descreveu como se dava uma viagem pela Guanabara. É claro que em sua descrição há uma forte perspectiva etnocêntrica. Contudo, suas palavras podem oferecer uma dimensão da realidade em que aquelas pessoas vivenciavam ao atravessar a Baía do Rio de Janeiro e navegar pelos rios que compreendiam sua bacia hidrográfica.

Durante a sua estada na sede da Corte do Império, a escritora francesa visitou uma fazenda de Magé duas vezes. Atravessou a Baía de Guanabara, chegou ao Porto da Piedade, esteve em um hotel da localidade e fez pouso na fazenda São José, em Magé. Em uma de suas viagens, relatou:

Gordos vendeiros portugueses tiravam os sapatos e coçavam os pés durante a viagem; outros estendiam-se nos bancos, semi-despidos e roncavam sem se importar com seus companheiros de viagem; negros sujos e malcheirosos, carregados de cestos e de gêneros de toda a natureza atravancavam o barco,

<sup>12</sup> BEZERRA, Nielson Rosa. *As chaves da liberdade: confluências da escravidão no Recôncavo do Rio de Janeiro, 1833-1888*. Niterói: EdUFF, 2008.

<sup>13</sup> RODRIGUES, Jaime. *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. p. 185.

de sorte que ficamos muito satisfeitos de deixar essa encantadora sociedade ao desembarcar na Piedade.<sup>14</sup>

As viagens de Adéle Toussant-Samson são ainda um testemunho da convivência de passageiros e mercadorias, já que o transporte era destinado a todos. Homens livres, libertos e escravos compartilhavam o espaço das embarcações com mercadorias de diferentes espécies, além de viajantes, como a dona das memórias relatadas. Desta forma, percebe-se que as embarcações guardavam um espaço privilegiado de síntese das diferenças sociais concentradas no cotidiano das pessoas que precisavam transitar entre a cidade e o seu recôncavo.

Os relatos de viajantes são valiosos em qualquer processo investigativo do passado. Entretanto, não se pode confiar cegamente neles. É preciso questionar, problematizar e confrontar com outras fontes de época e que ofereçam informações similares, ou pelo menos sobre a mesma situação que se está estudando. Flávio dos Santos Gomes nos alertou para a importante relação entre os quilombolas da bacia dos rios Iguaçu e Sarapuí com os taberneiros, sobretudo no que se referia ao comércio e abastecimento de lenha de mangue para a Corte. O autor demonstrou muitos relatos que evidenciam a proeminência que os quilombolas tinham na navegação de alguns rios. Em muitos casos, havia furtos, cobrança de taxas ilegais, temor por parte de senhores e tentativa das autoridades em cercear aquela lógica. Como se pode perceber, havia uma lógica que favorecia os interesses subterrâneos daquele contexto.<sup>15</sup> Por parte das autoridades, era preciso reprimir e controlar as ações que afrontavam a ordem estabelecida no âmbito daquele regime escravista. Não era simples. Muitas expedições criadas para reprimir os quilombolas que atuavam na navegação fluvial daqueles rios foram frustradas, muito em função das articulações que envolviam diferentes interesses econômicos e sociais. Muitas das vezes, os senhores precisavam assegurar bons barqueiros, sobretudo naquelas embarcações que dependiam de um mestre ou arrais, normalmente as maiores, e que por sua vez levavam maior volume de mercadorias e pessoas. Tanto arrais como marinheiros precisavam conhecer a lógica subterrânea da navegação das águas da Guanabara. Era preciso negociar, estabelecer relações de confiança e estar pronto para mediar iminentes conflitos.

<sup>14</sup> TOUSSAINT-SAMSON, Adéle. **Uma parisiense no Brasil**. Rio de Janeiro: Capivara, 2003.

<sup>15</sup> GOMES, Flávio dos Santos. **Histórias de quilombolas: mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro, século XIX**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005.

Por conta disso, nos inventários de alguns senhores de escravos que viviam na Vila de Iguaçu durante o século XIX, foi possível identificar que os escravos com o ofício de barqueiros eram os melhor avaliados. Bento Domingues Vianna, proprietário de, entre outros negócios, trapiches onde se armazenava parte do café que descia do Vale do Paraíba, de onde se esperava para ser embarcado para o porto do Rio de Janeiro, tinha entre os seus trabalhadores escravizados alguns africanos que foram registrados como barqueiros. Na lista dos seus escravos, anexada no inventário de seus bens, havia 15 escravos arrolados, com a presença de 10 barqueiros e lancheiros, avaliados em média por um conto de réis.<sup>16</sup> Em 1821, o *Diário do Rio de Janeiro* anunciava a venda de um preto remador de nação Benguela, próprio para o trabalho na Guanabara e seus rios.<sup>17</sup> Em diferentes documentos é possível encontrar referências que apresentam indícios que oferecem evidências diretas sobre a importância dos escravizados empregados cotidianamente na navegação que conectava o recôncavo com a cidade carioca oitocentista.

Em 1839, o *Jornal do Comércio* anunciava a venda de uma lancha para navegar em rios. Segundo o anúncio, era uma “lancha muito boa para a navegação do Igoassú ou do Porto das Caixas, por sua armação e porão, e está pronta para navegar, por ter todos os seus pertences”.<sup>18</sup> Havia, pelo menos, mais de 16 diferentes tipos de embarcações que eram utilizadas nas águas da Guanabara. São diferentes os indícios e relatos que indicam que as faluas eram as que melhor se adaptavam aos rios e à baía, pois tinham equilíbrio, por conta de um mastro comprido e suas velas capazes de dar maior velocidade durante a navegação. O seu fundo achatado facilitava na navegação, pois oferecia menor risco de encalhar, sobretudo em épocas do ano em que os rios se encontravam menos caudalosos. De acordo com Francisco Pondé, as faluas também eram botes, com velas latinas e pesavam mais ou menos de 20 a 40 toneladas. Normalmente eram comandadas por um patrão e deslocadas com a força dos escravos remadores. Quando havia vento, o trabalho daqueles escravos era facilitado, mas quando a calmaria se impunha, eram os remadores que lentamente movimentavam seus longos remos com a necessidade de uma grande força, ao ponto de terem que trepar em

<sup>16</sup> Centro de Memória, Pesquisa e Documentação de História da Baixada Fluminense. **Inventário de Bento Domingues Vianna.** Vila de Iguaçu, 1869.

<sup>17</sup> Biblioteca Nacional. **Diário do Rio de Janeiro**, 6 de julho de 1821.

<sup>18</sup> Idem. **Jornal do Comércio**, 14 de novembro de 1869.

uma espécie de banco para ganhar impulso suficiente para fazerem aqueles barcos saírem do lugar.<sup>19</sup>

O comércio das embarcações também demonstra a importância do ofício dos marinheiros no recôncavo do Rio de Janeiro. Ao encontrarmos anúncios de embarcações e de barqueiros significa que havia um dinamismo econômico que envolvia essas atividades naquela sociedade escravista. O anúncio era resultado de um interesse comercial, que, por sua vez, era suscitado pela demanda das diferentes atividades que se estabeleciam entre o litoral e o recôncavo, seja através do transporte de mercadorias, seja através do deslocamento de pessoas. Além disso, eu reitero que essa dinâmica também envolvia a circulação de informações, o que também pode ser incluída as tradições culturais, as relações de sociabilidade, entre outras possibilidades, já indicadas em trabalhos anteriores.<sup>20</sup>

Neste contexto os barqueiros, marinheiros ou arrais assumiam uma posição estratégica naquela sociedade escravista. Eram eles os responsáveis por garantir que as pessoas e mercadorias chegassem até o seu destino final. Essa garantia se dava quando eles realizavam o seu trabalho corretamente, mas também havia uma intercessão com as relações subterrâneas que se vivenciavam naquele cotidiano. Eu não tenho dúvidas de que isso possibilitava uma ampliação na autonomia das relações com os seus senhores, inclusive ocasionando na negociação por melhores condições de vida e de trabalho. Essa posição estratégica também possibilitava acoitamentos, seduções e facilitações de fuga. Por conta disso, a Políca da Corte resolveu registrar todas as embarcações, todos os mestres e todos os marinheiros. Cada embarcação tinha um documento de registro, onde se encontrava o tipo de embarcação, o serviço que se realizava, o nome do proprietário e seu respectivo endereço, bem como o nome, a nação, a idade e a descrição física de todos os membros da tripulação. Assim, esperava-se controlar possíveis relações ilegais, o que ocasionava, entre outras coisas, as chamadas fugas atlânticas.<sup>21</sup>

Para melhor entender esse movimento de pessoas e mercadorias repetidamente descrito pelos viajantes e evidenciado por anúncios e fontes policiais, eu recorri a um

<sup>19</sup> PONDÉ, Francisco de Paula Azevedo. “O Porto da Estrela”. **Revista do IHGB**, Rio de Janeiro, n. 293, p. 35- 93, 1971.

<sup>20</sup> BEZERRA, Nielson Rosa. **Escravidão, farinha e comércio no Recôncavo do Rio de Janeiro, século XIX**. Duque de Caxias: APPH-CLIO, 2011. Idem. **A cor da Baixada: escravidão, liberdade e pós-abolição no Recôncavo da Guanabara**. Duque de Caxias: APPH-CLIO, 2012.

<sup>21</sup> SOARES, Carlos Eugênio Libano. **A capoeira escrava e outras tradições no Rio de Janeiro (1808-1850)**. Campinas: EdUNICAMP, 2001.

conjunto de matrículas de embarcações de frete e serviços de frete empregados na Baía da Guanabara encontrado no Arquivo Nacional, a partir do qual tracei o perfil do grupo profissional aqui estudado. Eu identifiquei 747 embarcações empregadas na navegação fluvial que conectava a cidade do Rio de Janeiro, a baía de Guanabara e seu recôncavo. Eram diferentes tipos de embarcações, como canoas, lanchas, saveiros, faluas, entre outros. Em todas as embarcações havia uma tripulação que variava entre duas e dez pessoas. Nas embarcações maiores, normalmente havia um patrão ou mestre (nos documentos também chamados de arrais) e uma pequena turma de marinheiros, barqueiros ou remadores (há uma variação desses termos nos documentos). Entre marinheiros e mestres, foi possível identificar 2.417 marinheiros e 322 arrais, totalizando 2.739 tripulantes.<sup>22</sup>

Do total de tripulantes, 2.311 eram africanos, independentes se já eram forros ou se ainda mantinham a condição de escravizados. Em sua maioria, eram escravizados, embora eu não tenha me prendido para essa variável. Dos africanos que trabalhavam naquelas embarcações, 119 deles eram mestres ou arrais, ou seja, mantinham uma posição de liderança. Muitos deles eram os responsáveis pelas embarcações, negociavam o trabalho, faziam preço e recebiam o pagamento pelo serviço prestado. Em sua maioria eram homens mais velhos, com alguma experiência acumulada, tanto no mundo da escravidão, quanto no ofício de marinheiro. Entretanto, foi possível encontrar um jovem arrais com a idade de 16 anos, inclusive comandando marinheiros mais velhos. Por sua vez, eram 2.192 marinheiros de origem africana. Uma quantidade expressiva, considerando que era um total de 2.739 indivíduos que trabalhavam nesse ofício, considerando além dos africanos, os nascidos no Brasil, bem como uma minoria que tinha diferentes origens, como portugueses, espanhóis, ingleses, turcos, austríacos, entre outros.

Nas tripulações era comum a presença de africanos e não africanos trabalhando na mesma embarcação, inclusive envolvendo marinheiros europeus. Entretanto, não foi possível encontrar nenhuma embarcação com um mestre escravo e algum marinheiro livre ou liberto. De uma forma geral, quando o mestre ainda tinha a condição escrava, os demais marinheiros também eram. Isso não significa que essas realações não fossem

---

<sup>22</sup> Arquivo Nacional. **Polícia da Corte**. Código 413. Rio de Janeiro, 1829-1832. Eu agradeço a Flávio dos Santos Gomes por compartilhar essa referência.

assimétricas o suficiente para que ocorressem algumas inversões na hierarquia do regime escravista, embora eu ainda não tenha encontrado esse dado concretamente.<sup>23</sup>

Através dos dados obtidos na documentação da Polícia da Corte, foi possível elaborar uma tabela com as nações africanas dos marinheiros e mestres que formavam as tripulações empregadas na Baía de Guanabara e seus portos fluviais. Como se tratava de ampla maioria, um olhar sobre as nações africanas daqueles trabalhadores representa uma visão ampla sobre aquele segmento ocupacional do mundo escravista. Neste sentido, é possível considerar, além das experiências de classes, as identidades sociais e as diferentes culturas que estavam presentes naquele contexto. Assim, é possível pensar sobre as ressignificações culturais e sociais que aqueles indivíduos realizaram ao longo da diáspora, que envolviam diferentes fases de um processo. Paul Lovejoy argumenta que na maioria das vezes a escravidão era uma fase transitória do indivíduo, pois muitos deles não nasciam escravos e não morriam escravos. Isso significa que muitos africanos preservaram, pelo menos em parte, suas culturas, adaptando antigas tradições à cada nova realidade imposta pela diáspora.<sup>24</sup> O autor também sustenta que as diferenças étnicas no mundo do cativeiro fizeram surgir solidariedades entre indivíduos e grupos que mantinham visões de mundo diferentes. Sendo assim, o tráfico atlântico e o cativeiro nas Américas fizeram emergir novas identidades inclusivas e abrangentes na medida em que as identidades eram ressignificadas de acordo com as experiências que se viviam.<sup>25</sup>

No caso de marinheiros e mestres de embarcações africanas, muitos deles trouxeram o conhecimento acumulado sobre esse ofício, mesmo antes da travessia do Atlântico. A despeito das tensões do cotidiano sob a “cultura marítima”, enfatizada por Jaime Rodrigues.<sup>26</sup> Esse teria sido o caso dos africanos de nação Cabinda do Rio de Janeiro. Muitos deles protagonizaram espetaculares fugas atlânticas, outros mantiveram uma posição nas relações subterrâneas do recôncavo, inclusive fazendo parte de casas de zungu e frequentando os quilombos do fundo da Guanabara.<sup>27</sup> Ao comparar as

<sup>23</sup> Para maiores detalhes sobre essa informação, ver: BEZERRA, Nielson Rosa. **Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas no Recôncavo da Guanabara, 1780-1840**. Tese de Doutorado em História. Universidade Federal Fluminense, 2010. Especialmente o capítulo 3.

<sup>24</sup> LOVEJOY, Paul E. **Identity in the Shadow of Slavery**. New York: Continuum, 2000. p. 6-13.

<sup>25</sup> Idem. “Identidade e a miragem da etnicidade”. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 27, p. 9-39, 2002.

<sup>26</sup> RODRIGUES, Jaime. **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. p. 185.

<sup>27</sup> GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio L.; FARIAS, Juliana B. Op. Cit., p. 65-105.

realidades dos marinheiros atlânticos e dos marinheiros dos portos da Guanabara é possível encontrar muitas características em comum, sobretudo no que se refere à diversidade das nações, à hierarquia social dentro das embarcações, à mobilidade espacial, o que representava autonomia cotidiana e possibilidades, tanto de fugas, como de acoitamento para quem estava fugindo. As possibilidades de análise são inúmeras, entretanto, nesse momento, eu prefiro me circunscrever às nações africanas daqueles trabalhadores, como são representadas na tabela a seguir.

**Tabela 1**  
**Nações Africanas representadas nas tripulações das embarcações da**  
**Baía de Guanabara, 1829-1832**

Nações	Arrais ou Mestres	Marinheiros ou Barqueiros	Total
Angola	5	132	137
Macua	xxx	2	2
Rebolo	3	74	77
Mussambi	xxx	10	10
Manjolo	4	79	83
Bexiga	xxx	2	2
Cabinda	20	324	344
Mussá	xxx	2	2
Moçambique	17	658	675
Congo	18	209	227
Mussulunge	xxx	2	2
Hinambana	xxx	33	33
Moange	xxx	8	8
Quilimane	2	81	83
Camundongo	xxx	9	9
Benguela	24	371	395
Muram	xxx	2	2
Cassange	6	91	97
Calabar	2	13	15

Mufumbi	xxx	14	14
Ninhambuco	xxx	2	2
Muiaca	xxx	2	2
Mojau	xxx	8	8
Gabão	xxx	1	1
Mossumbe	xxx	1	1
Moumbi	2	1	3
Baca	xxx	2	2
Mina	14	49	63
Mucene	xxx	2	2
Quissamam	1	6	7
São Thomé	xxx	2	2
Mungão	1	xxx	1
<b>TOTAL</b>	<b>119</b>	<b>2.192</b>	<b>2.311</b>

Arquivo Nacional. **Pólicia da Corte**. Código 413. Rio de Janeiro, 1829-1832.

A tabela 1 não apresenta grandes novidades para o conjunto de estudos que procuraram representar as nações africanas do Rio de Janeiro. De uma forma geral, as proporções basicamente se repetem, tanto para a cidade, quanto para o recôncavo.<sup>28</sup> Entretanto, tratava-se de uma quantidade expressiva de africanos e exercendo um ofício que envolvia diferentes interesses e perspectivas sobre o mundo atlântico, o tráfico, a escravidão e a liberdade.

Do ponto de vista individual, a nação Moçambique é a mais expressiva. O crescimento da importação de africanos da costa oriental depois de 1808, que teve o seu ápice após 1816, já apontada por Mary Karasch e Manolo Florentino, pode contribuir para explicar esse processo. Entretanto, os rios Zambeze, Maputo ou Mutamba também eram importantes redes de conexões entre o interior e o litoral de Moçambique já naqueles tempos. Assim, é possível que a mesma perspectiva que já vimos para os

<sup>28</sup> KARASCH, Mary. Op. Cit.; FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII E XIX)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1994; FARIA, Juliana Barreto. SOARES, Carlos Eugênio Líbano. GOMES, Flávio dos Santos. **No Labirinto das Nações: Africanos e Identidades no Rio de Janeiro, século XIX**. Rio de Janeiro: AN, 2005; BEZERRA, Nielson Rosa. **Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara, 1780-1840**. Tese de Doutorado em História. Universidade Federal Fluminense, 2010.

africanos de nação cabinda pode perfeitamente ser considerada para outros marinheiros africanos, inclusive aqueles que vieram de Moçambique.<sup>29</sup>

Não por acaso que as nações majoritárias identificadas na tabela anterior remetem a lugares da África que tinham rios que ocupavam um lugar de importância na economia regional do continente africano. Com algum esforço é possível afirmar que muitos desses marinheiros do recôncavo já tinham navegado em rios africanos como o Zaire, o Kwanza, o Zambeze, Maputo, entre outros, se considerarmos que as identidades sociais estavam associadas com as experiências comuns, seja em qualquer instância desse processo. Como eu já indiquei no início desse artigo, a navegação fluvial não era uma novidade no continente africano, ao contrário, bem antes da sua fase atlântica, o tráfico de cativos passava pelos rios que cortavam os diferentes territórios da África.

Os indivíduos da costa centro ocidental continuam sendo a maioria, independente das atividades que exerciam na sociedade escravista do Rio de Janeiro, tanto entre os que viviam ao ganho ou alugados na cidade, quanto aqueles que viviam o duro cotidiano do campo no interior da província fluminense. Alguns estudos procuraram enfatizar a importância dos africanos da África Ocidental na cidade, sobretudo no que se refere às atividades comerciais. As rotas atlânticas entre o Rio de Janeiro e o Golfo do Benim sempre se mostraram como uma conexão alternativa, se comparadas ao eixo Rio-Luanda ou mesmo Rio-Benguela, por exemplo.<sup>30</sup> Havia uma representação de quase todas as rotas atlânticas entre o Brasil e a África quando identificamos as nações africanas do Rio de Janeiro. Entretanto, desde os estudos pioneiros, são as identidades centro africanas que têm importância majoritária na demografia escrava da cidade e seus arredores.

Segundo Joseph Miller, para compreender a trajetória das pessoas que vieram da África Central para as Américas como escravizados, é necessário considerar como as pessoas que falavam línguas bantus viviam antes da travessia, além das formas como eles vivenciaram todos os traumas desde o momento em que foram feitos escravizados, a travessia pelo oceano, em função do tráfico, bem como as formas como assimilavam

<sup>29</sup> KARASCH, Mary. Op. Cit.; FLORENTINO, Manolo Garcia. Op. Cit.; GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio L.; FARIAS, Juliana B. Op. Cit.

<sup>30</sup> FLORENTINO, Manolo Garcia. Op. Cit.; FARIAS, Juliana Barreto. SOARES, Mariza de Carvalho, “From Gbe to Yoruba: Ethnic Changes within the Mina Nation in Rio de Janeiro”. In: FALOLA, Toyin. CHILDS, Matt (orgs.) **The Yoruba Diaspora in the Atlantic World**. Bloomington: Indiana University Press. 2004. p. 231-247. SOARES, Mariza de Carvalho (org.). **Rotas atlânticas da diáspora africana: entre a Baía do Benim e o Rio de Janeiro**. Niterói: EdUFF. 2007.

as suas novas realidades. Uma vez no continente americano, ainda é preciso considerar as experiências comuns, as ressignificações que faziam de suas culturas originais e a interação necessária com os indivíduos de outras origens. Assim, seria possível compreender melhor o senso de comunidade que forjavam diante dos desafios que era viver sob a condição de cativo em uma terra estranha. Não por acaso, o autor demonstra a importância dos rios da América Central para as conexões atlânticas, uma vez que o processo de inserção daquela região africana no complexo mundo atlântico foi realizada por etapas, considerando interesses de ambos os lados.<sup>31</sup>

Ao analisar o relato de John Luccock, que viajou em uma embarcação ao longo da baía de Guanabara, Robert Slenes identificou o uso de uma linguagem comum que fugia aos padrões da língua portuguesa. Segundo o viajante inglês, interessado nos estudos sobre a fauna marítima, ao tomar uma embarcação que o levaria para o fundo da Guanabara, ele teria encontrado a cabeça de um grande peixe que identificou como o crânio de um Tucuxi. Interessado no aprofundamento de seus conhecimentos sobre as estruturas do crânio, sem demora, ele solicitou que seus auxiliares colocassem a cabeça do peixe no barco, de forma que fosse possível levá-lo a salvo até o outro lado da Guanabara. Porém, ao longo da viagem, certo burburinho tomou conta do barco. Não demorou muito tempo para que os remadores começassem a reclamar dos perigos que representava aquele crânio de peixe na embarcação, uma vez que eles o identificaram como uma representação do “grande espírito das águas”, entidade comum nas culturas de origem bantu. Com a recusa do viajante inglês em se desfazer do crânio selecionado para os seus estudos, os remadores pararam o seu trabalho, começaram a falar em voz alta e simultaneamente em dialetos da língua bantu. Enquanto o viajante inglês não se convenceu de atender aos barqueiros e lançar a cabeça do peixe nas águas, a viagem não prosseguiu.<sup>32</sup>

Não apenas nas embarcações, mas toda a população escrava no recôncavo era predominantemente de origem bantu. É possível indicar a existência de diferentes

<sup>31</sup> MILLER, Joseph. Central Africa during the Era of the Slave Trade (1490-1850). In: HEYWOOD, Linda M. **Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora**. Nova York: Cambridge University Press, 2000. p. 21-70.

<sup>32</sup> SLENES, Robert W. The Great Porpoise-Skull Strike: Central African Water Spirits and Slave Identity in Early-Nineteenth-Century Rio de Janeiro. In: HEYWOOD, Linda M. **Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora**. Nova York: Cambridge University Press, 2000. p. 183-210.

signos culturais comuns nos povos da África Centro-Ocidental que predominavam naquele lugar. Além disso, era comum encontrar os “escravos bantus” se aproximando um dos outros nos espaços de sociabilidade a que tinham acesso, como os apadrinhamentos das crianças registradas nos livros de batismo ou dos casais que ganhavam autorização para contrair núpcias. Enfim, havia uma esfera cultural centro-africana que figurava nos subterrâneos da sociedade escravista do recôncavo da Guanabara pronta para emergir em qualquer momento de tensão ou de sociabilidade.

Tanto os historiadores africanistas, como aqueles que se dedicaram a estudar a diáspora africana nas Américas rapidamente perceberam que esses campos de pesquisa são interdependentes, ou seja, é quase impossível não considerar o outro lado do Atlântico, quando se trata de compreender os africanos, seja nas suas *homeland*, seja nas diferentes sociedades e culturas que se forjaram na diáspora. Desta forma, mesmo com diferentes perspectivas metodológicas e teses explicativas para a questão das identidades africanas, sem dúvida, é o diálogo e o trabalho cooperativo que nos levaram ao conhecimento mais completo sobre os nossos antepassados africanos.

Ao me debruçar sobre os marinheiros africanos empregados na navegação fluvial da Baía de Guanabara, sem dúvida é possível oferecer possibilidades de diálogo com os estudos que se propuseram a pensar os marinheiros do mundo atlântico. Nesse sentido, o diálogo ainda se amplia, uma vez que a navegação fluvial também era comum nos rios e baías do continente africano. Desta forma, é possível perceber as diferentes dimensões do ofício de marinheiro, da identidade africana e da condição de escravizados.

## Referências bibliográficas:

- BEZERRA, Nielson Rosa. **A cor da Baixada: escravidão, liberdade e pós abolição no Recôncavo da Guanabara.** Duque de Caxias: APPH-CLIO, 2012.
- \_\_\_\_\_. **As chaves da liberdade: confluências da escravidão no Recôncavo do Rio de Janeiro, 1833-1888.** Niterói: EdUFF, 2008.
- \_\_\_\_\_. **Escravidão, farinha e comércio no Recôncavo do Rio de Janeiro, século XIX.** Duque de Caxias: APPH-CLIO, 2011.
- \_\_\_\_\_. **Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara, 1780-1840.** Tese de Doutorado em História. Universidade Federal Fluminense, 2010.
- CANDIDO, Mariana. **An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland.** Nova York: Cambridge University Press, 2013.
- COSTA E SILVA, Alberto da. **A manilha e o libambo: a África e a escravidão de 1500-1700.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.
- CURTO, José C. **Álcool e escravos. O comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África central ocidental.** Prefácio de Alfredo Margarido. Lisboa: Vulgata, 2002.
- FARIAS, Juliana Barreto. SOARES, Carlos Eugênio Líbano. GOMES, Flávio dos Santos. **No Labirinto das Nações: Africanos e Identidades no Rio de Janeiro, século XIX.** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005.
- FERREIRA, Roquinaldo A. **Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the Slave Trade.** Nova York: Cambridge University Press, 2012.
- FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras: uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII E XIX).** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1994.
- GOMES, Flávio dos Santos. **Histórias de quilombolas: mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro, século XIX.** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005.
- GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio L.; FARIAS, Juliana B. Primeiras reflexões sobre travessias e retornos: africanos cabindas, redes do tráfico e diásporas num Rio de Janeiro atlântico. **Textos de História**, Brasília, v. 12, n 1/2, p. 65-105, 2004.
- KARASCH, Mary. **A vida escrava no Rio de Janeiro, 1808-1850.** São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- KIDDER, Daniel P. **Reminisciências de Viagens e Permanência no Brasil (Províncias do Sul).** Rio de Janeiro: Biblioteca História Brasileira, 1972.

LAW, Robin. **The Oyo Empire (1600-1836): a West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade.** Oxford: Clarendon Press, 1977.

LOVEJOY, Paul E. "Identidade e a miragem da etnicidade". **Afro-Ásia**, Salvador, n. 27, p. 9-39, 2002.

LOVEJOY, Paul E. **Identity in the Shadow of Slavery.** New York: Continuum, 2000.

LOVEJOY, Paul E. **Transformation in Slavery: a History of Slavery in Africa.** 2ed. Nova York: Cambridge University Press, 1983.

MANN, Kristin. **Slavery and the Birth of an African City. Lagos, 1760-1900.** Bloomington: Indiana University Press, 2007.

MILLER, Joseph. Central Africa during the Era of the Slave Trade (1490-1850). In: HEYWOOD, Linda M. **Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora.** Nova York: Cambridge University Press, 2000.

PONDÉ, Francisco de Paula Azevedo. "O Porto da Estrela". **Revista do IHGB**, Rio de Janeiro, n. 293, p. 35-93, 1971.

REDIKER, Marcus. **The Slave Ship: a Human History.** New York: Viking, 2007.

RODRIGUES, Jaime. **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.

\_\_\_\_\_. **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.

SLENES, Robert W. The Great Porpoise-Skull Strike: Central African Water Spirits and Slave Identity in Early-Nineteenth-Century Rio de Janeiro. In: HEYWOOD, Linda M. **Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora.** Nova York: Cambridge University Press, 2000, p. 183-210.

SOARES, Carlos Eugênio Libano. **A capoeira escrava e outras tradições no Rio de Janeiro (1808-1850).** Campinas: EdUNICAMP, 2001.

SOARES, Mariza de Carvalho (org.). **Rotas atlânticas da diáspora africana: entre a Baía do Benim e o Rio de Janeiro.** Niteroi. EdUFF. 2007.

SOARES, Mariza de Carvalho, "From Gbe to Yoruba: Ethnic Changes within the Mina Nation in Rio de Janeiro". In: FALOLA, Toyin. CHILDS, Matt (orgs.) **The Yoruba Diaspora in the Atlantic World.** Bloomington: Indiana University Press. 2004. p. 231-247.

TOUSSAINT-SAMSON, Adéle. **Uma parisiense no Brasil.** Rio de Janeiro: Capivara, 2003.

**TORNAR-SE CORTE  
TRABALHO ESCRAVO E ESPAÇO URBANO NO RIO DE JANEIRO  
(1808-1815)\***

Ynaê Lopes dos Santos\*\*

Recebido 01/06/2013  
Aprovado 30/06/2013

**Resumo:** Há muito que o processo de transformação da cidade do Rio de Janeiro em Corte lusitana tem promovido estudos interessantes sobre a história da cidade e sua relação mais ampla com a formação do Estado Nacional brasileiro. Com o intuito de contribuir para esse debate, o presente trabalho pretende analisar como a escolha pela manutenção da escravidão, num momento em que a instituição estava sendo questionada, foi fundamental para a formação da cidade-Corte entre os anos de 1808 e 1815.

