



# O TRÁFICO DE ESCRAVIZADOS PARA PERNAMBUCO

*Agentes, política e sociedade (séculos XVII a XIX)*

# O TRÁFICO DE ESCRAVIZADOS PARA PERNAMBUCO

*Agentes, política e sociedade  
(séculos xvii a xix)*

Marcus J. M. de Carvalho

ORGANIZAÇÃO



RECIFE  
2024

## Universidade Federal de Pernambuco

Reitor: Alfredo Macedo Gomes

Vice-Reitor: Moacyr Cunha de Araújo Filho

EDITORA ASSOCIADA À



### Editora UFPE

Diretor: Junot Cornélio Matos

Vice-Diretor: Diogo Cesar Fernandes

Editor: Artur Almeida de Ataíde

### Conselho Editorial (Coned)

Alex Sandro Gomes (CIn)

Carlos Newton Júnior (CAC)

Katharine Raquel Pereira dos Santos (CAV)

Marília de Azambuja R. Machel (CFCH)

Raylane Andreza Dias Navarro Barreto (CE)

### Editoração

Revisão de texto: Estevão Eduardo Cavalcante Carmo

Projeto gráfico: Adele Pereira

Diagramação: Pedro Henrique Gomes

Imagem da capa: "Gate & slave market at Pernambuco", A. Earle (1793-1838).

Casa Geyer/Museu Imperial/Ibram/MinC/nº 08/2024

### Catálogo na fonte

Bibliotecária Kalina Ligia França da Silva, CRB4-1408

---

T764 O tráfico de escravizados para Pernambuco [recurso eletrônico] :  
agentes, política e sociedade (séculos XVII a XIX) / organização :  
Marcus J. M. de Carvalho. – Recife : Ed. UFPE, 2024.  
(Série Ars Historica)

Vários autores

Inclui referências bibliográficas

ISBN 978-65-5962-285-6 (online)

1. Tráfico de escravos – Pernambuco – Historiografia. 2. Pessoas escravizadas – Pernambuco – História. 3. Escravidão – Brasil – História. 4. Pernambuco – Condições econômicas – História. 5. Pernambuco – História. 1. Carvalho, Marcus J. M. de (Org.). II. Título da série.

981.34

CDD (23.ed.)

UFPE (BC2024-062)

---

Esta obra está licenciada sob uma Licença Creative Commons  
Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.



## **Série *Ars Historica***

A Série *Ars Historica* foi concebida com o intuito de promover uma mais ampla divulgação da produção científica na área da História junto à sociedade, ao disponibilizar para estudantes, professores e pesquisadores obras de consistente valor acadêmico, resultado de recentes pesquisas realizadas no campo historiográfico, e textos clássicos já esgotados repropostos em edições revisadas e atualizadas. Todos os volumes da Série são produzidos em formato digital e disponibilizados gratuitamente.

**Marília de Azambuja Machel**  
Diretora da Série *Ars Historica*

## Obras publicadas

### O desconforto da governabilidade

*Rômulo Luiz Xavier do Nascimento*

### Os Escravos do Santo

*Robson Pedrosa Costa*

### Tratos & mofatras

*George F. Cabral de Souza*

### Política e sociedade no Brasil oitocentista

*Cristiano Luís Christillino*

### Movimentos sociais negros em Pernambuco

*Ivaldo Marciano de França Lima*

*Isabel Cristina Martins Guillen*

### A lenda do ouro verde

*Regina Beatriz Guimarães Neto*

### Entre sobrados e mucambos

*Wellington Barbosa da Silva*

## **Arquitetura espacial da *plantation* açucareira no Nordeste do Brasil**

*José Marcelo Marques Ferreira Filho*

## **Cultura letrada no espaço euro-atlântico**

*Luís Filipe Silvério Lima*

*Marília de Azambuja Machel*

## **A narrativa como combate**

*Kleber Clementino*

## **Fora do(s) eixo(s)**

*Flávio Weinstein Teixeira*

*Paulo Marcondes Ferreira Soares*

## **Saúde e sociedade no Brasil**

*Carlos Miranda*

*Serioja Mariano*

## **A palavra e a imagem**

*Luísa Ximenes Santos*

## **Historiografia**

*Antonio Torres Montenegro*

*Karlene Sayanne Ferreira Araújo*

## **Para além do ocidente cristão**

*Bruno Uchoa Borgongino*

## **Um continente, vários mundos**

*Gustavo Acioli*

*Kleber Clementino*

**História oral, tempo presente e narrativas  
de trabalhadoras e trabalhadores**

*Regina Beatriz Guimarães Neto*

**Lideranças protestantes imigrantes no Brasil**

*Paulo Julião da Silva*

*Carlos André Silva de Moura*

*José Roberto de Souza*

**O mundo das embaixadas**

*Daniel Pimenta Oliveira de Carvalho*

*Marília de Azambuja R. Machel*

*Thiago Groh*

# Sumário

## Apresentação 9

### CAPÍTULO I

#### **Infame comércio: tráfico para a conquista neerlandesa durante o governo nassoviano 18**

*Rômulo L. X. Nascimento*

### CAPÍTULO II

#### **Comércio, poder e afirmação social: agentes mercantis do Recife colonial e o comércio de escravizados (c. 1660 - c. 1760) 56**

*George F. Cabral de Souza*

### CAPÍTULO III

#### **“As marcas da escravidão”: as marcas a ferro quente e o controle do comércio atlântico de escravizados (c.1725 - c.1760) 103**

*Suely C. Cordeiro de Almeida*

*Luanna M. Ventura dos S. Oliveira*

CAPÍTULO IV

**Na praça do Recife: o batismo de africanos  
comercializados e escravizados nos setecentos 156**

*Gian Carlo de Melo Silva*

CAPÍTULO V

**O cotidiano do desembarque de cativos no porto  
do Recife antes de 1831 190**

*Marcus J. M. de Carvalho*

*Aline Emanuelle De Biase Albuquerque*

CAPÍTULO VI

**A cidade do Recife no atlântico negro:  
tráfico, escravidão e etnicidades no século XIX 240**

*Valéria Costa*

CAPÍTULO VII

**Convergindo as águas do batismo e do atlântico:  
tráfico de escravizados e política no Brasil  
do século XIX 281**

*Paulo Henrique Fontes Cadena*

*Jucieldo Ferreira Alexandre*

**Sobre as autoras e os autores 337**

## Apresentação

A história do “tráfico” atlântico de cativos africanos, entendido aqui como o comércio atlântico de gente escravizada do século XVI ao XIX, é um desses temas de imensa relevância, mas que continua e continuará em aberto por muito tempo por estar entrelaçado a praticamente toda a história deste país. É também um assunto que desperta muitos sentimentos e desconforto por parte dos estudiosos, pois sua relevância é diretamente proporcional à sua sordidez. Como se não bastasse, é também um tema que surpreende toda vez que a pesquisa avança. Só para dar um exemplo emblemático, quando Philip Curtin publicou seu famoso censo do tráfico, em 1969, os dados disponíveis na época, que ele coletou e tabulou com rigor, levavam a crer que o Brasil havia recebido quase 38% de todos os africanos que vieram para as Américas. Atualmente, o sempre reatualizado censo do Transatlantic Slave Trade Database (TSTD), [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org), indica que aproximadamente 47% de todos os cativos africanos vendidos para as Américas vieram para o Brasil. Os volumes têm aumentado sempre, mas é bem sabido que sempre ficará muita informação de fora, pois é impossível saber com segurança quantas viagens ocorreram, trazendo escravizados para o Brasil, enquanto

durou o tráfico, principalmente devido à imensidão do seu litoral, que sempre facilitou o contrabando, inclusive no período colonial.

Essa constatação do aumento da participação do Brasil no comércio geral do tráfico aponta caminhos para a pesquisa, abre perspectivas e possibilita até projeções ousadas, de tal forma que se pode especular que, em poucas décadas, à medida que novos dados forem sendo levantados, vai ser possível inferir que mais da metade de todos os africanos escravizados que vieram para as Américas desembarcaram na América portuguesa, depois Brasil. O mesmo texto também situa Pernambuco como o quarto ponto das Américas que mais recebeu gente cativa, atrás somente do Rio de Janeiro, da Bahia e da Jamaica. Seguindo essa lógica da presença brasileira no tráfico, não é impossível que Pernambuco termine passando a Jamaica nessa vergonhosa escala nos próximos anos, principalmente porque o século sobre o qual menos sabemos é justamente o XVIII, quando o comércio atlântico de gente escravizada começou realmente a se expandir devido à demanda mineira, primeiro a partir de Pernambuco e Bahia, principalmente, e depois a partir do Rio de Janeiro.

Os livros dos maiores pioneiros desse tema, Verger e Curtin, mencionavam Pernambuco em várias passagens como um nexo do tráfico que teimava em aparecer nas fontes, mas que precisava de mais detalhamento. Gilberto Freyre deixou claro que era impossível entender o Brasil sem atentar para o nosso vínculo com a África. Apesar de sua imensa perspicácia, Freyre, todavia, pouco escreveu sobre o tráfico, e talvez tenha até evitado mencionar nomes de negociantes de cativos do século XIX no seu magnífico *Sobrados e mocambos*, talvez para evitar embaraços a famílias abastadas descendentes diretas de alguns daqueles personagens. Aos demais historiadores, ficaram muitas perguntas, lacunas na demografia e falta de informações sobre os grandes traficantes e sua inserção social, econômica e política. Gonsalves de Mello e Carreira foram fundamentais para abrir novos caminhos. No que diz respeito ao século XIX, Peter Eisenberg foi o

primeiro a publicar uma demografia do tráfico para Pernambuco, baseada nas fontes inglesas, até hoje muito utilizada.

O tráfico, portanto, esteve sempre na historiografia sobre Pernambuco, mesmo que nem sempre de forma explícita. Nas últimas décadas, com a consolidação das pós-graduações das universidades públicas, principalmente, isso mudou. Os estudos têm se multiplicado no meio acadêmico, em teses, artigos e livros. Não obstante, ainda é pouco o que sabemos sobre um tema cuja relevância é tão óbvia. Sobram lacunas e ausências. Por esta razão, dizer que esta coletânea abre fronteiras ou novos caminhos é menos correto do que dizer que é um trabalho tardio, pois não há como entender a história de Pernambuco, nos períodos colonial e imperial, sem pesquisar sobre o tráfico.

É tamanha a importância do tráfico para a história de Pernambuco que me atrevo a adiantar aqui nesta apresentação uma hipótese: o principal fator que permitiu ao agronegócio escravista de Pernambuco sobreviver e manter a sua rentabilidade diante da concorrência do Caribe, a partir do século XVII, e até da Bahia, foi o subsídio conferido pela natureza à viagem da África em direção à antiga capitania, depois província de Pernambuco. Explicando melhor, nenhuma outra viagem para as Américas podia ser feita em menos tempo do que a travessia desde a África Centro-Occidental (Congo e Angola) até Pernambuco. Essa rota era beneficiada pelos ventos atlânticos e até pela corrente de Benguela, fazendo com que, durante séculos, navios do tráfico com problemas terminassem arribando no litoral pernambucano, deixando de lado outras rotas mais demoradas de cumprir.

Sem essa vantagem natural, dificilmente o açúcar pernambucano teria conseguido competir com o açúcar caribenho, muito mais capitalizado, e que chegava mais rápido à Europa, ou mesmo com a Bahia. Enquanto durou a escravidão, Pernambuco continuou a ocupar um lugar importante no mercado mundial, fabricando um dos açaúcares mais baratos das Américas, apesar da taxa de câmbio

que no Brasil imperial raramente favorecia os senhores de engenho, e da escassez de capitais locais ou forâneos. Décadas atrás, Fernando Novais argumentou que foi a existência prévia do tráfico que permitiu a implantação do sistema de *plantation* no Brasil, e não o contrário. Foi o tráfico que gerou a *plantation*. Talvez nenhum outro lugar se adeque mais a este modelo do que Pernambuco, onde o tráfico não explica apenas a implantação do agronegócio açucareiro, mas a sua sobrevivência posterior. Quando o tráfico foi finalmente extinto, a produção continuou porque o comércio de cativos da África havia lotado a província de gente desvalida, sem terra e sem bens, cuja única alternativa de sobrevivência era submeter-se a sistemas semisservis de trabalho que até hoje grassam no agronegócio brasileiro.

A miséria humana criada pelo tráfico, pela apropriação e concentração da terra pelo agronegócio, pela dilapidação da natureza, e por uma legislação brutal contra os que resistiam explica grande parte do que somos hoje. O “agronegócio”, uma nova roupagem semântica para a velha *plantation* escravista, continua consumindo de forma predatória os recursos naturais e as populações a ele submetidas, ou que passam por seu caminho.

O objetivo geral deste livro, portanto, é contribuir para que possamos chegar mais longe no estudo do longo e denso trajeto histórico do tráfico para Pernambuco. Mais do que apresentar o estado da arte, pretendemos propor trilhas de pesquisa e mostrar como a temática mais geral do tráfico, apesar dos tantos trabalhos já publicados, continua em aberto. Originalmente, a ideia do livro foi gestada a partir de dois projetos conjuntos apoiados pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) em Editais Universais, ambos coordenados pelo organizador desta coletânea. Essas propostas coletivas permitiram a paulatina articulação de pesquisadores que compartilhavam o interesse de estudar a escravidão e que, portanto, poderiam canalizar energias para o estudo do tráfico e seus inúmeros desdobramentos. Às equipes originais agregaram-se

aqui outros cinco pesquisadores, um luxo que enriqueceu muito o resultado final.

Os capítulos que compõem esta coletânea seguem uma ordem cronológica, mas com textos de temáticas diferentes e abordagens também distintas. Não é, portanto, um livro que segue uma única linha conceitual, um único tipo de fonte, ou que lida apenas com algum subtema específico da história do tráfico, pois, como dito acima, esta coletânea pretende sugerir variados caminhos para pesquisas futuras. Nosso principal objetivo é mostrar que praticamente qualquer tema vinculado ao tráfico ainda está em aberto à espera de outros historiadores.

O primeiro capítulo, de autoria de Rômulo L. X. Nascimento, trata do comércio atlântico de cativos durante a ocupação holandesa entre os anos de 1637 e 1644, aprofundando o estudo deste problema, que foi primeiro tratado por Gonsalves de Mello no seu clássico *Tempo dos flamengos*. Desde então, a história do Brasil holandês tem sido bastante visitada pelos historiadores, interessados na atuação da Companhia das Índias Ocidentais em Pernambuco entre 1630 e 1654. Todavia, ainda é relativamente pouco o que sabemos sobre o cotidiano das viagens escravistas desde o litoral africano até o Recife, entre os anos de 1637 e 1644. É este o tema desse estudo, que preenche essa lacuna ao abordar a dinâmica do fluxo de pessoas escravizadas para Pernambuco, levando em consideração a frequência dos navios, os nomes das embarcações, a quantidade de escravizados e o seu valor de venda em leilões no Recife. Esse estudo ajuda, portanto, a avançar o nosso entendimento sobre o tráfico no Brasil holandês.

O segundo capítulo, de George F. Cabral de Souza, parte da identificação dos agentes mercantis de Pernambuco de grosso trato, vinculados ao comércio atlântico de cativos. A partir daí, esse alentado estudo lida com as múltiplas articulações desses negociantes entre a virada do século xvii e um relatório do governador régio datado de 1758. O trabalho enfoca, principalmente, as trajetórias de um grupo de onze mercadores imersos em suas alianças e estratégias, voltadas para a

consolidação de suas posições em diferentes níveis, inclusive no que diz respeito a casamentos, patentes militares, mercês e outros símbolos de distinção social e poder. Após uma densa discussão dessas questões e das fontes disponíveis, o texto deixa claro que a participação naquele ramo de negócios exigia mais capitais e até conexões mais amplas do que outras atividades mercantis. Essa característica certamente influenciou na construção do lugar ocupado por aqueles comerciantes no contexto do jogo político dos habitantes de Pernambuco, tanto entre si quanto em relação aos poderes centrais no século XVIII.

Ainda perscrutando o Brasil colonial, o terceiro capítulo, de autoria de Suely C. Cordeiro de Almeida e Luanna Maria Ventura dos Santos, trata das marcas ferradas nos corpos das pessoas escravizadas que atravessaram o Atlântico em direção a Pernambuco. A partir de densa pesquisa primária, o trabalho procura perscrutar como e quando eram carimbadas essas marcas a ferro quente e qual o significado e serventia delas no mundo da escravidão e do “comércio de almas” para o Brasil. O texto investiga também como os negociantes, o Estado e a Igreja organizaram o processo de marcação, buscando estabelecer formas de controle sobre aquele procedimento que tornavam os corpos humanos permanentemente cativos e parte do giro mercantil dos dois lados do Atlântico. A partir da discussão das evidências coletadas, o trabalho lida com os caminhos burocráticos nos quais as marcas foram essenciais para o fisco do Estado português, contribuindo para regular as entradas e saídas nas alfândegas dos mais diversos produtos, bem como para reforçar o controle de contratadores e senhorios de navios, inclusive nos leilões e arrematações.

O quarto capítulo, escrito por Gian Carlo de Melo Silva, lida com os africanos expostos à venda no Recife setecentista, perto dos locais de desembarque. Muitos desses escravizados passavam pela pia batismal na freguesia de Santo Antônio do Recife. As fontes sobre esses batismos, e sobre as normas que os regulavam, são preciosas para se entender tanto a origem dos cativos quanto a forma como eles eram

introduzidos na sociedade escravista com a mediação da fé católica, que marcaria suas vidas dali em diante de diferentes maneiras. As histórias de vários escravizados extraídas dessas fontes abrem ainda janelas para que se entenda um pouco mais sobre o cotidiano vivenciado pelos africanos no Recife e em regiões circunvizinhas. As leis que regiam o batismo, e essa forma de inserção social, fornecem ainda pistas importantes para o entendimento da sociedade colonial e das engrenagens nas quais os escravizados eram forçadamente inseridos.

O quinto capítulo, de Marcus J. M. de Carvalho e Aline Emanuelle De Biase Albuquerque, aborda as atividades da Provedoria Mor de Saúde em Pernambuco, a partir de 193 “Termos de Desimpedimento”, que registraram o desembarque de 47.110 cativos africanos vivos entre 1819 e 1829. Desse total, 2.912 enfermos foram internados para tratamento. Assim, apesar de a quarentena das embarcações ter sido geralmente negligenciada, a provedoria foi operante. Não poucas vezes, os exames foram feitos por solicitação dos próprios traficantes, cujos navios disponibilizavam suas enfermarias para tratamento dos cativos pelos agentes da saúde, quando não havia lugar no Lazareto. Essa rica documentação ajuda-nos a compreender melhor a dinâmica portuária do tráfico e as atividades desenvolvidas por muitos dos trabalhadores engajados nesse tipo de atividade. Traz ainda informações preciosas sobre a saúde dos cativos, a Medicina da época, bem como sobre os negociantes grandes e pequenos envolvidos no tráfico.

O sexto capítulo, de autoria de Valéria Costa, analisa os dados demográficos disponíveis sobre o tráfico para Pernambuco no século XIX em conjunto com as contagens disponíveis sobre a população afro-descendente do Recife, tanto escravizada como livre e liberta. A partir dali, a autora traça os múltiplos caminhos que levaram à construção de identidades transétnicas por parte dessa população, imersa nas diferentes conjunturas políticas e econômicas do oitocentos. A autora compara os dados sobre a primeira metade do século XIX, quando os africanos compunham a maioria dos escravizados do Recife, com o

censo de 1872, demonstrando as mudanças ocorridas nessa população, que passou a ser majoritariamente livre e liberta. Em que pesem a fragilidade dos dados censitários disponíveis sobre o Recife, apontados pela autora, e as muitas dúvidas deixadas pelas fontes sobre o tráfico, também analisadas, a autora mostra que é possível identificar as várias maneiras como esta população ressignificou, à sua maneira, identidades originalmente forjadas na diáspora.

O texto seguinte, de autoria de Paulo Henrique Fontes Cadena e Jucieldo Ferreira Alexandre, parte da análise de um amplo acervo documental, que inclui registros paroquiais, correspondências particulares, jornais e outros impressos, para apresentar as complexas conexões entre os traficantes e alguns dos principais personagens da elite provincial e imperial que transitavam na política na Corte imperial, em Portugal e em Moçambique. A partir daí, o texto reconstrói os múltiplos liames que vinculavam um grupo de traficantes com alguns dos principais agentes da política imperial, não apenas na província, mas também no senado e em gabinetes ministeriais entre o primeiro reinado e o período regencial. O texto aborda assim as múltiplas relações entre Araújo Lima (Marquês de Olinda e regente, 1837-1840), Hollanda Cavalcanti (Visconde de Albuquerque e senador) e os grandes negociantes envolvidos com o tráfico João Pinto de Lemos, Bento José da Costa, Antonio da Silva & Companhia e Manoel Gonçalves da Silva. O interesse comum entre eles fortalecia a Coroa, mantinha a escravidão e selava pactos intraelites que renovavam e davam sobrevida ao tráfico. É esse jogo que faz com que as lideranças políticas e negociantes se movam em suas redes de apoio e poder. Analisando os vínculos entre esses personagens, o texto ajuda-nos a entender melhor como o tráfico permaneceu mesmo depois de 1831.

Como quaisquer resumos, estes são toscos e insuficientes expressões dos capítulos que compõem esta coletânea, que espera poder contribuir para um entendimento mais profundo do tráfico para Pernambuco em suas diferentes dimensões e, principalmente, ajudar

a abrir caminhos de pesquisa. Agradecemos ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico Tecnológico (CNPq), à Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e ao Programa de Pós-Graduação em História da UFPE pelo apoio, em diferentes momentos e contextos, às pesquisas aqui publicadas.

## CAPÍTULO I

### Infame comércio

#### Tráfico para a conquista neerlandesa durante o governo nassoviano

*Rômulo L. X. Nascimento\**

Num panfleto produzido na Holanda com informações acerca da produção açucareira no Nordeste em 1623, consta uma apreciação breve de um autor desconhecido acerca da vida dos escravos. Diz o trecho:

É tão grande o trabalho que se chama a um engenho deste inferno e somente gente, como são estes negros, o podem aturar, os quais também andam nus; pois se formos à comida que lhes dão para passarem é uma pequena de farinha de pau bem seca e algumas vezes por regalo uma farinha [...] e bebida não é outra que água. E naquelas poucas horas que lhes ficam [aos negros] se querem mais buscam alguns cangrejos (caranguejos?) do mato e legumes e não bastante tudo isto os castigam rigorosamente, para que acudam a seu trabalho e como andam nus os magoam demasiadamente e dizem é necessário assim,

---

\* O autor agradece ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico Tecnológico (CNPq) pelo apoio a esta pesquisa.

porque de outro modo não seguiria a obra, nem eles teriam o temor do branco que se requer.<sup>1</sup>

Esse breve relato sobre a vida do cativo nos engenhos de Pernambuco antecipava aos holandeses a vida que muitos deles passariam a ter com a ocupação do Nordeste. Os maus tratos aos quais estavam submetidos os escravos chocavam, muitas vezes de forma hipócrita, os burgueses de Amsterdam que, apesar de não quererem a escravidão em sua pátria, ganharam sobejamente com o tráfico atlântico. Uma vez estabelecidos em Pernambuco em 1630, não evitaram pertencer ao cotidiano que julgavam infernal no trabalho do engenho.

Sobre a forma como os holandeses lidavam com a escravidão, colocou bem Rik van Welie:

Historiadores têm se chocado com frequência com esse curioso paradoxo: de que a Holanda do século XVII tinha um grande orgulho de sua luta ferrenha pela liberdade e clima de tolerância em casa, ao mesmo tempo em que, em suas possessões ultramarinas, explorava centenas de milhares de escravos.<sup>2</sup>

Em 1596, após aprisionarem um navio português com 130 angolanos, os holandeses os levaram para a Zelândia no intuito de vendê-los. Mas desistiram diante dos “protestos de muitos cidadãos preocupados”. O alheamento à escravidão por uma questão moral fez desse tema um tabu na historiografia dos Países Baixos. Durante toda a era

---

1 “Lista do que o Brasil pode produzir anualmente”. In: MELLO, José Antônio Gonsalves de. Fontes para a *História do Brasil Holandês*. Tomo 1. A economia açucareira. Recife: MEC/IPHAN, 19, p. 23.

2 Tradução do autor. “Historians have often been struck by this curious paradox: that the seventeenth-century Dutch took great pride in their hard-fought freedom and climate of tolerance at home, while simultaneously exploiting hundreds of thousands of slaves in their overseas dominions”. WELIE, Rik van. Patterns of slave trading and slavery in the Dutch colonial world, 1596-1863. In: OOSTINDIE, Geert. (org.). *Dutch colonialism, migration and cultural heritage*. Leiden: KITLV Press, 2008, p. 155-156.

do tráfico atlântico, era necessária uma desvinculação física e psicológica da atividade negreira.<sup>3</sup> Logo, não convinha à “perfeição” de uma cidade rica e calvinista como Amsterdam, por exemplo, o espetáculo grotesco de maus tratos e nudez tão comum no mundo português. Paranoicos que eram com a ideia de criar uma nova sociedade de cidadãos livres, convinha manter longe de suas cidades as mazelas do cotidiano escravo. Nos Países Baixos, que ficassem os castigos físicos para os intramuros das casas de correição.<sup>4</sup>

*Tempo dos Flamengos*, de José Antônio Gonsalves de Mello Neto, certamente o maior clássico que já se escreveu acerca da presença holandesa no Brasil, tem um capítulo todo dedicado à relação da Companhia das Índias Ocidentais com os negros e a escravidão no Brasil. Nele, o autor teceu vários comentários acerca do cotidiano do escravo durante a ocupação holandesa, o comércio de cativos no Recife e um breve e qualificado resumo da relação dos holandeses com a África e com o comércio de escravos. Esse estudo pretende tratar do comércio de escravos durante a ocupação holandesa entre os anos de 1637 e 1644, aprofundando um pouco mais o que fora tratado por Gonsalves de Mello. Veremos, pois, dados de carregamentos, preços de cativos, relações entre portos de Pernambuco e da África.<sup>5</sup>

---

3 *Ibid.*

4 Simon Schama cita o escritor Henry James numa observação que o mesmo fez em 1874 acerca da preocupação, que beirava à paranoia, dos holandeses com relação à limpeza (SCHAMA, 1992, p. 15). Num outro capítulo, o autor se refere à casa de Correição de Amsterdam, a Tughaus, que adotava o trabalho como forma de recuperação dos presos, mas também a punição por meio de alguns castigos físicos.

5 As fontes básicas utilizadas neste artigo serão as Nótulas dos Alto Conselho no Brasil (*Dagelijckse Notulen van de Hooge Raden in Brazilië*) e as Cartas do Brasil (*Brieven em Papieren iut Brazilië*), contidas na Coleção José Hygino, depositadas no Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Tal documentação foi coligida nos Países Baixos no século XIX pelo jurista José Hygino que, a serviço do governo da Província de Pernambuco, mandou fazer cópias dos originais, escritos em neerlandês do século XVII e com paleografia coeva, para a escrita cursiva humanística contemporânea. Devemos nos atentar

A presença dos holandeses na África subsaariana já se fazia desde o fim do século xvi e início do xvii, e os seus navios, já nos primeiros vinte anos deste século, conheciam a costa que vai do Rio Senegal até as praias ao sul do Delta do Níger. Portanto, o comércio com negros não era uma nova letra em seu alfabeto. No entanto, foi só com a permanência deles em Pernambuco que a lida direta com o sistema escravista se consolidou. De qualquer forma, um dado importante na avaliação de José Antônio Gonsalves de Mello é a ciência de que, na América portuguesa, a atividade do tráfico estava relativamente consolidada e representava, inclusive para o capital dos Países Baixos, uma forma brutalmente lucrativa de investimento. Havia os mercados, as rotas, as praias certas de mercancia, o financiamento regular, a expansão da *plantation*, etc.<sup>6</sup>

Antes mesmo, na segunda metade do século xvi, os holandeses refinavam o açúcar de Pernambuco e o redistribuíam pela Europa. Lá, as usinas de refino aumentavam na mesma proporção que crescia a produção açucareira na capitania de Duarte Coelho. Em fins desse mesmo século, a economia açucareira já era parte importante na economia holandesa, sobretudo em Amsterdam, lugar no qual se multiplicaram usinas de refino. Assim, segundo José A. G. de Mello, “*essa participação crescente do açúcar brasileiro na economia holandesa*

---

para o fato de que, no processo de transcrição deva ter havido, aqui e ali, qualquer equívoco na transposição de números e letras. No entanto, dados os longos anos em que Gonsalves de Mello sustentou os seus trabalhos baseados sobretudo em tais fontes, e a credibilidade de suas pesquisas, temos que o trabalho de transposição para a escrita cursiva não tenha acarretado grandes danos.

- 6 MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Tempo dos Flamengos*. Recife: FUNDAJ; Editora Massangana; Instituto Nacional do Livro, 1987. No estudo bastante conhecido de Stuart Schwartz, Segredos Internos, temos uma longa e didática explanação sobre a constituição do comércio de escravos no Atlântico em consonância com a *plantation* nas Ilhas do Atlântico (Madeira, São Tomé, Cabo Verde) até chegar a Pernambuco e o Recôncavo baiano. SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

*explica a ação militar da Companhia das Índias Ocidentais contra a Bahia e Pernambuco*”.<sup>7</sup> É claro que uma invasão desse tipo não surge de um cálculo imediato e de forma repentina e impensada, mas também talvez não devamos aceitar a ideia de Engel Sluiter, em sua perspectiva teleológica, de que a ocupação do Brasil teria sido produto de quatro décadas de maturação. A realidade é muito dinâmica para se exigir dos homens do século XVII um grau apurado de planejamento. Isso talvez caiba mais às sociedades e aos governos contemporâneos. De qualquer forma, ainda vale, e muito, a observação do historiador holandês de que não teria sido por mera coincidência a fundação da Companhia das Índias Ocidentais em 1621.<sup>8</sup>

Retornando a Gonsalves de Mello, ainda que o seu referido estudo nos houvesse fornecido informações preciosas acerca da relação dos holandeses com a escravidão, o mesmo se ancorou apenas em cinco ou seis autores. Na década de quarenta do século passado, quando foi publicado *Tempo dos Flamengos*, não existiam muitos estudos sobre o tema, além de não se pensar (como se tem feito nos últimos vinte anos) numa história do Atlântico. Logo, seria injusto cobrar de Gonsalves de Mello o arsenal de estudos e abordagens de que dispomos atualmente.

Este estudo pretende, através da documentação da Companhia das Índias Ocidentais (WIC) em Pernambuco, recolocar o tema em discussão à luz de uma história do Atlântico.<sup>9</sup> Desde já, devemos admitir que tratar do tema da escravidão durante a ocupação holandesa é coisa, ao mesmo tempo, fácil e difícil. Fácil pela ampla disponibilidade de estudos que apareceram depois de *Tempo dos Flamengos*. Difícil justamente pela ampla diversidade desses estudos. Da década

---

7 MELLO, 1987, p. 8.

8 *Ibid.*, p. 10.

9 O autor, neste capítulo, baseou-se nos estudos de autores como S. P. L'Honoré Naber, W. S. Unger, J. K. J. de Jonge, Hermann Waetjen, H. Galland e Gilberto Freyre.

de quarenta do século passado para cá, dezenas de trabalhos acerca do Atlântico e da diáspora apareceram, o que dificulta os recortes que, por questão de limites, devem ser feitos.<sup>10</sup>

De qualquer forma, para fins metodológicos, trabalharemos as relações entre os impérios holandês e português em perspectiva atlântica. Nesse sentido, nos importarão os trabalhos de historiadores como P. Emmer, Gert Oostindie, Rik van Welie, além, é claro, dos mais conhecidos e também já clássicos do mundo atlântico, como Charles Boxer, Luís Filipe de Alencastro, Russel-Wood, entre outros. Evidentemente, outros autores darão suporte ao nosso texto.

Desde então, vale a pena ressaltar a dificuldade em se trabalhar os dois mundos, português e holandês, dando-lhes importância equivalente em fontes e bibliografia. Aqui faremos mais uso da documentação coligida nos Países Baixos no século XIX e que hoje remanescem no Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). Trata-se da Coleção José Higino, que se subdivide em dois grupos grandes de fontes, as *Brieven em papieren uit Brasile* (Cartas e Papéis do Brasil) e as *Dagelijckse Notulen* (Atas do Governo holandês).<sup>11</sup> Trata-se de cartas entre os administradores da conquista e particulares, bem como de registros do cotidiano holandês na conquista. Na primeira metade do século XVII, a relação entre os Países Baixos e Portugal oscilou entre a paz e a guerra em diversas partes do mundo, tanto que Charles Boxer tratou de considerar ter existido uma “guerra mundial” entre os dois impérios.<sup>12</sup>

---

10 O campo da diáspora africana abarca uma imensidão de estudos, que vão desde questões referentes à economia do tráfico até questões de trocas culturais simbólicas e materiais. Também são temas da escravidão os vários impérios que se relacionaram no espaço atlântico (norte e sul).

11 A coleção ainda conta com as *Generalen Missiven* (Cartas Gerais) e as *Uitgevende Brieven* (Cartas Avulsas).

12 BOXER, Charles R. *O Império marítimo português*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 120.

Finalmente, devemos considerar que a Holanda se desmembrou do compósito império Habsburgo, senhores, por um tempo, do também Império português durante a União Ibérica (1580-1640). Não é demais considerar também que as Repúblicas Unidas dos Países Baixos constituíram a sua identidade na luta contra o autoritarismo espanhol, como nos diz um valioso estudo de Simon Schama.<sup>13</sup> Aliás, o próprio modelo político-administrativo das companhias de comércio holandesas estava em constante mudança e em permanente processo de construção. As novas companhias nasciam com uma nova concepção de república. Mas não trataremos aqui, é claro, de falar da identidade de qualquer um desses impérios, mas de olhar o tráfico e o cotidiano escravo no Brasil holandês.

### Os holandeses e o tráfico

Os holandeses, só bem mais tarde em relação aos portugueses, resolveram se lançar ao trato de escravos. Os Países Baixos, ainda que considerados *vanguarda* no capitalismo moderno, demoraram um pouco a entender as grandes vantagens do tráfico. Talvez, num primeiro momento, tenham rechaçado a ideia por questões de escrúpulo calvinista, fato bastante contestável como demonstramos acima. Aliás, relacionar o tráfico atlântico de africanos aos holandeses foi, durante muito tempo, uma questão sensível à historiografia neerlandesa. Não é à toa que, num dos estudos de Pieter Emmer, um subtítulo seja “Holanda e comércio de escravos: esquecer ou lembrar?”<sup>14</sup> O mesmo não nos deixa esquecer que “os americanos aprendem na escola que, em 1619, o primeiro escravo que foi levado para Virgínia veio num navio de guerra holandês”. Também se ensina que “os holandeses e

13 SCHAMA, Simon. *O desconforto da riqueza: A cultura holandesa na Época de Ouro, uma interpretação*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

14 EMMER, Pieter. *De Nederlandse slavenhandel (1500-1850)*. Amsterdam; Antwerpen: Uitgeverij De Arbeiderspers, 2003.

zelandeses transportaram africanos para territórios franceses, espanhóis e ingleses nas Índias Ocidentais”.<sup>15</sup>

A dificuldade em se relacionar escravidão aos holandeses tem uma matriz no passado colonial e na história recente da Holanda na África do Sul. No passado colonial, sobretudo no século xvii, século de ouro da história holandesa, os Países Baixos eram vistos como um local de liberdade de expressão. Amsterdam, mais que qualquer centro urbano, simbolizou esse espírito ao acolher comunidades sefarditas emigradas da Península Ibérica nos séculos xv e xvi. A Holanda foi palco de teóricos do direito internacional moderno, como Hugo Grotius, que formulou a ideia da liberdade de navegação nos oceanos, o *mare liberum*. Espinoza completaria esse quadro. Os holandeses, mais do que qualquer outro povo da Europa Ocidental nos séculos xvi e xvii, pregavam a liberdade como bandeira principal na medida em que se libertavam da tutela espanhola: primeiro, de Carlos V, depois, de Filipe II. Assim, ao constituírem a sua república, os holandeses procuravam suprimir o autoritarismo, inclusive na política, a fim de afastar o antiexemplo da opressão do Duque de Alba.<sup>16</sup> Num passado recente, a política do apartheid na África do Sul, no curso do neo-colonialismo do século xx, os holandeses não foram pintados num quadro tão colorido que lhes associamos ao espírito livre.

Ao longo do século xiv, foram os portugueses que, desde a conquista de Ceuta em 1415, até o contorno do Cabo das Tormentas (da Boa esperança) em 1488, foram entrando em contato com populações locais, fazendo comércio, firmando moradias entre o sul do Saara e o

---

15 *Ibid.*, p. 19.

16 Sobre os judeus em Amsterdam, ver: BODIAN, Miriam. *Hebrews of the Portuguese Nation: Conversos and Community in Early Modern Amsterdam*. Indiana: University Press, 1997. Sobre o processo de construção da identidade holandesa, ver: SCHAMA, 1992. Segundo P. Emmer, muitos judeus se dedicaram ao comércio de escravos, já que muitas outras atividades lhes foram negadas, mas 99 por cento dos envolvidos neste comércio não eram judeus. EMMER, 2003, p. 37.

porto de Benguela.<sup>17</sup> Charles Boxer observou bem que a unidade política do reino português, ao longo de todo o século xv, talvez tenha sido o fator mais importante que os impulsionou à dianteira do processo de expansão marítima europeia, enquanto os outros países da Europa ocidental estavam em guerras internas e externas.<sup>18</sup> No entanto, levando em consideração uma perspectiva de longa duração, os holandeses estiveram presentes no comércio de escravos por quase o mesmo tempo que os portugueses: aproximadamente trezentos e cinquenta anos.

Seja como for, podemos concordar com a perspectiva de Wim Klooster, segundo o qual *“Em matéria de comércio, as expansões holandesas também se basearam no modelo português.”* O mesmo conclui que *“muito embora comerciavam (os holandeses) de suas próprias embarcações nos primeiros momentos da expansão holandesa no Atlântico, eles logo passaram a ocupar locais estratégicos de comércio tanto na África como nas Américas”*. De fato, se tem uma coisa de que os portugueses e os holandeses entendiam bem era da geografia dos portos do Atlântico, regime dos ventos e correntes etc.<sup>19</sup>

Os portugueses saíram na frente nessa corrida no Atlântico, mas, quando os neerlandeses pegaram gosto, não o fizeram sem maestria. Aprimoraram as embarcações, experimentaram embarcações restritas ao comércio no Canal da Mancha em outras áreas, criaram uma cultura de edição e edição de mapas considerados modernos à época. As práticas de navegação foram logo aplicadas aos propósitos econômicos, que resultaram depois na existência de duas grandes companhias de comércio. Tudo isso suportado por uma atividade de imprensa com jornais que chegavam a tiragens de 3 a 4 mil exemplares, como

---

17 Charles Boxer considerou que a primeira fase da expansão europeia se deu durante as viagens de descobrimentos portugueses, entre 1419 e 1499, quando da chegada de Vasco da Gama da Índia. Ver. BOXER, 2002, p. 38.

18 BOXER, 2002, p. 34.

19 KLOOSTER, Win. *The Dutch Moment: war, trade and settlement in the seventeenth-century Atlantic world*. Cornell University, 2016, p. 19.

ressaltou bem um trabalho recente do historiador holandês Michiel van Groensen, que também enfatiza, já desde os anos 1590, o interesse holandês pela produção de mapas e literatura de viagens. O Brasil adquiriu importância nesse contexto de expansão holandesa no Atlântico.<sup>20</sup>

Há, em meio a isso tudo, uma questão técnica. Portugal, muitas vezes, passou a aceitar que o açúcar fosse transportado por navios alemães e neerlandeses, as ditas urcas (Hulk em holandês e alemão arcaico). Tratava-se de um tipo de barco forte e que poderia ser bem artilhado, além de suportar muita carga. As caravelas portuguesas, ao contrário, tornavam-se presas fáceis aos corsários, de tal forma que o Padre Antônio Vieira chegou a chamá-las de “escolas de fugir”.<sup>21</sup> A urca, tipo de navio que transitava mais no comércio da Europa setentrional, passou a ser utilizada com frequência ao sul do Equador. Nessa fase de expansão da economia açucareira, até pouco antes da invasão a Pernambuco, em 1630, os holandeses teriam desviado “mais da metade do cultivo anual de açúcar infiltrando-se no comércio e transportando a mercadoria entre Portugal e Brasil”, como observou Pieter Emmer.<sup>22</sup> Já nesse contexto, houve uma grande fuga de arrecadações de impostos portuários (a sisa e a dízima) que passaram

---

20 Segundo o autor, “In the 1590s, as the overseas ambitions of Dutch Merchants rapid materialized, Claesz began to specialize in travel accounts, maps, and navigational literature. Brazil, as the most established trading destination in the Atlantic world, was high on his list priorities.” (GROESEN, 2017, p. 49).

21 MELLO, Jose Antônio Gonsalves de. Os Livros das Saídas das Urcas do Porto do Recife, 1595-1605. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LVIII. Recife, 1993, p. 21-85. Entre os anos acima citados, temos que a maior parte dos navios que arribavam em Pernambuco eram urcas provenientes de Hamburgo, algumas da Antuérpia e umas poucas de Lubeck.

22 EMMER, Pieter. “Los Holandeses y el Reto Atlántico en el Siglo XVII”. In: *El Desafío Holandês al Dominio Ibérico en Brasil en el Siglo XVII*. Ediciones Universidad Salamanca, 2006, p.27. *Apud* SCHWARTZ, Stuart. *Sugar Plantations in the Formation of Brazilian Society. Bahia, 1550-1845*. Cambridge: University Press, 1985, p. 168.

a ser cobrados nos portos do Brasil e não do reino, já que os navios rumavam direto para a Europa do Norte.

Vários historiadores escreveram sobre o fenômeno econômico holandês no século XVII. Immanuel Wallerstein, a quem devemos o conceito clássico e *Welt-wirtschaft* (economia mundo), foi bem preciso quando afirmou que, no início do século XVII, o centro da economia-mundo europeia estava sobretudo nas regiões da Holanda e da Zelândia. Segundo ele, a dominação holandesa teve seu auge entre os anos de 1625 e 1675, e se baseou num domínio do capital neerlandês, bem escudado pelos Estados Gerais dos Países Baixos, nos setores produtivo, industrial e financeiro. Dessa forma, os holandeses dominavam a produção de alimentos (pesca do arenque e bacalhau), a cultura de plantas industriais (que servissem para a indústria têxtil e de forma intensiva), a indústria têxtil, naval, bélica, de papel e refino de açúcar, e uma bolsa de valores que negociava o maior número de *commodities* até então, a Bolsa de Amsterdam. Todas essas atividades, segundo Wallerstein, levaram as cidades litorâneas holandesas a um alto grau de urbanização, numa economia na qual todos os setores da economia estavam intimamente ligados.<sup>23</sup>

O grande historiador estruturalista Fernand Braudel também dedicou muitas páginas ao estudo da ascensão econômica holandesa no século XVII, chamando também a atenção para a relativa tolerância religiosa e de pensamento vivida na Holanda, sobretudo em Amsterdam, sua maior representante. Segundo ele, na Holanda, “a tolerância acabou por se instalar e se reforçar, ao mesmo tempo em que as liberdades individuais, favorecidas pela fragmentação da autoridade política”.<sup>24</sup> O autor de *O Mediterrâneo* conclui seu argumento colocando que:

---

23 WALLERSTEIN, Immanuel. *O Sistema Mundial Moderno*. Vol. II: *O mercantilismo e a consolidação da economia-mundo europeia, 1600-1750*. Edições Afrontamento: Porto, 1974. Cap. II.

24 BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo (Séculos XV-XVIII)*. v. 2. São Paulo: Martins Fontes, 1996, p. 167.

A tolerância consiste em aceitar os homens tal como são, tanto mais que operários, mercadores ou fugitivos, eles contribuem para a riqueza da República. Aliás, poder-se-ia imaginar um “centro” do mundo que não fosse tolerante, condenado a sê-lo, que não aceitasse aqueles de quem precisava à medida que iam chegando?<sup>25</sup>

Foi essa mesma diversidade de crenças e atividades que tentaram imprimir no Recife após a queda do Arraial Velho do Bom Jesus, em 1635, quando se intensificou a migração de judeus e profissionais de toda a sorte dos Países Baixos. Na prática, a convivência com os portugueses resultou num desastre, mas também entre os holandeses protestantes e judeus, sobretudo por razões econômicas, como não poderia deixar de ser. Frans Leornard Schalkwijk, que dedicou todo um livro ao estudo dos protestantes durante o Brasil holandês, teceu bastantes detalhes dessa relação.<sup>26</sup>

Um fator-chave no sucesso holandês foi a indústria naval, cuja produção em série arrebentou com o sistema caro de fretes de mercadores ibéricos, sobretudo portugueses, do Índico ao Atlântico. Wallerstein resume a importância dessa indústria como sendo, num linguajar da economia clássica, “a produção dos meios de produção”.<sup>27</sup> Finalmente, sobre a Companhia das Índias Ocidentais, o autor considera que, ainda que a mesma tenha levado parte dos capitalistas holandeses à bancarrota, ela jogou de vez os holandeses no mundo do tráfico e da escravidão. Wallerstein resumiu que

os holandeses levaram a cabo o primeiro tráfico de escravos a sério, tendo em vista fornecer a força de trabalho necessária para as plantações de açúcar; quando perderam as plantações tentaram manter-se em campo como traficantes de escravos,

---

25 BRAUDEL, 1996, p. 168.

26 SCHALCKWIJK, Frans Leonard. *Igreja e Estado no Brasil Holandês, 1630-1654*. São Paulo: Cultura Cristã, 2004.

27 WALLERSTEIN, 1974. p. 52.

mas por volta de 1675 a primazia holandesa acabou, cedendo lugar à recém-fundada Companhia Real de África dos ingleses.<sup>28</sup>

A insistência holandesa na atividade do tráfico, mesmo com as perdas do controle direto das áreas de *plantation*, é prova de que a atividade era lucrativa e que ninguém queria “largar o osso”. A experiência pernambucana não pode ser vista apenas pelo viés dos prejuízos (talvez mais por razões políticas segundo alguns especialistas)<sup>29</sup> que a Companhia das Índias Ocidentais teve ao longo de sua existência, mas, sim, pela perspectiva da aquisição e aprimoramento de uma habilidade específica: transporte e comércio de cativos para grandes plantações da América portuguesa, Caribe e América Espanhola. Assim como os navios, a força humana escrava era, para retomarmos um jargão da economia, um valioso bem de capital. Ademais, os holandeses levaram de Pernambuco as técnicas de fabrico do açúcar, desenvolvidas por séculos pelos portugueses, para outras partes do Atlântico.

Fazendo um parêntese na discussão feita até aqui, temos que a história de Portugal e da Holanda tem muito a ver com a história da produção açucareira e a participação de cristãos-novos portugueses e judeus holandeses emigrados da Península Ibérica ainda no século xvi. Vários estudos tornam claro o papel fundante dos cristãos-novos no desenvolvimento da atividade açucareira no mundo Atlântico. Num belíssimo trabalho acerca dos judeus na economia mundial, Werner Sombart registrou que a atividade canavieira em São Tomé e na Ilha da Madeira se deveu aos cristãos-novos, que já aparelhavam mais de 60 engenhos em 1550. Fizeram o mesmo para a Ilha da Madeira, cujo

---

28 WALLERSTEIN, 1974, p. 59.

29 Wallerstein aponta, numa nota, que, segundo Van Hoboken, a ascensão e queda da wic se devia a fatores eminentemente políticos, enquanto Goslinga achava que, ao contrário da voc no Oriente, o método da wic seria mais agressivo. Esse comportamento da wic teria possivelmente gerado as guerras da Holanda contra a Inglaterra (WALLERSTEIN, 1974, p. 59, nota 87).

modelo foi utilizado em Pernambuco.<sup>30</sup> Aqui, já no final do século xvi, a produção estava a todo vapor e comandada por vários senhores de engenho de sangue cristão-novo.<sup>31</sup>

Nos Países Baixos, Sombart colocou que “*partes consideráveis do capital acionário da Companhia Holandesa das Índias Orientais se encontravam em posse de judeus*”. O próprio governador holandês em Java, de sobrenome Coen, e alguns diretores da Companhia eram de origem judaica.<sup>32</sup> Em Amsterdam, havia muitos casos de famílias emigradas de Portugal. Uma vez consolidada a presença holandesa em Pernambuco, vários judeus holandeses migraram para o Brasil e fizeram fortuna no negócio do açúcar. Não obstante, décadas depois, João Lúcio de Azevedo minimizou a importância dos judeus no capital da wic e da voc, afirmando que

nenhum deles [judeus] exerceu lugar primacial nessas instituições, nem em parte alguma aparecem provas de haver contribuído de modo notável a ação destes adventícios para a extraordinária expansão das forças vitais de uma nacionalidade, que gloriosamente afirmava o seu direito à existência.<sup>33</sup>

Seja como for, grande ou pequena, as redes de mercado, sobretudo sefardita, circulavam às largas no comércio de longo curso e tinham alguma influência, junto a outros atores, na expansão do capital nos séculos xvi e xvii.

A primeira presença holandesa na costa africana se deu na região da Guiné, em 1594, ocasião em que um capitão de Enckhuisen, Barend Ericzsoon, passou a comercializar ouro com os povos locais. Até então,

30 SOMBART, Werner. *Os judeus e a vida econômica*. São Paulo: Editora UNESP, 2014, p. 55.

31 Ver: MELLO, Evaldo Cabral de. Os Alecrins no Canavial: A açucarocracia Pernambucana no Ante-Bellum (1570-1630). *Revista do Instituto, Arqueológico, Histórico e Geográfico*, v. LVII, 1984, p. 145-167.

32 SOMBART, 2014, p. 50.

33 AZEVEDO, João Lúcio de. *História dos Cristãos-Novos Portugueses*. Lisboa: Clássica Editora, 1989, p. 29.

a navegação para a costa africana era quase um segredo guardado a sete chaves pelos capitães de navios portugueses, dado o nível de dificuldades, sobretudo no retorno para a Europa. De repente, o que levava decênios para ser descoberto pelos portugueses, logo passou a ser conhecido pelos holandeses, que souberam tirar vantagens disso, segundo Emmer e Gommans. Durante os primeiros vinte anos, o comércio de escravos não aparecia como uma atividade importante para os holandeses, uma vez que não havia mercado na Holanda e eles não tinham acesso ao transporte para os impérios ibéricos. As primeiras compras e vendas ficaram mesmo restritas aos portos africanos, como fizeram também os portugueses, e o comércio praticamente se restringiu ao ouro, ao marfim e à pimenta nativa, o que não era nada ruim por sinal.<sup>34</sup>

Aos poucos, vários estados europeus passaram a frequentar os portos da Guiné sem que um impedisse o outro. Pieter Emmer e Jos Gommans têm uma explicação para isso. Segundo eles:

Na África, contudo, os europeus eram muito frágeis para ameaçarem uns aos outros, de forma que qualquer estado, não importando o tamanho, foi capaz de estabelecer acordos comerciais e, quando possível, construir fortes. Como resultado, países que dificilmente tiveram vez no comércio internacional de longa distância [...] foram capazes de tentar sua sorte na costa africana.<sup>35</sup>

As fragilidades dos europeus, às quais se referem os autores acima, são de naturezas físicas e biológicas às doenças africanas, sobretudo a malária. A adaptação ao clima talvez tenha sido, inclusive no Brasil,

---

34 EMMER, Pieter C.; GOMMANS, Jos. *The Dutch Overseas Empire, 1600-1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 2021, p. 212.

35 EMMER, Pieter; GOMMANS, Jos. 2021, p. 213. Tradução livre do autor: “In Africa, however, the Europeans were too weak to pose any threat too ne another, and every state, no matter how small, was able to agree trade contracts with the africans, and, Where appropriate, also build forts. As a result, countries that hardly participated in international long-distance trade [...] were able to try their luck on the African coast”.

o maior obstáculo holandês. Nisso, o português já levava uma certa vantagem. Uma vez em Pernambuco, os holandeses não só teriam que conhecer detalhadamente o interior, para onde a resistência havia se recolhido e onde grande parte dos engenhos mais produtivos estavam sitiados, notadamente os da Várzea do Capibaribe. Até a queda do Arraial Velho do Bom Jesus, em meados de 1635, a conquista esteve várias vezes por um fio. No entanto, ao final desse período, a sorte sorria para os holandeses, de forma que começavam o ano de 1636 com perspectivas de retomarem a produção açucareira, conheciam já a guerra-de-mato e estavam já adaptados ao clima e à geografia, bem diversos do europeu. E foram nesses anos, entre 1636 e 1644, que o tráfico para Pernambuco e outras capitanias sob o domínio holandês passou temporariamente para as mãos dos holandeses, inaugurando uma nova geopolítica no Atlântico Sul.

### wic: Guiné-Angola-Recife

Estes eram os triunfos do Brasil, no Novo Mundo, mas outros de grande consequência ocorreram no Velho Mundo, na África. Como se julgava ser de suma importância obter negros do reino de Angola, nem o trabalho nas minas nem o nos engenhos podiam-se realizar, prouve ao conde levar a guerra àquela região.<sup>36</sup>

Essa passagem acima faz parte do relato de Gaspar Barléus, a quem coube uma grande narrativa laudatória acerca do governo de Maurício de Nassau no Brasil, sobre da tomada de Luanda em 1641 pelos holandeses. Como não poderia deixar de faltar em qualquer panegírico, a narrativa seguiu um tom dramático com o fim de ressaltar a astúcia militar de Nassau como grande estrategista no Atlântico, ainda que já fosse um plano antigo da wic ocupar aquele porto. Sete

---

36 BARLÉU, Gaspar. *História do Brasil sob o governo de Maurício de Nassau, 1636-1644*. Recife: CEPE, 2018.

anos depois, em 1648, os portugueses retomariam Angola numa importante batalha do Atlântico.

Mas o que podemos destacar no texto de Barléus é a importância que os holandeses davam ao acesso e tráfico de cativos.<sup>37</sup> Ainda que, poucos anos antes, em 1637, com a conquista de São Jorge da Mina pelos holandeses, a wic no Recife houvesse comemorado o controle do mercado de escravos da região da África Centro-Occidental, a conquista de Luanda por quase dez anos representou um golpe na economia portuguesa no Atlântico Sul e o aumento significativo da produção açucareira e incremento do comércio de escravos em Pernambuco, para proveito holandês, entre os anos 1640 e 1644.

Na medida em que permaneciam em Pernambuco, os administradores da Companhia das Índias Ocidentais (wic) foram tomando ciência das técnicas complexas do fabrico de açúcar, de como se administrar e se equipar um engenho e, finalmente, de como capturar um escravo fugido. Era uma nova realidade que se apresentava aos seus olhos. Tanto que, em várias passagens das fontes coevas produzidas a partir da experiência brasileira, a escrita neerlandesa não ousou traduzir palavras como *engenho* e *capitão de campo*, traço este revelador da novidade do mundo que encontraram aqui. Com relação à palavra *engenho*, em específico, ainda que os mapas holandeses os identifiquem como *zuickermolen* (engenhos de açúcar), nas Atas do Governo Holandês no Brasil (*Dagelijckse Notulen*), consta escrito como *ingenios* ou *engenho*.

A experiência no Brasil consolidou a inserção holandesa no comércio de escravos no Atlântico Sul. A partir do Porto do Recife, a Companhia das Índias Ocidentais ampliou suas rotas de mercancia e, sem exagero, consolidou uma rota de comunicação com o Caribe. Aliás, as possibilidades de comunicação com as Antilhas serviram como trampolim para as comunicações com os portos da Virgínia,

---

37 BARLÉU, Gaspar. 2018.

a Nova Suécia e a Nova Neerlândia no século xvii. A Companhia se tornou maior e, no ápice de sua atuação, os navios a seu serviço ligavam os portos de Manhattan, Charleston, Caribe, Maranhão, região da Guiné, Luanda, Recife, entre outros. Dessa forma, a parte do comércio de escravos que se refere ao Brasil dialoga intimamente com outras partes do Atlântico.

