

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

*Sou negro e venci tantas correntes
A glória de quebrar todos os grillhões
Na volta das espumas flutuantes
Mãe África receba seus leões¹*

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 do tema 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.² 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

¹ 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.

² 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 quacks - 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.³

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.⁴ 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,

³ O que se realiza, ao menos para as colônias inglesas, em 1806.

⁴ 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.⁵

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.⁶ 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 Societ (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

⁵ 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.

⁶ 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/lemblich/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.⁷ 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.⁸ 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.⁹ Era um discurso poderoso, aliado à

⁷ **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.

⁸ O caso da região iorubá, na Nigéria atual.

⁹ 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 cativo 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 cáldo interesse de todos os homens de cor¹⁰

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.

¹⁰ “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**. Pamphlet, 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.¹¹ 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 construía e representavam as ligações entre os dois lados do oceano.¹² 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)

¹¹ 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.

¹² 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, Flavio, 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.¹³ 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.¹⁴ 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’Donnel, 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

¹³ 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.

¹⁴ 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 (...)¹⁵

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.¹⁶ 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.¹⁷ 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.¹⁸

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-cativos. 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:

¹⁵ SARRACINO, R. Op. Cit., p.108

¹⁶ 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.

¹⁷ SARRACINO, R. Op. Cit., p.121-122. (Minha tradução)

¹⁸ 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.¹⁹

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.²⁰

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 1829.²¹

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

²⁰ 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 Quaterly**, 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.

²¹ 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 1830.²²

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-Occidental – 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.²³ 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.²⁴ 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.

²² Idem.

²³ Na documentação da Bahia, à época, a mesma área era chamada de Costa d'África.

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

A cidade do Rio de Janeiro era uma das *idades 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.²⁵

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.²⁶ 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.²⁷

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

²⁵ 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; FARIAS, Juliana Barreto, SOARES, Carlos Eugênio; GOMES, Flavio 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.

²⁶ Idem, p.71.

²⁷ 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 1850.²⁸ 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-Ocidental. 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,

²⁸ 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.²⁹ 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,³⁰ 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.³¹ 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.³²

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

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

³⁰ 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.

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

³² 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 partida³³. 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.³⁴ 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.³⁵

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.³⁶ 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-Ocidental (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

³³ Idem, p.45.

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

³⁵ Idem, p.374.

³⁶ 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.³⁷ Calcula-se algo em torno de 250.000 africanos trazidos dessa região da África Sul-Occidental para o Rio de Janeiro no século XIX.³⁸ 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.³⁹

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 Occidental 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.⁴⁰ 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 diminuiu devido a uma medida que estabelece a necessidade de autorização prévia do vice-rei para realizar viagens para a

³⁷ 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.

³⁸ 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.

³⁹ 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 Côrtes do Reino de Portugal.

⁴⁰ 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.⁴¹ 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.⁴²

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,⁴³ 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-Ocidental: 29% para Angola, 8,9% para Angola por Benguela, 10,2% diretamente para

⁴¹ Idem, p.85.

⁴² 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.

⁴³ 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 ⁴⁴	92
TOTAL	692

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.

⁴⁴ 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*”.⁴⁵

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).⁴⁶

A atração que o arquipélago exercia sobre as embarcações que partiam do porto do Rio de Janeiro em meados do século também pode ser explicava 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.⁴⁷

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

⁴⁶ 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.

⁴⁷ 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”.⁴⁸ 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.⁴⁹ 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

⁴⁸ 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.

⁴⁹ 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.⁵⁰

**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 dirigissem 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 com os traficantes. Não poucas vezes, os negreiros ofereciam

⁵⁰ 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.⁵¹

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-Ocidental 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 1854.⁵² 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.

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

⁵² **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”,⁵³ 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, conseqüentemente, 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

⁵³ 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*,⁵⁴ no dia 13 de maio do referido ano,⁵⁵ 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.⁵⁶ 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,⁵⁷ que levava quatro filhos, e Carlota Cassanje,⁵⁸ 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

⁵⁴ Biblioteca Nacional (BN), Setor de Periódicos. Ambos estão microfilmados.

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

⁵⁶ Códice 417, Vol. 2. Saídas de navios com relação de passageiros brasileiros e estrangeiros. Polícia da Corte. (AN)

⁵⁷ Monjolo era o nome de ‘nação’ pelo qual eram conhecidos os tekes da região ao norte do rio Zaire (África Centro-Occidental) no século XIX no Brasil.

⁵⁸ 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”.⁵⁹

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.⁶⁰ 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.⁶¹ 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 deveriam 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

⁵⁹ 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.