**Palavras-chave:** Escravidão – Rio de Janeiro – Corte.

**Abstract:** There is much that the process of transformation of the city of Rio de Janeiro in Portuguese Court has promoted studies on the interesting history of the city and its wider relationship with the formation of the Brazilian National State. Aiming to contribute to this debate, this paper intents to analyze how the choice for the maintenance of slavery, at a time when the institution was being questioned, was crucial in the formation of the city-Court between the years 1808 and 1815.

**Keywords:** Slavery – Rio de Janeiro – Court.

### **A Corte e seu aparato**

João Cassange, Pedro Mina, Antônio Congo e o crioulo Jacinto compartilhavam mais do que a condição de cativos. Na primeira semana de maio de 1811, todos eles foram autuados e presos pelos oficiais que trabalhavam para Paulo Fernandes Viana, homem responsável pela Intendência Geral de Polícia da Corte do Rio de Janeiro. Os

---

\* Este trabalho é parte da pesquisa desenvolvida no meu doutorado que contou com o financiamento da FAPESP. SANTOS, Ynaê Lopes dos. **Irmãs do Atlântico. Escravidão e espaço urbano no Rio de Janeiro e Havana (1763-1844)**. Tese de Doutorado em História Social defendida na Universidade de São Paulo, 2012.

\*\* Doutora em História pela PUC-RJ, com pós-doutorado pela Unifesp. Atualmente trabalha como roteirista de videos institucionais e documentário. E-mail: [ynaels@hotmail.com](mailto:ynaels@hotmail.com)

motivos das prisões foram diversos: no primeiro e segundo casos, ambos os escravos foram acusados de furto; Antônio Congo feriu um dos seus colegas de trabalho e Jacinto havia cometido assassinato.<sup>1</sup> Crimes como esses acompanharam Fernandes Viana durante o período em que esteve à frente da Intendência de Polícia, e, em certa medida, foram tais situações que justificaram sua longa estada ao lado de D. João. Uma das principais atribuições da Intendência de Polícia era garantir que a Corte portuguesa conseguisse desfrutar as vantagens da escravidão nos trópicos.

Desde a derrota das tropas napoleônicas em Saint-Domingue em 1802 e da proclamação da República do Haiti em 1804, o imperador francês Napoleão Bonaparte iniciou uma forte campanha imperialista dentro do continente europeu, que foi reforçada pela derrota marítima para a Inglaterra em 1805, na batalha de *Trafalgar*. O decreto do Bloqueio Continental (1806), medida que proibia as demais nações europeias a realizar transações comerciais com sua arquirrival Inglaterra, foi um feito de dimensões Atlânticas. As vitórias obtidas sobre a Áustria, Prússia, e Rússia confirmavam a superioridade bélica do exército terrestre francês que, após a assinatura do *Acordo de Tilsitt* em 1807, rumou para o lado ocidental do continente. A essa altura, as autoridades lusitanas já haviam rascunhado aquela que fora a mais astuciosa saída encontrada por uma nação europeia que pretendia manter sua soberania e suas parcerias comerciais: a transferência da Corte para o Novo Mundo.

As pretensões imperialistas de Bonaparte há muito ocupavam a agenda dos principais homens do governo lusitano. Antes mesmo do decreto do Bloqueio Continental, os franceses já tentavam, por meio de acordos diplomáticos, diminuir a influência inglesa em Portugal.<sup>2</sup> A confirmação do conflito entre ingleses e franceses, em maio de 1803, acabou radicalizando as posições lusitanas, que precisavam encontrar um denominador comum caso desejasse manter a supremacia do Príncipe Regente intacta. O que se deu entre os anos de 1803 e 1807 foi uma série de debates, conchavos e alianças políticas na corte lusa, com especial destaque para a atuação de D. Rodrigo de Souza Coutinho e Araújo de Azevedo, dois dos principais articuladores do Império Português na época. O historiador Valentim Alexandre chegou a utilizar o termo “partido” para descrever este período da história de Portugal, em que os políticos

<sup>1</sup> AN. Código 403, volume 1, (maio de 1811).

<sup>2</sup> ALEXANDRE, Valentim. **Os sentidos do Império. Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português**. Porto: Edições Afrontamento, 1993. p. 127-129.

portugueses podiam ser identificados como favoráveis (ou partidários) aos ingleses ou franceses.<sup>3</sup> Todavia, ao fim e ao cabo, no dia 27 de dezembro de 1807, após a invasão das tropas napoleônicas em Portugal, a Corte lusitana se retirou de Lisboa em direção ao Rio de Janeiro, redefinindo os arranjos que até então marcavam a relação colonial.

A escolha do Rio como sede da Corte portuguesa era um evento digno de comemoração. Não só pela simbologia política que tal medida representava – coroando a importância que o Rio de Janeiro havia galgado nos últimos cinquenta anos -, mas também pelas benesses econômicas que isso traria para os habitantes da cidade. A abertura dos portos para as nações amigas decretada em janeiro de 1808, quando a Corte ainda estava em Salvador, seria decisiva para a futura dinamização das relações comerciais do Rio de Janeiro a partir da chegada da Família Real.

As razões que justificaram a escolha do Rio de Janeiro como sede da Corte foram as mesmas que, anos antes, levaram o Marquês de Pombal a transferir a capital da colônia para lá. Além do porto naturalmente seguro (com a principal entrada salvaguardada pelos quatro morros que circundavam a cidade), o Rio de Janeiro possuía uma atividade portuária e comercial intensa – boa parte dela decorrente do tráfico de africanos escravizados – comandada por uma intrincada rede de negociantes, que há tempos faziam da cidade muito mais do que um local de passagem. A presença de diversos órgãos governativos também fazia do Rio de Janeiro a cidade colonial mais apropriada para sediar a Família Real portuguesa.

Todavia, a despeito das transformações pautadas pelas reformas pombalinas e do próprio crescimento urbano que a cidade sofrera desde 1763, o Rio de Janeiro estava longe de ter as condições necessárias para se colocar em pé de igualdade com Lisboa. Ainda que a transferência fosse uma possibilidade imaginável desde 1803, as autoridades coloniais tiveram que correr contra o tempo a fim de garantir que a Corte portuguesa fosse recebida de forma adequada. À época, quem estava no comando da colônia era Marcos de Noronha e Brito, o Conde dos Arcos. Fazia pouco mais de um ano que ele havia assumido o posto máximo da América portuguesa, e neste curto intervalo, ele não teve tempo de realizar melhorias significativas no aparelho urbano do

---

<sup>3</sup> Conforme pontuado, o período que compreende os anos de 1803 e 1807 foi marcado por inúmeros eventos e articulações dos políticos portugueses. Estadistas foram afastados e depois renomeados, acordos foram apalavrados e desfeitos e, por fim, ficou decidido que a melhor forma de manter a soberania da Coroa portuguesa seria transferindo-a para as terras além-mar. Para uma análise mais detalhada deste momento da história portuguesa, ver: ALEXANDRE, V. Op. Cit., p. 127-164.

Rio de Janeiro. Dessa forma, a cidade que recebeu o Príncipe Regente e seus súditos era praticamente a mesma deixada por Portugal e Castro, em 1806. Justamente por isso, o mesmo Conde dos Arcos teve que tomar medidas drásticas para criar condições mínimas para chegada da Corte. Uma delas, e talvez a mais controversa, foi a *lei das aposentadorias*, que desalojou diversos habitantes de suas casas, para que elas fossem ocupadas pelos integrantes da comitiva do Príncipe Regente. De certa forma, o próprio Vice-rei foi afetado por essa medida, tendo em vista que ele cedeu seu palácio para abrigar a Família Real.<sup>4</sup>

Os últimos momentos como Vice-rei teriam sido muito mais fáceis para o Conde dos Arcos se sua única preocupação fosse com o alojamento da Corte portuguesa. Entretanto, a não conclusão de boa parte das reformas ilustradas ainda emprestavam um aspecto de precariedade para o aparelho urbano do Rio de Janeiro. Tal condição foi registrada por muitos viajantes que passaram a visitar a cidade após a abertura dos portos e a transferência da Família Real. Membros da comitiva artística que acompanhou os Bragança, representantes comerciais, cientistas e estudiosos deixaram suas impressões sobre a cidade que precisava fazer as vezes de Corte. De forma geral, esses homens e mulheres, na sua maioria europeus, contrastavam a beleza natural da Baía de Guanabara com a cidade que se espremia entre os quatro morros que a ornavam e protegiam. Enquanto, em 1808, o comerciante inglês John Luccock ficou comovido com a agradável entrada do porto do Rio de Janeiro,<sup>5</sup> no ano seguinte, o também inglês John Mawe afirmou que

em consequência de sua situação baixa, e da imundice das ruas, o Rio de Janeiro não pode ser considerado saudável. Fazem-se, atualmente, melhoramentos, que remediarão, em parte, esses males; mas outros motivos tendem a aumentar a insalubridade da atmosfera e a espalhar males contagiosos [...].<sup>6</sup>

Os brejos e pântanos que tanto trabalho haviam dado para os primeiros habitantes do Rio continuavam sendo obstáculos incômodos ao processo de urbanização e civilização da cidade. E, por mais que esse viajante tivesse outro padrão de uso do

<sup>4</sup> CF. MARINS, Paulo Cézar Garcez. *Através da Rótula. Sociedade e Arquitetura Urbana no Brasil, séculos XVII a XX*. São Paulo: HUMANITAS/FFLCH-USP, 2001. p. 158-159.

<sup>5</sup> LUCCOCK John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. São Paulo: EDUSP, 1975. p. 22.

<sup>6</sup> MAWE, John. *Viagens ao interior do Brasil: principalmente aos distritos de ouro diamantino*. Rio de Janeiro: Zelto Valverdas, 1944. p. 106-107.

espaço urbano, a escolha dos termos *imundice* e *insalubridade* não parecia exagerada para descrever o Rio de Janeiro de 1808.



MAPA 1 - PLANTA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO EM 1808

(AGCRJ. Planta da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro levantada em 1808, Sessão de Mapas)

Ainda que não tenha registrado a sujeira vista por John Mawe, a planta produzida em 1808 aponta que, mesmo seguindo o modelo lusitano, o Rio de Janeiro era uma cidade com significativo perímetro rural. Na época em que a planta foi confeccionada, a

nova sede da Corte portuguesa possuía apenas cinco freguesias urbanas, que representavam pouco mais do que 10% da área total da cidade.<sup>7</sup> Se observada com atenção, a planta de 1808 reforça esse aspecto do Rio. O mundo urbano propriamente dito ficava circunscrito entre o mar e o Campo de Santana, com alguns focos urbanos na região que viria a compor a Lapa e a Glória. A cidade contava com apenas sessenta vias principais, onde se concentravam a população mais abastada, as principais casas comerciais e Igrejas e órgãos governativos.

De acordo com o recenseamento feito a mando do Conde de Resende, em 1799, a população do perímetro urbano do Rio de Janeiro contava com 43.736 habitantes, dos quais pouco mais de 34% eram escravos.<sup>8</sup> Este quadro só seria alterado em 1808, graças à transferência da Corte que, em tese, foi acompanhada de mais de 15 mil reinóis.<sup>9</sup> Sendo assim, quando a Família Real aportou no Rio, não encontrou apenas uma cidade pequena, mas pouco populosa, inclusive para os parâmetros do Novo Mundo.

Como a distância entre a cidade real e a cidade desejada era grande, inúmeros esforços foram realizados a fim de transformar o Rio de Janeiro na nova Corte lusitana, ou como bem colocado por Kirsten Schultz, numa *Versalhes Tropical*.<sup>10</sup> Grosso modo, as ações tomadas pelas autoridades governativas podem ser classificadas em duas frentes. A primeira delas dizia respeito com a necessidade em organizar um aparelho administrativo compatível à nova condição do Rio de Janeiro. A outra frente, em muito consequência da primeira, tratava das obras de melhoria urbanas propriamente ditas e do crescimento da cidade.

Para o bom andamento dos planos dos políticos portugueses, era imperioso, do ponto de vista administrativo, que o Rio de Janeiro se transformasse em uma “nova Lisboa”. Por isso, a chegada da Família Real foi acompanhada pela duplicação dos principais órgãos administrativos da Corte lusitana, fazendo com que o Rio de Janeiro

---

<sup>7</sup> ABREU, A. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: INPLARIO, 1997. p. 38.

<sup>8</sup> CAVALCANTI, Nireu. **Rio de Janeiro Setecentista. A vida e a construção da cidade da Invasão Francesa até a chegada da Corte**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004. p. 256.

<sup>9</sup> Embora diversos trabalhos apontem que a comitiva que acompanhou a Família Real em 1808 era composta por mais de 15 mil almas, no estudo que fez sobre a história do Rio de Janeiro, Nireu Cavalcanti questionou tal cifra. Cf.: CAVALCANTI, N. Op. Cit., p. 96-97.

<sup>10</sup> Em um dos livros mais importantes sobre a transferência da Família Real portuguesa para o Rio de Janeiro e a consequente transformação da cidade em Corte lusitana, Kirsten Schultz utilizou a expressão *Versalhes Tropical* (que intitula o trabalho referido) para designar o novo sentido e significado que o Rio de Janeiro passou a exercer no Império português a partir de 1808. Cf. SCHULTZ, Kirsten. **Versalhes Tropical. Império, Monarquia e a Corte Real portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

alocasse o Conselho Supremo Militar e da Justiça, os Tribunais da Mesa do Desembargo do Paço e da Consciência e Ordens, a Chancelaria-Mor do Estado do Brasil, os Tribunais Superior da Magistratura da América Portuguesa e o Erário Régio. Um forte exemplo de que a condição administrativa do Rio tinha, de fato, mudado, foi a instauração da Imprensa Régia e da Real Fábrica de Pólvoras, órgãos até então impensáveis em uma cidade colonial lusitana. O processo de duplicação das principais instituições existentes em Lisboa fez com que o Rio de Janeiro sediasse a Academia Militar, o Horto Botânico, o Museu e a Biblioteca Real. A educação e o conhecimento artístico e científico também deveriam ter espaço salvaguardado na nova Corte, que recebeu cursos médicos e a Escola Real de Ciências, Artes e Ofício.

Em que pese a importância das instituições apontadas, nenhuma delas foi tão crucial no processo de melhoria urbana do Rio de Janeiro como a Intendência Geral de Polícia da Corte. À semelhança da existente em Lisboa desde 1760, a Intendência de Polícia constituiu-se como uma espécie de elo entre as diferentes instâncias administrativas da cidade.<sup>11</sup> A limpeza, saúde e segurança do Rio eram as principais atribuições da Intendência, e, como se verá adiante, a escravidão se fez presente nas três frentes de atuação do órgão.<sup>12</sup>

Parte expressiva do bom funcionamento da Intendência deveu-se à atuação de Paulo Fernandes Viana, que ficou à frente da instituição durante praticamente todo o período joanino. Tendo herdado algumas das incumbências que antes ficavam a cargo do Vice-rei e da Câmara do Senado, Paulo Fernandes Viana fez da *vigilância* uma palavra de ordem, tanto no que dizia respeito à administração interna, quanto à segurança dos habitantes do Rio. E para dar conta de um amplo leque de assuntos, além do trânsito fácil e frequente entre as demais instituições governativas da cidade (que, em muitos casos, estavam subordinadas a ele), Fernandes Viana realizava encontros semanais com o Príncipe Regente, ocasiões em que deixava o futuro monarca a par das questões relativas ao governo do Rio.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> SILVA, Maria Beatriz Nizza da. A Intendência-Geral da Polícia: 1808-1821. In: **Acervo**. Rio de Janeiro, v.1, n.2, p. 137-151, jul - dez. 1986. p. 188.

<sup>12</sup> HOLLOWAY, Thomas. **Polícia no Rio de Janeiro. Repressão e resistência numa cidade do século XIX**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1997. p. 46.

<sup>13</sup> Cf.: GOUVÉA, Maria de Fátima Silva. As bases institucionais da construção da unidade dos poderes no Rio de Janeiro joanino: administração e governabilidade no Império Luso-Brasileiro. In: JANCSÓ, I. (org.). **Independência: História e historiografia**. São Paulo, HUCITEC/FAPESP, 2005, p.723.

No entanto, o bom desempenho de Fernandes Viana como Intendente de Polícia não fora decorrência apenas dos predicados do Intendente, mas também daquilo que a sua escolha para ocupar tal cargo representava. Ao contrário do que ocorreu com boa parte dos Vice-reis que governaram a América portuguesa, quando Fernandes Viana assumiu a Intendência de Polícia da Corte, seu principal cartão de visitas era o parentesco com Brás Carneiro Leão, um dos maiores negociantes do Rio. A opção que o Príncipe Regente fez no início de 1808, já anuncia o processo que Maria Odila Leite chamou de *interiorização da metrópole*. Segundo a autora, a transferência da Corte lusa trouxe não só novos capitais, com a abertura dos portos para as nações aliadas e a migração de significativo número de comerciantes portugueses e europeus, como o enraizamento do Estado português associado aos interesses das camadas dirigentes da região centro-sul do Brasil. Tomando como base a antiga prática da participação de burocratas nascidos no Brasil na administração pública portuguesa, Dom Rodrigo de Souza Coutinho e o Conde da Bragança foram tão eficientes em transformar o Rio em uma Lisboa miniaturizada que, para muitas capitâncias, foi praticamente a mesma coisa tratar com os dois centros de poder.<sup>14</sup> Tal processo resultou na centralidade política da cidade do Rio de Janeiro que, como se verá mais adiante, acabou exercendo papéis contraditórios: ao mesmo tempo em que era a cabeça da Monarquia, a cidade também se tornou um importante foco da negação do Império luso.<sup>15</sup> Contudo, neste meio tempo, sobretudo entre os anos de 1808 e 1815, Paulo Fernandes Viana comprovou que D. João não havia se enganado ao elegê-lo para ocupar um dos mais importantes cargos administrativos da Corte.

Uma das primeiras medidas tomadas por Paulo Fernandes – e, que antecedia ao funcionamento da Intendência, pois seria uma das mais importantes fontes de recurso da instituição –, foi a criação da Décima Urbana em junho de 1808. Tal imposto pode ser tomado como um caso exemplar da forma de governar adotada por Fernandes Viana. Ao mesmo tempo em que o tributo – cobrado sobre todas as edificações da cidade – geraria uma importante fonte de renda para a Intendência, ele obrigaria que a instituição

---

**Andréa.** *Vida Política em tempo de crise: Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: HUCITEC, 2006, pp. 51-77.

<sup>14</sup> DIAS, Maria Odila Leite da Silva. A Interiorização da Metrópole. In: *A Interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005. p. 32-33.

<sup>15</sup> Cf. MATTOS, Ilmar R. Construtores e Herdeiros. A trama dos interesses na construção da unidade política. In: [www.almanack.br](http://www.almanack.br)

realizasse um inventário mais detalhado dos edifícios do Rio, além de uma definição mais precisa do perímetro urbano da nova Corte.<sup>16</sup> A partir de então, outras ações foram feitas para tornar o Rio de Janeiro uma cidade digna da Família Real. As residências já existentes precisavam se adequar ao padrão civilizado da vida em Corte e, por isso, em junho de 1809, a Intendência Geral de Polícia decretou a retirada de todas as gelosias e rótulas das casas coloniais.<sup>17</sup> As casas que seriam construídas a partir de então também deveriam seguir os padrões arquitetônicos definidos pela Intendência que, grosso modo, proibia a edificação de casas térreas na região nova da cidade.<sup>18</sup>

Parte da renda gerada com as Décimas Urbanas foi aplicada em melhorias do Rio, tais como iluminação pública, calçamentos de ruas e rondas noturnas. Junto com o dinheiro arrecadado por meio de outros tributos, Fernandes Viana conseguiu realizar obras de infraestrutura do aparelho urbano do Rio, que deviam andar *pari passu* com os valores civilizatórios que acompanharam D. João e sua comitiva no processo de transferência da Corte. A versão tropical da “Versalhes portuguesa” era muito mais quente e úmida do que a Família Real parecia suportar. A fim de preservar os *humores* da realeza, as autoridades iniciaram, em 1811, a construção do Palácio Real na Quinta da Boa Vista, localizada num dos morros da freguesia do Engenho Velho. A escolha fora feita não só para manter D. João e sua família distantes do mar e da agitação do Largo do Paço, mas também para que se sentissem mais próximos ao clima lisboeta.

Além de tornar a vida dos Braganças mais agradável, tais obras também iniciaram a ocupação efetiva da distante região de São Cristóvão que, após o aterro do mangue de São Diogo, começou a atrair pessoas desejosas em avizinhar-se da Família Real.<sup>19</sup> A busca de um clima mais ameno também levou outras famílias endinheiradas da cidade a ocuparem a região de Botafogo, que ainda não fazia parte das freguesias urbanas da cidade. Embora esse movimento tenha sido levado a cabo por particulares, que passaram a construir seus casarões nessa que também era uma distante freguesia da

<sup>16</sup> Sobre a implementação da Décima Urbana ver: CAVALCANTI. N. Op. Cit., p. 259-264.

<sup>17</sup> De acordo com Paulo Garcez, o objetivo principal desta medida era deixar tangível os limites entre os espaços privados (casas) e públicos (ruas e vias), delimitação esta que, até então, era constantemente dificultada pela grande quantidade de janelas que invadiam as ruas do Rio. CF.: MARINS, P. C. G. Op. Cit., p. 164-165.

<sup>18</sup> Cf.: SANTOS, Ynaê Lopes. **Além da Senzala. Arranjos escravos de moradia no Rio de Janeiro, 1808-1850**. São Paulo: HUCITEC/FAPESP, 2010. p. 74-76. CAVALCANTI. N. Op. Cit., p. 262.

<sup>19</sup> Cf.: PEREIRA, Sonia Gomes. **A Reforma Urbana de Pereira passos e a Construção da Identidade Carioca**. Tese de Doutorado apresentada na Escola de Comunicação da UFRJ, Rio de Janeiro, 1998. p. 83-84.

cidade, a ocupação de Botafogo foi uma consequência direta da *Lei de aposentadorias*, que retirou parte das famílias mais abastadas das freguesias centrais do Rio.

Outra obra que se desdobrou na expansão do perímetro urbano do Rio foi a ocupação do Campo de Santana.<sup>20</sup> Ainda em 1811, o Campo passou a abrigar o Quartel Militar, que comportava o Palacete do Campo (construído em 1813), o Jardim do Palacete e a Arena Militar, projetada para a realização de danças, jogos e até mesmo cavalhadas.<sup>21</sup> Os espaços até então reservados para as atividades militares (o Largo do Carmo e o Largo do Paço) não eram mais suficientes, tendo em vista a importância que o Rio de Janeiro passou a ter a partir de 1808. Sendo assim, era fundamental criar um local adequado para as práticas militares e festividades de uma cidade-Corte. Alguns anos mais tarde, o Campo de Santana abrigou a nova sede do Senado da Câmara, reforçando o interesse das autoridades em transformar este em mais um *locus* de poder na cidade que crescia.



**FIGURA 1 - O CAMPO DE SANTANA NO RIO DE JANEIRO**

(FRÜHBECK, Franz J. *Aspectos do Campo de Santana no Rio de Janeiro, 1818*. In: SMITH, R.

FERREZ, G. *Franz Frühbeck's Brazilian journey: a study of some paintings and drawings made*

*in the years 1817 and 1818 and now in the possession of the Hispanic Society of America. Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1960*). A litogravura feita pelo austríaco Franz Frühbeck durante sua estada no Rio de Janeiro entre os anos de 1817 e 1818, permite observar

<sup>20</sup> No ano de 1814, foi criada a freguesia de Santana, demonstrando como a ocupação das adjacências do Campo de mesmo nome estava atrelada ao crescimento urbano do Rio de Janeiro. Cf.: NORONHA SANTOS, F. *As freguesias do Rio antigo*. Rio de Janeiro: Ed. O Cruzeiro, 1965.

<sup>21</sup> PEREIRA, Sonia G. *A Reforma Urbana de Pereira passos e a Construção da Identidade Carioca*. Tese de Doutorado apresentada na Escola de Comunicação da UFRJ, Rio de Janeiro, 1998. p. 81-82.

as transformações que foram feitas na região do Campo de Santana após a transferência da Corte em 1808. Além da arena que compunha parte do complexo militar construído a partir de 1811, também é possível notar que as imediações do Campo de Santana já estavam ocupadas por um número significativo de casas residenciais, apontando assim o crescimento do perímetro urbano do Rio de Janeiro.

Mantendo uma prática já arraigada no *tempo dos Vice-reis*, grande parte das obras que iniciaram o processo de conformação do Rio de Janeiro como Corte foi feita por escravos. Tal constatação é fundamental para compreender que a transferência da Corte para os trópicos teve que dialogar, a todo instante, com o passado colonial escravista, o que significa dizer, com a escravidão. Durante a viagem que fez pela América portuguesa depois da transferência da Família Real, o inglês John Mawe ficou impressionado com o peso que a escravidão exercia no mundo do trabalho. Ao visitar um Alambique e indagar como ocorria o processo de destilação, o inglês ficou surpreso quando o proprietário “*confessou-me sua ignorância e chamou um dos negros [escravo] para me informar*”.<sup>22</sup> Para o horror de Mawe, aquela não era uma situação isolada. A correlação direta entre trabalho e escravidão, que fazia do Brasil um local “*avesso ao progresso*”, se repetiu quando o mesmo viajante interrogou “*um construtor, um fabricante de açúcar e sabão, ou mesmo um mineiro quais as razões para orientar seus interesses [ao que eles] indicavam-me, invariavelmente, um negro, a fim de responder às minhas perguntas*”.<sup>23</sup> Nem mesmo o peso de sediar a maior instância de poder do Império lusitano alterou a relação que tanto espantou o comerciante inglês. Sendo assim, boa parte das obras que ficaram a cargo da Intendência Geral de Polícia, tais como o aterro de brejos e mangues, o calçamento de vias, a iluminação pública e a construção de estradas, foram feitas por escravos.

---

<sup>22</sup> MAWE, J. Op. Cit., p.140.

<sup>23</sup> Idem.



**FIGURA 2 - CALÇAMENTO DE RUA FEITO POR ESCRAVOS**

(DEBRET, Jean Baptiste. *Negros Calceteiros*. Aquarela sobre papel, 1824 Museu Castro Maya). Nesta aquarela, o viajante francês Debret – que compôs a comitiva artística que acompanhou a Família Real para o Brasil – registrou o emprego de escravos nas obras públicas. Ainda que essa prática fosse difundida, a necessidade em transformar o Rio na nova sede do poder português aumentou o número de escravos que trabalhavam para o poder público da cidade.

Apesar da tentativa em recuperar a Lisboa abandonada (em nome da soberania lusitana), houve um aspecto no processo de constituição do Rio de Janeiro como Corte que denunciava uma instância definidora da vida nos trópicos: a forte presença da mão de obra escrava. De certa forma, seria plausível conjecturar que um feito tão importante como a transferência da Corte para a América portuguesa trouxesse mudanças na instituição escravista colonial. Em primeiro lugar, porque desde 1773, o Marquês de Pombal havia abolido a escravidão no Velho Continente, por julgá-la incompatível com os ideais ilustrados que pautavam a vida em Corte. Junto a isso, dois eventos pareciam pontuar que a escravidão era uma instituição que precisava ser repensada no Mundo Atlântico. O primeiro, já mencionado, foi a rebelião vitoriosa dos escravos de Saint-

Domingue, em 1791, que além de atemorizar proprietários de todo o continente, se desdobrara na constituição da segunda república americana, o Haiti (1804). O segundo foi a abolição do tráfico transatlântico de africanos escravizados em 1807, pelo Parlamento britânico.

Em que pese o provável desejo dos escravos (muitos dos quais reconheciam na figura do Príncipe Regente e de Dona Maria o poder e a piedade necessários para atenuar a escravidão), e o empenho dos abolicionistas britânicos que começavam a ganhar espaço no contexto atlântico, o fim da escravidão não estava nos planos das autoridades portuguesas. Uma vez mais, o inglês John Mawe, atento às relações comerciais da nova Corte, afirmou que “da costa Oriental africana, o Rio de Janeiro importa cera, óleo enxofre e algumas madeiras. O tráfico dos negros restringiu-se ao reino de Angola, por decreto do Príncipe Regente, que proclamou seu intento de aboli-lo por completo, o mais depressa possível.”<sup>24</sup>

Como se sabe, D. João não viveu tempo suficiente para ver o fim da escravidão na sua futura ex-colônia. E sem dúvida alguma, ele foi um dos principais responsáveis não só pela manutenção, mas pelo incremento da escravidão no Rio de Janeiro (e no restante da América portuguesa).