Não é tarefa simples e nem nosso objetivo mapear todas as rotas que os navios da wic faziam no Atlântico neste estudo. Mas também não podemos falar apenas em navegação que envolva única e exclusivamente o Brasil e a África ou o Brasil e os Países Baixos. Pelo contrário, são vários os exemplos em que, entre esses espaços mencionados acima, outros portos e territórios aparecem como pontos de parada intermediários. Numa descrição da costa noroeste do Brasil, entre Pernambuco e o Pará, antes da invasão em 1630, o comandante da expedição considerou que deveriam “mandar dois iates do Rio Grande (do Norte) ao Sul a Pernambuco, e igualmente dois iates ao Maranhão... No caso de os iates mandados ao norte não poderem voltar, devem seguir por toda a Costa Selvagem (Guianas) e voltar à Pátria pelas Índias Ocidentais”.<sup>38</sup>

Pela passagem acima, prenuncia-se o que passou a existir como prática corrente da wic quando da ocupação do Brasil, a intensa ligação com o Norte e com o Caribe. Três anos após a invasão de Pernambuco, o Iate que levava o soldado-cronista Ambrósio Rischoffer, antes de retornar aos Países Baixos, passou pelo Caribe.<sup>39</sup> Por fim, em 1635, muitos presos na resistência do Arraial Velho do Bom Jesus foram levados para lá. Portanto, esse grande ‘meio espaço’ entre o Recife e

---

38 Descrição da costa do noroeste do Brasil, entre Pernambuco e Rio Camocipe. Manuscrito da John Carter Brown Library, Providence. Transcrito, traduzido e anotado por Ben N. Teensma e publicado por Johannes de Laet, em 1637, como “Descrição das Costa do Brasil. De Laet, João. Descrição da Costa do Brasil. In: SOARES, José Paulo Monteiro e FERRÃO, Cristina. (org.). Roteiro de um Brasil desconhecido. São Paulo: KAPA Editorial, 2007, p. 142.

39 Ver: RICHSHOFFER, Ambrósio. *Diário de um soldado*. Recife: CEPE, 2004.

os Países Baixos, pelo menos do lado de cá do Atlântico, e que estava ‘fora’ (ao menos oficialmente) do domínio da wic, não pode ser desconsiderado por quem pesquisa os limites da dominação holandesa no Brasil. Dessa forma, por extensão, a presença holandesa, não o domínio, não se limitava ao Maranhão, ia mais além. Neste mesmo relatório, o Pará, por exemplo, foi descrito como um local “*que é bom ancoradouro e com boa água*”.<sup>40</sup>

Voltando a Pernambuco, tão logo se efetivou um certo clima de paz no interior, entre 1635 e 1636, começou-se a retomada da produção nos engenhos. Para isso, houve a necessidade de se reconstituir e ampliar a oferta de mão de obra escrava, que ora se encontrava dispersa pelas matas da capitania de Pernambuco em sua maioria, em função da guerra. Também deveriam se reconstruir os engenhos. À altura de 1638, muitas unidades produtivas já haviam sido reabilitadas. Em 1640, a partir de um extenso relatório oferecido aos diretores da wic, o Conselheiro Adrien van der Dussen detalhava os engenhos por freguesia. O nível de detalhamento chegava à discriminação da quantidade de tarefas de açúcar produzida por engenho. Para termos uma noção, só a freguesia da Várzea, considerada a mais tradicional, dispunha de mais de vinte engenhos, dos quais quatro ou cinco não produziam. Os demais contavam com um bom número de lavradores meeiros.<sup>41</sup>

Não há dúvidas de que a conquista de São Jorge da Mina, em início de 1637, veio como um alento e primeiro motor para impulsionar a volta da produção açucareira em Pernambuco e adjacências. Tal conquista foi tão comemorada, que Nassau e o Alto Conselho, inebriados pela boa nova, determinaram que “*a todos os lugares deste país para que se fizessem cultos de agradecimentos a Deus Todo Poderoso, por causa da vitória que foi dada à Companhia com a conquista de Castelo e El Mina*

---

40 RICHSHOFFER, 2004, p. 146.

41 Relatório sobre o Estado das Capitânicas conquistadas no Brasil, apresentado pelo Senhor Adriaen Van der Dussen ao Conselho dos xix na Câmara de Amsterdam, em 4 de abril de 1640. MELLO, 1977, p. 137-232.

na Costa do Ouro de Guiné”.<sup>42</sup> Justa comemoração, uma vez que se tratava de um importantíssimo entreposto de comércio de escravos e outros gêneros para o Império português no Atlântico Sul. Mas, como nem tudo é céu de brigadeiro, sobreveio a necessidade de se pensar o abastecimento local de farinha para as tropas holandesas. A wic contava com um português que residia há muito tempo na região, numa aldeia de nome Oribe, que deu conta de que “*lá tinha cultivado as roças e que tudo estava sob controle*”. De fato, isso deveria ser bem pensado, visto que a Companhia deixou 120 homens na fortaleza.<sup>43</sup>

A conquista de São Jorge da Mina era um sonho antigo dos holandeses e sempre fez parte de seus objetivos coloniais na África Atlântica. Em 1606, através das informações de um soldado português capturado pela nação Efutu e vendido a mercadores holandeses em Acra, foi tentada uma ocupação. No entanto, tal movimento foi percebido com antecedência pelos portugueses, que mataram vários homens das tropas holandesas ao desembarcarem próximo a Mouri. Detalhe que os portugueses suplementaram as suas tropas com negros de El Mina.<sup>44</sup>

Enquanto não se retomava a constância do comércio de cativos para Pernambuco, interrompido pela guerra, Nassau e o Alto Conselho sabiam que teriam que contar com os cativos que fossem capturados nas matas. Assim, ordenou que os oficiais e soldados que capturassem escravos deveriam repassá-los para o Alto Conselho e seus representantes, sob pena de pagarem 300 guldens “*por cada escravo, e ainda terão que restituí-los*”.<sup>45</sup>

No final de 1638, é possível verificar a maior frequência de navios provenientes sobretudo da Costa da Guiné até a região do antigo reino

---

42 IAHGP, Coleção José Higino. *Dagelijckse Notulen*. 21/10/1637.

43 *Ibid.*

44 KLOOSTER, Win. *The Dutch Moment: war, trade and settlement in the seventeenth-century Atlantic world*. Cornell University, 2016, p. 30.

45 KLOOSTER, 2016, p. 30.

do Sonho, em Angola. Dessa forma, em julho do mesmo ano, o navio *De Endracht van Amsterdam*, chegou ao porto do Recife, carregado com 301 cativos da Guiné, os quais numa feira pública renderam à wic a soma de 143.132 guldens. Em 14 de setembro, desembarcou, também vindo da Guiné, o navio *De Leuwinne*, da Câmara de Amsterdam, trazendo 170 cativos. A venda dos mesmos rendeu aos cofres da wic 80.752 guldens e 16 stuivers. Detalhe que, neste último carregamento, vinte e dois cativos morreram durante a travessia, sendo a carga original 193 peças (*stuck negroes*). Por fim, neste mesmo dia 14 de setembro de 1638, aportou, proveniente da região do Sonho, em Angola, o navio *St. Michiel*, trazendo 66 escravos, os quais renderam aos cofres da wic pouco mais de 42 mil guldens.<sup>46</sup>

A cada viagem, Nassau e o Alto Conselho recebiam cartas dos comandantes e funcionários da Companhia que se instalavam na costa africana. O navio *De Leuwine*, por exemplo, trouxe cartas do general Nicolas van Yperen dando conta da situação (*gelegenthijt*) na região da Guiné, enquanto o *St. Michiel* trazia cartas do Comiss Eckhout, estabelecido desde agosto de 1638 ao longo do rio Sonho. Essas cartas aprimoravam o conhecimento holandês das regiões do tráfico e, por extensão, muniam a wic de um maior domínio do Atlântico Sul. A circulação de informações era necessária para se incrementar o negócio do tráfico também para o Caribe. Por essa época, floresciam em Barbados extensivas plantações de cana-de-açúcar. Os holandeses teriam que abrir uma fresta nesse negócio lucrativo num território já bem conhecido dos portugueses. Em meio a isso tudo, o Recife que, além de se consolidar como porto de importante traficância, se colocava a meio caminho entre os Países Baixos e a África. Assim, os relatórios e as impressões da África Subsaariana passavam por Pernambuco para chegarem aos diretores da wic.

---

46 Carta de Nassau e do Alto Conselho ao Conselho dos XIX, 07/10/1638. IAHGP, Coleção José Higyno, Brieven em Papieren uit Brasilië.

Entre 1638 e 1640, a wic procurava conquistar os seus aliados no continente negro. Passaram a costurar uma boa relação com o reino do Sonho. Nesse sentido, cartas foram trocadas entre D. Paulo, Conde do Sonho, e os diretores da wic nas quais os holandeses vislumbravam possibilidades de obtenção não só de cativos, mas também de madeira e outros bens da região. Tal relação entre wic e Reino do Sonho era muito bem-vista por Nassau, tanto que, no relatório de Van der Dussem citado acima, consta que

os negros que até agora tem vindo de Sonho têm sido muito bons e é aconselhável incrementar o tráfico, tanto quanto possível, com essa região, por intermédio de Dom Paulo, Conde de Sonho, e também com o reino do Congo, porque disto a Companhia tirará muita vantagem.<sup>47</sup>

Dom Paulo, tido como Conde pelos holandeses, estava longe de se apresentar como uma figura ingênua. Pelo contrário, como qualquer estrategista na complexa e dinâmica geopolítica da África Central, cobrava a sua fatura aos holandeses em forma de *“alguma ajuda militar contra os seus inimigos...”*.<sup>48</sup> As “amizades” neste território caminhavam em boa marcha, dado que já chegavam a se relacionar com o reino de Loango, de onde já haviam importado 36 escravos. Mas era o comércio com o Sonho, até então, a menina dos olhos de ouro da wic que abriria a possibilidade de se comercializar, de uma só vez, quinhentos cativos por viagem.<sup>49</sup> Sobre isso, vale ressaltar que a possibilidade de se comercializar o máximo de cativos possível a partir de um só ponto diminuiria as despesas da wic, uma vez que, não raro, os seus navios e iates percorriam vários pontos da costa africana até se abarrotarem de cativos e retornarem para o Recife.

47 “Relatório sobre o estado das capitanias”. In: MELLO, 1977, p. 187.

48 Carta de Nassau e do Alto Conselho ao Conselho dos XIX, 07/10/1638. IAHGP, Coleção José Higino, Brieven em Papieren uit Brasilië. Na qual se lê “...ook eenige belofte van assistentie tegen sijne vijanden sullen hebbengedoen...”

49 *Ibid.*

Aqui, aos olhos de Nassau e do Alto Conselho, abria-se uma nova janela de racionalização dos gastos da wic já muito combalidos com as despesas de defesa.

Por outro lado, nem tudo era um mar de rosas. Os bons ventos vindos do Sonho e do promissor vultoso comércio de cativos com a África geravam desconfianças no seio da própria wic. Por essa época, os diretores da Companhia que representavam os interesses da Câmara de Mosa queriam mais clareza no que tocava aos preços dos cativos vendidos na praça do Recife e que as relações dos mesmos fossem enviadas à Holanda. De fato, o controle sobre o tráfico era algo que despertava a cobiça de todos os envolvidos com a wic, desde os soldados até os diretores. São várias as referências nas fontes coevas em que o intento de muitos era o enriquecimento no Brasil. Muitos militares, após cumprirem o seu tempo de serviço no Brasil, permaneciam na condição de fornecedores de bens para a wic.

De fato, o negócio de cativos despertava a cobiça. Para termos uma ideia, a venda de 301 peças de negros rendia à wic aproximadamente 143 mil guldens, que era pouco menos do que fora arrecadado com os dízimos do açúcar no ano de 1638. Neste ano, a Companhia ganhou 256 mil guldens com o dízimo de toda a produção dos engenhos sob o seu domínio. Dois carregamentos de 200 cativos poderiam atingir esse valor.

O que vigia, por muito tempo, na relação da wic com a costa da África era mesmo a necessidade dos mercadores permanecerem por muito tempo (em média de dois a três meses) vagando pelas praias à procura de um número de cativos que enchesse os navios. Também concorria para a maior permanência a pequena cabotagem, em que alguns produtos eram comercializados pela wic nas áreas de contato. Aliás, os portugueses já praticavam essas trocas de cabotagem às largas cem anos antes. Segundo Paul Lovejoy, as trocas comerciais dos portugueses ao longo do extenso litoral africano foi, até à preeminência

da economia do tráfico no século xvii, a maior fonte de obtenção de lucro dos mercadores naquelas partes.<sup>50</sup>

Em 8 de março de 1641, chegou ao Recife o navio *De Leuwwvine*, a serviço da Câmara de Middelburgo, carregado de 265 peças de escravos, dos quais 55 faleceram durante a viagem. Detalhe que os cativos vieram dos portos de Guiné, Ardra e Calabar. Os 211 que sobraram foram comercializados em leilão público e renderam à wic 95.900 guldens.<sup>51</sup> Neste exemplo em particular, o nível de mortandade talvez se devesse a dois fatores. Um seria o pouco *know-how* dos holandeses em acomodarem os escravos nos navios. O outro seria a demora em retornar ao Brasil. Podemos também considerar a questão da dieta a bordo, uma vez que muitos não estavam afeitos à farinha de mandioca e preferiam nem se alimentar, reflexo esse também do próprio sentimento de desesperança.

A questão do tempo de viagem é capital para entendermos o *modus operandi* da wic no Atlântico Sul. Nesse sentido, a comunicação entre militares e administradores da conquista ficava literalmente ao sabor dos ventos. Numa missiva<sup>52</sup> enviada por Nassau e o Alto Conselho aos diretores da wic, no final de março de 1641, também se dava notícias da Mina, de Ardra e Calabar, entre dezembro de 1640 e janeiro de 1641. Levando em consideração que a missiva de Nassau demoraria um mês e meio para chegar aos Países Baixos, a média de tempo que a wic, na Holanda, ficava sem notícias das operações na África era de 4 a 5 meses. Neste as notícias vinham através das cartas enviadas pela General Adiaen Jakobsen, loco-tenente naquele espaço. Percebemos então que, regularmente, os navios e comandantes remetiam notícias destes pontos de traficância.

---

50 Ver: LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África: uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

51 Carta de Nassau e do Alto Conselho ao Conselho dos xix, 03/1641. IAHGP, Coleção José Higyno, Brieven em Papieren uit Brasílie.

52 *Ibid.*

Há, de uma forma geral, nas fontes da wic, muitas referências a essa inserção holandesa nos portos de Ardras, Mina e Calabar. Por fim, na missiva acima citada, Nassau e o Alto Conselho deixavam transparecer a pressa no despacho dos navios para o pronto retorno àqueles portos. O navio *Matanzas*, por exemplo, teve que retornar o mais rápido possível aos pontos de traficância na região acima mencionada, já que os cativos ali “*eram peças preciosas*” (*heffelijck sijn*).<sup>53</sup>

Angola começava a entrar na rota de traficância holandesa a partir de sua conquista, em 1641, pela wic. Em maio do mesmo ano, um navio carregado de 155 peças rendeu 79.752 gulden à wic.<sup>54</sup> Por essa mesma época, chegava da região da Guiné o navio Amersfort, carregado de 305 peças, dos quais 43 morreram de catapora. O Amersfort não retornou à África. Sobre Angola, temos que Nassau já percebia a vantagem comparativa deste espaço em função da curta distância com o Recife. Por isso, Luanda se consolida, a partir de então, como o principal porto de trato negreiro da wic na África.<sup>55</sup> Para se ter uma noção do vultoso comércio de escravos, para citar mais um exemplo, um terço do açúcar produzido na capitania de Pernambuco, em 1641, rendeu à wic 154 mil guldens. Uma carga de escravos poderia ultrapassar, de uma só vez, esse valor. O vinho também poderia render bons dividendos à wic. Em agosto de 1641, a venda de 206 pipas de vinho rendeu 74, 314 guldens, e 59 pipas do mesmo, 20,688. Ou seja, ao todo, quase 95 mil guldens de comércio de vinho.<sup>56</sup> Com a

53 *Ibid.*

54 Carta de Nassau e do Alto Conselho ao Conselho dos XIX, /3105/1641. IAHGP, Coleção José Higyno, Brieven em Papieren uit Brasilie.

55 *Ibid.* Onde se lê: “*te negroes met wijnigh verlies ter hout stet, sulck dat deshalven den handel in Angola voor die van Guinea in dit stuck bij de Compagnie geprefereert te wonden*”.

56 Carta de Nassau e do Alto Conselho ao Conselho dos XIX, 22/08/1641. IAHGP, Coleção José Higyno, Brieven em Papieren uit Brasilie. Os vinhos espanhóis eram muito consumidos no Brasil e serviam, quase sempre, para servirem aos soldados e marinheiros nos navios. Quando da ocupação de Olinda pelos holandeses em 1630, vários barris de vinho foram encontrados e saqueados pelos

conquista de Luanda, em 1641, tornaram-se mais frequentes os saques empreendidos por navios da wic aos navios ibéricos no Atlântico Sul. Dessa forma, a boa quantidade de vinho aprisionada por atividade de corso se tornou algo cada vez mais frequente.

Em junho de 1641, o navio *De Swarte Arent* perdeu 80 escravos, de um total de 318, vindos de Ardra e Calabar. Desse montante, 231 foram vendidos por 99,268 guldens. O navio também trazia cartas dando notícias da região do Rio Calabar. Aqui nesta missiva, mais uma vez, Nassau e o Alto Conselho ressaltavam as vantagens do comércio com Angola.<sup>57</sup> Vale notar que nem sempre, como nesse caso, o número de escravos que não morreram correspondia ao número deles leiloados. É provável que os sete restantes dessa conta tivessem ficado com a própria wic, ou para trabalhar nos reparos das fortalezas, ou para acompanhar as tropas. Esse foi o caso de Manuel Fernandes, um homem negro que, em maio de 1635, requeria virar soldado e, para tal, faria um estágio na companhia do Major Bayart por um mês. Sendo aprovado, passaria a ser soldado e com soldo. Fernandes já prestava serviço para a wic no Brasil desde 1632, portanto desde o início da presença holandesa no Brasil. Ele não foi um caso isolado na luta do cativo pela liberdade mediante o serviço militar.<sup>58</sup>

Ainda no ano de 1635, em setembro, dois outros negros a serviço da wic pediam para deixar de servir como soldados sob o comando de Charles de Tournalon. Dessa forma, Manoel de Barros e Gaspar Rodrigues queriam se tornar *vrijluiden* (cidadãos-livres). Esse pedido era comum para quem se desligava do serviço militar. A condição de *vrijluiden* permitia prestar serviço à wic em diversas atividades. A concessão foi dada e as armas dos mesmos recolhidas.<sup>59</sup> Nessa

---

soldados da wic. Muitos barris eram obtidos através da atividade de corso que os navios da wic faziam aos navios ibéricos.

57 *Ibid.*

58 IAHGP. Coleção José Higino. Dagelijckse Notulen, 01/05/1635.

59 *Ibid.* 05/09/1635.

fase da guerra holandesa, quando a produção açucareira ainda não havia sido retomada, a necessidade de um ex-escravo junto às tropas holandesas era urgente. A concessão dada pela Companhia representava menos um ato de bonomia do que mesmo um ato de gratidão, uma vez que esses homens conheciam bem a geografia local e eram exímios guias nas matas de Pernambuco e nos rios do Nordeste oriental. Pouco tempo depois, com a grande necessidade de mão de obra para os engenhos, a WIC passaria a rever a condição do negro sob seus domínios.

Nos anos de 1642 e 1643, mesmo após a conquista de Luanda, a Companhia buscou de forma expressiva muitos cativos na região da Guiné. Curioso observar, tomando como base os dados colhidos nas fontes, que os carregamentos provenientes de Angola não mencionam quase sempre o número de mortos, enquanto os da Guiné os discriminam bem.<sup>60</sup> Talvez devamos isso à maior proximidade de Luanda do Recife, mais ou menos 30 dias de viagem. No entanto, em dois momentos, o Navio Thuis perdeu 13 cativos de um total de 89, enquanto um navio, cujo nome não aparece nas fontes, perdeu 43 de um total de 367. Ambos vindos de Luanda. Logo, as perdas do trato de Angola são menos expressivas que as de Guiné. Os locais exatos de origem desses escravos não são mencionados. Seria lícito especular que muitos vinham de regiões interioranas. Pelo menos é o que aparece em alguns carregamentos, nos quais se diz que vieram “*das matas da Guiné*” (*T’bosh van Guinea*). Pelo menos entre os anos de 1642 e 1643, três carregamentos assim o mencionam. Mais comum é a referência às regiões litorâneas de Ardras, Calabar e Cabo Lopez.

A conquista de El Mina propiciou aos navios da Companhia um grande raio de ação numa área que ia desde a Costa do Ouro, passando pelo Golfo do Benim, o Baixo Níger e terminando no mencionado

---

60 São as Brieven en Papieren uit Brasilie (Cartas e Papéis do Brasil), da Coleção José Higino, remanescente no IAHGP e mencionada ao longo desse estudo.

Cabo Lopez, região do Gabão. Região que tem o Delta do Níger no centro, rio que alcançava os reinos interioranos dos Nupes, Jucuma Hauçalândia e parte do Borgu. Outro interior, por trás de Aladá, é o que ia bater na região de Daomé. Talvez as referências às florestas da Guiné sejam às regiões mais interioranas ainda de Mahi, Oiô ou até do território Hauçá. Enfim, toda essa região ao alcance holandês.

Do Delta do Níger até às margens do Rio Volta, mais ao norte, contam-se cinco a seis rios de menores extensões, como o Rio dos Escravos, próximo ao Delta, cuja denominação dispensa comentários. Não podemos esquecer das ilhas de São Tomé e Príncipe, enquadradas no Golfo de Biafra e relativamente próximas ao Cabo Lopez. Toda essa descrição serve para termos em mente o grau de tensão das autoridades holandesas com o incremento das viagens. Urgia um grande excedente de suprimentos para a gente de guerra e para os cativos.

A maior frequência holandesa à Costa do Ouro poderia franquear o acesso da wic aos produtos comercializados no antigo, dinâmico e diversificado comércio do interior, no qual produtos como ouro em pó, marfim, ferro e tecido eram transacionados. Sua rica bacia hidrográfica, que ligava as localidades do litoral às antigas cidades-Estado de Tombuctu e Jené, já era bem conhecida pelos portugueses. Quando os navios da wic passaram a alcançar o litoral em busca de cativos para os engenhos de Pernambuco ou para levar ao Caribe, os reinos locais já viam a atividade do tráfico como algo ordinário. Aliás, desde os séculos xv e xvi, quando os portugueses apareceram na região ávidos por escravos, seus desejos não encontraram barreiras em serem satisfeitos, uma vez que coincidiam com a *“aventura imperial”* (no dizer de Alberto da Costa e Silva) de reinos locais em ascensão, tanto que passaram de compradores a intermediadores de um comércio local de cativos.<sup>61</sup>

---

61 COSTA E SILVA, Alberto da. *A manilha e o libambo: a África e a escravidão*, de 1500 a 1700. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002, p. 204.

Mas antes mesmo dos holandeses mergulharem no trato de escravos, temos que vários produtos já eram comercializados entre eles e os reinos locais antes e depois da construção do forte Mourì, em 1611. A partir de então, desenvolveram bem o comércio com a região de Acra. Assim, desde o início do século xvii, os holandeses estabeleceram fortes redes comerciais com os reinos locais, em que despejavam produtos europeus a um preço bem mais baixo que o de seus rivais portugueses, ingleses e franceses. Em troca, levavam grande quantidade de ouro carreada dos mercados do interior para o litoral. Àquela altura, até parte do açúcar de São Tomé era levada para ser refinada nos Países Baixos.<sup>62</sup> No curso do trato holandês na região, o crescente interesse por cativos levou à aquisição dos mesmos “*em El Mina, Acra e Arda, no Benin e no Delta do Nilo, tal como em Calabar, no Gabão e no Camarões*”, segundo A. da Costa e Silva. Malowist chama a atenção para o fato de que os holandeses preferiam os escravos da etnia Uolófesn (adquiridos no delta do Senegal), “*em razão do vigor físico, e eram convenientes ao trabalho das plantações*”.<sup>63</sup>

Abaixo, vemos mais números do tráfico para o porto do Recife entre os anos 1640 e 1643, colhidos nas Atas do Governo holandês no Brasil.

Quadro 1. Números do tráfico de escravizados para o Recife

| Navio              | Chegada    | Escravos (peça) | Procedência          | Mortos |
|--------------------|------------|-----------------|----------------------|--------|
| De Camel           | 29/04/1640 | 325             | Mina e Ardras        | 27     |
| Charitas           |            |                 |                      |        |
| Die Swarter Aercob | 08/09/1640 | 369             | Cabo Lopez e Calabar | 90     |

62 MALOWIST, Marian. A luta pelo comércio internacional e suas implicações para a África. In: BETHWELL, Allan Ogot. (org.). *História Geral da África*, v. 5, África do século xvi ao xvii. São Paulo: Brasília: Cortez/UNESCO, 2011, p. 14.

63 MALOWIST, Marian. 2011, p. 15.

| Navio                    | Chegada    | Escravos (peça) | Procedência                                       | Mortos                      |
|--------------------------|------------|-----------------|---------------------------------------------------|-----------------------------|
| St. Joan Batista         | 08/09/1640 | –               | Cabo Lopez e Calabar                              | 90                          |
| Leeuwine                 | 08/03/1641 | 265             | Ardras e Calabar                                  | 51                          |
| De Swarten Arent         | 30/06/1641 | 318             | Mina e Calabar                                    | 80                          |
| Thuis                    | 21/10/1641 | 89              | Angola                                            | 13                          |
| Nassau                   | 07/02/1642 | 391             | Costa da Guiné                                    | 60                          |
| Matanca                  | 11/03/1642 | 349             | Costa da Guiné                                    | 70                          |
| –                        | 04/1642    | 367             | Angola e “bosques da Guiné” (t’bosch van Guinaea) | 43                          |
| Leyden                   | 08/08/1642 | 65              | São Tomé e Costa da Guiné                         | 14                          |
| Mauritius                | 11/1642    | 312             | Luanda                                            | –                           |
| Prince                   |            |                 |                                                   |                             |
| Gheelde Rhec             | 05/01/1643 | 147             | “bosque da Guiné”                                 | –                           |
| Nassau                   | 26/08/1642 | –               | Guiné e São Tomé                                  | –                           |
| ‘T Wapen van Mademblick  | 17/01/1643 | –               | Guiné                                             | –                           |
| Nassau                   | 26/01/1643 | 232             | Guiné                                             | –                           |
| Het Wapen van Doordrecht |            | 146             | Angola                                            | –                           |
| De Camel                 |            | 345             | Guiné                                             | 75                          |
| De Beigvis               | 12/05/1643 | 350             | Luanda                                            | “boa parte da carga morreu” |
| Den Swarten Arent        | 28/05/1643 | –               | Guiné                                             | –                           |
| Bejvis                   |            |                 | Angola                                            | –                           |
| Brack                    |            |                 |                                                   | –                           |
| Walckeren                | 20/10/1643 | 595             | Angola                                            | –                           |

Fonte: IAHGP, Coleção José Higyno, Dagelijkse Notulen.

Nos anos de 1644 e 1645, antes da deflagração da Restauração Pernambucana, os carregamentos de cativos, madeira e açúcar já eram bem vultosos. Para o trato negreiro, havia uma maior estabilização das rotas e familiaridade com a acomodação dos cativos no navio. Essa última “habilidade”, os holandeses aprenderam com os portugueses, experientes traficantes.

No rol de embarcações que serviram ao tráfico, o navio Lewinne, da Zelândia, foi um dos mais frequentes. No dia 22 de abril de 1644, trouxe 333 escravos, mas perdeu um terço de sua carga.<sup>64</sup> Diferentemente dos anos que antecederam a queda do Arraial Velho do Bom Jesus, em 1635, nesta fase da presença holandesa, o comércio estava mais dinâmico. Era o período dos “grandes lucros” (*grooten profijten*).<sup>65</sup> Era comum partir do Brasil quatro ou mais navios de uma só vez carregados de toda sorte de mercadorias para os Países Baixos. Um exemplo disso foi que, em julho de 1644, quatro embarcações carregaram na Paraíba 392 caixas de açúcar e 131.020 libras de pau-brasil em propriedade da wic. Também levavam 12 caixas de fumo e 37.813,11 florins em dinheiro.<sup>66</sup>

O comércio de escravos exigia uma verdadeira ginástica de Nassau e do Alto Conselho no que se refere à alocação de embarcação para a frequência dos portos da Costa da Guiné até Angola. Não eram apenas grandes navios que participavam da empreitada, mas também navios de menor calado, como os *Jatches*, por exemplo. Aliás, essa utilização de barcos de menor porte no negócio com a África desagradava a administração superior no Brasil. Sobre a frequência dos *Jatches* Leewinne e Dolphjn, em meados de 1644, na Guiné e em São Tomé,

---

64 Carta de Nassau e do Alto Conselho ao Conselho dos XIX, 22/04/1644. IAHGP, Coleção José Higino, Brieven em Papieren uit Brasilië.

65 Expressão em oposição aos pequenos lucros (“kleijnen profijten”) obtidos nos primeiros anos da wic no Brasil.

66 Carta de Nassau e do Alto Conselho ao Conselho dos XIX, 26/07/1644. IAHGP, Coleção José Higino, Brieven em Papieren uit Brasilië.

“para a continuidade do comércio de escravos” (*tot continuatie van den slaeffenhandel*), eles chamavam a atenção dos diretores da WIC para o fato de que, com o emprego destas embarcações menores, o Brasil continuava mais desguarnecido.<sup>67</sup>

A conquista pelo visto gerava um desconforto na administração nassoviana, que ficava dividida entre a defesa e o lucro com o comércio. Também devemos considerar que a ideia acertada de aumentar as possessões nos dois lados do Atlântico não encontrava amparo na capacidade de logística da WIC. Essa relação entre o uso de grandes e pequenos barcos no comércio Atlântico neerlandês é algo a ser mais esmiuçado pela historiografia do tema. No mundo português, pelo menos no caso do Brasil, a referência aos portos, mais que a embarcações, já figura nos trabalhos de Russel-Wood.<sup>68</sup>

As perdas de cativos nas viagens tenderam a diminuir com o tempo. Isso fazia parte da ‘educação’ para o melhor traslado dos cativos que os holandeses estavam aprendendo cada vez com mais eficiência. Aprendiam com sucessivos erros o que os portugueses já sabiam desde há muito. Entre outubro de 1644 e janeiro de 1645, chegaram ao Recife, vindos de Angola, os navios *De Witte*, que perdeu 25 escravos de um total de 450 negros; o navio *Luanda*, que perdeu 14 do total de 427; o *Jatch De Brack*, que perdeu 39 de um total de 300 e, finalmente, o navio *Overijssel*, que perdeu uma pequena parte de um total de 502 peças (*stucks*).<sup>69</sup> Tais embarcações sofriam, por vezes, com a falta de víveres a bordo. O Alto Conselho comunicou aos diretores que, em dezembro de 1644, o late *De Groote Gerrit* havia partido do Recife carregando 25 tonéis de farinha, 10 tonéis de carne

---

67 Carta de Nassau e do Alto Conselho ao Conselho dos XIX, 10/10/1644. IAHGP, Coleção José Higyño, Brieven em Papieren uit Brasilië.

68 RUSSEL-WOOD, Anthony John R. *Histórias do Atlântico português*. São Paulo: Editora Unesp, 2014. Capítulo intitulado “Portos do Brasil Colonial”.

69 Carta do Alto Conselho ao Conselho dos XIX, 13/02/1645 (completar). IAHGP, Coleção José Higyño, Brieven em Papieren uit Brasilië.

e 7 caixas de açúcar para abastecimento de víveres. Certamente essa quantidade não deu conta da demanda. Era de se esperar porque havia uma grande probabilidade de incerteza na oferta de cativos. Soma-se a isto o fato de que as plantações de mandioca em Angola estavam sob o controle dos portugueses aquartelados no interior.

Na frequência dos portos podemos considerar que, se por um lado Recife concentrava as atividades de recebimento e comercialização de escravos, o da Paraíba se destaca no embarque de açúcar e pau-brasil. No início de janeiro de 1645, os navios *De Groote Gerrit*, *Walcheren* e *Moriaen* carregavam 527 caixas de açúcar para a WIC, 2.392 para particulares e 177,550 arrobas de pau-brasil para a Companhia. Também 22 caixas de tabaco para particulares. O caso do *Gerrit* pode mostrar também que não havia navio que carregasse somente este ou aquele produto, pois o mesmo levava escravo, açúcar, madeira etc.<sup>70</sup>

Na medida em que, no Brasil, os ‘grandes lucros’ (*groot profijten*) iam se consolidando, o direcionamento de atividades das embarcações ia se tornando uma prática complexa para a administração superior. Determinar o que cada navio deveria carregar virou um verdadeiro jogo de xadrez. Dos navios ainda em atividade durante o período nas-soviano e até depois, os *Leuwinne*, *Overijssel*, *De Moriean* e *Walckeren* eram velhos conhecidos das rotas atlânticas. Nos anos de 1635 e 1636, quando se consolidava um relativo interlúdio de paz, transportavam considerável quantidade de pau-brasil e açúcar. Também faziam guerra toda vez que se fizesse necessário.<sup>71</sup> Com o incremento do trato de cativos, passaram também a transportar escravos. Grandes lucros, grandes desafios, prováveis desconfortos.

---

70 Carta do Alto Conselho ao Conselho dos XIX, 27/06/1645 (completar). IAHGP, Coleção José Higino, Brieven em Papieren uit Brasilië.

71 Ver anexo do livro NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier. *O desconforto da governabilidade* [recurso eletrônico]: guerra, administração e cotidiano no Brasil holandês (1630-1644). Recife: Ed. UFPE, 2020, p. 348-385.

Entre maio e julho do ano de 1645, o Alto Conselho do Recife teve poucas notícias de Angola. Reportavam aos diretores da WIC que a peça de escravo estava sendo negociada a 256 guldens. Esse valor variava conforme o estado e a distância de que provinha a carga. A escassez de víveres em Angola era algo que saltava aos olhos dos administradores no Recife, pois isso fazia com que muitos morressem de fome durante a travessia e os poucos que chegavam estavam bem debilitados. Assim, às vésperas de explodir a reação luso-brasileira, a WIC experimentava a tarefa árdua de administrar o seu potentado atlântico nas duas margens deste oceano. Uma prova da variação do preço da peça (*stuck*) se deu no caso dos cativos que foram vendidos em 29 de maio, na feira pública do Recife, ao valor de 239 guldens. Esses foram trazidos da Guiné pelo navio *De Leuwine*, da Zelândia.<sup>72</sup>

Apesar dessas dificuldades, era evidente que o comércio com a África (e isso não incluía apenas o cativo) representava um grande negócio para a WIC, tanto que procuraram coibir o livre comércio de particulares com comandantes de navios e outros funcionários, sob pena dos infratores incorrerem em crime. É de se supor que esse desvio já existisse às largas tanto no Brasil como na África.

O *Jatch De Groot Gerrit*, acima citado, já havia retornado de uma viagem pela Costa da Mina, porto de Accra, Rio Del Rey e outros lugares com uma carga de 277 peças de escravos, havendo perdido 80 na viagem. Em 7 de outubro, o *Jatch Charitas*, não apresentou 92 peças do total 290 que comercializou em Calabar.<sup>73</sup> No caso dos cativos trazidos pelo *Gerrit*, a situação dos escravos estava tão mal que eles achavam que não conseguiriam uma boa quantia no leilão público. Com todos esses problemas, o Alto Conselho achou viável que se continuasse o comércio com a Costa da Guiné e Luanda. Não foi à toa que, de São Tomé, uma carta do *Commandeur* Molden, ali

---

72 *Ibid.* As Cartas do Brasil, fontes bastante utilizadas neste estudo, evidenciam às vezes o valor da peça e não do total arrecadado com a venda.

73 *Ibid.*

instalado, chamava a atenção para a importância da continuidade das boas relações com os portugueses.<sup>74</sup>

### Considerações finais

Não restam dúvidas de que, corroborando com um estudo recente de Lúcia Xavier, os sucessos relativos da wic no Atlântico Sul dependeram das sociabilidades locais. Não foram raras as alianças temporárias entre portugueses e holandeses, malgrado as diferenças de língua e de cultura. No nível micro, a necessidade de entabular um cotidiano muitas vezes se sobrepunha a uma pulsão de beligerância, sobretudo quando um dos lados não vislumbrava uma possibilidade de vitória. Para os holandeses, tanto na África como no Brasil, não interessava uma política de terra arrasada. Pelo contrário, houve muito espaço de negociações. As guerras constantes exauriram os espíritos e os cofres. Ainda que os portugueses houvessem se insurgido nos dois lados do Atlântico, em alguns momentos tiveram que ceder. E os holandeses também.

### Referências

ALENCASTRO, L. F. de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

AZEVEDO, J. *História dos Cristãos-Novos Portugueses*. Lisboa: Clássica Editora, 1989,

BARLÉU, G. *História do Brasil sob o governo de Maurício de Nassau, 1636-1644*. Recife: , 2018.

BODIAN, M. *Hebrews of the Portuguese Nation: Conversos and Community in early Modern Amsterdam*. Indiana: University Press, 1997.

---

74 *Ibid.*

BOXER, C. *O Império Marítimo Português*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

BRAUDEL, F. *Civilização Material, Economia e Capitalismo (Séculos xv-xviii)*: 3 vols. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

COLEÇÃO HISTÓRIA GERAL DA ÁFRICA; v. 5 *África do século xvi ao xvii*. São Paulo: Cortez; Brasília; UNESCO, 2011.

COSTA E SILVA, A. *A manilha e o libambo: a África e a escravidão, de 1500 a 1700*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2002.

DE LAET, J. Descrição da Costa do Brasil. In: SOARES, J. P. M.; FERRÃO, C. (org.). *Roteiro de um Brasil desconhecido*. São Paulo: KAPA Editorial, 2007.

EMMER, P. Los Holandeses y el Reto Atlántico en el Siglo xvii. In: *El Desafío Holandês al Domínio Ibérico em Brasil em el Siglo xvii*. Ediciones Universidad Salamanca, 2006.

EMMER, P. *De Nederlandse Slavenhandel (1500-1850)*. Amsterdam; Antwerpen: Uitgeverij De Arbeiderspers, 2003.

EMMER, P.; GOMMANS, J. *The Dutch Overseas Empire, 1600-1800*. Cambridge: University Press, 2021.

GROESEN, M. *Amsterdam's Atlantic: Print Culture and Making of Dutch Brazil*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2017, p. 49.

INSTITUTO ARQUEOLÓGICO, HISTÓRICO E GEOGRÁFICO PERNAMBUCANO (IAHGP). Coleção José Hygino. *Dagelijckse Notulen van de Hooge Raden in Brazilie* (Nótulas do Alto Conselho); *Brieven em Papieren iut Brazilie* (Cartas do Brasil); *Generalen Missiven* (Cartas Gerais); *Uitgevende Brieven* (Cartas Avulsas).

LOVEJOY, P. E. *A escravidão na África: uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

KLOOSTER, W. *The Dutch Moment: war, trade and settlement in the seventeenth-century Atlantic world*. Cornell: Cornell University, 2016.

MALOWIST, M. A luta pelo comércio internacional e suas implicações para a África. In: BETHWELL Allan Ogot. (org.). *Coleção História Geral da África*. V. 5. África do século XVI ao XVII. São Paulo: Cortez; Brasília; UNESCO, 2011, p. 01-22.

MELLO, E. C. de. Os Alecrins no Canavial: A açucarocracia Pernambucana no Ante-Bellum (1570-1630). *Revista do Instituto, Arqueológico, Histórico e Geográfico*, v. LVII, 1984, p. 145-167.

MELLO, J. A. G. de M. *Fontes para a história do Brasil Holandês*. Tomos I e II: MEC/SPHAN/Fundação Pró-Memória. Recife, 1981.

MELLO, J. A. G. de M. Os Livros das Saídas das Urcas do Porto do Recife, 1595-1605. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*. v. LVIII. Recife, 1993.

MELLO, J. A. G. de M. *Tempo dos Flamengos*. Recife: Massangana; Instituto Nacional do Livro, 1987.

NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier. *O desconforto da governabilidade [recurso eletrônico]: guerra, administração e cotidiano no Brasil holandês (1630-1644)*. Recife: Ed. UFPE, 2020.

OOSTINDIE, G. (org.). *Dutch colonialism, migration and cultural heritage*. Leiden: KITLV Press, 2008.

RICHSHOFFER, A. *Diário de um soldado*. Recife: CEPE, 2004.

RUSSEL-WOOD, A. J. R. *Histórias do Atlântico português*. São Paulo: Editora Unesp, 2014,

SCHALCKWIJK, F. L. *Igreja e Estado no Brasil Holandês, 1630-1654*. São Paulo: Cultura Cristã, 2004.

SCHAMA, S. *O desconforto da riqueza: A cultura holandesa na Época de Ouro, uma interpretação*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SCHWARTZ, S. B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SOARES, J. P. M.; FERRÃO, C. (org.). *Roteiro de um Brasil desconhecido*. São Paulo: KAPA Editorial, 2007, p. 142.

SOMBART, W. *Os judeus e a vida econômica*. São Paulo: Editora UNESP, 2014

WAETJEN, H. *O Domínio Colonial Holandês no Brasil*. Companhia Editora Nacional, 1938.

WALLERSTEIN, I. *O Sistema mundial moderno*. v. II O mercantilismo e a consolidação da economia-mundo europeia, 1600-1750. Edições Afrontamento: Porto, 1974.

WELIE, R. Patterns of slave trading and slavery in the Dutch colonial world, 1596-1863. In: OOSTINDIE, Geert. (org.). *Dutch colonialism, migration and cultural heritage*. Leiden: KITLV Press, 2008.

## CAPÍTULO II

### **Comércio, poder e afirmação social**

#### **Agentes mercantis do Recife colonial**

#### **e o comércio de escravizados (c. 1660 - c. 1760)**

*George F. Cabral de Souza\**

Pernambuco foi, no período colonial, especialmente nos séculos XVII e XVIII, um dos principais locais de desembarque de africanos escravizados no Novo Mundo. Presentes em toda parte, os escravizados representaram a parte mais importante da mão de obra utilizada na capitania, especialmente na produção do açúcar, principal produto de exportação pernambucano. A localização geográfica do porto do Recife e a existência de uma comunidade mercantil bem articulada nas dinâmicas comerciais atlânticas facilitaram a importação de trabalhadores compulsórios arrancados de diversos pontos das costas africanas, mormente de Angola.

O objetivo deste texto é disponibilizar um conjunto de informações a respeito de agentes mercantis radicados em Pernambuco e identificados como comerciantes de escravos entre c. 1660 e c. 1760.

---

\* O autor agradece ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico Tecnológico (CNPq) pelo financiamento desta pesquisa.

Realizamos ainda algumas confrontações entre as trajetórias dos agentes da primeira e da segunda metade do período estudado, para demonstrar que a participação na trata representa um diferencial nas estratégias e no nível de fortuna dos comerciantes. Para tanto, utilizamos fontes do Arquivo Histórico Ultramarino, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, de arquivos locais em Pernambuco, bem como documentação publicada e bibliografia relativa ao tema.

O comércio de gente escravizada é tema de importância fulcral para a compreensão de várias das dinâmicas históricas do Novo Mundo. Não por acaso, a questão despertou o interesse de alguns dos mais importantes intérpretes da formação histórica do Brasil. As razões da opção pelo braço africano e o papel do tráfico negro na constituição do capitalismo motivaram várias análises. Uma das mais marcantes e duradouras interpretações sobre o fenômeno foi oferecida por Caio Prado Júnior, que, na perspectiva do *sentido da colonização*, atribuiu à trata negreira um relevante papel, para não dizer um indispensável papel, no estabelecimento da colonização portuguesa na América. Fernando Novais, estribado na interpretação de Prado Jr. e reverberando as ideias de Eric Williams, destacou a importância do comércio de escravos no processo de acumulação primitiva do capital na Europa, o que reforçava a subordinação da colônia frente à metrópole.

Interpretações mais recentes apontam para uma maior capacidade de interferência dos grupos coloniais sobre o comércio de africanos escravizados. Os textos de Luiz Felipe Alencastro (2000), Manolo Florentino (1997), José Curto (1999) e Roquinaldo Ferreira (2001), por exemplo, levantaram questionamentos sobre as interpretações de base marxista e propuseram que se dê mais atenção aos agentes do tráfico nas duas margens do Atlântico Sul.<sup>1</sup> Nessa perspectiva, os grupos

---

1 O novo viés de interpretação foi influenciado, entre outras obras, pelo trabalho de MILLER (1988).

mercantis radicados nas praças coloniais assumem o protagonismo da trata, o que abre espaço para a percepção de novas dinâmicas dos capitais envolvidos no negócio. Dentro do salutar debate acadêmico sobre a questão, foram produzidas abordagens críticas dessas leituras, entre as quais podemos destacar aquelas propostas por Maximiliano Menz e Gustavo Acioli Lopes, que tentam demonstrar o protagonismo dos grupos metropolitanos no tráfico, reservando aos grupos coloniais o papel de transportistas, e não de controladores da trata.<sup>2</sup>

Nas últimas décadas, realizaram-se grandes esforços para quantificar o fluxo de pessoas escravizadas transportadas compulsoriamente para diversos portos da América a partir dos principais portos de embarque no continente africano. Os resultados desse trabalho, como é sobejamente sabido, estão disponíveis no site *Trans-atlantic Slave Trade Database*. Essa plataforma, que está em permanente atualização, representa hoje um importante apoio para os pesquisadores do tema. Ela é uma ferramenta poderosa na composição de peças que compõem o imenso *puzzle* da história da diáspora atlântica dos africanos escravizados. No entanto, a apreensão de outros aspectos de igual complexidade se impõe ao pesquisador do tema. Trata-se de uma questão intrincada e com perguntas que só podem ser respondidas com a conjunção de dados de várias subáreas da história colonial no período moderno. Nesse mister, especialmente para o caso do Brasil, as lacunas documentais obrigam o investigador a ter de lidar com um conjunto fragmentado de dados. Da recolha destas partículas de informação, depende a constituição de um quadro melhor acabado sobre o tema, um desafio que ainda consumirá muito trabalho.<sup>3</sup>

- 
- 2 VELEZ, Luciana. *Donatários e administração colonial: a capitania de Itamaracá e a Casa de Cascais (1692-1763)*. 2016. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016. ACIOLI, Gustavo; MENZ, Maximiliano. *Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (Século XVIII)*. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 37, p. 43-73, 2008.
  - 3 Para o caso de Pernambuco, uma interessante contribuição foi feita por ALMEIDA, Suely de; SOUSA, Jéssica Rocha de. O Comércio de Almas: as rotas

Vários são os fatores que devem ser levados em consideração para uma percepção mais acurada do que foi o comércio de escravos ao longo dos séculos XVI a XIX e seus efeitos no Brasil. Sem pretensão de hierarquizar os temas de inquirição numa grelha de perguntas, podemos aqui mencionar alguns deles, alertando o leitor, não obstante, que não nos propomos a tratar de todos eles aqui. A tipologia das embarcações utilizadas, com as respectivas variações de capacidade de embarque de pessoas e cargas, é fundamental para dimensionar com mais precisão os fluxos atlânticos do comércio de almas. Dado o caráter fragmentário e incompleto da documentação, dispor de dados mais específicos sobre os barcos utilizados pode ajudar no estabelecimento de estimativas mais fidedignas. Essa “logística” do comércio negreiro se completa com as providências relativas a cada uma das fases da empresa: o aprovisionamento de mantimentos para tripulação e escravos; a aquisição das mercadorias de troca; e os procedimentos de captação, embarque, manutenção durante a viagem e desembarque dos africanos escravizados. Importantes esforços foram realizados nessa seara da pesquisa, mas ainda há muitas lacunas e discrepâncias entre as conclusões.

Para além da questão do transporte, não podemos esquecer das estratégias de convivência com a burocracia da monarquia portuguesa. A instrumentalização dos próprios mecanismos de controle e fiscalização pelos interessados nesse comércio é um elemento frequente nas transações. Isso redundava especialmente na burla aos limites de carga estabelecidos pela legislação, bem como na sonegação dos tributos estabelecidos pela Coroa. Ambas as questões impactavam diretamente na margem de lucros que se podia auferir na trata de escravos. Não podemos deixar de mencionar também as frequentes transações realizadas entre súditos da Coroa portuguesa no além-mar

---

entre Pernambuco e costa da África-1774/1787. *Revista Ultramares*, Marília, SP, v. 1, n. 3, jan/jul, p. 34-53, 2003.

e mercadores de outras nações europeias. Essas negociações quase nunca estavam ao abrigo da lei. Elas evidenciam a incapacidade prática dos poderes centrais de atender aos anseios exclusivistas dos grandes comerciantes de Lisboa ou do Porto.

Por seu caráter ilícito, nem sempre é fácil identificar as estratégias ilegais na documentação, ficando o investigador dependente dos casos em que se procederam devassas para rastrear os envolvidos em descaminhos e as artimanhas utilizadas para tais fins. As situações de burla, dada a frequência com que ocorriam e a sua generalização nas diversas rotas, são fundamentais para que se estabeleçam os limites efetivos da capacidade de atuação da Coroa sobre as dinâmicas comerciais existentes nos diversos espaços da monarquia pluricontinental portuguesa. Elas reforçam os questionamentos já lançados pela historiografia colonial mais recente sobre a ideia de exclusivo colonial e do comércio de escravos como um dos principais fatores de extração de riqueza das colônias.<sup>4</sup>

A discussão entre um modelo triangular ou bipolar do comércio do escravo nos parece um falso problema, na medida em que já havia tanta interferência de mercadores de outros países atuando na costa da África, que qualquer tentativa de controle estrito do monopólio não passava disso.<sup>5</sup>

---

4 FERREIRA, Roquinaldo. “A arte de furta”: redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português (c. 1690 – c. 1750). In: FRAGOSO, João.; GOUVÊA, Maria de Fátima. (org.). *Na trama das redes*. Política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 203-241.

5 Deve-se destacar as inúmeras denúncias e as normativas decretadas pela Coroa e suas autoridades delegadas para tentar coibir o uso de ouro nas negociações nas costas africanas. Em 1731, o governador de Pernambuco declarou que cerca de 10.000 cruzados em ouro saíam anualmente da capitania para serem empregados nos circuitos negreiros. O governador lamenta o fato, mas diz que sem isso não haveria mineração nem quintos a recolher. A exposição registrada no documento permite elaborar questionamentos sobre as formas de entrada do ouro na capitania. Arquivo Histórico Ultramarino (AHU). \_ACL\_CU\_015, Cx. 43, D. 3860.

O afã dos poderes centrais por controlar estritamente o comércio de escravos (ou qualquer outro ramo de negócio) se relaciona diretamente com o interesse em tributar mais e melhor. O desejo de intensificar a tributação não é dirigido exclusivamente para as conquistas. Garantir o aumento da arrecadação no próprio reino também motiva os poderes centrais a promover aperfeiçoamentos. Se é certo que o caráter inicial e a posição geográfica das conquistas possibilitavam a implementação das novas modalidades de tributação, também é certo que as imensidões espaciais dessas novas geografias representavam um obstáculo incontornável à voracidade do fisco. Portanto, as determinações emanadas pelos poderes centrais relativas ao controle da circulação de mercadorias (inclusive gente escravizada) devem ser vistas como um programa de ação, mas não como um dado incontestado de realidade. A realidade era bem mais complexa e matizada, e nela, a execução estrita do que preconizava a legislação poderia inclusive trazer mais danos que ganhos ao erário.

Por outro lado, as manifestações dos grupos mercantis de Lisboa não podem ser tomadas como sendo o programa de atuação da monarquia, embora houvesse pontos de convergência de interesses entre Coroa e mercadores metropolitanos. Não podemos esquecer, entretanto, que as redes de comércio necessitam de suas congêneres nos diversos espaços das conquistas que constituem o império português. Sem as redes estendidas pelos portos nos vários continentes, as engrenagens dos jogos de trocas não funcionariam. É evidente que os grupos situados no reino levam vantagem por estarem mais perto dos poderes centrais e dos mercados consumidores mais densamente atrativos, mas, por outro lado, são os grupos que estão nas conquistas os que detêm a ponta do sistema, no qual estão mecanismos essenciais na produção de riquezas e na realização das transações basilares de todo o giro mercantil. O desejo e o objetivo do lucro não diferem essencialmente num comerciante radicado em Lisboa ou no Recife. À Coroa, competia tentar equilibrar demandas e pressões de seus

súditos, tentando garantir a coesão dos seus domínios e a tributação sobre eles. Ao analisarmos, portanto, a legislação e as manifestações de interesses dos grupos em ação no período estudado, devemos confrontá-las permanentemente com as práticas concretas registradas. Desse cotejamento, emergem dados que demonstram a limitação do alcance do que se colocava sobre o papel em Lisboa.

A observação das estratégias de escape ao controle régio do comércio de escravos nos leva aos agentes envolvidos no processo. Trata-se de um grupo heterogêneo – no que respeita às funções desempenhadas – cujos integrantes se encontravam geograficamente esparsos em vários portos, ou pendulando entre eles. Nesse grupo entram os intermediários nas negociações com os poderosos locais nos portos africanos, pilotos e mestres de barcos, marinheiros, financiadores do comércio, fornecedores de produtos utilizados nas trocas e na manutenção das tripulações, autoridades encarregadas da fiscalização e da tributação e os vendedores (e revendedores) nos portos de destino. Como se nota, uma ampla gama de sujeitos que eventualmente acumulam mais de um papel e que têm interesses que podem convergir ou divergir ao sabor das circunstâncias locais ou das dinâmicas atlânticas. Como todas as outras atividades mercantis no Antigo Regime, havia uma boa dose de política interferindo nas engrenagens das transações, seja nos circuitos locais, seja na conjuntura atlântica.

A existência disseminada da escravidão em nossa sociedade colonial é um traço que não pode ser omitido em nenhuma análise, como bem alertou Laura de Mello e Souza (2006). Para além das facetas econômicas, havia também os aspectos sociais e simbólicos. Ser senhor de gente escravizada era um traço distintivo dos mais considerados pela sociedade colonial, mormente na área da “civilização do açúcar”. A conjunção da propriedade de escravizados e de terras era dado incontornável no processo de afirmação social, inclusive para os grandes comerciantes que auferiram fortuna comerciando almas. Duplamente basilar no mundo colonial brasileiro, a escravidão

e suas práticas se arraigaram de tal forma à nossa sociedade em seu período formativo que, até hoje, quase 130 anos depois de sua abolição, algumas de suas consequências ainda podem ser percebidas em nosso país.

No âmbito da sociedade colonial da América portuguesa, a mão de obra escrava era fundamental tanto para a produção econômica como para a afirmação social dos proprietários de gente escravizada. Sem o aporte frequente de novos braços a serem explorados, os territórios americanos da monarquia portuguesa não podiam ser rentabilizados. Essa percepção surge entre os primeiros colonizadores tão logo se depararam com as dificuldades em arregimentar o trabalho dos nativos americanos. O comércio e o transporte dos africanos escravizados representam uma importante atividade econômica atlântica, responsável pelo surgimento de algumas das maiores fortunas ao longo do período colonial (e durante a fase pós-independência quando o comércio não havia sido proibido).