⁶⁰ REIS, João José. Op. Cit., p.260-261.

⁶¹ 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**. Bloomington: Indiana University Press, 2004. p.8.

traficantes 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.⁶² 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 inócua. Seus efeitos não levaram à redução do tráfico, mas motivaram a apreensão de africanos trazidos ilegalmente e sua transformação em “africanos livres”.⁶³ Estes eram colocados em depósito e cedidos a particulares para que se explorasse o seu trabalho, não poucas vezes em regime de escravidão.⁶⁴ 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.⁶⁵ 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

⁶² 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.

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

⁶⁴ 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 Justiça no Brasil: Ensaio de História Social**. Campinas: Editora da Unicamp/CECULT, 2006. p. 129-160.

⁶⁵ 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.⁶⁶

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

⁶⁶ “(...) 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.⁶⁷ 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.⁶⁸ Da mesma forma que no embarque do Maria Adelaide, os “pretos libertos minas”, assim referidos, vinham nomeados em lista à parte, separados

⁶⁷ ZEPHYR, Frank. Op.cit., p.108-113.

⁶⁸ 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 Polícia 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-Occidental 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.⁶⁹ 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.⁷⁰ 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

⁶⁹ CANDIDO, Mariana. Op. Cit., p.46.

⁷⁰ 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,⁷¹ fica a dúvida se esses crioulos ditos “agregados” não seriam originalmente escravos do liberto, 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”,⁷² 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*”.⁷³ 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

⁷¹ 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.

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

⁷³ PIRES, Ana Flávia Cichelli. 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 Oliveira⁷⁴

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*,⁷⁵ 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.⁷⁶ 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

⁷⁴ “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 alquiere 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 Pounds 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)

⁷⁵ *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.

⁷⁶ 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 cativo 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.⁷⁷ 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 conseqüente desestruturação da sua rede de

⁷⁷ 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.⁷⁸ 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.⁷⁹ 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 Felix 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 conheçam, 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.⁸⁰ 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.⁸¹ Porém, não parece ter sido algo tão comum nas histórias daqueles que voltaram à África a partir

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

⁷⁹ *Idem*, p.23.

⁸⁰ CANDLER, J e BURGESS, W. *Op. Cit.*, p.38

⁸¹ 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.⁸² 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.⁸³

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,

⁸² 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 Quarterly**, 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.

⁸³ Cf., entre outros, CURTIS, Philip. **African History**. 2ª 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 corriqueira. 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.⁸⁴

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.⁸⁵ 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.⁸⁶ 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.⁸⁷ 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.

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

⁸⁵ 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.

⁸⁶ 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.

⁸⁷ 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.”⁸⁸ 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.⁸⁹

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”.⁹⁰

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

⁸⁸ CANDLER, J. e BURGESS, W. Op. Cit., p. 39.

⁸⁹ Idem, p. 38.

⁹⁰ 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.⁹¹ 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.⁹² 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.⁹³

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

⁹¹ 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.

⁹² RODRIGUES, Nina. **Jornal do Commercio**, 2 de janeiro de 1900.

⁹³ 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, (...).⁹⁴

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 pudessem 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*”?⁹⁵ 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

⁹⁴ “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)

⁹⁵. 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 cativo, nem colaborando na argumentação pelo seu fim. O discurso abolicionista que condenava moralmente a prática da escravidão já vinha estando presente no Brasil,⁹⁶ 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

⁹⁶ 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.⁹⁷ 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.⁹⁸ 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

⁹⁷ 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:

⁹⁸ 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.⁹⁹

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”.¹⁰⁰ 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.¹⁰¹ 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.¹⁰²

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

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

¹⁰⁰ *Idem.*

¹⁰¹ 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 Ngoio, sobretudo), ver especialmente GOMES, Flavio, SOARES, Carlos Eugênio Líbano e FARIAS, Juliana. *Op. Cit.*

¹⁰² 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.¹⁰³ 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.¹⁰⁴ 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.¹⁰⁵ 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,

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

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

¹⁰⁵ 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 Occidental d'África situada entre o 5º grau, 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.¹⁰⁶ 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 apresiar 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,¹⁰⁷ 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.¹⁰⁸

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

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

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

¹⁰⁸ 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.¹⁰⁹ 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 1874.¹¹⁰ 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.¹¹¹

¹⁰⁹ Idem, p.238.

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

¹¹¹ 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, Flavio 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, Flavio 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: Ensaio 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 Quarterly**, 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.
- PELLISSIER, 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.