Ao contrário da promessa feita pelo Príncipe Regente, a relevância econômica que o Rio de Janeiro passou a exercer a partir da abertura dos portos e da transferência da Família Real resignificaram a importância e a dinâmica da escravidão na cidade. Os dez anos em que esteve na América portuguesa e a experiência comercial adquirida permitiram que John Luccock pontuasse que

O número exato das várias espécies de profissões mecânicas não se pode averiguar sem dificuldade, e, talvez que o esforço necessário para tanto não fosse compensado por um resultado satisfatório. Dissemos que entre carpinteiros, pedreiros e gente empregada em construções, havia cerca de setecentos; os barbeiros também eram muito numerosos; os cauteleiros poucos, e menos ainda ferreiros. Esta última casta de artesão era principalmente empregada em tarefas relacionadas com a náutica; como os cavalos nunca usavam ferraduras, exceto nalguma extraordinária parada, os ferreiros que as fizessem seriam pouco procurados. Toda a casa que se presa era provida de escravos aos quais haviam ensinado algumas ou mais artes comuns da vida e que não somente trabalhavam nessas especialidades para a família que pertenciam, como eram também alugados pelos seus senhores a pessoas não tão bem providas quanto eles. Não conseguiam ganhar muito; em 1808 considerava-se um operário bem pago, com meia pacata, menos

---

<sup>24</sup> MAWE, J. Op. Cit., p.108.

que um xelim, por dia. Mas o afluxo de estrangeiros e a multiplicação de necessidades, dentro em pouco, elevaram o valor do trabalho, em grau extravagante. Deu isso motivo a que surgisse nova classe social, composta pelas pessoas que compravam escravos para o fim especial de instruí-los nalguma arte útil ou ofício, vendendo-os em seguida, por preço elevado, ou alugando seus talentos e trabalhos.<sup>25</sup>

A precisão com a qual Luccock identificou o redimensionamento que a transferência da Corte empregou no uso da mão-de-obra escrava urbana pode ser atestada pelo cruzamento de outras informações. A tabela abaixo apresenta os números relativos à importação de africanos escravizados para a América portuguesa e para a cidade do Rio entre os anos de 1791 e 1815.

**TABELA 1 - ESTIMATIVAS DE AFRICANOS ESCRAVIZADOS  
DESEMBARCADOS NO PORTO DO RIO DE JANEIRO E NA TOTALIDADE  
DA AMÉRICA PORTUGUESA**

Ano	Desembarques porto Rio de Janeiro	Total de desembarques América Portuguesa	% Desembarques porto do Rio de Janeiro / Total América Portuguesa
1808	9602	25632	37%
1809	13171	32930	40%
1810	18677	53610	35%
1811	22520	42067	54%
1812	18270	46430	39%
1813	17280	41952	41%
1814	15300	43083	36%
1815	13300	40436	33%
<b>Total</b>	<b>128120</b>	<b>326134</b>	<b>39,3%</b>

Fonte: <http://www.slavevoyages.org> e FLORENTINO, M. Op. Cit., 1997, p. 51.

Por meio da análise correlata dos dados obtidos no *Slave Trade Database* e dos números levantados por Manolo Florentino, é possível observar que, entre 1808 e 1815, o mercado do Valongo foi, em média, responsável pela entrada de aproximadamente 40% dos africanos escravizados desembarcados nos portos da América portuguesa. As variações dessa porcentagem estiveram, em grande parte, relacionadas com as demandas criadas pelas transformações do Mundo Atlântico. Exemplo disso pode ser

<sup>25</sup> LUCCOCK, J. Op. Cit., p. 72 (grifo meu).

verificado em 1808. Por meio de outros dados disponibilizados pelo *Slave Trade Database*, no ano da transferência da família Real, praticamente 12 mil africanos escravizados desembarcaram na região sudeste da colônia,<sup>26</sup> dos quais quase dez mil no porto do Rio de Janeiro (ver tabela 1). Neste ano, o computo geral dos portos do sudeste era praticamente o mesmo que a somatória dos desembarques feitos nas demais regiões da América portuguesa. Interessante notar que este foi o primeiro ano, desde a rebelião dos escravos de Saint-Domingue, que a importação de africanos escravizados para a capitania da Bahia não fazia frente aos números referentes à região sudeste.<sup>27</sup> Ao que tudo indica, a transferência da Corte portuguesa reforçou a escravidão na região sudeste da colônia no mesmo período em que o surto açucareiro que reaquecera a economia do recôncavo baiano começava a sentir a pressão da competitividade gerada pela produção cubana, que ganhava o mercado mundial.

Por mais que tenha se firmado como o maior porto do tráfico transatlântico da América portuguesa, com exceção de dois ou três anos, o percentual de africanos escravizados que desembarcavam no Rio girou em torno dos 40%. Todavia, dois aspectos começaram a mudar a partir de 1808. O primeiro deles pode ser atestado por meio do exame da tabela 1: a partir de 1808, o volume do tráfico tornou-se cada vez maior. As razões deste aumento deviam-se às transformações causadas pela Era das Revoluções (Revolução do Haiti e de França, o abolicionismo inglês e o processo de independência das Américas), mas também às mudanças sofridas, interna e extremante, pelas sociedades africanas envolvidas no tráfico.<sup>28</sup> O segundo aspecto, que também

---

<sup>26</sup> De acordo com *Slave Trade Database*, no ano de 1808, 11.971 africanos escravizados desembarcaram na região sudeste da América portuguesa. Cf.: <http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>

<sup>27</sup> Os dados obtidos no *Slave Trade Database* apontam que, entre os anos de 1791 e 1808, os números referentes às importações de africanos desembarcados na Baía eram relativamente próximos ao total de desembarques feitos na região sudeste da América portuguesa. A partir de 1808, este quadro mudou de forma significativa. Entre 1804 e 1807, uma média de 10.500 africanos escravizados aportou na Bahia, quantia levemente inferior do que a observada na região Sudeste. Após a transferência da Corte portuguesa, o que se observa é que a quantidade de africanos escravizados que chegaram a Salvador era praticamente a metade dos que desembarcavam no Rio de Janeiro (e outros portos da região sul da colônia). Cf.: <http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>

<sup>28</sup> A passagem do século XVIII para o século XIX também trouxe mudanças para muitas sociedades africanas envolvidas no tráfico. Em que pese os desdobramentos da abolição do tráfico ao norte da linha do Equador decretado pela Grã-Bretanha em 1807, conflitos travados dentro do continente africano acabaram exercendo forte influência na demanda de escravos para o Novo Mundo. Dois trabalhos que analisaram o tráfico transatlântico no Brasil, e que abordaram como alternâncias de algumas dinâmicas e estruturas de poder em sociedades africanas reverberaram na comercialização de cativos para o Rio de Janeiro são: FLORENTINO, M. **Em Costas Negras. Uma história do tráfico de escravos entre a África e Rio de Janeiro.** São Paulo: Cia. das Letras, 1997. p 70-139. RODRIGUES, J. **De Costa a Costa**

estava em franco diálogo à nova dinâmica do Mundo Atlântico, dizia respeito ao destino dado para os escravos que desembarcavam no Valongo. Se o século XVIII vira florescer uma oligarquia fluminense forjada na comercialização de africanos escravizados para as zonas agrícolas e mineradoras da região sudeste da colônia,<sup>29</sup> a transferência da Família Real, a abertura dos portos em 1808 e as transformações urbanísticas do Rio haviam permitido não só o fortalecimento político e econômico destas elites, mas também aumento da propriedade escrava, o que por sua vez atraiu uma nova “classe de proprietários”, desejosa em fazer valer as vantagens de viver na capital.

Estudos que analisaram inventários *post mortem* e estrutura de posses no Rio de Janeiro demonstram que, por mais que os homens de *grossa ventura* tenham sido muito beneficiados com a maior oferta de africanos escravizados,<sup>30</sup> um número cada vez maior de homens e mulheres de “pouca monta” encontravam seu sustento na aquisição de um ou dois escravos que iriam incorporar a massa cativa do Rio de Janeiro. Logo se vê que as vantagens na compra de escravos para o trabalho em oficinas e casas de comércio identificadas por Carlos Lima para os anos de 1790 a 1808<sup>31</sup> ficaram ainda maiores depois da dinamização dos serviços urbanos gerados pela transferência da Corte. Os jornais que começavam a circular pelo Rio de Janeiro não só traziam as notícias sobre a cidade que se transformava, mas também serviam como importante veículo para a compra e aluguel de escravos urbanos.

Mary Karasch, Luis Carlos Soares e Marilene Nogueira deram exemplos exaustivos do incremento do emprego de escravos no Rio de Janeiro a partir de 1808.<sup>32</sup> Esses mesmos autores, baseados no exame de anúncios de jornal, relatos de viajantes e na análise de inventários *post mortem*, demonstraram ainda que os usos do cativo citadino dependiam não só da demanda de trabalho do Rio, mas também da posição socioeconômica de seu proprietário. Grosso modo, aqueles que pertenciam a senhores com poucos recursos eram obrigados a cumprir jornada dupla ou tripla, pois precisavam

---

**- escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860).** São Paulo: Cia das Letras, 2005. p. 45-127.

<sup>29</sup> Cf. FRAGOSO, J. **Homens de Grossa Aventura. Acumulação e Hierarquia na Praça Mercantil do Rio de Janeiro 1790-1830.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

<sup>30</sup> FLORENTINO, M. Op. Cit., 1997. p. 215-216.

<sup>31</sup> LIMA, Carlos A. **Artifícies do Rio de Janeiro (1790-1818).** Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

<sup>32</sup> KARASCH, M. **A vida dos Escravos no Rio de Janeiro (1808 – 1850).** São Paulo: Cia. das Letras, 2000, pp. 259-291. SILVA, Marilene Nogueira. Op. Cit., SOARES, Luis Carlos. **O “povo de Cam” na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX.** Rio de Janeiro: 7 LETRAS/FAPERJ, 2007. p. 107-191.

dar conta dos afazeres domésticos para, somente depois disso, iniciarem seu segundo turno de trabalho, geralmente pondo-se a ganhar ou então vendendo a mais variada sorte de produtos pelas vias da cidade. Essa rotina laboriosa era mais perceptível no caso das mulheres escravas, que, além de arrumadeiras, cozinheiras, copeiras, também saíam às ruas para vender quitutes e limonadas, lavar roupa pra fora e, em alguns casos, prostituir-se.<sup>33</sup>

Já no caso dos proprietários que usufruíam uma melhor condição social, o que se observa é a dupla especialização do trabalho escravo. Além dos seus cativos executarem tarefas distintas, o que geralmente levava à separação dos cativos domésticos daqueles que trabalhavam na cidade, é possível perceber que muitos senhores buscavam treinar ou profissionalizar seus escravos de ganho, com o intuito de, mais pra frente, reaverem com juros o investimento feito. Sendo assim, as residências e espaços públicos do Rio de Janeiro estavam apinhados de escravos que executavam as mais variadas atividades. Carga e descarga na região portuária, transporte de mercadorias, venda de alimentos e produtos, limpeza e calçamento das ruas, lavagem de roupa eram exemplos do variado rol de serviços urbanos que ficavam a cargo dos escravos, que muitas vezes também podiam ser encontrados nas padarias, boticas, oficinas de marcenaria e demais espaços comerciais da cidade.

---

<sup>33</sup> Um interessante trabalho que abordou a lógica de trabalho de mulheres negras (escravas e libertas) no Rio de Janeiro durante os últimos anos de vigência da escravidão foi feito por Sandra Graham: GRAHAM, Sandra L. **Proteção e Obediência. Criada e seus patrões no Rio de Janeiro, 1860-1910**. São Paulo: Cia. das Letras, 1992. Ainda que o trabalho escravo não fosse seu objeto de estudo, essa foi uma questão tangenciada por Camillia Cowling na sua análise sobre as ferramentas que “mulheres de cor” encontraram para lutar pela liberdade em Havana e no Rio de Janeiro entre os anos de 1870 e 1888. Cf. COWLING, Camillia. **Matrices of Opportunity: Women of Colour, Gender and the Ending of Slavery in Rio de Janeiro and Havana, 1870-1888**. Tese de Doutorado em História defendida na Universidade de Nottingham, Nottingham, 2006.



**FIGURA 3 - ESCRAVOS TRABALHANDO NA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO**

(DEBRET, J. B. *Refresco no Largo do Paço, depois do Jantar*. In: DEBRET, J. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil. Vol. 2, prancha 9*). Nesta litogravura, Debret registrou parte da diversidade de trabalhos que eram executados por escravos no Rio de Janeiro. Na imagem, que retrata o Largo do Paço, uma das regiões maior importância econômica e política da cidade, é possível observar escravos carregando mercadorias ao fundo, bem como cativas vendendo refrescos para homens que, aparentemente, também trabalhavam na região.

A grande diversidade das atividades executadas pelos escravos urbanos no Rio de Janeiro foi, em parte, registrada pelas dezenas de viajantes estrangeiros que visitaram a cidade após a transferência da Corte. Por meio de relatos ou dos registros iconográficos deixados por esses homens e mulheres, que geralmente estranhavam a dinâmica escravista, é possível apreender parte do cotidiano de uma cidade que dependia, cada dia mais, do trabalho escravo para funcionar.<sup>34</sup> Muitos desses homens

<sup>34</sup> Parte da estranheza que a dinâmica escravista e o legado africano causaram aos viajantes que visitaram o Rio de Janeiro recebeu fina análise no recente trabalho de SELA. Eneida Maria. **M. Modos de ser, modos de ver. Viajantes europeus e escravos africanos do Rio de Janeiro (1808-1850)**. Campinas: Editora UNICAMP, 2008. Importante salientar que, dentre os viajantes utilizados pela historiografia que examinaram a escravidão no Rio de Janeiro após sua elevação à Corte do Império Português, Jean B. Debret teve especial destaque devido ao longo tempo em que ficou na cidade, bem como às dezenas de registros feitos sobre o cotidiano escravista no Rio de Janeiro. Dois interessantes trabalhos que baseiam a análise da história do Rio na obra de Debret são: LIMA, Valéria A.E. **Debret, historiador e pintor: a viagem pitoresca e histórica ao Brasil (1816-1839)**. Campinas: Editora UNICAMP, 2007. STRAUMANN. P. (org.) **Rio de Janeiro cidade mestiça. Nascimento da imagem de uma nação**. São Paulo: Cia. das Letras, 2001.

ficaram impressionados com a quantidade e a diversidade de negros que trabalhavam no Rio, fazendo com que a nova sede portuguesa se assemelhasse à África.<sup>35</sup> E, por mais importante que a mão-de-obra escrava fosse para o funcionamento da cidade, ela também deveria adequar-se ao novo *status* que o Rio de Janeiro ganhou. A única opção que as autoridades lusitanas tinham era a mesma para o restante da cidade: civilizá-los.

### ***Entre pompas, circunstâncias e muitos escravos.***

As ações da Intendência não se detiveram apenas no controle e ordenamento do espaço urbano do Rio de Janeiro. Para se tornar uma Corte, de fato e de direito, era preciso que a população da cidade também seguisse uma série de normas e preceitos tidos como civilizados.<sup>36</sup> A fim de administrar o comportamento de todos os súditos do Príncipe Regente, Paulo Fernandes Viana iniciou uma “campanha civilizatória” que contava com a importante ajuda dos *juízes de crime* para a correção das atitudes ditas como inaceitáveis.<sup>37</sup> Diversos foram os comportamentos tidos por inadmissíveis na nova Corte. Em abril de 1808, por exemplo, a Intendência proibia o despejo de lixo, entulho e água suja nas ruas da cidade,<sup>38</sup> prática que parecia costumeira dentre os habitantes do Rio. Poucos dias depois, num outro Edital, Paulo Fernandes determinava que

as vendas, botequins, e casa de jogos, não estejam toda a noite abertas para se evitarem ajuntamentos de ociosos, mesmo de escravos que faltando ao serviço de seus senhores se corrompem uns e outros, dão ocasião a delitos que se devem prevenir, e se faz em mais cidadãos fica da data deste proibida pela Intendência Geral de Polícia a culposa licença com que até agora estas casas se têm conservado abertas, e manda-se que logo as dez horas se fechem e seus donos, e caixeiros expulsem os que nele estiverem debaixo de pena de paragem da cadeia dos donos, caixeiros e quaisquer pessoas que nelas forem achadas da indicada hora em diante.<sup>39</sup>

---

<sup>35</sup> Ao caminhar pela região portuária do Rio de Janeiro no início do século XIX, John Luccock chegou a afirmar que a cidade mais parecia o coração da África. Cf. LUCCOCK, J. Op. Cit., p. 74.

<sup>36</sup> ELIAS, Norbert. **O Processo Civilizador. Uma História dos Costumes**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990 (capítulo introdutório).

<sup>37</sup> Por meio do Edital de 27 de junho de 1808, D. João criou o cargo de “juiz do crime”. Subordinados ao Intendente, cada um dos dois juízes de crime da cidade tinha que cuidar ao policiamento e do julgamento dos crimes cometidos em seu distrito. Cf.: HOLLOWAY, T. Op. Cit., p. 46.

<sup>38</sup> A.N. Código 318. Polícia da Corte – cidades, ordem pública. Edital de 20 de abril de 1808, fl. 3.

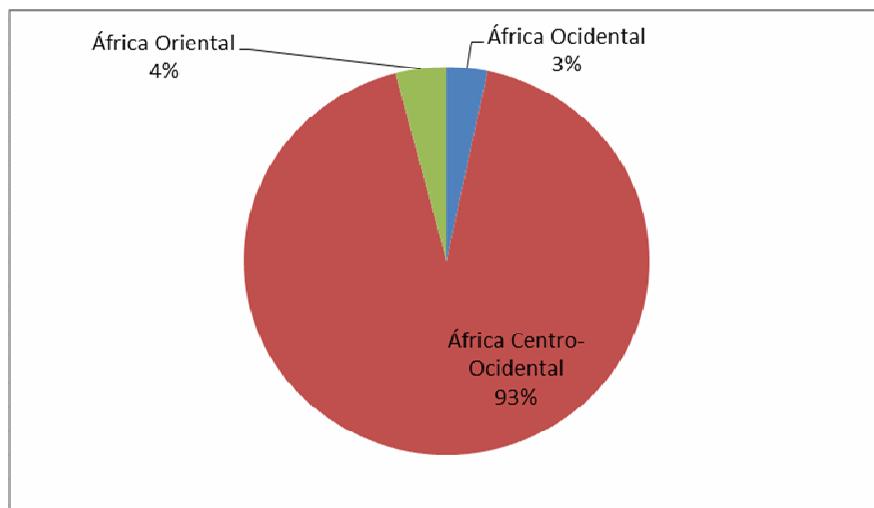
<sup>39</sup> A.N. Código 318. Polícia da Corte – cidades, ordem pública. Edital de 7 de maio de 1818, fl. 11.

Se, no entender de Fernandes Vianna, os súditos de bem do Rio - muitos dos quais educados nos padrões europeus - precisavam ser educados de acordo com os novos padrões de etiqueta da Europa, o que dizer dos escravos?

É bem verdade que o argumento civilizador já era conhecido e aplicado pelos luso-portugueses no que dizia respeito aos africanos escravizados. A própria condição escrava aplicada aos africanos já era, por si só, entendida como uma ferramenta fundamental na luta contra a barbárie que assolava o “continente negro” e um dos mais fortes argumentos a favor do tráfico transatlântico. Mas, como parte constituinte da cidade colonial que fora elevada ao *status* de Corte imperial, a escravidão do Rio de Janeiro também precisava adequar-se aos novos padrões comportamentais. Mesmo porque grande parte das obras que efetivariam a transformação do Rio no maior centro de poder do Império luso seria realizada por cativos.

Curiosamente, as exigências da *Versalhes Tropical* acabaram gerando uma demanda ainda maior por escravos, que foi rapidamente suprida pelo tráfico transatlântico (ver tabela 1). O que se observa a partir de 1808 é que, graças à transferência da Corte, um número maior de africanos escravizados passou a ser comprado por proprietários urbanos. Conforme visto, a abertura dos portos e o incremento das atividades comerciais do Rio de Janeiro criaram inúmeras situações nas quais o emprego de cativos se transformou num bom negócio, atraindo, assim, pequenos e médios proprietários. Num jogo dialético, a transferência da Corte portuguesa aumentou a demanda e a oferta de cativos, alterando o peso da escravidão no Rio de Janeiro e, nesse jogo de contrários, quanto mais próxima ao padrão europeu de civilização a cidade ficava maior e mais diversificada era sua população africana.

## GRÁFICO 1 - GRANDES-ÁREAS DE PROCEDÊNCIA DOS AFRICANOS ESCRAVIZADOS NO RIO DE JANEIRO ENTRE 1795 E 1811



Fonte: FLORENTINO, M. Op. Cit., 1997, p. 234.

Os estudiosos que trabalharam com o tráfico transatlântico para o Rio de Janeiro apontam que as relações estabelecidas entre as elites fluminenses e as diferentes sociedades africanas envolvidas no comércio desde meados do século XVII ainda surtiram efeito na composição étnica do segmento escravo do Rio, composta, majoritariamente, de africanos oriundos da costa centro-ocidental do continente. A proibição do tráfico ao norte da linha do Equador, em 1807, acabou reforçando ainda mais este padrão, embora o número de navios negreiros provenientes da África Oriental tivesse sofrido um significativo aumento entre os anos de 1811 e 1830.<sup>40</sup>

<sup>40</sup> De acordo com Manolo Florentino, entre 1811 e 1830, 235 navios saíram dos portos da África Oriental para o Rio de Janeiro, quantia significativamente maior do que as 15 embarcações contabilizadas no intervalo de 1795 e 1811. Já a saída de navios da Costa Ocidental sofreu uma queda percentual: se entre 1795 e 1811 cerca de 3% dos navios que transportavam africanos escravizados saíam dessa grande-região, a partir de 1811, o percentual diminui para 1,5%. Cf. FLORENTINO, Op. Cit., p. 234.



MAPA 2 - GRANDES-ÁREAS DE PROCEDÊNCIA DOS AFRICANOS ESCRAVIZADOS NO RIO DE JANEIRO (1790-1815)

(CAREY, M. *Africa according to the Best Authorities*, 1811) Neste mapa, que representa a África Ocidental, é possível observar duas importantes áreas de procedência dos africanos escravizados que trabalharam no Rio de Janeiro entre 1790 e 1815. No destaque em preto estão os portos de embarque da África Ocidental, cujos portos Elmina (1) e Calabar (2) eram responsáveis pelo embarque de grande parte dos escravos que, no Brasil, ficaram conhecidos como *Minas*, *Iorubas*, *Ibos*, *Fulani*, *Hauçá*. Em azul, está destacada a região da África Centro Ocidental, que na época, era a principal provedora de africanos escravizados para o Rio de Janeiro, graças às longevas relações dos comerciantes luso-brasileiros com as elites locais dessa região. Dos portos de Mayuma (3), Loango (4), Malemba (5), Cabinda (6), Boma (7), Ambriz (8), Luanda (9) e Benguela (10) embarcaram os milhares de *congos*, *angolas*, *benguelas*, *monjolos*, *quiloas*, *rebole* e *cabindas* que executaram os mais diferentes trabalhos na capital colonial e, depois de 1808, na Corte portuguesa em Além-Mar. Ainda que neste período fosse incipiente o comércio com as sociedades da África Oriental, é importante frisar que o tráfico com essa região já existia e que, ao longo do século XIX, ele ganharia um peso significativo na composição dos escravos do Rio de Janeiro. Mapa disponível no site: <http://www.davidrumsey.com>

No cômputo geral, os homens e mulheres designados como *cabindas*, *congo*, *angola* e *rebolo* formaram a maior parte dos escravos na cidade-Corte. Isso fica evidenciado pelos dados já apontados nos estudos sobre tráfico, no exame dos anúncios de jornal e até mesmo na grande importância que a Irmandade de Nossa Senhora do Rosário e São Beneditos dos Pretos Pobres (composta principalmente pelos *angolas*) teve na história da cidade. Entretanto, as diversas releituras e ressignificações feitas por esses africanos escravizados foram cruciais para suas respectivas experiências no cativeiro, inclusive do que diz respeito à possibilidade de sair desta condição. Atualmente, muitos trabalhos que examinam de forma correlata as origens africanas e a vida escrava no Rio de Janeiro deram especial destaque para a trajetória do grupo *mina*. Embora tal designação tenha sofrido uma série de mudanças ao longo do período escravista (principalmente durante a vigência do tráfico), esses estudos têm ressaltado que homens e mulheres classificados como *minas* desenvolveram, no Novo Mundo, certa aptidão para a execução de serviços urbanos.<sup>41</sup> Seu “tino para os negócios”, em muito decorrente de práticas comerciais vivenciadas e/ou herdadas do continente africano, seria uma das razões pelas quais homens e mulheres *minas* (escravos e libertos) conseguiram controlar boa parte das barracas do Mercado do Rio de Janeiro ao longo do século XIX.

A diversidade das “Áfricas” presentes no Rio de Janeiro não foi notada apenas pelos viajantes que muitas vezes se sentiam em pleno continente africano. As autoridades que governavam a cidade sabiam, ou melhor, aprenderam que a origem dos africanos escravizados tinha implicações significativas no cotidiano da cidade, sobretudo no que diz respeito às práticas que alguns grupos encontraram de lutar por melhores condições de vida e, em alguns casos, pela liberdade. Muito embora tal aprendizado fosse fundamental para o desenvolvimento de políticas de ordenança do

<sup>41</sup> Importantes trabalhos que tratam da experiência dos africanos *mina* na cidade do Rio de Janeiro, alguns já citado neste estudo, são: FARIA, Juliana B. **Mercados Minas. Africanos ocidentais na Praça do Mercado do Rio de Janeiro (1830-1890)**. Tese de Doutorado apresentada no Departamento de História Social da USP. São Paulo, 2012. FARIA, J.B. LÍBANO SOARES, C.E. GOMES, F.S. **No Labirinto das Nações. Africanos e identidades no Rio de Janeiro, século XIX**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005. SOARES, Mariza. **Devotos da cor. Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. FARIA, Sheila. **Sinhás Pretas, Damas Mercadoras. As pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e São João del Rey (1700-1850)**. Tese de Professor Titular apresentada junto do Departamento de História da UFF. Niterói, 2004. SOARES, Mariza (Org.) **Rotas atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benin ao Rio de Janeiro**. Niterói: EdUFF, 2007.

Rio de Janeiro, havia uma preocupação maior dos órgãos de governo, principalmente da Intendência Geral e Polícia, que tomava esses africanos de forma homogênea. Fossem ditos como aptos para o comércio, indolentes, preguiçosos ou afeitos à revoltas, os africanos escravizados tinham que seguir as normas de uma cidade que, apesar de depender de sua força e trabalho, também deveria materializar-se como Corte. Dessa forma, um dos primeiros lugares a sofrer ações civilizadoras foi o mercado do Valongo: a principal porta de entrada dos africanos escravizados na nova residência da Família Real.

Desde as últimas décadas do século XVIII, o Valongo já era um dos mais importantes mercados de escravos das Américas. As atividades auríferas na região das Minas, bem como a produção de açúcar e de farinha na capitania do Rio de Janeiro haviam sido responsáveis por parcela expressiva dos desembarques feitos na freguesia de Santa Rita. Na realidade, a própria transferência do mercado para essa parte da cidade (ainda no século XVIII) era um dos maiores exemplos da intensificação do comércio de escravos no Rio.

No entanto, ainda que distante do centro da cidade, os horrores que marcavam o desembarque dos africanos escravizados deveriam ser, quando possível, amainados. Além disso, devido ao alto índice de mortalidade de africanos recém-desembarcados e da negligência dos traficantes e comerciantes no enterro desses mortos, o Valongo e suas adjacências tornaram-se foco de muitas epidemias, que há tempos preocupavam as autoridades.<sup>42</sup> Por isso, entre os últimos meses de 1808 e o primeiro semestre de 1809, o Príncipe Regente fez uma série de mudanças no funcionamento da inspeção sanitária do Valongo. A então Real Junta de Proto-medicamento deixou de ser a responsável pela fiscalização da medicina no Brasil, obrigação que ficou a cargo do Cirurgião-mor José Corrêa Picanço. Em junho de 1809, foi criada a Provedoria-mor de Saúde que, dentre diversas atribuições, deveria fiscalizar as embarcações aportadas na baía de Guanabara,<sup>43</sup> sobretudo

---

<sup>42</sup> No seu estudo sobre o Valongo, Claudio Honorato sublinhou que, antes mesmo da transferência da Corte, a região próxima ao mercado já suscitava preocupação das autoridades. Tanto que, em 1800, a Real Junta de Proto-medicamento passou a exigir que todos os cirurgiões que embarcassem nos navios que transportavam africanos escravizados para exercer “a arte farmacêutica” deveriam ter licença prévia. Cf.: HONORATO Cláudio. **Valongo: o mercado dos escravos no Rio de Janeiro, 1758-1831.** Dissertação de mestrado defendida no Programa de História da UFF. Niterói, 2008. p. 88.

<sup>43</sup> Idem, p. 87-89.

os navios carregados de Negros cheios de Sarnas, Lepras, febres, e outras moléstias contagiosas: [pois] em hum porto de tanta frequência de Navios, vindos, de todas as partes com diferentes cargas, e athe d'America septentrional, aonde algumas províncias são tão frequentes o contágio [...].<sup>44</sup>

As autoridades também cuidaram para que os traficantes e donos de barracões do Valongo não deixassem os corpos dos africanos escravizados sem enterro adequado, prática que, desde o século anterior, causava frequente reclamação dos moradores da freguesia de Santa Rita.

No entanto, o controle da salubridade do Valongo era uma das questões que as autoridades do Rio de Janeiro deveriam se ater. Conforme anunciado nas prisões de João Cassange, Pedro Mina, Antônio Congo e o crioulo Jacinto, a Intendência de Polícia teria muito trabalho para manter a ordem em uma cidade escravista. Thomas Holloway foi categórico ao afirmar que o controle da população escrava teria sido uma das principais atribuições da Intendência Geral de Polícia e, por isso mesmo, uma das principais frentes de atuação de Paulo Fernandes Viana.

Nos primeiros anos da residência da Família Real no Rio de Janeiro, a preocupação em relação à população escrava apareceu de duas formas. A primeira, já pontuada, foram as ações que visavam educar os senhores de escravos que, por exemplo, não mais podiam permitir que seus cativos despejassem os dejetos de suas casas em qualquer local da cidade. A segunda, e talvez mais enérgica atuação da Intendência, recaiu sobre o controle e cerceamento dos crimes cometidos pelos cativos. Nesse sentido, Paulo Fernando Viana contou com uma importante “aliada”: a Guarda Real de Polícia que, à semelhança da existente em Lisboa, foi criada no Rio de Janeiro em maio de 1809. Responsável pela prisão dos criminosos da cidade, a atuação da Guarda Real – que contava com membros considerados implacáveis e famigerados como Miguel Nunes Vidigal – evidenciou, uma vez mais, o peso que a escravidão ganhou na cidade após a transferência da Corte.