A propriedade de terras e de escravos era um dos elementos de distinção social que garantiam uma boa situação nas hierarquias locais. O reconhecimento social permitia a participação nos órgãos da governança, o que retroativamente aumentava o cabedal de status e permitia interferir, em maior ou menor grau, nos mecanismos políticos, econômicos e jurídicos. Uma das principais portas de acesso à governança eram as municipalidades. Para além de fazer parte do *cursus honorum*, tomar parte no governo das vilas e cidades podia render ganhos materiais, além de permitir uma comunicação institucional com as autoridades centrais a partir de um lugar de poder. Numa sociedade na qual o mercado sofre forte influência de decisões políticas e administrativas construídas no âmbito de redes de interesse, estar vinculado de alguma forma a essas instâncias decisórias era fundamental para ter vantagens sobre concorrentes, ter acesso à informação e burlar controles administrativos e fiscais. A escravidão e as atividades econômicas vinculadas a ela direta ou indiretamente

estão, portanto, no cerne das várias facetas da experiência humana no mundo colonial da América portuguesa.

### Os homens de negócio em foco

Os trabalhos recentes têm colaborado na busca de respostas para as questões relacionadas, por um lado, à consolidação do Recife como centro urbano e comercial (atividades econômicas, rotas e mecanismos de trocas, por exemplo), e, por outro, à identificação dos atores que compunham a comunidade mercantil recifense, seu papel e suas estratégias no grande jogo das trocas e intermediações realizadas nesse importante núcleo colonial. A pesquisa avançou bastante, mas a constituição e as estratégias dos grupos de elite – sejam as elites urbanas, sejam as elites terratenentes – continuam como um instigante campo aberto aos investigadores.<sup>6</sup> No que tange a quem são os elementos do grupo mercantil envolvidos no comércio de escravos, ainda persistem muitas incógnitas.

Outrora colocados em segundo plano pela historiografia do período colonial, os grupos mercantis da América portuguesa têm sido objeto de muitos estudos nas últimas décadas. Se admitirmos que os grupos locais tinham um papel importante na trata de gente escravizada, será necessário, portanto, um maior conhecimento a respeito dos agentes mercantis nas distintas praças atlânticas brasileiras. A participação deles no comércio negreiro é uma das facetas do processo de diversificação de atividades econômicas dos grupos mercantis radicados na colônia e pode explicar a formação de grandes fortunas nas principais praças brasileiras.

Os grandes homens de negócios procuraram diversificar suas atividades econômicas. A disponibilidade de recursos para o

---

6 RUSSEL-WOOD, Anthony John. Governantes e agentes. In: BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti. (org.). *História da expansão portuguesa*. V. 3: O Brasil na balança do Império (1697-1808). Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, p. 172.

reinvestimento em outras atividades indica que havia uma acumulação local de capitais que, se, por um lado, era empregada em atividades menos lucrativas, mas importante socialmente, por outro, servia para incrementar os ganhos explorando outras possibilidades de produção e circulação. Braudel destaca que o grande comerciante estava praticamente obrigado a diversificar suas inversões, pois ter dinheiro era importante, mas não era tudo na atividade de um homem de negócio.<sup>7</sup> Ainda que fosse secundária, a existência de outras atividades nos mostra que o cenário econômico colonial compreendia algo mais que açúcar.

Os homens de negócio do Recife que se aproveitaram da abertura da fronteira dos sertões das capitanias vizinhas garantiam não só a ampliação do espectro de atividades, mas a verticalização das mesmas. Ou seja, vários deles foram capazes de controlar um negócio em todas as suas facetas. No ramo dos couros e das carnes, por exemplo: possuíam fazendas, onde criavam seus gados, que eram cuidados, abatidos e processados por escravos, que haviam sido “resgatados” em seus próprios barcos, assim como, em barcos próprios, transportavam as carnes salgadas e couros em cabelo para o Recife. As carnes podiam ser consumidas localmente ou reenviadas para outras praças. Os couros eram manufaturados nos seus próprios curtumes e transformados em solas e outros produtos, que voltavam a ser embarcados em navios privados para as Ilhas e o Reino, onde se abasteciam de têxteis orientais para a compra de escravos na costa da África e de manufaturas para consumo em Pernambuco.

Os recursos para as compras de escravos eram complementados com o ouro arrecadado com a venda de carnes salgadas para as regiões mineradoras entre Goiás e Minas Gerais, para onde também eram enviados os escravos. Os capitais para a compra de têxteis no

---

7 BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos xv – xviii. O jogo das trocas*. São Paulo: Martins Fontes, p. 332.

Reino eram constituídos pela produção da terra (os couros referidos e o açúcar), mas também com a prata conseguida com a colocação de escravos e gêneros da terra na Nova Colônia de Sacramento, de onde também eram trazidos couros em cabelo para os curtumes dos arredores do Recife. Vê-se, portanto, que, apesar dos altos e baixos do produto principal, o açúcar, a capitania se via envolvida em outras redes e rotas de comércio. As praças mercantis da América portuguesa constituíam-se todas como “encruzilhadas do Império”, tendo seus mercados mais ou menos aquecidos de acordo com circunstâncias que envolviam o sucesso das colheitas e os ecos dos conflitos europeus.

Russell-Wood nos dá uma boa ideia da complexidade das tramas que o império tecia a partir da listagem das mercadorias que circulavam no espaço atlântico. Em 1749, chegaram de Pernambuco, do Rio de Janeiro e do Grão-Pará e Maranhão um total de 35 produtos diferentes, de açúcar a cascos de tartaruga, de madeiras a diamantes. No final do século XVIII, eram 125 tipos diferentes de mercadorias, incluindo 27 distintos produtos alimentares e bebidas, 24 tipos de peles e couros, 29 diferentes produtos de extração vegetal e outros 44 tipos diversos de mercadorias que englobavam produtos de origem animal, madeiras e metais preciosos, entre outros. Nesse cenário atlântico, um dos ramos de comércio mais ativo e lucrativo era o de escravos. Alguns dos grandes comerciantes do Recife participaram ativamente deste que foi um dos negócios mais rentáveis da colônia, com a vantagem de que a trata de africanos não representava uma diminuição no estatuto social, tal como ocorria com o pequeno comércio.<sup>8</sup>

É bem conhecido o fato de que, depois do descobrimento das Minas, o mercado consumidor de escravos sofreu profundas alterações no Brasil. O eixo centro-sul se configurou como o mercado

---

8 “É provável que haja um tanto de exagero nessa afirmação mas, em princípio, o comércio de escravos, ao contrário do comércio a retalho, não inabilitava as pretensões nobiliárquicas de quem o praticava, certamente por assimilação ao comércio em grosso, que tampouco estorvava” (MELLO, 1989, p. 125).

mais interessante em virtude da disponibilidade de metais preciosos para a liquidação dos carregamentos de almas. O mercado da zona do açúcar deixou de ser o alvo principal dos comerciantes, pois nele as transações eram feitas com base no crédito, operação nem sempre segura, cujo fechamento demorava muito mais do que no Rio de Janeiro, por exemplo. Por sua grande produção de tabaco, a Bahia continuou sendo um porto importante nas rotas negreiras, mas, em Pernambuco, o tom geral, entre os que dependiam das remessas de escravos, era de lamentação. A baixa dos preços do açúcar, a alta do preço dos cativos e a falta de oferta eram argumentos frequentes nas queixas dos senhores de engenho pernambucanos.<sup>9</sup>

Obviamente o setor açucareiro nunca esteve totalmente morto e a demanda de braços nunca deixou de existir. Além disso, entre os principais portos da América portuguesa, o Recife tinha uma posição estratégica: enquanto a viagem entre Luanda e Rio de Janeiro durava cerca de 50 dias e entre Luanda e Salvador cerca de 40, entre Luanda e Recife o deslocamento demorava uma média de 35 dias.<sup>10</sup> Alencastro destaca que essa posição privilegiada do porto do Recife fez de Pernambuco escala obrigatória das naus holandesas na rota entre Luanda e Amsterdã.<sup>11</sup> Angola foi, portanto, a zona de fornecimento de escravos mais relacionada com Pernambuco. Entre 1736 e 1770, de todos os navios que recolheram cativos em Luanda, 22,5% eram oriundos de Pernambuco. Da Bahia, seguiu quase a mesma quantidade, enquanto do Rio saiu quase a metade do total (41%). Os barcos oriundos de Lisboa representaram, no referido período,

---

9 A queixa se repete nas dezenas de requerimentos e representações sobre o tema depositados nos arquivos ou citados por historiadores que se dedicaram ao período.

10 BOXER, Charles Ralph. *A idade de ouro do Brasil*, dores de crescimento de uma sociedade colonial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 32.

11 ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 249-251.

somente 15% do total.<sup>12</sup> Outrossim, saíam de Pernambuco navios para a Costa da Mina e Benguela, onde a presença de negreiros do Rio de Janeiro e da Bahia era mais forte. A princípios da década de 1740, a Coroa ordenou que se aplicasse um sistema de sorteio para tentar equilibrar o número de embarcações de Pernambuco e da Bahia que iam à Costa da Mina.<sup>13</sup> Anos depois, os oficiais da Câmara do Recife se queixavam de que o sistema de sorteio era prejudicial para os comerciantes de Pernambuco, e que dos 8 navios que anualmente iam à referida costa, passaram a ir somente 3 ou 4.<sup>14</sup>

Uma das facetas do estudo sobre o comércio de escravos entre a costa da África e a América portuguesa diz respeito aos agentes mercantis que controlavam as transações. Pretendemos, aqui, reunir informações sobre esse grupo. Conseguimos identificar, até o momento, um total de 38 mercadores com participação comprovada (ou com fortes indícios de participação) no comércio de escravos em Pernambuco na segunda metade do século XVII e na primeira do XVIII (Quadro 1). Por várias razões, esse é um balanço incompleto. Uma das características das empresas negreiras é a formação de sociedades que compartilham riscos e lucros das viagens. Eventualmente, o nome de um senhorio abriga na verdade um conjunto de investidores. A ausência de registros cartoriais, livros de contas e inventários nos impede de averiguar os sujeitos envolvidos nestas composições societárias, mas há testemunhos de época sobre sua existência.

A fragmentação da documentação não nos permite, à partida, um levantamento exaustivo. Os anexos dos papéis avulsos frequentemente ocultam dados que somente a ampliação das investigações permitirá encontrar. Não obstante, acreditamos ser possível ter um vislumbre

---

12 *Ibid.* p. 324.

13 Carta do rei João V ao governador de Pernambuco, 8. v. 1743, registrada na IGCP, p. 87-88.

14 Carta dos oficiais da Câmara de Recife ao rei sobre os navios que vão à Costa da Mina, 8.vii.1747. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 66, D. 5588.

inicial das características desse grupo a partir do cruzamento de informações conservadas no Arquivo Histórico Ultramarino, no Arquivo Nacional da Torre do Tombo e em algumas fontes locais. Podemos, então, delinear as trajetórias e a atuação de alguns desses indivíduos. Destacaremos aqui alguns dos que foram identificados mercadejando na segunda metade do século xvii e na primeira do xviii. Neste segundo bloco do corte temporal, daremos maior atenção aos que foram incluídos numa lista de 15 comerciantes constantes em um relatório de 1758, com a identificação de suas embarcações e as respectivas capacidades de carga (Quadro 2). No Quadro 3 disponibilizamos todas as informações encontradas sobre os indivíduos listados no Quadro 1.

Quadro 1. Participantes no comércio de escravos no Recife (c. 1660 – c. 1760)<sup>15</sup>

| Nome                                | Nascimento      | Falecimento | Chegada ao Recife |
|-------------------------------------|-----------------|-------------|-------------------|
| Agostinho Ferreira da Costa         | c. 1670         | post. 1734  | c. 1686           |
| Antônio Dias de Almeida             |                 |             |                   |
| Antônio Fagundes                    |                 |             |                   |
| Antônio Fernandes Matos             | ant. 1646       | 24.07.1701  |                   |
| Antônio Ferreira de Carvalho        |                 |             |                   |
| Antônio Gomes Ramos                 | 28.12.1712      |             | c. 1727           |
| Antônio José Brandão                | c. 1709         | ant. 1779   | c. 1729           |
| Antônio Marques                     | 26.07.1713      | post. 1770  |                   |
| Antônio Pinheiro Salgado            | 26.11.1715      | post. 1772  | c. 1737           |
| Antônio Rodrigues da Silva<br>Praça | bat. 25.02.1714 |             |                   |

<sup>15</sup> Fonte: Arquivo Ultramarino.

| Nome                          | Nascimento      | Falecimento  | Chegada<br>ao Recife |
|-------------------------------|-----------------|--------------|----------------------|
| Basílio Rodrigues Seixas      | bat. 25.05.1694 |              | 1714 ou 1719         |
| Brás Ferreira Maciel          | 02.02.1700      | 26.01.1779   |                      |
| Bento Coelho                  |                 |              |                      |
| Caetano Ferreira de Carvalho  | bat. 19.06.1702 | post. 1775   |                      |
| Custódio Ferreira de Carvalho | bat. 26.02.1696 |              | 1713                 |
| Diogo de Santiago             | xvii            |              | xvii                 |
| Domingos Ferreira Maciel      |                 | ant. 1744    |                      |
| Domingos dos Santos           | bat. 16.07.1673 |              |                      |
| Félix Garcia Vieira           |                 | post. 1759   | 1711                 |
| Francisco Gomes da Fonseca    |                 | ant. 1770    | Natural do<br>Recife |
| Francisco Xavier de Azevedo   |                 |              |                      |
| João Crisóstomo               |                 |              |                      |
| João de Oliveira Gouvim       | bat. 31.01.1683 | c. 1760      | 1715                 |
| João Ribeiro de Oliveira      | c. 1698         |              | c. 1710              |
| João da Silva Santos          | c. 1678         |              |                      |
| Joaquim Ricardo da Silva      |                 |              |                      |
| José de Freitas Sacoto        | 1682            | ant. 12.1757 | c. 1699              |
| José de Sá Rosa               | bat. 15.09.1699 |              | Entre 1716<br>e 1722 |
| José Torres                   |                 |              | ant. 1732            |
| José Vaz Salgado              | ant. 17.01.1697 | 1759         | Entre 1705<br>e 1715 |
| Luís Ferreira de Moura        |                 |              | ant. 1743            |



| Nome                       | Nascimento | Falecimento  | Chegada ao Recife |
|----------------------------|------------|--------------|-------------------|
| Luís Ribeiro Lima          |            |              | ant. 1726         |
| Manuel Álvares Moreira     |            |              |                   |
| Manuel Clemente            |            |              | ant. 1699         |
| Manuel Correia de Araújo   | 28.12.1698 | ant. 11.1765 | 1715/1716         |
| Manuel Gomes dos Santos    | c. 1722    | 1792(?)      | c. 1737           |
| Manuel Ribeiro de Oliveira |            | post. 1751   |                   |
| Patrício José de Oliveira  | c. 1721    | post. 1778   | 1741(?)           |

Fonte: quadro 3.

## A segunda metade do século xvii e a virada para o xviii

Alguns dos sujeitos mencionados acima já estavam em atividade no Recife na segunda metade do século xvii. A escassez de fontes conhecidas do período não permite uma comprovação efetiva da participação deles no comércio de escravos, mas apenas testemunhos aproximativos que não detalham como participaram da trata. Dos agentes em ação na segunda metade dos seiscentos identificados acima, o mais antigo na praça é Diogo de Santiago, de cuja pessoa sabemos apenas que, em 1654, era representante em Pernambuco do comerciante José Nunes Santarém. Suspeitamos de sua participação no comércio de gente escravizada por conta de uma disputa jurídica, em 1672, com Ana Vandernes, viúva de Pedro da Costa Caminha, que havia se endividado com Diogo de Santiago. O montante da dívida era de 1:355\$560, referentes à compra de boiadas, ferros e escravos.<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. Pedro, 21.v.1672. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 10, D. 953.

Seria Diogo de Santiago traficante, de fato, ou apenas agiota? A documentação não nos permite elucidar com certeza.

Há mais informações sobre Antônio Fernandes Matos (ant. 1646-1701). Trata-se de figura bem conhecida graças ao trabalho monográfico realizado por Gonsalves de Mello. Foi um dos mais ativos empreendedores do século xvii em Pernambuco. Era mestre-pedreiro de profissão, mas conseguiu amealhar fortuna com várias atividades.<sup>17</sup> Em 1686, aparece numa petição dos homens de negócios do Recife.<sup>18</sup>

Fechando o grupo com atuação no século xvii, encontramos Manuel Clemente. Era natural de Lisboa e a primeira referência a ele em Pernambuco vem do ano de 1699. Não sabemos por que foi nomeado pelos proprietários da capitania de Itamaracá como capitão-mor entre 1705 e 1713.<sup>19</sup> Casou-se com Luísa Catanho, filha de Joaquim de Almeida, um dos maiores comerciantes da virada do século xvii para o xviii no Recife. Seu sogro foi um dos principais líderes dos mascates durante os confrontos em torno ao poder municipal entre Olinda e Recife, tendo sido eleito o primeiro Juiz Ordinário da nova vila. Foi senhor do engenho de São João da Várzea e comerciante de escravos, que transportava em embarcação própria que mantinha na rota da Costa da Mina.<sup>20</sup>

Ao solicitar a mercê de hábitos da Ordem de Cristo, Manuel Clemente afirmou que, durante seu governo na capitania de Itamaracá, empenhou-se em dar combate aos índios que ameaçavam os colonos. Durante a Guerra dos Mascates, colaborou na defesa do Recife, primeiro comandando a guarnição do Arco do Bom Jesus com 60 homens

17 MELLO, José Antonio Gonsalves de. *Um mascate e o Recife*. Recife: FCCR, 1981.

18 Arquivo da Universidade de Coimbra. Termo feito para registrar requerimento, 19.iv.1686, Códice 31, fls. 405-406, Coleção Conde dos Arcos.

19 Conservado num requerimento feito ao rei, anterior a 11/08/1727. AHU\_ACL\_CU\_015, cx. 36, d. 3269. Manuel Clemente atuou como procurador do donatário de Itamaracá e solicitou várias vezes dispensa do cargo por estar tendo prejuízo, mas foi repetidamente renomeado ao posto (VELEZ, 2016, p. 163-166).

20 MELLO, 1981, p. 113-262, p. 207-208.

e depois do forte do Buraco (Santo Antônio dos Coqueiros), com 140 homens. Em ambos os casos, pagou com seus próprios recursos o abastecimento necessário para a tropa, gastando 12 mil cruzados. Depois de controlada a sublevação, colaborou com a repressão aos insurgentes em Goiana.<sup>21</sup> Pelos laços familiares, poderíamos talvez incluir o seu sogro nesse grupo de mercadores de escravos da segunda metade do século XVII, mas nos falta ainda comprovação documental.

Agostinho Ferreira da Costa (c. 1670 – post. 1734) chegou ao Recife por volta de 1686, e parece ter combinado as atividades militares com o comércio. Em 1734, afirmou que serviu durante quase 33 anos e meio como soldado pago, alferes e capitão da infantaria da ordenança, capitão de cavalaria, sargento-mor da infantaria de ordenança e capitão-mor da freguesia de N. S. da Luz.<sup>22</sup> Não obstante, em duas ocasiões foi apontado como um dos principais homens de negócio do Recife, em 1723 e em 1734. Testemunhas indicam que participava no tráfico negreiro, enviando embarcações à Costa da Mina, onde resgatava escravos que eram enviados para o Rio de Janeiro e Recife. Já antes da Guerra dos Mascates, possuía o engenho Tapacurá.<sup>23</sup>

Em data anterior a 1734, reuniu e enviou seus documentos para pedir a mercê de quatro hábitos da Ordem de Cristo. Na papelada, afirmou que em várias ocasiões disponibilizou gratuitamente os escravos para as obras reais e que consertou às suas custas os caminhos desde sua freguesia até a praça do Recife, para facilitar a condução do pau-brasil, “fazendo romper outeiros e roçar matos até se porem os referidos caminhos capazes”. No seu registro como soldado pago, lê-se uma descrição de sua pessoa aos 16 anos: “meia estatura, alvarinho

---

21 *Idem*.

22 AHU\_ACL\_CU\_015, CX. 46, D. 4150.

23 Certidão do provedor João do Rego Barros de como Agostinho Ferreira da Costa fez subir o preço do contrato das pensões reais. 20.viii.1723. AHU\_ACL\_CU\_015, CX. 46, D. 4150. Habilitação de Familiar do Santo Ofício (fso) Agostinho Ferreira da Costa, processo incompleto 27. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. ANTT.

da cara e redonda, com alguns sinais de bexiga, olhos pequenos, cabelo castanho corredio”. Em junho de 1688, viajou para o reino, retornando ao Recife em data que ignoramos.<sup>24</sup>

Agostinho foi um dos principais colaboradores do partido dos mascates durante a Guerra dos Mascates (1710-1711). Empenhou-se em garantir o fornecimento de farinha para a praça do Recife durante os sítios que a nobreza da terra lhe pôs, enviando mantimentos da Paraíba. Seu apoio ao governador lhe custou a destruição de seu patrimônio, pois, segundo relatos, seu gado foi abatido, suas plantações arrasadas, os cobres do seu engenho roubados, juntamente com seus escravos. Durante o governo de Félix José Machado, teve participação direta na repressão ao chamado “terceiro levante”, destacando-se na prisão do capitão-mor Matias Coelho Barbosa. Curiosamente, conservou todas as ordens que lhe foram passadas por escrito pelos vários governadores de Pernambuco, o que nos permite ver as tarefas ordinárias de um capitão-mor de freguesia no início do século XVIII: prender criminosos, conservar os caminhos, agilizar o transporte do açúcar e das madeiras para embarque e garantir o fornecimento de farinha em momentos de escassez na praça do Recife ou em outras capitanias. Aos seus próprios serviços militares e administrativos, reuniu os de um primo, Manuel Ferreira da Costa, que, por sua vez, havia herdado por testamento os serviços do tio Manuel Henrique Farias. Não tivemos notícia de que tenham sido feitas provanças. Além do hábito que pediu para si, solicitou mais três para sobrinhos, dos quais só um é identificado como Domingos Duarte da Costa.<sup>25</sup>

Os irmãos Brás e Domingos Ferreira Maciel nos dão um bom exemplo das estratégias empregadas pelos membros do grupo mercantil envolvidos no comércio de escravos. No caso desses dois irmãos,

---

24 Certidão do contador da gente da guerra de Pernambuco, 23.iii.1686. AHU\_ACL\_CU\_015, CX. 46, D. 4150.

25 Pedido de mercê de hábitos da Ordem de Cristo. Anterior 1734. AHU\_ACL\_CU\_015, CX. 46, D. 4150.

a atuação se faz em duas frentes. Naturais do norte de Portugal, tiveram origens humildes no lugar de Darque, termo de Barcelos. Eram netos de gente simples, sendo o avô paterno identificado como lavrador e pescador. Não sabemos quando Domingos nasceu. As informações conservadas na documentação nos dão conta de que chegou a Pernambuco antes de 1736,<sup>26</sup> “vindo das Minas do Rio de Janeiro, onde tratava de seu negócio, e nesta terra se exercitou de arrematar os dízimos dos gados do Sertão para onde ia por essa arrecadação e por sua morte deixou arrematado a metade do contrato real dos dízimos do açúcar”. Outras testemunhas afirmaram que “tratou com negócio de escravos para as minas” e que “emprestava dinheiro a juros e tinha fazendas de gado no sertão”. Domingos casou-se com a filha do administrador do contrato das aguardentes de Angola em data posterior a 1736 e faleceu em data anterior à 1744.<sup>27</sup> Uma filha de Domingos, Ana Ferreira Maciel, casou-se com Patrício José de Oliveira, homem também envolvido na trata de escravos.<sup>28</sup>

Sobre Brás, as informações são mais abundantes. Ele nasceu em 1700 e faleceu em 1779. Não sabemos quando chegou ao Recife, mas em 1739 casou-se com Catarina Bernarda de Oliveira Gouvim (1720-1781), filha de João de Oliveira Gouvim, o Velho. O sogro era um comerciante bem situado na praça, o que indica que Brás já havia alcançado por essa época uma boa posição no cenário local. Essa percepção se confirma com a sua participação na municipalidade recifense como segundo vereador em 1741. Voltaria a ocupar assento na edilidade em mais três ocasiões: em 1754 e 1757 como juiz ordinário, e em 1759 como segundo vereador. Testemunhas se referem

---

26 Nesta data, requisitou confirmação régia da patente de capitão do terço volante dos moços solteiros da Muribeca. Requerimento de Domingos Ferreira Maciel ao rei, ant. 5.ix.1736. AHU\_ACL\_CU\_015, CX. 50, D. 4416.

27 Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT) Habilitação de Cavaleiro da Ordem de Cristo (HOC), Antônio Ferreira Maciel, letra A, m. 38, n. 1.

28 ANTT. HSO José Bento Leitão m. 68, d. 1033.

a ele como “homem de negócio” com transações com as “Minas do ouro”.<sup>29</sup> Em 1768, ainda se declara em atividade. Seus bens foram estimados em cerca de 50 mil cruzados.<sup>30</sup>

Apesar das lacunas de informação, acreditamos que os irmãos Ferreira Maciel se articularam como intermediários do comércio de escravos e outros gêneros entre o Recife e as Minas e outros sertões. Domingos atuou como posto avançado nas Minas, talvez durante o grande *rush* do ouro nas primeiras décadas do século XVIII, enquanto o seu irmão Brás radicou-se no Recife. Domingos parece ter sido o elemento mais “operacional”, deslocando-se pelas diversas frentes de negócios, e envolvendo-se também no lucrativo, mas arriscado, negócio da agiotagem. Brás, por outro lado, tratou de se valorizar socialmente com a participação na governança local em quatro ocasiões. Ambos se casaram com mulheres filhas de sujeitos ligados ao mundo dos negócios. Como era característico entre os comerciantes, contraíram matrimônio em idade superior à média da população. Os casamentos de suas filhas também se deram dentro do padrão comum entre as comunidades mercantis, ou seja, com outros homens de negócios. O caso dos irmãos Ferreira Maciel é representativo das trajetórias de vida desses comerciantes, mas revela ainda estratégias sobre as articulações entre diferentes praças e atividades econômicas, a saber, o comércio, a agiotagem, a propriedade fundiária e a pecuária.

### Os 15 mercadores da relação de 1758

Em finais de 1758, o governador de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, remeteu à Secretaria de Estado e Ultramar um detalhado relatório sobre as dimensões e a capacidade de carga das embarcações negreiras que eram de propriedade de homens de negócio do

29 HSO Brás Ferreira Maciel, m. 4, d. 51. ANTT.

30 Requerimento de José Bento Leitão à Rainha, post. 11.iii.1785. AHU\_ACL\_CU\_015, CX. 154, D. 11095.

Recife. Ele atendia ao pedido dos poderes centrais que desejavam apurar casos de superlotação dos barcos. A capitania passava por problemas de abastecimento de mão de obra. Além disso, devido ao grande terremoto de Lisboa, três anos antes, muitos dos homens de negócio no Recife tinham sofrido prejuízos com a perda de mercadorias depositadas nos armazéns da capital do império.

É nesse contexto, nos momentos que antecedem a instalação da Companhia, que o governador da capitania elaborou o relatório de novembro de 1758. Nele nos deparamos com uma listagem de 19 embarcações utilizadas no comércio negreiro. O documento é precioso, pois nos informa quem são os senhoriais dos barcos, o que nos permite traçar um perfil, ainda que incompleto, de quem são os principais homens de negócio envolvidos na trata em meados do século XVIII no Recife. Dos 15 nomes constantes na listagem, foi-nos possível abundar em informações sobre 11 sujeitos.

Quadro 2. Embarcações participantes do comércio atlântico de cativos no Recife em 1758, com senhoriais, dimensões e capacidades

| Senhorio                                                    | Tipo    | Nome                                 | Arqueação (cabeças) | Comprimento (palmos) |
|-------------------------------------------------------------|---------|--------------------------------------|---------------------|----------------------|
| Antônio Dias de Almeida                                     | Corveta | N. S. do Guadalupe                   | 356                 | 85                   |
| Antônio Dias de Almeida<br>Antônio Fagundes<br>Bento Coelho | Barco   | Sem nome                             | 373                 | 80                   |
| Antônio Gomes Ramos                                         | Corveta | N. S. do Rosário, S. Antônio e Almas | 416                 | 87                   |
|                                                             | Corveta | N. S. da Guia, S. Antônio e Almas    | 350                 | 80                   |

| Senhorio                  | Tipo    | Nome                                         | Arqueação<br>(cabeças) | Comprimento<br>(palmos) |
|---------------------------|---------|----------------------------------------------|------------------------|-------------------------|
| Antônio José Brandão      | Navio   | Senhor Bom Jesus                             | 741                    | 100                     |
| Antônio Pinheiro Salgado  | Corveta | Santíssimo Sacramento e Todos os Santos      | 500                    | 92                      |
| Basílio Rodrigues Seixas  | Patacho | N. S. da Madre de Deus e Almas               | 491                    | 85                      |
| Félix Garcia Vieira       | Patacho | N. S. dos Remédios                           | 357                    | 80                      |
| João Crisóstomo           | Sumaca  | S. Miguel, S. Antônio e Almas                | 357                    | 82                      |
| Joaquim Ricardo da Silva  | Corveta | N. S. da Guia                                | 230                    | 80                      |
|                           | Corveta | N. S. do Monte Carmo                         | 349                    | 85                      |
| José Vaz Salgado          | Corveta | N. S. do Pilar                               | 385                    | 85                      |
| Luís Ferreira de Moura    | Corveta | N. S. do Monte do Carmo, S. Francisco Xavier | 298                    | 75                      |
|                           | Sumaca  | N. S. do Rosário e Sr. Jesus das Portas      | 368                    | 100                     |
|                           | Sumaca  | N. S. dos Prazeres e S. Pedro Gonçalves      | 441                    | 90                      |
|                           | Sumaca  | N. S. do Rosário                             | 216                    | 70                      |
| Manuel Correia de Araújo  | Corveta | N. S. da Boa Viagem                          | 512                    | 95                      |
| Manuel Gomes dos Santos   | Galera  | Aleluia                                      | 706                    | 107                     |
| Patrício José de Oliveira | Corveta | N. S. da Madre de Deus                       | 450                    | 90                      |

Fonte: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 87, D. 7129.

Quadro 3. Detalhamento de informações

| Nome                     | Origem                                                                        | Atividades Econômicas                                                                                                                                                                                     | Governança/Patentes                                                                                                                                                           | Família                                                                                                                                                            | Religião                                                              |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Antônio Gomes Ramos      | São Martinho do Lordelo do Ouro, arcebispado do Porto.                        | Curtume, comércio. Acionista da Companhia das Minas de São José dos Cariris (1756).<br><br>Comprou 10 ações da CGCPP.                                                                                     |                                                                                                                                                                               | Filho de carpinteiro, neto de lavradores.<br><br>Casou com Teresa Maria Bandeira, filha do homem de negócios, Luís da Costa Monteiro, atuante no ramo de curtumes. | Familiar do Santo Ofício (1742).                                      |
| Antônio José Brandão     | Freguesia de São Julião do Freixo, Ponte de Lima.                             | Acionista da Companhia das Minas de São José dos Cariris (1756).<br><br>Comprou 10 ações da CGCPP.                                                                                                        | Na Câmara do Recife foi procurador (1752) e vereador (1752, 1754, 1755 e 1763). Capitão-mor (1761)                                                                            | Referido como casado em 1749.                                                                                                                                      |                                                                       |
| Antônio Pinheiro Salgado | Lugar da Carreira, freguesia de São Martinho da Fareja, arcebispado de Braga. | Iniciou com uma loja em sociedade com Antônio Correia Pinto e Laurentino Antônio Moreira de Carvalho. Explorava o trabalho de negras de ganho no comércio ambulante do Recife. Comprou 10 ações da CGCPP. | Procurador de José Vaz Salgado na arrematação dos dízimos reais (1746). Deputado da Direção local da CGCPP. Contratador dos navios soltos nos portos de Pernambuco e Paraíba. | Filho e neto de lavradores. Casou com Ana Maria Salgado, filha de José Vaz Salgado.                                                                                | Cavaleiro da Ordem de Cristo.<br><br>Familiar do Santo Ofício (1763). |



| Nome                     | Origem                                        | Atividades Econômicas                                                                                                                                       | Governança/Patentes                                                                                                    | Família                                                                                                                                       | Religião                                                                              |
|--------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Basílio Rodrigues Seixas | Freguesia de São Martinho de Vila Mou, Viana. | Homem de negócio com patrimônio estimado em 50 mil cruzados em 1734.                                                                                        | Na Câmara do Recife foi procurador (1734) e vereador (1739). Capitão de ordenanças. Tesoureiro da dízima da alfândega. | Filho e neto de lavradores.<br><br>Casou-se com Teresa da Rocha Mota, filha do coronel de ordenanças João da Rocha Mota.                      | Irmão da Ordem Terceira do Carmo do Recife. Familiar do Santo Ofício (1735).          |
| Félix Garcia Vieira      | Freguesia de Santa Catarina, Lisboa.          | Identificado como homem de negócio em várias ocasiões. Acionista da Companhia das Minas de São José dos Cariris (1756).<br><br>Comprou sete ações da CGCPP. | Na Câmara do Recife foi procurador (1737, 1739) e vereador (1741). Capitão.                                            | Filho de imigrantes açorianos radicados em Lisboa. Casou-se com Angélica Maria de São José, filha do comerciante português José Garcia Jorge. | Irmão da Ordem Terceira de São Francisco do Recife (1736).                            |
| Joaquim Ricardo da Silva | Freguesia de São Nicolau, Lisboa.             | Comprou 10 ações da CGCPP.                                                                                                                                  |                                                                                                                        |                                                                                                                                               | Cavaleiro da Ordem de Cristo, com dispensa de mecânicas por compra de ações da CGCPP. |



| Nome                   | Origem                                | Atividades Econômicas                                                                                                                                                                                               | Governança/Patentes                                                                                                                                                                                   | Família                                                                                                 | Religião                                                                                                                                                                                         |
|------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| José Vaz Salgado       | São Romão de Arões, Concelho de Fafe. | Proprietário de curtumes e fazendas de gado. Emprestava dinheiro a juros. Negociava com a Colônia do Sacramento. Acionista da Companhia das Minas de São José dos Cariris (1756).<br><br>Comprou 10 ações da CGCPP. | Patrão-mor do porto do Recife. Selador e feitor da Alfândega do Recife. Contratador dos dízimos dos tabacos e do açúcar. Vereador da Câmara do Recife em 1733. Mestre de campo dos terços auxiliares. | Filho de lavradores. Casou com Teresa Maria José, filha do boticário português Bento Gomes Pereira.     | Familiar do Santo Ofício. Juiz da Irmandade do Santíssimo Sacramento da Matriz do Corpo Santo. Juiz da Irmandade do Livramento. Irmão de primeira ordem da Santa Casa de Misericórdia do Recife. |
| Luís Ferreira de Moura | Freguesia da Madalena, Lisboa.        | Acionista da Companhia das Minas de São José dos Cariris (1756). Proprietário de várias embarcações.<br><br>Comprou 10 ações da CGCPP.                                                                              | Na Câmara do Recife foi procurador (1764).                                                                                                                                                            | Casou-se com Maria Felipa da Encarnação, filha do comerciante português Cristóvão de Freitas Guimarães. |                                                                                                                                                                                                  |



| Nome                     | Origem                                       | Atividades Econômicas                                                                                                                                              | Governança/Patentes                                                                                                                                           | Família                                                                                                                                     | Religião                                                                                                                         |
|--------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Manuel Correia de Araújo | Viana.                                       | Iniciou-se como caixeiro, mas auferiu fortuna. Possuiu engenho. Acionista da Companhia das Minas de São José dos Cariris (1756).<br><br>Comprou 30 ações da CGCPP. | Juiz ordinário da Câmara do Recife (1759). Capitão-mor da vila do Recife (1758). Almojarife da fazenda real (1755). Participou da Direção da CGCPP no Recife. | Filho de alfaiate e pequena comerciante. Casou-se com Teresa de Jesus, filha do comerciante Manuel Pereira Dutra, natural da ilha do Faial. |                                                                                                                                  |
| Manuel Gomes dos Santos  | Freguesia de São Pedro de Barcarena, Lisboa. | Homem de negócio. Trabalhou como administrador de José Vaz Salgado. Comprou 10 ações da CGCPP.                                                                     | Várias funções na alfândega. Escrivão da Câmara de Igarassu. Intendente e Deputado na Direção da CGCPP no Recife. Tesoureiro Geral do Erário Régio.           | Filho e neto de gente simples, com mecânicas. Casou-se com Úrsula Maria das Virgens, filha do alfaiate Martinho Gonçalves Vieira.           | Cavaleiro da Ordem de Cristo, tendo as mecânicas da família sido perdoadas por ser acionista da CGCPP. Familiar do Santo Ofício. |

| Nome                      | Origem  | Atividades Econômicas                                                       | Governança/Patentes                     | Família                                                                                                                                                                                                                   | Religião                                                                                                      |
|---------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Patrício José de Oliveira | Lisboa. | Grande comerciante. Senhor do engenho Pirapama. Comprou dez ações da CGCPP. | Deputado na Direção da CGCPP no Recife. | Filho e neto de gente simples, ligada ao pequeno comércio e aos ofícios mecânicos. Casou-se com Ana Ferreira Maciel, filha do comerciante português Domingos Ferreira Maciel, que tinha participação no tráfico negreiro. | Cavaleiro da Ordem de Cristo, graças à compra de 10 ações da CGCPP que deram direito ao perdão das mecânicas. |

Fonte: AHU\_ACL\_CU\_015, CX. 87, D. 7129.

Dos 15 nomes listados no informe produzido pelo governador de Pernambuco, foi possível rastrear informações sobre 11, uma amostragem significativa, portanto. Não foi possível colher dados sobre Antônio Dias de Almeida, Antônio Fagundes, Bento Coelho e João Crisóstomo. O grupo dos onze com maior disponibilidade de informação é exclusivamente formado por reinóis. Cinco são naturais de Lisboa e os demais vêm do norte de Portugal. Em relação às idades, não dispomos de dados para três sujeitos, Luís Ferreira de Moura, Félix Garcia Vieira e Joaquim Ricardo da Silva. Dois deles tinham cerca de 36 anos de idade no momento da produção do informe (Manuel Gomes dos Santos e Patrício José de Oliveira). Os demais possuíam entre 43 e 61 anos de idade (Antônio Pinheiro Salgado e José Vaz Salgado, respectivamente).

A média de idade elevada revela que a entrada para o ramo de comércio de gente escravizada exigia algum tempo de envolvimento nas lides mercantis e, por conseguinte, a capitalização necessária. Entre os mais jovens, estava Patrício José de Oliveira, cujo sogro também participou ao longo da primeira metade do século XVIII no comércio negreiro. Isso poderia explicar sua presença no grupo. A média de idade de chegada ao Recife gira em torno dos 20 anos, um pouco acima da média. Os estudos de caso sobre grupos mercantis indicam uma idade de chegada aos portos coloniais bastante baixa, muitas vezes inferior aos 14 anos. Essa circunstância pode indicar que os componentes do grupo ligado à trata tenham chegado ao Recife já envolvidos em atividades comerciais que lhe permitiram *a posteriori* se engajar no comércio de gente escravizada.

No grupo dos 11 com informações biográficas, temos notícias sobre os antecedentes familiares em 9 casos. Todos eles eram descendentes de gente simples ligada às lides do campo, do pequeno comércio ou das atividades artesanais. Dos 11, sabemos que 10 se casaram no Recife. Não dispomos do nome da esposa de Antônio José Brandão. Nos outros 9 casos, todos contraíram matrimônio com

filhas de reinóis com mulheres naturais da terra, o que se encaixa nas tendências de inserção familiar de imigrantes peninsulares tanto na América portuguesa como na espanhola. Em oito desses casos, o sogro era comprovadamente homem de negócio, o que reforçava as redes clientelares e de solidariedade. Um bom exemplo de como os laços construídos pelo mercado matrimonial reforçavam as parcerias mercantis aparece no casamento de Antônio Pinheiro Salgado com sua prima, Ana Maria Salgado, filha de José Vaz Salgado. Os padrinhos da união são Luís Ferreira de Moura e Manuel Gomes dos Santos, que também aparecem na lista em destaque.

Importante salientar as conexões familiares estabelecidas entre José Vaz Salgado e Manuel Correia de Araújo, dois dos mais importantes homens de negócios em meados do século XVIII no Recife. José Vaz Salgado Júnior casou-se com Ana Teresa Correia de Araújo, filha de Manuel Correia de Araújo. Os ramos familiares iniciados por estes dois homens de negócio tiveram, ao longo das décadas finais do período colonial e depois da independência, participação na governança local. O neto homônimo de Manuel Correia de Araújo integrou o governo provisório da Revolução de 1817, ao passo que um descendente de José Vaz Salgado aparece na lista de eleitores que definiu o diretório revolucionário e outro na primeira legislatura da Assembleia Provincial em 1835.<sup>31</sup>

Em relação à participação na governança da terra, percebemos que, neste grupo, dos 10 em destaque, sete ocuparam postos de municipalidade, sendo que seis tiveram cargo eletivo de vereador

---

31 MARTINS, Joaquim Dias. *Os mártires pernambucanos*, vítimas da liberdade nas duas revoluções ensaiadas em 1710 e 1817. Recife: Tipografia F. C. de Lemos e Silva, 1853, p. 49. PEREIRA DA COSTA, F. A. *Anais Pernambucanos*, Recife: Secretaria da Cultura da Cidade do Recife, 1983-85, v. 8, p. 382. *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional*. v. CV, p. 242; НОС Joaquim José Vaz Salgado letra J, m. 66, n. 56. ANTT.

ou procurador na Câmara do Recife.<sup>32</sup> Antônio José Brandão é o que teve o maior número de mandatos: foram três como vereador (1754, 1755 e 1763) e um como procurador (1752). Félix Garcia Vieira teve duas passagens como procurador (1734 e 1737) e uma como vereador (1741). Os três mais destacados comerciantes da lista, José Vaz Salgado, Manuel Correia de Araújo e Luís Ferreira de Moura, tiveram apenas uma passagem como vereadores. É possível que esses “peixes grandes” do comércio ocupassem cargos na câmara com o objetivo imediato de acrescentar a suas folhas de serviço “o governo da república”. Esses potentados dispunham de outros elementos de pressão (inclusive, sobre a câmara) que podiam dispensá-los dos incômodos de ter de cumprir as obrigações que o cargo impunha. As tarefas administrativas podiam ser extremamente pesadas: arrecadar tributos, lidar com a tropa, manter o funcionamento das estruturas da câmara, organizar festas e procissões... tudo isso costumava consumir tempo e paciência.<sup>33</sup>

Os laços de parentesco permitiam que, ainda que não estivessem exercendo mandato, seus interesses e os de sua clientela estivessem representados nas ações e decisões da municipalidade, ou que a câmara pudesse ser utilizada como tribuna ou correia de transmissão para suas reivindicações frente aos poderes centrais e seus representantes. Provavelmente, também havia a interferência de uma razão mais simples: a necessidade de estar ao mando de seus próprios negócios não lhes deixava tempo para as tarefas do Senado. Não

---

32 Além desses seis, Manuel Gomes dos Santos foi proprietário do cargo de escrivão da Câmara de Igarassu. É possível que tenha arrendado a ocupação a um serventuário, prática corriqueira nas municipalidades coloniais.

33 BOXER, 2000, p. 171. Catherine Lugar afirma que os cargos municipais costumavam proporcionar mais prestígio que poder efetivo. LUGAR, 1980, p. 256-257. Marzhal, referindo-se ao caso de Popayán, na América espanhola, informa que a tendência a se eximir das obrigações do cargo municipal em virtude das tarefas cotidianas se dava porque dedicar tempo ao *cabildo* era “*the greatest sacrifice members had to make*”. (MARZAHN, 1974, p. 651).

podemos esquecer que, ainda que as sessões não fossem tão numerosas (sobretudo nas primeiras décadas), exercer um mandato em uma das funções principais acarretava na obrigatoriedade de assumir o posto de almotacé – e todas as suas obrigações de inspeção quase diárias – durante dois ou três meses consecutivos, no ano seguinte.

A Câmara do Recife atuou como uma tribuna de defesa dos interesses comerciais dos homens de negócio, reivindicando, por exemplo, concessões da Coroa que interessavam diretamente ao setor mercantil da vila, inclusive no que se referia ao comércio de escravos. Tal foi, por exemplo, o motivo das representações feitas em 1747 e 1749 solicitando que a Coroa ordenasse ao governador que desse liberdade de comércio com a Colônia do Sacramento, tal como se fazia com a Bahia e o Rio de Janeiro. Os vereadores criticaram os obstáculos postos pelo governador à livre navegação ao estuário do Prata, argumentando que enviavam para lá as mesmas mercadorias que os outros portos citados e que não consideravam justa a supressão de uma rota que permitia fazer bons negócios com materiais de construção e farinha.<sup>34</sup>

Curiosamente, o próprio governador afirmou que considerava bastante interessante porque os comerciantes pernambucanos conseguiam introduzir lá mercadorias que, no Recife, tinham escasso valor, mas que ali alcançavam altos preços. No entanto, alegou que essas transações serviam para encobrir descaminhos. Informou também que impunha barreiras ao livre comércio entre Pernambuco e Sacramento, porque “tinha ouvido falar” que existia uma carta do governador do Rio de Janeiro para seu antecessor informando que aquele porto tinha um estanco para Sacramento concedido pela Coroa, e que outros portos deviam deixar de enviar barcos naquela rota. Não

---

34 Carta dos oficiais da Câmara do Recife ao rei, 8.vii.1747, AHU\_ACL\_CU\_015, CX. 66, D. 5589; carta dos oficiais da Câmara do Recife ao rei, 27.iv.1749, AHU\_ACL\_CU\_015, CX. 69, D. 5834.

obstante, o governador não encontrou nenhuma cópia de tal ordem na secretaria de governo de Pernambuco.<sup>35</sup>

Em 1748, José Vaz Salgado escreveu diretamente ao Conselho Ultramarino solicitando autorização para enviar navios a Sacramento “como saem da Bahia, do Rio de Janeiro e deste porto”. Os conselheiros indicaram no despacho que existia constância de que o rei havia proibido o referido comércio, mas que não sabiam a razão e, portanto, não podiam deliberar sobre aquele assunto.<sup>36</sup> Toda essa “desinformação” nos faz suspeitar que havia alguma manobra oculta dos comerciantes do Rio de Janeiro para afastar a concorrência que os comerciantes de Pernambuco pudessem oferecer no lucrativo comércio de contrabando na região do Prata. Dadas as ligações com o comércio de escravos e a prática de introduzi-los na América espanhola via Colônia do Sacramento, podemos supor que, com o pretexto de levar outras mercadorias, os homens de negócio transportavam também gente escravizada.

A câmara se manifestou, também, em defesa dos comerciantes locais de escravos, exigindo à Coroa que liberasse um maior número de barcos na rota com a Costa da Mina para aquele comércio. Diziam, ainda, que não havia saída para o tabaco armazenado no Recife e que, como os navios ficavam longas temporadas ancorados no porto, “os bichos os comiam”.<sup>37</sup> São numerosos os exemplos na documentação de cartas das Câmaras de Olinda e Goiana, por exemplo, solicitando concessões referentes ao comércio de escravos.

Mas o exercício do poder local não se resumia aos cargos da municipalidade e nem eram esses cargos os únicos signos de distinção social disponíveis. O grupo enfocado aqui também dispôs de outras

---

35 Carta do governador de Pernambuco ao rei citando carta dos oficiais da Câmara do Recife ao rei, 14.vii.1747, AHU\_ACL\_CU\_015, CX. 66, D. 5601.

36 Requerimento do negociante José Vaz Salgado ao rei, ant. 25.vi.1748, AHU\_ACL\_CU\_015, CX. 67, D. 5703.

37 Carta da Câmara do Recife ao rei, 8.vii.1747, AHU\_ACL\_CU\_015, CX. 66, D. 5588.

funções em seu portfólio de atividades, especialmente aquelas ligadas ao controle direto ou indireto das lides comerciais, como eram as da alfândega, por exemplo. Também se empenharam em possuir patentes militares das tropas de ordenanças e auxiliares, complementando a cesta de distinções sociais necessária para uma boa colocação na hierarquia local na medida em que serviam como atestados de uma boa situação financeira e lhes dotavam de capacidade de mando sobre outros homens brancos. Importante destacar ainda, no que diz respeito à afirmação social, que, no grupo de onze comerciantes de escravos aqui observado em detalhes, encontramos oito com vinculações à Ordem de Cristo, à familiatura do Santo Ofício e às irmandades locais no Recife. Em três casos – Joaquim Ricardo da Silva, Manuel Gomes dos Santos e Patrício José de Oliveira – os defeitos mecânicos dos candidatos e dos seus antepassados só foram dispensados por conta da aquisição de dez ações da Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba (CGCPP).<sup>38</sup>

Além de Joaquim, Manuel e Patrício, outros sete comerciantes do grupo em foco também compraram ações da CGCPP: Antônio Gomes Ramos, Antônio José Brandão, Antônio Pinheiro Salgado, Félix Garcia Vieira, José Vaz Salgado, Luís Ferreira de Moura e Manuel Correia de Araújo. Este último e Antônio Pinheiro Salgado chegaram a ocupar cargos na Direção do Recife.<sup>39</sup> Um dado nos chamou a atenção: dos 11 comerciantes de escravos aqui destacados, seis investiram na malfadada Companhia das Minas de São José dos Cariris, que já mencionamos antes. Foram eles: Antônio Gomes Ramos, Antônio José Brandão, Félix Garcia Vieira, José Vaz Salgado, Luís Ferreira de Moura e Manuel Correia de Araújo.<sup>40</sup> Como boa parte do investimento

---

38 Sobre o significado social da participação na Ordem de Cristo e da familiatura do Santo Ofício ver, respectivamente. OLIVAL, 2001. WADSWORTH, 2007.

39 Sobre a estrutura administrativa da Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba (CGCPP), ver SILVA (2016).

40 PEREIRA DA COSTA, 1983-85, v. 6, p. 147-149.

foi integralizada em escravos, temos mais um dado de comprovação da participação desses sujeitos nas lides do comércio negreiro. Houvesse funcionado a contento, as minas dos Cariris proveriam liquidez para esses agentes, permitindo-lhes uma maior capacidade de concorrência.

Muitos dos sujeitos aqui destacados tiveram, com apenas alguns detalhes divergentes, uma trajetória característica dos homens de negócio reinóis que se radicaram na América portuguesa. Trazemos aqui, de forma breve, dados mais detalhados sobre dois dos comerciantes de escravos aqui trabalhados. São os casos de Manuel Correia de Andrade e José Vaz Salgado, escolhidos pela maior quantidade de dados disponíveis.

Manuel Correia de Araújo foi um dos mais importantes negociantes da praça e, quando foi fundada a Companhia Geral do Comércio, assumiu um dos postos de diretor na administração do monopólio no Recife,<sup>41</sup> o que lhe causaria alguns problemas políticos locais. Manuel Correia de Araújo enriqueceu pelo comércio (inclusive de escravos de Angola e Costa da Mina) e do exercício de cargos. Antes de falecer, estabeleceu um morgadio que incluía um engenho em pleno funcionamento com um contingente de 50 escravos.<sup>42</sup> Seu afilhado, Manuel Ferreira Viana, depois da morte do padrinho, encarregou-se de ajudar a viúva na administração da casa e, por seus serviços, recebeu em herança alguns bens do falecido protetor.<sup>43</sup>

---

41 RIBEIRO Jr., José. *Colonização e monopólio no Nordeste Brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)*. São Paulo: Hucitec, 2004.

42 Escritura de vínculo e morgado instituído por Manuel Correia de Araújo e Teresa de Jesus em seu filho Tomé Correia de Araújo, 25/11/1765, AHU\_ACL\_CU\_ 015, Cx. 232, D. 15671.

43 HOC, Manuel Ferreira Viana, letra M, m 28, n. 42, ANTT. Durante seu processo de admissão à Ordem de Cristo, as testemunhas comentaram que o jovem desempenhou trabalho manual e, por isso, sua petição foi negada, ainda que Viana fosse conhecido como estudante antes de ir ao Brasil e como homem rico naquelas terras. O fato de que tivesse adquirido dez ações da Companhia das Reais Pescarias do Algarve lhe eximiu de seus defeitos mecânicos.

Manuel Correia de Araújo (c. 1700 – c. 1765) começou em Pernambuco como caixeiro de Manuel da Silva Mendonça. Enriqueceu com o comércio e chegou a possuir uma das “*casas mais grossas da América*”, ou seja, com uma grande rede de negócios e avultado patrimônio, segundo comentou uma testemunha no processo de habilitação a familiar do Santo Ofício de seu filho, Tomé Correia de Araújo.<sup>44</sup> Possuía um engenho de açúcar em pleno funcionamento com um contingente de 50 escravos. Era o Abiaí, na freguesia de Taquara, comarca de Olinda. Ele foi comprado pelo valor de 13:550\$000 ao antigo proprietário, o capitão João Cavalcanti de Castro.<sup>45</sup> Exerceu a função de almoxarife da fazenda real em Pernambuco em 1755.<sup>46</sup> Sua grande fortuna e seu prestígio são confirmados pelo fato de acudir os cofres da fazenda real para que se realizasse o pagamento da tropa, conforme certificou o governador de Pernambuco Luís Diogo Lobo da Silva ao lhe conceder um posto de capitão-mor, ocasião em que se referiu a Araújo como um dos principais homens da vila. Araújo foi eleito para a Câmara do Recife apenas uma vez em 1759, quando foi escolhido para juiz ordinário. No seu caso, parece ser que, por sua relação com a Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba, da qual foi acionista e diretor local, acabou boicotado nas eleições municipais.<sup>47</sup>

---

44 HOC Tomé Correia de Araújo, letra T, m. 5, n. 5. ANTT. Mello também confirma a participação de Manuel Correia de Araújo no trato de escravos: “[...] Manuel Correia de Araújo, que começara a vida com uma loja de fazendas no Recife e enricara no comércio da costa da Mina e Angola, de onde seus barcos traziam os africanos” (MELLO, 1981, p. 125).

45 Conforme escrituras anexadas ao requerimento de Manoel Correia de Araújo ao príncipe regente pedindo confirmação na sucessão do morgado deixado por seu pai, ant. 19.ii.1802. AHU\_ACL\_CU\_015, CX. 232, D. 15671.

46 Consulta do Conselho Ultramarino ao rei sobre o requerimento do almoxarife da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Manuel Correia de Araújo, 20.xi.1755. AHU\_ACL\_CU\_015, CX. 80, D. 6669.

47 SOUZA, George Cabral de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial* (c. 1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 519-521.

Antes de falecer, Manuel Correia de Araújo estabeleceu um morgadio. A instituição de um morgadio funcionava como um relevante signo de distinção social.<sup>48</sup> Esse tipo de vinculação de bens era ainda uma maneira de manter a unidade do patrimônio e o nível de propriedade da família. Segundo Godinho, o conjunto de bens de um morgadio ficava vinculado indissolavelmente a uma família em caráter inalienável e indivisível, sendo transmitido pela linha masculina. Os irmãos do morgado não recebem nenhuma parte dos bens vinculados, retirando dele apenas rendimentos que o herdeiro principal se comprometia a pagar. Na prática, o morgado, não podendo testar livremente os bens de um morgadio, tornava-se efetivamente um administrador dos bens enquanto vivia.<sup>49</sup>

Nizza da Silva destaca que “a documentação referente aos morgados antes da legislação josefina é fragmentária”, mas que as Ordenações Filipinas já procuravam distinguir o morgadio das capelas. No morgadio, uma fração do rendimento gerado pelas propriedades deveria ser gasta em obras religiosas. No caso das capelas, todo o patrimônio tinha exclusivamente fins pios. Para fins de afirmação social, o morgadio se apresentava como instrumento mais eficaz.<sup>50</sup> A estratégia de vincular propriedades também era utilizada na América hispânica e foi detectada por Socolow entre os grandes comerciantes de Buenos

---

48 HANSON, Carl. *Economy and society in baroque Portugal, 1668-1703*. Ann Arbor: The University of Minnesota Press, 1981, p. 48.

49 “Um vínculo é um conjunto de bens que está vinculado, que está unido indissolavelmente a uma família; trata-se de uma forma de propriedade inalienável e indivisível, transmitida em linha masculina através do primogênito, com exclusão dos irmãos, que apenas recebem subsídios tirados do rendimento do morgado; não existe, pois, o direito de testar, e em cada momento o possuidor do vínculo não é mais do que o administrador dos bens que o integram” (GODINHO, 1971, p. 75-76).

50 SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *Ser nobre na colônia*. São Paulo: Editora UNESP, 2005, p. 122 *et seq.*

Aires colonial.<sup>51</sup> No Recife, o homem de negócios Manuel Correia de Araújo estabeleceu um vínculo de bens imóveis que somavam 50 mil cruzados. O conjunto de propriedades vinculadas aparece na tabela abaixo.

Tabela 1. Bens do morgadio instituído por Manuel Correia de Araújo

| Bem                                                                                                                                                                              | Valor                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Engenho Abiaí (São João), em funcionamento, freguesia de Taquara, com 50 escravos (homens e mulheres), utensílios de cobre e terras, comprado ao Cap. João Cavalcanti de Castro. | 13:550\$000                    |
| 4 casas (3 delas de sobrados de 3 andares):<br>uma comparada ao Cap. José Tavares da Silva Botelho                                                                               | 2:400\$000                     |
| 1 casa comprada em leilão aos herdeiros de Isabel Batista, viúva de Domingos Franco                                                                                              | 2:400\$000                     |
| 1 casa próxima da <i>Casa dos Contos</i> , comprada ao Cap. Manuel Carvalho da Costa                                                                                             | 1:150\$000                     |
| 1 casa térrea comprada ao padre Sebastião dos Martírios                                                                                                                          | 500\$000                       |
| Total                                                                                                                                                                            | 20:000\$000<br>50 mil cruzados |

Fonte: Certidão anexada a pedido de confirmação do morgado feito pelo herdeiro do patrimônio, Manuel Correia de Araújo Neto. Requerimento do coronel Manoel Correia de Araújo, por seu procurador José Fernandes Gama, ao príncipe regente D. João, pedindo confirmação na sucessão do morgado deixado por seu pai, ant. a 19.ii.1802. AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 232, D. 15671.

Todos os bens imóveis estavam livres de qualquer tipo de foro ou pensão. O primeiro sucessor do morgadio foi Tomé Correia de Araújo, que foi oficial municipal da Câmara do Recife como o seu pai. Ele assumiu o encargo de pagar rendas anuais de 40\$ e 50\$000 aos irmãos que optaram pela vida religiosa e 95\$000 ao seu cunhado Luís

51 SOCOLOW, Susan M. *Los mercaderes del Buenos Aires virreinal: familia y comercio*. Buenos Aires: Ediciones de la Flor, 1991. p. 199.

Pereira de Viana, casado com Ana Correia de Araújo. Os sucessores deveriam ser os varões primogênitos legítimos. No caso de Tomé não ter um filho varão, a linha sucessória passaria ao ramo formado pela sua irmã Teresa Correia de Araújo e seu marido José Vaz Salgado Júnior. Ao estabelecer o vínculo, Manuel Correia de Araújo traçou uma extensa linha de alternativas de sucessão, inclusive com parentes mais distantes, figurando como última opção à Santa Casa de Misericórdia. No entanto, até o começo do século XIX, a sucessão se fez pelo varão primogênito, sendo Tomé Correia de Araújo sucedido por Manuel Correia de Araújo (neto).<sup>52</sup>

José Vaz Salgado nasceu em São Romão de Arões, termo de Fafe, em 1697 e faleceu em 1758. De origens relativamente humildes em Portugal, conseguiu amearhar a maior fortuna de meados do século XVIII em Pernambuco. Não dispomos de informações sobre seus primeiros anos na colônia, mas registramos que em 1726 e depois em 1730, um certo Domingos Rodrigues Espinal solicitava, desde Lisboa, às autoridades reais em Pernambuco a execução de uma dívida de Salgado.<sup>53</sup>

Além de exercer suas atividades mercantis, foi titular de vários ofícios e contratos cujas concessões foram compradas à Coroa. Era ainda proprietário do Engenho Camorim na freguesia de São Lourenço da Mata, de várias fazendas de criação no Ceará com milhares de cabeças de gado, de várias embarcações ativamente presentes no comércio de cabotagem e no tráfico de escravos. Era dono também de um curtume no qual processava a matéria-prima procedente de suas fazendas do Sertão. Através de seu inventário sabemos que concedia créditos no Recife e em outras praças. A lista de dívidas ativas inclui sujeitos situados em áreas remotas como os sertões de Açu

---

52 *Idem*.

53 Requerimento de Domingos Rodrigues Espínola ao rei 3/8/1726, AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 34, D. 3106; Requerimento de Domingos Rodrigues Espínola ao rei 3/4/1730, AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 40, D. 3604.

e do Moxotó. Entre seus devedores figuram vários “homens-bons” do Recife, como Alexandre de Lemos Sala, Antônio José Victoriano Borges da Fonseca, Basílio Rodrigues Seixas e Domingos Fernandes de Sousa. A primeira referência à sua participação no tráfico é de 1734.<sup>54</sup> A comprovação de que não abandonou o comércio de almas aparece em seu inventário: entre os bens relacionados aparecem jeribita e fazendas enviadas à Angola, em 1758 e 1759.<sup>55</sup> Sabemos que essas eram mercadorias muito utilizadas nas negociações nos portos africanos. Vaz Salgado tinha ainda interesses mercantis no Atlântico sul. Em 1748, solicitou autorização para continuar a enviar navios mercantes à Colônia do Sacramento.<sup>56</sup>

O minhoto José Vaz Salgado ocupou o posto de segundo vereador em 1733. Casou-se com Teresa Maria José, filha de um boticário (também português) em 21 de novembro de 1729. Seu filho homônimo, comerciante e senhor de engenho como o pai, atuou como segundo vereador em 1777. José Vaz Salgado Júnior, como já vimos, casou-se em 1763 com Ana Teresa Correia de Araújo, filha de Manuel Correia da Araújo. Ficaram assim estabelecidos os laços de parentesco entre sete oficiais das duas famílias ao longo de três gerações.

Do referido matrimônio nasceu Joaquim José Vaz Salgado, que foi o elemento da família que mais mandatos exerceu na câmara municipal. Foi terceiro vereador em 1795 e 1806 e segundo vereador em 1807. Em uma referência de 1802, foi identificado como senhor

---

54 Requerimento de José de Torres ao rei. Ant. 23/3/1734, AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 46, D. 4132.

55 IAHGP. Inventário de José Vaz Salgado, 1759. Sobre o inventário de José Vaz Salgado ver: SOUZA (2016, p. 211-230), MARQUES (2007, p. 243-257). Sobre as mercadorias usadas no tráfico ver MILLER (1999, p. 11-67) e CURTO (1999, p. 69-97), SANTOS (2000, p. 221-238).

56 Requerimento do negociante José Vaz Salgado ao rei, ant. 25.vi.1748, AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 67, D. 5703.

de engenho<sup>57</sup>, ano em que foi admitido como cavaleiro da Ordem de Cristo por decreto do príncipe regente que lhe eximiu das investigações obrigatórias.<sup>58</sup> Testemunhos de 1817 asseguram que ele exercia também a atividade que enriquecera seu avô e que seu pai também exercera: o comércio. Nesse mesmo ano, aparece como um dos eleitores da junta de governo da Revolução republicana.<sup>59</sup>

O último Vaz Salgado a assumir um cargo municipal durante o período colonial no Recife foi Nicolau José Vaz Salgado, filho ilegítimo de José Vaz Salgado II. Sua nomeação foi feita pelo príncipe regente D. João em 1815. Nicolau José ocuparia posteriormente uma cadeira na primeira legislatura da Assembleia Provincial de Pernambuco entre 1835 e 1837.<sup>60</sup>

### Considerações finais

Como podemos ver nas trajetórias (ou fragmentos de trajetórias) trazidas aqui, o grupo de homens de negócio que se envolve no comércio negreiro compartilha entre si algumas características. Os dados são mais abundantes para o século XVIII. O relatório do governador produzido em 1758 nos permite delimitar um grupo de observação em um momento crítico para a capitania de Pernambuco. Percebemos que eles, uma vez estabelecidos na praça, articulam-se no mercado matrimonial de forma a consolidar alianças, inserem-se em alguns dos diversos postos da governança local, habilitam-se a receber patentes militares e adquirem signos de distinção social por intermédio das ordens religiosas e da familiatura do Santo Ofício. Em alguns casos, também se tornam senhores de engenho, opção que completa

---

57 Aviso do secretário de estado da Marinha e Ultramar, ao Conselho Ultramarino, 10.vii.1802, AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 235, D. 15872.

58 HOC, Joaquim José Vaz Salgado, letra J, m. 66, n. 56, ANTT.

59 MARTINS, 1853, p. 49. PEREIRA DA COSTA, 1983-85, v. 7, p. 382.

60 PEREIRA DA COSTA, 1983-85, v. 10, p. 35.

o processo de afirmação social e que se enquadra num conjunto de possibilidades de diversificação de atividades.

A ausência de dados mais consistentes para o século xvii representa um obstáculo, mas nos parece evidente que os comerciantes de gente escravizada no século xviii alcançaram um patamar de riqueza e de afirmação social bastante perceptível. É sabido que a capitania testemunha uma reviravolta nas relações políticas entre os seus habitantes e os poderes centrais no início do século xviii, com a entrada em cena de uma “nobreza política” constituída de homens ricos de origens subalternas. Essa “nobreza política” passa a ter protagonismo, deslocando a nobreza da terra, essencialmente composta por mazombos proprietários de engenho, para um segundo plano. Ainda há muito trabalho de pesquisa a ser feito nessa seara, mas podemos perceber que dentro desse grupo de comerciantes, os que estão ligados à trata negreira se destacam pela capacidade de investimento e diversificação de atividades. Acreditamos que a entrada no tráfico de almas dependia de se alcançar um nível mais elevado de pujança econômica, mas também que dar esse passo possibilitava ampliar ainda mais a riqueza de uma casa comercial. Em que momento situar o ponto de viragem é uma tarefa difícil por conta do silêncio das fontes.

Um dado revelador é que no subgrupo observado com mais aproximação neste texto, ou seja, os onze comerciantes presentes no relatório de 1758 e com maiores dados conservados, encontramos seis investidores na malograda Companhia das Minas de São José dos Cariris (1756-1758) e dez grandes acionistas da CGCPP (1759). Entre o estabelecimento de uma e outra companhia, temos a proposta encaminhada pela Mesa de Inspeção em 1757, por um de seus inspetores, Luís Ferreira de Moura (o comerciante que detém o maior número de embarcações negreiras em 1758), para a constituição de mecanismos que controlem e assegurem o fornecimento de escravos para a capitania.

Da confrontação dessas informações, podemos perceber que esse pequeno grupo se diferencia do universo de comerciantes radicados na vila naquele momento por sua capacidade de investir, ou seja, por seu nível de fortuna. Parece-nos evidente que eles buscam inicialmente garantir e fortalecer essa posição pela procura das minas de ouro que lhes proporcionariam liquidez e a capacidade de concorrer em melhores condições com os comerciantes da Bahia e Rio de Janeiro. O baixo desempenho das jazidas sertanejas lhes empurrou para a busca de outra saída: utilizar a Mesa de Inspeção para controlar o comércio negreiro. Frustrada essa opção pela interferência do Marquês de Pombal com a criação da CGCPP, restou ao grupo aderir ao monopólio mediante a compra de lotes de 10 ações (e no caso de Manuel Correia de Araújo, 30 ações), o que lhes dava direito a integrar a administração da Companhia e a serem dispensados dos impedimentos mecânicos na aquisição dos cobiçados hábitos da Ordem de Cristo. Como demonstram alguns estudos recentes sobre a CGCPP, são os seus administradores locais os que vão tirar as maiores vantagens dessa tentativa de reforçar o exclusivo comercial. Acreditamos que esse momento representa o início de uma fratura na elite mercantil radicada no Recife e que o ponto de distinção mais importante recai exatamente sobre a participação no comércio negreiro.

## Referências

ACIOLI, G.; MENZ, M. Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (Século XVIII). *Afro-Ásia*, Salvador, BA, n. 37, p. 43-73, 2008.

ALENCASTRO, L. F. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALMEIDA, S. C. C. de; SOUSA, J. R. de. O Comércio de Almas: as rotas entre Pernambuco e costa da África-1774/1787. *Revista Ultramares*, Marília, SP, v. 1, n. 3, jan/jul, p. 34-53, 2013.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, Lisboa (AHU). ACL\_CU\_015, Caixas 10, 36, 40, 43, 50, 66, 67, 69, 80, 87 154, 232, 235.

INSTITUTO ARQUEOLÓGICO, HISTÓRICO E GEOGRÁFICO PERNAMBUCANO (IAHGP). Inventário de José Vaz Salgado, 1759.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO, Recife (ANTT). Habilitação de Cavaleiro da Ordem de Cristo (HOC), Antônio Ferreira Maciel, letra A, m. 38, n. 1.

ARQUIVO DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA. Termo feito para registrar requerimento, 19.iv.1686, Códice 31, fls. 405-406, Coleção Conde dos Arcos.

BOXER, C. R. *A idade de ouro do Brasil*, dores de crescimento de uma sociedade colonial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos xv – xviii*. O jogo das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

CURTO, J. C. Vinho versus cachaça: a luta luso-brasileira pelo comércio de álcool e de escravos em Luanda, c. 1648-1703. In: PANTOJA, S.; SARAIVA, J. F. S. (org.). *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 69-97.

FERREIRA, R. Dinâmica do comércio intra-colonial. Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século xviii), In: FRAGOSO, J.; BICALHO, M. F.; GOUVÊA, M. de F. (org.). *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (Séculos xvi – xviii)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 339-378.

FERREIRA, R. “A arte de furtar”: redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português (c. 1690 - c. 1750), In: FRAGOSO, J.; GOUVÊA, M. de F. (org.). *Na trama das redes. Política e negócios no império português, séculos xvi-xviii*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 203-241.

FLORENTINO, M. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

GODINHO, V. M. *A estrutura da antiga sociedade portuguesa*. Lisboa: Arcádia, 1971.

HANSON, C. *Economy and society in baroque Portugal, 1668-1703*. Ann Arbor: The University of Minnesota Press, 1981.

LISBOA, B. A. V.; MIRANDA, B. R. F.; SOUZA, G. F. C. de; SILVA, H. N. da (org.). *Essa parte tão nobre do corpo da monarquia*. Poderes, negócios, e sociabilidades em Pernambuco Colonial (Séculos XVI-XVIII). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2016.

LOPES, G. A. *Negócio da Costa da Mina: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos (Pernambuco, 1654-1760)*. 2008. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

LUGAR, C. *The merchant community of Salvador*. Bahia: 1780-1830. Ann Arbor: UMI, 1980.

MARQUES, T. C. de N. José Vaz Salgado: a herança de um militar-mercador no Recife de meados do século XVIII. *Textos de História*, Brasília, DF, v. 15, n. 1/2, 2007.

MARTINS, J. D. *Os mártires pernambucanos*, vítimas da liberdade nas duas revoluções ensaiadas em 1710 e 1817. Recife: Tipografia F. C. de Lemos e Silva, 1853.

MARZAHN, P. Creole and government: the Cabildo of Popayán. *HAHR*, vol. 54, n. 4, 1974.

MELLO, E. C. de. *O Nome e o Sangue*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

MELLO, J. A. G. de. *Um mascate e o Recife*. Recife: FCCR, 1981.

MELLO, J. A. G. de. Nobres e mascates na câmara do Recife, 1713-1738. *Revista do IAHGP*, Recife, v. LIII, 1981, p. 113-262, p. 207-208.

MILLER J. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison: University of Wisconsin Press, 1988.

MILLER, J. C. A economia política do tráfico angolano de escravos no século XVIII. In: PANTOJA, S.; SARAIVA, J. F. S. (org.). *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 11-67.

OLIVAL F. *As ordens militares e o Estado moderno: honra, mercê e venalidade em Portugal (1641-1789)*. Lisboa: Estar, 2001.

PEREIRA DA COSTA, F. A. P. da. *Anais Pernambucanos*, Recife: Secretaria da Cultura da Cidade do Recife, 1983-85. 10 Volumes.

RIBEIRO JÚNIOR, J. *Colonização e monopólio no Nordeste Brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)*. São Paulo: Hucitec, 2004.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. Governantes e agentes. In: BETHENCOURT, F.; CHAUDHURI, K. (orgs.). *História da expansão portuguesa*. v. 3: O Brasil na balança do Império (1697-1808). Lisboa: Círculo de Leitores, 1998.

SANTOS, C. M. dos. A Bahia no comércio português da Costa da Mina e a concorrência estrangeira. In: SILVA, M. B. N. da. (org.). *Brasil: colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

SILVA, M. B. N. da. *Ser nobre na colônia*. São Paulo: Editora UNESP, 2005

SILVA, A. de v. *Closing doors (1780-1813): the liquidation process at General Company of Pernambuco and Paraíba*. 2016. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

SOCOLOW, S. M. *Los mercaderes del Buenos Aires virreinal: familia y comercio*. Buenos Aires: Ediciones de la Flor, 1991.

SOUZA, L. de M. *O sol e a sombra*. Política e administração na América portuguesa do século XVIII. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

SOUZA, G. F. C. de. *Tratos e Mofatras*: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012.

SOUZA, G. F. C. de. Nos sertões e no Atlântico. A trajetória de um grande comerciante na América portuguesa do século XVIII, *In*: LISBOA, B. A. V., MIRANDA, B. R. F.; SOUZA, G. F. C. de; SILVA, H. N. da. (org.). *Essa parte tão nobre do corpo da monarquia*. Poderes, negócios, e sociabilidades em Pernambuco Colonial (Séculos XVI-XVIII). Recife: Editora Universitária da UFPE, 2016,

VELEZ, L. de C. B. *Donatários e administração colonial*: a capitania de Itamaracá e a Casa de Cascais (1692-1763). 2016. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016.

WADSWORTH, J. *Agents of Orthodoxy*. Honor, status and the Inquisition in colonial Pernambuco, Brazil. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2007.

### CAPÍTULO III

#### “As marcas da escravidão”

#### As marcas a ferro quente e o controle do comércio atlântico de escravizados (c.1725-c.1760)

*Suely C. Cordeiro de Almeida\**

*Luanna M. Ventura dos S. Oliveira*

As marcas da escravidão estão espalhadas pelo planeta. Geograficamente podemos identificá-las nas Muralhas da China, nas Pirâmides do Egito, no Coliseu de Roma, nos Jardins da Babilônia, nos Arcos da Lapa, e nos 639 diamantes da coroa de D. Pedro II. A escravidão está registrada na Bíblia, no livro de Gênesis quando os irmãos venderam José (Gênesis 37:25 a 28). Ela foi alicerce de todas as antigas civilizações: egípcia, grega, romana... No auge da civilização grega, 70 mil dos 155 mil habitantes de Atenas eram escravos; em Roma, havia meio milhão de cativos na época de Cristo; na Itália, seriam em torno de 3 milhões, cerca de 40% de uma população de 7,5 milhões de pessoas.

A escravidão está nos degraus das inúmeras Portas do Não Retorno africanas, seja em Ajudá (no Benim) ou na Ilha de Goreia (no Senegal). A escravidão está entranhada nas guerras e resistências por séculos, e na fisionomia de mais de 7 bilhões de seres humanos hoje vivos.<sup>1</sup>

\* As autoras agradecem ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico Tecnológico (CNPq) pelo apoio a esta pesquisa.

1 REDIKER, Marcus. *O Navio Negro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 117. GOMES, Laurentino. *Escravidão: do primeiro leilão de*

Nossa intenção neste trabalho é demonstrar as marcas feitas nos corpos escravizados como elementos indispensáveis para o controle da circulação de pessoas/mercadorias no Atlântico, questão que, ao longo da narrativa, retomaremos em alguns momentos. Assim, entendemos que olhar para as marcações do tráfico a partir da lógica do Estado, de suas instituições e de seus representantes, abre uma fresta de entendimento no conjunto dos estudos realizados a partir de outras bases de observação. Consideramos com o texto alargar o entendimento da questão para a historiografia da escravidão no mundo Atlântico português, uma vez que a historiografia hispânica já tem apresentado resultados acerca do tema e a questão tem sido bem referenciada, mas a historiografia brasileira ainda precisa desenvolver mais pesquisas.

Insistimos que é profícuo olhar a escravidão através das informações produzidas pelo controle fiscal de mercadorias, aparato institucional organizado pelo Estado, embora não seja uma fonte tradicional para esse tipo de pesquisa, inclusive porque coloca em plano secundário as reflexões sobre os significados do processo de marcação nos corpos escravizados, embora não nos furtemos de refletir sobre essas questões ao longo do trabalho.

Ao longo da pesquisa, deparamo-nos com um sistema de controle de mercadorias que envolveu um conjunto considerável de produtos que navegou pelo Atlântico. Açúcar, tabaco, aguardente e têxteis foram os produtos que mais circularam, acrescidos das pessoas feitas cativas das mais variadas formas e que passaram pelas aduanas entre as margens do oceano. Todos sem exceção pagaram tributos à Coroa e sofreram alguma forma de fiscalização, deixando algum registro em livros oficiais, como os de cargas. Cargas vivas e de provedorias, alfândegas e outras instituições. Dessa passagem institucional, foram

---

*cativos em Portugal até a morte de Zumbi dos Palmares*, v. 1, Rio de Janeiro: Globo Livros, 2019, p. 19, 64, 71.

geradas as marcas que, em alguns produtos, foram a ferro quente, entre outros os corpos dos cativos, para outras mercadorias, feitas com tinta ou lacre de cera. No texto em tela, trataremos de marcas feitas nas mercadorias atlânticas. Ressaltamos que, embora estejamos a par da crescente bibliografia sobre escarificações e tatuagens na África e na diáspora, não trataremos aqui do tema, uma vez que as marcas por consentimento e as feitas por opções religiosas e culturais não se inserem no escopo da reflexão que intentamos desenvolver.

A pessoa transformada em mercadoria está inserida em uma engrenagem que envolve lucros e perdas para o mercado e o comércio.<sup>2</sup> Esse processo se inicia para o escravizado no momento em que ele é retirado de seu povo, amigos e familiares. Um processo de expropriação que se dá inicialmente na África, para um outro processo de exploração nas Américas. Um despojamento que se iniciava através das ameaças de violência, por parte dos vendedores negros, mestiços e brancos, seguida da expropriação das roupas, do nome, da identidade, da cultura das vítimas do tráfico. Um escravizado, segundo relatos coevos, era vendido inúmeras vezes ainda em território africano, impedido por sua condição nômade de formar laços sociais, sofrendo um processo de desenraizamento em sua condição de mercadoria e de escravo.<sup>3</sup> Nesse contexto, estão envolvidos os potentados africanos, pumbeiros e tangomaus, os armadores de navios ou os senhorios de barcos e seus sócios, os investimentos avulsos de pessoas em uma ou mais praças, como os feitos pela tripulação, incluindo-se capitães e marinheiros, além de questões referentes aos fretes e às seguradoras.<sup>4</sup>

---

2 SMALLWOOD, Stephanie E. *Saltwater Slavery: A Middle Passage from Africa to American Diaspora*. Cambridge: Harvard University Press, 2007. PATTERSON, Orlando. *Slavery and Social Death: A comparative study*. Cambridge: Harvard University Press, 2008, p. 240.

3 REDIKER, 2011, p. 137, 272.

4 *Pumbeiros ou pombeiros*: Atuavam como agente de traficantes estantes no litoral angolano. Eram mestiços, negros libertos ou livres. Eles realizavam os deslocamentos do interior aos portos da costa africana, exercendo controle sobre o

Considere-se, ainda, que um navio negreiro era uma sociedade anônima e as marcas serviam não apenas para o controle do Estado, mas para quantificar a “mercadoria escrava” para a empresa formada para a viagem, dados que permitiam a cobrança dos fretes para todos os embarcados, mesmo que não alcançassem a outra margem com vida.

A documentação coligida para este artigo foi produzida oficialmente por instituições como: as alfândegas portuguesas, provedorias da fazenda real, bem como a correspondência produzida por contratadores entre suas praças e o Conselho Ultramarino, além de uma historiografia especializada. Todas as fontes estarão referenciadas nas notas e ao final do texto.

### As marcas a ferro quente e a historiografia

Um mecanismo imposto para controlar os produtos que circulavam pelo Atlântico foram as marcas feitas a ferro quente. Elas podem ser identificadas em todas as mercadorias que transitavam nos navios mercantes pelo Atlântico. As marcas impressas à flor da pele nos corpos dos escravizados são, certamente, as mais doloridas. Elas foram referidas pela historiografia do comércio atlântico de cativos, embora não o suficiente para elucidar a trama processual que as envolveu. Conhecemos a prática de marcar os cativos a ferro quente através da biografia de Mohammah G. Baquaqua, 1854, que, dissertando sobre a sua descida do interior ao litoral na África Ocidental, quando foi sequestrado e feito cativo, conta que foi marcado a ferro quente por seus sequestradores às margens atlânticas como qualquer mercadoria antes de ser embarcado.<sup>5</sup>

---

comércio costeiro. *Tangomaus ou lançados*: cabo-verdianos que se dedicavam ao comércio na Guiné. Eram ponta de lança no aprendizado das línguas e na comunicação na África Ocidental.

- 5 LOVEJOY, Paul. “Identidade e a Miragem da Etnicidade: a jornada de Mohammah Gardo Baquaqua para as Américas”, *Afro-Ásia*, Salvador, BA, n. 27, p. 9-39, 2002.

Gilberto Freyre discutiu os indicativos das marcas de ferro nos corpos dos cativos em seu livro clássico, *Os escravos nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX*, importante fonte para os estudos da abolição e da pós-abolição, que nos leva a conhecer um pouco do retrato dos escravizados. Em seu livro, surge uma profusão de marcas que traça um perfil das pessoas cativas no que tange a sua aparência, evidenciando uma violência para além de possíveis origens étnicas.<sup>6</sup>

Através da publicação de Ana Nascimento, *“Letras de Risco” e “Carregações” no comércio colonial da Bahia (1660-1730)*, foram identificadas marcações feitas nos corpos escravizados com cachimbo, para além das marcas adquiridas como mercadoria e marcações étnicas.<sup>7</sup> Essas marcas de cachimbo eram feitas talvez ao longo da viagem por quem lidava cotidianamente com os escravizados, como capitães ou mestres, e serviam para reforçar o controle sobre a carga viva. Ao fim, poderiam ser castigos impostos aos cativos mais rebeldes.

Luciano Figueiredo, ao investigar a documentação no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, encontrou desenhos de várias marcas existentes nos corpos cativos, feitas a ferro quente, monogramas que os conectava aos senhorios dos barcos que os transportaram e que foram registradas nos livros da Alfândega do Rio de Janeiro no século XIX, no ato do desembarque no Brasil. Os monogramas encontrados nos livros se situam entre os anos de 1839 e 1841. Certamente, parte dessas pessoas já deveria ser de africanos livres, mas a prática de marcar os escravos a ferro quente na costa africana é longa e se manteve, mesmo quando já era ilegal transportá-los para o Brasil.<sup>8</sup> Ainda no século XIX, mais especificamente a partir de 1810, Marcus J. M. de Carvalho e Aline De Biase Albuquerque, estudando a Provedoria-Mor

6 FREYRE, Gilberto. *Os escravos nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX*, São Paulo: Global, 2012

7 NASCIMENTO, Ana Amélia Vieira. “Letras de Risco” e “Carregações” no comércio colonial da Bahia 1660-1730. *Cadernos CEB-UFBA*, Salvador, BA, n. 78, p. 22, 1977.

8 FIGUEIREDO, Luciano. “Marca de escravos, tráfico negreiro e africanos livres, século XIX”, In: FIGUEIREDO, Luciano. (org.). *Marcas da escravos emancipados vindos a bordo de navios negreiros (1839-1841)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1989.

da Saúde de Pernambuco, localizaram marcas de senhorio nos cativos chegados ao porto do Recife. Os historiadores observaram que, nos navios em que havia um número considerável de doentes, a ordem do processo de entrega de mercadorias demonstrou, no caso dos navios *Imperador do Brasil* e *Commerciante*, que os cativos eram separados em pequenos lotes para serem entregues aos proprietários, separação auxiliada, por sua vez, pelas marcas feitas a ferro quente carimbadas em seus corpos que, para o caso citado, eram inúmeras.<sup>9</sup>

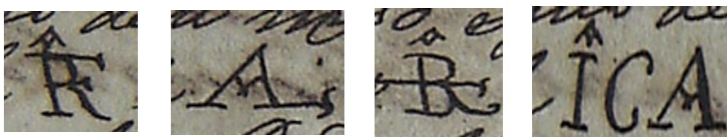


Figura 1. Marcas em escravizados na Provedoria Mor da saúde

Fonte: Arquivo Estadual de Pernambuco Jordão Emerenciano (APEJE), Livro d'Entradas das Embarcações Visitadas da Provedoria-Mor da Saúde, parte 2, fls. 189.

Os exemplos que temos para o século XIX demonstram que as marcas aplicadas na costa africana foram feitas pelos instrumentos dos senhorios do barco, em locais diferentes do corpo escravizado, esclarecendo divisões feitas com base nos contratos celebrados para a viagem, ou seja, revelando a existência de uma geografia impressa nos corpos, entenda-se local de marcação, que ligava o escravizado ao comerciante que o vendera na costa africana, e em que porto, em meio ao conjunto da carga chegada ao Brasil.

Em Salvador, encontramos na documentação da Santa Casa de Misericórdia o registro dos carimbos nos corpos escravizados. As marcas do comércio atlântico são encontradas nos livros de *Banguê*, nos assentos de óbitos, desenhadas pelos escrivães das Misericórdias no lado esquerdo da página dos livros escriturados.

9 Veja-se o texto de CARVALHO e ALBUQUERQUE no capítulo 5 deste livro.

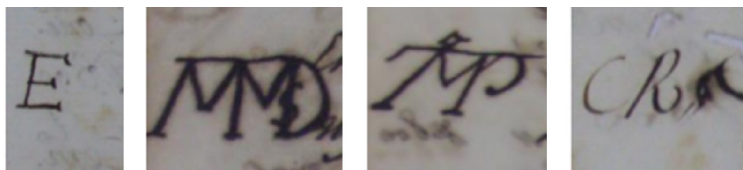


Figura 2. Marcas em escravizados registradas no livro de Banguê da Santa Casa de Misericórdia de Salvador

Fonte: Arquivo da Santa Casa de Misericórdia de Salvador (ASCMS), Livro 09, do Banguê, n. 1264 (1792-1815), fl. 244v. XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. "Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808". Tese (Doutorado em História). 2012 – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012, p. 174-203.

Não só os portugueses carimbavam, mas também os ingleses, como informa Marcus Rediker em *O Navio Negreiro: uma História Humana*. O navio *Katharine*, de propriedade de Humphry Morice, marcava os escravizados com as letras K e S, respectivamente de sua mulher e filha, nas nádegas. No entanto, o autor faz ressalvas a respeito das formas de controle entre alfândegas e comerciantes ingleses e as colônias do mundo saxônico. Para o historiador, as marcas a ferro quente eram feitas na maioria das vezes no ombro, peito ou coxa. As marcas eram uma estratégia de compradores de escravos, representantes de grandes empresas licenciadas, a exemplo da Companhia Real Africana. Capitães marcavam os escravizados que adquiriam a pedido de senhorios de barcos, e que desejavam ter um controle mais apurado em caso de mortalidade. Segundo Rediker, a prática de marcar a ferro quente, entre traficantes ingleses, foi diminuindo ao longo do século XVIII, sendo rara no século XIX. Ela foi substituída “por meios mais racionais de transformar seres humanos em propriedade”, como o sistema de contagem a bordo, ou seja, a prática de reduzir os embarcados cativos a simples números, mas sem carimbar. Essa estratégia emerge das rotinas narradas nos relatórios e diários de capitães e mestres (o menino 90, o homem 27,

a mulher II e assim sucessivamente). Esse modelo de ordem no navio seguia o entendimento do capitão que controlava os vivos, enquanto o médico contabilizava os mortos que eram jogados no mar.<sup>10</sup>

Carimbar os escravizados, no entanto, remonta à antiguidade, prática longeva na escravização no Ocidente, sendo normatizada por Portugal no princípio da implementação da escravidão para a América. Quase todas as carreiras atlânticas fundearam em São Tomé, ilhas ocupadas pelos portugueses desde 1484. Essa especificidade impôs que as regras para triar, embarcar, alimentar, marcar com ferro quente e transportar escravos pelo Atlântico, fossem nessas ilhas primeiramente definidas. Dom Manuel, em 1519, através do *Regimento para os tratos de São Tomé* normatizando o comércio de cativos, determinava que os fiscais aduaneiros marcassem os escravos que lhes pertenciam: “e será um ferro no braço direito, com uma cruz, e o mais que o contador disser que se costuma pôr em nossas peças”.<sup>11</sup>

Mais tarde, a função de “Marcador” seria definida por alvará. Ele era o oficial régio responsável por carimbar os cativos com ferro em brasa no braço ou no peito. Essa era a normativa do porto de Luanda/Angola e o marcador recebia por esse trabalho mil cruzados por ano, ou seja, o rendimento correspondia a 10 mil marcas feitas somente em Luanda. O marcador ganhava 40 réis por cabeça. Alencastro comenta que as palavras carimbo e carimbar, substantivo e verbo, definindo o escopo da propriedade, a validade dos documentos, a autoridade pública que dá fé, exercidas no Império e pela República brasileira derivam do gesto, do instrumento que imprimia a chancela legal ao comércio de humanos. Da palavra que situa o momento preciso de reificação do africano.<sup>12</sup>

---

10 REDIKER, 2011, p. 42 e 275.

11 CARREIRA, 1983, p.137.

12 BRÁSIO, Antônio. *Monumenta Missionária Africana*, (África Ocidental central), v. 5, Lisboa, 1953-88, p. 224. CORDEIRO, Luciano. *Terras e minas africanas segundo Balthazar Rabelo de Aragão* (1593-1631). Lisboa: Imprensa Nacional, 1881, p. 23.

Essa determinação nos esclarece que outras marcas seriam feitas, vários monogramas em outras partes do corpo, para garantir sempre e claramente a propriedade da mercadoria, transpondo-se de proprietário a proprietários. A trajetória de Equiano é exemplar para demonstrar quantas vezes uma pessoa poderia ser comprada e vendida e, consequentemente, marcada até chegar a um senhor mais estável. Equiano, aos 13 anos, foi raptado em sua aldeia, vendido duas vezes a outras aldeias africanas que realizavam negociações/contratos com o tráfico, depois, vendido na costa, fez a *passagem do meio*, chegando a Barbados e, em seguida, foi levado a Virgínia e, por fim, sendo embarcado para a Inglaterra.<sup>13</sup>

No fim do século XVIII, Luís Antônio de Oliveira Mendes, em seu *Discurso Acadêmico*, na Academia de Geografia em Lisboa, traz alguns esclarecimentos sobre a questão. Eles eram marcados primeiramente, não sabemos desde quando, pelos potentados africanos quando os vendia aos sertanejos (*sic*) que, por sua vez, impunham uma segunda marca para garantir suas posses durante os descimentos até as praias.<sup>14</sup> Depois, no porto, neste caso em Luanda, eram marcados pela terceira vez no *peito direito* com as marcas do Rei, ou selo da Coroa, cujo sinal a fogo lhes era posto com um instrumento de prata, marca que indicava que todos os tributos e emolumentos haviam sido recolhidos. A quarta referia-se ao batismo e era em forma de cruz no braço esquerdo, uma preocupação do bispo de Angola para evitar batismos duplos, sinal para quem acabava de ser admitido no “grêmio da Igreja Católica”.<sup>15</sup> A quinta marca indicava o traficante que estava despachando a carga e era feita no *peito* ou nos *braços*. A

---

ALENCASTRO, Luiz Felipe. *O Trato dos Videntes: Formação do Brasil no Atlântico Sul Séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 180, 429.

13 ALENCASTRO, 2000, p.118 e 140.

14 CARREIRA, 1989, p. 364-426.

15 CALDEIRA, Arlindo M. *Escravos e Traficantes no Império Português: o comércio negreiro no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2013, p. 106-114.

sexta poderia ser feita com monogramas dos proprietários que os receberiam no Brasil. Uma sétima marca, por um novo senhor, após os leilões de venda de cativos nos portos da América portuguesa. Um corpo escravizado era um verdadeiro *palimpsesto*, símbolos que se sobrepunham indicando uma trajetória de sujeição em pleno processo de registro. Não encontramos nenhum depoimento de escravizados que revelasse os seus sentimentos e dores advindos dessa violência, a não ser uma menção de Baquaqua.

Para o registro das marcas nos “livros das cargas vivas”, pagava-se um emolumento que, segundo a documentação coligida para o século XVIII, custava 195 réis. Mas como se processava a marcação? O “marcador de negros” colocava o carimbo de metal, um ferrete, em uma longa haste de madeira e a depositava sobre o carvão em brasa até incandescer. Estando o carimbo no ponto, o escravizado era imobilizado por várias pessoas envolvidas no tráfico. O local a ser marcado era coberto com cera ou um papel lubrificado com óleo para impedir que a pele grudasse no ferro quente e fosse arrancada. Os cativos debatiam-se e urravam durante o processo, mas eram sempre subjugados. Com a cicatrização, as marcas de sua nova identidade iam ficando visíveis.<sup>16</sup>

Ressalte-se que, nesse trabalho, não tratamos de incisões ou escarificações corporais, marcas que eram intencionais e sinais simbólicos prestigiantes de identidades grupais. Nem se tratam das tatuagens, emblemas também desenhados por escolha dos sujeitos. As marcas sobre as quais nos referimos são estigmas de posse. Elas eram feitas durante o processo de compra e venda de pessoas, que se transformaram em mercadorias do comércio Atlântico.<sup>17</sup>

---

16 HARMS, Robert. *The Diligent: a voyage through the words of slave trade*, Nova York: Basic Books, 2002, p. 249-250.

17 Sobre esse tema ver: JEHA, Silvana. *Uma História da tatuagem no Brasil: do século XIX à década de 1970*. Rio de Janeiro: Editora Venete, 2019. AGOSTINI, Camilla. *Mundo Atlântico e Clandestinidade: dinâmica material e simbólica em uma fazenda do século XIX*. TESE, UFF/PPGH, 2011 p. 119-127.

A prática de calcular o valor de um ser humano, em termos monetários, pensá-lo enquanto uma mercadoria, não é algo recente. Os europeus tinham a compreensão de que eles eram tanto compradores como vendedores, fosse quando entabulavam um casamento ou quando adquiriam um escravo. Para eles, tratava-se de uma troca de mercadorias. Havia uma linha de crédito que se estendia entre os comerciantes portugueses, luso-brasílicos e luso-africanos, e que chegava até os chefes locais no interior da África, na forma de têxteis e outros manufaturados. Os escravizados eram avaliados e subsumidos a uma engrenagem comercial. Orlando Patterson, em sua análise sobre a escravidão, conclui que o lugar do escravo era de morte social. Um ser desenraizado, dessocializado e despersonalizado. Não possuía ancestralidade nem era participante de uma cosmologia local. Era como a terra ou o gado, podia ser adquirido, vendido, trocado... Eles não eram avaliados pelos seus sentimentos, sofrimentos ou consternações.<sup>18</sup>

Mas parece que a subalternidade em Angola foi além dos escravizados, quando a aposição de carimbos englobou até autoridades locais. Mariana Cândido nos revela que, durante os *undamentos*, ou seja, nas cerimônias de vassalagens, após jurar fidelidade à Coroa portuguesa, os *sobas* da região de Benguela recebiam a marca a ferro quente, ou o selo real do lado esquerdo do peito, celebrando, naquele momento, uma união ao rei de Portugal que deveria ser respeitada, sendo reconhecidos como súditos. Carimbados, os *sobas* ficavam sob a proteção da Coroa portuguesa, mas tinham que pagar tributos, na maior parte das vezes em forma de cativos. Esses acordos autorizavam incursões de traficantes de escravos em seus territórios, forças militares e também obrigavam o fornecimento de soldados, carregadores e

---

18 BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no Novo Mundo: do Barroco ao Moderno* (1492-1800). Rio de Janeiro: Record, 2003, p. 464-474. PATTERSON, 1940, p. 38-40.

hospedagem.<sup>19</sup> O que esclarece, então, as marcas a ferro quente como dispositivos de controle, fossem para circulação das mercadorias escravizadas, fossem para delimitar a jurisdição entre súditos e não súditos, como denotativo em ambos os casos de submissão à Coroa ou aos senhores proprietários.

Mas cada monarquia moderna criou seus próprios mecanismos de controle para a circulação de escravizados, tanto em território de suas conquistas, como em sua passagem por aduanas, alfândegas e fortes, considerando-se a inserção da Coroa nos grupos sociais locais.

Sobre a organização do sistema escravista em Cuba, temos notícias de que as marcas a ferro formam um componente muito importante. Lá e nas demais colônias espanholas, a marcação dos cativos foi uma prática recorrente até o século XIX, tendo início por volta de 1500/1520. Desde os indígenas escravizados aos cativos de África, logo no princípio, eles recebiam marcas a ferro em forma de *flor de lis* ou *estrela*, na testa, para registrar o seu senhorio.<sup>20</sup> Essas *carimbas* ou *carimbos* foram fabricados primeiramente de ferro e depois de prata, guardados em Cuba nas intendências. O processo era executado oficialmente pela Contadoria para o exercício do controle do comércio e da população escravizada pela administração colonial.

Os pesquisadores Lúcio Ferreira e Gabino Corzo chegaram à conclusão de que, em Cuba, as marcas a ferro serviram para controlar a entrada de cativos e impedir a entrada dos não registrados, aqueles que não pagaram os impostos, ou seja, “os negros de mala entrada, nas arribadas forzosas” ou “maliciosas” de circularem livremente. Eles concluíram que, em Cuba, houve três tipologias de marcas, que foram:

---

19 CANDIDO, Mariana. *An African slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland*. e-book Kindle, posições 1186-1191.

20 FERREIRA, Lúcio Menezes; CORZO, Gabino la Rosa. Símbolos não escolhidos: arqueologia das marcas a ferro em escravos de Cuba. In: AGOSTINI, Camilla. *Objetos da escravidão: abordagens sobre a cultura material da escravidão e seu legado*. Rio de Janeiro: Sete Letras, 2013, p. 131-132.

por introdução, por indulto e de proprietários. Eles verificaram que a marca por introdução foi a do *Real Assiento*, e a marca por indulto tinha como objetivo recuperar os valores que a Coroa havia perdido com o contrabando de cativos. Nesses períodos de indulto, os senhores eram perdoados pela infração. Só a marca do senhor não era suficiente para garantir a propriedade. O sistema em Cuba foi se aperfeiçoando para garantir que a Coroa não perdesse em tributação e, assim, um escravizado/a que não possuísse as marcas institucionais seria leiloado em hasta pública. Para os pesquisadores, entre as marcas da Coroa e as do senhor do escravo, o corpo do escravizado era cindido em dois, pois as marcas lembravam não somente a subordinação do escravo a seu senhor, mas também submissão a um poder maior.<sup>21</sup>

O historiador Miguel Rosal fez um estudo comparativo entre os dados encontrados para Buenos Aires e as práticas documentadas em Cuba. Após a leitura de seu trabalho *Carimba: Las marcas de los esclavos en el Buenos Aires Colonial*, é possível avançar satisfatoriamente na compreensão sobre o tema. Ele utilizou as fontes das “Escribanías Antiguas (1584-1756)”, e desenvolveu a sua análise até meados do século XVIII.<sup>22</sup> As fontes primárias utilizadas apresentaram um conjunto de detalhes esclarecedores. Nos “recibos dos escravos”, por exemplo, das transações realizadas no ato da compra e venda, surgem referências às marcas feitas a ferro quente nos corpos e como foram comercializados os lotes de escravizados. O autor complementou sua análise com o fundo “Acuerdos del Extinguido Cabildo de Buenos Aires”, órgão burocrático que procurou controlar o contrabando de mercadorias em geral, e dos escravos em particular.<sup>23</sup> Seu estudo demonstra que essa prática se disseminou na América hispânica e,

---

21 FERREIRA; CORZO, 2013, p. 133-142.

22 ROSAL, Miguel Á. “Carimba. Las marcas de los esclavos em el Buenos Aires colonial”, *Revista Estudios Historicos – CDHRPyB*, Ano V, n. 10, (2013), p. 1. Acesso em: 12 jan. 2020. <http://www.estudioshistoricos.org/edicion10/eh1006.pdf>.

23 ROSAL, 2013, p. 3.

certamente, nos espaços de conquista dos outros Estados europeus. Seguem, abaixo, algumas imagens de “Carimbas de Buenos Aires do livro de Hernandarias”, identificadas por Rosal.

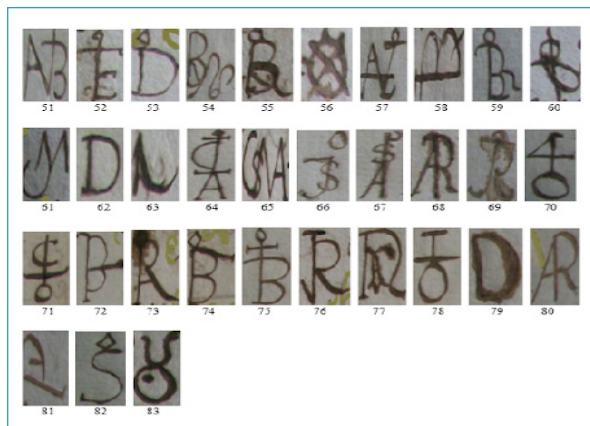


Figura 3. Marcas em escravizados de Buenos Aires<sup>24</sup>

Fonte: ROSAL, 2013, p. 1, 25.

No final do século XVIII, a Coroa Espanhola proibiu a prática de “Carimbar” os africanos na entrada dos portos americanos. As marcações a ferro que eram produzidas para certificar a introdução legal e a propriedade do cativo perduraram em Buenos Aires até 1784, e em Cuba e nas colônias francesas até 30 de abril de 1833, quando se proibiu “a carimba e as penas de mutilação”.<sup>25</sup> Não poderiam mais

24 Demonstra que há uma mesma marca para um só comprador, no caso os cativos recebidos por Simón Duarte. Marcas que se repetem, ilegíveis, mais marcas que o habitual, duas marcas iguais e sem marcas. AGN, EA, t. 5, f. 221, 8 de julio de 1613. AGN, EA, t. 6, f. 55, 17 de febrero de 1614. AGN, EA, t. 6, f. 171, 25 de abril de 1614 (ROSAL, 2013. p. 10-12).

25 CORZO, La Rosa. G. 2004. La Carimba o marca de fuego. Del Caribe 44:111-116, acessado em: 01 jan. 2020, às 18:37h. <http://www.cubaarqueologica.org/document/ahlarosa12.pdf>; Zamora y Coronado, J. M. 1845. Biblioteca de legislación ultramarina en forma de diccionario alfabético, t. 3 (letras D-I), Madrid. p. 128.

colocá-las no rosto, nas escápulas, nos membros inferiores etc. A introdução ou entradas, a partir de 1784, em Buenos Aires, seriam feitas com as licenças necessárias, pagando-se os reais direitos. Para aqueles que entrassem clandestinamente, aplicar-se-iam sanções, mas outras penalizações seriam aplicadas para punir os descaminhos, não se usando a prática da marcação a ferro quente, o que, segundo autoridades da época, parecia avesso à humanidade.<sup>26</sup> Através dessa determinação, as licenças que seriam levadas pelos condutores dos escravos seriam constantemente verificadas e os direitos deveriam ser pagos na entrada dos cativos. As autoridades, como ministros e mais oficiais do tesouro real, buscariam por todos os meios cobrar os direitos e controlar a entrada dos cativos sem que fosse necessário marcá-los. Ficou determinado que: “as marcas, chamadas de carimbos, que se remetem ao ministério das Índias sejam inutilizadas, que nunca se poderão usá-las novamente”.<sup>27</sup>

Uma das problemáticas levantadas por Rosal foi se a prática de marcar pela Fazenda Real acontecia em Buenos Aires igualmente a Cuba, mas não se achou nenhuma evidência de marcação por introdução e indulto. As únicas marcas que encontrou registradas são as de propriedade, expostas na figura 3.<sup>28</sup> Ele também realizou uma análise comparativa entre os escravos que entravam em Cuba e os que entravam nos portos de Buenos Aires, e concluiu que, em Cuba, se praticava a *carimba* em todo africano ali introduzido, independente

---

*Apud.* Cedulaire referente al régimen colonial de la esclavitud de los negros (1948, p. 348-9). *Apud* ROSAL, Miguel Á. Carimba. Las marcas de los esclavos em el Buenos Aires colonial. Estudios Historicos- CDHRPyB- Año V, Julho 2013. N. 10- ISSN: 1685317. Uruguay. p. 7. Acesso em: 12 jan. 2020. <http://www.estudioshistoricos.org/edicion10/eh1006.pdf>

26 ROSAL, 2013, p. 5.

27 ROSAL, 2013, p.6.

28 ROSAL, 2013.

sexo e idade; já em Buenos Aires, foram encontrados 127 escravos sem marcas em uma partida de venda para o Chile.<sup>29</sup>

Concluiu-se, então, que as marcas que aparecem registradas nos cativos de Buenos Aires são marcas de propriedade/senhórios, na maioria das vezes da carregação, não sendo, portanto, oficiais. Isso não impediria, depois, de um senhor realizar outras marcações. Outra questão importante é a falta de uma documentação que comprove o controle fiscal através de uma marcação própria da Coroa Espanhola em Buenos Aires. Talvez a intensificação do controle em Cuba se deveu por ser esse território dividido entre as Coroas da Espanha e da França, tornando-se mais difícil exercer um controle da entrada dos cativos e os pagamentos dos direitos. Coroas diferentes teriam normativas diferentes, e, assim, a clareza na realização dos processos de entrada seriam desejáveis. No entanto, são apenas conjecturas.<sup>30</sup>

### Outras marcas de função similar: açúcar, algodão, têxteis...

As marcas a ferro nos corpos dos escravos e as marcas das caixas de açúcar, ou de outras mercadorias, podem ser aproximadas, pois serviram como mecanismos de controle real, senhorial ou para um futuro comprador. Elas existiam para garantir a procedência, eram assinaturas e demonstravam o pagamento dos tributos, a propriedade ou a qualidade do produto enviado. Serviam como um mecanismo de punição aos produtores, principalmente aos falsificadores, no caso do açúcar, ou dos desencaminhadores quando o problema era com escravizados. Acompanhando o processo de marcação em geral e o de pessoas, em específico, a ferro quente, percebemos que os

---

29 CORZO (2004, p. 111). 53 AGN, Asiento de los Ingleses, IX-27-4-2, 1718-1774, documento nº 100, 23 de octubre de 1731. *Apud* Cedulaire referente al régimen colonial de la esclavitud de los negros (p. 1948, 348-9). *Apud* ROSAL, Miguel Á. Carimba. La marcas de los esclavos em el Buenos Aires colonial. Estudios Historicos-CDHRPyB- Ano V, Julho 2013. N. 10- ISSN: 1685317. p. 11, Uruguay.

30 ROSAL, 2013, p. 11.

monogramas e as formas como eram feitos não se alteravam, mas apresentavam uma normativa que se justificava no sentido de garantir com segurança a circulação de uma mercadoria.

No que tange ao açúcar, uma normativa foi produzida, a lei de 1687, com o intuito de diminuir as falsificações dos produtos que eram exportados. Segundo Stuart Schwartz, essa lei logo entrou em vigor na Bahia no final do século xvii. O sistema de marcação já estava padronizado.<sup>31</sup> Porém, essa padronização não foi aplicada à capitania de Pernambuco. A lei de 1687 foi ratificada em 1688 e por diversas vezes na capitania de Pernambuco, mas ela só veio a ter efetivação em 1713, quando os oficiais das milícias bloquearam os trapiches, que eram os lugares de embarque das caixas, e começaram a aplicá-la com algumas modificações.<sup>32</sup> Os oficiais exigiam que todas as caixas de açúcares estivessem marcadas com as marcas dos senhores de engenho e dos lavradores a fogo, e que nenhuma deveria ser embarcada sem as “devidas marcações”, inclusive, deveriam estar discriminadas com as letras F, R ou M, que indicavam a qualidade do açúcar, isto é, se era fino, redondo ou mascavado.<sup>33</sup> Essa nomenclatura servia como um controle de qualidade, protegendo os compradores no Reino das falsificações feitas nas caixas de açúcar pelos senhores de engenho.

Ao analisar mais de perto as marcas das caixas de açúcares, percebemos que existiam três tipologias para as marcações com fogo. A primeira delas seria para identificar o produtor do açúcar, as marcas de produção, referentes aos senhores de engenho e lavradores de cana; a segunda eram marcas para o receptador das caixas, como, por

---

31 SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 115.

32 Na lei de 1687, era solicitada a marcação das letras, F de Fino, R de Redondo e B de Baixo, no entanto, no bando ratificando a lei do governador, ele acabou modificando as letras e solicitando a marcação das letras F de Fino, R de Redondo e M de mascavado (SCHWARTZ, 1988, p.112). Laboratório de Pesquisa e Ensino de História da UFPE (LAPEH): Arquivo Histórico Ultramarino. Projeto Resgate (AHU), Pernambuco, CX. 26, D. 2356.

33 AHU/PE, CX. 26, D. 2356.

exemplo, a marcação das caixas que eram enviadas para o rei como parte de tributos, ou para pagamento de pensões, já que o açúcar foi usado como moeda; e a terceira eram as marcas que esclareciam o tipo do açúcar. Estas últimas em forma de letras, podendo ser feitas a ferro ou a tinta, para designar os tipos.

Através de uma carta, enviada ao rei pelo governador Félix Machado, datada de 09 de outubro de 1713, foi possível identificar que, nos armazéns ao redor do porto do Recife, se depositavam 288 caixas de açúcares, de diversas qualidades, carimbadas com as marcas de fogo e de tinta. Também foram encontradas, na vistoria aos armazéns e trapiches, 125 caixas sem as marcas de fogo. As caixas estavam distribuídas no trapiche de Luís Pereira e nos armazéns de Manuel Correa, Manuel Clemente, Antônio Torres, Manuel Dias Pereira, Domingos Dias e Antônio Gomes Freyre. As 125 caixas foram certamente apreendidas, e os respectivos proprietários multados.<sup>34</sup>

Em relação às marcas dos senhores, encontramos nessa documentação quarenta marcas a fogo diferentes, (o que demonstra ser a marca uma identificação pessoal para todos, prática comum entre produtores e comerciantes), em caixas de açúcar de senhores de engenho e lavradores, no entanto, só é possível associar quatro marcas ao seu produtor. Sigamos os quadros.

Quadro 1. Marcas nas caixas de açúcares

| Marca de Fogo | Senhor de engenho/lavrador |
|---------------|----------------------------|
|               | Francisco Dias Ferreira    |
|               | Joseph Rodrigues Pereira   |
|               | Capitão Joseph Peres       |
|               | Padre Bernardo da Costa    |

Fonte: AHU/PE, CX. 26, D. 2356.

34 LAPEH. AHU/PE, CX. 26, D. 2356.

Em relação às marcas de tinta, na lei de 1687, foram solicitadas apenas as letras F de Fino, R de Redondo, B de Baixo (que segue a sequência do grau de brancura ou de qualidade como referido à época), que poderiam ser feitas com marcação a fogo. No entanto, na carta enviada pelo governador Félix Machado e em seus anexos, surgem outras letras feitas à tinta que possuíam a finalidade de esclarecer o destino do produto.

Quadro 2. Marcas de letras feitas à tinta. Pernambuco, 1713

| Qualidade | Significado     | Tributação/<br>Doação | Significado |
|-----------|-----------------|-----------------------|-------------|
| RF        | Fino            | D                     | Dízimo      |
| R         | Redondo         | P                     | Pensões     |
| B         | Baixo ou Branco | E                     | Esmola      |
| M         | Mascavado       | -                     | -           |

Fonte: AHU/PE, CX. 26, D. 2356.