O exame documental feito por Leila Algranti e Luis Carlos Soares aponta que, entre os anos de 1808 e 1821 (ou seja, no período joanino), a maior motivação das prisões realizadas pela polícia foi a fuga escrava, que representou 15,5% do total de apreensões. Outros crimes diretamente ligados aos cativos aparecem neste

---

<sup>44</sup>Apud: HONORATO, C. Op. Cit.2008, p.91. (AN. Série Saúde, IS4 1, Plano de Inspeção de Saúde).

levantamento, tais como “a requerimento do senhor” (2,8%), encontrado em casa de quilombo (0,6%), suspeito de fugido (0,4%), remetido de quilombo (0,4%), ataque ao senhor (0,3%), furto ao senhor e conspiração contra o senhor (0,2% cada). A leitura cuidadosa dos autos criminais demonstra, ainda, que muitos escravos também foram presos por roubo, assassinato, desordens, bebedeiras, brigas, agressões e por praticar capoeira.<sup>45</sup> Em diversos casos, além de autores, os cativos também eram vítimas dos crimes cometidos, sobretudo no que diz respeito ao roubo. O crescimento do segmento escravo no Rio acabou por gerar um competitivo mercado de trabalho, no qual cativos, libertos e livres muitas vezes disputavam o mesmo serviço.<sup>46</sup> Para comportar o grande número de prisioneiros, as autoridades do Rio de Janeiro tiveram que fazer algumas mudanças nos Calabouço, presídio construído em 1767, que, em tese, era destinado exclusivamente para escravos: em 1813, ele foi transferido da freguesia de Santa Rita para o morro do Castelo.<sup>47</sup>

Lido conjuntamente com os números referentes ao tráfico, com os relatos deixados pelos viajantes e com o exame de inventários *post mortem*, os dados sobre a criminalidade no Rio de Janeiro corroboram a ideia de que a nova Corte se forjou em meio à escravidão. Tal constatação é fundamental, pois demonstra não só como as novas estruturas de poder do Rio de Janeiro tiveram que negociar com práticas e relações comerciais já existentes na colônia, mas também que, mesmo em face às inúmeras transformações que marcavam o Mundo Atlântico e aos inconvenientes que a presença cativa poderia trazer para a vida cortesã, a Coroa portuguesa manteve a escravidão como um dos pilares da América portuguesa.<sup>48</sup> Sendo assim, ao contrário do

<sup>45</sup> Cf. ALGRANTI, Leila. *O Feitor Ausente. Estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro 1808-1821*. Petrópolis: Vozes, 1988. p. 209-210. SOARES, Luis Carlos. Op. Cit., 2007. p. 443. Importante ressaltar que o levantamento feito pelos dois autores teve como base a análise do Código 403 (que se encontra no Arquivo Nacional), composto pelas prisões feitas pela Polícia da Corte no período joanino.

<sup>46</sup> A competitividade por trabalho dentre a população escrava do Rio de Janeiro já foi abordada em estudo anterior. Cf.: SANTOS, Y. Op. Cit., p. 83-88.

<sup>47</sup> ARAÚJO, Carlos E.M. *Cárceres Imperiais: a Casa de correção do Rio de Janeiro. Seus detentos e o sistema prisional no Império, 1831-1860*. Tese de doutorado defendida no departamento de História da UNICAMP, Campinas, 2009.

<sup>48</sup> As mudanças que assolaram o Mundo Atlântico fizeram com que a escravidão passasse a ser questionada no mundo colonial. Esse questionamento esteve presente em muitos debates travados entre políticos portugueses e luso-brasileiros que, ao fim e ao cabo, optaram pela manutenção da instituição no Império português. Um exame criterioso desses debates pode ser encontrado em: BERBEL, M. MARQUESE, R. PARRON, T. *Escravidão e Política. Brasil e Cuba 1790-1850*. São Paulo: HUCITEC, 2010. p. 128-138.

que parte da historiografia assinalou, o Rio de Janeiro não se transformou em Corte do Império luso a despeito da escravidão, mas sim graças a ela.

Na obra em que analisa a transformação do Rio na *Versalhes Tropical*, Kirsten Schultz fez uso de dados levantados pela historiografia sobre a escravidão no Rio de Janeiro (alguns deles utilizados nessa pesquisa), para mostrar as dificuldades encontradas pelo poder público na tentativa de adequar o comportamento dos escravos aos novos padrões de sociabilidade exigidos pela vida em Corte.<sup>49</sup> Entretanto, ainda que os aspectos levantados pela autora tenham, de fato, marcado o “processo civilizatório” do Rio de Janeiro a partir de 1808, a presente pesquisa defende que os ganhos obtidos pela manutenção da escravidão foram muito maiores do que os problemas enfrentados pela Intendência Geral de Polícia e demais órgãos governativos. Não só porque os escravos constituíram-se como principal mão-de-obra da cidade, mas também porque tais cativos acabaram ganhando novos usos simbólicos que, por sua vez, só tinham sentido numa vida em Corte. Alguns viajantes que visitaram o Rio ficaram surpresos com a hierarquia existente entre a escravaria de uma família rica da cidade, que, ao passear pelas ruas, a caminho da Igreja, seguia o comportamento esperado de habitantes corteses e civilizados.<sup>50</sup> No caso do Rio de Janeiro, o processo de tornar-se Corte foi feito entre pompas, circunstâncias e muitos escravos, utilizados das mais diferentes formas.

Foi por isso que, de forma um pouco confusa, e em certa medida hesitante, o ministro Marquês de Aguiar enviou um ofício ao Príncipe Regente D. João, no qual tentava esclarecer o porquê da lei municipal que proibia os batuques escravos no Rio de Janeiro em 1814.<sup>51</sup> Antes mesmo da explication, o ministro fez questão de pontuar que a proibição não dizia respeito aos

ajuntamentos de negros nas fontes, Igrejas, e Teatro [...], por que seria de grande inconveniente, e até impossível proibir, que os escravos, que são os braços de que todas as famílias se servem no Brasil, conduzam seus Senhores aos Templos, ao Teatro, vão buscar água as fontes, e façam outros serviços desta natureza em que o concurso deles é inevitável, ainda que daqui possa acontecer alguma desordem.<sup>52</sup>

<sup>49</sup>Cf.: SCHULTZ, K. Op. Cit., p. 182-216.

<sup>50</sup>Cf. DEBRET, J. Op. Cit., p. 37.

<sup>51</sup>BN. Documento II-33,24,29 – Ofício do Marquês de Aguiar, ao Conde dos Arcos.

<sup>52</sup>Idem (grifos meus).

Com medo de não ter se feito claro, o ministro sublinhou ainda que não se tratava de vetar “*que os escravos se juntem nos largos da Graça e do Bicalho, e que ai dancem até o toque das Ave Marias*”, porque “*destes ajuntamentos, que deles não espera mal algum, [pois] o numero dos escravos que neles se entretém é muito diminuto*”. O problema residia nos ajuntamentos que o Marquês de Aguiar classificava como *batuques* e *bailes*, já que tais eventos acabavam por abalar o “*sossego e tranquilidade, pois os escravos nestes divertimentos se entregam mais a embriaguez, e ficam mais aptos para cometerem crimes, além de arruinarem sua saúde*”.<sup>53</sup>

A maneira quase vacilante com a qual o ministro retratou a questão dos batuques de escravos revela aspectos interessantes do Rio de Janeiro de então. O número de cativos, que desde o seiscentos já cuidava dos afazeres das casas cariocas e *ganhava* as ruas vendendo quitutes ou descarregando as embarcações, aumentava a olhos vistos. Como sublinhado pelo vice-rei, os cativos faziam toda natureza de serviços na cidade, inclusive aqueles que exigiam idas constantes a espaços públicos, como teatros, igrejas e chafarizes. E era justamente esse caráter móvel da escravidão no Rio de Janeiro que tornava impossível proibir que esses cativos transitassesem e, muitas vezes, se encontrassem no espaço citadino.

Não havia como controlar todas as instâncias da mobilidade inerente à escravidão urbana, e o ministro sabia muito bem disso. Mas ele também sabia a potencialidade que esses ajuntamentos poderiam vir a ter no Rio de Janeiro da época e, por ter sido a principal autoridade da colônia, ele compreendia bem as dificuldades de administrar o *concurso inevitável* desses cativos.

Mas essa dificuldade, que muitas vezes deixou as autoridades confusas e vacilantes, foi pouco a pouco sendo contornada. A escravidão era peça chave na dinâmica colonial, e D. João e seus ministros deixaram isso evidente não só nos acordos diplomáticos travados com a Inglaterra, como na conformação do aparelho de Estado que lidou com as diferentes questões relativas à escravidão na nova sede de poder do Império Lusitano. Foi como cidade-Corte que o Rio de Janeiro representou a escolha da Coroa portuguesa pela escravidão, escolha esta que foi tecendo as diferentes relações de poder vivenciadas nas urbes e que, sem dúvida alguma, fizeram parte das razões que elevaram o Rio de Janeiro à sede do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves no ano de 1815 e, mais tarde, da capital do Império do Brasil.

---

<sup>53</sup> Ibidem.

## Referências bibliográficas:

- ABREU, A. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: INPLARIO, 1997.
- ALEXANDRE, Valentim. **Os sentidos do Império. Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português**. Porto: Edições Afrontamento, 1993.
- ARAÚJO, Carlos E.M. **Cárceres Imperiais: a Casa de correção do Rio de Janeiro. Seus detentos e o sistema prisional no Império, 1831-1860**. Tese de doutorado defendida no departamento de História da UNICAMP, Campinas, 2009.
- BERBEL, M. MARQUESE, R. PARRON, T. **Escravidão e Política. Brasil e Cuba 1790-1850**. São Paulo: HUCITEC, 2010.
- CAVALCANTI, Nireu. **Rio de Janeiro Setecentista. A vida e a construção da cidade da Invasão Francesa até a chegada da Corte**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.
- COWLING, Camillia. **Matrices of Opportunity: Women of Colour, Gender and the Ending of Slavery in Rio de Janeiro and Havana, 1870-1888**. Tese de Doutorado em História defendida na Universidade de Nottingham, Nottingham, 2006.
- DIAS, Maria Odila Leite da Silva. A Interiorização da Metrópole. In: **A Interiorização da metrópole e outros estudos**. São Paulo: Alameda, 2005.
- ELIAS, Norbert. **O Processo Civilizador. Uma História dos Costumes**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990.
- FARIA, Sheila. **Sinhás Pretas, Damas Mercadoras. As pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e São João del Rey (1700-1850)**. Tese de Professor Titular apresentada junto do Departamento de História da UFF. Niterói, 2004.
- FARIAS, J.B. LÍBANO SOARES, C.E. GOMES, F.S. **No Labirinto das Nações. Africanos e identidades no Rio de Janeiro, século XIX**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005. SOARES, Mariza. **Mariza. Devotos da cor. Identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- FARIAS, Juliana B. **Mercados Minas. Africanos ocidentais na Praça do Mercado do Rio de Janeiro (1830-1890)**. Tese de Doutorado apresentada no Departamento de História Social da USP. São Paulo, 2012.
- FLORENTINO, M. **Em Costas Negras. Uma história do tráfico de escravos entre a África e Rio de Janeiro**. São Paulo: Cia. das Letras, 1997.
- FRAGOSO, J. **Homens de Grossa Aventura. Acumulação e Hierarquia na Praça Mercantil do Rio de Janeiro 1790-1830**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.
- GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. As bases institucionais da construção da unidade dos poderes no Rio de Janeiro Joanino: administração e governabilidade no Império Luso-Brasileiro. In: JANCSÓ, I. (org). **Independência: História e historiografia. São Paulo, HUCITEC/FAPESP, 2005, p.723**. Andréa. **Vida Política em tempo de crise: Rio de Janeiro (1808-1850)**. São Paulo: HUCITEC, 2006, pp. 51-77.

HOLLOWAY, Thomas. **Polícia no Rio de Janeiro. Repressão e resistência numa cidade do século XIX.** Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1997.

HONORATO Cláudio. **Valongo: o mercado dos escravos no Rio de Janeiro, 1758-1831.** Dissertação de mestrado defendida no Programa de História da UFF. Niterói, 2008.

KARASCH, M. **A vida dos Escravos no Rio de Janeiro (1808 – 1850).** São Paulo: Cia. das Letras, 2000.

Leila. **O Feitor Ausente. Estudo sobre a escravidão urbana no Rio de Janeiro 1808-1821.** Petrópolis: Vozes, 1988.

LIMA, Carlos A. **Artífices do Rio de Janeiro (1790-1818).** Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

LIMA, Valéria A.E. **Debret, historiador e pintor: a viagem pitoresca e histórica ao Brasil (1816-1839).** Campinas: Editora UNICAMP, 2007.

LUCCOCK John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil.** São Paulo: EDUSP, 1975.

MARINS, Paulo Cézar Garcez. **Através da Rótula. Sociedade e Arquitetura Urbana no Brasil, séculos XVII a XX.** São Paulo: HUMANITAS/FFLCH-USP, 2001.

MATTOS, Ilmar R. Construtores e Herdeiros. A trama dos interesses na construção da unidade política. In: [www.almanack.br](http://www.almanack.br)

MAWE, John. **Viagens ao interior do Brasil: principalmente aos distritos de ouro diamantino.** Rio de Janeiro: Zelto Valverdas, 1944.

NORONHA SANTOS, F. **As freguesias do Rio antigo.** Rio de Janeiro: Ed. O Cruzeiro, 1965.

PEREIRA, Sonia Gomes. **A Reforma Urbana de Pereira passos e a Construção da Identidade Carioca.** Tese de Doutorado apresentada na Escola de Comunicação da UFRJ, Rio de Janeiro, 1998.

RODRIGUES, J. **De Costa a Costa - escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860).** São Paulo: Cia das Letras, 2005. p.

SANTOS, Ynaê Lopes dos. **Irmãs do Atlântico. Escravidão e espaço urbano no Rio de Janeiro e Havana (1763-1844).** Tese de Doutorado em História Social defendida na Universidade de São Paulo, 2012.

\_\_\_\_\_. **Além da Senzala. Arranjos escravos de moradia no Rio de Janeiro, 1808-1850.** São Paulo: HUCITEC/FAPESP, 2010.

SCHULTZ, Kirsten. **Versalhes Tropical. Império, Monarquia e a Corte Real portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

SELA. Eneida Maria. **M. Modos de ser, modos de ver. Viajantes europeus e escravos africanos do Rio de Janeiro (1808-1850).** Campinas: Editora UNCAMP, 2008.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. A Intendência-Geral da Polícia: 1808-1821. In: **Acervo.** Rio de Janeiro, v.1, n.2, p. 137-151, jul - dez. 1986.

SOARES, Luis Carlos. **O “povo de Cam” na capital do Brasil: a escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX.** Rio de Janeiro: 7 LETRAS/FAPERJ, 2007.

SOARES, Mariza (Org.) **Rotas atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benin ao Rio de Janeiro.** Niterói: EdUFF, 2007.

STRAUMANN. P. (org.) **Rio de Janeiro cidade mestiça. Nascimento da imagem de uma nação.** São Paulo: Cia. das Letras, 2001.

# DA CULTURA MATERIAL DA ESCRAVIDÃO E DO PÓS-EMANCIPAÇÃO: PERSPECTIVAS COMPARADAS EM ARQUEOLOGIA E HISTÓRIA\*

Luís Cláudio Symanski & Flávio Gomes\*\*

Recebido 01/06/2013  
Aprovado 30/06/2013

**Resumo:** Neste artigo discutimos as possibilidades de conexões teóricas e metodológicas nas abordagens sobre cultura material da escravidão e do pós-emancipação. A partir da bibliografia temática, tanto avaliamos o estágio atual dos estudos em arqueologia histórica como apresentamos um projeto de pesquisa em andamento de escavação de sítios arqueológicos em fazendas no sudeste escravista.

**Palavras-chave:** Escravidão – Arqueologia histórica – Pós-emancipação – História Social.

**Abstract:** In this article we discuss the possible theoretical and methodological connections between approaches to the material culture of slavery and the post-emancipation period. Based on the thematic bibliography, we both evaluate the current stage of studies in historical archeology and present an ongoing research project that is excavating archaeological sites on farms in the slaveholding Southeast of Brazil.

**Keywords:** Slavery – Archeological history – Post-emancipation – Social History.

Este artigo oferece um ensaio preliminar sobre as possibilidades teóricas e metodológicas de estudos sobre a cultura material da escravidão e do pós-abolição em pesquisas coordenadas por arqueólogos e historiadores. Apresentando um panorama brasileiro e internacional a respeito da bibliografia sobre família, cotidiano e sociabilidades da vida escrava e as conexões da arqueologia e da história, destacamos como as reflexões baseadas nas fontes textuais e no registro arqueológico podem ser ampliadas e comparadas a partir de investigações multidisciplinares.

---

\* Pesquisas que contam com o financiamento do CNPq e da FAPERJ.

\*\* Respectivamente professores da Universidade Federal de Minas Gerais e da Universidade Federal do Rio de Janeiro. E-mails: [symanski@ufl.edu](mailto:symanski@ufl.edu); [escravo@prolink.com.br](mailto:escravo@prolink.com.br).

## Em torno da Cultura Material

Embora a produção historiográfica sobre a escravidão no sudeste seja bastante extensa, esta tem sido baseada, sobretudo, em fontes textuais, com poucas referências à cultura material e – menos ainda – ao registro arqueológico. Tal registro, sendo basicamente os vestígios materializados das práticas cotidianas, pode se constituir numa importante via de acesso à história da escravidão (especialmente as sociabilidades dos escravos e os africanos). Permite, assim, explorar a diversidade de práticas que podem ter sido, por um lado, intencionalmente mantidas ocultas das vistas dos senhores e feitores, ou, por outro, consideradas como tão triviais a ponto de não terem merecido a atenção do registro por parte desses segmentos. Justamente por viabilizar o acesso a tais práticas, a pesquisa em arqueologia histórica da escravidão e do pós-emancipação apresenta um enorme potencial ao fornecer indícios – não passíveis de serem obtidas por fontes textuais – sobre os padrões de vida material, cotidiano, economia, cosmologias, religiosidade, identidades e outras variadas formas de *agency* na diáspora.

Em termos de abordagens da cultura material na Arqueologia, a orientação teórica de uma face desta investigação está pautada nas abordagens pós-processualistas,<sup>1</sup> as quais têm demonstrado que a cultura material, antes do que um reflexo passivo, é instrumentalmente utilizada por diferentes grupos sociais com uma série de propósitos: a imposição de ideologias, a resistência a sistemas opressivos, e a construção, afirmação e reprodução de identidades diferenciadas, incluindo classe, gênero, grupos etários e etnicidade. Porém, o pós-processualismo não representa uma vertente teórica unificada; é, sobretudo, um rótulo genérico para uma diversidade de abordagens da teoria social contemporânea, as quais têm em comum a rejeição ao positivismo e ao objetivismo das abordagens ditas científicas que as precederam, como a arqueologia processual e a arqueologia comportamental.<sup>2</sup> Sendo o registro arqueológico, basicamente, o produto das práticas de indivíduos, grupos e sociedades, a teoria da prática apresenta-se como um marco potencial para abordá-lo. Uma das principais vantagens que esse corpus teórico oferece é o reconhecimento de que as

<sup>1</sup> HODDER, Ian. **Theory and Practice in Archaeology**. Routledge, London. 1992; \_\_\_\_\_. **Reading the Past**. Cambridge University Press, London. 1986.

<sup>2</sup> BEAUDRY, Mary; COOK, L.; MROZOWSKI, S. Artifacts and Active Voices: Material Culture as Social Discourse. In: MCGUIRE, R.; PAYNTER, R. **The Archaeology of Inequality**. Oxford/Cambridge: Blackwell, 1991. p. 150-191.

relações humanas são simultaneamente sociais e materiais.<sup>3</sup> A cultura material, a configuração do espaço e os hábitos de vida passam a ser considerados fundamentais para a reprodução social.<sup>4</sup> Antes do que mero pano de fundo no desenvolvimento da ação, o mundo material é reconhecido como o principal meio para a construção da memória, dando coerência e continuidade à vida social. A premissa central da teoria da prática é que a cultura constrói as pessoas como tipos particulares de atores sociais, porém, estes mesmos atores, através de suas práticas cotidianas, podem reproduzir e/ou transformar a cultura que os produziu.<sup>5</sup> Rejeita-se, assim, as dicotomias teóricas representadas, por um lado, pelo individualismo metodológico, que considera o indivíduo como o centro da ação e dos fenômenos sociais, e, por outro, o holismo metodológico, que considera a estrutura como limitante, e mesmo determinante, da ação social.<sup>6</sup> Ao contrário, os fenômenos sociais são analisados com base no relacionamento dialético entre a estrutura e a agência, o sistema e o indivíduo, a representação e a ação, o discurso e a prática, o macro e o micro, o sujeito e o objeto. A meta é entender como a vida é aprendida com base nas perícias que são inculcadas nos seres humanos através do processo de socialização.<sup>7</sup> De tão comuns e básicas para as nossas vidas, essas ações cotidianas são inconscientes, sendo denominadas de *habitus*.<sup>8</sup> Como elemento mediador entre o pensamento e a ação, o *habitus* consiste nos princípios, inconscientemente aprendidos através do processo de socialização, que geram e organizam tanto as práticas quanto as representações.

Central, portanto, à teoria da prática é o relacionamento recursivo entre a agência e a estrutura. A primeira é situada nas condições estruturais, as quais consistem nos recursos, que se estendem de materiais e simbólicos e de tradições de execução a tradições de expressão. Consistindo, simultaneamente, no meio e no resultado, tais recursos compõem um campo de possibilidades que são reproduzidas e transformadas

---

<sup>3</sup> GOSDEN, Christopher. **Anthropology and archaeology: a changing relationship**. London; New York: Routledge. 1999. p. 120.

<sup>4</sup> McCALL, John C. Structure, agency, and the locus of the social: why poststructural theory is good for archaeology. In: ROBB, John E. (Ed.). **Material Symbols: Culture and Economy in Pre-History**, p. Carbondale: Southern Illinois University. 1999. p. 17-19.

<sup>5</sup> ORTNER, Sherry. **Anthropology and social theory: culture, power, and the acting subject**. Durham: Duke University Press. 2006. p. 129.

<sup>6</sup> RITZER, G.; GINDOFF, P. Agency-structure, micromacro, individualism-holism-relationism. In: P. SZTOMPKA (Ed.) **Agency and structure: Reorienting social theory**. Yverton: Gordon and Breach, 1994. p.2-23.

<sup>7</sup> GOSDEN, Christopher. Op. Cit., 1999.

<sup>8</sup> BOURDIEU, Pierre. **Outline of a Theory of Practice**. Cambridge: Cambridge University Press. 1977.

através das práticas, intencionais e não intencionais, que eles medeiam.<sup>9</sup> Esta concepção de agência como mediada pela estrutura é bastante diferenciada daquela típica do individualismo metodológico, que realça a racionalidade prática do indivíduo ativo, ocidental, como determinante.<sup>10</sup> Antes, considera que os agentes estão sempre imersos em uma multiplicidade de relações, de modo que não podem agir fora das mesmas.<sup>11</sup> Cabe, contudo, ser destacado que a noção de agência, como lembra Ortner,<sup>12</sup> foi subdesenvolvida nos textos dos teóricos da prática iniciais, como Bourdieu, Giddens e Sahlins, embora Giddens<sup>13</sup> tenha dado mais destaque ao papel da intencionalidade humana na constituição do social. Do mesmo modo, a noção de poder, embora não ignorada, não era central a esta estrutura teórica.<sup>14</sup> Porém, o fato de o indivíduo estar sempre envolvido em relações de poder e de desigualdade exige que a relação entre agência e poder torne-se central nesta estrutura teórica. Em sua atualização da teoria da prática, Ortner<sup>15</sup> enfatiza não somente as questões relacionadas à resistência direta, mas também os modos nos quais a dominação é permeada por ambiguidades, contradições e lacunas. Este fato leva à constatação de que a reprodução social nunca é total, sendo sempre "imperfeita e vulnerável às pressões e instabilidades inerentes em qualquer situação de poder desigual".<sup>16</sup> Nesse sentido, a agência não é somente cultural e historicamente construída, mas também diferencialmente conformada sob diversos regimes de poder.<sup>17</sup> Este é um ponto fundamental que está sendo considerado nestas pesquisas de arqueologia histórica da escravidão e do pós-emancipação, cuja ênfase recairá na agência de grupos escravos e de libertos vivendo em tipos diferenciados de estruturas produtivas, os engenhos de açúcar, as fazendas de café, os quilombos antigos e os atuais povoados negros rurais. Outro aspecto relevante destacado por Ortner<sup>18</sup> diz

---

<sup>9</sup> BARRET, John. Agency, the duality of the structure, and the problem of the archaeological record. In: HODDER, Ian (Ed.). **Archaeological Theory Today**. Cambridge: Polity Press, 2001. p.141-164. p. 149-150.

<sup>10</sup> DOBRES, Marcia-Anne; ROBB, John. Agency in archaeology: paradigm or platitude? In: DOBRES, Marcia-Anne; ROBB, John (Eds). **Agency in Archaeology**. London: Routledge, 2000. p.3-17. p. 4.

<sup>11</sup> ORTNER, Sherry. Op. Cit., 2006. p. 130.

<sup>12</sup> ORTNER, Sherry. Op. Cit., 2006.

<sup>13</sup> GIDDENS, Anthony. **Central problems in social theory: action, structure and contradiction in social analysis**. Berkeley: University of California Press. 1979.

<sup>14</sup> ORTNER, Sherry. Op. Cit., 2006. p. 4-8.

<sup>15</sup> Idem.

<sup>16</sup> Idem, p. 7.

<sup>17</sup> Idem, p. 137.

<sup>18</sup> Idem, p. 136-139.

respeito aos dois campos de significado da noção de agência. O primeiro vincula-se à intencionalidade e à realização do que chama de *projetos culturalmente estabelecidos*. O segundo relaciona-se ao poder propriamente dito, relativo à ação dentro de relações de desigualdade social, assimetria e força, considerando que o poder sempre apresenta duas feições, operando de cima como dominação e de baixo como resistência; qual seja, a agência será sempre um misto desses dois campos de significado. Esta estrutura conceitual é potencialmente produtiva para abordar os contextos da escravidão, dado que essas duas feições do poder diretamente atuaram na estruturação das práticas cotidianas dos grupos escravizados.

Nas últimas décadas tem havido um intenso debate – cada vez menos ideologizado, mas, sobretudo, com dimensões metodológicas – na historiografia brasileira. Das análises de uma *escravidão genérica* até os anos 1960, passando pelo debate teórico do *escravismo* nos anos 1970 e 1980, alcançando o papel dos *escravos* a partir dos anos 1990, temos hoje uma historiografia mais ainda consolidada, onde é possível identificar correntes e escolas com destaque para o uso de recursos metodológicos originais.<sup>19</sup> No debate historiográfico em mudança, muitas vezes as abordagens estruturais predominaram. Escravidão e, principalmente, escravos seriam descritos tão somente pela sua importância econômica, enquanto propriedades dos senhores, semoventes. Apareceriam mergulhados em números e estatísticas, entre o tráfico atlântico e as famílias nos grandes plantéis. Apesar da ênfase nos números, muitos destes estudos foram importantes, mesmo fundamentais. A família escrava emergiria com seus arranjos de parentesco, mudanças estruturais e cíclicas. O debate – quase sempre marcado pelo preconceito e utilização sem críticas das fontes de viajantes – ganharia fôlego com a pesquisa em fontes seriais. Questão igualmente importante seria aquela das diferentes estruturas de posse dos escravos. A propriedade escrava estava disseminada em todo o Brasil, podendo haver – numa mesma região – tanto grandes fazendeiros absentistas da agro-exportação como pequenos lavradores

<sup>19</sup> KLEIN, Herbert S. American Slavery in Recent Brazilian Scholarship, with Emphasis on Quantitative Socio-economic Studies (Review Essay). *Slavery & Abolition* 30, n. 1, p. 111-133, 2009. SCHWARTZ, Stuart B. A historiografia recente da escravidão brasileira. In: \_\_\_\_\_. *Escravos, roceiros e rebeldes*. Bauru, Edusc, 2001. p. 21-88.

produtores de alimentos.<sup>20</sup> Já o tema do tráfico e suas dimensões possibilitaria esquadrihar o litoral africano e fundamentalmente a ideia da “produção do escravo”.<sup>21</sup> Uma África romantizada – um quase lugar – cederia a vez para as abordagens sobre os marinheiros, o papel do tráfico e dos traficantes além da própria história africana, não só aquela econômica, mas a social e política.<sup>22</sup>

No tocante a uma dimensão política da escravidão, surgiriam abordagens sobre a percepção e a cultura política. De uma maneira geral, o protesto só tinha sido analisado como “reação”, no caso os escravos não agiam, supostamente só “reagiam”. Numa escravidão benevolente proposta por Gilberto Freyre, não havia reação; enquanto na escravidão violenta da Escola Paulista, só valia destacar a “reação” como forma de enfatizar a crueldade do regime.<sup>23</sup> Houve todo um esforço de revisão sobre os aspectos da suposta ideia de docilidade dos cativos e do caráter brando da escravidão no Brasil.<sup>24</sup> A questão da cultura também ganharia destaque. De forma genérica se falava em reminiscência da cultura africana no Brasil, sendo necessário classificá-la e também escolher seus cenários. Uma importante contribuição da antropologia caminhou numa tradição que percorreu de Nina Rodrigues, Artur Ramos, Edison Carneiro a Roger Bastide e Pierre Verger.<sup>25</sup> Se as reflexões clássicas de Cunha,<sup>26</sup> Reis<sup>27</sup> e Slenes<sup>28</sup>

<sup>20</sup> Idem. **Segredos internos; engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835**. São Paulo, Companhia das Letras. 1988; KLEIN, Herbert S.; LUNA, Francisco Vidal. *Escravismo no Brasil*. São Paulo: EDUSP, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

<sup>21</sup> RODRIGUES, Jaime. **De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo: Cia. das Letras. 2005; ALENCASTRO, Luis Felipe de. **O Trato dos Viventes. A formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Cia. das Letras, 2000.