Há, em anexo à carta do governador, uma carta do Provedor da Fazenda Real João do Rego Barros, na qual este solicita que fossem incluídas em suas ordens as letras: D, referente aos Dízimos; P, às Pensões; E, para as caixas que seriam direcionadas para as Esmolas dos frades. O governador aceitou o pedido do Provedor. Na mesma carta, o governador expôs ao rei que tinha feito retificações na capitania de Pernambuco com base na lei de 1687. E que ele ordenava e também informava ter adicionado as letras que o provedor pedira, além de ter diminuído as punições até que todos na capitania se adaptassem à lei.

Como já evidenciamos acima, as marcas de senhorios são atlânticas, ou seja, fazem parte de um processo de controle pelos poderes instituídos da circulação de pessoas e de bens entre as conquistas ultramarinas. Todas as mercadorias que circulavam pelo Atlântico recebiam marcas que ajudavam a localizar proprietários, qualidades,

valores, e garantiam o pagamento da tributação. Em 1799, através da Mesa de Inspeção do Algodão, ficamos a par de como as marcas controlavam esse produto. Chegadas as sacas de algodão, elas eram abertas por amostragem, verificava-se a qualidade e, em seguida, o escrivão elaborava um documento chamado de bilhete, atestando que o produto havia se apresentado ao selo e que havia pago os impostos e emolumentos, e solicitando, também, a impressão das marcas reais nas sacas aprovadas.<sup>35</sup>

O que nos leva a reafirmar que as marcas foram uma forma de regular os processos mercantis, elas serviram para controlar o trânsito de mercadorias, não importando quais. A partir desse entendimento, as marcas nos corpos cativos feitas pelo Estado e seus representantes, bem como por proprietários, não carregavam nenhuma humanidade ou mística, elas serviam para localizar bens e dinamizar o comércio, além de proteger as mercadorias de grande valor.

### As marcas nos corpos cativos

As marcas em suas expressões mais cruéis estabeleceram conexões seguras entre a costa da África e a América, elas foram criadas e recriadas por agentes mercantis que desenvolveram esse instrumento de controle sobre os corpos africanos. A forma de marcação, o como e em que locais deveriam ser aplicadas, algumas vezes foram instruídas em terras brasílicas, sendo os símbolos pré-estabelecidos entre senhorios, comerciantes, capitães, mestres de navios e demais agentes desse famigerado comércio.

As marcações problematizadas em tela vão abranger os portos chamados, genericamente, de Costa da Mina, na África Ocidental, e os portos da região de Angola, na África Centro Ocidental. Essa

---

35 INHAMPUBE. Antônio Luís Pereira da Cunha. *Plano de Melhoramento e Fiscalização da Alfândega do Algodão no Recife de Pernambuco*, Pernambuco [Recife, PE]:[s.n.], 1799.

conexão nos remete ao conceito de “comunidade atlântica”, elaborado por Robin Law e Kristin Mann para explicar as ligações mercantis e culturais entre a Bahia e os portos da Baía do Benim, durante a trata negreira, o que se pode aplicar, também, a Pernambuco, como demonstraremos adiante.<sup>36</sup>

Os navios negreiros eram medianos em tamanho e capacidade de carga. Segundo Marcus Rediker, os traficantes americanos em geral preferiam embarcações menores, pois os custos de armação seriam mais baixos. Elas poderiam ser armadas mais rapidamente e passariam menos tempo na África, embora transportassem menos escravos. O navio negreiro adaptou-se ao longo dos tempos. Embarcações de vários tipos e tamanhos foram introduzidas no tráfico. No entanto, a partir de 1750, algumas modificações foram fundamentais para viabilizar esse comércio infame. Foram introduzidas janelas de ar e fundo de cobre em navios com mais espaço no convés. Após 1780, quando o movimento abolicionista começou a tomar corpo, esses navios buscaram incluir cada vez mais novas tecnologias.<sup>37</sup>

Em uma viagem documentada pela região da Costa da Mina, especificamente para Ajudá, um navio oriundo de Pernambuco, pertencente a José de Freitas Sacoto, comerciante de grosso trato residente no Recife, comprou e marcou/carimbou escravizados em várias partes do corpo.<sup>38</sup> Uma parte da escravaria adquirida e assinalada com uma marca da carregação do proprietário do barco, o aludido Sacoto, em partes diferentes do corpo, remetia a alguns dos negociantes da Baía do Benim, no sentido de prováveis acertos financeiros posteriores, ou qualquer outra forma de cobrança entre as partes e

---

36 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. 307-331, 1999.

37 REDIKER, 2011, p. 73-75.

38 Essa etapa do texto, procura trazer alguns esclarecimentos de como a marcação era feita na África Ocidental, bem como, buscar esclarecer as diferenças das fórmulas aplicadas na África Centro Ocidental.

entre praças. Os corpos dos escravizados eram marcados segundo o seu futuro proprietário nas Américas. Os registros alfandegários, conjuntamente aos registros corporais, possibilitavam saber alguns dados sobre o escravizado, como o seu porto de embarque e quem havia feito a encomenda a partir da localização da marca no corpo. Essas anotações deveriam ser registradas no *livro de carga*.<sup>39</sup> Assim, desde o embarque, era possível identificar o negociante que solicitou a carregaço, e separar os escravizados que eram de sua propriedade dos outros que completavam a carga da embarcaço. Cogitamos que os escravizados que não possuíam marcaço no corpo eram não encomendados, sendo, portanto, de propriedade do senhorio do navio e/ou de seus tripulantes.

As marcas corporais eram esclarecedoras, elas poderiam até informar as origens dos escravizados no interior da África, possíveis etnias e condições de saúde dos embarcados. Creemos que os compradores, no ato da compra, recebiam algumas informações sobre as pessoas adquiridas, repassando-as oralmente para os proprietários americanos. Dados preciosos ficavam adormecidos, e só em momentos muito específicos, como batismos, casamentos, óbitos, alforrias, elaboração de testamentos e inventários, vinham à tona de forma resumida, o que nos deixa antevê, como por uma fresta, uma dimensão quase totalmente perdida.<sup>40</sup>

O comércio na costa africana era feito em duas frentes: a primeira, via forte, no qual os capitães de navios compravam cativos de europeus; a segunda, em áreas desprovidas de fortalezas, onde os negócios eram celebrados no convés superior do navio negreiro, entre traficantes e representantes de autoridades locais, muitas vezes

---

39 Também localizamos esse livro de registro como “Livro do Portalló” (NASCIMENTO, 1977, p. 23).

40 ALMEIDA. Suely C. Cordeiro de. Rotas Atlânticas: O comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c. 1724-c.1752). *Revista de História*, São Paulo, SP, v. 37, p. 1-31, 2018.

referidos como *cabeceiras*.<sup>41</sup> As canoas e botes chegavam até os navios, realizando-se o transporte de mercadorias, fossem cativos ou outros produtos, entre a terra e o navio, e vice-versa. Essa modalidade de comércio era controlada por negociantes africanos, alguns representando grandes nações traficantes. Uma forma de comércio não inviabilizava a outra.<sup>42</sup> O ato das negociações era tenso, uma “paz armada”. Os traficantes levavam armas de fogo, enquanto os comerciantes negros, facas compridas. Havia retaliação e fraudes de ambos os lados. Durante algum tempo, a historiografia apontou a prática de reunir cativos de diferentes culturas como algo desejado e benfazejo, para impedir revoltas, motins e resistências em geral. A princípio, parece lógico, todavia, a pesquisa tem demonstrado que seguir esse objetivo foi difícil, trabalhoso e pouco prático. A competitividade do tráfico, sua natureza violenta e a organização na África eram assumidas pelos capitães negreiros com pouquíssimo controle sobre quais escravizados adquirir, ficando com as pessoas que conseguiam reunir, pois a situação era de uma guerra contínua contra tudo e todos.<sup>43</sup>

Em função de um ataque da nação holandesa a uma Corveta da Bahia que seguia viagem para a Costa da Mina, foi possível refletir mais profundamente sobre a lógica desenvolvida por alguns agentes mercantis que participaram da armação do navio como “carregadores”<sup>44</sup>, que seriam as pessoas responsáveis por enviar mercadorias e compor, assim, uma “carregação”, formando a cesta dos produtos que deveriam ser comercializados na Costa africana. Esse registro

---

41 Cabeceiras: Segundo o autor citado, era um dos grandes do reino, e, ao mesmo tempo, eram comerciantes e governadores de uma porção de gente no distrito que lhe é determinado, bem como, um capitão que governa sua companhia. LESSA, Clado Ribeiro; PIRES, Vicente Ferreira. *Viagem de África em o Reino do Dahomé*. Rio de Janeiro: Editora Nacional, 1957, p. 21.

42 LESSA; PIRES, 1957, p. 88 e 175.

43 LESSA; PIRES, 1957, p. 177 e 220.

44 AHU/BA, Cx. 165, D. 12551.

era feito por um Tabelião e anotado em um livro de Notas. Tudo seria acareado e conferido ao fim da viagem.

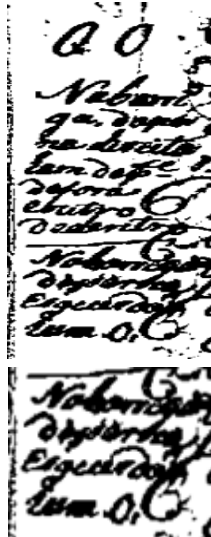
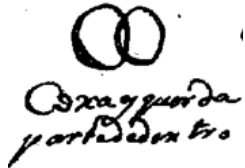
As instruções sobre a marcação dos escravizados, após a venda das mercadorias encaminhadas, eram explicitadas nos registros feitos por cada um dos “carregadores”. Por exemplo, nessa Corveta Nossa Senhora da Esperança e São José, identificamos dois “carregadores”, porém foram feitas cinco carregações diferentes. O primeiro “carregador” identificado foi o Capitão Domingos Alves Branco, que fez quatro carregações, três delas foram feitas por ele e uma foi feita por sua esposa, Dona Mariana da Glória Monis Barreto, porém assinada pelo capitão, seu cônjuge. A quinta carregação foi realizada por um religioso, Reverendo Doutor Arcediago Manoel Gonçalves Souto.<sup>45</sup>

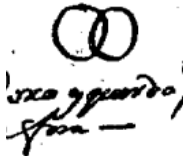
Analisaremos a prática aplicada por esses “carregadores” na compra e venda das mercadorias enviadas e na aquisição das pessoas escravizadas, bem como os locais que deveriam ser marcados os corpos. Existia um controle sobre as mercadorias enviadas e quantos escravizados deveriam ser adquiridos com os valores transacionados. Dessa forma, percebemos que o padrão de marcação de um mesmo “carregador”, além de seu ferro de marcar pessoal, dependia da carregação despachada, ou seja, para cada carregação, um local diferente no corpo cativo era acessado. Assim, nesse exemplo de instrução abaixo, temos as marcas da mercadoria que identifica o carregador. No entanto, nos corpos escravizados, outras marcas eram carimbadas, como demonstraremos.

---

45 AHU/BA, Cx. 165, D. 12551.

Quadro 3. Carregadores e marcas (1768)

| Carregador            | Marca da exportação                                                               | Mercadoria Enviada | Marcação nos corpos                                                                | Perfil dos Escravizados                                                                                                                                                                                                                                               | Instrução da marcação                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Domingos Alves Branco |  | 50 Rolos de Tabaco |  | O tabaco, acima, a troco de escravos, molecões, sem ponta de barba, bem feitos de pé e perna, sem lesão, ou defeito, ou moleconas bem feitas de peito atacado e nada de negro barbado, nem negra de peito caído, por modo alguma mandando-lhe falar e catequizados... | Marcar com carimbo na barriga da perna direita da parte de fora, e outro na mesma pela parte de dentro que vem a ser dois cachimbos, e para que se não “encontres [sic]” com outra marca, se marcarão, com terceiro cachimbo na barriga da perna esquerda pela parte de dentro. |
| Domingos Alves Branco |  | 10 Rolos de Tabaco |  | Molecões bem feitos sem ponta de barba, em falta moleques, ou moleconas de peito atacado e sem lesão alguma.                                                                                                                                                          | Marcará com a marca a margem e mandará lançar no livro de Portalô.<br><br>Coxa esquerda parte de dentro.                                                                                                                                                                        |

| Carregador                                     | Marca da exportação | Mercadoria Enviada                                                                                                                                                                                    | Marcação nos corpos                                                                | Perfil dos Escravizados                                                                                       | Instrução da marcação                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Domingos Alves Branco                          | *                   | 8 Rolos de Tabaco                                                                                                                                                                                     |  | [...]moleção bem feito sem ponta de barba, em falta moleques, ou moleconas de peito atacado sem lesão alguma. | Marcará com a marca a margem mandará lançar no livro de Portaló.<br><br>Coxa esquerda parte de fora.                                                                                                            |
| Dona Mariana da Glória Monis Barreto           | *                   | 1 peça de Cabaya aberta de flores, com prata, e ouro. Campo, azul, com 20 covados.<br><br>3 Peças de sedas, acetinadas, com ouro, de flores, com 10 covados, cada peça.<br><br>1 Vara deniage. [sic]. | □                                                                                  | Moleconas, bem-feitas, de pé e perna, de peito atacado, sem lesão, ou defeito...na sua falta moleques.        | Marcará, com a marca que são dois cachimbos encadeados na barriga, da perna direita, da parte de dentro, e outro, carimbo no braço esquerdo, por baixo do sangradouro, e as mandará lançar no livro de portaló. |
| Reverendo Dr. Arcediago Manoel Gonçalves Souto | ◁                   | 50 Rolos de Tabaco                                                                                                                                                                                    | Marcar com o carimbo da carregação.                                                | Escravos dos melhores                                                                                         | no pulso da mão esquerda[...]"                                                                                                                                                                                  |

Fonte: AHU/BA, Cx. 165, D. 12551.

Percebemos, através do quadro acima, que os produtos que foram enviados pelo Domingos Alves Branco possuíam uma marca que cogitamos ser desse comerciante. Ele fez a carregação de 68 rolos de tabaco, porém dividido em três carregações de 50, 10 e 8, que, além de serem marcadas, também eram enumeradas e registradas no livro da carregação.

A primeira carregação, que levaria 50 rolos de tabaco, se não tivesse sido atacada pelos holandeses, deveria trazer moleções, “sem ponta de barba, perfeitos e sem lesões”. Caso não fosse possível trocar por esses, deveria trazer “moleconas de peito atacado”. Domingos Alves Branco não queria um homem mais velho, barbado, nem uma mulher mais velha que trouxesse em seu corpo as marcas do tempo, como os “peitos caídos”. Outra especificidade desse “carregador” era que ele não queria, em nenhuma hipótese, escravizados que tivessem sido catequizados e que falassem português.

Para essa carregação, Domingos mandou marcar três vezes com o carimbo da carregação, que era um círculo. Uma marca na barriga da perna direita, na parte de fora, e outra na parte de dentro. E outra marca na barriga da perna esquerda, na parte de dentro. Em alguns momentos, aparece o termo “carimbo” e em outras “cachimbo”, talvez sejam sinônimos, porém não foi possível afirmar através dessa documentação. Uma segunda questão para a qual aponta a fonte é que a marca do comerciante, aquela que está nos produtos, não será a mesma aposta nos cativos adquiridos.<sup>46</sup>

No segundo carregamento feito por ele, a marcação é diferente, semelhante em forma, mas feita em outra parte do corpo. Assim, ele conseguiria saber quantos escravizados foram comprados com essa carga de tabaco, tendo um controle mais detalhado sobre esse comércio; outra possibilidade seria a carregação ter sido assinada por ele, mas pertencer a outra pessoa<sup>47</sup>.

---

46 AHU/BA, Cx. 165, D. 12551

47 AHU/BA, Cx. 165, D. 12551

Na terceira carregação, segue-se o mesmo sistema, a mesma forma de marca, mas em outro lugar do corpo. Certamente uma estratégia de controle da mercadoria enviada, talvez tabaco de qualidades diversas, que deveriam ser comprados pelo capitão ou outra pessoa em sua ausência, e registrados no livro de “Portaló”.<sup>48</sup>

A quarta carregação assinada por Domingos Alves Branco foi feita por sua esposa, Dona Mariana da Glória Monis Barreto, que enviou tecidos finos com detalhes em fios de ouro e prata para serem trocados por “molequonas”. Percebemos, através do detalhamento do tecido, que existiu um cuidado específico por parte da compradora em selecionar essa parte da carregação, tecidos finos, que, provavelmente, agradavam a nobreza do Daomé. Certamente havia um conhecimento apurado sobre os desejos da Costa entre os promotores da trata no Brasil. Outro ponto a refletir é sobre a atuação de mulheres “brancas” no comércio atlântico de escravizados, mesmo juntas ao marido. Este assinava e autorizava sua participação, trazendo a percepção e astúcia feminina para esse universo comercial.

Sabemos que, entre a elite baiana, algumas mulheres surgem como ativas dentro do universo do tráfico, possuindo navios e administrando bens deixados por seus maridos. Conseguimos localizar a mesma D. Mariana sendo tutelada por um de seus filhos, após o falecimento de seu marido, no início do século XIX.<sup>49</sup> A família e ela permaneceram, provavelmente, na tratativa do comércio com a Costa da Mina, enviando belíssimos tecidos que deveriam aguçar a cobiça dos negociantes das feiras daquelas praças.

O quinto e último carregamento localizado da Corveta Nossa Senhora da Esperança e São José foi de um religioso, Reverendo Doutor Arcediago Manoel Gonçalves Souto, que enviou cinquenta rolos de tabaco, orientando a utilização da marca da carregação para

---

48 AHU/BA, Cx. 165, D. 12551

49 AHU/BAHIA-CA, Cx. 150, D. 30097-30098

a seleção de seus cativos. Ele enviou também um escravo seu, chamado Antônio, que era gentio da Costa da Mina, para trabalhar na marinhagem, o que foi acertado com o senhorio da embarcação, o Capitão José de Souza Reis, por trinta mil réis.<sup>50</sup>

Ao final, no acerto de contas para o fechamento da carregação, o arcediago vendeu o escravizado Antônio para Domingos Alves Branco, que pagou o valor de 140\$606 pela carregação do secular, além de 130 mil réis pelo africano, totalizando o dispêndio de duzentos e setenta mil e seiscentos e seis réis.

Retomando a discussão sobre como as marcas eram colocadas na Costa Africanas.

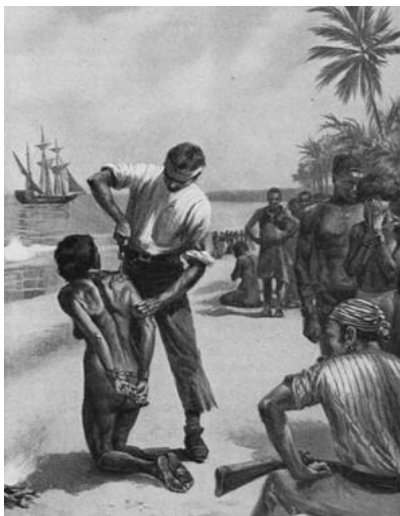


Figura 4. Prática de Marcação no embarque na Costa da Mina

Fonte: Ilustração de w. e. Meers reproduzida em John Wesley Cromwell (1914).

---

50 AHU/BA, Cx. 165, D. 12551. ARCEDIAGO - dignitário do clero secular com poderes máximos, investidura clerical.

Os escravizados eram marcados com ferro em brasa ainda na África. Eles recebiam, neste ato, os símbolos que os introduziam na diáspora, porta de entrada na sociedade escravista das Américas. Nas anotações feitas por José Francisco da Rocha, o capitão da *Galera* <sup>51</sup> *Aleluia da Ressurreição e Almas*, os cativos foram marcados em várias partes do corpo com a marca da carregação, um a um com referência ao comerciante da Praça. No entanto, a fonte não esclarece o desenho dessas marcas. Todavia, deixam-nos perceber que as marcas de uma carregação se fechavam numa realidade única, ou seja, não devemos buscar uma padronização, pois cada barco, em cada viagem, fez as suas próprias marcas segundo os seus critérios de identificação, ou critérios dos carregadores. Não foram marcas sincrônicas, mas, pelo contrário, diacrônicas, sendo o registo, na tinta e no papel, feito nos livros de bordo, uma garantia para os proprietários. Nas anotações de Francisco Pinheiro, encontramos referências a uma viagem feita à Costa da Mina, em 1715, de uma carregação de 116 escravizados, que foram marcados com as letras FP sobre o peito direito. Esses dados reforçam a nossa hipótese de que cada barco e cada viagem tinha uma história específica e que poderiam existir várias marcas simultâneas.<sup>52</sup> Na viagem da *Galera Aleluia*, 176 cativos têm indicação de marcas registradas em oito lugares diferentes em seus corpos. As marcas eram do senhorio do barco e esses cativos estavam destinados a compradores diversos em terra firme, ou seja, eram encomendas. Havia certamente uma expectativa para a viagem, pois alguns poderiam morrer durante o percurso, e, é claro, poderiam ser substituídos, pois a marca registrada na escrituração servia de orientação na hora da entrega. É o que se percebe quando se observa o quadro 4.

---

51 Navio longo, estreito e de bordas baixas.

52 LISANTI FILHO, Luís. *Os negócios coloniais: uma correspondência comercial do século XVIII*. v. 2, Brasília: M. F.; São Paulo: Visão Editorial, 1973, p. 48-63.

Quadro 4. Marcas e Números da Carregação de José de Freitas Sacoto

| Local no corpo                                      | Números de cativos |
|-----------------------------------------------------|--------------------|
| Coxa (esquerda, direita, por dentro, fora e atrás)  | 39                 |
| Perna (esquerda e direita na barriga da perna)      | 14                 |
| Pá (direita e esquerda)                             | 22                 |
| Umbigo (acima e abaixo)                             | 8                  |
| Bucho do Braço (esquerdo e direito)                 | 18                 |
| Sangradouro                                         | 8                  |
| Peito (esquerdo, direito, ambos, entre ambos, etc.) | 42                 |
| Vazio (esquerdo e direito)                          | 22                 |
| Totais:                                             | 176                |

Fonte: AHU/São Tomé, Cx.8, D.100.

Não localizamos a marca do senhorio da *Galera do Sacoto*<sup>53</sup>, mas podemos apresentar um exemplo através da marca de senhorio da carregação de Custódio Rodrigues da Fonseca, que não difere das marcas apresentadas anteriormente.



Figura 5. Marca de Senhorio

Fonte: ANTT- *Livro de lembrança das entradas e saídas das frotas portuguesas e de outros navios para a América e Estado da Índia*. [Digitarq.arquivos.pt](http://Digitarq.arquivos.pt). Frota de Pernambuco 1743.

53 ANTT- *Livro de lembrança das entradas e saídas das frotas portuguesas e de outros navios para a América e Estado da Índia*. [Digitarq.arquivos.pt](http://Digitarq.arquivos.pt). Frota de Pernambuco 1743.

Mas, muito antes da Galera do José de Freitas Sacoto singrar as águas atlânticas em direção à Costa da Mina, em novembro 1725, atracou no Porto de Pernambuco o navio *Senhor do Calvário e Nossa Senhora da Natividade*, pertencente ao Sargento-Mor Antônio Rodrigues Campello, morador na Vila do Recife. Chegou ao porto sem o seu Capitão Francisco Costa, morto durante a viagem à Costa da Mina. A carga era de 129 cativos e três crias, 2 de peito e 1 de pé, e as averiguações dessa nave levaram a eclosão de desavenças quanto aos procedimentos de descarga, o que produziu vários documentos manuscritos que circularam pelo Atlântico. Seguiremos, agora, uma narrativa livre desse processo, demonstrando os procedimentos de praxe para as conferências das marcas de cativos, bem como o de tributação na hora dos despachos para o pagamento de direitos nas instalações da Alfândega de Pernambuco.

O cotidiano do comércio Atlântico foi permeado por múltiplos acontecimentos, como naufrágios, mortes prematuras e inesperadas, guerras na terra e no mar, sequestros etc. Como já adiantamos acima, o capitão Francisco da Costa, do *Senhor do Calvário e Nossa Senhora da Natividade*, veio a falecer ainda na Costa da Mina, e o navio chegou a Pernambuco conduzido pelo contramestre Joseph Gomes. As averiguações foram complexas, pois, ao dar entrada, não apresentou o *livro de carga* no qual constavam informações sobre os proprietários dos cativos, nem também o “*livro dos mortos*”, com o registro dos que foram perdidos no meio do caminho para que os prejuízos com a viagem fossem divididos.

O valor da carga e a ambição dos oficiais e comerciantes presentes no momento do desembarque levaram João de Siqueira Barreto, escrivão da Alfândega, a realizar um registro dos cativos sem nenhuma base documental, aceitando a palavra do contramestre do navio, Joseph Gomes, e mais a dos comerciantes e outras pessoas definidas como de “pouco crédito”, que haviam investido na armação da viagem. O escrivão foi anotando as palavras dos presentes naquele momento, “a

palavra de um e de outro”, quando afirmaram ser esse ou aquele cativo de sua propriedade. Talvez, foram conduzidos minimamente pelas marcas gravadas nos corpos dos escravizados feitas na costa africana.

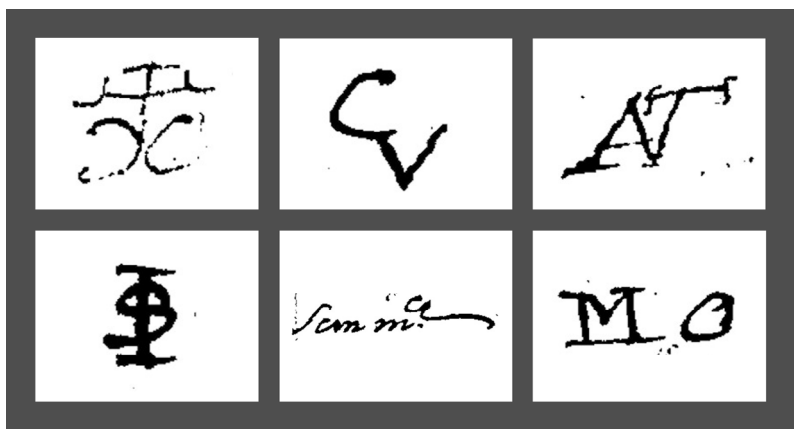


Figura 6. Marcas de Senhorios e o registro dos sem marca na Alfândega de Pernambuco

Fonte: AHU/PE, Cx. 32 D.7971.

O costume na capitania de Pernambuco era, com a chegada dos navios da Costa da Mina, fazer um entendimento direto entre os mestres capitães de navios, os proprietários dos barcos e os demais financiadores da carregação, para realizar a prestação de contas da viagem logo na chegada ao Porto do Recife. No desembarque, eram apresentados os papéis que comprovavam o pagamento da tributação que incidia sobre os cativos e/ou o pagamento da mesma, que poderia custar até 4\$500 por cabeça. O pagamento da tributação realizava-se segundo os acordos feitos pelos senhorios dos barcos, que poderiam ajustar as liquidações nas Ilhas de São Tomé ou Príncipe e, por fim, no Porto do Recife.<sup>54</sup>

54 A tributação dos escravizados vindos da região da Costa da Mina que entravam no Porto do Recife era de 3\$500 réis e mais 1\$000 réis por cabeça para a manutenção da Fortaleza de São João Batista do Ajudá. Caso a arrecadação fosse feita

Na verdade, sabia-se apenas quem eram os donos dos escravos que haviam equipado o navio para a viagem, mas não se conheciam os proprietários de outras *peças* <sup>55</sup> compradas avulsas. Esses outros compradores foram descritos como “marinheiros ou pessoas de pouco crédito”. É bem provável que os tripulantes tivessem adquirido uns poucos cativos na intenção de angariar algum dinheiro para além do pagamento feito pela viagem. Os responsáveis trataram de inventariar a carga e emitir certidão para o pagamento dos impostos que incidiriam sobre bens arrolados pela *Provedoria dos Defuntos e Ausentes*, segundo o seu regimento. Em seguida, a Provedoria da Fazenda Real entregou os pertencentes à carregação; os demais foram entregues àqueles que poderiam arcar com os custos de uma arrematação em leilão. Interessante evidenciar que todos os bens foram incorporados ao patrimônio da Alfândega até que tudo fosse legalmente finalizado.

O processo de identificação realizava-se, em princípio, pelas marcas carimbadas nos corpos dos cativos. Elas identificavam os mercados das praças africanas ocidentais conforme o local em que eram aplicadas nos corpos escravizados, seguindo as instruções para marcação, muitas vezes, vindas dos donos das carregações. Dessa forma, o circuito era fechado entre as margens atlânticas. Os corpos escravizados possuíam marcas no peito, braço, coxa e escápulas. O peito, entre todos os demais locais, foi o que mais recebeu carimbos. A quantidade de marcas variava, pois havia cativos que receberam uma marca, outros, duas marcas, além dos que foram registrados como “sem marca”. A realidade da costa africana era plural, cada

---

nas Ilhas de São Tomé e Príncipe, a tributação não seria feita por unidade, mas, sim, por peça da Índia que poderia agrupar uma ou mais pessoas. AHU/São Tomé, Cx. 8, D. 100.

55 Peça ou Peça da Índia: Segundo o autor, era um escravo jovem do sexo masculino, de primeira qualidade, e que servia de parâmetro para avaliação de todos os outros cativos de ambos os sexos. Esse termo poderia incluir dois ou mais indivíduos, conforme idade, sexo e saúde. Crianças de peito não eram contadas separadas da mãe (BOXER, 2002, p. 113).

porto possuía suas normativas associadas ao fato de que a compra de cativos se fazia por lotes de número variável. Assim, dependendo da ocasião e da situação, muitos poderiam ser embarcados sem marcas, inclusive podendo ser essa uma forma de descaminho do “produto”.

Não encontramos, até aqui, evidências coesas que comprovem que os escravizados eram novamente marcados a ferro em terras da América portuguesa. O que pode ser demonstrado são as estratégias para a utilização das marcações feitas na costa africana pelos “transportadores”, prática que garantia o funcionamento de uma burocracia no momento da chegada dos cativos aos portos de desembarque na América, isso se tratando da Costa da Mina. Ou seja, as marcas já existentes nos corpos eram desenhadas pelo escrivão nos livros da alfândega ou provedoria conforme o caso. Diferentemente do que aconteceu com o açúcar, para o qual abundam leis e orientações para marcação das caixas, não encontramos nenhuma ordem de marcação do corpo dos escravizados para as alfândegas do Estado do Brasil que fosse referente ao despacho dos escravos, vindos da Costa da Mina e da Angola, que entrassem nos portos da América portuguesa, nem referente aos escravos que pagavam os direitos para a região das Minas. Encontramos somente referências à elaboração de bilhetes, despachos e emissões de “cartas guias”. Todavia, cada monarquia ibérica criou os seus próprios mecanismos de controle para a circulação de escravizados, tanto em território de suas conquistas como em passagem por aduanas, alfândegas e fortes, uma fiscalização mais forte ou mais branda, considerando-se a inserção e os interesses da Coroa nas comunidades locais.

No último quartel do século xvii, o Estado português publicou as chamadas *Leis da Arqueações* em 18 de março de 1684. Essas Leis tratavam da “condução dos negros cativos de Angola”. Elas foram “um marco regulador do comércio negreiro”.<sup>56</sup> Elas são o resultado

---

56 CAVALCANTI, Nireu Oliveira. O comércio de escravos novos no Rio setecentista. In: FLORENTINO, Manolo. (org.). *Tráfico, cativo e liberdade*: Rio de Janeiro

de denúncias feitas e que descreviam as péssimas condições em que eram transportados os cativos, bem como sobre as perdas financeiras que poderiam recair sobre os comerciantes nesse arriscado e violento ramo comercial. As leis buscaram estabelecer um padrão para os portos entre as margens atlânticas que operavam com cargas humanas. Elas legislavam sobre quais deveriam ser os espaços exigidos para as embarcações, suas estruturas e o que envolvia as dimensões dos navios, e os materiais usados para sua construção, como o ferro utilizado nas carcaças, o qual deveria ter a marca do selo real para dificultar alterações. Para que a viagem fosse menos estressante, as Leis também primavam em administrar a tripulação disponível, inclusive para as tarefas espirituais; espaços e escalas para acondicionamento de todo tipo de carga, etc. A aferição dos espaços internos de um barco era feita através da medida dos tonéis, quantidade que poderia ser acondicionada a bordo, o que garantia à nave uma base para sua utilização comercial, e, em especial, para a cobrança dos tributos, chamados de direitos. Assim, se fosse entabulado algum esquema para burlar o fisco, o mais seguro seria alterar a arqueação do barco. A mortalidade dos escravizados durante a “passagem do meio”<sup>57</sup> foi matéria de preocupação durante os reinados de Afonso VI e Pedro II. Durante todo o período do Seiscentos, o número de cativos embarcados de Luanda foi crescente, bem como a sua mortalidade, em princípio pela falta de água e de alimentos suficientes para a viagem. Enfim, essa constatação levou a fazer vigorar as *Leis*

---

séculos XVII-XIX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p. 19. *Leis das Arqueações- Documentos Históricos da Biblioteca Nacional*, v. 79, p. 379.

- 57 A “Middle Passage”, ou passagem do meio, embora possa ser apontada como a travessia de pessoas escravizadas através do oceano Atlântico, foi muito mais que isso. Envolveu captura, transporte até a costa africana, venda aos traficantes europeus, venda na América. O que se configura como uma experiência singular vivida por seres humanos escravizados e traficados pelo comércio atlântico de cativos. KLEIN, Herbert. *The Middle Passage: comparative studies in the Atlantic slave trade*. New Jersey: Princeton University Press, 1978, p. 18.

das *Arqueações*, regulamento composto por 25 incisos e que tratam de: mediação, postura, pessoal, provimentos e penas. No entanto, não encontramos nas *Leis* de 1684 referências às marcas a ferro quente impostas aos cativos.<sup>58</sup>

Ao longo do século XVIII, alterações foram feitas às *Leis das Arqueações*, em princípio, incluindo-se elementos sobre a distância, os destinos e as cargas. Foram surgindo navios mais ágeis, de tamanho médio e de fácil manobra, possuidores de linhas esguias ou arredondados como: charruas, corvetas, galeras, caravelas, paquetes, passíveis de adaptação às cargas que eram de maior interesse dos comerciantes de grosso trato.

Em uma carta de 2 de março de 1700, de D. Pedro II ao Governador e Capitão Geral do Estado do Brasil, João de Lencastre, é possível mensurar o tratamento recebido pelos escravizados em terras de conquista ibérica. Desabafava o monarca da seguinte forma: “minhas leis, e das muitas ordens que tenho mandado passar sobre se tratarem os escravos do Brasil com a caridade e justiça, que seus senhores são obrigados a ter para com eles”<sup>59</sup>. No entanto, sabe-se das diversas violências com as quais eram tratados os cativos, como a utilização de correntes, “o pingar com lacre e marcar com ferro ardente nos

---

58 As proposições de Antônio de Saldanha da Gama para a melhoria do tráfico de escravos, “por questões humanitárias e econômicas”. As arqueações foram realizadas em Lisboa por oficiais designados por decreto do Conselho Ultramarino; no Porto, pelo superintendente da ribeira do Douro ou o juiz da alfândega; no Brasil, pelo provedor da fazenda real na Bahia; em África, por ministros e oficiais responsáveis. Em Pernambuco, foi o ouvidor quem solicitou os arcos necessários para arquear os navios. Número de embarcados e víveres deveriam estar ajustados três vezes ao dia. Água, uma canada por dia. Se a viagem fosse entre Luanda e Recife, por exemplo, seriam de 35 dias, se fosse com a Costa da Mina, de 70 dias. VIOTTI, A. C. de Carvalho. Rio de Janeiro; 1810. *Fontes*, v. 23, n. 4, out/dez, 2016, p. 1169-1189. AHU/PE- Cx. 13, Doc. 1340, 1685. Ver também: (OSÓRIO, 2016); (SALLES, 2011, p. 75-95).

59 [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_manuscritos/mss1131\\_1\\_18n10.pdf](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/mss1131_1_18n10.pdf)  
<http://bndigital.bn.gov.br/projetos/escravos/galeriamanuscritos.html>

peitos e na cara”, sendo a todo tempo desrespeitadas as ordens do monarca.<sup>60</sup> Essa carta revela que o hábito de marcar a ferro quente era generalizado entre os senhores no Brasil colonial, não despertando nenhum prurido ético, mas também não esclarece se haviam marcas oficiais feitas nas aduanas do Brasil.

Cogitamos, portanto, que a Coroa portuguesa não orientava marcar os escravizados nas alfândegas do Brasil. Cremos ser porque as marcas feitas na costa africana já seriam o suficiente para as averiguações quanto à tributação, ficando novas marcas em terras do Brasil a critério dos senhores de escravos. Talvez fosse um comportamento da Coroa portuguesa em contraposição à prática da Coroa espanhola, visto que a *carimba* na América hispânica era muito comum, existindo uma historiografia, como expomos, que demonstra a marcação a ferro como comprovação de pagamento de tributos, principalmente para Cuba. No entanto, a distância que separava as conquistas do Reino era muito grande, dando, dessa forma, muita autonomia ao local e, como sabemos, se há uma insistência para não marcar, é porque se marcava!

Em 1758, foi produzida uma nova normativa que tentava enquadrar os comerciantes atlânticos. O governador de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, remeteu à Secretaria de Estado e Ultramar um relatório sobre as condições das embarcações negreiras da Praça do Recife. Os navios arrolados pelo governador realizavam o comércio com a Costa da Mina e Angola. As preocupações relatadas incidem sobre as dimensões das naves, em palmos cúbicos, toneladas (porões, pontes e cobertas), o número de cativos que poderiam transportar realizando aguadas e acondicionamento de mantimentos. A *Galera Aleluia*, antes propriedade de José de Freitas Sacoto, mas agora pertencente a Manuel Gomes dos Santos (outro comerciante de grosso trato da Praça do Recife), serviu de modelo para estabelecer a arqueação de

---

60 [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_manuscritos/mssII31\\_1\\_18n10.pdf](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_manuscritos/mssII31_1_18n10.pdf). Acesso em: 17 fev. 2022.

um navio negreiro naquele ano. Pelas leis de 1684, a *Galera Aleluia* poderia transportar 706 escravizados, e dessa forma procedeu durante toda a primeira metade do século XVIII, mas, pelas novas normativas constantes do Ofício de 1758, poderia transportar, a partir de então, somente 303 escravizados, ou seja, um número menor de que a metade daquele praticado anteriormente. Em ambas as normativas – de 1684 e de 1758 – há muita preocupação com a escassez de água, lenha e mantimentos. Eles são acondicionados levando-se em consideração 100% das possibilidades de arqueação do barco, e foram: farinha, feijão, milho, carne seca, peixe, azeite, vinagre, sal, amendoim. Apetrechos necessários para viagem também foram embarcados como a louça para utilização dos escravizados, as cuias para comer, lenha, provisão de boticas e tabaco. Numa amostragem de 100 cabeças vindas de Angola, arqueavam-se 26 toneladas, já para a Costa da Mina, que consumia o dobro do tempo, 54 toneladas.<sup>61</sup>

Na normativa, fica também esclarecido que anteriormente os fretes eram pagos pela ocupação das toneladas, mas passaram a ser cobrados por cabeça. Isso ficava facilitado em Angola pelo fato da casa que abrigava os cativos ser contígua à área de despacho alfandegário.<sup>62</sup> O valor do despacho era de 10 réis por cabeça, recebendo o provedor 10 tostões. Por cabeça batizada eram pagos 30 réis, pelas tangas também havia um valor, infelizmente a fonte não discrimina, no entanto, em outra fonte chega-se ao valor de 195 réis, como já dissemos.<sup>63</sup>

---

61 A *Galera Aleluia* media 107 palmos de comprimento; 63 na sua maior largura, possuía portinholas para ventilação. Foram detalhadas as medidas cúbicas para transporte de líquidos, bem como os mantimentos necessários por cabeça para 35 dias entre Recife e Angola, reajustando-se para 70 dias caso o destino fosse a Costa da Mina. AHU/PE- Cx. 87, D. 7129. Ofício (12.11.1758).

62 Em Angola (12.11.1758), o preço de uma Peça da Índia ficava em torno de 30 mil cruzados. Para se ter uma ideia mais clara, um moleque de 5 palmos custava 25 mil cruzados; um moleque de 4 palmos custava 20 mil cruzados. AHU/PE-Cx. 87, D. 7129.

63 AHU/PE-Cx. 82, D. 6867

Mas, embora os embarques em Angola pudessem parecer mais organizados, ainda assim havia muita confusão e desvios, o que justifica o caso a seguir. Os escravos apreendidos pela Provedoria dos Defuntos e Ausentes em Angola foram recorrentemente desviados, “roubados” por oficiais da fazenda. Portanto, o rei determinou que se criasse um carimbo, uma marca, para “carimbar” os escravizados dos Defuntos e Ausentes com o intuito de coibir o furto. Através de uma provisão de 3 de abril de 1720, enviada ao Provedor dos Defuntos e Ausentes, Capelas, e Resíduos do Reino de Angola, Francisco de Santa Barbara e Mouro, informa-se a aprovação da confecção de “um carimbo, ou marca com letreiro com as Armas Reais para que se marcassem os escravos que viessem ao dito Juízo [...]”.<sup>64</sup> Com o intuito de se eliminar os danos, instituiu-se um cofre do qual tesoureiro, provedor e escrivão deveriam ter, cada um, a posse de uma chave. No momento do óbito de um cativo, tesoureiro e escrivão deveriam fazer o registro, conferindo a marca para não passar por morto um cativo que estivesse vivo. Para garantir a idoneidade da escrituração, as páginas deveriam ser enumeradas e carimbadas, evitando-se dessa forma subtrações e interpolações.<sup>65</sup> Os descaminhos de cativos do juízo eram uma realidade e as estratégias criadas tinham o objetivo de controlar o tesoureiro dos Defuntos e Ausentes de Angola, que retirava e/ou trocava as *peças*, registrando-as como mortas. A provisão ainda penalizava o tesoureiro por prejuízos econômicos sofridos pelo Juízo, caso a escrituração dos papéis não fosse confiável.<sup>66</sup>

O que desejamos demonstrar é que a prática de marcar os escravizados foi generalizada, mas também diferenciada entre as possessões

---

64 NABUCO DE ARAÚJO. José Paulo Figueiroa. Coleção Cronologica Sistemática da Legislação de Fazenda no Império Brasileiro contendo chronologicamente a legislação, quase toda manuscrita para o Juízo dos Defuntos, ausentes, capelas e Resíduos, e entre ela os respectivos regimentos, v. 1, 1831.

65 NABUCO DE ARAÚJO, 1831, v. I, p. 156.

66 *Ibid.*, f. 157.

hispânicas e portuguesas na América. Não havia um padrão, mas adaptações às circunstâncias e necessidades locais quando se tratava principalmente da costa africana. Nas possessões portuguesas em Angola, como já dissemos, identificou-se uma normatização para a marcação dos cativos muito mais rígida do que na Costa da Mina. Eram indicadas as marcas da Coroa referentes à saída com o pagamento dos direitos, as da cruz indicando o batismo, as do traficante que enviava o escravizado e que era feita no braço ou no peito, e as marcas para separar o que era do patrimônio da Coroa através do Juízo dos Defuntos e Ausentes, além das feitas no sertão da África. Para a Costa da Mina, o processo é bem menos documentado, mas cremos ser razoável intuir que variassem, fazendo-se, em cada local, segundo a utilização ou não de uma marcação a ferro para comprovar propriedade e pagamento de tributos. Em Lisboa, o processo no século XVIII era controlado pela Casa da Índia e Mina. O almoxarife tinha a obrigação de manter um registro atualizado dos livros de receita e despesas de todos os cativos que davam entrada no reino, inclusive de preço e venda, mas a historiografia não faz referência às marcas nos corpos.<sup>67</sup>

Até o momento da pesquisa, não encontramos ordens, provisões, alvarás, etc., para marcar os cativos no ato do pagamento dos tributos no Brasil. Ordens para marcação de cativos só para os rebeldes, capturados em quilombos, e que deveriam ser marcados com um “F na espádua” de “fujão”, e, caso reincidisse, cortada uma orelha.<sup>68</sup>

---

67 SILVA Filipa R. da. O tráfico de escravos para Portugal setecentista: uma visão a partir [...] da Casa da Índia de Lisboa, *Saeculum-Revista de História* [29], João Pessoa, PB, jul/dez, p. 13, 2013.

68 COSTA. Francisco A. P. da. *Anais Pernambucanos*, Recife: Secretaria da Cultura da Cidade do Recife, v. 5, p. 69. *Informações gerais da Capitania de Pernambuco*, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1906, p. 200. Os índios que foram escravizados na América hispânica no início da colonização, em 1511, também foram marcados com um “F em la frente”. Segundo, Rodríguez Molas na Roma antiga os escravos que fugiam eram marcados com um “F” na fronte (1956, p. 140) (CORZO. 2004, p. 111). *Apud.* ROSAL (2013, p.4).

Todavia, a prática de carimbar o corpo cativo continuou pelo século XVIII, adentrando o XIX. Elas eram vistas nos corpos dos escravos africanos recém-chegados e registradas na documentação da provedoria da saúde, podendo, até hoje, serem conferidas nos livros de despachos dos navios chegados ao Porto do Recife, como já foi demonstrado.<sup>69</sup>

No século XIX, datado de 24.09.1810, foi elaborado e enviado o Ofício de Antônio de Saldanha da Gama ao Conde de Galveias, tecendo considerações acerca das providências a serem tomadas para a melhoria da condução da escravatura da costa africana para os portos do Brasil. Sigamos suas palavras no item 8º da normativa.

Porém, a humanidade exige que se poupe o mais que for possível ao miserável escravo – as repetidas e cruéis marcas de fogo, que no seu corpo se imprimem, se for possível [dever-se-ia] suprir com manilhas e colares-, e que deste não resultasse falta de tarefa ou prejuízo aos carregadores, poupar-se-ia ao miserável escravo esta ocasião de tormentos, que até se lhe repete ao receber o sagrado batismo.<sup>70</sup>

Através do ofício de Gama, podemos concluir que as práticas comuns durante os séculos XVI, XVII e XVIII ainda persistiam no porto de Luanda, mesmo no século XIX.

Mas voltemos à Costa da Mina, especificamente em Ajudá. Antes da feira ser aberta, em primeiro de setembro de 1752, negócios foram feitos com o *Avogã*<sup>71</sup>, adquirindo-se *peças* para o reverendo padre

---

69 SILVA Filipa R. da. O tráfico de escravos para Portugal setecentista: uma visão a partir [...] da Casa da Índia de Lisboa, *Saeculum-Revista de História* [29], João Pessoa, PB, jul/dez, p. 7, 2013. Para mais informações sobre a provedoria da saúde, consultar o texto de CARVALHO e ALBUQUERQUE neste livro. Agradecemos a Marcus Carvalho a cessão dessa fonte.

70 AHU/RJ- Cx. 259, Doc. 17749. Ofício de Antônio Saldanha da Gama ao Conde de Galveias [...] (em 24.09.1810) acerca das providências [...] para melhoria da condução da escravatura da costa da África para os portos do Brasil.

71 *Avogã/Yovogan* pode significar pano para cerimônia funerária; conjunto musical dos minas; potentado local/representante do rei do Daomé; uma dança tradicional do Daomé; nome de família do Benim. Em nosso caso, seria um representante do rei do Daomé. (CASTRO, 2002).

capelão João da Gama. Ele encomendou cinco escravos: um negro, dois moleques, duas moleconas. Foram marcados com a marca da carregação duas vezes no peito esquerdo. Nos dias subsequentes, foram sendo comprados muitos escravos, havendo mais descrições sobre os comerciantes da Praça e a forma como os cativos eram identificados pelas marcas. Vale ressaltar um processo diferenciado ao realizado em Angola, como comentamos antes.

Quadro 7. Feira de Ajudá – 1752

| Data das compras | Comerciante            | Número de cativos adquiridos | Marcas da Carregação                                                 |
|------------------|------------------------|------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 01.09            | Avogã                  | 5                            | Peito esquerdo                                                       |
| 07.09            | Francisco Vaz o branco | 8                            | No peito esquerdo e entre os peitos                                  |
| 08.09            | Negro do Contramestre  | 8                            | Em ambos os peitos                                                   |
| 08.09            | Barbeiro               | 6                            | No peito esquerdo acima do sangradouro                               |
| 08.09            | Manoel Antonio         | 7                            | No peito direito                                                     |
| 08.09            | Antonio José           | 8                            | Em ambos os peitos e no bucho do braço esquerdo acima do sangradouro |
| 12.09            | Manoel de Souza        | 8                            | Acima do umbigo                                                      |
| 14.09            | Manoel de Belem        | 10                           | No vazio esquerdo                                                    |
| 18.09            | Antonio Francisco      | 12                           | No vazio direito                                                     |
| 26.09            | Henrique José          | 12                           | Na pá direita                                                        |
| 30.09            | Bento José             | 10                           | Na pá esquerda                                                       |
| 30.09            | Manoel Pereira         | 8                            | No bucho do braço direito                                            |
| 30.09            | Antonio Gaya           | 10                           | No bucho do braço esquerdo                                           |
| 02.10            | Antonio de Oliveira    | 10                           | Na coxa direita parte de fora                                        |

| Data das compras | Comerciante           | Número de cativos adquiridos | Marcas da Carregação                                       |
|------------------|-----------------------|------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 06.10            | Rapaz Antonio         | 8                            | Na coxa esquerda parte de dentro                           |
| 07.10            | Francisco Vaz         | 8                            | Na coxa direita parte de dentro                            |
| 07.10            | Pedro Vaz             | 3                            | Na coxa direita parte de trás                              |
| 10.10            | Pedro Sacotto         | 3                            | Na coxa esquerda parte de trás                             |
| 10.10            | Pardo Teixeira        | 3                            | Barriga da perna direita                                   |
| 15.10            | Preto Pacheco         | 4                            | No sangradouro esquerdo                                    |
| 16.10            | José Nunes            | 4                            | No sangradouro do braço direito                            |
| 18.10            | Benedicto             | 3                            | Na coxa da perna direita                                   |
| 20.10            | Preto Alexandre       | 4                            | Na barriga da perna direita duas vezes pela parte de fora  |
| 20.10            | Preto Simeão          | 4                            | Na coxa da perna esquerda parte de dentro duas vezes       |
| 20.10            | Cabo Verde            | 4                            | Na barriga da perna direita parte de fora                  |
| 20.10            | Preto Zacarias        | 3                            | Na barriga da perna esquerda pela parte de trás duas vezes |
| 28.10            | Manoel Leite          | 3                            | Entre os peitos                                            |
| Total de dias    | Total de comerciantes | Total de cativos             | Total de marcas                                            |
| 58 Dias          | 27 Comerciantes       | 176 cativos                  | 27 marcas em locais diferentes                             |

Fonte: AHU/São Tomé, Cx. 8, D.100.

O ato de marcar o cativo simbolizava a entrada do mesmo em um estrato da sociedade para ele caracterizado pelo total abandono de sua vida e realidade anterior. Fica claro que esses rituais de marcação procuravam demonstrar aos escravizados/as que eles/as estavam sob o jugo de outras pessoas. Para a sociedade colonial, o corpo do escravo deveria ser registrado e observado para que se mantivesse na condição de possuído. As marcas da escravidão lembravam ao escravizado/a cotidianamente que ele/a não se pertencia, mas pertencia a outrem, ou seja, era uma propriedade. As marcas se tornavam uma caracterização pública de escravidão e permitiam o seu reconhecimento. Tecnologia de controle, as marcas foram vetores das ações sociais do Estado e dos proprietários.<sup>72</sup>

### Considerações finais

A historiografia da escravidão e da diáspora atlântica já vem demonstrando que, nos portos da América portuguesa, havia um procedimento, que era o da contagem e comparação entre a quantidade de escravizados desembarcados e os registros feitos nos “livros de carga” das embarcações no ato do embarque na África. Era simples: o escrivão da Coroa, após o cotejamento, tomava depoimentos à tripulação do navio sobre o devido pagamento dos direitos de transportar e comerciar a mercadoria viva. Se a carga havia quitado os tributos em portos africanos, restava apresentar os papéis que a comprovavam, e os que não o fizessem teriam seus escravos confiscados. O trabalho era intenso na chegada de um barco da costa africana. Conferiam-se os livros de “cargas vivas e cargas mortas”, arqueação do navio e os padrões exigidos, como número de cativos e obrigações de consignatários. As dificuldades e os atrasos nas conferências feitas por escrivães e meirinhos certamente promoveram muitos descaminhos, podendo

---

72 FERREIRA; CORZO, 2013, p. 130-134.

os escravos terem sido vendidos pelos tripulantes antes das conferências, o que sugere que escravos sem marcações seriam facilmente comercializados. O “livro de carga” garantia a conferência. Os cativos da África Ocidental tinham o local do corpo registrado na escrituração da carregação com a devida referência ao comerciante estabelecido na costa africana, sob orientação de comerciantes ou representantes estabelecidos no Brasil. Assim, cada corpo cativo seria cotejado com as informações contidas nos livros.<sup>73</sup>

As fontes coevas apontam a chegada de muitos escravizados cujos senhores não podiam apresentar os despachos comprobatórios do pagamento dos direitos. Nesse caso, poderia ser cobrado o “tresdobro”, ou seja, como o termo já denota, o valor seria de três vezes mais para os sonegadores, obrigados a desembolsar a quantia no Brasil. Há alguns casos que foram denunciados, como o do capitão Álvaro Teixeira de Macedo que não pagou os direitos em Angola, alegando a agitação na hora do embarque. É evidente que tumultos deveriam ser comuns na hora de zarpar um navio. Ancorado nessa realidade conhecida por oficiais e mercadores envolvidos na trata, ele fez pedido ao juiz da alfândega para pagar os direitos em portos no Brasil. Esse caso nos permite entender as variáveis possíveis, inclusive o fato de um cativo chegar sem marca da Coroa, vindo de Angola, ou de outro porto da costa africana, por problemas de rebelião, violências ou coações na hora de levantar a âncora e partir.<sup>74</sup>

Também se evidenciavam as falhas do sistema tributário, pois fica demonstrado que as estratégias utilizadas não alcançavam a precisão desejável, portanto, não coibia os descaminhos. Dessa forma, há como intuir um verdadeiro mercado paralelo, contrabando ou descaminho, justificando burlar a aposição dos carimbos.<sup>75</sup>

---

73 Arquivo Nacional. Junta de Comércio. Negociantes e Diversos. Cx. 388, p. 1 e 2.

74 Arquivo Nacional. Junta de Comércio. Negociantes e Diversos. Cx. 388, p. 1 e 2.

75 Publicação Histórica do Arquivo Nacional. PH-02. Regimento da Corte, fl. 263, liv. 06, (Códice 67).

Na literatura em geral sobre a escravidão, as referências aos castigos e às marcas a ferro quente nos remetem ao que de mais cruel proporcionou a instituição. Impossível mensurar a dor e a frustração de se encontrar na condição de escravo, ou seja, pertencer a outro ser humano como um bem. No entanto, o número de pessoas escravizadas, arrancadas de suas vidas chega às centenas de milhares durante o período colonial em Pernambuco. Fica claro que esses rituais de marcação procuravam demonstrar aos escravizados/as que eles/as estavam sob o jugo de outras pessoas.<sup>76</sup> Para a sociedade colonial, o corpo do escravo deveria ser registrado e observado para que se mantivesse na condição de possuído. Os escravizados/as eram lembrados/as cotidianamente que eles/as não se pertenciam, mas a outrem, ou seja, eram uma propriedade. As marcas se tornavam uma caracterização pública da escravidão e serviam de reconhecimento, mesmo depois de alforriado e não importava o quanto inserido e enriquecido estivesse o egresso da escravidão, pois a marca tornava a experiência da escravidão viva durante todos os dias de vida do indivíduo.