<sup>22</sup> REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus J. M. **O Alufá Rufino. Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822-c.1853)**. São Paulo: Cia. das Letras, 2010.

<sup>23</sup> CHALHOUB, Sidney. **Visões da Liberdade. Uma História das Últimas Décadas da Escravidão na Corte**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

<sup>24</sup> QUEIROZ, Suely Robles Reis de. Rebeldia Escrava e Historiografia. **Estudos Econômicos**, São Paulo, IPE-USP, v. 17, número especial, p. 7-35, 1987; CARDOSO, Fernando Henrique. **Capitalismo e escravidão no Brasil meridional**. São Paulo: Brasiliense. 1987; GORENDER, Jacob. **Escravidão Reabilitada**. São Paulo: Ática, 1991; SLENES, Robert W. **Na Senzala, uma Flor: 'As esperanças e as recordações' na formação da Família escrava**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

<sup>25</sup> BASTIDE, Roger. The Other Quilombos. In: PRICE, Richard (Org.). **Maroon Societies. Rebel Slave Communities in the Americas**. Second edition, The Johns Hopkins University Press, 1979. p. 191-201; Idem. **As Américas Negras: As Civilizações Africanas no Novo Mundo**. São Paulo: DIFEL/EDUSP. 1974; RAMOS, Arthur. **As Culturas Negras no Novo Mundo**. 3ed. São Paulo: Ed. Cia. Nacional. 1979; RAMOS, Arthur. **O Negro na Civilização Brasileira**. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1953; RAMOS, Arthur. **A Aculturação Negra no Brasil**. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, Col. Brasileira, 1942; RAMOS, Arthur. **O Negro Brasileiro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1935.

<sup>26</sup> CUNHA, Manuela Carneiro da. **Negros Estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África**. São Paulo: Brasiliense. 1985.

reavaliaram tais caminhos, apontando outros percursos, mais recentemente estudos têm refeito importantes movimentos analíticos com apropriações metodológicas elaboradas e pesquisas empíricas substantivas.<sup>29</sup>

No Brasil, as pesquisas arqueológicas em sítios de ocupação africana e afrodescendente ainda são escassas, diferentemente dos Estados Unidos, onde investigações sistemáticas têm revelado a diversidade da vida material e as práticas econômicas, sociais e culturais desses grupos em contextos como *plantations*, chácaras, quilombos, bairros e unidades domésticas. Cabe, portanto, um breve panorama sobre as contribuições da arqueologia afro-americana. Estudos sistemáticos em contextos afro-americanos se iniciaram na década de 1970, em senzalas de *plantations* da Florida e da Geórgia, investigando o processo de emergência da tradição afro-americana a partir dos possíveis restos tangíveis da cultura africana no registro arqueológico<sup>30</sup>. Esta agenda acadêmica era influenciada pelo modelo de aculturação desenvolvido por Herskovits,<sup>31</sup> o qual cunhou o termo *africanismo* para se referir às práticas e aos costumes de origens africanas mantidas pelas comunidades nas Américas. Esses estudos enquadram-se, assim, em um modelo tradicional de aculturação, no qual os escravos eram vistos como inaptos para se engajar em estratégias de negociação com os senhores. Tal perspectiva continuou em pauta na arqueologia afro-americana até os anos 1980.<sup>32</sup>

Na década de 1980, a influência da abordagem científica da nova arqueologia levou à busca por padrões materiais típicos dos grupos afro-americanos, os quais deveriam ser explicados em termos de comportamentos culturalmente específicos e de status socioeconômicos. Dentre os padrões delineados estavam a alta incidência de

<sup>27</sup> REIS, João J. **Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês**. São Paulo: Companhia das Letras, 2003 [1986].

<sup>28</sup> SLENES, Op. Cit., 1999; Idem. 'Malungu, Ngoma vem!': África coberta e descoberta no Brasil. **Revista USP**, São Paulo, n. 12, dez./jan./fev. 1991/92.

<sup>29</sup> PARÉS, Luís Nicolau. **A Formação do Candomblé. História e ritual da nação JeJe na Bahia**. Campinas: Editora da Unicamp, 2006; OLIVEIRA, Maria Inês Côrtes de. Viver e Morrer no meio dos seus. Nações e Comunidades africanas na Bahia do Século XIX. **Revista USP**, São Paulo, n. 28, p. 174-193, dezembro/1995 e fevereiro/1996., 1995/96; FARIAS, Juliana Barreto; SOARES, Carlos Eugênio Líbano; GOMES, Flávio dos Santos. **No Labirinto das Nações. Africanos e Identidades no Rio de Janeiro, século XIX**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional. 2005.

<sup>30</sup> ASCHER, Robert; FAIRBANKS, Charles. **Excavation of a Slave Cabin: Georgia, USA**. **Historical Archaeology**, n. 5, p.3-17, 1971; FAIRBANKS, Charles. The Plantation Archaeology of Southeastern Coast. **Historical Archaeology**, v. 28, n. 1, p.41-64, 1984; \_\_\_. The Kingsley Slave Cabins in Duval County, Florida, 1968. **The Conference on Historic Site Archaeology Papers**, v.7, p. 62-93, 1972.

<sup>31</sup> HERSKOVITS, Melville. **The Myth of the Negro Past**. Boston: Beacon Press, 1980.

<sup>32</sup> WHEATON, T.; Garrow, P. Acculturation and the Archaeological Record in Carolina Lowcountry. In: SINGLETON, Theresa (Ed.) **The Archaeology of Slavery and Plantation Life**. Orlando: Academic Press, 1985. p. 239-259.

tigelas, indicativa de hábitos alimentares centrados no consumo de ensopados, a predominância de restos faunísticos estraçalhados e as dimensões das habitações com cerca de 4m x 4m.<sup>33</sup> Esta abordagem impulsionou os arqueólogos a refletir sobre a significância das variações do registro arqueológico em termos comportamentais, sociais e culturais. Porém, por se tratar de outra perspectiva ética, fundamentada no funcionalismo e no formalismo econômico, também ignorou a possibilidade de os escravos terem atribuído significados alternativos à cultura material, os quais continuaram a ser vistos como elementos passivos dentro do sistema, sem a mínima possibilidade de negociação social.

No começo da década de 1990, a arqueologia afro-americana entrou em uma fase mais auto-reflexiva, quando arqueólogos adeptos de vertentes marxistas e pós-processualistas começaram a criticar fortemente as abordagens prévias, sendo finalmente reconhecido que o compartilhamento de artefatos entre senhores e escravos poderia envolver apenas um compartilhamento superficial de valores, visto que diferentes grupos podem atribuir significados distintos à mesma cultura material. A atenção começou a ser dada ao caráter dinâmico das relações de poder, visando entender como os escravos construíram seu mundo com base tanto nas limitações da instituição da escravidão quanto na herança africana.<sup>34</sup> No decorrer daquela década, houve um interesse crescente no estudo da dinâmica interna das comunidades afro-americanas. Esta mudança de foco exigiu o desenvolvimento de uma visão mais equilibrada, bidirecional, das relações de poder, inserindo-se em um contexto de desenvolvimento do pensamento social na arqueologia histórica marcado pela rejeição aos modelos que privilegiavam a perspectiva dos grupos dominantes, focalizando-se na agência dos grupos subordinados e nas trocas envolventes. O foco, assim, voltou-se para temas como os modos nos quais os afro-americanos compartilharam tradições étnicas e se

<sup>33</sup> BAKER, Vernon. Archaeological Visibility of Afro-American Culture: An Example from Black Lucy's Garden, Andover, Massachusetts. In: SCHUYLER, Robert (Ed.). **Archaeological Perspectives on Ethnicity in America**. Baywood, New York. 1980. p.29-37; MOORE, Sue. Social and Economic Status on the Coastal Plantation: An Archaeological Perspective. In: SINGLETON, Theresa (Ed.). **The Archaeology of Slavery and Plantation Life**. San Diego: Academic Press, 1985. p.141-160; OTTO, John S. **Cannon's Point Plantation – 1794-1860 – Living Conditions and Status Patterns in the Old South**. Orlando, San Diego, San Francisco, New York: Academic Press Inc., 1984.

<sup>34</sup> HOWSON, Jean. Social Relations and Material Culture: a Critique of the Archaeology of Plantation Slavery. **Historical Archaeology**, v. 34, n. 2, p. 78-91. 1990; ORSER Jr., Charles. Beneath the material surface of things: commodities, artifacts, and slave plantations. **Historical Archaeology**, v. 26, n. 3, p. 95-104. 1992; POTTER Jr., Parker. What is the use of plantation archaeology? **Historical Archaeology**, v. 25, n. 3, p. 94-107. 1991.

envolveram em negociações de poder com os senhores,<sup>35</sup> as formas como gerenciaram as várias situações de risco as quais estavam sujeitos<sup>36</sup> e os usos que fizeram da cultura material visando expressar seus próprios sistemas de valores e assim construir um senso de comunidade bastante diferenciado da ideologia senhorial.<sup>37</sup>

Nesse mesmo período alguns acadêmicos se dedicaram ao estudo da ideologia racista e do papel da cultura material em sua construção e manutenção, analisando os modos pelos quais os grupos afro-americanos não somente construíram uma cultura que resistia ao racismo, mas também manipulavam essa mesma ideologia como um elemento de coesão de grupo.<sup>38</sup> Modelos de trocas culturais mais sofisticados que os paradigmas da aculturação começaram a ser adotados, destacando-se aquele da *crioulização*.<sup>39</sup> Este modelo buscava entender não somente os modos como os afro-americanos se reappropriaram da cultura material hegemônica a partir de seus referenciais próprios, mas também as influências que esses grupos exerceram sobre a sociedade euro-americana.<sup>40</sup> Ao considerar que os escravos usaram a cultura material euro-americana com base em uma gramática que se manteve principalmente africana, os arqueólogos começaram a prestar mais atenção às particularidades desse registro arqueológico, considerando as relações contextuais entre artefatos e estruturas, visando entender os modos como a cultura material foi utilizada em práticas diversificadas, muitas vezes pautadas em referenciais bastante diferenciados daqueles da cultura hegemônica. Este é o caso dos estudos que focalizam as práticas religiosas das populações africanas na diáspora, que incluíram a reprodução de signos religiosos

---

<sup>35</sup> WILKIE, Laurie A. **Ethnicity, Community and Power: An Archaeological Study of the African-American Experience at Oakley Plantation, Louisiana**. Columbia: The University of South Carolina. 1994.

<sup>36</sup> YOUNG, Amy. Risk management strategies among African-American slaves at Locust Grove Plantation. **International Journal of Historical Archaeology**, v. 1, n. 1, p. 3-29, 1997.

<sup>37</sup> THOMAS, Brian. Power and Community: the Archaeology of Slavery at the Hermitage Plantation. **American Antiquity**, v. 63, n. 4, p. 531-555, 1998.

<sup>38</sup> BABSON, David. The Archaeology of Racism and Ethnicity on Southern Plantations. **Historical Archaeology**, v. 24, n. 4, p. 20-28, 1990; MULLINS, Paul. Racializing the Parlor: Race and Victorian Bric-a-Brac Consumption. In: \_\_\_\_\_. **Race and the Archaeology of Identity**. University of Utah Press, 2001. p.158-176; ORSER Jr., Charles. The Challenge of Race to American Historical Archaeology. **American Anthropologist**, v. 100, n.3, p. 661-668. 1999.

<sup>39</sup> FERGUNSON, Leland. **Uncommon Ground: Archaeology and Early African America, 1650-1800**. Washington and London: Smithsonian Institution Press. 1992.

<sup>40</sup> DAWDY, S. Creolization – Preface. **Historical Archaeology**, v. 34, n. 3, p. 1-4, 2000; DELLE, James. The material and cognitive dimensions of creolization in nineteenth-century Jamaica. **Historical Archaeology**, v. 34, n. 3, p. 56-72, 2000.

centro-africanos em vasilhames cerâmicos descartados em rios,<sup>41</sup> o enterramento de itens rituais que visavam o controle do mundo exterior a partir da manipulação do universo sobrenatural,<sup>42</sup> e o uso, para propósitos rituais e mágicos, de uma diversidade de artefatos encontrados em contextos de habitação, tais como contas de vidros azuis, moedas chinesas, moedas com cruzes incisas, moedas perfuradas, cristais de lustres, cristais de quartzo, colheres com cruzes incisas no cabo, figas, etc.<sup>43</sup> Ao trabalharem diretamente com os vestígios materializados das práticas socioculturais dos grupos escravos, tais pesquisas têm revelado uma diversidade de informações sobre a vida cotidiana, a sociedade e a cultura desses grupos que raramente foram presenciadas e, menos ainda, registradas pelos observadores dos segmentos dominantes.

As pesquisas em sítios de ocupação africana e afrodescendente no Brasil ainda são escassas, tendo sido inauguradas no final da década de 1970 com Guimarães e Lanna<sup>44</sup> em Minas Gerais, cujo foco recaía nas estratégias das comunidades de fugitivos (denominadas quilombos e mocambos). No final dos anos 1980, Guimarães e outros<sup>45</sup> realizaram escavações no Quilombo do Ambrósio (MG), evidenciando construções de pau-a-pique e recuperando itens como cachimbos, vasilhames cerâmicos e restos alimentares. Porém, essas pesquisas não tiveram continuidade, resultando apenas na publicação dos resultados iniciais. Nos anos de 1992 e 1993 Orser e Funari<sup>46</sup> realizaram

<sup>41</sup> FERGUNSON, Op. Cit., 1992.

<sup>42</sup> BROWN, Kenneth. Material Culture and Community Structure: The Slave and Tenant Community at Levi Jordan's Plantation, 1848-1892. In: HUDSON JR., Larry (Ed). **Working toward Freedom: Slave Society and Domestic Economy in the American South**. New York: University of Rochester Press, 1994; LEONE, Mark; FRY, Gladys-Marie. Spirit Management among Americans of African Descent. In: ORSER, C. (Ed.). **Race and the Archaeology of Identity**. Salt Lake City: University of Utah Press, 2001. p. 143-157.

<sup>43</sup> KLINGHOLFER, E. Aspects of Early Afro-American Material Culture: Artifacts from the Slave Quarters at Garrison Plantation, Maryland. **Historical Archaeology**, v. 21, n. 2, p. 112-119, 1987; RUSSEL, A. E. Material Culture and African-American Spirituality at the Hermitage. **Historical Archaeology**, v. 31, n. 2, p. 63-80, 1997; WILKIE, Laurie A. Magic and Empowerment on the Plantation. **Southeastern Archaeology**, v. 14, p. 136-157, 1995; YOUNG, Amy. Archaeological Evidence of African-Style Ritual and Healing Practices in the Upland South. **Tennessee Anthropologist**, v. 21, p. 139-155. 1996.

<sup>44</sup> GUIMARÃES, Carlos Magno; LANNA, Ana Lúcia Duarte. Arqueologia de Quilombos em Minas Gerais. **Pesquisas: Antropologia**, São Leopoldo, n.31, p. 147-64. 1980.

<sup>45</sup> GUIMARÃES, Carlos Magno. O Quilombo do Ambrósio: Lenda, Documentos e Arqueologia. In: Simpósio Gaúcho sobre a Escravidão Negra. **Estudios Iberos-Americanos**. Porto Alegre, v. 16, n. 1/2, p. 161-174. 1990. Idem. **Esclavitud, Rebeldia y Arte. Arte Rupestre Colonial y Republicano de Bolivia y Paises Vecinos**. La Paz, v. 1, p. 212-219, 1992.

<sup>46</sup> ORSER, Charles; FUNARI, Pedro P. A pesquisa arqueológica inicial em Palmares. **Estudios Ibero-Americanos**, v. 18, p.53-69, 1992; FUNARI, Pedro Paulo A. A 'República de Palmares' e a Arqueologia da Serra da Barriga. **Revista USP**, n. 28, p. 6-13. 1995/6; Idem. Etnicidad, identidad y cultura material: un estudio del cimarrón Palmares, Brasil, siglo XVII. In: ZARANKIN, A. e ACUTO, F. (Eds.) **Sed non**

prospecções arqueológicas e escavações exploratórias no Quilombo dos Palmares (AL), recuperando amostras de cerâmicas indígenas, aquelas coloniais e faianças europeias. Na mesma época, Lima e colegas<sup>47</sup> realizaram escavações na senzala da Fazenda São Fernando, em Vassouras (RJ), porém, recuperaram basicamente elementos construtivos, com uma notória ausência de itens relacionados às práticas cotidianas dos grupos escravos.

Mais recentemente têm surgido pesquisas em áreas de pequenos quilombos do Rio Grande do Sul;<sup>48</sup> novas escavações no Quilombo dos Palmares;<sup>49</sup> em uma senzala urbana em Martinho da Serra (RS);<sup>50</sup> em senzalas de dois engenhos de açúcar de Chapada dos Guimarães (MT),<sup>51</sup> e em senzalas do Engenho São Joaquim, em Pirinópolis (GO).<sup>52</sup> Outros estudos têm focalizado classes específicas de artefatos associadas aos cativos, tais como cerâmicas;<sup>53</sup> cachimbos;<sup>54</sup> vidros lascados<sup>55</sup> contas de

---

**Satiata - Teoria Social en la Arqueología Latinoamericana Contemporánea**, Buenos Aires: Ediciones Del Tridente, 1999. p. 77-96; FUNARI, Pedro Paulo A. A Arqueologia de Palmares – Sua contribuição para o conhecimento da história da cultura afro-americana. In: REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos. **Liberdade por um fio: história dos Quilombos no Brasil**. São Paulo: Cia. das Letras, 1996. p. 26-51.

<sup>47</sup> LIMA, Tania A., M. C. Bruno e M. P. Fonseca. Sintomas do modo de vida burguês no Vale do Paraíba, século XIX: a Fazenda São Fernando, Vassouras, RJ. **Anais do Museu Paulista**, História e Cultura Material, Nova série, 1, p.170-206. 1993.

<sup>48</sup> CARLE, Claudio. **A organização espacial dos assentamentos de ocupação tradicional de africanos e descendentes no Rio Grande do Sul, nos séculos XVIII e XIX**. Tese de doutorado em história, PUCRS, Porto Alegre. 2005.

<sup>49</sup> ALLEN, Scott J. Identidades em Jogo: negros, índios e a arqueologia da Serra da Barriga. In: L. de Almeida, M. Galindo e J. Elias (eds.) **Índios do Nordeste: temas e problemas**. Maceió: EDUFAL, 2000. v. 2. p.245-275; Idem. As vozes do passado e do presente: arqueologia, política cultural e o público na Serra da Barriga. **Clio – Série Arqueológica**, v. 20, n. 1, p. 81-101. 2006.

<sup>50</sup> MACHADO, N.T.; MILDÉR, S.E. Negros e coronéis na região central do Rio Grande do Sul – um estudo de caso: O casarão dos Mello, Martinho da Serra. In: **Anais do Terceiro Encontro de Pós-Graduação da Universidade do Vale do Paraíba**. Universidade do Vale do Paraíba. CD-ROM. 2003.

<sup>51</sup> SYMANSKI, Luis C. P.; SOUZA, Marcos A. T. O registro arqueológico dos grupos escravos: questões de visibilidade e preservação. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, 33, p. 215-244, 2007; SYMANSKI, Luís C. P. **Slaves and Planters in Western Brazil: material culture, identity and power**. Tese de doutorado, Gainesville, University of Florida. 2006.

<sup>52</sup> SOUZA, Marcos A. T. A vida escrava portas adentro: Uma incursão às senzalas do Engenho de São Joaquim, Goiás, século XIX. **Maracanan**, v. 7, p. 83-109, 2011; \_\_\_. Uma outra escravidão: a paisagem social do Engenho de São Joaquim, Goiás. **Vestígios: Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica**, v. 1, n.1, p. 57-88, 2007.

<sup>53</sup> DIAS JR., Ondemar. **A Cerâmica Neo-Brasileira, Arqueo-IAB - Textos Avulsos**, v. 1, p. 3-13, 1988; AGOSTINI, Camilla. Resistência Cultural e Reconstrução de Identidades: um Olhar sobre a Cultura Material de Escravos do Século XIX. **Revista de História Regional**, v. 3, n.2, p.115-137, 1998a; \_\_\_. Panelas e paneleiras de São Sebastião: um núcleo produtor e a dinâmica social e simbólica de sua produção nos séculos XIX e XX. **Vestígios**, v.4, n.2, p. 1-20, 2010; ALLEN, Scott J. A 'cultural mosaic' at Palmares? Grappling with historical archaeology of a -Seventeenth-Century brazilian quilombo. In: FUNARI, Pedro P. (org.) **Cultura Material e Arqueologia Histórica**. Campinas: Unicamp, 1998. p. 141-178; JACOBUS, André. Louças e cerâmicas no sul do Brasil no século XVIII: o registro de Viamão como estudo de caso. **Revista do CEPA**, v. 20, n. 23, p. 7-58, 1996; LIMA, Gislaine V.; CARVALHO,

colar,<sup>56</sup> e sapatos<sup>57</sup> encontrados em contextos diversos, tais como unidades domésticas urbanas e rurais, engenhos, senzalas, povoados de mineração, quilombos, cemitérios urbanos e lixeiras coletivas urbanas. Algumas investigações têm revelado que os grupos escravizados utilizaram a cultura material visando a manutenção, reprodução e transformação de cosmologias e práticas rituais de origem africana.<sup>58</sup> Symanski discutiu a reprodução de tatuagens corporais de grupos africanos em cerâmicas nos engenhos de Chapada dos Guimarães (MT) como evidência da manutenção de uma cosmologia amplamente dispersa entre os povos da África subsaariana, relacionada à antropomorfização da cerâmica.<sup>59</sup> Por conseguinte, Souza e Agostini, em uma análise de cerâmicas decoradas com escarificações de africanos ocidentais e orientais, de contextos do Sudeste e Centro-Oeste, argumentam como esses signos podem ter sido reproduzidos visando a criação de mecanismos de coexistência por parte de grupos identitários diaspóricos no contexto do Brasil.<sup>60</sup> De outro modo, Tavares abordou os significados

---

Héllen B. **A cerâmica de Vila Boa de Goiás dos séculos XVIII e XIX.** Sebrae, Goiania. 2004; MORALES, Walter F. A cerâmica "neo-brasileira" nas terras paulistas: um estudo sobre as possibilidades de identificação cultural através dos vestígios materiais na vila de Jundiaí do século XVIII. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, v. 11, p. 165-188, 2001;

SOUZA, Marcos A. T. Entre Práticas e Discursos: a Construção Social do Espaço no Contexto de Goiás do Século XVIII. In: ZARANKIN, Andrés; SENATORE, Maria X. (eds.) **Arqueología da Sociedade Moderna na América do Sul– Cultura Material, Discursos e Práticas**. Buenos Ayres: Ediciones del Tridente, 2002. p.63-86; SOUZA, Marcos A. T.; SYMANSKI, Luís C. P. Pottery variability and slave communities in Western Brazil. **International Journal of Historical Archaeology**, v. 13, p.513–548, 2009; SOUZA, Marcos A. T.; AGOSTINI, Camilla. Body marks, pots and pipes: some correlations between African scarifications and pottery decoration in eighteenth and nineteenth-century Brazil. **Historical Archaeology**, v. 46, n. 3, 2012; SYMANSKI, Luís C. P. Cerâmicas, identidades escravas e crioulização nos engenhos de Chapada dos Guimarães (MT). **História Unisinos**, v. 14, n. 3, p. 294-310, 2010; ZANETTINNI, Paulo E. **Maloqueiros e seus Palácios de Barro: o cotidiano doméstico na casa bandeirista**. Tese de doutorado, São Paulo, Universidade de São Paulo. 2005.

<sup>54</sup> AGOSTINI, Camilla. Padrões de decoração em vasilhames cerâmicos do Rio de Janeiro, século XIX. **Revista de Arqueología**, v. 11, p. 15-26, 1998b.

<sup>55</sup> SYMANSKI, Luís C. P. Artefatos reciclados em sítios históricos de Porto Alegre. **Revista de Arqueología**, v. 9, p. 43-54, 1996.

<sup>56</sup> TAVARES, Aurea C. **Vestígios materiais nos enterramentos na antiga Sé de Salvador: postura das instituições religiosas africanas frente à igreja católica em Salvador no período escravista**. Dissertação de mestrado em arqueologia, UFPE, Recife. 2006.

<sup>57</sup> LIMA, Tania A. Los zapateros descalzos: arqueología de una humillación en Rio de Janeiro del siglo XX. In: ACUTO, Félix; ZARANKIN, Andrés (eds.) **Sed nos Satiata II. Acercamientos sociales en la arqueología latinoamericana**. Córdoba, Argentina: Encuentro Grupo Editor, v. 1, p. 135-157. 2008.

<sup>58</sup> SYMANSKI, Luís C. P. Op. Cit., p. 294-310, 2010; SYMANSKI, Luís C. P. O Domínio da Tática: práticas religiosas de origem africana nos engenhos de Chapada dos Guimarães (MT). **Vestígios - Revista Latino-Americana de Arqueología Histórica**, v.1 (2), p. 7-36. 2007; SYMANSKI, Luís C. P. Op. Cit., 2006; SOUZA, Op. Cit., 2012; SOUZA, Marcos A. T. **Spaces of Difference: an Archaeology of Slavery and Slave Life in a 19th Century Brazilian Plantation**. Tese de doutorado, Syracuse University. 2010; TAVARES, Op. Cit., 2006.

<sup>59</sup> SYMANSKI, Luís C. P. Op. Cit., 2010. p. 294-310; SYMANSKI, Op. Cit., 2006.

<sup>60</sup> SOUZA, Marcos A. T. Op. Cit., 2012.

religiosos dos colares presentes em enterramentos de escravos na Sé de Salvador (BA), relacionados ao culto dos africanos ocidentais;<sup>61</sup> enquanto Souza analisou os itens devocionais encontrados nas senzalas do Engenho São Joaquim (GO) como indicativos de práticas religiosas híbridas, envolvendo o catolicismo e religiosidades africanas.<sup>62</sup> Também Symanski analisou itens enterrados sob o piso da casa grande do Engenho Rio da Casca e de uma senzala do engenho Água Fria (MT) como evidências de práticas de conjuro de matriz centro-africana.<sup>63</sup>

De um modo geral, o processo de trocas culturais entre africanos, ameríndios e europeus tem sido abordado com base em modelos alternativos ao de aculturação, destacando-se as noções de crioulização, transculturação e etnogênese, como é o caso dos estudos de Allen<sup>64</sup> e Funari<sup>65</sup> no Quilombo dos Palmares (AL), Souza, no arraial de mineração de Ouro Fino (GO) e no Engenho São Joaquim (GO),<sup>66</sup> Souza e Symanski<sup>67</sup> e Symanski nos engenhos de Chapada dos Guimarães (MT).<sup>68</sup> Particularmente as pesquisas realizadas em três engenhos e um pequeno quilombo na Chapada dos Guimarães (MT) permitiram a recuperação de amostras de uma diversidade de contextos datados em diferentes intervalos entre 1780 e 1888. A variabilidade diacrônica da cerâmica de produção local, referente, sobretudo, às técnicas de decoração e padrões decorativos, permitiu fazer correlações entre este material e as mudanças na composição dos plantéis escravos, as quais demonstraram que os cativos – particularmente os africanos – usaram esse material para expressar diferenças culturais e sociais. Porém, quando o cenário demográfico da escravidão em Chapada foi dominado por uma população afro-brasileira, a partir do último terço do século XIX, ocorreu uma gradual diminuição na proporção dos vasilhames cerâmicos decorados, demonstrando que o processo de crioulização nesta região foi fortemente atrelado às mudanças

<sup>61</sup> TAVARES, Op. Cit., 2006.

<sup>62</sup> SOUZA, Marcos A. T. Op. Cit., 2010.

<sup>63</sup> SYMANSCKI, Luís Cláudio Pereira. Op. Cit., 2007. p. 7-36.

<sup>64</sup> ALLEN, Scott J. A 'cultural mosaic' at Palmares? Grappling with historical archaeology of a - Seventeenth-Century brazilian quilombo. In: FUNARI, Pedro P. (org.) **Cultura Material e Arqueologia Histórica**, Campinas: Unicamp, 1998. p. 141-178.

<sup>65</sup> FUNARI, Pedro. Etnicidad, identidad y cultura material: un estudio del cimarrón Palmares, Brasil, siglo XVII. In: ZARANKIN, A. e ACUTO, F. (Eds.) **Sed non Satiata - Teoria Social en la Arqueología Latinoamericana Contemporánea**. Buenos Aires: Ediciones Del Tridente, 1999. p. 77-96.

<sup>66</sup> SOUZA, Marcos A. T. Op. Cit., 2002.

<sup>67</sup> SYMANSCKI, Luís Cláudio Pereira. Arqueología Histórica no Brasil: uma revisão dos últimos vinte anos. In: MORALES, Walter Fagundes; MOI, Flavia Prado (orgs.) **Cenários Regionais de uma Arqueología Plural**. São Paulo: Annablume. 2009.

<sup>68</sup> SYMANSCKI, Luís Cláudio Pereira. Op. Cit., 2006; SYMANSCKI, Luís Cláudio Pereira. Op. Cit., 2010.

geracionais dos grupos escravizados, de uma população culturalmente heterogênea africana para uma população mais homogênea, afro-brasileira.<sup>69</sup> Este estudo sugere que o processo de crioulização, diferentemente do que é apregoados pelos estudos de arqueologia histórica na América do Norte e no Caribe, não segue uma via linear, em que grupos com diferentes *backgrounds* culturais rapidamente constroem uma nova cultura como resposta à vida comum em cativeiro, conforme defendido no modelo clássico de Mintz e Price.<sup>70</sup> Antes, este processo deve ser contextualmente avaliado, pois pode apresentar ritmos distintos de acordo com as especificidades da escravidão em diferentes regiões das Américas, podendo, como no caso da Chapada, ser marcado por períodos de expressão de diferenças e reconstrução de identidades pautadas em referenciais diversificados.

Enfim – apenas num quadro panorâmico – as pesquisas aqui citadas apontam para o grande potencial sobre os padrões de vida material, práticas cotidianas, economia, dinâmica social, cosmologias, religiosidade, construção e reconstrução de identidades, resistência e agência das populações africanas na diáspora. Em uma perspectiva diacrônica esse registro pode indicar mudanças em uma ou em todas essas feições que não seriam passíveis de ser identificadas em nenhum outro tipo de fonte. Tais mudanças podem estar vinculadas a mudanças mais amplas no contexto econômico, político, e/ou social, mas podem também ser resultantes da agência desses grupos na escala interna de uma dada estrutura de produção ou de uma região. Esta questão da agência dos grupos escravizados ainda é pouco explorada na arqueologia brasileira, cujos poucos estudos teoricamente orientados têm sido conduzidos sob os já referidos modelos afins de crioulização, transculturação e etnogênese. Tais modelos, contudo, tendem a minimizar a capacidade de agência desses grupos, pois, na medida em que assumem que há uma gramática própria de uso dos artefatos pelas populações afro-americanas, colocam a estrutura – neste caso uma estrutura mental – como determinante, não concedendo margem para as ações criativas e estratégicas, em que os

---

<sup>69</sup> SYMANSKI, Luís Cláudio Pereira. Op. Cit., 2006; SYMANSKI, Luís Cláudio Pereira. Op. Cit., 2010; SOUZA, Op. Cit., 2009.

<sup>70</sup> MINTZ, Sidney W.; PRICE, Richard. **The Birth of African-American Culture. An Anthropological Perspective.** Boston: Bacon Press, 1992; Idem. **O Nascimento da Cultura Afro-Americana.** Uma perspectiva antropológica. Rio de Janeiro: Pallas. 2003.

agentes envolvidos podem adotar diferentes padrões de comportamento em detrimento do contexto social, visando à realização de metas específicas.<sup>71</sup>

### **Das senzalas, famílias e mocambos**

No Brasil, dentre os temas destacados de uma renovada História Social, encontra-se o estudo da família escrava. Até aproximadamente a década de 1970, os autores que procuraram analisar as complexidades da sociedade escravista brasileira apenas apontavam, com relação à vida social dos escravos, a total inexistência de laços familiares entre eles. Já no início do século XX, Nina Rodrigues, numa visão preconceituosa, marcada por um racismo científico emergente desde o final do século XIX, enfatizava a "imoralidade" e a "devassidão" como marcas principais do comportamento do africano desde a sua chegada como escravo.<sup>72</sup> Deslocando os argumentos, amparados inicialmente por categorias "étnicas-biologizantes", surgem, na década de 1930, os escritos de Gilberto Freyre.<sup>73</sup> Ao analisar as relações sociais, sexuais e familiares dos escravos, procurou ressaltar o *caráter sociológico* da sociedade escravista. Os cativos não constituíram famílias, sendo "promíscuos" e "imorais"; entretanto, tais fatos não podiam ser tão somente explicados pelas origens étnicas dos escravos, mas sim devido ao *sistema social* da escravidão. Segundo Freyre: "não há escravidão sem depravação sexual", constituindo a "essência mesma do regime". Destacando a existência de uma grande família patriarcal, afirmaria que as relações sexuais entre cativos e seus senhores eram toleradas, porém, admitia que existissem exceções, ou seja, ainda que vivessem num ambiente de "depravação", alguns escravos conseguiam se casar e constituir famílias.<sup>74</sup>

A partir da década de 1960 novos estudos refutaram as ideias de Freyre. Não aceitando os argumentos que apontavam para a "benignidade" da escravidão, autores revisionistas – da chamada *Escola Sociológica Paulista* – enfatizavam o caráter violento das relações sociais sob o cativeiro. A violência e um mundo de opressão eram o que vigorava na escravidão. Mais do que isto, constituíam os explicadores do sistema

<sup>71</sup> SOUZA, Marcos A. T. Op. Cit., 2010; SOUZA, Marcos A. T. Op. Cit., 2011.

<sup>72</sup> RODRIGUES, Raimundo Nina. **Os Africanos no Brasil**. 6ed., São Paulo: Ed. Nacional; Brasília: UnB., 1982. [1905]. p. 7.

<sup>73</sup> FREYRE, Gilberto. **Casa Grande & Senzala. Formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal**. São Paulo: 1933.

<sup>74</sup> Idem.

escravista brasileiro. A formação de famílias, segundo Florestan Fernandes e outros, era, nesse contexto, algo inexistente. E os escravos viviam sob completa "anomia social", que os impedia de ter vida social própria, sendo que a violência e a crueldade tinham marcado profundamente a dimensão familiar. Os argumentos destacados para a inexistência de famílias eram: "desregramento" social, falta de "normas", constituição de "uniões efêmeras" e "promiscuidade sexual".<sup>75</sup>

Desde a década de 1990, vários estudos têm procurado fazer uma revisão desses argumentos. Utilizando como principais fontes inventários, listas nominativas, censos populacionais e assentamentos paroquiais de casamentos e batismos, com a perspectiva de efetuar análises agregativas, diversos autores têm mostrado que, a despeito do mundo de opressão, das péssimas condições de vida e trabalho, da desproporção sexual nos plantéis, dos altos índices de mortalidade etc., parte considerável da massa escrava, com estratégias variadas, conseguiu constituir famílias.<sup>76</sup> Ampliando os universos de reflexões, vários estudos procuraram manter um diálogo com a bibliografia sobre a família escrava no Sul dos Estados Unidos. Os estudos – e consequentemente o debate historiográfico – a respeito do tema nos Estados Unidos já são igualmente bem antigos. Diversos historiadores, alguns dos quais influenciados pelos próprios estudos de Freyre, analisaram as formações sociais da escravidão nas Américas sob o enfoque comparativo. Enfatizaram-se os aspectos "benévolos" da escravidão nos Estados Unidos e aqueles "malévolos" da escravidão brasileira. Com relação à vida social dos escravos

<sup>75</sup> CARDOSO, Fernando Henrique; IANNI, Octávio. **Cor e Mobilidade social em Florianópolis. Aspectos das relações entre negros e brancos numa comunidade do Brasil Meridional.** São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1960. p. 129-130; BASTIDE, Roger; FERNANDES, Florestan. **Brancos e Negros em São Paulo. Ensaio sociológico sobre aspectos da formação, manifestações atuais e efeitos do preconceito de cor na sociedade paulistana.** 3ed., São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1971. p. 97; COSTA, Emilia Viotti da. **Da senzala à colônia.** São Paulo: Ciências Humanas, 1982. p. 259.

<sup>76</sup> COSTA, Iraci del Nero da; SLENES, Robert; SCHWARTZ, Stuart B. A Família escrava em Lorena (1801). **Estudos Econômicos.** São Paulo, v. 17, n. 2, p. 245-95, 1987; GRAHAM, Richard. A família escrava no Brasil colonial. In: \_\_\_\_\_. **Escravismo, Reforma e Imperialismo.** São Paulo: Perspectiva, 1979. p. 41-57; FLORENTINO, Manolo; GOÉS, José Roberto. **A Paz das Senzalas. Famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, c. 1790-c.1850.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997; FARIA, Sheila Siqueira de Castro. **A Colônia em Movimento. Fortuna e Família no Cotidiano Colonial.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998; SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835.** São Paulo: Companhia das Letras, 1988; MOTTA, José Flávio. Família escrava: uma incursão pela historiografia. **História: Questões & Debates.** Curitiba, v. 9, n. 16, p. 104-59, jun. 1988; Idem. **Corpos Escravos, Vontades Livres: Posse de Cativos e Família Escrava Em Bananal (1801 - 1829).** São Paulo: Annablume/FAPESP, 1999; SLENES, Robert W. Lares negros, olhares brancos: histórias da família escrava no século XI. **Revista Brasileira de História,** São Paulo, v. 8, n. 16, p. 189-203. 1988; Idem. Escravidão e família: padrões de casamentos e estabilidade familiar numa comunidade escrava (Campinas, século XIX). **Estudos Econômicos,** São Paulo, v. 17, n. 2, p. 217-27, 1987.

norte-americanos, criou-se o estereótipo do negro *sambo*, que seria um escravo infantilizado e sem personalidade moral, inteiramente coisificado socialmente pelo sistema escravista.<sup>77</sup>

Na década de 1970, os debates a respeito da organização familiar entre os escravos nos Estados Unidos ganharam, porém, novos contornos com os historiadores Genovese<sup>78</sup> e Gutman.<sup>79</sup> De um lado, Genovese procurou criticar a generalização de estereótipo do *sambo* para toda a população escrava norte-americana, destacando a existência de famílias escravas estáveis, porém, como parte do mundo patriarcal dos senhores. Assim, identificava o caráter "paternalista" que permeava as relações sociais entre senhores e escravos. Do outro lado, Gutman refutou tais argumentos de Genovese, assim como os de Stampp,<sup>80</sup> criticando inicialmente as análises de Frazier<sup>81</sup> a respeito da organização familiar dos negros norte-americanos durante a escravidão. Semelhante a Genovese, se opôs à ideia da dominância da família do "tipo matrifocal", qual seja, que a maioria deles vivia (e era criada) apenas com as mães. Com fontes variadas, Gutman demonstrou que grande parte dos escravos vivia em famílias estáveis e duradouras, constituídas por pais, mães e filhos. A despeito da intolerância, truculência e mesmo o paternalismo dos senhores – a massa escrava constituiu famílias, com também uma cultura, com relativa autonomia,<sup>82</sup> sendo que o mundo familiar dos cativos não era tão somente a extensão do universo senhorial. Ao contrário, junto a uma organização familiar autônoma, os cativos recriaram também uma cultura com significados políticos próprios.<sup>83</sup> Para além deste debate, vários estudos a respeito da

<sup>77</sup> ELKINS, Stanley M. **Slavery: a problem in American institutional and intellectual life**. University of Chicago Press. 1959; TANNEBAUM, Frank. **Slave and Citizen. The negro in the Americas**. New York: Alfred A. Knopf. 1947; DEGLER, Carl N. **Nem preto nem branco: escravidão e relações raciais no Brasil e nos Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Labor do Brasil, 1976.

<sup>78</sup> GENOVESE, Eugene D. **Roll, Jordan, roll. The Wordl the slaves made**. New York: Vintage Books, 1976.

<sup>79</sup> GUTMAN, Herbert G. **The Black family in slavery and freedom, 1750-1925**. New York: Vintage Books, 1976.

<sup>80</sup> STAMP, Kenneth M. Rebels and Sambos. In: WEINSTEIN, Allen; GATEL, Frank Otto; SARASOHN, David (Eds.) **American Negro Slavery. A Modern Reader**. 3ed. New York: Oxford University Press, 1979.

<sup>81</sup> FRAZIER, Edward Franklin. **The negro family in the United States**. 5ed., Chicago: University of Chicago Press, 1947.

<sup>82</sup> GUTMAN, Herbert G. Family and Kinship Groupings among the enslaved afro-americans on the south Carolina Good Hope Plantation: 1760-1860. In: RUBIN, Vera; TUDE, Arthur (Eds.). **Comparative Perspectives on Slavery in New World Plantation Societies**. New York: 1977. p. 242-258.

<sup>83</sup> Para as controvérsias entre Gutman/Genovese, ver a introdução de Ira Berlin em: GUTMAN, Herbert G. **Culture and Power: Essays on the American Working Class**. Introdução de Ira Berlin. Pantheon Books, 1987.

história social da escravidão nas Américas, particularmente para as áreas escravistas do Caribe e Sul dos Estados Unidos, indicam pistas instigantes sobre o tema da família escrava.<sup>84</sup> Podemos citar diversos estudos – entre clássicos e contemporâneos – que apontam caminhos no entendimento mais amplo da gestação de família, comunidades e cultura com significados próprios entre os cativos.<sup>85</sup>

Mais recentemente, seguindo em parte as perspectivas de Slenes,<sup>86</sup> arqueólogos e historiadores têm também oferecido contribuições importantes nas reflexões sobre as paisagens das senzalas e os espaços de sociabilidade no seu entorno. Destacamos tanto Agostini<sup>87</sup> como principalmente Marquese com instigantes estudos sobre o regime visual e a disposição das senzalas.<sup>88</sup>

Além da família escrava, uma importante dimensão dos estudos sobre a escravidão e o pós-abolição aparece nas investigações a respeito dos quilombos e

---

<sup>84</sup> CRATON, Michael. Changing patterns of slave families in the British West Indies. **Journal of Interdisciplinary History**, v. 10, n. 1, p. 1-36, 1976; HIGMAN, Barry W. Household Structure and fertility on jamaican slave plantations: a nineteenth-century example. **Population Studies. A Journal of Demography**, v. 27, n. 3, p. 527-550. 1973; Idem. The Slave family and household in the British West Indies, 1800-1834. **Journal of Interdisciplinary History**, v. 6, n. 1, p. 261-287, 1975.

<sup>85</sup> LEVINE, Lawrence W. Slaves Songs and Slave Consciousness. In: WEISTEIN, Allem; GATEL, Frank Otto; SARASOHN, David (Eds.). **American Negro Slavery. A Modern Reader**. 3ed. New York: Oxford University Press, 1979; SOBEL, Mechal. **The World they Made together: Black and White Values in Eighteenth-Century Virginia**. Princeton University Press, 1987; STUCKEY, Sterling. **Slave Culture: Nationalist Theory and The Foundations of black America**, New York: 1987; BERLIN, Ira. Time, Space and the Evolution of Afro-American Society on British Mainland North America. **The American Historical Review**, v. 85, n. 1, February, p. 44-78, 1980; BLASSINGAME, John. **The Slave Community. Plantation Life in the antebellum South**. New York: Oxford University Press, 1972; CREEL, Margaret Washington. 'Peculiar People: Slave Religion and Community among the Gullahs'. New York: New York University Press. 1988; MALONE, Ann Patton. Sweet Chariot. **Slave Family & Household Structure in Nineteenth Century Louisiana**. The University of North Carolina Pres, 1992; MORGAN, Philip. **Slave Counterpoint. Black Culture in the Eighteenth-Century Chesapeake & Lowcountry**. University of North Carolina Press, Chapel Hill & London, 1998; STEVENSON, Brenda E. **Life in Blacck and White. Family and Community in Slave South**. Oxford University Press, 1996.

<sup>86</sup> SLENES, Op. Cit., 1999.

<sup>87</sup> AGOSTINI, Camilla. Structural and liminal spaces in slaves' everyday lives: Southeastern Brazil, 19th century, In: **Religion and Space in the Atlantic World**. Indiana University Press, forthcoming. 2012; Idem. "Espaços estruturais e espaços liminares na ordem escravista: um estudo dos espaços construídos por africanos e afrodescendentes no complexo cafeeiro do século XIX". In: TERRA, Carlos G.; ANDRADE, Rubens de (Org.). **Coleção Paisagens Culturais Volume I - Materialização da Paisagem Através das Manifestações Sócio-Culturais**, 2008. p. 39-47.

<sup>88</sup> MARQUESE, Rafael de Bivar. O Vale do Paraíba cafeeiro e o regime visual da segunda escravidão: o caso da fazenda Resgate. **Anais do Museu Paulista**, v. 18, p. 83-128. 2010; Idem. Diáspora africana, escravidão e a paisagem da cafeicultura escravista no Vale do Paraíba oitocentista. **Almanack Brasiliense**, São Paulo, v. 7, p. 138-152. 2008; MARQUESE, Rafael de Bivar. Revisitando casas-grandes e senzalas: a arquitetura das *plantations* escravistas americanas no século XIX. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 14, p. 11-57, 2006; Idem. Moradia escrava na era do tráfico ilegal: senzalas rurais no Brasil e em Cuba, c. 1830-1860. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 13, n. 2, p. 165-188, 2005. Ver também Gomes, 2013, no prelo.

comunidades remanescentes.<sup>89</sup> Os quilombos tão somente abordados na perspectiva de protesto contra a escravidão podem ser analisados no contexto da formação de micro-sociedades camponesas. Desde o século XVII – ganhando força nos séculos XVIII e XIX – constituiu-se um campesinato negro no Brasil.<sup>90</sup> Suas origens eram: os próprios quilombos – independente de tamanho – com suas especificidades regionais e articulações econômicas locais; as comunidades de fugitivos de índios aldeados – refugiados de aldeamentos religiosos e leigos – que se redefiniam etnicamente; as comunidades camponesas formadas por setores sociais de homens livres pobres “marginalizados” e ou “desclassificados”, como os desertores militares; as atividades econômicas de roceiros, gestadas a partir das economias próprias dos escravos, qual seja, o tempo e as roças destinadas aos escravos por seus próprios senhores para que garantissem/providenciassem seu próprio sustento e a gestação de setores camponeses de lavradores pobres – homens livres – nas áreas não voltadas para a agra-exportação e/ou nas franjas das áreas econômicas de fronteiras abertas.<sup>91</sup>

Na complexidade histórica deste campesinato no Brasil, vemos ainda, entre outras coisas, o surgimento de culturas do mundo rural. Em várias outras regiões coloniais brasileiras, fugitivos e quilombolas – organizados ou não, em pequenos e grandes grupos – inventavam suas próprias liberdades. Do ponto de vista socioeconômico, essas relações sociais mantidas pelos quilombolas articularam alguns grupos mesmo ao mercado de abastecimento de alimentos e comércio clandestino. A frequência, volume, periodicidade, continuidade e importância destas relações dependeriam dos contextos específicos de algumas áreas e das estratégias dos grupos quilombolas que nelas se estabeleceram. Diversos fatores econômicos, geográficos e demográficos tiveram

---

<sup>89</sup> REIS, Op. Cit., 1996.

<sup>90</sup> PALACIOS, Guilhermo. Campesinato e Escravidão: uma proposta de periodização para a história dos cultivadores pobres livres no Nordeste Oriental do Brasil, C. 1700-1875. **Dados, Revista de Ciências Sociais**, v. 30, n. 3. 1987.

<sup>91</sup> Destaca-se aqui a bibliografia sobre a economia própria dos escravos: BARICKMAN, Bert. A Bit of Land which They Call Roça: Slave Provision Grounds on Sugar Plantations and Cane Farms in the Bahian Recôncavo, 1780-1860. **Hispanic American Historical Review**, v. 74, n. 4, p. 649-687, 1994; CARDOSO, Ciro Flamaron S. **Escravo ou Camponês ? O Protocampesinato negro nas Américas**. São Paulo: Brasileiense, 1987; FLORENTINO, Manolo Garcia; FRAGOSO, João Luis Ribeiro. Marcelino, filho de Inocência Crioula, neto de Joana Cabinda: um estudo sobre famílias escravas em Paraíba do Sul (1835-1872). **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 151-73, 1987; GUIMARÃES, Carlos Magno. Quilombos e Brecha camponesa – Minas Gerais (Século XVIII). **Varia História**, Belo Horizonte, Revista do Departamento de História, v. 8, Julho 1989; MACHADO, Maria Helena P.T. Vivendo na mais perfeita desordem: os libertos e o modo de vida camponês na província de São Paulo do século XIX. **Estudos Afro-Asiáticos**, Rio de Janeiro, CEAA, n. 25, dezembro. 1993; SLENES, Op. Cit., 1999.

impacto sobre as formações de grupos de fugitivos aonde eles tenham existido. As estratégias dos quilombolas para manter sua autonomia podiam estar combinadas a contextos geográficos e socioeconômicos diversos. Vários estudos, movimentos sociais, autoridades federais, estaduais e municipais têm se mobilizado nos últimos quinze anos em torno do reconhecimento das comunidades remanescentes de quilombos. Com direitos de posse e titulação agrárias reconhecidos oficialmente na Constituição Brasileira de 1988, destacadamente no Artigo 68º. da ADCT (Atos das Disposições Constitucionais Transitórias), centenas de comunidades negras rurais, espalhadas por todo o Brasil, lutam por cidadania e terra. Recupera-se no passado e no presente diversos e complexos processos históricos de formas de campesinato, atravessando todo o período escravista e da pós-emancipação.

Em todas as áreas das Américas Negras onde se estabeleceram grupos de escravos fugidos, destaca-se a maneira como se forjaram políticas de alianças entre os fugitivos com outros setores da sociedade envolvente. Assim foi na Jamaica, no Haiti, nas Guianas, na Colômbia, no Brasil, Suriname, Venezuela e em outras regiões escravistas onde quilombolas, *cimarrones*, *palenques*, *cumbes* e *maroons* procuraram se organizar econômica e socialmente em grupos e comunidades.<sup>92</sup> Tentavam manter a todo custo sua autonomia e, ao mesmo tempo, agenciavam estratégias de resistência junto a piratas, indígenas, comerciantes, fazendeiros, lavradores, até autoridades coloniais e, principalmente, aqueles que permaneciam escravos. Foram, sem dúvida, a partir de tais estratégias e experiências – permeadas de contradições e conflitos – que os fugitivos determinaram os sentidos de suas vidas como sujeitos de sua própria história. Revisões críticas e pesquisas mais recentes têm buscado diferentes caminhos para analisar a questão. Os aspectos históricos do protesto negro, – não exclusivo àqueles dos quilombos e das revoltas abertas – são complexos e multifacetados. Neste sentido, devem ser reconstruídos nos seus contextos e não simplificados e polarizados.<sup>93</sup> Com

<sup>92</sup> MULLIN, Michael. **Africa in America. Slave Acculturation and Resistance in the America South and the British Caribbean, 1736-1831.** University of Illinois Press. 1992; PRICE, Richard. Resistance to Slavery in the Americas: Maroons and their Communities. **Indian Historical Review**, n. 15, v. 1-2. 1988/89; THORNTON, John K. **Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1680.** Cambridge University Press, 1992.

<sup>93</sup> Para o Brasil, ver, por exemplo: CHALHOUB, Op. Cit., 1990; CUNHA, Op. Cit., 1985; MACHADO, Maria Helena. **Crime e escravidão: trabalho, luta e resistência nas lavouras paulistas, 1830-1888.** São Paulo: Brasiliense, 1987; Idem. **O Plano e o Pânico. Os movimentos sociais na Década da Abolição.** Rio de Janeiro, Ed. UFRJ/EDUSP, 1994; REIS, João José. Op. Cit., 2003[1986]; REIS, João

base em novas pesquisas e abordagens históricas, critica-se a ideia modelo de um tipo de rebeldia escrava que se esgotava em si mesmo, procurando apenas "reagir" contra a violência senhorial. Na perspectiva de ampliar o entendimento da luta escrava, a ênfase na tão somente "reação" cedia a vez para as reflexões sobre as ações e seus significados. Não se pretendeu negar ou obscurecer a violência e a "coisificação" física dos escravos, porém, novos estudos tentaram mais que atravessar sobre a superfície o mar das denúncias e mergulhar nas profundezas do cotidiano das experiências e visões escravas. Sob a escravidão, é certo, milhares de homens e mulheres não só viveram. Procuraram, na medida do possível, organizar suas vidas, recriando-as.<sup>94</sup>

Estudos mais recentes sobre a escravidão em várias partes das Américas têm procurado – partindo de pesquisas empíricas de fôlego, assim como dialogando com outros aportes teóricos e metodológicos – reexaminar a resistência escrava sob diferentes óticas. O tema das comunidades de fugitivos escravos sempre foi uma preocupação. E parece hoje estar renovado com inúmeras e novas pesquisas. Particularmente no Brasil, destacam-se recentes e originais estudos sobre o tema. Poderíamos citar as análises de etno-história sobre comunidades remanescentes de quilombos – há muito já iniciadas para outros países – que agora ganham interessantes contornos.<sup>95</sup>

---

José; SILVA, Eduardo. **Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989; SLENES, Op. Cit., 1991/92.

<sup>94</sup> GUTMAN, Op. Cit.; 1987.

<sup>95</sup> Sobre comunidades remanescentes de quilombos, ver: ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Terras de Preto, Terras de Santo, Terras de Índio – Uso Comum e Conflito. In: CASTRO, Edna M. R. & HABETTE, Jean. (Orgs.). **Na Trilha dos Grandes Projetos: Modernização e Conflito na Amazônia**. Cadernos do NAEA/UFPA, n.10, 1990; BANDEIRA, Maria de Lourdes. **Território negro em espaço branco: estudo antropológico de Vila Bela**. São Paulo, Brasiliense, 1988; CARVALHO, José Jorge de (Org.). **O Quilombo do Rio das Rás: histórias, tradições e lutas**. Salvador: CEAO/EDUFBA, 1996; FUNES, Eurípedes. Nasci nas matas, nunca tive senhor. História e Memória dos mocambos do Baixo Amazonas. In: REIS, João; GOMES, Flávio dos Santos. **Liberdade por um fio: história dos Quilombos no Brasil**. São Paulo: Cia. das Letras, 1996. p. 467-497; GUSMÃO, Neusa M. Mendes de. **Terra de pretos, terra de mulheres: terra, mulher e raça num bairro negro**. Brasília, MEC/Fundação Cultural Palmares. 1996; LEITE, Ilka Boaventura. (Org.) **Negros no Sul do Brasil: invisibilidade e territorialidade**. Santa Catarina, Letras Contemporâneas, 1996; MONTEIRO, Anita M. de Q. Castainho: **Etnografia de um Bairro rural de Negros**. Recife: Mansangana, 1985; O'DWYER, Eliane Cantarino. 'Remanescentes de Quilombos' na fronteira Amazônica. In: O'DWYER, Eliane Cantarino (org.). **Terra de Quilombos**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Antropologia, 1995; QUEIROZ, Renato da S. **Caipiras Negros no Vale do Ribeira: Um estudo de antropologia econômica**. São Paulo: FFLCH/USP, 1983; VÉRAN, Jean-François. Rio das Rás: memória de uma 'comunidade remanescente de quilombo'. **Afro-Ásia, Salvador**, CEAO/UFBA, n. 23, p. 297-330, 1999.

## Investigações em andamento: primeiras informações

As investigações e projetos de pesquisas em andamento sobre escavações (com aprovação do IPHAN) em antigas fazendas no Rio de Janeiro visam a montagem de grupos de pesquisas (com a participação de arqueólogos e historiadores, entre alunos de graduação, mestrado e doutorado nos programas de pós-graduação em História Comparada da UFRJ e de Antropologia da UFPR e da UFMG) numa perspectiva multidisciplinar. Para além das pesquisas arquivísticas e as análises posteriores dos registros arqueológicos, pensamos na disponibilização (formação de acervos) do material (imagens, registros arqueológicos e fontes textuais arquivísticas) sobre as experiências da escravidão e do pós-emancipação, com destaque para a confecção (além de formação da iniciação científica e da pós-graduação) de material didático (palestras, conferências e cursos de extensão) para alunos, professores e público em geral, visando a execução da lei 10.639 de ensino de história da África e dos afro-brasileiros.

Assim, o objetivo principal seria investigar registros da cultura material e imaterial da escravidão e do pós-emancipação no Brasil (inicialmente comparando o Rio de Janeiro). Conectando passado-presente através de investigação arquivística, pesquisas arqueológicas, pesquisas etnográficas, com digitalização e produção de documentários, pretende-se recuperar cenários e paisagens de formações camponesas, elites rurais, cultura popular, memória e imaginário social. O material da pesquisa poderá ser disponibilizado em termos de visualização e multimídia para fins de educação através de documentários, fotografias, áudios, vídeos e publicações de acervos documentais. Em termos da pesquisa arqueológica, pretendemos investigar vários cenários da cultura material da escravidão e do pós-abolição, destacando para o Rio de Janeiro as prospecções na fazenda colonial dos religiosos beneditinos e as escavações em edifícios e áreas externas da fazenda colonial dos Jesuítas (Fazenda do Colégio) no município de Campos dos Goitacazes. Serão iniciadas também as prospecções e escavações em antigas senzalas da Fazenda Santa Clara no município de Santa Rita do Jacutinga (divisa com o município de Valença) entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais. E há ainda expectativas de em 2015 a realização de prospecções e escavações em áreas de mata atlântica onde se encontram possíveis ruínas de sítios

arqueológicos atribuídos ao quilombo de Carukango, entre os Municípios de Silva Jardim, Casemiro de Abreu e Macaé.<sup>96</sup>

Das investigações já iniciadas destacamos a região de Campos dos Goitacazes. Em junho e julho de 2012, visitamos a fazenda dos beneditinos para uma prospecção inicial e localizamos os sítios das senzalas. As dimensões dos espaços mapeados foram as seguintes: *Mosteiro* – fachada (noroeste) e fundos da construção: 32 metros, dos quais 15 m dizem respeito à parte frontal da igreja. Laterais de: 27 m (sudoeste; parede contígua à igreja) e 40 m (sudeste). *Arruamento das senzalas* – O espaço das habitações escravas localizava-se em frente à fachada principal da sede da fazenda, distando cerca de 60 metros dela. O arruamento das casas configura uma conformação em “U” e, por meio da coleta dos pontos em GPS, foi possível precisar a metragem de cada um de seus lados: arruamento noroeste, 125 m; arruamentos sudeste e sudoeste, 160 m.<sup>97</sup>

---

<sup>96</sup> Estas várias pesquisas têm sido coordenadas na Arqueologia pelo professor Luís Claudio Symanscki (atualmente na UFMG, mas que atuou até 2012 na UFPR) e na História, pelo professor Flávio Gomes (UFRJ). Tratam-se das seguintes investigações: Projeto **Café com Açúcar: Arqueologia da Escravidão em uma Perspectiva Comparativa no Sudeste Rural Escravista**, financiado pelo CNPq, em andamento (processo 472181/2011-4), coordenado por Luis Claudio Symanscki (UFMG); Projeto **Famílias, cultura material, doenças e crioulização: Paisagens e possibilidades de sítios arqueológicos em fazendas escravistas dos séculos XVIII e XIX no Rio de Janeiro**, financiado pelo CNPq (processo 474893/2010-3), finalizado e coordenado por Flávio dos Santos Gomes e Tânia Salgado Pimenta (FIOCRUZ) e o projeto **Arqueologia e patrimônio histórico entre paisagens e cultura material: levantamento de sítios arqueológicos do Rio de Janeiro**, financiado pela FAPERJ, em andamento (processo E-6/111.446/2011), coordenado por Flávio dos Santos Gomes.