Tecnologia de controle, as marcas foram vetores das ações sociais do Estado e dos proprietários. As marcas a ferro, como “assinaturas” da Coroa ou dos proprietários, materializavam uma forma de pensar o mundo. Elas eram componentes materiais que regulavam e ajudavam a garantir a continuidade do sistema escravista. A escravidão é mais do que um modo de exploração, ela é, sobretudo, uma forma de controle,<sup>77</sup> e refletir sobre ela é indispensável para compreender o social.

Em alvará de 1813, há a proibição da prática de queimar a pele dos escravizados para controle da circulação de bens, mas as marcas continuaram sendo feitas. O alvará orientava para que fossem substituídos os carimbos por uma manilha ou coleira, em que se gravasse a marca, ficando a infração penalizada no Livro v, título 36 das Ordenações

---

76 FERREIRA; CORZO, 2013, p. 131.

77 FERREIRA e CORZO, 2013, p. 130, 134, 143.

Filipinas, seguindo, certamente, as reflexões do Ofício de Antônio de Saldanha da Gama, já citado. Mais adiante, em 1824, a Constituição tratou da matéria tentando abolir “os açoites, a tortura, as marcas de ferro quente”.<sup>78</sup> Mas, mesmo assim, elas continuaram sendo apostas durante o século XIX.

Na costa africana, continuavam efetivamente se aplicando os carimbos, como demonstram as fontes usadas por Luciano Figueiredo em artigo pioneiro sobre o tema, como aludimos mais acima, o chamado “Livro das Marcas”, depositado no Arquivo Nacional, que data dos anos de 1839 a 1841, além do Baquaqua, que foi carimbado em 1854, e descreveu o ato, como ocorria há séculos. Esses depoimentos nos corpos comprovam que a aposição de carimbos continuou acontecendo muito depois das tentativas legais de proibição, demonstrando, dessa forma, os domínios da escravidão e de suas práticas sobre os corpos escravizados.

## Referências

AGOSTINI, C. *Mundo Atlântico e Clandestinidade: dinâmica material e simbólica em uma fazenda do século XIX*. 2011. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2011.

ALENCASTRO, L. F. *O Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul Séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras. 2000.

ALMEIDA, S. C. C. de. Rotas Atlânticas: o comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c. 1724-c.1752). *Revista de História*, São Paulo, SP, v. 37, p.1-31, 2018.

ARQUIVO Estadual de Pernambuco Jordão Emerenciano, Recife (APEJE). Livro d' Entradas das Embarcações Visitadas da Provedoria Mor da Saúde, parte 2, fls. 189.

---

<sup>78</sup> *Constituição do Império* (1824), Art. 179, Parágrafo 19.

ARQUIVO DA SANTA CASA DE MISERICÓRDIA DE SALVADOR (ASCMS), Livro 09, do Banguê, n. 1264 (1792-1815), fl. 244v.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, Lisboa (AHU). BAHIA-CA, Cx. 150, D. 30097-30098. Avulsos da Bahia, Cx. 165, D. 12551. Avulsos de Pernambuco, Cx. 26, D. 2356. Cx. 82, D. 6867. Cx. 13, D. 1340. Cx. 13, D. 1685. Cx. 82, D. 6867. Cx. 87, D. 7129.

ARQUIVO NACIONAL, Rio de Janeiro. Junta de Comércio. Negociantes e Diversos. Cx. 388, p. 1 e 2

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO, LISBOA (ANTT). *Livro de lembrança das entradas e saídas das frotas portuguesas e de outros navios para a América e Estado da Índia*. [Digitalq.arquivos.pt](http://Digitalq.arquivos.pt). Frota de Pernambuco 1743.

BLACKBURN, R. *A construção do escravismo no Novo Mundo: do Barroco ao Moderno* (1492-1800). Rio de Janeiro: Record, 2003.

BOXER, C. R. *O Império Ultramarino Português: 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

BRÁSIO, A. *Monumenta Missionária Africana*, (África Ocidental central), v. 5, Lisboa, 1953-88.

CALDEIRA, A. M. *Escravos e Traficantes no Império Português: o comércio negreiro no Atlântico durante os séculos xv a xix*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2013.

CANDIDO, M. *An African slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland*. e-book Kindle.

CARREIRA, A. *As companhias pombalinas*. Lisboa: Editorial Presença, 1983.

CARVALHO, M. J. M. de; ALBUQUERQUE, A. E. De B. Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831. *Almanack*, Guarulhos, SP, jan/abr., 2016. p. 44-65.

CASTRO, Y. P. *A língua mina-jeje no Brasil: um falar africano em Ouro Preto no século XVIII*. Belo Horizonte: Fundação Pinheiro/Secretaria do Estado de Minas Gerais, 2002.

CAVALCANTI, N. O. O comércio de escravos novos no Rio setecentista. In: FLORENTINO, M. (org.). *Tráfico, cativo e liberdade*: Rio de Janeiro séculos XVII-XIX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

CONSTITUIÇÃO DO IMPÉRIO (1824). Senado Federal. <https://www12.senado.leg.br>

CORDEIRO, L. *Terras e minas africanas segundo Balthazar Rabelo de Aragão*, (1593-1631). Lisboa: Imprensa Nacional, 1881.

CORZO, La Rosa. G. 2004. *La Carimba o marca de fuego*. Del Caribe 44:III-III6. Acesso em: 1 jan. 2020. Disponível em: <http://www.cubaarqueologica.org/document/ahlarosa12.pdf>.

CROMWELL J. W. *The Negro in American History: Men and Women Eminent in the Evolution of the American of African Descent*. Washington, D. C.: The American Negro Academy, 1914.

<https://digital.librarycompany.org/islandora/object/Islandora%3A261>

FERREIRA, L. M.; CORZO, G. la R. Símbolos não escolhidos: arqueologia das marcas a ferro em escravos de Cuba. In: AGOSTINI, C. *Objetos da escravidão*: abordagens sobre a cultura material da escravidão e seu legado. Rio de Janeiro: 7Letras, 2013.

FIGUEIREDO, L. “Marca de escravos, tráfico negreiro e africanos livres, século XIX”. In: FIGUEIREDO, L. *Marcas da escravos emancipados vindos a bordo de navios negreiros (1839-1841)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1989.

FREYRE, G. *Os escravos nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX*, São Paulo: Global, 2012.

GOMES, L. *Escravidão: Do primeiro leilão de cativos em Portugal até a morte de Zumbi dos Palmares*, v. 1, Rio de Janeiro: Globo Livros, 2019.

HARMS, R. *The Diligent: a voyage through the words of slave trade*. Nova York: Basic Books, 2002.

INHAMPUBE, A. L. P. da C. *Plano de Melhoramento e Fiscalização da Alfândega do Algodão no Recife de Pernambuco*, Pernambuco [Recife, PE]:[s.n.], 1799.

JEHA, S. *Uma História da tatuagem no Brasil: do século XIX à década de 1970*. Rio de Janeiro: Editora Venete, 2019.

KLEIN, H. *The Middle Passage: comparative studies in the Atlantic slave trade*. Princeton University: New Jersey, 1978.

LAW, R.; MANN, K. West Africa in the Atlantic community: the case of the Slave Coast. *William and Mary Quarterly*, v. 56, n. 2, p. 307 – 331, 1999.

LEIS das Arqueações. *Documentos Históricos da Biblioteca Nacional*, v.79, p. 379.

LESSA, C. R.; PIRES, V. F. *Viagem de África em o Reino do Dahomé*. Rio de Janeiro: Editora Nacional, 1957.

LISANTI FILHO, L. *Os negócios coloniais: uma correspondência comercial do século XVIII*. v. 2, Brasília: M. F., São Paulo: Visão Editorial, 1973.

LOVEJOY, P. “Identidade e a Miragem da Etnicidade: a jornada de Mohammah Gardo Baquaqua para as Américas”, *Afro-Ásia*, Salvador, BA, n. 27, p. 9-39, 2002.

NABUCO DE ARAÚJO, J. P. F. *Coleção Cronologica Sistemática da Legislação de Fazenda no Império Brasileiro: Contendo chronologicamente a legislação, quase toda manuscrita para o Juízo dos Defuntos, ausentes, capelas e Resíduos, e entre ela os respectivos regimentos*,

v.I, 1831. Disponível em: <https://play.google.com/books/reader?id=ziRVAAAACAAJ&hl=ptPT&printsec=frontcover&pg=GBS.PA76>.

NASCIMENTO, A. A. V. “*Letras de Risco*” e “*Carregações*” no comércio colonial da Bahia 1660-1730. Cadernos CEB-UFBA, Salvador, n. 78, 1977.

OSÓRIO, I. M. *O transporte de escravos no Atlântico: a arqueação dos navios negreiros*. 2016. Tese (Doutorado em História) – Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2016.

PATTERSON, Orlando. *Escravidão e Morte Social: Um estudo comparativo*; tradução Fábio Duarte Joly. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 2008.

PETTERSON. O. *Slavery and Social Death: A comparative study*. Cambridge: Harvard University Press, 1940.

PUBLICAÇÃO Histórica do Arquivo Nacional. PH-02. Regimento da Corte, fl. 263, liv. 06, (Códice 67).

REDIKER, M. *O Navio Negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

ROSAL, M. Á. “Carimba. Las marcas de los esclavos em el Buenos Aires colonial”, *Revista Estudios Historicos*, Uruguay, Ano V, n. 10, 2013. Acesso em: 12 jan. 2020. Disponível em: <http://www.estudioshistoricos.org/edicion10/eh1006.pdf>

SALLES, W. D. Leis das Arqueações de 1684: por uma nova interpretação. *Oficina do Historiador*, Porto Alegre, RS, v. 2, n. 4, p. 75-95, 2011.

SCHWARTZ, S. B., *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SILVA, F. R. da. O tráfico de escravos para Portugal setecentista: uma visão a partir [...] da Casa da Índia de Lisboa, *Saeculum-Revista de História* [29], João Pessoa, PB, jul/dez, 2013.

SMALLWOOD, S. E. *Saltwater Slavery: A Middle Passage from Africa to American Diaspora*. Cambridge: Harvard University Press, 2007.

VIOTTI, A. C. de Carvalho. Rio de Janeiro: 1810. *Fontes*, v. 23, n. 4, out/dez 2016, p. 1169-1189.

XIMENES, C. F. L. “Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808”. 2012. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

#### CAPÍTULO IV

### Na praça do Recife

### O batismo de africanos comercializados e escravizados nos setecentos

*Gian Carlo de Melo Silva\**

As malhas que envolveram o comércio de africanos para o Brasil durante vários séculos mantêm questões que ainda não foram respondidas na historiografia. Estudos já clássicos, como a obra “Segredos Internos”, de Stuart Schwartz, lançada na década de oitenta do século passado, deram o pontapé inicial para a compreensão da escravidão a partir de fontes eclesiásticas. Neste artigo, focaremos o momento idealizado, como a inserção no seio da fé católica a partir do sacramento do batismo. Muitos foram os africanos que, ao longo dos anos, eram desembarcados na praça do Recife e tiveram seus novos nomes, possíveis origens e proprietários, registrados nos assentos realizados na Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento de Santo Antônio do Recife. Receber os “santos óleos” marcava um novo início de um processo que poderia significar a sua permanência na localidade e/ou sua distribuição para terras mais distantes do litoral.

---

\* O autor agradece ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico Tecnológico (CNPq) pelo apoio a esta pesquisa.

No momento que marcava a entrada no catolicismo, os africanos traficados e comercializados eram envoltos em formações de novos laços sociais, inseridos numa comunidade que não conheciam e ainda angariavam obrigações para com uma nova fé. Tais atos marcavam seu destino enquanto estrangeiro forçado ao trabalho escravizado em terras distantes de sua origem. Assim, a construção de novos elos, com outros habitantes da localidade, era algo crucial para garantir sua existência e sobrevivência a partir da formação de redes de apoio e solidariedade.

Lembramos que a necessidade de escravizados em Pernambuco não era algo novo, já estava presente nas cartas de Duarte Coelho ao longo da década de 1540. Mesmo assim, um alvará de concessão para resgate de escravizados da Guiné, como eram genericamente qualificados, só foi expedido por D. João III alguns anos mais tarde, em 1549. A partir disso, ao menos em teoria, estavam autorizadas as entradas de cativos vindos da Guiné e São Tomé, com limitação de 120 “peças”, destinadas aos homens que possuíssem seu engenho de cana-de-açúcar montado e com capacidade de produção.<sup>1</sup> Tal presença de escravizados foi crescente ao longo dos séculos e prosperou em todas as regiões do Brasil, tornando-o o maior mercado “consumidor” de escravizados traficados no ocidente. E nesse vai e vem de embarcações no Atlântico, o comércio de gente levou para praça do Recife muitos homens, mulheres e crianças traficadas através do oceano.

No final do século XVIII, conseguimos capturar algumas informações dessas pessoas através dos batismos realizados na freguesia de Santo Antônio do Recife, o que nos possibilita entender suas origens e possibilidades de inserção na sociedade através da religião. Como lembra Schwartz, “a disposição dos escravos em participar dos rituais ou aceitar os sacramentos da religião católica é uma medida

---

1 SILVA, Leonardo Dantas. (org.). *Estudos sobre escravidão negra* 1. Recife: Editora Massangana, 1988, p. 107.

aproximada de sua integração à estrutura da sociedade portuguesa”.<sup>2</sup> Assim, observando a disposição, forçada ou não, mergulharemos nos assentos de batismo para entender o Recife de outrora e o tráfico de escravizados. Antes, entenderemos como a legislação e a sociedade lidavam com o batismo no período colonial, em especial com o momento no qual os africanos recebiam tal sacramento.

### As leis e o batismo de africanos

No império português construído a partir do século xv, a presença de africanos traficados e escravizados ganhou, com o passar dos anos, cada vez mais destaque nas várias localidades sob domínio de Portugal. Com isso, a legislação vigente precisou dar conta das novas realidades que surgiram, afinal, tais homens e mulheres precisavam ter suas existências normalizadas e moralizadas dentro dos moldes cristãos defendidos na época<sup>3</sup>.

A inserção no mundo cristão demandava que o processo fosse realizado através do sacramento de batismo. Muito antes da realização do Concílio de Trento, a partir de 1545, as *Ordenações Manuelinas*, no início do xvi, legislavam acerca da doutrina eclesiástica, abordando no seu livro v o que deveria ser feito com os escravos da Guiné. Como podemos observar na legislação abaixo:

---

2 SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos* – engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 64.

3 Registro aqui o uso neste tópico da obra realizada por Sílvia Lara, que, ao longo dos anos, compilou todas as leis referentes aos africanos e à escravidão. Um trabalho hercúleo que foi concretizado e hoje nos serve de fonte para pesquisa. LARA, Sílvia Hunold. Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa. José Andrés-Gallego. (org.). *Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica*, Colección Proyectos Históricos Tavera, Madrid, 2000.

## Que todos os que tiverem escravos de Guiné os batizem

Mandamos que qualquer pessoa, de qualquer estado e condição que seja, que *escravos ou escravas de Guiné tiverem*, os *façam batizar e fazer cristãos, até seis meses, sob pena de os perderem*, os *quais queremos que sejam para quem os demandar*; os *quais seis meses se começarão do dia que os ditos escravos houverem e forem em posse deles*. E se alguns dos ditos escravos, que passem de idade de dez anos, se não quiserem tornar cristãos, sendo por seus senhores requeridos, façam-no então saber seus senhores aos priores ou curas das Igrejas em cujas freguesias viverem, perante os quais farão ir os ditos escravos e, se eles sendo pelos ditos priores e curas admoestados e requeridos por seus senhores perante testemunhas, não quiserem ser batizados, não incorrerão os senhores dos ditos escravos na dita pena. *E sendo os ditos escravos em idade de dez anos ou de menos idade, então em toda maneira os façam batizar até um mês do dia que os ditos escravos houverem e forem em posse deles; porquanto nestes da dita idade não é necessário esperar por seu consentimento.*

1 - *E quanto às crianças que em nossos reinos e senhorios nascerem das escravas que das ditas partes de Guiné vierem, mandamos que os seus senhores, sob as ditas penas, as façam batizar aos tempos que os filhos dos cristãos e cristãs se devem e costumam batizar.*<sup>4</sup> (grifo meu).

Vale destacar o que dizia a lei da época, isto é, que existe uma espécie de “liberdade” de escolha aos escravizados acima de dez anos para escolherem o batismo ou não. Contudo, cabe lembrar que tal escolha pode ter sido uma mera formalidade na letra da lei, pois, ao ser inserido dentro de uma comunidade de escravizados, a necessidade de seguir os ritos católicos, para ser incluído, aceito e possivelmente ascender dentro da mesma, seria uma cobrança constante.

---

4 LARA, 2000. p.75-76.

Um detalhe que não deve ser deixado de lado são as idades e os prazos exigidos para o batismo. No caso dos rebentos, estes deveriam seguir para o batismo “aos tempos que os filhos dos cristãos e cristãs costumam batizar”, o que, em tese, deveria ocorrer com poucos dias de vida. Já os escravizados adultos ou maiores de 10 anos tinham um prazo variável de 1 a 6 meses, sob pena de seus senhores perderem o direito de propriedade de tais cativos para outros que o demandassem, sob alegação de não realização das exigências da lei.

Ainda seguindo os rastros da legislação, observamos que nas *Ordenações Filipinas*, promulgadas em finais do século xvi e efetivadas a partir do xvii, o título 99 continuou vigorando<sup>5</sup>, com pequenas adaptações de escrita, que reduzem o texto, mas sem alterar sua finalidade. Destacamos que no artigo 1º existe uma alteração, pois não são considerados mais os filhos de escravas “das ditas partes de Guiné”, como dito nas Manuelinas. Agora o artigo 1º destaca unicamente um trecho já existente anteriormente no corpo do título, enfatizando que “sendo os escravos em idade de dez anos ou de menos, em toda a maneira os façam batizar até um mês do dia que estiverem em posse deles; porque nestes não é necessário esperar seu consentimento”. Não é possível afirmar o motivo de tal modificação, contudo vale lembrar que a presença de menores de dez anos escravizados e transportados pelo tráfico foi uma realidade crescente ao longo dos séculos posteriores.

No final do século xvii, uma Carta Régia datada de 5 de março de 1697<sup>6</sup>, enviada ao arcebispo da Bahia pelo então Rei Pedro II, nos traz mais informações acerca do batismo de africanos. Conforme os relatos feitos, e visando “acudir com os remédios para que as almas dos escravos” fossem inseridas no “grêmio da Igreja”, a Carta ordenava que, em qualquer porto que existissem navios negreiros, para abastecimento ou ancoragem mais demorada, fossem realizados, “sem

---

5 LARA, 2000, p. 127.

6 LARA, 2000, p. 210.

prejuízo da navegação”, batismos em todos aqueles capazes de receber tal sacramento, ou por clérigos que estivessem em cada embarcação ou por “seculares que for mais pio e capaz”. Não somente quando estivessem nos portos os ensinamentos da fé eram ordenados, pois, conforme consta na Carta, ao longo da navegação deveriam ser feitos ensinamentos também.

Na Carta em questão, ainda são aprofundadas questões que serviriam para o controle da aplicação do batismo, sendo os “mestres ou capitães” obrigados a apresentarem em terra, no momento que aportarem o navio, uma certidão fornecida pelo prelado dando conta da quantidade de escravizados que haviam sido batizados e os que ainda não haviam recebido o batismo. Tal situação deveria ocorrer, em especial, nas igrejas próximas aos portos, algo que no Recife talvez tenha se perdido com a demolição da Igreja do Corpo Santo<sup>7</sup> e a não conservação de seus documentos. Por fim, caso não fossem entregues tais certidões, existiriam multas iniciais de 50\$000 réis de pena na primeira ocorrência, 100\$000 réis na segunda e 200\$000 réis na terceira vez que o documento, dando conta do “bem espiritual” dos escravizados, não fosse apresentado.

Uma medida que constava em outra Carta de 7 de março de 1701<sup>8</sup> tentou dar conta do sacramento de batismo de uma forma diferente até aquele momento, neste caso, porém, ainda em África. Envolvendo as malhas e etapas do tráfico, a ilha de São Tomé era um dos locais de passagem para pagamento de impostos e/ou abastecimento de embarcações. Segundo a Carta, como o tempo de ancoragem no local era diminuto e não era possível catequizar os negros, recomendava-se que fossem procurados “alguns negros forros práticos na sua mesma língua” para serem ensinados pelos padres “o ofício de catequizar”. Tal situação ocorreria à custa da fazenda real até o momento em

---

7 Demolida no início do xx durante obras de modernização do atual Recife Antigo.

8 LARA, 2000, p. 216.

que os futuros catequizadores fossem considerados capazes para o ofício, com “toda doutrina e em estado de se poder confiar deles este exercício”<sup>9</sup>.

Após o processo de instrução, e quando a habilidade de catequizar o próximo pudesse ser colocada em prática, cessariam as despesas da Fazenda Real e os catequizadores deveriam ser pagos pelos senhores de escravos. Conforme enfatiza a Carta, o valor deveria ser de uma remuneração superior ao que era pago pela Coroa, numa tentativa de estimular cada vez mais o processo de propagação dos ensinamentos ou, nas palavras reais: “para que com esta esperança se possam capacitar mais facilmente para o seu ministério”. E ainda ratifica que, na ausência de negros “forros e ladinos”, fossem adquiridos, à custa da Fazenda Real, escravos para serem empregados nesse ofício de catequese.

No século XVIII, ocorreu um crescimento do tráfico transatlântico, intensificado para o Brasil em suas primeiras décadas, motivado pela expansão da mineração na região de Minas Gerais. Nesse processo, e com mudanças nas lógicas de abastecimento, o Reino de Angola, que já tinha relevância no tráfico, passa por um processo de vacância em seu bispado. Com a ausência do bispo, as queixas acerca da falta de batismos estavam causando “perigo de poderem morrer na viagem” os escravizados, sem conseguir alcançar a “salvação”. Então, numa tentativa de diminuir os prejuízos da falta de batismos, o Conde de Vimieiro, então Governador e Capitão general do Estado do Brasil, recebia uma Provisão dizendo que:

tanto que chegarem navios com escravos a esse porto, mande saber os que vêm doentes e faça com que se lhe *acuda prontamente* aos que não vierem batizados para que não faleçam sem batismo e que recomende aos párocos das freguesias da sua diocese *examinem os escravos que têm cada um dos moradores e se alguns estão por batizar e catequizar*, e achando alguns sem este requisito, *façam lista assinada por cada um deles e a remetam ao*

---

9 LARA, 2000, p. 217.

*ouvidor geral da comarca a que pertencer a tal freguesia, ao qual ordeno execute com todo o vigor (contra os senhores dos tais escravos) a ordenação do livro v, título 99, tendo entendido que não o fazendo assim me darei por muito mal servido, de que vos aviso para que saibais as ordens que fui servido passar sobre este particular e ponhais todo o cuidado e vigilância na observância delas, dando-me conta todos os anos de que o negócio de tanto porte se executa, para cujo efeito fareis com que esta se registre nos livros da Secretaria desse governo.<sup>10</sup>*

Primeiramente, o fato de buscar o batismo como salvação, perante os riscos de morte em pecado, mostra um pouco do imaginário da época acerca da necessidade de salvação que seria alcançada através da fé católica. Ainda é preciso acrescentar que o sentido de caridade e do “resgate” de almas para a cristandade estava muito presente. Num segundo momento, vale lembrar que os padres nas freguesias deveriam ser sempre vigilantes na aplicação da catequese e do batismo, fato que é ressaltado na Provisão ao abordar o exame que deveria ser aplicado aos moradores<sup>11</sup>.

Em caso de descumprimento das regras e do que reforçava a Provisão de abril de 1719, foi ratificado o que existia desde às *Ordenações Manuelinas*, isto é, o risco dos senhores dos escravizados que não estavam batizados perderem sua propriedade para quem os reclamasse alegando a falta de batismo. A vigilância cabia aos párocos, que, ao acharem senhores com escravizados sem batismo e catequese, deveriam remeter uma lista ao ouvidor geral da comarca visando proceder o que dizia a lei em vigor no seu livro v.

Poucos anos depois, com o movimento de expansão do tráfico de africanos, uma consulta feita pelo vice-rei do Estado do Brasil, Vasco César de Menezes, mostra como as informações circulavam

---

<sup>10</sup> LARA, 2000, p. 252-253.

<sup>11</sup> Mais detalhes serão vistos neste texto, em especial na análise das Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia.

entre o Atlântico e de que modo poderiam influenciar ações ligadas diretamente aos escravizados em África que seriam trasladados para o Brasil de outrora. Segundo consta no documento<sup>12</sup>, existia uma necessidade de auxílio espiritual em Ajudá, algo que não seria suprido por dois Capuchinhos enviados para a localidade, tendo em vista que os desejos eram maiores, pois a Missão do Benin necessitava de religiosos provendo o batismo para os escravizados antes do embarque.

Conforme alegava o vice-rei do Estado do Brasil em 1724, era “conveniente que vossa majestade se sirva mandar declarar ao seu geral quanto se faz útil não só que assistam dois na dita feitoria mais um prefeito para dali administrar a Missão de Benim”. A existência de religiosos seria usada para batismos e catequese, além de proporcionar aos capuchinhos tudo que fosse necessário para “dizer missa, e administrar os sacramentos”. Tudo seria custeado devido “novo subsídio de 10 tostões por cada negro”. Algo que no ano em tela já estava preparado e em “suficiente quantia em cofre separado”. Assim, observamos que o ensejo de propagar a fé católica e a salvação das almas, retirando dos escravizados o que seria considerado gentílico, continuava operando nas palavras de homens como o vice-rei do Brasil.

Já em meados dos Setecentos, um documento nos mostra um pouco das dificuldades enfrentadas na aplicação dos sacramentos e na realidade do tráfico de escravizados pelo Atlântico. Na provisão datada do ano de 1760<sup>13</sup>, é possível encontrar dados referentes aos ocupantes dos negreiros, dentre esses estavam os clérigos responsáveis pela aplicação da fé. As primeiras linhas do documento nos dizem o seguinte: “por provisão de 17 de dezembro de 1680 que não deixasse partir navio algum desse Estado para este Reino ou outra alguma parte sem que levasse capelão e isto mesmo fora servido determinar pelo capítulo XI do regimento das arqueações”. Um século antes, as

---

12 LARA, 2000, p. 518-519.

13 LARA, 2000, p. 340-341.

determinações já davam conta da necessidade de religiosos entre os integrantes da tripulação. Contudo, veremos que a narrativa revela que existiam problemas na realização de tal regra.

No texto, é possível perceber que existiram dificuldades para que o sacerdote fosse sempre embarcado. Em vista de tal fato, ainda no ano de 1688, uma nova provisão ordenava que “nenhum navio saísse desse porto sem levar certidão do chanceler da Relação dessa cidade da Bahia”. Deveria comprovar o chanceler - ou quem estivesse à altura de emitir tal certidão - que a embarcação “chegou e voltou com capelão”. Caso não fosse realizada a emissão da documentação, seriam aplicadas penas, que, conforme a provisão, seriam as “mesmas penas que já estavam impostas aos navios que sem eles navegavam”. No caso da navegação entre as capitânicas no Brasil, deixavam a vigilância para ser exercida através da “consciência do governador desse Estado e na do arcebispo dar-se-lhe a melhor forma e providência para que os navios e sumacas não navegassem sem capelães”.

O detalhe que pode ser percebido na narrativa da provisão de 1760 é que um dos fatores que contribuiu ao longo dos anos para a não presença efetiva de sacerdotes nas embarcações foram os custos, pois os mestres dos navios não “acertavam” os valores para pagamento dos eclesiásticos. Visando mediar o problema, ordenava a provisão que “também ao governador e arcebispo ajustarem o que o mestre devia dar ao capelão e que por conta do mesmo governador ficaria obrigar ao mestre que lho desse e pela do arcebispo persuadir ao capelão a que o aceitasse”. Não necessariamente uma mediação justa, muito mais uma tentativa de solução imediata para os valores acordados, desde que suprissem a ausência dos clérigos nas embarcações. Uma ação que deveria ser posta em prática com a ação do governador e do arcebispo.

Outra dificuldade enfrentada é o retorno para a África na viagem Atlântica. Conforme é relatado, muitos religiosos recusavam-se a voltar para um dos principais mercados de abastecimento de escravizados, Angola. Cabe lembrar que durante muito tempo, em especial até o início do século XIX, a África ficou conhecida como túmulo dos

brancos e estrangeiros. Motivo pelo qual muitos funcionários régios e religiosos devem ter se recusado retornar ou até ir para qualquer território africano<sup>14</sup>. Tal conjuntura chegava ao ponto de causar prejuízos no comércio negreiro, pois ocorriam duas situações: ou o preço pago para ter o capelão era superior ou as embarcações ficavam muito tempo esperando um religioso que aceitasse. Assim, uma das possibilidades trazidas na provisão era que “o governador aos mestres da embarcação que primeiro partisse desse Estado para aquele Reino a que levassem os capelães que tivessem vindo em outras embarcações, dando-se-lhe passagem livre e mantimento por conta dos mesmos mestres”. Contudo, vale lembrar que existiram exceções: em outra provisão, datada de 21 de junho de 1727, uma decisão favorece um tipo específico de embarcação, a de pequeno porte, que estaria ligada ao comércio com a Costa da Mina. Conforme relatado no documento, existia uma:

incapacidade para se poder praticar nelas o dito regimento que pelo disposto nesta provisão se tinha introduzido o navegarem assim para a Costa da Mina, Angola e mais portos do Brasil, todas as embarcações pequenas sem levarem capelães, de sorte que me mostrando no Juízo Eclesiástico que nas tais embarcações não há comodidade para poderem levantar altar para o sacrifício da missa, teriam uma certidão do provisor do arcebispo, por onde os exime de levarem capelão e com esta requerem aos oficiais da Fazenda, a que se não oferece dúvida, à vista do que vem determinado pelo Juízo Eclesiástico; e por este modo vêm a ficar isentos os mestres de levarem capelães no que se segue um irreparável prejuízo à salvação de todos esses navegantes.<sup>15</sup>

---

14 FAGUNDES, Fernanda Ribeiro Rocha. A [primeira] escola médica de Angola de 1791 e a rede de conhecimentos úteis do Projeto Ultramarino Português (do último quartel do século XVIII a início do século XIX). 2021. Tese (Doutorado em História) – Fundação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro. 2021, p. 113-114.

15 LARA, 2000, p. 340-341.

Resta-nos saber se, durante o período que vai de 1727 até a década de 1760, o número de pequeno porte atuante no ir e vir do comércio de escravizados foi impactado ou não pela medida. Mas, como alertava no final da citação, o prejuízo à salvação de todos os navegantes não estava somente em não poder fazer missa pela falta de espaço. Dom José considerava que “não parece seja bastante o faltar na embarcação cômodo para se dizer missa para deixarem de ser obrigados os mestres a levar capelão”. Argumentava o Rei que a presença de religiosos era necessária “para a assistência dos moribundos e para lhes administrar o sacramento da confissão e o da extrema unção, quando não seja possível administrar também o da comunhão”. Acrescentava ainda os possíveis erros cometidos pela falta do sacramento do batismo, ocorrendo que “além disto não é menos a falta dele a respeito dos negros que nestas mesmas embarcações morrem sem batismo ou administrado por pessoas tais que se pode duvidar muito se fazem sacramento”<sup>16</sup>.

Postos tais argumentos, Dom José ainda lembra que a necessidade de eclesiásticos nas embarcações seria algo que não englobava Angola, pois deste local saíam todos os escravizados batizados. Assim, somente nos barcos desta origem é que não seriam necessários religiosos. Dessa forma, algumas perguntas surgem: o que ocorreria na época que não estimulava os clérigos em seu retorno para Angola? Seriam os salários ou as dificuldades encontradas na administração da fé nos navios as causas de tal recusa? Perguntas que podem ser respondidas em outros estudos e fogem ao nosso intento de observar a relação do sacramento do batismo com os africanos traficados pelo Atlântico para o Brasil.

Findando seus argumentos, o Rei concluía que tais prejuízos “obrigavam a pôr na minha presença que se devia derrogar a predita

---

16 Vale lembrar que o batismo poderia ser realizado em casos excepcionais por pessoas que não fossem religiosas, especialmente em casos de perigo de vida. Caso a morte não fosse confirmada, posteriormente, o batismo deveria ser confirmado por um eclesiástico.

provisão de 21 de julho de 1727, e por se em seu inteiro vigor o capítulo XI do regimento das arqueações”. Assim, numa reflexão que envolve o sentimento religioso, a administração da fé e o comércio transatlântico de escravizados, o Rei concluiu que deveria:

ordenar que com efeito se execute o que dispõe o regimento das arqueações e a provisão de 27 de março de 1688, de sorte que não vá nenhuma embarcação para a Costa de África sem levar capelão, ainda que se queira supor a dita embarcação não tem capacidade para se celebrar o sacrifício da missa e assim o fareis praticar.<sup>17</sup>

Se tal medida voltou a ser realizada como desejava Dom José, é algo que não saberemos no momento, porém fica clara a necessidade por parte da Coroa em manter os preceitos de aplicação da fé católica. Por outro, observamos que a dinâmica do tráfico poderia ser favorecida ou prejudicada pela presença de um eclesiástico a bordo dos negreiros, ao menos pelo que estava inscrito nas determinações vigentes. Sobre o tema, Jaime Rodrigues argumenta que “é mais certo que a determinação da Coroa portuguesa obrigando as expedições negreiras a levar capelães como tripulantes se prendesse a uma questão de consciência e ao vago desejo de cristianizar os cativos africanos.”<sup>18</sup>

Após observarmos como a legislação, desde as Ordenações Manuêlinas e as leis posteriores, pensou e tentou abarcar o sacramento batismal, é possível compreender que a fé exerceu um papel importante no comércio atlântico. Seja por vocação seja por um “vago desejo”, o cristianismo esteve ligado a tal processo durante toda a sua existência, não somente nos nomes religiosos de embarcações ou portos. Algumas leis eclesiásticas tentaram dar conta do processo de

17 LARA, 2000, p. 341.

18 RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 209.

escravização e do tráfico de escravizados, tais leis demarcam que existia, ao menos no papel, um catolicismo esboçado no cotidiano escravista.

### As constituições primeiras do arcebispado da Bahia e o batismo de escravizados

A necessidade de propagação da fé e da salvação das almas foi marcante dentro do processo de tráfico e de exploração das terras coloniais a partir do século XVI. Como pudemos observar no tópico anterior, várias cartas, provisões, leis tentavam dar conta da aplicação dos sacramentos com os escravizados. Seja por puro peso de consciência seja pelas crenças, o contexto esteve repleto da presença eclesiástica, do catolicismo em suas diversas manifestações e adaptações sofridas em África ou nas colônias.

No ensejo de legislar sobre as práticas católicas em seus domínios, a Igreja Católica elaborou, a partir do século XVIII, diversas leis que foram compiladas em constituições. Na verdade, o sínodo realizado na Bahia é o grande feito legislativo eclesiástico no Brasil colonial e foi seguido até meados do século XIX. Entre as principais referências estava o Concílio de Trento e vários autores da época, contudo o que representaria a maior especificidade das Constituições do Arcebispado da Bahia foi a reflexão sobre a escravidão.

Um fator lembrado por Londoño e que remete aos séculos XVI e XVII é o de que “os membros da hierarquia da Igreja [...] não se preocuparam em defender os africanos, questionar a legitimidade de seu cativeiro ou definir para eles formas de atendimento religiosos”.<sup>19</sup> Assim, ao abordar nas Constituições títulos ligados exclusivamente aos escravizados, estaria o clero colonial, comandado por Sebastião

---

19 TORRES-LONDOÑO, Fernando. Igreja e escravidão nas constituições do Arcebispado da Bahia de 1707. *Revista Eclesiástica Brasileira*, Petrópolis, RJ, v. 67, n. 267, p. 609–624. 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.29386/reb.v67i267>.

Monteiro da Vide, construindo uma legislação canônica que, em tese, mudaria a forma como os africanos e os escravizados eram tratados. Ao menos na legislação eclesiástica, o que estava escrito deveria ser realizado, já na prática, nada garantia o estrito cumprimento das leis no vasto território colonial.

Ao estudarmos as Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia, são identificados alguns títulos específicos para escravizados, que abarcam todos os sacramentos. Num total de vinte e seis títulos, entre as centenas inscritas na legislação, vemos que a escravidão era um tema diferenciado entre os itens, sendo tratado sempre numa forma patriarcal, pois, pelos títulos, é possível observar que seria sempre obrigação do senhor dos escravizados levá-los para o batismo e garantir-lhes a instrução na doutrina cristã de suas propriedades. A autonomia escrava é algo que não se faz registrar nos termos da legislação.

Com o ensejo de abordar a doutrina cristã, para todos os habitantes nos domínios coloniais do Brasil, os títulos inscritos na legislação serviriam como uma referência para todos os eclesiásticos na aplicação dos preceitos canônicos e na regulação da vida da população em geral. Desde o batismo, passando pela eucaristia, casamento e morte, a prática religiosa era perpassada por regras que deveriam ser seguidas conforme inscritas nas Constituições.

No que concerne aos escravizados, Londoño lembra que o Sínodo baiano usou de ancoragem os escritos que já eram conhecidos na época. Várias formulações são inspiradas na obra de Jorge Benci, conhecida como *Economia Cristã dos Senhores no Governo dos Escravos*, que tinha sido publicada anos antes, em Roma. Uma obra com vários discursos morais e ensinamentos que deveriam ser seguidos, que colocava o papel da doutrina como algo que deveria ser exercido pelo senhor para com seu servo. Conforme Benci “como os servos são criaturas racionais, que constam de corpo e alma; não só deve o Senhor dar-lhes o sustento corporal, para que não pereçam seus corpos; mas também o espiritual, para que não desfaleçam suas

almas”. E tal doutrina seria baseada no que ensinou o Concílio de Trento, com o “uso dos sacramentos, e o bom exemplo da vida”.<sup>20</sup>

O Padre Benci era um jesuíta e tinha vivido alguns anos no Brasil, no final do século XVII, e conhecia de perto o que acontecia com os escravizados. Tanto que, ao abordar o que deveria ser ensinado da doutrina pelos senhores aos seus cativos, lembra que “[...] os servos deste Brasil vêm da gentilidade de Guiné e mais partes da África, tão rudes nos mistérios de nossa santa fé, e tão ignorantes nos mandamentos da lei de Deus, que de cristãos não tem mais, que o batismo, sendo que até este falta *[sic]* a muitos [...]”.<sup>21</sup> Ao ratificar que até os batismos realizados em África eram poucos, o padre esclarece que a prática dos sacramentos nem sempre foi garantia de ensinamentos cristãos. Nesse sentido, vale lembrar que a própria ordem a qual pertencia, por mais que fosse destinada à propagação da fé, esteve envolta com o tráfico de escravizados, como bem mostrou Alencastro na obra *O Trato dos Videntes*.<sup>22</sup>

O título três das Constituições lembra que a instrução da fé dos escravizados é algo muito necessário, “porque os escravos do Brasil são os mais necessitados da Doutrina Cristã, sendo tantas as nações, e diversidade de línguas, que paixão do gentilismo a este Estado”.<sup>23</sup> Contudo, tal situação não deveria ser impedimento na busca pela propagação da fé, pois, mesmo existindo problemas iniciais de comunicação, estava inscrito na legislação que se deveria “buscar-lhes

---

20 BENCI, Giorgio, s. j. (ca.1650-1708). *Economia cristã dos senhores no governo dos escravos*. Roma: Officina de Antonio de Rossi, 1705, p. 55-56.

21 BENCI, 1705, p.57.

22 ALENCASTRO. Luiz Felipe de. *O Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

23 VIDE, Sebastião Monteiro da. *Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia*, Feitas e Ordenadas pelo Ilustríssimo, e Reverendíssimo senhor D. Sebastião Monteiro da Vide, Arcebispo do dito Arcebispado, e do Conselho de Sua Majestade, Propostas e Aceitas em Sínodo Diocesano, que o dito Senhor Celebrou em 12 de Junho do ano de 1707. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2007, p. 4.

todos os meios, para serem instruídos na fé, ou por quem lhes fale nos seus idiomas, ou no nosso, quando eles já o possam entender”. Assim, vemos que a caracterização dos escravizados, em especial a dos africanos, é colocada sempre como inferiores, não somente pela inicial “falta” da fé católica, como por características decorrentes de sua condição, pois muito da “rudeza” de falar e “barbaridade” de entender diz muito mais de um olhar europeu “civilizado” do que do reconhecimento dos traumas sofridos pelo escravizado e o total desconhecimento de suas crenças ancestrais em África.

Ainda sobre os ensinamentos da doutrina, as obrigações estariam diretamente ligadas à sua função de senhor. Os padres, curas e demais eclesiásticos não deveriam atuar sozinhos. Benci afirma que “não só a eles pertence ensinar os escravos, senão também a vós”, e continua justificando que isso era em decorrência de serem os senhores quem os tinha “mais a mão”. E conclui ratificando que, se “como tendes obrigação de lhes dar o pão para o corpo, a tendes também de lhe dar para a alma”.<sup>24</sup> Um segundo passo que deveria ser realizado pelos senhores estava ligado à aplicação dos sacramentos em seus escravizados.

O primeiro e principal sacramento, que garante a inserção na cristandade, é o batismo, sendo considerado “a porta por onde se entra na Igreja Católica”, e sem ele os demais sacramentos não poderiam ser recebidos, não sendo diferente para os escravizados. Na distribuição dos títulos dedicados ao batismo, encontramos no livro primeiro uma espécie de lista dos efeitos causados em quem recebe tal sacramento. Segundo a descrição,

causa o sacramento do batismo efeitos maravilhosos, por que por ele se perdoam todos os pecados, assim original, como atuais, ainda que sejam muitos, e mui [sic] graves [...] E por este sacramento de tal maneira se abre o céu aos batizados, que se

---

24 BENCI, 1705, p. 58.

depois do batismo recebido morrerem, certamente se salvam, não tendo antes da morte algum pecado mortal.<sup>25</sup>

Aos escravizados, em especial os africanos, tais efeitos deveriam ser garantidos sempre com o seu senhor, franqueando as possibilidades de acesso ao pão que alimentaria a alma. Mas existiam diferenças em relação aos batismos ofertados para crianças e para adultos, e, no caso do tráfico, sabemos que a presença de crianças nas embarcações, em especial no transcorrer do século XVIII, passou a ser algo constante.<sup>26</sup>

Os africanos adultos deveriam passar pelo processo de conhecimento da doutrina antes de serem batizados, assim como todos os demais que não fossem menores de sete anos. Conforme o título xiv, o batismo só poderia ser feito nos adultos depois de comprovado que tinham ânimo para o ato. Além disso, era necessário que soubessem “ao menos o credo, ou artigos da fé, o padre nosso, Ave Maria, e mandamentos da lei de Deus”, pois, ao alcançarem o sacramento, estariam deixando de ser “filhos da ira, passam a ser herdeiros da glória, e de escravos do demônio, se fazem filhos adotivos de Deus”. (VIDE, 2007, p. 19). E os “escravos brutos”, como eram chamados os africanos recém-chegados vindos da Costa da Mina e “muitos de Angola”, deveriam ser “avaliados” conforme as instruções inseridas no processo de catequese. Contudo, após esse processo, seriam feitas as seguintes perguntas:

Queres lavar tua alma com a água santa?  
Queres comer o sal de Deus?  
Botas fora da tua alma todos os teus pecados?  
Não hás de fazer mais pecados?  
Queres ser filho de Deus?  
Botas fora da tua alma o demônio?<sup>27</sup>

---

25 VIDE, 2007, p. 13.

26 ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. A galera Aleluia Ressurreição e Almas em uma viagem entre Pernambuco e a Costa da Mina no ano de 1752. In: RODRIGUES, Aldair; LIMA, Ivana Stolze; FARIAS, Juliana. (org.). *A diáspora mina: africanos entre o golfo do Benim e o Brasil*. Rio de Janeiro: NAU editora, 2020, p. 201-225.

27 VIDE, 2007, p. 20.

Interessante perceber que, após terem condições de responder tais perguntas, seja através de intérpretes seja por terem aprendido a “nossa língua”, como expresso nas Constituições, os Africanos considerados boçais encontrariam a salvação, estando livres, ao menos no imaginário católico, dos pecados e do demônio que carregavam na alma. Algo que mostra bem o contexto de inferiorização do escravizado e de suas crenças por parte dos cânones do catolicismo na época. Vale destacar que uma das preocupações do batismo nesses adultos ocorria especialmente por conta dos perigos de morrerem sem “salvarem suas almas” e, por tal motivo, em casos excepcionais, deveriam receber o sacramento *sub condicione*. Algo que, como dito no tópico anterior, em caso de não morrerem na travessia atlântica ou imediatamente após sua chegada, poderiam receber as instruções da fé e, em alguns casos, serem batizados novamente, agora com validade e sem perigo de vida.

O título xiv ainda nos mostra alguns detalhes acerca do ensinamento da doutrina que deveria ser realizado pelos senhores, chegando a deixar inscrito uma espécie de reclamação para com eles. Buscavam assegurar que os senhores não estariam “a se descuidarem da obrigação que tem de ensinar a seus escravos”,<sup>28</sup> pois muitos estavam realizando tal tarefa de forma precária. O ensinamento para os escravizados deveria ser feito com vagar, pois a tal “gente rude” só aprenderia assim, e não com a pressa que seus donos estavam empreendendo tal tarefa. Ratificam ainda que os cativos que vierem da “Guiné, Angola, Costa da Mina, ou outra qualquer parte” da África, que tiverem mais de sete anos, só deveriam ser batizados com o consentimento próprio. A Igreja tentava evitar que os senhores promovessem assim os batismos sumários e renovava, agora em terras sob a jurisdição eclesial da Bahia, os sacramentos que poderiam ter sido realizados em locais como Angola, tendo em vista as dificuldades e as denúncias de que

---

28 VIDE, 2007, p. 22.

não estavam sendo feitos os batismos em África, conforme registrado na Provisão de 29 de abril de 1719.<sup>29</sup>

Resta saber o que seria considerado em tal entendimento dos mistérios da fé<sup>30</sup> conforme ensinados no catecismo contido no livro três das Constituições, que elenca uma série de perguntas, tais como: “Quem fez este mundo?”, “Quem nos fez?”, que deveriam ser respondidas pelo escravizado, neste caso unicamente repetindo a resposta: “Deus”. Imaginemos um escravizado desembarcado e com poucos dias no Brasil de outrora, sendo catequizado e repetindo as respostas ensinadas pelos seus senhores, párocos e demais religiosos, todos estes envoltos numa consciência dúbia, de um lado a necessidade de ratificar a fé católica “salvando uma alma”, e do outro garantindo seu direito de propriedade. Pois vale lembrar que a legislação Manuelina e Filipina em seu livro V deixava claro que o senhor poderia perder seu cativo caso fosse denunciado por não ensinar a doutrina em até seis meses depois de sua chegada.

Todo esse conjunto de normas, que buscava enquadrar senhores como responsáveis pela doutrinação e exemplos de vida para seus escravizados, reforça não somente o caráter patriarcal da época, ratificando o papel do senhor, pai, protetor e que deveria ser obedecido, como também sanciona ainda mais o imaginário preconceituoso de que os recém-chegados de África eram todos brutos, rudes e que, somente através da fé católica, seriam transformados para alcançar a salvação. De um lado o Estado e os senhores garantiam seu poder, e do outro a Igreja Católica imprimia seu ensejo doutrinador e corretivo através das Constituições Primeiras.

---

29 LARA, 2000, p. 252-253.

30 O livro três das Constituições apresenta, no seu título trinta e dois, as formas como a doutrina deveria ser realizada. Em específico aos escravos, existe a “Breve instrução dos mistérios da fé, acomodada ao modo de falar dos escravos do Brasil, para serem catequizados por ela” (VIDE, 2007, p. 219).

## O batismo, o tráfico e os africanos na praça do Recife

Os africanos comercializados na praça do Recife, em Pernambuco, desde meados do século XVI, estiveram entre os principais agentes da paisagem urbana das ruas que formavam as freguesias de Frei Pero Gonçalves e Santo Antônio setecentistas. Não por acaso, os registros de batismo trazem um pouco das histórias dessa gente traficada, que podemos reconstruir através de pedaços, como um quebra-cabeça, montado com o auxílio dos assentos de batismos, às vezes a única referência documental deixada por esses sujeitos. Porém, os dados trazem ricas possibilidades sobre as escolhas feitas por esses homens e mulheres no passado colonial. Neste momento, direcionamos nossa reflexão unicamente aos registros de batismos, porém, lembramos que, em algumas localidades do Brasil colonial, a existência de irmandades possibilitou o surgimento de fontes que trazem algumas das origens dos africanos comercializados na colônia.

Na segunda metade do século XVIII, na análise dos registros paroquiais de batismo, foi encontrado, entre 1790 e 1800, um quantitativo de 162 novos africanos e africanas sendo batizados em Santo Antônio. Contudo, este número só contempla os recém-chegados, pois, quando ampliamos as possibilidades através da inserção de pais, mães e padrinhos, tal quantitativo salta para 949 homens e mulheres traficados e vivendo escravizados na freguesia e seus arredores. O que mostra uma forte presença de africanos no cotidiano das freguesias que compunham o Recife, tendo em vista que Santo Antônio era uma das principais localidades da época, cercada por casas de morada e um intenso comércio ligado ao porto.

## O compadrio dos africanos novos

Um dos principais círculos em que os africanos buscaram e/ou foram inseridos é o do próprio mundo da escravidão em Santo Antônio do Recife. Observando a condição jurídica dos padrinhos desses recém-chegados, vemos que esta foi composta por padrinhos cativos, com 28,2%;

seguidos pelos forros, com 19,4% e ficando em último lugar os laços com o mundo dos livres, com 9,6%. No caso das madrinhas, vemos que não existiam mulheres livres, e apesar da ausência representativa de madrinhas, algo que representou 50,8%, existiram outras que sendo cativas, 17,7%, e forras, 16,2%, aceitaram batizar africanos. Podemos considerar algumas hipóteses sobre tais números. Primeiramente, que esses laços de compadrio com outros cativos e forros garantia uma maior inserção para os africanos, já que estes precisavam aprender a língua, as regras da sociedade e do cativeiro de que passavam a fazer parte, e, acima de tudo, conquistar proteção e espaço, criando laços horizontais que poderiam ser transformados, com o tempo, em laços mais sólidos de amizade, fraternidade e afeto entre os seus.

Tais dados podem ser observados na tabela abaixo, em que foram elencados os registros a partir da condição jurídica dos padrinhos e madrinhas.

Tabela 1. Condição Jurídica dos Padrinhos e Madrinhas de escravos Africanos 1790-1800

| Condição Jurídica | Africano | %     |
|-------------------|----------|-------|
| Padrinho Livre    | 12       | 9,6%  |
| Padrinho Forro    | 24       | 19,4% |
| Padrinho Cativo   | 35       | 28,2% |
| Sem Padrinho      | 9        | 7,3%  |
| Não Informado     | 44       | 35,5% |
| TOTAL             | 124      | 100%  |
| Madrinha Livre    | -        | -     |
| Madrinha Forra    | 20       | 16,2% |
| Madrinha Cativa   | 22       | 17,7% |
| Sem Madrinha      | 63       | 50,8% |
| Não Informado     | 19       | 15,3% |
| TOTAL             | 124      | 100%  |

Fonte: Livro de Batismos 1, 2 e 4 da Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento de Santo Antônio do Recife.

A conquista de tais laços poderia começar já no espaço da igreja, quando o senhor estava acompanhado de outras de suas propriedades. Foi o caso do Mestre de Campos José Nogueira<sup>31</sup>, morador na freguesia do Santíssimo Sacramento, que adquiriu uma nova “peça” que batizou de Antônio. Um homem que embarcou no porto de Angola e, em março de 1790, juntamente com outros cativos, foi batizado, recebendo o nome de um santo católico. Seu padrinho iria acompanhá-lo por algum tempo, pois Manuel era o escravo que estava com o Mestre de Campos. Uma madrinha também não foi esquecida, Mariana dos Santos, mulher que conhecia de perto o cativo, no entanto tinha conquistado sua alforria.

No mesmo ano, em novembro, outro batismo realizado no Santíssimo chama atenção pelas possibilidades que emergem a partir de sua análise. Estamos falando do batizado de Antonia, filha de Thereza, ambas escravas de certo Manoel José<sup>32</sup>. Nada mais corriqueiro do que um senhor levar sua propriedade para o batismo, seguindo o que ordenavam as leis civis e eclesiásticas. Contudo, foi registrado pelo padre Feliciano José Dornellas que Antonia era “*do gentio de Angola*”, filha de Thereza, também “*do dito gentio*”, o que ligava mãe e filha diretamente com a África. Nesse caso, singular dentro dos batismos, existem duas vertentes. A primeira delas é a de que Thereza e Antonia foram embarcadas juntas, talvez até com outros membros da mesma família, que foram separados no momento das trocas entre os negreiros e os intermediários nos portos por onde a embarcação que estavam atracou. Outra chance que podemos enveredar é a de que Thereza foi capturada e transportada gestante, parindo durante a travessia ou já desembarcada no Recife. Como não existe indicação de idade para Antonia, nem a classificação “adulta”, comum nos registros de africanos, mais provável que fosse uma criança, que

---

31 Arquivo da Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento de Santo Antônio do Recife (AIMSSAR). Livro de Batismo, v. 1, 1790-1792, p. 10.

32 *Ibid.* p. 96.

conseguiu ficar unida e sobreviveu ao lado da mãe desde a captura até o desembarque na América. Os padrinhos ficam em segundo plano diante da singularidade do batismo, mas não deixam de ser importantes para entendermos a inserção que esta mãe e sua filha angariavam com os “santos óleos”, pois Leandro e Maria não tiveram sua origem indicada, somente sua condição jurídica, e eram escravos que compunham o cenário local.

O que existe em comum entre Antônio e Antonia, além do fato de serem escravos do gentio de Angola?

Esses cativos conseguiram angariar, através de seus batismos, uma inclusão num círculo em que ainda eram “boçais”, o da escravidão no Recife colonial. Antônio foi mais longe, por ter incorporado ao seu ciclo dois mundos, sendo o primeiro de escravo, em que teria a companhia do padrinho Manuel no cotidiano do cativo. No segundo, o dos forros, já que Maria, sua madrinha, tinha conquistado uma condição ambicionada por muitos, e que poucos conseguiram alcançar, principalmente no caso de africanos<sup>33</sup>. Esses escravos estavam garantindo sua inclusão e proteção, talvez não suficientes, porém necessárias para o novo dia a dia que os aguardava.

Outro grupo também bastante representativo entre os padrinhos que batizavam os africanos foram os forros, que, vivendo fora do cativo, não deixaram o mundo do qual fizeram parte, mas o cotejavam de uma condição diferente, e, por isso, eram como pais ou mães para esses “novos filhos” que conquistavam. Serem padrinhos, de alguma forma, os aproximava, ou os faziam iguais aos bem-nascidos daquela sociedade. Os forros não foram uma exceção dentro dos batismos pesquisados, estiveram presentes e demarcavam o seu espaço, numa via que, acreditamos, funcionava para ambos os envolvidos, pois, se de um lado o alforriado conquistava prestígio pelo fato de apadrinhar,

---

33 No estudo das alforrias, ao menos no momento do batismo, não existem africanos alforriados. Para esse grupo, essa era uma conquista que ocorria ao longo da vida.

para o cativo, estava criado um laço que poderia facilitar o seu trânsito entre os dois mundos. Mesmo que de maneira simbólica, o padrinho forro trazia, para o contexto da escravidão em que o africano estava sendo inserido, um exemplo do que poderia ser conquistado ao longo do tempo. Contudo, não é possível averiguar se de fato essa situação ocorria pela ausência de registros que indiquem tais dados em que pudéssemos chegar aos índices de quais africanos com padrinhos forros conquistaram alforria posteriormente. Só um cruzamento com documentos cartoriais e cartas de alforrias nos forneceria tais informações. No entanto, apontamos tal fato como mais um desafio para compreendermos as formas de agir e viver de africanos em sociedades escravistas coloniais de base portuguesa.