<sup>97</sup> Medições realizadas por Lucas Roahny (estudante de graduação da Universidade Federal do Paraná) em junho de 2012.



Foto 1 – Localização do arruamento de casas das antigas senzalas das fazendas dos beneditinos, Campos dos Goitacazes

Pesquisas arquivísticas revelaram que havia, no século XIX, aproximadamente 650 escravos nesta fazenda, quase que exclusivamente crioulos. Em 1846, há um registro da existência de 110 senzalas na fazenda organizadas por parentesco. Infelizmente não foi possível realizar as primeiras escavações neste sítio.



Foto 2 – Área do antigo terreiro dos arruamentos de senzalas das fazendas dos beneditinos, Campos dos Goitacazes

Na mesma região, foi possível a localização e o início da escavação nas senzalas da fazenda do Colégio dos Jesuítas (Figura 3). Sua sede foi construída em meados do século XVII por padres da Companhia de Jesus. Um século mais tarde, a propriedade foi arrematada pelo comerciante Joaquim Vicente dos Reis. A sede é uma das mais antigas construções de Campos dos Goytacazes, tendo sido tombada pelo Patrimônio Histórico em 1946 e desapropriada pelo governo do estado na década de 1970. Seu último morador foi João Batista Barroso, que ocupou a sede até 1980, ano de sua morte. Cabe destacar que, até essa data, uma comunidade afro-descendente se manteve agregada à propriedade. A partir de então, o edifício foi abandonado. Em 1991, passou por processo de restauração para que fosse implantada a Escola de Cinema da Universidade Estadual do Norte Fluminense, sofrendo posteriormente novo abandono.

Em 2001 foi, finalmente, ocupado pelo Arquivo Público Municipal de Campos dos Goytacazes. A população escravizada manteve-se extremamente numerosa na primeira metade do século XIX, pois, no inventário do proprietário Sebastião Gomes Barroso, datado de 1843, consta um total de 1240 cativos<sup>98</sup>.



Figura 3 – Fotografia aérea do Solar do Colégio do ano de 1980, com indicação das áreas escavadas. O tracejado vermelho diz respeito ao traçado da senzala (acervo do Arquivo Público de Campos).

No atual estágio da pesquisa arqueológica, o trabalho de campo nos contextos selecionados envolveu escavações (primeira etapa) amplas, que visaram expor na superfície o material presente nesses espaços para obter um melhor entendimento de sua distribuição em termos de práticas e de significados. As escavações arqueológicas contemplaram duas áreas: uma de deposição de refugo referente aos ocupantes da sede, situada a cerca de 45 metros a noroeste da sede; e a outra, a 80 metros a norte da sede, referente à extremidade noroeste de uma grande senzala em conformação de U que ficava de frente para a sede, cujas extremidades originalmente ultrapassavam a linha da

<sup>98</sup> Arquivo Público de Campos dos Goytacazes. Inventário de Sebastião Gomes Barroso. Ano: 1843.

parede frontal da sede da fazenda em aproximadamente 10 metros, formando uma praça de cerca de 180 x 200 metros (Figura 4).

Na área de deposição de refugo da sede da fazenda foram abertos nove metros quadrados de área escavada, com profundidade média de 40 cm, a qual foi suficiente para recuperar uma amostra significativa de material arqueológico referente ao período entre o final do século XVIII e meados do século XIX, incluindo uma grande quantidade de porcelanas européias, louças inglesas e restos alimentares, predominando ossos de bois. Na área referente à senzala foram abertas duas unidades de escavação, totalizando 48m<sup>2</sup> de área escavada. Ambas foram rebaixadas até atingir a base do depósito arqueológico, entre 40 e 50 cm de profundidade. O padrão de deposição material indicou que a área leste era de atividades cotidianas, concentradas sobretudo no entorno de uma fogueira em frente à unidade de habitação. Essa estrutura de fogueira era composta por grandes tijolos soltos, em conformação circular, contornando uma vala que continha uma grande quantidade de carvão e de material ósseo, cercada, em suas adjacências, por carapaças de mariscos. A área de escavação oeste, por sua vez, revelou uma vala irregular preenchida com o refugo das atividades cotidianas desses grupos, composta, predominantemente, por ossos de animais domésticos e silvestres, além de material cerâmico (Figura 5). Provavelmente como forma de higienização, eles cobriram o conteúdo dessa vala com uma camada de telhas, retornando, a seguir, a depositar mais refugo em cima dessa camada e, novamente, encobrindo com outra camada de telhas.

Essas duas unidades de escavação apresentaram uma grande quantidade de material arqueológico, sendo cerca de 50% da amostra referente a material ósseo de animais domésticos como bois, porcos e galinhas, mas também silvestres e aquáticos, incluindo capivaras, porcos-do-mato e peixes. Dentre os itens da cultura material, foi recuperada uma grande quantidade de fragmentos de cerâmicas artesanais de produção local ou regional, cerâmicas torneadas, faianças portuguesas do século XVIII, louças inglesas do século XIX, ornamentos simples de cobre martelado, como pulseiras e pingentes, contas de colares de vidro e cachimbos de cerâmica. As características desse material apontam para um intervalo de deposição concentrado entre 1800 e 1850, não alcançando, assim, a ocupação setecentista.



Figura 4 - Evidenciação da área de deposição de lixo da senzala.



Figura 5 – Porção superior da estrutura de fogueira, nível 40-45. Observa-se, no centro, o fragmento de um prato de cerâmica, um chifre de boi e, na porção inferior direita, um dente de javali.

Com este estudo pensamos inicialmente avaliar os mecanismos de dominação senhorial e as expectativas da cultura material a partir das seguintes questões: como essas unidades se configuraram espacial e materialmente? Houve variações nas estratégias de dominação decorrentes do tipo de unidade produtiva? Como tais estratégias foram materialmente expressas? Houve variações nessas estratégias através do tempo? O estudo dessas estratégias de dominação é essencial para entender os mecanismos desenvolvidos pelos cativos para lidar com as mesmas, assim como as possibilidades que eles buscaram para a realização de suas próprias metas nessas estruturas de limitação – seus *projetos culturalmente estabelecidos*, nas palavras de Ortner.<sup>99</sup> Nesse sentido, algumas das questões discutidas incluíam: houve diferenças nos padrões de vida material, econômica, social e cultural dos grupos escravizados em função do tipo de estrutura produtiva? Puderam esses grupos agenciar diferentemente suas vidas nesses contextos? As diferenças na composição cultural intra-grupos levaram a diferenças nas suas respectivas configurações materiais e sociais? Houve variação nas táticas de resistência desses grupos em função dos tipos diferenciados de estruturas produtivas? Ou foi a variação cultural nas senzalas que teve uma maior influência nos tipos de táticas de resistência desenvolvidas? Puderam os grupos africanos ou de crioulos manter elementos de suas culturas de origem? Foi possível a grupos de origem africana diferenciada ou grupos de geração de crioulos conformar subgrupos nesses espaços, pautados em afinidades culturais comuns em suas respectivas regiões de origem? E, por fim, qual foi o ritmo do processo de crioulização no sudeste rural escravista sob esses dois diferentes tipos de regimes produtivos? Há amplas similaridades nesse processo, ou as especificidades regionais de ordem econômica, social e cultural levaram à conformação de culturas crioulas diferenciadas?

Para discutir essas questões as pesquisas incluem, além das escavações arqueológicas, pesquisas bibliográficas sobre a escravidão e a cultura afro-brasileira no Sudeste, sobre a história e as sociedades das regiões de origem dessas populações cativas na África, e pesquisas documentais em arquivos, com foco em inventários *post-mortem*, processos criminais, cartas de alforria, mapas de população e fontes iconográficas. Pretende-se, assim, levantar informações sobre a estrutura social e material nas fazendas e engenhos, a demografia da escravidão nessas propriedades, a

---

<sup>99</sup> ORTNER, Op. Cit., 2006.

composição dos grupos escravizados em termos de origem, gênero e idade, e as mudanças nessa composição através do tempo. A identificação das principais regiões de procedência desses grupos permite levantar informações arqueológicas, históricas, etno-históricas e etnográficas sobre essas regiões da África, e assim identificar as principais influências culturais dessas regiões sobre a população escravizada do Sudeste. Por outro lado, o estudo de documentos como processos crime permitirá levantar informações sobre as práticas cotidianas no sistema escravista tradicionalmente empregadas por esses grupos.

## Referências bibliográficas:

- AGOSTINI, Camilla. Structural and liminal spaces in slaves everyday lives: Southeastern Brazil, 19th century, In: **Religion and Space in the Atlantic World**. Indiana University Press, forthcoming. 2012.
- \_\_\_\_\_. Panelas e paneleiras de São Sebastião: um núcleo produtor e a dinâmica social e simbólica de sua produção nos séculos XIX e XX. **Vestígios**, v.4, n.2, p. 1-20, 2010.
- \_\_\_\_\_. Cultura material e a experiência africana no Sudeste oitocentista: cachimbos de escravos em imagens, histórias, estilos e listagens. **Topoi**, Rio de Janeiro, v. 10, p. 39-47, 2009.
- \_\_\_\_\_. Espaços estruturais e espaços liminares na ordem escravista: um estudo dos espaços construídos por africanos e afrodescendentes no complexo cafeeiro do século XIX. In: TERRA, Carlos G.; ANDRADE, Rubens de. (Org.). **Coleção Paisagens Culturais Volume I - Materialização da Paisagem Através das Manifestações Sócio-Culturais**, 2008. p. 39-47.
- \_\_\_\_\_. Resistência Cultural e Reconstrução de Identidades: um Olhar sobre a Cultura Material de Escravos do Século XIX. **Revista de História Regional**, v. 3, n. 2, p.115-137, 1998a.
- \_\_\_\_\_. Padrões de decoração em vasilhames cerâmicos do Rio de Janeiro, século XIX. **Revista de Arqueologia**, v. 11, p. 15-26, 1998b.
- AGORSAH, E. Kofi. (org.). **Maroon Heritage. Archaeological Ethnographic and Historical Perspectives**. University of the West Indies, 1994.
- ALENCASTRO, Luis Felipe de. **O Trato dos Viventes. A formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Cia. das Letras, 2000.
- ALLEN, Scott J. As vozes do passado e do presente: arqueologia, política cultural e o público na Serra da Barriga. **Clio – Série Arqueológica**, v. 20, n. 1, p. 81-101, 2006.
- ALLEN, Scott J. Identidades em Jogo: negros, índios e a arqueologia da Serra da Barriga. In: L. de Almeida, M. Galindo e J. Elias (eds.) **Índios do Nordeste: temas e problemas**. Maceió: EDUFAL, 2000. v. 2. p. 245-275.
- \_\_\_\_\_. A 'cultural mosaic' at Palmares? Grappling with historical archaeology of a - Seventeenth-Century brazilian quilombo. In: FUNARI, Pedro P. (Org.) **Cultura Material e Arqueologia Histórica**. Campinas: Unicamp, 1998. p. 141-178.
- ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Terras de Preto, Terras de Santo, Terras de Índio -- Uso Comum e Conflito. In: CASTRO, Edna M. R. & HABETTE, Jean. (Orgs.). **Na Trilha dos Grandes Projetos: Modernização e Conflito na Amazônia**. Cadernos do NAEA/UFPa, n.10, 1990.

ASCHER, Robert; FAIRBANKS, Charles. Excavation of a Slave Cabin: Georgia, USA. **Historical Archaeology**, v. 5, p. 3-17, 1971.

BABSON, David. The Archaeology of Racism and Ethnicity on Southern Plantations. **Historical Archaeology**, v. 24, n. 4, p. 20-28, 1990.

BAKER, Vernon. Archaeological Visibility of Afro-American Culture: An Example from Black Lucy's Garden, Andover, Massachusetts. In: SCHUYLER, Robert (Ed.). **Archaeological Perspectives on Ethnicity in America**. New York: Baywood, 1980. p.29-37.

BANDEIRA, Maria de Lourdes. **Território negro em espaço branco: estudo antropológico de Vila Bela**. São Paulo: Brasiliense, 1988.

BARICKMAN, Bert. A Bit of Land which They Call Roça: Slave Provision Grounds on Sugar Plantations and Cane Farms in the Bahian Recôncavo, 1780-1860. **Hispanic American Historical Review**, v. 74, n. 4, p. 649-687, 1994.

BARRET, John. Agency, the duality of the structure, and the problem of the archaeological record. In: HODDER, Ian (Ed.). **Archaeological Theory Today**. Cambridge: Polity Press. 2001. p.141-164.

BASTIDE, Roger. **As Religiões Africanas no Brasil. Contribuição a uma Sociologia das Interpretações das Civilizações**. São Paulo: Livraria Pioneira, 1985.

\_\_\_\_\_. The Other Quilombos. In: PRICE, Richard (Org.). **Maroon Societies. Rebel Slave Communities in the Americas**. Second edition, The Johns Hopkins University Press, 1979. p. 191-201.

\_\_\_\_\_. **As Américas Negras: As Civilizações Africanas no Novo Mundo**. São Paulo: DIFEL/EDUSP, 1974.

BASTIDE, Roger; FERNANDES, Florestan. **Brancos e Negros em São Paulo. Ensaio sociológico sobre aspectos da formação, manifestações atuais e efeitos do preconceito de cor na sociedade paulistana**. 3ed. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1971.

BEAUDRY, Mary; COOK, L.; MROZOWSKI, S. Artifacts and Active Voices: Material Culture as Social Discourse. In: MCGUIRE, R.; PAYNTER, R. **The Archaeology of Inequality**. Oxford/Cambridge: Blackwell, 1991. p. 150-191.

BERLIN, Ira. Time, Space and the Evolution of Afro-American Society on British Mainland North America. **The American Historical Review**, v. 85, n. 1, February, p. 44-78, 1980.

BLASSINGAME, John. **The Slave Community. Plantation Life in the antebellum South**. New York: Oxford University Press, 1972.

BOURDIEU, Pierre. **Outline of a Theory of Practice**. Cambridge: Cambridge University Press. 1977.

BROWN, Kenneth. Ethnographic analogy, archaeology, and the African diaspora: perspectives from a tenant community. **Historical Archaeology**, v. 30, n. 1, p. 17-32, 2004.

BROWN, Kenneth. Material Culture and Community Structure: The Slave and Tenant Community at Levi Jordan's Plantation, 1848-1892. In: HUDSON JR., Larry (Ed). **Working toward Freedom: Slave Society and Domestic Economy in the American South**. New York: University of Rochester Press, 1994.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. **Escravo ou Camponês? O Protocampesinato negro nas Américas**. São Paulo: Brasiliense, 1987.

CARDOSO, Fernando Henrique. **Capitalismo e escravidão no Brasil meridional**. São Paulo: Brasiliense, 1987.

CARDOSO, Fernando Henrique; IANNI, Octávio. **Cor e Mobilidade social em Florianópolis. Aspectos das relações entre negros e brancos numa comunidade do Brasil Meridional**. São Paulo: Editora Nacional, 1960.

CARLE, Claudio. **A organização espacial dos assentamentos de ocupação tradicional de africanos e descendentes no Rio Grande do Sul, nos séculos XVIII e XIX**. Tese de doutorado em história, PUCRS, Porto Alegre. 2005.

CARVALHO, José Jorge de (Org.). **O Quilombo do Rio das Rãs: histórias, tradições e lutas**. Salvador: CEAQ/EDUFBA, 1996.

CHALHOUB, Sidney. Visões da Liberdade. **Uma História das Últimas Décadas da Escravidão na Corte**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CHMYZ, Igor. Terminologia arqueológica brasileira para a cerâmica. **Cadernos de Arqueologia**, v. 1, n. 1, p. 119-147, 1976.

COSTA, Emilia Viotti da. **Da senzala à colônia**. São Paulo: Ciências Humanas. 1982.

COSTA, Iraci del Nero da; SLENES, Robert; SCHWARTZ, Stuart B. A Família escrava em Lorena (1801). **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 17, n. 2, p. 245-95, 1987.

CRATON, Michael. Changing patterns of slave families in the British West Indies. **Journal of Interdisciplinary History**, v. 10, n. 1, p. 1-36, 1976.

CREEL, Margaret Washington. **'Peculiar People': Slave Religion and Community among the Gullahs**. New York University Press. 1988.

CUNHA, Manuela Carneiro da. **Negros Estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África**. São Paulo: Brasiliense. 1985.

DANTAS, Beatriz Góis. **Vovô nagô e papai branco: usos e abusos da África no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1988.

DAVIDSON, James. Rituals captured in context and time: Charm use in North Dallas Freedman's Town (1869-1907), Dallas, Texas. **Historical Archaeology**, v. 38, n. 2, p. 22-54, 2004.

DAWDY, S. Creolization – Preface. **Historical Archaeology**, v. 34, n. 3, p. 1-4, 2000.

DeCORSE, Christopher. Oceans Apart: Africanist Perspectives on Diaspora Archaeology. In: SINGLETON, Thereza (Eds.) **“I, too, Am America”: Archaeological Studies of African-American Life**. Charlottesville: University Press of Virginia, p. 132-158. 1999.

DEGLER, Carl N. **Nem preto nem branco: escravidão e relações raciais no Brasil e nos Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Labor do Brasil, 1976.

DELLE, James. The material and cognitive dimensions of creolization in nineteenth-century Jamaica. **Historical Archaeology**, v. 34, n. 3, p. 56-72, 2000.

\_\_\_\_\_. The landscapes of class negotiation on coffee plantations in the Blue Mountains of Jamaica, 1790-1850. **Historical Archaeology**, v. 33, n. 1, p. 136-158, 1999.

DIAS JR., Ondemar. **A Cerâmica Neo-Brasileira, Arqueo-IAB - Textos Avulsos**, v. 1, p. 3-13, 1988.

DOBRES, Marcia-Anne; ROBB, John. Agency in archaeology: paradigm or platitude? In: \_\_\_\_\_. (Eds). **Agency in Archaeology**. London: Routledge. 2000. p.3-17.

ELKINS, Stanley M. **Slavery: a problem in American institutional and intellectual life**. University of Chicago Press. 1959.

EMMERSON, M. African Inspirations in a New World Art and Artifact: Decorated Pipes from Chesapeake. In: SINGLETON, Thereza (Eds.) **“I, too, Am America”: Archaeological Studies of African-American Life**, Charlottesville: University Press of Virginia, 1999. p. 47-82.

FAIRBANKS, Charles. The Plantation Archaeology of Southeastern Coast. **Historical Archaeology**, v. 28, n. 1, p.41-64, 1984.

\_\_\_\_\_. The Kingsley Slave Cabins in Duval County, Florida, 1968. **The Conference on Historic Site Archaeology Papers**, v. 7, p.62-93, 1972.

FARIA, Sheila Siqueira de Castro. **A Colônia em Movimento. Fortuna e Família no Cotidiano Colonial**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 1998.

FARIAS, Juliana Barreto; SOARES, Carlos Eugênio Líbano; GOMES, Flávio dos Santos. **No Labirinto das Nações. Africanos e Identidades no Rio de Janeiro, século XIX.** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005.

FERGUNSON, Leland. **Uncommon Ground: Archaeology and Early African America, 1650-1800.** Washington and London: Smithsonian Institution Press, 1992.

FERREIRA, Roquinaldo Amaral. Brasil e Angola no Tráfico Ilegal de Escravos, 1830-1860, In: PANTOJA, Selma; SARAIVA, José Flávio S. (Orgs.). **Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999. p. 143-194.

FLORENTINO, Manolo; GOÉS, José Roberto. **A Paz das Senzalas. Famílias escravas e tráfico atlântico, Rio de Janeiro, c. 1790-c.1850.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

FLORENTINO, Manolo. **Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1994.

FLORENTINO, Manolo Garcia; FRAGOSO, João Luis Ribeiro. Marcelino, filho de Inocência Crioula, neto de Joana Cabinda: um estudo sobre famílias escravas em Paraíba do Sul (1835-1872). **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 17, n. 2, p.151-73, 1987.

FRAZIER, Edward Franklin. **The negro family in the United States.** 5ed., Chicago: University of Chicago Press, 1947.

FREITAS, Décio. **Palmares: A Guerra dos Escravos.** 3ed., Rio de Janeiro: Graal, 1981.

FREYRE, Gilberto. **Casa Grande & Senzala. Formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal.** São Paulo: 1933.

FRY, Peter; VOGT, Carlos. **Cafundó: A África no Brasil. Linguagem e sociedade.** São Paulo, Cia. das letras, 1996.

FUNARI, Pedro Paulo. Desaparecimento e emergência dos grupos subordinados na Arqueologia brasileira. **Horizontes Antropológicos**, ano 8, n. 18, p. 131-153. 2002.

\_\_\_\_\_. Etnicidad, identidad y cultura material: un estudio del cimarrón Palmares, Brasil, siglo XVII. In: ZARANKIN, A. e ACUTO, F. (Eds.) **Sed non Satiata - Teoria Social en la Arqueología Latinoamericana Contemporánea.** Buenos Aires: Ediciones Del Tridente, 1999. p. 77-96.

\_\_\_\_\_. A 'República de Palmares' e a Arqueologia da Serra da Barriga. **Revista USP**, n. 28, p. 6-13, 1995/6.

FUNARI, Pedro Paulo A. A Arqueologia de Palmares – Sua contribuição para o conhecimento da história da cultura afro-americana. In: REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos. **Liberdade por um fio: história dos Quilombos no Brasil**. São Paulo: Cia. das Letras, 1996. p. 26-51.

\_\_\_\_\_. Novas perspectivas abertas pela Arqueologia na Serra da Barriga. In: SCHWARCZ, Lilía Moritz; REIS, Letícia Vidor de Sousa. (Orgs.). **Negras Imagens: Escravidão e Cultura no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1996. p. 139-151.

FUNARI, Pedro Paulo A.; ORSER, Jr., Charles E. Pesquisa arqueológica inicial em Palmares. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, v. 18, n. 2, p. 53-69, 1994.

FUNES, Eurípedes. Nasci nas matas, nunca tive senhor. História e Memória dos mocambos do Baixo Amazonas. In: REIS, João; GOMES, Flávio dos Santos. **Liberdade por um fio: história dos Quilombos no Brasil**. São Paulo: Cia. das Letras, 1996. p. 467-497.

GENOVESE, Eugene D. **Roll, Jordan, roll. The Wordl the slaves made**. New York: Vintage Books. 1976.

GIDDENS, Anthony. **Central problems in social theory: action, structure and contradiction in social analysis**. Berkeley: University of California Press. 1979.

GILROY, Paul. **O Atlântico Negro. Modernidade e dupla consciência**. São Paulo: Editora 34, Rio de Janeiro, UCAM/CEAA. 2001.

GORENDER, Jacob. **Escravidão Reabilitada**. São Paulo: Ática, 1991.

\_\_\_\_\_. **O escravismo Colonial**. São Paulo: Ática, 1984.

GOSDEN, Christopher. **Anthropology and archaeology: a changing relationship**. London: New York: Routledge, 1999.

GOULART, José Alípio. **Da fuga ao suicídio (aspectos de rebeldia dos escravos no Brasil)**. Rio de Janeiro: Conquista. 1972.

GRAHAM, Richard. A família escrava no Brasil colonial. In: \_\_\_\_\_. **Escravismo, Reforma e Imperialismo**. São Paulo: Perspectiva, 1979. p. 41-57.

GUIMARÃES, Carlos Magno. Mineração, Quilombos e Palmares. Minas Gerais no século XVIII. In: REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos. **Liberdade por um fio: história dos Quilombos no Brasil**. São Paulo: Cia. das Letras, 1996. p. 139-163.

\_\_\_\_\_. Mineração colonial e arqueologia: potencialidades. **Revista de Arqueologia**, Rio de Janeiro/Soc.Arq. Brasil., v. 9, p. 55-64, 1996.

\_\_\_\_\_. **Esclavitud, Rebeldia y Arte. Arte Rupestre Colonial y Republicano de Bolivia y Paises Vecinos**, La Paz, v. 1, p. 212-219, 1992.

GUIMARÃES, Carlos Magno. O Quilombo do Ambrósio: Lenda, Documentos e Arqueologia. In: Simpósio Gaúcho sobre a Escravidão Negra. **Estudos Ibero-Americanos**, Porto Alegre, v. 16, n. 1/2, p. 161-174, 1990.

\_\_\_\_\_. Quilombos e Brecha camponesa – Minas Gerais (Século XVIII). **Varia História**, Belo Horizonte, Revista do Departamento de História, v. 8, Julho 1989.

\_\_\_\_\_. Os Quilombos do Século do Ouro. **Revista do Departamento de História**. FAFICH/UFMG, Belo Horizonte, n. 6, Julho 1988.

\_\_\_\_\_. **Uma Negação da Ordem Escravista. Quilombos em Minas Gerais no Século XVIII**. São Paulo: Icone, 1988.

GUIMARÃES, Carlos Magno; REIS, Liana Maria. Agricultura e escravidão em Minas Gerais (1700-1750). **Revista do Departamento de História**, Belo Horizonte, v. 1, n. 2, p. 7-36, jun. 1986.

GUIMARÃES, Carlos Magno; LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Arqueologia de Quilombos em Minas Gerais**. Pesquisas: Antropologia. São Leopoldo, n.31, p. 147-64. 1980.

GUSMÃO, Neusa M. Mendes de. **Terra de pretos, terra de mulheres: terra, mulher e raça num bairro negro**. Brasília: MEC/Fundação Cultural Palmares, 1996.

GUTMAN, Herbert G. **Culture and Power: Essays on the American Working Class**. Introdução de Ira Berlin. Pantheon Books, 1987.

\_\_\_\_\_. Family and Kinship Groupings among the enslaved afro-americans on the south Carolina Good Hope Plantation: 1760-1860. In: RUBIN, Vera; TUDEEN, Arthur (Eds.). **Comparative Perspectives on Slavery in New World Plantation Societies**. New York, p. 242-258, 1977.

\_\_\_\_\_. **The Black family in slavery and freedom, 1750-1925**. New York: Vintage Books, 1976.

HALL, Gwendolyn Midlo. **Africans in Colonial Louisiana. The Development of Afro-Creole Culture in The Eighteenth Century**. Louisiana State University Press, 1992.

HAUSER, M.; DeCORSE, C. Low-Fired Earthenwares in the African Diaspora: Problems and Prospects. **International Journal of Historical Archaeology**, v. 7, n. 1, p. 67-99, 2003.

HERSKOVITS, Melville. **The Myth of the Negro Past**. Boston: Beacon Press, 1980.

HEYWOOD, Linda (Ed.) **Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora**. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.

\_\_\_\_\_. The Angolan-Afro-Brazilian Cultural Connections. In: FREY, Sylvia R.; WOOD, Betty (Orgs.). **From Slavery to Emancipation in the Atlantic World**. London, Portland, Frank Cass, 1999. p. 9-23.

HIGMAN, Barry W. The Slave family and household in the British West Indies, 1800-1834. **Journal of Interdisciplinary History**, v. 6, n. 1, p. 261-287, 1975.

\_\_\_\_\_. Household Struture and fertility on jamaican slave plantations: a nineteenth-century example. **Population Studies. A Journal of Demography**, v. 27, n. 3, p. 527-550, 1973.

HODDER, Ian. **Theory and Pratice in Archaeology**. London: Routledge, 1992.

\_\_\_\_\_. **Reading the Past**. London: Cambridge University Press, 1986.

HOWSON, Jean. Social Relations and Material Culture: a Critique of the Archaeology of Plantation Slavery. **Historical Archaeology**, v. 34, n. 2, p. 78-91, 1990.

JACOBUS, André. Louças e cerâmicas no sul do Brasil no século XVIII: o registro de Viamão como estudo de caso. **Revista do CEPA**, v. 20, n. 23, p.7-58, 1996.

JOHNSON, Howard. The Emergence of a Peasant in the Bahamas during Slavery. **Slavery & Abolition**, v. 10, n. 2, p. 172-186, setembro 1989.

KLEIN, Herbert S.; LUNA, Francisco Vidal. **Escravismo no Brasil**. São Paulo: EDUSP, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

KLEIN, Herbert S. American Slavery in Recent Brazilian Scholarship, with Emphasis on Quantitative Socio-economic Studies (Review Essay). **Slavery & Abolition 30**, n. 1, p. 111-133, 2009.

KLINGHOLFER, E. Aspects of Early Afro-American Material Culture: Artifacts from the Slave Quarters at Garrison Plantation, Maryland. **Historical Archaeology**, v. 21, n. 2, p. 112-119, 1987.

LEITE, Ilka Boaventura. (Org.) **Negros no Sul do Brasil: invisibilidade e territorialidade**. Santa Catarina, Letras Contemporâneas. 1996.

LEONE, Mark; FRY, Gladys-Marie. Spirit Management among Americans of African Descent. In: ORSER, C. (Ed.). **Race and the Archaeology of Identity**. University of Utah Press, Salt Lake City, 2001. p. 143-157.