Porém, enquanto não são encontradas tais fontes, se é que existem para o Pernambuco colonial, fiquemos com os casos em que outros forros aparecem como padrinhos de africanos. Nos casos que analisamos a seguir, encontramos mulheres denominadas como do gentio de Angola que, em meados de 1791, são batizadas. A primeira delas é Roza, que teve como padrinho e madrinha, respectivamente, Floriano, um escravo sem indicação de cor ou proprietário, e Aguida, mulher forra. Já o batismo de Ritta, que, recebendo os “santos óleos” no mesmo dia de Roza, teve seus padrinhos, Domingos Rodrigues e Quitéria, registrados do mesmo modo, só que a condição dos dois era diferente. No caso destes, a alforria tinha sido conquistada por Domingos, enquanto sua madrinha, diferente de Aguida, continuava cativa.<sup>34</sup>

Uma semana após os batismos de Ritta e Roza, “aos dezoito de junho de mil setecentos e noventa e hum”, foi a vez de Joanna, também designada por Angola ao ser batizada. No seu caso, vemos que os padrinhos são de mundos bem diferentes, enquanto sua madrinha, Leandra de Souza, moradora na freguesia de Santo Antônio do Recife, tinha uma história de vida marcada pelo cativo anterior,

---

34 AIMSSAR. Livro de Batismo, v. 1. 1790-1792. p. 166.

talvez uma descendente direta dos vários africanos que habitavam a localidade, já que era crioula forra. Do outro lado, o padrinho de Joanna foi Jozé Maria Braine, um branco solteiro, que descendia de uma família conhecida na região. Origens bem distintas, mas que estiveram unidas em certo momento para apadrinhar e legitimar o sacramento recebidos por “Joanna adulta do gentio de Angola”<sup>35</sup>.

Ritta, Roza, Joanna, Antônio e Antonia, alguns entre tantos outros vindos da África para Pernambuco, são frutos das diligências do comércio de escravos entre as duas margens do Atlântico. Pessoas que, através do batismo e de padrinhos, foram inseridos em uma sociedade constituída por outra lógica, que não a de sua origem, representando este ato um primeiro passo para o aprendizado de como sobreviver e ser aceito neste novo mundo. Suas vivências no cotidiano que se descortinava fizeram surgir novos significados para o que já conheciam e, acima de tudo, tiveram que enfrentar as dinâmicas do trabalho escravo até que viessem, quem sabe, a conquistar uma nova condição, o de alforriado.

Os padrinhos livres, que representam o menor quantitativo na análise para africanos, poderiam trazer a estes alguma segurança, porém acreditamos que esta seja muito tênue, já que não necessariamente o padrinho ou a madrinha livres estariam presentes ou próximos ao seu afilhado. Salvo algumas situações em que eram os próprios donos ou membros da família do senhor que apadrinhavam, o que garantia alguma atuação mais efetiva, mas nem sempre certa, na vida do africano, já que, numa sociedade católica, a cultura de proteção aos simples, a noção de caridade e de obras que facilitassem a salvação da alma de quem a realizava, fossem um incentivo para livres e brancos. Assim, com algumas posses, apadrinhar e dar apoio econômico a cativos do próprio plantel ou de parentes não era algo difícil de acontecer. Outro caso, o de Francisco, pode seguir, entre

---

35 *Ibid.* p.170.

os demais africanos batizados, a reflexão acima, pois seu padrinho é um homem branco solteiro.

O escravo Francisco era do gentio da Costa<sup>36</sup>, muito provavelmente Costa da Mina, um dos locais onde havia um comércio de escravos com a Capitania de Pernambuco, e foi batizado em maio de 1790. O fato de ter um padrinho não somente livre, como também branco, pode não ter sido ao acaso em sua trajetória no Recife de outrora, afinal o seu dono, Francisco dos Remédios, era um homem que tinha laços com moradores do Engenho Catende. Talvez proceda daí o fato de Jozé Roriz ter aceitado batizar o escravo Francisco, para agradar ou demonstrar reconhecimento para com o Francisco, o senhor, e angariar capital simbólico diante de toda a importância social que talvez possuísse na freguesia em que eram moradores.

Outro cativo, batizado no dia 7 de setembro do mesmo ano, teve como padrinho alguém que possuía uma condição social diferenciada, um clérigo<sup>37</sup>. O padrinho de Dionízio foi o “Reverendo Doutor Jozé Pereira Lobato”, que trazia para nova vida do escravo vindo do gentio da Costa ao menos um laço com um homem cristão e que possuía condições de acompanhá-lo em sua escalada de fé. Porém, observando mais de perto, assim como no caso de Francisco, é possível entendermos o motivo da presença do Reverendo Lobato. O cativo da “Costa” era propriedade de outro religioso, o “Reverendo Padre Fabricio Monteiro”. Assim, nada mais cômodo ou companheiro do que apadrinhar o escravo de um “padre amigo”, além, é claro, das questões em torno da contabilidade de sua alma.

Nos casos de Francisco e Dionízio, o que temos de semelhantes, além do fato de virem da “Costa”, é que quando estabelecemos uma relação entre os seus proprietários e a condição jurídica dos padrinhos, encontramos que a associação ao mundo dos livres para com os

---

<sup>36</sup> *Ibid.* p. 36.

<sup>37</sup> *Ibid.* p. 76.

africanos não era algo que tinha ocorrido ao acaso. Nessa conjunção de episódios, acreditamos que a escolha dependia do *status* e/ou lugar social ocupado por seu dono, o que seria mais atrativo para um padrinho livre, fortalecendo seus laços horizontais, nesse caso com outros homens que pertenciam ao grupo de proprietários de escravos e com uma situação diferenciada dos demais, seja ela financeira ou social.

Mais uma possibilidade que emerge para justificar o número reduzido de homens e não ocorrência de mulheres livres batizando os escravos africanos talvez seja em decorrência da questão apresentada por Mariza Soares sobre o gentilismo<sup>38</sup>. O fato de serem os frutos de uma terra em que o estado natural era voltado para atos e crenças gentílicas pode ter afastado os padrinhos e madrinhas livres destes africanos, mesmo não sendo mais boçais e tendo recebido corretamente a doutrina pelos seus senhores. Algo que não é possível mensurar, pois as especificidades que envolvem tal relação não estão presentes nas fontes consultadas, porém não deixa de ser revelador que essa associação fosse possível, pois, quanto mais próximo da África, considerava-se a influência de heranças africanas, todas depreciativas, o que, no caso da gente com condição de livre e forra, era mais “correto” evitar.

Não podemos esquecer que, até o momento do batismo na Igreja, o africano já tinha passado por um processo de aprendizado, pois, como mostram as regras, os senhores e os párocos deveriam ensinar a doutrina. Assim, nesse tempo, desde a compra e o recebimento simbólico do chapéu de palha, como falou Tollenare, o cativo africano já tinha algum aprendizado, o que pode ter lhe facultado, dentro dos limites existentes, possibilidades de direcionamento na escolha de

---

38 SOARES, Mariza de Carvalho. A conversão de escravos Africanos e a Questão do Gentilismo nas Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia. In: FEITLER, Bruno; SOUZA, Everton Sales. (org.). *A Igreja no Brasil: normas e práticas durante a Vigência das Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia*. São Paulo: Unifesp, 2011. p. 303-322.

seus padrinhos, mas tal assertiva é só uma possibilidade, e não algo comprovado de fato.

### Os batismos coletivos de africanos

Ao longo da década de 1790, é possível observar a ocorrência de batismos coletivos, em que todos os batizados são africanos adultos<sup>39</sup>. Nos meses iniciais de funcionamento da Matriz, encontramos a primeira ocorrência, que vai se repetir ao longo dos anos, ao menos duas vezes por ano, em grupos formados por algumas dezenas, ou menores, com até três africanos. Katia Matoso afirma que “[...] para os africanos adultos batizados em série, o padrinho é um desconhecido, imposto como o próprio batismo”,<sup>40</sup> algo que diverge do que foi encontrado por Soares, na Sé da Bahia.<sup>41</sup> A partir da sua afirmação, principalmente do trecho em que fala de batismos em série, é possível pensar que tais batismos ocorriam num momento de chegada dos africanos após sua quarentena, e que esses homens e essas mulheres estariam no espaço sagrado para, após o batismo, ser direcionados às terras onde teriam sua força de trabalho explorada. Contudo, quando analisamos mais de perto as ocorrências, encontramos detalhes diferentes e que fornecem outras indicações para realização de batismos coletivos de africanos em alguns períodos do ano.

---

39 Os registros não trazem indicação da idade dos batizados, somente no ano de 1800 alguns africanos têm uma possível idade indicada, sempre com a expressão “parece”. A faixa etária varia dos 12 aos 20 anos. Além destes, só os casos citados de Thereza e Antonia, que aparenta ser uma criança, mas não tem idade registrada.

40 MATOSO, Kátia de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2003, p. 132.

41 SOARES, Calos Eugenio Líbano. “Instruídos na fé, batizados de pé”: batismo de africanos na sé da Bahia na 1ª metade do século XVIII, 1734-1742. *Afro-Ásia*, Salvador, BA, n. 39, 2010, p. 95.

Em 3 de abril, no ano de 1790, um total de doze cativos africanos foram batizados na Matriz de Santo Antônio do Recife, inaugurando o que chamamos de batismo coletivo. O grupo era dividido em quatro mulheres e oito homens, tendo indicadas suas origens como Angola e Costa, sendo oito da primeira e quatro da segunda localidade<sup>42</sup>. Todos eles foram batizados pelo Reverendo José Gonçalves da Trindade, em um dia que não deixaria de ser rememorado, pois era o Sábado de Aleluia, entre os feriados religiosos da sexta-feira Santa e o domingo de Páscoa. Infelizmente, a maioria dos dados foi corroída pelo tempo, só nos restando alguns detalhes expressos na borda do documento, o que nos impossibilita de uma análise mais profunda.

No mês de maio do mesmo ano, ocorreu outro batismo coletivo. São batizados novamente doze africanos, sendo nove mulheres e três homens, como os do mês de abril, indicados como Angola, num total de sete e cinco, como Costa. Nesses registros, é possível observarmos o local de moradia dos cativos e seus senhores, além dos nomes cristãos dos escravos. Esses nomes indicam uma evocação dos santos católicos e dos personagens da cristandade, como Maria e José, sendo Maria o nome empregado mais vezes, seguidos por referências a São Francisco e Santo Antônio. Neste grupo, somente um batismo tem a presença de um homem branco, todos os demais têm como padrinhos homens e mulheres cativos e forros, um indício de que poderiam existir laços horizontais e, quem sabe, uma possível escolha, o que vai de encontro ao que afirma Mattoso, de que o padrinho também era imposto.

Dentro do calendário cristão, o sábado em que ocorreu essa celebração conjunta é de grande importância, pois representa a véspera do dia de Pentecostes, que ocorre cinquenta dias depois do Domingo de

---

42 Lovejoy lembra que, nas últimas décadas do XVIII, a região da África centro-ocidental, da qual fazia parte Angola, era a maior exportadora de africanos, contribuindo, nesse período, com mais de um terço na quantidade de homens escravizados e trasladados pelo comércio Atlântico. LOVEJOY, 2002. p. 98.

Páscoa. Assim, o sábado 22 de maio de 1790 seria mais um período de devoção cristã, marcado pela observância e vigilância das práticas católicas no seio da comunidade. Nesse caso, a freguesia estava demonstrando sua fé e devoção, fazendo jejuns, e presente na vigília de Pentecoste, uma data comemorativa móvel em que existia a obrigação de jejuar<sup>43</sup> pela descida do Espírito Santo sobre os apóstolos de Jesus Cristo.

Em 1791, no mesmo Sábado de Aleluia, ocorreu um novo batismo coletivo de africanos, desta vez em maior número, num total de vinte e dois batismos, com oito homens e quatorze mulheres. Como os cativos do ano anterior, todos eram angolas ou costa, oito no primeiro caso e quatorze no segundo. Os nomes para os homens estão divididos entre Francisco, Joaquim, José e Manuel, nomes católicos e bíblicos. Para as mulheres, temos uma maior variedade, até por seu número ser superior ao dos homens, com nomes de Francisca, Rosa ocorrendo mais vezes, seguidos de Leonor, Vitoriana e outros. Cinquenta dias depois, ocorre um novo batismo coletivo, no dia 11 de junho, com outros doze africanos. Quantidade que parece ter sido a média de batismos para essas datas importantes, na qual os vinte e dois ocorridos em abril tenham sido uma exceção. Tais batismos possuem informações sobre os donos e padrinhos, que serão analisadas em outros momentos. Por ora, se fizermos uma associação com o que pregava as *Constituições Primeiras* e as *Ordenações do Reino*, vemos que existia uma coerência entre o discurso e as práticas cotidianas, afinal todos os cativos mencionados e seus respectivos donos eram moradores da freguesia de Santo Antônio do Recife. Os senhores realizaram o ensinamento da doutrina para com seus cativos, e o pároco, após fazer as perguntas, concedeu para esses novos moradores a graça, que era ser filho adotivo de Deus.

---

43 VIDE, 2007, p. 160.

Uma observação importante é que todos esses africanos foram batizados numa data que marca a cristandade, talvez como uma maneira encontrada pelos párocos em Santo Antônio de tornar público o ato numa data festiva, em que os cristãos estariam mais voltados para as virtudes da fé, guardando o jejum recomendado e realizando os atos concernentes ao período. Dessa forma, além do papel doutrinador, o batismo receberia, em sua realização para com os africanos, um papel simbólico que serviria para educar e demonstrar o poder da fé para toda sociedade, e os senhores, por sua vez, estavam salvando almas e garantindo o exercício público da demonstração de sua fé e de seus escravos.

### Considerações finais

O sacramento do batismo continuou sendo realizado durante os anos de desembarque de africanos comercializados na praça do Recife. Ao menos é o que indicam nossas fontes, com recorrentes presenças de novos cativos sendo batizados na Matriz de Santo Antônio, seguindo as mesmas lógicas de períodos ligados aos dias santos e servindo de demonstração da propagação da fé. Um destes casos ocorreu em março de 1818, quando, na véspera do Domingo de Páscoa, mais de vinte escravizados receberam os santos óleos nas dependências da Igreja. Interessante perceber que o período da Páscoa ficou marcado, durante vários anos, com a realização de um movimento que é repetido também em 1819 e nos anos subsequentes, até 1822, com vários homens e mulheres comercializados pelo tráfico de escravizados recebendo o sacramento do batismo e sendo inseridos, ao menos em teoria, na fé católica.

### Referências

ALENCASTRO, L. F. de. *O Trato dos Videntes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALMEIDA, S. C. C. de. A galera Aleluia Ressurreição e Almas em uma viagem entre Pernambuco e a Costa da Mina no ano de 1752. In: RODRIGUES, Aldair; LIMA, I, S.; FARIAS, J. (org.). *A diáspora mina: africanos entre o golfo do Benim e o Brasil*. Rio de Janeiro: NAU editora, 2020.

ARQUIVO DA IGREJA MATRIZ DO SANTÍSSIMO SACRAMENTO DE SANTO ANTÔNIO DO RECIFE (AIMSSAR). Livro de Batismo, vol. I, 1790-1792.

BENCI, G. S. J. (ca.1650-1708). Economia christã dos senhores no governo dos escravos. Roma: Officina de Antonio de Rossi, 1705.

FAGUNDES, F. R. R. *A [primeira] escola médica de Angola de 1791 e a rede de conhecimentos úteis do Projeto Ultramarino Português* (do último quartel do século XVIII a início do século XIX). 2021. Tese (Doutorado em História) – Fundação Oswaldo Cruz, Rio de Janeiro. 2021.

IGREJA MATRIZ DO SANTÍSSIMO SACRAMENTO DO RECIFE. Livro de Batismo I - 1790-1792.

LARA, S. H. Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa. José Andrés-Gallego. (org.). *Nuevas Aportaciones a la Historia Jurídica de Iberoamérica*, Colección Proyectos Históricos Tavera, Madrid, 2000.

LOVEJOY, P. E. *A escravidão na África: uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

MATOSO, K. de Q. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2003.

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

SOARES, C. E. L. “Instruídos na fé, batizados de pé”: batismo de africanos na sé da Bahia na 1ª metade do século XVIII, 1734-1742. *Afro-Ásia*, Salvador, BA, n. 39, 2010.

SCHWARTZ, S. B. *Segredos Internos – Engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

SCHWARTZ, S. *Escravos, Roceiros e Rebeldes*. Bauru: EDUSC, 2001.

SILVA, L. D. (org.). *Estudos sobre escravidão negra 1*. Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1988.

SOARES, M. de C. A conversão dos escravos africanos e a questão do gentilismo nas Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia. In: FEITLER, B.; SOUZA, E. S. (org.). *A Igreja no Brasil: normas e práticas durante a vigência das Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia*. São Paulo: Editora da UNIFESP, 2011.

TORRES-LONDOÑO, F. (2007). Igreja e escravidão nas constituições do Arcebispado da Bahia de 1707. *Revista Eclesiástica Brasileira*, Petrópolis, RJ, v. 67, n. 267, p. 609–624. 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.29386/reb.v67i267>.

VIDE, D. Sebastião Monteiro da. *Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia*, Feitas e Ordenadas pelo Ilustríssimo, e Reverendíssimo senhor D. Sebastião Monteiro da Vide, Arcebispo do dito Arcebispado, e do Conselho de Sua Majestade, Propostas e Aceitas em Sínodo Diocesano, que o dito Senhor Celebrou em 12 de Junho do ano de 1707. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2007.

## CAPÍTULO V

### O cotidiano do desembarque de cativos no porto do Recife antes de 1831

*Marcus J. M. de Carvalho\**

*Aline Emanuelle De Biase Albuquerque*

O porto do Recife foi um dos primeiros lugares do Brasil a receber navios empregados no tráfico atlântico de escravizados e continuou assim até a lei antitráfico de novembro de 1831. O comércio de pessoas escravizadas era parte do cotidiano portuário, o que implicava no cumprimento de determinados procedimentos que acompanhavam o avanço da Medicina e o processo de ordenamento urbano. Na virada do século XVIII para o XIX, os higienistas recomendavam que os africanos recém-desembarcados fossem conduzidos para um local de quarentena. Lá, segundo Robert Conrad, deveriam ficar confinados por ao menos oito dias em observação e tratamento antes de serem

---

\* O autor e a autora agradecem ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico Tecnológico (CNPq) pelo apoio a esta pesquisa. Uma primeira versão deste trabalho foi publicada na revista *Almanack*. CARVALHO, Marcus J. M. de; ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle de Biase. Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831. *Almanack*, Guarulhos, SP, v. 1, p. 44-64, 2016.

postos à venda nos armazéns de seus donos.<sup>1</sup> Por volta de 1713-14, foi estabelecido um Lazareto no bairro da Soledade para onde deveriam ser encaminhados os cativos africanos quarentenados. Em 1761, o estabelecimento foi transferido para um edifício doado pelo Mestre de Campo Bento Correa de Sá, no bairro de Santo Amaro, acessível a partir do istmo que liga Olinda ao porto no bairro do Recife.<sup>2</sup>

O que restou do Lazareto de Santo Amaro foi incorporado ao atual Hospital do Câncer de Pernambuco. A fachada original das imagens do século XIX continua razoavelmente preservada. O entorno sofreu sucessivos aterros posteriores, mas na época o Lazareto ficava quase na margem do rio Beberibe, que corre paralelo ao istmo que liga Olinda ao bairro portuário da cidade do Recife, o Recife propriamente dito, e se encontra com o rio Capibaribe ao se aproximar da ponte que ligava aquele bairro portuário ao restante da cidade. O Lazareto ficava a uma distância considerada segura de Olinda e dos bairros centrais do Recife. A distância relativa protegeria os habitantes dos miasmas pestilenciais que emanavam dos corpos dos internos. Seguindo os ditames da teoria miasmática, pelos cálculos dos higienistas da época, o bairro de Santo Amaro era considerado adequado por ser arejado pelos ventos oceânicos, que, antes de chegar lá, atravessavam o istmo em cujas pontas estavam Olinda e Recife. Assim, os ventos passavam primeiro pelo bairro portuário do Recife para depois seguir para o local de onde poderiam emanar eflúvios pestilenciais. Essa mesma lógica seria utilizada na segunda metade do século XIX para que fosse erigido o primeiro cemitério público da cidade no mesmo bairro de Santo Amaro.

---

1 CONRAD, Robert E. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 58.

2 VASCONCELLOS GALVÃO, Sebastião. *Dicionário chorográfico, histórico e geográfico de Pernambuco* (Rio de Janeiro, 1908-1927). Recife: CEPE, 2006, v. 1, p. 82-83. Veja-se ainda: SANTOS FILHO, Lycurgo. *História Geral da Medicina Brasileira*. São Paulo: Edusp, 1966, p. 256.

A Provedoria-Mor de Saúde da Corte foi criada por Dom João VI em 28 de julho de 1809.<sup>3</sup> A Provedoria-Mor da Saúde da Província de Pernambuco, em 1810.<sup>4</sup> Seus peritos deveriam visitar os navios vindos da África para examinar os cativos antes do desembarque. Os portadores de doenças consideradas contagiosas pela medicina da época deveriam ser encaminhados ao Lazareto. Tudo que nos restou sobre essas visitas aos navios do tráfico foi um livro de registro da Provedoria entre 1813 e 1829.<sup>5</sup> Pode ter havido outros que se perderam, descrevendo, quem sabe, outros desembarques, além dos 193 registrados nos “Termos de Desimpedimento” encontradas no “Livro d’Entradas das Embarcacoens Vezitadas da Provedoria Mor da Saude”.<sup>6</sup> Apesar de sua incompletude, o Livro d’Entradas registrou o desembarque de dezenas de navios escravistas no Recife, trazendo

---

3 RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 284.

4 PEREIRA DA COSTA, Francisco A. *Anais Pernambucanos*. Recife: Fundarpe, 1983-1985, v. 7, p. 147.

5 Arquivo Público Jordão Emerenciano, Recife (APEJE). Fundo Porto do Recife. “Livro d’Entradas das Embarcacoens Vezitadas da Provedoria Mor da Saude”. Daqui em diante referenciado como “APEJE, Livro d’Entradas”. Agradecemos a Francisco Sales de Albuquerque, Vera Lúcia Costa Acioli e Hildo Leal da Rosa, pela cópia do livro digitalizada e transcrita pelo “Projeto de Conservação do Acervo Documental da Vigilância Sanitária do Porto do Recife” (APEJE/Ministério Público de Pernambuco-Procuradoria), coordenado por Francisco Sales de Albuquerque e Vera Lúcia Costa Acioli.

6 Chama atenção a ausência no livro da vistoria do Clementina, solicitada pelo Presidente da Província. Aquele tumbeiro e os africanos livres que trouxe, todavia, foram objeto de importantes estudos. OLIVEIRA, Cyra Luciana Ribeiro de. *Os Africanos Livres em Pernambuco, 1831-1864*. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010. SILVA, Maciel Henrique. “Uma africana “livre” e a “corrupção dos costumes”: Pernambuco (1830-1844)”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro, RJ, Ano 29, n. 1/2/3, jan/dez, p. 123-160, 2007. RAMOS DE SANTANA, Aderivaldo. “O processo do Clementina e o combate ao comércio transatlântico de africanos escravizados na Província de Pernambuco (1831-1839)”. *Afro-Ásia*, Salvador, BA, v. 65, p. 148-202, 2022.

informações preciosas sobre as rotinas portuárias, os cativos, comerciantes e pessoal envolvido nas várias tarefas necessárias para o sucesso do tráfico antes de 1831, quando os desembarques passaram a acontecer nas praias que faziam parte das terras dos senhores dos engenhos do litoral.

A movimentação no porto era grande, pois Pernambuco foi o quarto ponto das Américas que mais recebeu gente cativa da África e o terceiro do Brasil. No que diz respeito à armação de embarcações para negociar cativos no litoral africano, o Recife está à frente de todos os portos franceses juntos, ficando em posição equivalente a Bristol.<sup>7</sup> De lá saíram mais de 2.000 viagens do tráfico em direção à África. Acrescentamos a este acurado estudo de Silva e Eltis que, como o tráfico pernambucano ainda carece de muito estudo, com o tempo esses volumes já apurados crescerão, revelando que talvez o peso da cidade na escala atlântica seja ainda maior do que até agora sabemos, talvez passando a Jamaica, atualmente atrás do Rio de Janeiro e da Bahia apenas.

As 193 entradas de navios carregados de cativos registradas no Livro d'Entradas atestam o desembarque de 47.110 cativos vivos entre 1813 e 1829. Apesar de haver ali alguns registros não computados nas estimativas do *Transatlantic Slave Trade Database*: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) (*TSTD*), como veremos no correr deste texto, o livro não traz mais do que um terço dos desembarques ocorridos em Pernambuco registrados naquela base de dados para o período entre 1813 e 1829, que totalizam 148.440 cativos.<sup>8</sup> O livro não dá conta também do contrabando de cativos nas praias que era muito antigo e facilitado pelos

---

7 SILVA, Daniel Barros Domingues da; ELTIS, David, *The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851*. In: ELTIS David; RICHARDSON David. (org.). *Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database*. New Haven: Yale University Press, 2008, p. 122.

8 Para ser exato, o livro informa apenas 3 desembarques em 1813, 17 em 1814, 25 em 1819, 27 em 1820, 28 em 1821, 12 em 1822, 19 em 1823, 10 em 1824, 16 em 1825, 13 em 1826, 11 em 1827, 7 em 1828 e 5 em 1829. Sobre o total de navios

diversos portos naturais da província. Não era incomum que alguns navios, mesmo antes de 1831, aportassem em outros pontos do litoral antes de prosseguirem para a cidade. Foi assim, por exemplo, com a chalupa *Paquete do Rio*<sup>9</sup>, o brigue *Eliza*<sup>10</sup> e a Escuna *Dona Anna*.<sup>11</sup> Chama atenção ainda a arribada do brigue *São José Grande*, na Paraíba, em 1820, onde teriam desembarcado 23 cativos procedentes de Angola, os quais foram encaminhados para o Recife de jangada e a pé.<sup>12</sup> Esse episódio é estranho porque esse mesmo brigue havia desembarcado 294 cativos no Recife alguns meses antes<sup>13</sup> e traria outros 455 alguns meses depois<sup>14</sup> dessa arribada na Paraíba. É difícil crer, portanto, que tenha viajado com apenas 23 cativos até o Brasil. O mesmo se pode dizer do brigue *Cabragante*, que desembarcou 46 cativos na Paraíba procedentes de Quelimane, que tiveram que andar até o Recife, onde o senhor vendeu 14 deles.<sup>15</sup> Uma carga humana tão pequena dificilmente pagaria os custos de uma viagem desde Quelimane.

Além desses casos, o Livro d'Entradas mencionou explicitamente algumas suspeitas de desembarques ilegais no próprio porto e em suas imediações. Em 1821, dois cativos procedentes de Cabinda, na escuna *Minerva*, desembarcaram clandestinamente.<sup>16</sup> Em 1824, nove africanos foram apreendidos depois de serem desembarcados clandestinamente da escuna *Santo Cristo dos Milagres*, carregada com 289 cativos de Angola.<sup>17</sup> O passaporte da *Velha de Dio*, por sua vez, registrava dois cativos a mais do que os 281 cativos desembarcados legalmente no

---

negreiros entrados em Pernambuco, veja-se: *Transatlantic Slave Trade Database: Voyages*. [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

9 APEJE, "Livro d'Entradas", fls. 34 verso.

10 APEJE, "Livro d'Entradas", fls. 36 verso.

11 APEJE, "Livro d'Entradas", fls. 159.

12 APEJE, "Livro d'Entradas", fls. 54.

13 APEJE, "Livro d'Entradas", fls. 49.

14 APEJE, "Livro d'Entradas", fls. 72 verso.

15 APEJE, "Livro d'Entradas", fls. 64 verso.

16 APEJE, "Livro d'Entradas", fls. 76 verso.

17 APEJE, "Livro d'Entradas", 129 verso.

Recife em 1824.<sup>18</sup> Por último, o caso da sumaca *Desengano*, carregada com 289 cativos, demonstra que os proprietários dos cativos nem sempre estavam dispostos a esperar os procedimentos da provedoria. Foi preciso fazer duas contagens dos cativos em dias sucessivos. Nas duas faltava alguém. O livro explicava que os “diferentes donos” levavam seus cativos à revelia da Provedoria.<sup>19</sup>

Esses poucos casos mencionados pela provedoria atestam sua incapacidade de controlar o fluxo de cativos e explicam ao menos uma parte da subcontagem dos desembarques. Além desse problema, antes de prosseguir, vale salientar que os registros do Livro d'Entradas não são uniformes. No período entre 1813 e 1814, constam os registros de 20 desembarques sobre os quais o livro informa o porto de saída da embarcação, a data de entrada, o nome do capitão, o número de tripulantes, os dias de viagem e o total de cativos desembarcados. O livro está em branco entre os anos de 1815 e 1818. A partir de 1819 até 1829, foi acrescentado um “Termo de Desimpedimento e Entrega dos Escravos” de cada embarcação. É nesses termos de desimpedimento que reside a maior riqueza do Livro d'Entradas como fonte histórica. Nesses registros bastante circunstanciados, eram lançados o número de cativos a bordo, o nome do dono e/ou consignatário, mestre, número de doentes, tipos de enfermidades, número de sobreviventes, morbidade durante o tratamento, marcas dos escravizados, procedimentos de devolução dos desimpedidos de moléstias e pessoas a quem estes foram entregues. Apesar do sub-registro de desembarques e das dificuldades da provedoria em exercer suas atividades, as informações contidas nessa parte do livro são preciosas para se entender o cotidiano do comércio atlântico de gente escravizada antes de 1831. Esses termos de desimpedimento são a principal fonte para este estudo.

---

18 APEJE, “Livro d'Entradas”, fls. 132.

19 APEJE, “Livro d'Entradas”, fls. 175.

## A quarentena e seus limites

O primeiro ponto que fica claro da leitura do livro é que, apesar do sub-registro e da oposição dos traficantes a um controle mais estrito do tráfico, impedindo uma quarentena geral eficaz, não foram poucos os cativos separados para tratamento. Entre 11 de fevereiro de 1819 e 5 de junho de 1829, 2.912 africanos foram internados, o que não é uma cifra de todo desprezível, haja vista o imenso poder dos traficantes, a falta de recursos do Lazareto e a baixa qualidade da Medicina voltada para os escravizados. Todos sabiam, todavia, que os tumbeiros eram mensageiros da morte, evidenciado pelo cheiro de excrementos e cadáveres que não poucas vezes jaziam espremidos nos confins de porões superlotados, só podendo ser removidos depois que todos desembarcassem. Daí porque o cheiro dos navios do tráfico chegava antes de se poder avistar a embarcação.<sup>20</sup> Havia, portanto, o temor de que aqueles miasmas pestilenciais, como se dizia na época, tomassem conta da cidade. Os médicos ditos “contagionistas” também já identificavam enfermidades que podiam se espalhar pelo toque e convívio com enfermos. A quarentena, portanto, era pensada como um antídoto contra essas possibilidades.

Era um procedimento antigo, cuja eficácia era conhecida pois precedia de muito o comércio atlântico de africanos escravizados. No caso do tráfico, todavia, não se tratava de controlar o desembarque de marujos, soldados ou passageiros enfermos, mas de sustar a venda imediata de uma valiosa mercadoria na qual os negociantes haviam investido fartos capitais. O problema, portanto, ia além da saúde ou higiene pública. Os prejuízos com a demora poderiam ser imensos, pois além do pagamento dos salários da tripulação, o tráfico envolvia a compra de mercadorias a serem comercializadas no litoral africano e os custos da estadia no litoral africano. Além dos riscos da travessia em si, a nobreza africana

---

20 CHRISTOPHER, Emma. *Slave Ship, Sailors, and their Captive Cargoes, 1730-1807*. Cambridge: Cambridge University Press, 2006, p. 29.

lidava com os negociantes atlânticos havia séculos e sabia muito bem o valor dos bens que tinham a oferecer. Uma embarcação mal fornida de produtos para o tráfico resultava em fracasso.

Investir requeria recursos. Os negociantes atlânticos de cativos precisavam desembarcar e vender as pessoas escravizadas o quanto antes, justamente para cobrir os gastos, saldar dívidas e lucrar, é claro. Jaime Rodrigues observou o fracasso da quarentena na Corte, onde os traficantes tinham alavancagem política suficiente para descumprir a norma. Os viajantes Henry Koster e Tollenare, memorialistas dos anos entre 1811 e 1817, em Pernambuco, também comentaram sobre o pouco caso que se fazia da quarentena em Pernambuco.<sup>21</sup> A subcontagem dos desembarques no Livro d'Entradas evidencia a dificuldade em se implementar essa medida em Pernambuco. Todavia, o mesmo livro deixa claro que, se não havia quarentena para os navios, a quarentena dos enfermos não foi de todo abandonada. Sobram evidências de casos de internamento de cativos com enfermidades consideradas transmissíveis pela Medicina da época.

Assim, mesmo que sem muita energia, houve uma movimentação por parte de algumas autoridades provinciais no sentido de fazer cumprir a regra, ou ao menos denunciar sua desobediência. Só que, vale observar, a queixa das autoridades nem sempre era pelos possíveis males que as enfermidades poderiam trazer para a população em geral, mas pelos prejuízos que a falta de quarentena poderia causar aos agricultores menos capitalizados que dependiam do tráfico. Caso os navios do tráfico ficassem em quarentena por algum tempo, haveria mais espaço para negociação direta entre os agricultores e os traficantes, pois a demora na liberação dos cativos permitia aos lavradores irem a Recife para adquirir a mercadoria e, assim, se beneficiar do tempo de quarentena para negociar um preço melhor.

---

21 KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Recife: Secretaria de Educação, 1978, p. 395-396. TOLLENARE, Louis F., *Notas Dominicais Tomadas durante uma Viagem em Portugal e no Brasil, em 1816, 1817 e 1818*. Salvador: Progresso, 1956, p. 139.

Foi nesse tom que, em 25 de novembro de 1799, a junta de governo de Pernambuco dirigiu-se a Dom Rodrigo de Souza Coutinho queixando-se que a impossibilidade de se adotar uma quarentena de pelo menos 15 dias era prejudicial para os agricultores. Contaram então que, alguns dias antes, os consignatários de três navios empregados no tráfico venderam os cativos a seus próprios caixeiros, “debaixo de nomes supostos”. Depois dessa venda fictícia, os africanos foram conduzidos para o interior e revendidos aos “pobres lavradores” por “dobrados e tresdobrados preços”. Argumentava a junta que, se a quarentena fosse obedecida, haveria tempo para os agricultores irem a Recife comprar os cativos diretamente no porto a preços bem mais em conta e sem incorrerem no risco de adquirir gente doente. Se houvesse mortes durante a quarentena, o prejuízo seria dos negociantes e não dos agricultores, já muito endividados.<sup>22</sup>

No ano seguinte, 1800, o bispo de Pernambuco, Azeredo Coutinho, reiterou a reclamação sobre o descumprimento da quarentena. Autor de um conhecido texto em defesa do comércio de gente da África para o Brasil, o bispo chegou a comparar os negociantes de Pernambuco com os do Rio de Janeiro afirmando que os cariocas, “muitas vezes mais ricos” que os do Recife, aceitaram bem a determinação de só desembarcar e vender escravos no arrabalde de Nossa Senhora da Saúde.<sup>23</sup> O bispo, portanto, não tinha informações exatas sobre o que acontecia na corte, ou, se tinha, preferiu omitir, pois lá, como vimos, a quarentena também não era cumprida, o que causava intensos embates entre negociantes e autoridades. Não deixou, todavia, de defender a medida como benéfica para os agricultores.

---

22 Laboratório de Pesquisa e Ensino de História da UFPE (LAPeH): Arquivo Histórico Ultramarino (Projeto Resgate). ACL-CU-015, caixa 212, D.14405. Ofício da Junta Governativa da Capitania de Pernambuco ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, 25/11/1799.

23 LAPeH: Arquivo Histórico Ultramarino (Projeto Resgate), ACL-CU-015, caixa 216, D. 14657. Ofício do bispo de Pernambuco 06/06/1800.

Os defensores da quarentena em Pernambuco, todavia, sofreram uma esmagadora derrota quando souberam pelo Aviso nº 21, de 17 de março de 1800, que Dom João havia dispensado a quarentena de escravos recém-chegados a Pernambuco.<sup>24</sup> Apesar dessa clara vitória do comércio de cativos, em 1801 o governo provincial voltou a escrever à corte a esse respeito, anexando um abaixo-assinado dos lavradores pedindo a volta da quarentena, para que pudessem comprar os escravos “em primeira mão”. Para reforçar esse argumento em favor dos agricultores, a reclamação adicionava as já conhecidas razões da higiene e saúde públicas. Dizia a reclamação que, “por falta da quarentena”, estava ocorrendo o “contágio” de doenças como bexigas e “mal de Luanda” (escorbuto), e que 180 pessoas já tinham morrido no povoado em decorrência delas.<sup>25</sup>

Esse ofício da junta em defesa dos “pobres lavradores” seguia o entendimento corrente sobre o contágio, apoiado na experiência de cidades envolvidas no tráfico. Não era apenas o bolor dos porões dos navios que podia trazer doenças. Nas embarcações procedentes da Europa também viajavam epidemias variadas que aterrorizavam as cidades portuárias. Nos anos 1840, por exemplo, ainda se acreditava que a grande epidemia de 1666, que ceifou a capitania de Pernambuco como nunca antes, teria vindo da Europa e não da África.<sup>26</sup> Muitos

---

24 Sobre os atritos entre os negociantes e a Provedoria da Corte ver RODRIGUES, 2005 p. 286-292. Sobre o aviso do Príncipe ver: LAPEH: Arquivo Histórico Ultramarino (Projeto Resgate) - ACL-CU-015, caixa 216, D. 14.661. Ofício da Junta Governativa da Capitania de Pernambuco ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, 09/06/1800.

25 LAPEH: Arquivo Histórico Ultramarino (Projeto Resgate) – ACL-CU-015, caixa 223, D. 15.104. Ofício da Junta Governativa da Capitania de Pernambuco ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, 21/01/1801.

26 “Representação da Sociedade de Medicina ao Presidente da Província, 11/05/1842. In: *Annaes da Medicina Pernambucana* 1977, p. 127. Sobre a grande epidemia de 1666, veja-se: CABRAL DE MELLO, Evaldo. *A Fronda dos Mazombos: Nobres contra Mascates*, Pernambuco, 1666-1716. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 38. ANDRADE, Gilberto Osório de. (org.). *Morão, Rosa & Pimenta:*

dos médicos coevos, corretamente inclusive, contestavam a origem africana de várias doenças e observavam também outras embarcações. Em 1832, um brigue mercante inglês foi obrigado a ficar de quarentena. Em carta ao presidente da província, o cônsul inglês que denunciaria o tráfico na província nos anos seguintes, Mr. Cowper, queixou-se da rigorosa quarentena aplicada ao *Peruvian*, enquanto que a *Despique*, que aportara no Recife sem cativos a bordo, foi liberada sem delongas, mesmo trazendo barris cheios de grilhões e correntes, após desembarcar cativos na praia de Pau Amarelo.<sup>27</sup> Para os agentes da saúde, todavia, a ameaça não era a *Despique*, mas o *Peruvian*, que procedia de um porto onde grassava a cólera.

Cabia à Provedoria, portanto, investigar todos os navios que chegassem. Tollenare contou que, quando chegou a Recife no final de 1816, o navio em que viajara foi visitado pelos agentes da saúde assim que entrou no porto, guiado por um prático local. Sua primeira impressão da cidade foi impregnada da realidade escravista, pois o prático do porto do Recife foi levado para a sua embarcação em uma chalupa conduzida por oito cativos vestidos apenas com tangas sumárias.<sup>28</sup> Essa eficiência dos agentes da saúde parece não ter ocorrido com o navio em que veio Henry Koster poucos anos antes. O inglês desembarcou rapidamente. Mas também não deixou de se deparar logo com a escravidão, pois foi levado para a cidade em um barco a remo conduzido por cativos também quase nus.<sup>29</sup>

O fato é que não se fazia necessário uma visita mais rigorosa a navios da marinha mercante a não ser que houvesse suspeita de alguma enfermidade considerada contagiosa, como foi o caso do

---

notícia dos três primeiros livros em vernáculo sobre a medicina no Brasil. Recife: Arquivo Público, 1956, *passim*.

27 Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (HDBN). *Diário de Pernambuco*. Recife, 26/01/1832 e 01/02/1832. Mr. Cowper ao Presidente da Província, 14/01/1832. APEJE. Fundo Diversos Cônsules, v. 2, p. 217.

28 TOLLENARE, 1956, p. 22-23.

29 KOSTER, 1978, p. 28.

*Peruvian*, descrito acima. Essa relativa leniência, teoricamente, não se aplicava aos navios que traziam cativos da África. Trazendo centenas de pessoas famélicas, desidratadas e apinhadas em porões infectos, os tumbeiros eram percebidos como locais de proliferação de “bexigas”, “oftalmia”, disenterias, sarnas e outras doenças que a Medicina, do alvorecer do século XIX, considerava contagiosas. Entre elas estava também o escorbuto, o chamado “mal de Luanda”, que hoje se sabe ser provocado pela carência de vitamina C no organismo. Os agentes da saúde, todavia, já sabiam nessa época distinguir a mortal varíola de outros tipos de “bexigas”, um nome genérico que poderia significar muita coisa, inclusive também sarampo e varicela.<sup>30</sup>

Antes da revolução provocada pelas teorias de Pasteur, já se sabia da existência de micro-organismos, mas o saber médico sobre o contágio ainda era bastante limitado. Os defensores mais radicais da ideia do contágio como a principal forma de proliferação de doenças, os “contagionistas” segundo seus críticos, tinham a experiência a seu favor. Lugares sujos, com mau cheiro, costumam ser equacionados com a morte e até com a presença de mais micro-organismos nocivos à saúde humana. A má higiene das ruas e dos espaços, como até hoje se sabe, contribuía para a saúde pública. Devido a esta experiência prática, levava-se muito a sério a questão dos miasmas, tanto que as boas revistas médicas nunca deixavam de trazer rigorosos estudos barométricos e eólicos das localidades para visualizar melhor os caminhos da possível transmissão de enfermidades pelo ar. O mesmo se pode dizer em relação à transmissão de enfermidades de uma pessoa

---

30 O médico pernambucano S. A. Mavignier distinguia claramente a *variole* da *petit variole* em sua tese publicada em Paris em 1829, na qual discutia as doenças encontradas em Pernambuco. MAVIGNIER, Simplicio Antonio. *Du Climat de Pernambuco*. (Biblioteca Nacional: Rio de Janeiro) Paris: Didot le Jeune, 1829, p. 48. Sobre o “Mal de Luanda”, como “infecção do sangue”, segundo a medicina da época, veja-se ainda o “Tratado XII: do escorbuto ou mal de Luanda”, In: GOMES FERREIRA, Luís. *Erário Mineral*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Rio de Janeiro: Fundação Oswaldo Cruz, v. 2, p. 689-700.

a outra. A experiência mostrava essa dura realidade. No século XIX, já era consensual a ideia da possibilidade de contágio de várias enfermidades. A Medicina avançara muito a partir da Revolução Científica iniciada no século anterior, do que resultou o surgimento de novos medicamentos e procedimentos médicos. O bom médico era aquele que sabia balancear as principais tendências coevas. Os anais da Sociedade de Medicina de Pernambuco de 1842 testemunham que os avanços da Medicina europeia chegavam à província, provocando acalorados debates.<sup>31</sup>

Sabia-se, portanto, do risco que poderia representar a chegada de cativos recém-desembarcados não apenas na cidade como um todo, mas também nas propriedades rurais onde já havia uma população cativa estabelecida e acostumada a um determinado padrão epidemiológico e endêmico. Cowper inclusive comentou que alguns proprietários menos cuidadosos terminavam arcando com graves prejuízos devido a doenças que, pensava ele, eram trazidas por cativos recém-desembarcados. Esses proprietários terminavam assim com menos trabalhadores do que tinham antes e, ainda por cima, endividados por adiantarem recursos para a aquisição de cativos africanos.<sup>32</sup>

Na década de 1820, a tensão entre os agentes da saúde e os traficantes em relação à quarentena não arrefecera, do que resultou um ofício da Câmara Municipal do Recife à Junta de Governo da Província, datado de 9 de março de 1822, reclamando dos abusos dos negociantes que começavam a vender os cativos assim que desembarcavam. A Câmara pedia que os cativos fossem antes recolhidos ao Lazareto em Santo Amaro. A venda dos recém-desembarcados provocava outros incômodos também. Em 18 de março de 1822, um bando proibiu a exposição dos cativos “nus ou quase nus à venda nas portas dos

---

31 *Annaes da Medicina Pernambucana, passim.*

32 Mr. Cowper to the Earl of Aberdeen, 01/01/1844. *British Parliamentary Papers, Slave trade*. Correspondence with Foreign Powers relative to the Slave trade [class B and C], n. 28, v. L, Feb. 04, Aug. 09, 1845, fls. 407.

seus recebedores e no centro desta capital”. Vale ressaltar a ampla publicidade dada a essa medida, pois bandos são textos oficiais que devem ser lidos publicamente ao som de taróis.

O documento condenava aquela prática não apenas por razões morais, mas também porque permitia uma “fácil comunicação das doenças contagiosas”. Exigia-se assim que todos os “negros novos” desembarcassem em Santo Amaro, que dali em diante deveria ser o “lugar único para o mercado público dos mesmos”, cabendo aos negociantes “prevenir-se de armazéns e outras acomodações que melhor lhes parecer”. Ressaltava ainda o bando que os cativos que tivessem doenças contagiosas deveriam ser internados no armazém pertencente ao Lazareto. O descumprimento da medida resultava em multa de 6 mil-réis por cabeça na primeira infração e 20 mil-réis na segunda. Na terceira infração, além de ter que pagar 50 mil-réis, o infrator seria preso. O valor arrecadado com as multas seria revertido para o hospital dos Lázaros.<sup>33</sup>

Os registros do Livro d’Entradas do Porto do Recife, portanto, compõem uma parte desse todo maior de medidas visando a um melhor controle do ingresso de pessoas escravizadas na província. Como parte desse esforço, os agentes da provedoria acompanhavam os desembarques, conferindo o número de cativos informado pelo mestre ou capitão da embarcação. Concluída essa triagem, os enfermos eram encaminhados para um armazém no Lazareto onde deveriam ser tratados. Dos 47.110 cativos registrados no livro, 2.912 passaram pelos cuidados dos agentes da Provedoria antes de serem entregues a seus proprietários. Da perspectiva dos agentes da saúde, portanto, apenas 6,18 por cento dos cativos vivos desembarcados no Recife precisavam ser quarentenados e/ou tratados. Muito pouco, portanto, mesmo para os padrões lenientes da medicina do tráfico. Multidões

---

33 PEREIRA DA COSTA, 1983-85, v. 6, p. 541 e v. 7, p. 374-375. APEJE, Registro de Provisões v. 9/01. “Bando sobre a proibição dos negros pelas ruas”, 18/03/1822.

de pessoas com ferimentos e enfermidades variadas não consideradas transmissíveis ou desconhecidas eram, assim, liberadas para que seus proprietários fizessem com elas o que bem quisessem, pondo-as à venda, ou para trabalhar na cidade ou conduzindo-as para o interior.

### Procedimentos e mortalidade

Apesar disso tudo, o Livro d'Entradas deixa claro que havia procedimentos a seguir, mesmo que nem sempre fossem cumpridos. De acordo com o Livro, após ancorar em um dos três locais indicados para os navios que traziam cativos (Mosqueiro, Lamarão ou Poço), a embarcação era taxada na alfândega, e os cativos, desembarcados e submetidos à visita dos agentes da saúde. Essa vistoria era procedida por dois peritos, um médico e um cirurgião-barbeiro, Felipe Neri Rodrigo de Carvalho e Manoel Pereira Teixeira. Os cativos diagnosticados com doenças contagiantes eram enviados para Lazareto para serem tratados. Os guardas de saúde ficavam encarregados da custódia desses cativos e assinavam o ato da visita. Os cativos sem doenças consideradas contagiosas eram imediatamente entregues a seus proprietários, consignatários ou seus representantes. As mortes e as curas após o período de internamento eram também registradas e contabilizadas no Livro d'Entradas.

É importante salientar que, apesar de haver mais de um ponto de ancoragem dos navios, todos os cativos deveriam ser conduzidos até a praia do Pilar, onde geralmente eram feitos os exames. A praia tinha esse nome em virtude de estar ali situada a igreja de Nossa Senhora do Pilar (c. 1680). A praia fica no istmo que liga o bairro portuário do Recife à vila Olinda, mas em “Fora de Portas”, ou seja fora do perímetro das antigas fortificações do bairro do Recife que datavam da ocupação holandesa. Bem perto da igreja fica a Fortaleza do Brum, a maior da vila do Recife, cuja parte central era então composta dos bairros do Recife, Santo Antônio e Boa Vista. Em Fora de Portas

também existiu uma polé para se castigar cativos e outros condenados no período colonial.<sup>34</sup> Não há por que pensar que estivesse fora de uso naquele começo do XIX, principalmente levando-se em conta a brutalidade com que os negros e pardos envolvidos nos movimentos de 1817 e 1824 foram castigados.

Quando o exame ocorria no Lazareto, o procedimento era mais complicado para os proprietários e/ou consignatário dos cativos, pois era preciso não apenas conduzir os cativos desembarcados – centenas que fossem – até a praia do Pilar, mas de lá atravessar o istmo até o outro lado, onde se poderia pegar um barco para transpor o rio até o bairro de Santo Amaro, situado em meio à restinga e manguezais entre Olinda, o bairro da Boa Vista e demais subúrbios do Recife. Da perspectiva dos agentes, esse procedimento provavelmente era o mais adequado, pois no Lazareto eles contavam com melhores condições para aferir a saúde dos cativos e já podiam internar os enfermos sem maiores delongas. Da perspectiva dos negociantes, esse procedimento era mais complicado, pois, concluída a averiguação, teriam que levar de volta de barco ou canoa centenas de cativos para o bairro do Recife, onde ficavam os armazéns mais adequados para aprisioná-los. Para os traficantes, a vistoria na praia do Pilar ou nos próprios navios era muito mais vantajosa, pois, uma vez concluído o procedimento, era só encaminhar os cativos a pé pelo istmo para dentro do bairro do Recife, onde os cativos ficariam encarcerados até serem repassados no atacado ou no varejo, como quaisquer outras mercadorias.

Algumas vistorias, todavia, ocorreram nos próprios navios ou mesmo no Lazareto. Os cativos trazidos pelo brigue Santo André Deligente, em 20 de dezembro de 1823, todavia, foram examinados em um armazém particular. Os registros da Provedoria indicam que essa embarcação frequentara o porto do Recife anteriormente, trazendo cativos ao menos outras três vezes. Pertencia então a Francisco

---

34 PEREIRA DA COSTA, 1983-85, v. 2, p. 154-155.

José de Araújo, quando foi apreendida pelo brigue imperial Bahia. Não sabemos dos motivos dessa apreensão, já que as demais viagens aparentemente aconteceram sem maiores atropelos, além das mortes e enfermidades de rotina nas viagens da rota do tráfico para Pernambuco. Nessa viagem em que foi apreendido, o brigue vinha de Angola com 107 cativos a bordo.<sup>35</sup>

A geografia do istmo que ligava o bairro portuário do Recife a Olinda foi profundamente marcada pela escravidão. Caminhando-se da praia do Pilar pelo istmo, passando da fortaleza do Brum, chegava-se à Cruz do Patrão, que servia para guiar os navios que entravam no porto. Lembra Pereira da Costa que, mirando a Cruz do Patrão na cruz da capela de Santo Amaro, entrava-se na barra do porto em segurança.<sup>36</sup> Prosseguindo na mesma direção, chegava-se ao forte do Buraco e depois de mais um longo trecho de praia, restinga e algum mangue, estava-se em Olinda. Na medida da época, caminhava-se uma légua de Olinda até a outra ponta do istmo, onde estava o bairro portuário do Recife. A partir da igreja do Pilar, entrava-se no bairro portuário pela rua do Pilar que praticamente emendava com a atual rua do Bom Jesus, a rua dos Judeus no período holandês e rua da Cruz na época de funcionamento da Provedoria da Saúde.

Aquela rua é famosa como local de venda de cativos principalmente devido a duas imagens muito conhecidas, facilmente encontradas em acervos acessíveis gratuitamente online e em inúmeras publicações sobre escravidão no Brasil e nas Américas. A mais antiga dessas imagens é uma aquarela de Zacharias Wagener, um soldado da Companhia das Índias Ocidentais que, apesar de seus limitados dotes artísticos, deixou uma obra de inestimável valor histórico para se entender a vida social durante a ocupação holandesa (1630-1654)

---

35 APEJE, "Livro d'Entradas", fls. 126 verso e 127.

36 PEREIRA DA COSTA, 1983-85, v. 7, p. 360-361.

enquanto viveu no Recife (1634-1641).<sup>37</sup> A aquarela representa a rua como um espaço amplo para venda de gente escravizada, apinhados em grupos, com compradores examinando os cativos como se examinava quaisquer mercadorias. Percebe-se claramente a presença de crianças muito pequenas à venda, engatinhando inclusive. Chama ainda atenção um possível comprador que examina a mercadoria humana com os braços levantados, uma maneira bem conhecida de se observar a presença de boubas nas axilas, um sintoma de “bexigas” graves na medicina colonial.

A segunda imagem, uma gravura de Augustus Earle, serviu para ilustrar o diário de viagem de Maria Graham, a camareira de Dom João VI, que passou pelo Recife em 1820 deixando um importante relato do processo de Independência em Pernambuco.<sup>38</sup> A gravura de Earle tem como base uma outra imagem feita pela própria Maria Graham. A gravura em sépia feita por Maria Graham é menos referenciada por não apresentar gente exposta à venda, como as outras duas.<sup>39</sup> Os cativos na gravura de Earle, portanto, foram acrescentados por ele baseado nas impressões da própria viajante, que fala bastante da escravidão em seu diário e provavelmente também de Henry Koster. A referência de Earle à aquarela de Wagener também é facilmente observável, haja vista repetir, com mais qualidade artística, todavia, um dos detalhes mais conhecidos da aquarela de Wagener: um bebê cativo engatinhando, quase sendo atropelado por um cavaleiro branco pouco atento à brutalidade do drama que se desenrola à sua frente.

Comparando aquelas três imagens da rua do Bom Jesus, a antiga Rua dos Judeus do período holandês, percebe-se ainda que elas trazem

---

37 GONSALVES DE MELLO, José Antonio. *Gente de Nação*. Recife, Massangana, 1989, p. 274.

38 GRAHAM, Maria. *Diário de uma Viagem ao Brasil* (e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956, p. 114.

39 GRAHAM, 1956, p. 139.

perspectivas opostas. Zacharias pintou sua aquarela olhando para o centro do bairro do Recife a partir da porta norte daquele bairro, o chamado “o portão do Conde Maurício”. As gravuras de Maria Graham e Earle, todavia, observam a rua do outro lado, ou seja, os dois estão no Recife olhando para o arco daquela mesma porta norte do bairro do Recife, além da qual ficava a localidade de “Fora de Portas”, onde estava a praia do Pilar.

Além da porta norte – o tal “portão do Conde Maurício” – já na praia do Pilar, a Provedoria dispunha de um armazém para encarcerar os cativos a serem examinados.<sup>40</sup> Infelizmente não sabemos exatamente onde ele se localizava. Mas dali era fácil adentrar o bairro do Recife com os cativos “desimpedidos” em direção aos locais de encarceramento e venda dos tais “negros novos”, como se dizia na crua retórica escravagista. Um desses locais, por exemplo, era o “armazém” de Alexandre José de Araújo, para onde foram encaminhados 58 cativos vistoriados pela Provedoria no dia 20 de dezembro de 1823.<sup>41</sup> Aquele armazém ficava “na rua da Cadeia, fundo pra rua da ‘Senzala Velha’, que corria paralela à rua da “Senzala Nova”.