LEVINE, Lawrence W. Slaves Songs and Slave Consciousness. In: WEISTEIN, Allem; GATEL, Frank Otto; SARASOHN, David (Eds.). **American Negro Slavery. A Modern Reader**. 3ed., New York: Oxford University Press, 1979.

LIMA, Gislaine V.; CARVALHO, Héllen B. **A cerâmica de Vila Boa de Goiás dos séculos XVIII e XIX**. Goiania: Sebrae, 2004.

LIMA, Tania A. Los zapateros descalzos: arqueología de una humillación en Rio de Janeiro del siglo XX. In: ACUTO, Félix; ZARANKIN, Andrés (Eds.) **Sed nos Satiata II. Acercamientos sociales en la arqueología latinoamericana**. 1ed., Córdoba, Argentina: Encuentro Grupo Editor, v. 1, p. 135-157. 2008.

LIMA, Tania A., M. C. Bruno e M. P. Fonseca. Sintomas do modo de vida burguês no Vale do Paraíba, século XIX: a Fazenda São Fernando, Vassouras, RJ. **Anais do Museu Paulista, História e Cultura Material**, Nova série, 1, p.170-206. 1993.

LOVEJOY, Paul E. Identifying enslaved africans in the African Diaspora. In: LOVEJOY, Paul E. **Identity in the shadow of Slavery**. London and New York: Continuum, 2000. p. 1-29.

\_\_\_\_\_. **Transformations in Slavery: A History of Slavery in Africa**. Cambridge: 1983.

MACHADO, Maria Helena P. T. **O Plano e o Pânico. Os movimentos sociais na Década da Abolição**. Rio de Janeiro: UFRJ/EDUSP, 1994.

\_\_\_\_\_. Vivendo na mais perfeita desordem: os libertos e o modo de vida camponês na província de São Paulo do século XIX. **Estudos Afro-Asiáticos**, Rio de Janeiro, CEAA, n. 25, dezembro. 1993.

\_\_\_\_\_. Em torno da autonomia escrava: uma nova direção para a história social da escravidão. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, ANPUH/Ed. Marco Zero, v. 8, n. 16, mar/ago. 1988.

\_\_\_\_\_. **Crime e escravidão: trabalho, luta e resistência nas lavouras paulistas, 1830-1888**. São Paulo: Brasiliense. 1987.

MACHADO, N.T.; MILDER, S.E. Negros e coronéis na região central do Rio Grande do Sul – um estudo de caso: O casarão dos Mello, Martinho da Serra. In: **Anais do Terceiro Encontro de Pós-Graduação da Universidade do Vale do Paraíba**. Universidade do Vale do Paraíba. CD-ROM. 2003.

MALONE, Ann Patton. Sweet Chariot. **Slave Family & Household Struture in Nineteenth Century Louisiana**. The University of North Carolina Pres, 1992.

MARQUESE, Rafael de Bivar. O Vale do Paraíba cafeeiro e o regime visual da segunda escravidão: o caso da fazenda Resgate. **Anais do Museu Paulista**, v. 18, p. 83-128, 2010.

\_\_\_\_\_. Diáspora africana, escravidão e a paisagem da cafeicultura escravista no Vale do Paraíba oitocentista. **Almanack Brasiliense**, São Paulo, v. 7, p. 138-152, 2008.

\_\_\_\_\_. Revisitando casas-grandes e senzalas: a arquitetura das *plantations* escravistas americanas no século XIX. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 14, p. 11-57, 2006.

\_\_\_\_\_. Moradia escrava na era do tráfico ilegal: senzalas rurais no Brasil e em Cuba, c. 1830-1860. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo, v. 13, n. 2, p. 165-188, 2005.

McCALL, John C. Structure, agency, and the locus of the social: why poststructural theory is good for archaeology. In: ROBB, John E. (Ed.). **Material Symbols: Culture and Economy in Pre-History**. Carbondale: Southern Illinois University. 1999. p. 16-20.

MINTZ, Sidney W.; PRICE, Richard. **O Nascimento da Cultura Afro-Americana**. Uma perspectiva antropológica. Rio de Janeiro: Pallas. 2003.

\_\_\_\_\_. **The Birth of African-American Culture. An Anthropological Perspective**. Bacon Press, Boston. 1992.

MINTZ, Sidney; PRICE, Richard. **An Anthropological Approach to the Afro-American Past: A Caribbean Perspective**. Philadelphia, ISHI. 1976.

MONTEIRO, Anita M. de Q. **Castainho: Etnografia de um Bairro rural de Negros**. Recife: Mansangana, 1985.

MOORE, Sue. Social and Economic Status on the Coastal Plantation: An Archaeological Perspective. In: SINGLETON, Theresa (Ed.). **The Archaeology of Slavery and Plantation Life**, San Diego: Academic Press, 1985. p.141-160.

MORALES, Walter F. A cerâmica "neo-brasileira" nas terras paulistas: um estudo sobre as possibilidades de identificação cultural através dos vestígios materiais na vila de Jundiaí do século XVIII. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, 11, p. 165-188, 2001.

MORGAN, Philip. **Slave Counterpoint. Black Culture in the Eighteenth-Century Chesapeake & Lowcountry**. University of North Carolina Press, Chapel Hill & London. 1998.

MORGAN, Philip D. **Work and Culture: The Task System and the World of Lowcountry Blacks, 1700 to 1800**. William and Mary Quarterly, 3rd series, 29, p. 566-9, 1982.

MOTTA, José Flávio. **Corpos Escravos, Vontades Livres: Posse de Cativeiros e Família Escrava Em Bananal (1801 - 1829)**. São Paulo: Annablume/FAPESP, 1999.

\_\_\_\_\_. Família escrava: uma incursão pela historiografia. **História: Questões & Debates**. Curitiba, v. 9, n. 16, p. 104-59, jun., 1988.

MULLIN, Michael. **Africa in America. Slave Acculturation and Resistance in the America South and the British Caribbean, 1736-1831.** University of Illinois Press, 1992.

MULLINS, Paul. Racializing the Parlor: Race and Victorian Bric-a-Brac Consumption. In: **Race and the Archaeology of Identity.** University of Utah Press, 2001. p.158-176.

O'DWYER, Eliane Cantarino. 'Remanescentes de Quilombos' na fronteira Amazônica. In: O'DWYER, Eliane Cantarino (Org.). **Terra de Quilombos.** Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Antropologia, 1995.

OLIVEIRA, Maria Inês Côrtes de. Viver e Morrer no meio dos seus. Nações e Comunidades africanas na Bahia do Século XIX. **Revista USP**, São Paulo, n. 28, p. 174-193, dezembro/1995 e fevereiro/1996.

ORSER Jr., Charles. The Challenge of Race to American Historical Archaeology. **American Anthropologist**, v. 100, n. 3, p. 661-668, 1999.

\_\_\_\_\_. The Archaeological Analysis of Plantation Society: Replacing Status and Caste with Economics and Power. **American Antiquity**, v. 53, n. 4, p. 735-751, 1998.

ORSER Jr., Charles. The Archaeology of African Diaspora. **Annual Review of Anthropology**, v. 27, p. 63-82, 1998.

\_\_\_\_\_. Beneath the material surface of things: commodities, artifacts, and slave plantations. **Historical Archaeology**, v. 26, n. 3, p. 95-104, 1996.

ORSER, Charles; FUNARI, Pedro P. A pesquisa arqueológica inicial em Palmares. **Estudos Ibero-Americanos**, v. 18, p.53-69, 1992.

ORTNER, Sherry. **Anthropology and social theory: culture, power, and the acting subject.** Durham: Duke University Press. 2006.

OTTO, John S. **Cannon's Point Plantation – 1794-1860 – Living Conditions and Status Patterns in the Old South.** Academic Press Inc. Orlando, San Diego, San Francisco, New York. 1984.

PALACIOS, Guilhermo. Campesinato e Escravidão: uma proposta de periodização para a história dos cultivadores pobres livres no Nordeste Oriental do Brasil, C. 1700-1875. **Dados, Revista de Ciências Sociais**, v. 30, n. 3. 1987.

PALMIÉ, Stephan. (Org.) **Slave Cultures and the Cultures of Slavery.** Knoxville: The University of Tennessee Press. 1995.

PARÉS, Luís Nicolau. **A Formação do Candomblé. História e ritual da nação JeJe na Bahia.** Campinas: Editora da Unicamp, 2006.

POTTER Jr., Parker. What is the use of plantation archaeology? **Historical Archaeology**, v. 25 (3):94-107. 1991.

PRICE, Richard. **The Miracle of Creolization: A Retrospective**. New West Indian Guide, v. 75, p. 35-64, 2000.

\_\_\_\_\_. Resistance to Slavery in the Americas: Maroons and their Communities. **Indian Historical Review**, n. 15, v. 1-2, 1988/89.

\_\_\_\_\_. **First-Time: The Historical Vision of Afro-American People**. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1983.

\_\_\_\_\_. (org). **Sociedades Cimarronas. Comunidades esclavas rebeldes en las Américas**, Madrid: Siglo Veintiuno, 1981.

QUEIROZ, Renato da S. **Caipiras Negros no Vale do Ribeira: Um estudo de antropologia econômica**. São Paulo: FFLCH/USP, 1983.

QUEIROZ, Suely Robles Reis de. Rebeldia Escrava e Historiografia. **Estudos Econômicos**, São Paulo, IPE-USP, v. 17, número especial, p. 7-35, 1987.

RAMOS, Arthur. **As Culturas Negras no Novo Mundo**. 3ed. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1979.

\_\_\_\_\_. **O Negro na Civilização Brasileira**. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1953.

\_\_\_\_\_. **A Aculturação Negra no Brasil**. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1942. (Col. Brasileira)

\_\_\_\_\_. **O Negro Brasileiro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1935.

REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus J.M. **O Alufá Rufino. Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822-c.1853)**. São Paulo: Cia. das Letras, 2010.

REIS, João J. **Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês**. São Paulo: Companhia das Letras, 2003[1986].

REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos. **Liberdade por um fio: história dos quilombos no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

REIS, João José; SILVA, Eduardo. **Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

RITZER, G.; GINDOFF, P. Agency-structure, micromacro, individualism-holism-relationism. In: P. Sztompka (Ed.) **Agency and structure: Reorienting social theory**. Yverton: Gordon and Breach, 1994. p.2-23.

RODRIGUES, Jaime. **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.

RODRIGUES, Raimundo Nina. **Os Africanos no Brasil**. 6ed., São Paulo: Ed. Nacional; Brasilia: UnB, 1982.

RUSSEL, A. E. Material Culture and African-American Spirituality at the Hermitage. **Historical Archaeology**, v. 31, n.2, p. 63-80, 1997.

SCHWARTZ, Stuart B. A historiografia recente da escravidão brasileira. In: SCHWARTZ, Stuart B. **Escravos, roceiros e rebeldes**. Bauru: Edusc, 2001. p. 21-88.

\_\_\_\_\_. **Segredos internos; engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835**. São Paulo: Companhia das Letras. 1988.

SCOTT, James. **Domination and the arts of resistance: hidden transcripts**. New Haven. London: Yale University Press. 1990.

SHANKS, Michael; TILLEY, Christopher. **Re-constructing archaeology: theory and practice**. Cambridge. New York: Cambridge University Press, 1987.

SINGLETON, Thereza (Eds.) **“I, too, Am America”: Archaeological Studies of African-American Life**. Charlottesville: University Press of Virginia, 1999.

SLENES, Robert W. Eu venho de mito longe, eu vem cavando: jongueiros cumba na senzala centro-africana. In: LARA, Sílvia Hunold; PACHECO, Gustavo. (Orgs.) **Memória do Jongo. As gravações históricas de Stanley J. Stein. Vassouras, 1949**. Rio de Janeiro: Folha Seca; Campinas, SP: CECULT, 2007. p. 109-156.

\_\_\_\_\_. **Na Senzala, uma Flor: 'As esperanças e as recordações' na formação da Família escrava**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

\_\_\_\_\_. As provações de um Abrão africano: a nascente nação brasileira na viagem alegórica de Johann Moritz Rugendas. **Revista de História da Arte e Arqueologia**, n. 2, IFCH/UNICAMP, p. 271-536, 1995/96.

\_\_\_\_\_. 'Malungu, Ngoma vem!': África coberta e descoberta no Brasil. **Revista USP**, n. 12, dez./jan./fev. 1991/92.

\_\_\_\_\_. Lares negros, olhares brancos: histórias da família escrava no século XI. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 8, n.16, p. 189-203, 1988.

\_\_\_\_\_. Escravidão e família: padrões de casamentos e estabilidade familiar numa comunidade escrava (Campinas, século XIX). **Estudos Econômicos**, São Paulo, v. 17, n.2, p. 217-27, 1987.

SOBEL, Mechal. **The World they Made together: Black and White Values in Eighteenth-Century Virginia.** Princeton University Press, 1987.

SOUZA, Marcos A. T.; AGOSTINI, Camilla. Body marks, pots and pipes: some correlations between African scarifications and pottery decoration in eighteenth and nineteenth-century Brazil. **Historical Archaeology**, v. 46, n. 3, 2012.

SOUZA, Marcos A. T. A vida escrava portas adentro: Uma incursão às senzalas do Engenho de São Joaquim, Goiás, século XIX, **Maracanan**, v. 7, p. 83-109, 2011.

\_\_\_\_\_. **Spaces of Difference: an Archaeology of Slavery and Slave Life in a 19th Century Brazilian Plantation.** Tese de doutorado, Syracuse University, 2010.

\_\_\_\_\_. Esencializando las Cerámicas: Culturas Nacionales y Prácticas Arqueológicas en América. In: ACUTO, Félix; ZARANKIN, Andrés (Eds.) **Sed nos Satiata II: acercamientos sociales en la arqueología latinoamericana.** Buenos Aires: Encuentro Grupo Editor, 2008. p. 141-155.

\_\_\_\_\_. Uma outra escravidão: a paisagem social do Engenho de São Joaquim, Goiás. **Vestígios: Revista Latino-Americana de Arqueología Histórica**, v. 1, n. 1, p. 57-88, 2007.

SOUZA, Marcos A. T. Entre Práticas e Discursos: a Construção Social do Espaço no Contexto de Goiás do Século XVIII. In: ZARANKIN, Andrés; SENATORE, Maria X. (Eds.). **Arqueología da Sociedade Moderna na América do Sul– Cultura Material, Discursos e Práticas**, Ediciones del Tridente, Buenos Ayres. 2002. p. 63-86.

SOUZA, Marcos A. T.; SYMANSKI, Luís C. P. Pottery variability and slave communities in Western Brazil. **International Journal of Historical Archaeology**, v. 13, p. 513–548, 2009.

SOUZA, Marina de Mello e. **Reis negros no Brasil escravista : história da festa de Coroação de Rei Congo.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.

STAMP, Kenneth M. Rebels and Sambos. In: WEINSTEIN, Allen; GATEL, Frank Otto; SARASOHN, David (Eds.) **American Negro Slavery. A Modern Reader.** 3ed., New York: Oxford University Press, 1979.

STEVENSON, Brenda E. **Life in Black and White. Family and Community in Slave South.** New York: Oxford University Press. 1996.

STUCKEY, Sterling. **Slave Culture: Nationalist Theory and The Foundations of black America.** New York, 1987.

SWEET, James. **Recreating Africa: Culture, Kinship, and Religion in the African-Portuguese World – 1441-1770.** Chapel Hill and London: The University of Carolina Press, 2003.

SYMANSKI, Luís C. P. Cerâmicas, identidades escravas e crioulização nos engenhos de Chapada dos Guimarães (MT). **História Unisinos**, v. 14, n. 3, p. 294-310, 2010.

\_\_\_\_\_. Arqueología Histórica no Brasil: uma revisão dos últimos vinte anos. In: MORALES, Walter Fagundes; MOI, Flavia Prado (orgs.). **Cenários Regionais de uma Arqueología Plural**. São Paulo: Annablume. 2009.

\_\_\_\_\_. Alocronismo y Cultura Material: Discursos de Dominación y la Utilización de los Bienes Materiales En la Sociedad Brasilera del Siglo XIX. In: ACUTO, Félix; ZARANKIN, Andrés (Eds). **Sed nos Satiata II: acercamientos sociales en la arqueología latinoamericana**. Buenos Aires: Encuentro Grupo Editor, 2008. p. 255-275.

\_\_\_\_\_. O Domínio da Tática: práticas religiosas de origem africana nos engenhos de Chapada dos Guimarães (MT). **Vestígios - Revista Latino-Americana de Arqueología Histórica**, v.1 n. 2, p. 7-36, 2007.

\_\_\_\_\_. **Slaves and Planters in Western Brazil: material culture, identity and power**. Tese de doutorado, Gainesville, University of Florida. 2006.

\_\_\_\_\_. Artefatos reciclados em sítios históricos de Porto Alegre. **Revista de Arqueología**, v. 9, p.43-54, 1996.

SYMANSCKI, Luis C. P.; SOUZA, Marcos A. T. O registro arqueológico dos grupos escravos: questões de visibilidade e preservação. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, v. 33, p. 215-244, 2007.

TANNEMBAUM, Frank. **Slave and Citizen. The negro in the Americas**. New York: Alfred A. Knopf, 1947.

TAVARES, Aurea C. **Vestígios materiais nos enterramentos na antiga Sé de Salvador: postura das instituições religiosas africanas frente à igreja católica em Salvador no período escravista**. Dissertação de mestrado em arqueologia, UFPE, Recife. 2006.

THOMAS, Brian. **Power and Community: the Archaeology of Slavery at the Hermitage Plantation**. American Antiquity, v. 63, n. 4, p. 531-555, 1998.

THOMPSON, John K. On the trail of voodoo: African Christianity in Africa and the Americas. **The Americas**, v. XLIV, n. 3, Janeiro, 1988.

THOMPSON, Robert Faris. **Flash of the Spirit: African and Afro-American Art and Philosophy**. New York: Vintage Books, 1984.

THORNTON, John K. **Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1680**. Cambridge University Press, 1992.

VÉRAN, Jean-François. Rio das Rãs: memória de uma `comunidade remanescente de quilombo`. **Afro-Ásia**, Salvador, CEAO/UFBA, n. 23, p. 297-330, 1999.

WHEATON, T.; Garrow, P. Acculturation and the Archaeological Record in Carolina Lowcountry. In: SINGLETON, Theresa (Ed.) **The Archaeology of Slavery and Plantation Life**. Orlando: Academic Press, 1985. p. 239-259.

WILKIE, Laurie A. Culture Bought: evidence of creolization in the consumer goods of an enslaved Bahamian family. **Historical Archaeology**, v. 34, n. 3, p. 10-26, 2000.

\_\_\_\_\_. Secret and Sacred: Contextualizing the Artifacts of African-American Magic and Religion. **Historical Archaeology**, v. 31, n. 4, p. 81-106, 1997.

\_\_\_\_\_. Magic and Empowerment on the Plantation. **Southeastern Archaeology**, v. 14, p. 136-157, 1995.

\_\_\_\_\_. **Ethnicity, Community and Power: An Archaeological Study of the African-American Experience at Oakley Plantation, Louisiana**. Columbia: The University of South Carolina, 1994.

WIMMER, Linda. Ethnicity and Family Formation among Slaves on Tobacco Farms in the Bahian Reconcavo, 1698-1820. In: CURTO, José C.; LOVEJOY, Paul E. (eds.) **Enslaving Connections: Changing Cultures of Africa and Brazil During the Era of Slavery**. Amherst: Humanity Books, 2004. p.149-162.

YOUNG, Amy. Archaeological Evidence of African-Style Ritual and Healing Practices in the Upland South. **Tennessee Anthropologist**, v. 21, p. 139-155, 1997.

\_\_\_\_\_. Risk management strategies among African-American slaves at Locust Grove Plantation. **International Journal of Historical Archaeology**, v. 1, n. 1, p. 3-29, 1997.

ZANETTINNI, Paulo E. **Maloqueiros e seus Palácios de Barro: o cotidiano doméstico na casa bandeirista**. Tese de doutorado, São Paulo, Universidade de São Paulo, 2005.

## **RESENHA**

**TOMICH, Dale W. Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial.** São Paulo: EdUSP, 2011.

Luiz Alberto Couceiro\*

O século XIX foi palco do surgimento de uma combinação entre regimes de trabalho distintos dando impulso ao capitalismo industrial em sua fase de acentuação da divisão internacional do trabalho entre diferentes áreas administrativas nas Américas, no Caribe, na África e na Europa. Essa frase ainda pode causar certa estranheza tanto para os estudiosos das interações sociais relativas à mão de obra livre e assalariada, adotada nos meios de produção industriais, quanto para os que se debruçam nas análises das mais variadas formas em que o trabalho do escravo africano e de seus descendentes diretos assumiu nas Américas e no Caribe. Entretanto, esse não é um problema para Dale Tomich, mas sim o seu ponto de partida, a sua questão a ser explicada. Antes de tudo, vale dizer, ele não negou a possibilidade da existência daquela estranha, para alguns pesquisadores, combinação, como se fosse uma evitação de formas de relações patrão-empregado ou senhor-escravo e os seus papéis nos meios de produção e de escoamento das mercadorias. Para Tomich, não há como se compreender a produção capitalista de maneira independente do entendimento dos mecanismos em que são realizadas as trocas de mercadorias, isto é, perscrutando as diversas maneiras de produção de mais-valia, preço, compra e venda como chaves de leitura conceituais da construção de mercados por pessoas de carne e osso.

Utilizando o conceito de “segunda escravidão”, o autor, professor na State University of New York (SUNY-Binghamton University), e, na mesma instituição, pesquisador no Fernand Braudel Center, enfrentou não só essa suposta contradição conceitual, da dependência entre o capitalismo industrial e a escravidão, ou de entendimento dos processos de conformação das relações de trabalho nesse tipo de capitalismo em escala transcontinental. Coisa rara na historiografia da escravidão produzida de meados dos anos 1980 pra cá, Tomich dedicou-se à leitura direta dos textos de Karl Marx, não se valendo como fonte primeira de conhecimento de suas ideias e conceitos de importantes comentadores. Durante todo o livro, percebe-se que o

---

\* Pós-Doutor em Antropologia Social pelo PPGAS-MN/UFRJ. Professor Adjunto I em Sociologia & Antropologia na UFRJ - campus Macaé. E-mail: [luizelbertocouceiro@gmail.com](mailto:luizelbertocouceiro@gmail.com)

autor elabora uma permanente história das ideias e dos conceitos de Marx e de intelectuais que nele se inspiram para montar seus modos de visão na construção de objetos de pesquisa ligados aos trânsitos de pessoas e bens no mercado capitalista transcontinental.

As colônias europeias no Novo Mundo funcionavam, até as primeiras décadas do século XIX, como produtoras de mercadorias primárias em uma relação de preferência econômica, em alguns casos, e, noutras, de monopólio econômico, político e administrativo. Nesse sentido, ficavam dependentes das oscilações dos mercados de suas metrópoles. O comércio oceânico de escravos africanos obedecia a essas marés, também, e sabia-se ser negócio lucrativo e especializado em suas várias etapas. Com o fim do exclusivo colonial, os mercados se ampliaram e as possibilidades de lucratividade também para os empreendimentos no Caribe e nas Américas. Contudo, eles já contavam com a estruturação dos mesmos, internos e marítimos, de compra e venda de escravos. Nesse sentido, as mercadorias passaram a ser produzidas pelas demandas das economias capitalistas industriais influenciando a adequação dos meios de produção para dar conta de sua velocidade de consumo. Isso envolvia a competição entre produtores nas ex-colônias europeias, e sua capacidade de produção e distribuição. Essas mercadorias continuaram sendo as matérias-primas para as nações industrializadas, cada vez mais delas necessitadas pelo crescimento sem precedentes do número de consumidores. Nas Américas, no Caribe e na Europa, a tecnologia empregada para dar conta desse fenômeno pôde ser vista, por exemplo, nos navios a vapor e nas ferrovias, e nos lugares em que até hoje estão estabelecidas as estações de trem. Elas, desta forma, liberavam os escravos do trabalho de transporte, escoamento da produção de bens primários para reforçar a velocidade e aumentar a quantidade dos mesmos nas lavouras e casas de beneficiamento.

Neste novo cenário, que tinha como grande gerente os agentes do capitalismo britânico, disponibilizando linhas de crédito nunca dantes vistas para o incremento da produção além de seus territórios, pouco importava ver os escravos como mercadoria. O crescente consumo de café, algodão, tabaco e açúcar revitalizaram economias então em crise de exportação, principalmente Cuba e Brasil e, simultaneamente, reaqueceram suas rotas de comércio de escravos, continentais e oceânicas, estimulando os proprietários de terras, ou quem delas tinham a concessão para explorar, e escravos, a

abrir novas áreas e multiplicando as unidades de produção. Além disso, as manufaturas inglesas encontraram lugares cativos para seu consumo, para além das terras britânicas. Tudo isso explica, sumariamente, o profícuo uso do conceito de “segunda escravidão”, eixo principal do livro.

As análises de dados da produção e da reprodução capitalistas no âmbito internacional, quando o autor vai fundo na gênese e nas implicações dos conceitos elaborados por Eric Williams, Eugene D. Genovese e Immanuel Wallerstein, não sustentam qualquer tipo de acorrentamento das relações sociais nos meios de produção e ao seu redor. Tomich demonstra com estudos de caso com base em fontes primárias as mais diversas como, da perspectiva senhorial e da dos escravos, diversos fatores estavam em jogo, bem como projetos e os modos de conseguiram efetivá-los com sucesso, nas formas de vivenciar a implementação de empreendimentos ligados ao capitalismo no século XIX. As condições para a produção das relações capitalistas estavam criadas, em âmbito transeuropeu, mas cada local as viveu dentro de suas particularidades. Portanto, não há espaços, nas análises de Tomich, para supostas teleologias historiográficas em evoluções naturais de etapas do desenvolvimento dos modos de produção, e de lutas de classe fora de entendimentos mais gerais dos fluxos de capitais e de trabalhadores, e os motivos de suas condições de existência. Não há a negação, de um lado, de opções de indivíduos por esses ou aqueles estilos de produção e distribuição concorrentes e complementares, e nem espécie alguma de ditadura de supostas estruturas de produção material de forma de vivência sobre os rumos das subjetividades. Isso não quer dizer que os mercados internos àqueles territórios subjugados sejam desconsiderados.

Uma vez convivendo de maneira dependente com o capitalismo industrial liderado pelos interesses do governo e do empresariado industrial da Inglaterra, e a consequente expansão da relação entre trabalho assalariado e consumo, no século XIX, toda a produção escravista era cada vez mais adquirida pelos salários dos proletários. A consolidação das elites senhorias e suas formas de se relacionar com as ações de escravos, libertos e africanos livres não são, para Tomich, estáticas e meros detalhes, bem como suas estratégias de, em meio à emergência de opções nacionalistas de organização territorial, projetos de hegemonia política, garantido um lugar privilegiado na nova divisão internacional da produção e do trabalho. Sobre a expansão internacional

do capitalismo, terra, escravidão e tecnologia são termos essenciais para o entendimento da visão de Tomich acerca do século XIX. Isso porque há capítulos em que o autor demonstra, através de estudos de caso, como os diversos fatores do capitalismo industrial foram operados em escala local. No caso da Martinica, por exemplo, senhores que eram contrários aos usos que seus escravos faziam de pedaços de terras, ao plantarem não apenas para consumo próprio, mas sim para também abastecerem os mercados próximos. Com o passar dos anos, os proprietários viram ser essa a forma mais interessante, para a garantia de lucros maiores, de alimentar os escravos, desonerando a sua produção. Contudo, criava-se, assim, o tempo como uma variável de negociação entre os escravos e seus senhores no que tangia à quantidade que dele investiam para produzir o que em com quais objetivos.

No caso de Cuba, o autor adota o entendimento do processo de formação do capitalismo internacional como forma de dar sentido aos mecanismos pelos quais foi estabelecida a produção açucareira. Sucessos e fracassos, formas de trabalho, lucros e prejuízos, usos tecnológicos e suas adaptações, são termos matizados, sempre no plural, em experiências sociais simultâneas ocorrendo num mesmo lugar ou não no processo de produção capitalista, nas análises de Tomich. Daí a comparação ser um método central em suas pesquisas, porque as mesmas questões são vividas e reinventadas em sincronias e diacronias na economia mundial capitalista.

Esse livro não é recomendado para os pesquisadores que desejam manter-se em suas zonas de conforto teóricas e metodológicas. Esse livro incomoda porque o autor questionou cânones da historiografia sem o medo de suas repercussões ou supostas covardias acadêmicas. O campo de Tomich não é o da reprodução alienada das ideias, mantendo certas fórmulas inquestionáveis de se fazer historiografia e ciências sociais, substituindo termos e fontes para manter as premissas e transformando-as em óbvias conclusões. Ele também não elege um inimigo, espécie de *sparring*, acadêmico para, através de ironias fora de lugar, construir seus pontos de vista. Por isso, volto a dizer, o autor leu os demais pesquisadores em seus termos, avaliando quais os tipos de fontes que utilizaram, quando fosse o caso, e quais interlocuções buscaram para fundamentar suas considerações e conclusões. Em momento algum Tomich os descarta junto com suas obras. Ele as utiliza para ir além, para esclarecer pontos que acha ainda serem obscuros nas suas pesquisas, servindo-se deles como fontes de inspiração.

Temas outros que tangenciam os debates acerca das relações entre o revigoramento do comércio e da exploração da mão de obra do escravo africano e de seus descendentes operam como pilares de sustentação em cada capítulo do livro. São eles, por exemplo, as preocupações de autoridades políticas e senhoriais com os rumos de suas formas de lucro em empreendimentos agrários na economia capitalista mundial, possibilidades de transporem barreiras políticas e administrativas para compreender a composição das novas arquiteturas dos meios de produção, e os sentidos sociais, as condições de possibilidade e as consequências em escalas local e global da adoção da produção escravista em meio ao capitalismo industrial, valorizando as formas de se distribuir mercadorias perecíveis de maneira eficaz para o capitalista.