Estudando antigos mapas do Recife, Luanna Oliveira observou que havia uma senzala próxima à praia onde estava o ancoradouro interno do porto do Recife, também conhecido como “porto da senzala”. Limitado pela única ponte que ligava o bairro portuário ao resto da cidade, era naquela parte interna do porto que os rios Capibaribe e Beberibe se juntavam, formando um ancoradouro de águas calmas. Adequado, portanto, ao desembarque da preciosa carga humana. As ruas da Senzala Nova e da Senzala Velha, observou Oliveira, foram criadas a partir daquela senzala, sendo que, apesar do nome, a rua da Senzala Nova é anterior à rua da Senzala Velha.<sup>42</sup> Ambas, todavia,

---

40 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 91 e 121.

41 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 126 verso.

42 OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura dos Santos. *A tributação sobre os escravizados no porto do Recife e suas conexões no império português (1699-1750)*. 2021. Tese

já eram assim denominadas no período holandês (1630-1654), pois o arsenal dos holandeses apreendido após a rendição deles (1654) ficava na rua da Senzala Velha.<sup>43</sup>

O mapa de Eliziário Mamede do século XIX indica que a rua da Senzala Velha emendava com a atual rua da Guia, nome este que permanece na contemporaneidade. A rua da Senzala Nova (atual rua Domingos José Martins) corria paralela à da Senzala velha, só que mais longe do ancoradouro na parte interna do porto. O antigo porto da senzala. Paralela à rua da Senzala Nova, indo em direção ao outro lado do bairro portuário, ou seja, mais perto do cais em frente ao arrecife de corais, fica a rua do Bom Jesus, a mesma das imagens de Wagener e Earle a que nos referimos acima. O vínculo do bairro portuário da cidade com o tráfico foi profundamente marcado na própria nomenclatura dos seus logradouros e na sua iconografia mais antiga, que data de uma época bem anterior à fundação da Província em 1809.

As condições de encarceramento dessas pessoas escravizadas eram obviamente terríveis e o tratamento dispensado no mínimo limitado pela Medicina da época, mesmo que houvesse alguma preocupação em recuperar os enfermos, não por solidariedade ou razões humanitárias, mas simplesmente porque quanto mais mortes menores os lucros. Apesar disso, o Livro d'Entradas registra alguns casos de tratamento bem-sucedidos, como o do brigue *Comerciante*, que trouxe 429 cativos para o Recife, dos quais 176, ou seja, 41 por cento, ficaram internados para tratamento. O livro não informa que enfermidade aquelas pessoas tinham, mas indica que aos poucos

---

(Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2021, p. 71, 76 e *passim*.

43 APEJE, M9/G3 n. 1623. Eliziário Antonio dos Santos e José Mamede Alves Ferreira, “Planta do bairro do Recife e do porto de Pernambuco”, Recife 13 de junho de 1854. PEREIRA DA COSTA, 1983-85, v. 2, p. 163. MOTA MENEZES, José Luiz. *Atlas Histórico Cartográfico do Recife*. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife/Fundaj, 1988, *passim*.

foram se recuperando, de tal forma que, dos 176 internos, apenas 9 faleceram.<sup>44</sup> Um outro caso de relativo sucesso ocorreu com o brigue *Príncipe Real*, que desembarcou 504 africanos vivos no Recife. Dos 103 doentes encaminhados ao Lazareto, apenas 12 faleceram, incluindo um homem listado pela Junta da Provedoria como “semi-vivo”. O seu estado de saúde era tão deplorável que teve que ser carregado para fora do navio e levado ao Lazareto.<sup>45</sup>

Os casos do *Comerciante* e do *Príncipe Real*, todavia, são exceções, e não a regra. Apesar dos cuidados dispensados aos enfermos por motivos puramente contábeis, a mortalidade durante o tratamento era muito alta. De acordo com os dados da Provedoria, das 2.912 pessoas separadas para tratamento, 713, ou seja, um quarto delas (24,48 por cento), faleceu. Esses dados correspondem aos anos entre 1819 e 1829, pois o livro da Provedoria não registra essa informação para os demais anos. Vale salientar que esse total não inclui as pessoas que não tiveram tempo de passar por qualquer procedimento, como o homem do brigue *Príncipe Real*, declarado como “semi-vivo” no desembarque. O uso dessa expressão denota a naturalidade com que os agentes observaram e registraram no livro o drama daquela pessoa que agonizava. Também não entram nessa estatística os cativos encontrados mortos nos fundos dos porões, ou mesmo alguns que faleceram ao chegar no porto, como quatro cativos do *Santo Antônio Realista* e dois do *Primoroso Divino*. Um africano trazido no *Conceição e Passos* faleceu durante a visita dos agentes à embarcação e também não está incluído nesta sórdida estatística que contabiliza apenas as mortes entre os que foram efetivamente internados e tratados.<sup>46</sup>

Algumas das embarcações eram evidentes tumbeiros. A galera *Dom Domingos* chegou ao Recife no dia 11 de fevereiro de 1819 com 649 cativos, a maior carga humana registrada no Livro d'Entradas. No

44 APEJE, “Livro d'Entradas”, fls. 155 verso.

45 APEJE, “Livro d'Entradas”, fls. 161, 162 verso, 163, 164.

46 APEJE, “Livro d'Entradas”, fls 164, 31) 43 verso e 32 verso respectivamente.

momento do desembarque, havia sete pessoas escravizadas mortas dentro do barco. A galera certamente era daqueles navios cujo cheiro de morte chegava ao porto antes que pudesse ser avistada. Dezenove africanos foram enviados para tratamento. Dezoito deles faleceram.<sup>47</sup> O Livro d'Entradas registra a entrada de 191 navios do tráfico, mas lista as enfermidades de apenas 85 desses registros. O registro sobre a galera *Dom Domingos* não informa quais as enfermidades daquelas pessoas vitimadas pelo tráfico. A embarcação pertencia a Antonio Ferreira de Faria, traficante cujo nome aparece nos anais do tráfico, algumas delas em parceria com Angelo Francisco Carneiro, o futuro Visconde de Loures e um dos maiores, senão o maior dos traficantes, da rota para Pernambuco no século XIX.

O brigue *Vigilante Africano* trouxe 389 sobreviventes da travessia para o Recife, dos quais 104 foram enviados para tratamento. No momento do desembarque, havia oito cadáveres nos seus porões. Era mais uma daquelas embarcações cujo cheiro de morte era inconfundível. O desastre continuou depois do desembarque. Das 104 pessoas em quarentena, 45 não sobreviveram. Praticamente metade, portanto, dos que foram internados no Lazareto. Os sobreviventes foram sendo devolvidos aos poucos. O brigue chegou em 26 de junho de 1820. Em 11 de julho seguinte, 46 cativos recuperados foram entregues ao dono do navio, mas, feita uma revisão do exame, foi verificado que 19 deles estavam com “oftalmia”, ficando assim retidos por mais algum tempo juntos aos demais. No dia 27 de julho, 32 cativos recuperados foram finalmente entregues. O registro da entrada do brigue *Vigilante Africano* indica que ele trouxera gente com “bexiga, disenteria e oftalmia”.<sup>48</sup> O brigue pertencia ao conhecido traficante Fernando de Souza Machado e já fizera antes outras viagens carregando cativos até o Recife, segundo informa o livro. Os navios de Machado carregavam ao menos 4.977

---

47 APEJE, “Livro d'Entradas”, fls. 27 verso.

48 APEJE, “Livro d'Entradas”, fls. 62.

cativos para Pernambuco, segundo os dados do *Transatlantic Slave Trade Databe (TSTD)*, acrescidos àqueles do Livro d'Entradas.

A morte de praticamente um quarto de todos os cativos acolhidos para serem tratados pela Provedoria não surpreende em termos do tráfico como um todo, pois é bem sabido que morria muita gente nos dias subsequentes aos desembarques no mundo atlântico escravista. Todavia, para o caso de Pernambuco, esse percentual é particularmente alto quando se leva em conta a taxa de mortalidade relativamente baixa na travessia de Angola e do Congo para Pernambuco no século XIX. Taxa esta que se explica porque a viagem da África Centro-Occidental para Pernambuco demorava menos do que para qualquer outro local das Américas. Como observou Herbert Klein, décadas atrás, nenhuma outra variável influía mais na taxa de mortalidade dos navios que traziam cativos desde o litoral africano do que o tempo da viagem.<sup>49</sup> De fato, quanto mais longa a travessia atlântica, maior o tempo de contágio, a sede, a fome e a contaminação dos alimentos e da água a bordo. Nem a superlotação do navio importava mais do que esse tempo na morbidade do tráfico, segundo o estudo de Klein. Ora, entre 1776 e 1830, uma viagem de Angola ao Rio de Janeiro durava em média 40,9 dias e 37 dias para a Bahia.<sup>50</sup> Já para Pernambuco bastavam 26,7 dias de viagem, segundo uma amostra de 29 navios vindos da Angola listados na seção de movimento do porto do Diário de Pernambuco, entre 1827 e 1830, ou 30 dias, segundo informa o registro de 15 embarcações no Livro d'Entradas, nos anos de 1813 e 1814. Apesar da disparidade, talvez a melhor qualidade das embarcações nos últimos anos do tráfico, com vários navios forrados de cobre, explique o aumento da rapidez da viagem no final dos anos 1820.

---

49 KLEIN, Hebert. *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*. Princeton: Princeton University Press, 1978, p. 86-87.

50 ELTIS, David; RICHARDSON, David. *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*. New Haven e Londres: Yale University Press, 2010, p. 186. SILVA; ELTIS, 2008, p. 113.

Essa rapidez da viagem para Pernambuco explica porque apenas 3,6 por cento dos cativos que foram embarcados naqueles 29 navios procedentes de Angola listados no *Diário de Pernambuco* faleceram na viagem para o Recife entre 1827 e 1831.<sup>51</sup> Todavia, é gritante o contraste entre essa baixa mortalidade na travessia e o alto volume de óbitos após o desembarque minuciosamente registrado pela Provedoria, totalizando um quarto de todos os cativos retidos para tratamento. Esse contraste revela as condições desastrosas da viagem até o Recife, da qual resultava o desembarque de pessoas em condições muito ruins de saúde, apesar da travessia ser rápida quando comparada a outras paragens do Atlântico escravista e do tratamento dispensado no Lazareto que, por mais precário que fosse, implicava no acesso à água e a alimentos menos ruins do que na travessia atlântica.

Sendo tão alta assim a mortalidade dos cativos recolhidos no Lazareto, não podia ser muito longe dali o local de descarte dos cadáveres, tanto das pessoas encontradas mortas nas embarcações como daquelas que faleciam no próprio Lazareto ou mesmo na praia do Pilar. Esse descarte era improvisado e sem respeito a rituais religiosos mais complexos, pois essas pessoas faleceram antes que pudessem construir laços sociais que lhes garantissem rituais fúnebres adequados, ficando o descarte dos corpos a cargo de proprietários que percebiam essas vítimas do tráfico apenas como mercadorias e não como pessoas. É por causa desse descarte descuidado que se justifica a lenda urbana de que era comum enterrar cativos junto à Cruz do Patrão e que permanece até a contemporaneidade quando ainda circulam histórias de fantasmas que costumam aparecer por ali.

Em sua tese defendida em Paris, em 1829, o médico pernambucano Simplício Mavignier confirmou a veracidade desses enterros, dizendo

---

51 A principal preocupação da Provedoria eram desembarcar pessoas vivas e separar os enfermos, por esta razão certamente o “Livro d’Entradas” subcontou o número de pessoas que faleceram durante a viagem, registrando apenas 169 casos de pessoas que chegaram mortas para 47.112 vivos.

que os cativos “não batizados” eram enterrados no entorno da Cruz do Patrão.<sup>52</sup> Um estudo arqueológico recente, todavia, procurou evidências disso, mas não encontrou resquícios de possíveis enterros. Esse estudo de Torres, todavia, informa que o local da atual Cruz do Patrão do Recife talvez não corresponda à sua localização original, pois um mapa do século xvii indica que a Cruz do Patrão estava localizada mais ao norte, praticamente no meio do istmo. Esse local ficou embaixo d’água depois das sucessivas reformas do porto a partir do século xx que terminaram cortando o istmo, que foi atravessado pelo mar. Assim, os possíveis enterros indicados por Mavignier foram tomados pelo mar. O estudo de Torres traz ainda um mapa holandês onde há uma outra cruz com a inscrição *karkoff* (cemitério). Esse cemitério em Fora de Portas era muito mais próximo da igreja do Pilar do que a Cruz do Patrão original.<sup>53</sup> Talvez, com o passar dos anos, portanto, tenham se misturado às histórias sobre o antigo cemitério de gente europeia e a grande quantidade de corpos de gente africana que foi sendo descartada pelo istmo através dos tempos. Isso não quer dizer que não possa ter havido enterros e descartes nas proximidades da Cruz do Patrão original, que era uma área de restinga intermediada de mangues, como aliás a maior parte do istmo.

Há muitas indicações de corpos de cativos abandonados naquela língua de terra que liga o bairro portuário do Recife a Olinda. Maria Graham, inclusive, como sempre curiosa, andou pelo istmo e viu no meio do areal um cão arrastando na boca o braço de uma pessoa mal enterrada.<sup>54</sup> Vinte anos depois, o engenheiro socialista Vauthier viu o corpo de um negro boiando na praia, sem que ninguém desse a

---

52 MAVIGNIER, Simplício Antonio. *Du Climat de Pernambuco*. (Biblioteca Nacional : Rio de Janeiro) Paris: Didot le Jeune, 1829, p. 49.

53 TORRES RAMOS, Ana Catarina. “Além dos mortos da Cruz do Patrão simbolismo e tradição no uso do espaço no Recife”. In: 26ª REUNIÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA, 2008, <https://www.ufpe.br/clioarq/images/documentos/V23N2-2008/artigo3.pdf>. *passim*.

54 GRAHAM, 1956, p. 140.

menor importância. A população estava acostumada à cena.<sup>55</sup> Mais contundente foi o que testemunhou um sujeito que atravessou o istmo de Olinda até o bairro do Recife, em junho de 1841. À medida que andava, foi encontrando um, dois, três corpos abandonados pelo trajeto. Todos à mercê dos urubus. Um deles, provavelmente, uma criança (“cadáver pequeno”). Perguntando sobre aquilo às pessoas que encontrou, responderam que eram africanos, vítimas do tráfico e que haviam falecido de diferentes moléstias. Essa correspondência foi anexada pelo cônsul inglês, na qual contou que era normal que os envolvidos no tráfico se livrassem dos cadáveres jogando-os nas restingas alagadas e mangues da cidade. Deve-se ressaltar que aqueles navios não desembarcavam seus cativos no porto do Recife nessa época. Antes de 1831, portanto, devia haver bem mais cadáveres espalhados por ali.<sup>56</sup>

No bairro de Santo Amaro, onde estava o Lazareto, não devia ser muito diferente. Como vimos, entre 1819 e 1829, faleceram 713 pessoas, o que representa mais de 70 cadáveres a serem descartados por ano. Santo Amaro também era uma área arenosa de restinga intermediada por manguezais e que alagava facilmente na época de chuvas. Muita gente deve ter sido jogada para apodrecer ou foi sumariamente enterrada na restinga, mangues e descampados, nas imediações do Lazareto. É bem possível que Santo Amaro já servisse de local de descarte de cadáveres de africanos desde muito tempo, o que pode ter influenciado na decisão tomada pelo governo provincial de erigir em Santo Amaro um cemitério público em 1851, quando já não cabia mais ninguém nas igrejas. Do Lazareto até lá, bastava andar um quilômetro em linha reta. O cemitério de Santo Amaro foi

---

55 VAUTHIER, Louis L. *Diário íntimo de Louis Léger Vauthier*. In: FREYRE, Gilberto. (org.). *Um engenheiro francês no Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1970, v. 2, p. 569.

56 *Diário de Pernambuco*. Recife, 16 de junho de 1841. In: National Archives (Londres). Foreign Office v. 84/36, Slave Trade, Brazil Consular, Mr. Goring to Lord Palmerston 26/07/1841, fls. 128-129.

o local de enterro da chamada “nobreza da terra” de Pernambuco, inclusive de alguns dos maiores traficantes de escravos do século XIX, como Francisco Antonio de Oliveira, o Barão de Beberibe, responsável direto pela vinda de algumas daquelas pessoas cujos cadáveres foram descartados naquelas imediações, como deve ter acontecido com um africano que veio para Pernambuco na *Velha de Diu*, de sua propriedade, que faleceu na canoa que o transportava para o porto.<sup>57</sup>

### A provedoria, o lazareto e os negociantes atlânticos de escravizados

No período coberto pelo Livro d’Entradas (1813-1829), a Provedoria era presidida pelo guarda-mor e juiz delegado da saúde pública, João Antonio de Oliveira, que tinha o mesmo sobrenome de dois traficantes atuantes na época (José Antonio de Oliveira e Francisco Antonio de Oliveira). Não sabemos, todavia, se eram parentes. A equipe incluía peritos e pelo menos cinco guardas cujos nomes constavam dos termos das visitas da Provedoria. O “Lazareto dos Escravos” contava ainda com funcionários para tratar feridas, preparar unguentos e vigiar os internos. Uma delas era Maria Therta (?) Angélica de Carvalho, “encarregada do curativo de alguns escravos impedidos”.<sup>58</sup> É importante mencionar que o livro indica que havia um “intérprete”, Joaquim Boris, entre os trabalhadores que circulavam pelo Lazareto.<sup>59</sup> A direção da Provedoria, portanto, percebia a necessidade de alguém que ajudasse seus agentes a se comunicarem com os africanos.

Os problemas da Provedoria, todavia, não eram poucos. Em 1821, o guarda-mor do Rio de Janeiro, que coordenava as Provedorias em todo o país, solicitou recursos para reformar o Lazareto de Pernambuco

---

57 APEJE, “Livro d’Entradas”, fl. 105 verso.

58 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 125 verso.

59 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls 83; Sobre Boris também como guarda da saúde ver: *Ibid.*, fls. 65 verso.

que, segundo ele, estava “em ruínas”.<sup>60</sup> A petição parece ter sido atendida, mesmo que tardiamente, pois o Lazareto passou por reformas entre 1824 e 1825. Todavia, é justamente após a Independência que voltou a ser comum deixar os cativos enfermos recém-chegados em tratamento nos próprios navios que os traziam. Essa era a prática de rotina no século XVIII antes do advento da provedoria, o que mostra o grau de influência dos negociantes nas decisões sobre a quarentena e o tratamento dos cativos recém-chegados.<sup>61</sup>

Não sabemos se esse retrocesso aconteceu por ineficácia dessas reformas ou se os critérios da Provedoria simplesmente ficaram mais frouxos, pois deixar o tratamento e a quarentena nos próprios navios obviamente permitia aos traficantes um maior controle sobre o processo. Como se sabe, a escravidão foi reforçada após a Independência, quando o estado imperial reforçou o controle sobre a população escrava e garantiu a impunidade dos traficantes. Jaime Rodrigues apontou também o relaxamento das medidas de controle sobre o tráfico. Essa frouxidão obviamente beneficiava os negociantes de escravos, cuja influência no governo imperial e provincial era imensa.

Com a transferência da quarentena e do tratamento dos cativos recém-chegados enfermos para os próprios navios empregados no tráfico, os procedimentos obviamente passaram a ser acompanhados não só pelos guardas da saúde, mas também por gente da confiança ou mesmo contratada pelos negociantes de escravos. Os navios melhor equipados costumavam ter boticas, ou mesmo enfermarias, para tratamento da tripulação e dos cativos. Quando não havia cura, as vítimas do tráfico eram jogadas no mar simplesmente, o mesmo acontecia com gente rebelada após os castigos. Aquelas embarcações deixavam assim um rastro de sangue pelo mar, por isso costumavam ser acompanhados por tubarões que os seguiam na expectativa de ter

---

60 RODRIGUES, 2005, p. 291.

61 OLIVEIRA, 2021, p. 75.

comida fácil. Uma vez em terra, todavia, havia maior disponibilidade de água potável e de alimentos frescos que a experiência secular mostrava serem eficientes para curar ou mesmo prevenir o escorbuto, uma enfermidade tão vinculada ao tráfico que terminou conhecida como “mal de Luanda”. Quanto mais gente curada e posta à venda rapidamente, maiores os lucros. As páginas do Livro d’Entradas indicam que as escunas *Regeneradora*, *Velha de Dio* e *Dona Ana* e os brigues *Bonfim*, *São José Grande* e *Quatro de Agosto* possuíam enfermarias consideradas capazes de receber gente para se tratar a ponto de terem recebido até cativos de outros navios do tráfico que não dispunham de espaços adequados para os procedimentos necessários.<sup>62</sup>

O primeiro barco que manteve cativos para tratamento em sua própria enfermaria foi a *Regeneradora*, que chegou da Angola no dia 22 de fevereiro de 1824, com 219 africanos a bordo. Como vimos, havia cativos que faleciam na chegada, antes mesmo de desembarcar. Um deles veio nessa viagem da *Regeneradora*. Após serem examinados em terra pelo “médico Felipe Néri Rodrigo de Carvalho e pelo cirurgião aprovado Luis Jose Saraiva”, 209 pessoas foram entregues ao mestre do navio para serem encaminhados aos respectivos proprietários. Nove cativos, todavia, foram enviados de volta ao brigue onde ficaram recolhidos na enfermaria sob a custódia dos guardas da saúde Antônio Joaquim dos Santos e José Vicente Viana. O termo desses procedimentos ressaltava que o internamento na própria embarcação era uma medida provisória que só seria utilizada até a ultimização da “reedificação” do Lazareto.<sup>63</sup>

O procedimento se repetiria menos de um mês depois, em 16 de março de 1824, quando os enfermos que vieram na escuna *Velha de Dio*, vinda de Angola, ficaram se tratando no próprio navio. O médico e o cirurgião foram os mesmos que examinaram os cativos

---

62 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls 131, 132, 134, 145 verso, 190 e 191.

63 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 131.

da *Regeneradora*. Todos os considerados aptos ao trabalho foram entregues ao mestre do navio. Vinte e seis cativos, todavia, foram recolhidos à enfermaria da escuna sob os cuidados dos guardas de saúde João Caetano da Silva e Antônio Joaquim dos Santos. Não eram, portanto, os mesmos guardas que ficaram na *Regeneradora*. Dos 26 internados, 10 não suportaram e faleceram, 16 recuperaram-se e foram entregues ao piloto Manuel Pedro Soares.<sup>64</sup>

Quando a *Felicidade* aportou na cidade no dia 30 de abril de 1824, dez cativos diagnosticados com disenteria e escorbuto foram levados para o Lazareto, dando a impressão ao leitor de que a sua “reedificação” estivesse concluída. Sete das dez pessoas internadas vieram a falecer. Os outros 242 sobreviventes foram entregues ao mestre do navio.<sup>65</sup> No final daquele mesmo ano, todavia, o Lazareto novamente voltou a se mostrar inadequado para o internamento, como mostra o registro da vistoria dos 449 cativos ainda vivos que o brigue *Bomfim* desembarcou no Recife, procedentes de Angola, no dia 2 de setembro de 1824. No brigue havia 39 africanos diagnosticados com “bexigas e escorbuto”. Todos eles foram recolhidos na enfermaria da própria embarcação, aos cuidados dos guardas de saúde João Caetano da Silva e Jose Vicente Viana.<sup>66</sup>

O mesmo aconteceria com os dois africanos com escorbuto que ficaram internados no próprio navio que os trouxera, o *cutter Minerva da Conceição*, que viera de Cabinda. Os enfermos ficaram sob a supervisão do mestre daquela embarcação, que trouxe um total de 154 cativos para o Recife em dezembro.<sup>67</sup> Em março do ano seguinte, 1825, 26 doentes que vieram de Angola no brigue *Primoroso Divino* também foram internados na enfermaria do próprio barco. Novamente

---

64 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 132.

65 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 133.

66 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 134.

67 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 136.

o termo de entrada indica que a medida era até a “ultimação da reedificação” do Lazareto.<sup>68</sup>

Diante da ausência de outros registros da Provedoria, não foi possível saber quando se deu realmente a tal “ultimação da reedificação” do Lazareto. O que sabemos ao certo é que, nos anos seguintes, houve outros casos em que os africanos recém-chegados enfermos ficaram internados nas enfermarias dos próprios navios do tráfico. Isso aconteceu com as embarcações *Bonfim* (ou *Bom Fim*), *Minerva da Conceição*, *Velha de Dio*, *Feiticeira*, *Dona Anna* e *Conceição Thalegrafo*, cujas enfermarias acolheram cativos recém-desembarcados em 1825.<sup>69</sup> No ano seguinte, 1826, foram as enfermarias dos navios escravistas *Atrevido Brasileiro*, *Imperador do Brasil* e *Protetor*, que serviram de Lazareto para os enfermos.<sup>70</sup> Em 1827, a sumaca *Desengano* e novamente o *Imperador do Brasil* receberam cativos para se tratar em suas enfermarias.<sup>71</sup> Em 1829, o mesmo ocorreria com os brigues *Donna Anna* e *Quatro de Agosto*.<sup>72</sup>

Como vimos, é razoável supor que o internamento nos próprios navios muito provavelmente contribuiu para aproximar ainda mais os guardas e peritos da saúde com os comerciantes de gente do Recife. Os médicos e cirurgiões eram os responsáveis pelos diagnósticos, declarando quando os cativos estavam curados. Os guardas, por sua vez, acompanhavam o tratamento, testemunhavam as mortes e enterros e devolviam os sobreviventes. Cada um com suas funções, esses funcionários podiam influir no ritmo de uma parte importante da rotina portuária daqueles navios e, conseqüentemente, do próprio comércio de gente escravizada. Como eles não estavam totalmente à mercê dos negociantes, pois recebiam emolumentos da Provedoria,

---

68 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 139 verso.

69 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 141, 142 verso, 144, 145, 145 verso e 148.

70 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 153 e 166. 164 v-165v, 166v.

71 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 174 verso e 175.

72 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 188 verso e 191.

provavelmente tinham como pressionar os traficantes a também recompensarem a celeridade dos seus serviços.

Essa possível proximidade entre os agentes da saúde e os traficantes ajuda também a entender os sub-registros no Livro d'Entradas e as lacunas da documentação, que, por exemplo, indica as doenças dos cativos em apenas 85 dos seus registros e raramente especifica o número de pessoas acometidas por cada uma dessas enfermidades.<sup>73</sup> Também ajuda a explicar os pequenos erros de registro, como no caso de sete africanos escravizados do *Príncipe Real* que foram confundidos e contados como sendo do Brigue *General Silveira*.<sup>74</sup> Não é exagero supor que essas omissões, uma certa incompetência até, tenham sido propositas para facilitar a rápida devolução dos cativos aos negociantes.

Mesmo assumindo essa proximidade com os traficantes, deve-se ter em conta que os funcionários da Provedoria tinham suas próprias demandas. O tráfico trouxe imensa fortuna para os negociantes de grosso trato, mas não se pode dizer o mesmo quanto à imensa maioria dos inúmeros trabalhadores que empregava nos navios ou em terra. A verdade é que pouco sabemos sobre os agentes da saúde do Recife antes de 1831, além de que exerciam pesadas tarefas que os submetia a riscos de contágio de doenças variadas. Essa posição certamente trazia insatisfações. Em 1835, um dos guardas da saúde, Germano Antonio Alves, encabeçaria uma petição reivindicando um aumento que alegava ter sido prometido, mas não concedido. Germano era então um empregado com no mínimo dez anos de serviço na repartição, pois seu nome aparece pela primeira vez no Livro d'Entradas em 1825, quando foi designado junto com outro guarda da saúde, João Caetano da Silva, para supervisionar os oito africanos com escorbuto que foram se tratar na enfermaria do brigue *Bonfim*.<sup>75</sup>

---

73 O Livro d'Entradas aponta a presença de bexigas em 54 registros, disenteria em 43, oftalmias em 41, escorbuto em 12, sarampo em 9 e maculo em 4.

74 APEJE, "Livro d'Entradas", fls. 164.

75 APEJE, "Livro d'Entradas", fls. 141.

Na sua petição por um aumento, Germano não apenas falou da relevância da Provedoria para a província, mas alegou também que ela não era “improdutiva de rendas”, muito pelo contrário.<sup>76</sup> E mais, disse Germano, enquanto os funcionários da saúde no Rio de Janeiro ganhavam proporcionalmente às horas marcadas para as visitas da saúde e tinham tempo para repouso, os do Recife não tinham sequer descanso, porque precisavam visitar tanto os navios que ancoravam no Mosqueiro, quanto no Lamarão, o que os obrigava a caminhar bastante. Por fim, destacava o requerimento, nenhuma outra repartição concorria mais para a grandeza da nação do que “um estabelecimento preservador da saúde de um povo dos contágios e pestes”.<sup>77</sup>

Não sabemos se os guardas foram bem-sucedidos nessa demanda salarial.<sup>78</sup> Mas Germano e os demais peticionários tinham razão quando disseram que a Provedoria não era “improdutiva de rendas”. No Rio de Janeiro, segundo Jaime Rodrigues, os negociantes reagiam muito contra o pagamento da taxa de 18 mil-réis pela visita da Provedoria da Saúde, alegando que já estavam muito onerados por outros tantos tributos desde o momento em que o navio deixava o Brasil em direção à África.<sup>79</sup> Em Pernambuco, disse Pereira da Costa, o “Lazareto dos escravos” cobrava 12 mil-réis pelas visitas dos seus agentes. O valor parece pequeno, mas como Pereira da Costa – como era comum entre diletantes cultos da época – nem sempre revelava sua fonte, nem detalhou essa informação, ficamos sem saber quanto custava o processo como um todo.<sup>80</sup>

---

76 PEREIRA DA COSTA, 1983-85, v. 6, p. 541.

77 Arquivo da Assembleia Legislativa de Pernambuco (ALEPE), Petições, Caixa P-115. 6 de abril de 1835.

78 Em 1829, Germano Antônio Alves anunciou a venda de um escravo seu, que, aos 25 anos, era um “mestre no ofício de padeiro” com sete anos de experiência. Com essa qualificação, era certamente um trabalhador rentável. Talvez, quem sabe, Germano já estivesse em dificuldades financeiras nessa época. HDBN. *Diário de Pernambuco*. Recife: 02/11/1829.

79 RODRIGUES (2005), p. 287.

80 PEREIRA DA COSTA (1983-85), v. 6, p. 541.

Há um outro livro da Provedoria, todavia, que não servia para registrar essas visitas aos navios empregados no tráfico, mas nos permite ter uma ideia mais clara sobre essa questão. Nele está indicado que os donos e/ou consignatários eram taxados em 200 réis “por cabeça” pelos “escravos grandes” desembarcados e 100 réis pelos “pequenos”.<sup>81</sup> Em 1835, todavia, aquelas embarcações não podiam mais desembarcar cativos no porto do Recife, o que certamente tornou a provedoria pouco relevante para o corpo do comércio do Recife e muito menos rentável para o governo provincial e imperial, que terminou tendo que recorrer a outros mecanismos fiscais para recompor suas rendas.<sup>82</sup>

O uso das enfermarias das embarcações como local de tratamento e quarentena demonstra não apenas as dificuldades enfrentadas pela Provedoria, mas também que havia uma certa sintonia entre aquela agência e os traficantes, além de indicar que a Provedoria não ficou inativa mesmo quando o Lazareto não podia acolher os enfermos. Por mínimo que fossem os cuidados, o internamento dos africanos enfermos, como vimos, visava principalmente impedir a propagação de doenças entre os cativos saudáveis à venda ou mesmo entre aqueles que já se encontravam a serviço dos plantadores, como disse o cônsul inglês citado acima. Os traficantes tinham vasta experiência com esses problemas e sabiam que o excesso de descuido poderia causar imensos prejuízos.

Não surpreende, portanto, que tenha havido alguns casos em que a interferência dos agentes da saúde foi solicitada pelos próprios proprietários ou consignatários dos navios escravistas listados ou por outras pessoas cujos nomes são menos conspícuos nos anais do tráfico, mas que deviam ter algum vínculo com o desembarque pois não eram agentes da provedoria. Em um caso aparece apenas o nome da pessoa sem maiores explicações, sugerindo, talvez, que os agentes

---

81 APEJE, Vigilância Sanitária do Porto do Recife, v. 3, s/n, *passim*.

82 COSTA, Wilma Peres. O império do Brasil: dimensões de um enigma. *Almanack Brasiliense*, São Paulo, SP, n. 1, p. 27-43, 2005.

o conheciam. Nos casos em que o próprio dono da embarcação ou consignatário da carga humana requisitou a intervenção da provedoria, percebe-se que eram bem conhecidos traficantes atlânticos com lugar de destaque na rota da África para Pernambuco no século XIX.

### O tratamento a pedido dos traficantes

Seguindo uma ordem cronológica, o primeiro caso desse tipo aconteceu com a galera *Inocência*, que aportou no Recife em março de 1820, procedente de Angola. Os cativos foram examinados no Lazareto, como de regra, onde foram “julgados bons e sem mal algum contagioso” 198 cativos, os quais foram entregues ao proprietário da embarcação, João de Carvalho Siqueira. Os 12 contaminados com “bexigas” permaneceram recolhidos no Lazareto com os guardas da saúde Francisco de Paula Oliveira e José Caetano da Silva. Entre o dia dois e vinte de março de 1820, 11 dos retidos foram devolvidos ao proprietário, o que nos leva a crer que um deles faleceu. No termo de desimpedimento do dia 20 de março de 1820, quando três cativos ainda em tratamento foram devolvidos ao proprietário da galera, o agente anotou que foi o próprio João de Carvalho Siqueira que “requereu verbalmente o dito exame”. Os dados do Livro d’ Entradas indicam que essa não foi a única vez que aquele traficante trouxe cativos para Pernambuco. Há quatro desembarques em navios registrados no nome de João de Carvalho Siqueira, totalizando 1.104 cativos.

Um outro caso em que foram os traficantes que solicitaram a inspeção por parte da Provedoria foi o do brigue *Vigilante Africano*, que desembarcou 428 cativos no Recife no dia 21 de maio de 1822. Como vimos anteriormente, essa não era a primeira viagem que o brigue fazia ao Recife carregado de cativos. Tal como das vezes anteriores, o seu proprietário era Fernando de Souza Machado, ao qual foram entregues os 419 cativos “julgados bons e sem mal algum contagioso”. Sete cativos, todavia, apresentaram “bexigas” e disenteria e ficaram

retidos no Lazareto. Concluído o tratamento, o termo de desimpedimento e entrega dos cativos indica que cinco deles sobreviveram. Um desses foi então entregue a Elias Coelho Cintra, que “requereu verbalmente” a “visita” dos agentes da Provedoria ao navio. Os demais, ficaram um agente da saúde para devolvê-los a seus proprietários.<sup>83</sup>

A entrega de apenas um dos cativos curados a Elias Coelho Cintra, que requereu a visita dos agentes da saúde, merece uma nota. Não sabemos a dimensão exata da parceria desse negociante com o proprietário da embarcação, Fernando de Souza Machado, como vimos um importante traficante da rota para Pernambuco. Elias Coelho Cintra (ou Sintra), todavia, estava em plena ascensão em sua carreira no tráfico. Sua carreira decolou a partir da Revolução de 1817, quando fugiu para a Bahia, mantendo-se leal à coroa lusitana.<sup>84</sup> Ao terminar a década de 1820, ele tornou-se o maior traficante da rota para Pernambuco no século XIX, de acordo com os dados do *Trans-Atlantic Slave Trade Database: Voyages*.

Essa posição é mais expressiva quando acrescentamos os cativos trazidos em dois navios dele e que não foram computados naquela base de dados, mas que constam do Livro d'Entradas. São esses a galera *Santa Ana Flor de Cintra* e a escuna *Feiticeira*, que vieram para o Recife em 1819 e 1821, respectivamente, trazendo cativos de Cabinda e Angola em nome de Elias Coelho Cintra (ou Sintra). Pelo que sabemos até este momento, antes da lei antitráfico de 1831, seus navios levaram pelo menos 10.807 africanos para o Recife. Tendo em vista os muitos portos naturais do litoral de Pernambuco, onde o tráfico sempre aconteceu sem ser incomodado, esse número certamente não expressa toda a dimensão das suas atividades ou dos demais negociantes aqui listados.

---

83 APEJE, “Livro d'Entradas”, fls. 101 verso. Veja-se ainda: *Slave voyages*, ID n. 48.903.

84 CARVALHO, Marcus J. M. Tráfico, Revolução, Independência e política em Pernambuco. *Revista Antíteses*, Londrina, PR, v. 15, p. 118-145, 2022.

Uma situação análoga aconteceu com a escuna *Veloz Feiticeira*, que aportou no Recife em 1823 com 196 cativos, um dos quais faleceu “antes de desembarcar”, registrou o oficial da Provedoria. Dos 7 detidos para tratamento, 5 sobreviveram e foram entregues a Joaquim Jose de Miranda que, segundo o registro, requereu verbalmente esse exame. O nome de Miranda não aparece entre os grandes traficantes de Pernambuco, e o Livro d’ Entradas não registrou o nome do proprietário da escuna, como aliás aconteceu com várias outras embarcações vistoriadas.<sup>85</sup> Essa viagem da *Veloz Feiticeira* não consta do *TSTD*, que confirma um registro posterior da Provedoria indicando que a escuna voltou a Pernambuco em agosto daquele mesmo ano, 1823, quando desembarcou 233 cativos no Recife, 12 dos quais doentes de “bexigas”. Três deles não resistiram.

Além dessas duas viagens em janeiro e agosto de 1823, a *Veloz Feiticeira* aportou outras três vezes no Recife. Exceto por aquela viagem em janeiro de 1823, em todas as outras, Francisco Ribeiro de Brito aparece como proprietário da escuna. Conhecido traficante angolano, Francisco contava com a parceria do seu irmão Joaquim Ribeiro de Brito. Juntos desembarcaram ao menos 4.891 cativos em Pernambuco, muitos dos quais depois de 1831. Miranda, que requereu a inspeção dos agentes da saúde, devia ser um investidor na empreitada dos irmãos traficantes ou então algum empregado deles.

O caso do *cutter* francês *Le Trident* também merece uma nota. O barco aportou no Recife em março de 1823. Esse caso foi documentado também pelas autoridades britânicas que vigiavam o tráfico ao norte da linha do Equador, pois o cutre viera de Bonny, o principal porto do tráfico no Golfo de Biafra, conhecido pela sua insalubridade, tanto para as tripulações dos navios empregados no tráfico como para os cativos embarcados. A viagem até Pernambuco era mais demorada do que a do Congo e Angola. Segundo os ingleses, a travessia havia

---

85 APEJE, “Livro d’ Entradas”, fls. 108-109.

levado 75 dias, o que acarretou falta de água e alimentos. O barco também chegou com o casco danificado por vermes (*worms*) no rio Bonny. O barco parou no Recife em arribada, pois seu destino seria a Martinica. Os ingleses informaram que o barco zarpara com 133 cativos, 8 dos quais faleceram na travessia.<sup>86</sup>

A Provedoria, todavia, registrou o desembarque de 132 cativos no Recife. Um a menos do que disseram os ingleses. Informou ainda que o navio viera de Cabinda, o que tornava legal o desembarque, ao contrário de Bonny, situado ao norte da linha do Equador. Há pelo menos cinco termos de desimpedimento no Livro d'Entradas entre as fls. 112 e 115 verso. Este é o caso no qual a redação dos registros é menos consistente em todo o livro. Inconsistência talvez proposital, pois, segundo os ingleses, tratava-se de contrabando ao norte da linha equatorial e obviamente as autoridades portuárias que dispunha até de intérpretes, como vimos, certamente sabiam diferenciar as falas dos cativos da Costa da Mina daquelas dos povos de Angola e Congo. Se houvesse um real interesse em apreender a embarcação, não seria difícil fazê-lo. Deve ter pesado na decisão de não se fazer nada o fato de que os traficantes pernambucanos também negociavam na Costa da Mina. O próprio Livro deixa suspeitas pois ao menos 16 embarcações registradas trazem Molembo como porto de procedência do navio. Verger há muito estabeleceu que essa era uma tática muito utilizada por traficantes baianos procedentes da Costa da Mina para disfarçar o contrabando de cativos depois de 1815.<sup>87</sup>

Mr. Parkinson contou ainda a Canning em sua missiva que havia no porto um navio inglês e outro francês, os quais também poderiam apreender o *Trident* por tráfico. Para evitar isso, vários pretextos foram

---

86 British and Foreign State Papers, 1822-1823. London, James Ridgway and Sons, Piccadilly, 1850. Mr. Parkinson to Mr. Secretary Canning, 12/03/1823, p. 245. Sobre o Le Trident, veja-se: RAMOS DE SANTANA, 2022.

87 VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987, p. 405-412.

alegados nas declarações do comando da embarcação. Disseram que o barco viera de Cabinda, como vimos, e até que os cativos a bordo eram “passageiros da Martinica”. Para completar, sob o pretexto de precisar de recursos para manter a tripulação e a própria carga humana (por “Direito de Humanidade”), alguns cativos foram vendidos. Esse procedimento era francamente ilegal, nas palavras do juiz interino da alfândega do Recife. Disse ainda que nunca vira algo assim durante os 25 anos em que estava naquela repartição pois, no seu entender, a legislação e os tratados em vigor não autorizavam navios estrangeiros a negociar cativos no Brasil. Segundo o mesmo oficial, todavia, os cativos vieram de Cabinda com destino a Martinica.<sup>88</sup> Assim, o próprio juiz não deixou de amenizar a situação legal da embarcação, reconhecendo a procedência de um porto legal, ao contrário do que afirmavam os ingleses.

Os registros sobre o *Trident* no Livro d' Entradas espalham-se entre as páginas 112 e 115 verso. O primeiro indica a retenção de apenas oito cativos devido a escorbuto. Chama a atenção que essas pessoas não foram enviadas para o Lazareto, mas para o sítio dos Coelhos, em outra parte da cidade, longe do porto e do Lazareto. A partir daí sucedem-se relatos de devoluções diversas, bem mais do que oito pessoas. Os cativos curados foram entregues a diferentes empregados do navio, tais como o mestre do navio, o piloto, o caixa e finalmente o próprio consignatário, o senhor Ricur. Um desses registros indica que foi o próprio Ricur que requereu outros internamentos, além daqueles oito com escorbuto, desta vez por causa de desinteria. Ao final do tratamento, o Livro d' Entradas registrou o falecimento de 34 cativos no Lazareto. Não sabemos se houve mortes enquanto estavam encarcerados no sítio dos Coelhos, nem quando foram transferidos, ou se ficaram internados em dois lugares diferentes. A morte de pelo

---

88 APEJE, Fundo Porto do Recife, vol. 15. Caetano Francisco Lumachi de Mello, Juiz Interino da Alfândega para o Presidente e Membros da Junta Provisória de Governo, 05 de março de 1823, fl. 186-187.

menos 34 pessoas entre as 132, ou 133, desembarcadas, justifica plenamente a preocupação do traficante francês em deixar seus cativos sob os cuidados dos agentes da saúde do Recife, pois a condição deles era certamente a pior possível, pois, mesmo depois de terem acesso à água, tratamento e alimentos, a mortalidade foi brutal.

Como é bem sabido, o tráfico empregava muita gente em suas diferentes atividades. Assim, a entrega dos cativos curados do *Le Trident* a empregados do tumbeiro, e não apenas ao seu proprietário ou consignatário, apesar de não ser a regra geral, não é um caso isolado. Há outros registros que informam que os cativos considerados curados foram entregues a trabalhadores do tráfico, alguns dos quais certamente pessoas de poucos recursos, encarregadas de tarefas diversas, tais como o contramestre, o “intérprete” da embarcação, a “encarregada do curativo”, o “despenseiro do brigue”. Em dois registros de 1823, quem apareceu para buscar os cativos curados foram escravizados de confiança dos próprios traficantes. No primeiro deles, foi Anna, uma cativa de Elias Coelho Cintra, que recebeu 14 cativos para entregar ao seu senhor.<sup>89</sup> No segundo caso, Isidoro, cativo de Francisco Antonio de Oliveira, foi buscar 13 africanos curados para devolver ao senhor.<sup>90</sup> Até onde sabemos pelas estimativas do *TSTD*, Elias e Francisco foram, respectivamente, o primeiro e o segundo maiores traficantes da rota do tráfico para Pernambuco no século XIX.

Um outro caso em que o exame foi requisitado pelo próprio traficante foi o da escuna *Dona Ana*, que chegou no Recife em julho de 1825, desembarcando 281 cativos vivos, entre os quais havia 34 doentes de escorbuto e “oftalmia”. A escuna pertencia a Antônio José Vieira da Silva, que traria ao menos 3.326 cativos para Pernambuco antes de 1831, de acordo com os dados do *TSTD*.<sup>91</sup> Os 247 cativos que a Provedoria

---

89 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 118.

90 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 124.

91 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls.145 verso e 146 verso. Veja-se ainda: *The Trans-Atlantic Slave Trade Database*: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) (*TSTD*), registro 48.882.

considerou que não tinham doenças contagiosas foram entregues ao proprietário da embarcação. Como é bem sabido, não era incomum haver mais de um carregador nos navios empregados no tráfico entre grandes e pequenos investidores. Esse parece ter sido o caso dessa escuna, pois, no momento da devolução de um grupo de cativos já recuperados, no dia 5 de agosto de 1825, o registro do Livro d' Entradas indica que o exame foi requisitado por José Ramos de Oliveira, e não por Antônio José Vieira da Silva, o proprietário da *Dona Ana*.

O requerente do exame, José Ramos de Oliveira, certamente sabia do que falava quando solicitou aos agentes da saúde o procedimento, pois era filho de José de Oliveira Ramos, destacado traficante, cujos negócios foram continuados por seu filho. O pai era um dos quatro homens mais ricos de Pernambuco, de acordo com a “Relação dos negociantes, fabricantes, lavradores e outras pessoas pecuniosas residentes no Recife, e a quem se não faz pesada qualquer contribuição até as quantias indicadas à margem”.<sup>92</sup> Tal como Elias Coelho Cintra, José de Oliveira Ramos também se opôs à Revolução de 1817. Como não conseguiu fugir a tempo, como Elias, terminou encarcerado pelos insurgentes.<sup>93</sup> O filho continuaria os negócios do pai, que certamente ampliou pois se casou com a filha de um dos primeiros dessa lista de “pessoas pecuniosas”, Bento José da Costa. Apesar da imensa fortuna, José Ramos de Oliveira não deixou o tráfico depois da ilegalidade. Essa empresa familiar foi muito bem-sucedida nesse sórdido e lucrativo ramo de negócios, tendo sido responsável pela vinda de pelo menos 7.154 cativos para Pernambuco, centenas dos quais depois da lei antitráfico de 1831.

Em 1827, foi a vez do proprietário do brigue *Imperador do Brasil* requisitar a interferência da Provedoria. A embarcação aportou no

---

92 DOCUMENTOS HISTÓRICOS: *Revolução de 1817*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1955, v. CV, p. 238-249.

93 CARVALHO, Marcus J. M. Tráfico, Revolução, Independência e política em Pernambuco. *Revista Antíteses*, Londrina, PR, v. 15, p. 118-145, 2022.

Recife em julho de 1827, onde desembarcou 439 africanos procedentes de Angola, entre os quais havia pelo menos 37 enfermos. Os 402 cativos considerados desimpedidos foram entregues ao dono do navio. Dos 37 cativos que foram diagnosticados com doenças consideradas contagiosas, 26 foram enviados para o Lazareto e 11 ficaram recolhidos na própria enfermaria do brigue, aos cuidados do guarda da saúde Antonio Joaquim dos Santos. O “termo de desimpedimento” daquela embarcação diz que o procedimento aconteceu devido a “requerimento verbal” de Francisco Antonio de Oliveira, o proprietário do *Imperador do Brasil*. Ao final do procedimento, o guarda deveria “dar conta dele” de acordo com as marcas dos cativos que constam do Livro d’ Entradas. Essa informação sugere que também havia mais de um investidor na viagem do brigue. Dos 11 cativos que ficaram no próprio navio, 4 faleceram. A tragédia também foi grande no Lazareto, onde apenas 9 dos 26 africanos internos conseguiram sobreviver.<sup>94</sup>

O proprietário daquele brigue, Francisco Antonio de Oliveira, também sabia o que estava fazendo quando requisitou o auxílio da Provedoria. Seu nome consta de inúmeras fontes sobre o tráfico para Pernambuco, uma vez que, como vimos, fica atrás somente de Elias Coelho Cintra entre os maiores traficantes que operaram na rota da África para Pernambuco no século XIX. No caso de Francisco, sobram evidências de que continuou atuante depois de 1831, agindo em parceria com seu cunhado, Ângello Francisco Carneiro, traficante de vasta fortuna, futuro Visconde de Loures em Portugal, que residiu no Recife boa parte de sua vida. Ambos estiveram à frente das obras públicas que modernizaram o Recife durante o governo do Barão da Boa Vista. Os praieiros, todavia, nunca deixaram de atacá-los na imprensa por mau uso dos recursos públicos e pelo papel de ambos no tráfico. Francisco de Oliveira presidiu a Assembleia Provincial por vários anos, tornando-se

---

94 APEJE, “Livro d’ Entradas”, fls. 174 verso, 175 verso e 176 verso. *Slavevoyages*, ID n. 48.680. Sobre as marcas dos escravizados, desde o período colonial, veja-se o texto de ALMEIDA e OLIVEIRA neste volume.

assim um destacado membro do partido conservador, embora não tenha se aventurado a ocupar cargos mais altos, provavelmente por preferir administrar a sua vasta fortuna construída no tráfico. Em 1853, foi agraciado com o título de Barão de Beberibe.<sup>95</sup>

Tendo em vista a experiência desses negociantes no tráfico, percebe-se que o interesse deles na intervenção dos agentes da saúde foi sincero. Eles tinham conhecimento do negócio e cabedais para saber o que estavam fazendo. Como vimos, provavelmente estavam preocupados em não juntar, sem uma averiguação mais segura, as pessoas recém-desembarcadas com outras tantas que deviam ter à venda.<sup>96</sup>

Paralelo a esses grandes negociantes no tráfico, o livro d'Entradas também traz indícios da pulverização do tráfico, com o envolvimento de negociantes menores ou parcerias entre diferentes carregadores. Isso é facilmente observado em vários registros que indicam a devolução dos cativos a muitas pessoas em quantidades diversas. Além disso, em várias viagens, o livro traz várias marcas de escravos minuciosamente desenhadas. Como há muitas viagens com distintas marcas, pode-se inferir que, nesses casos, havia bem mais do que apenas um ou dois carregadores, o que não era incomum nesse ramo de negócios. Vale destacar ainda que os tripulantes dos navios do tráfico costumavam também negociar cativos no litoral africano, ou

---

95 Sobre Francisco Antonio de Oliveira, veja-se: GOMES, Amanda B. *A trajetória de vida do Barão de Beberibe*, um traficante no Império do Brasil. 2016. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016. Sobre Angello Francisco Carneiro, veja-se: ALBUQUERQUE, Aline E. B. *De “Angello dos retalhos” a Visconde de Loures: a trajetória de um traficante (1818-1858)*. 2016. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

96 Mesmo depois de 1831, os negociantes mais experientes evitavam a venda direta dos recém-desembarcados pouco saudáveis. Ricardo Caires Silva elencou uma série de depoimentos de africanos, nos quais eles contaram que ficavam vários dias perto do local de desembarque recuperando-se da viagem, antes de serem vendidos. Ricardo Tadeu. *Memórias do tráfico ilegal de escravos nas ações de liberdade: Bahia, 1885-1888. Afro-Ásia*, Salvador, BA, v. 35, p. 37-82, 2007.

mesmo eram pagos em parte ou em todo dessa forma. Os casos do *Imperador do Brasil*<sup>97</sup> e *Commerciante*<sup>98</sup>, por exemplo, são bastante emblemáticos, pois os cativos desimpedidos foram entregues em pequenos grupos a diversos negociantes, cujos nomes não foram registrados no livro.

### Considerações finais

A historiografia tem observado que o tráfico se ramificava por toda a sociedade, envolvendo não apenas os grandes, pequenos e médios negociantes que investiam nesse lucrativo ramo de negócios, mas também assimilava uma multidão de trabalhadores em suas atividades, movimentando imenso giro mercantil. A diversidade de investidores é confirmada pela grande quantidade de marcas reproduzidas no Livro d'Entradas, que serviam para identificar a quem deveriam ser entregues os cativos desimpedidos. Infelizmente, o livro apenas reproduz essas marcas – dezenas delas –, mas não os nomes dos proprietários as quais elas correspondiam. Esses registros confirmam também que nem sempre aqueles pequenos carregadores eram necessariamente os proprietários ou consignatários das embarcações. Os grandes negociantes não estavam sós nessa atividade. Essa pulverização do comércio de gente testemunha a casualidade e a naturalização desse tipo de atividade mercantil na época e ajuda a explicar a pulverização da propriedade escrava entre pequenos e médios proprietários no Brasil na época analisada.

Nota-se também que, apesar do fracasso da ideia de uma quarentena linear para os navios do tráfico, a Provedoria foi atuante no período observado. Até navios ingleses foram vistoriados, e pelo menos o brigue *Peruvian* foi submetido à quarentena, como vimos. Os cativos com

---

97 APEJE, “Livro d'Entradas”, fls. 150 verso, 151, 151 verso e 152.

98 APEJE, “Livro d'Entradas”, fls. 155 verso, 156, 156 verso, 157 verso.

doenças consideradas contagiosas na época, como escorbuto, “bexigas”, sarampo, disenteria e “oftalmias” muitas vezes ficaram impedidos e internados pelo tempo que fosse necessário para se recuperarem. Não obstante, como foi dito logo no começo deste texto, o Livro d’ Entradas lista menos de um terço dos navios que desembarcaram cativos no Recife, se levarmos em conta as estimativas do *slavevoyages*. Pode-se dizer, portanto, que muitas embarcações não foram vistoriadas, passando ao largo de qualquer controle por parte da Provedoria, até mesmo porque não foi apenas a partir de 1831 que surgiu o contrabando de cativos. Portos do litoral, vinculados a engenhos de cana, eventualmente também recepcionavam navios empregados no tráfico desde o período colonial e assim escapavam de qualquer controle por parte da provedoria, como mostram as fontes aqui empregadas.

O acervo consultado indica ainda que não havia um único local de desembarque no porto. A escolha, todavia, não era aleatória, pois os cativos desembarcados eram bens semoventes valiosos que precisavam de cuidados diferenciados para manterem o valor de venda. Além disso, era preciso evitar fugas e até furtos, como aconteceu com um dos africanos trazidos no *cutter Minerva da Conceição*, roubado em “horas noturnas”.<sup>99</sup> Como havia muita gente envolvida e muitos interesses em jogo, é natural que houvesse espaço também para outras atividades ilegais, como o contrabando de cativos africanos dentro do próprio porto. A transferência do tráfico para fora do bairro portuário do Recife certamente afetou muito a economia urbana.

Os negociantes de gente da rota da África centro-ocidental para Pernambuco tinham vasta e antiga experiência no ramo. Não apenas entendiam dos ventos e correntes que traziam as embarcações rapidamente para a província, mas também contavam com enfermarias nos navios capazes de acolher os enfermos quando o Lazareto não dava conta das internações necessárias. Houve casos, inclusive, nos quais

---

99 APEJE, “Livro d’Entradas”, fls. 121.

foram os próprios traficantes que solicitaram o exame por parte da provedoria. Sabiam que os enfermos poderiam contaminar os demais cativos postos à venda. A medicina do tráfico considerava o escorbuto uma doença contagiosa, mas, por outro lado, era suficientemente sofisticada para distinguir a varíola do sarampo, mesmo que generalizasse outras tantas enfermidades em denominações genéricas como “bexigas”, disenteria e “oftalmias”. O tempo mínimo que encontramos de internamento dos enfermos foi de um dia. O máximo foi de cinquenta e seis. Vale repetir que só eram internados os cativos com enfermidades consideradas transmissíveis, os demais, mesmo que feridos e alquebrados, eram entregues a quem de direito, que deveria cuidar de suas mazelas. A vigilância sanitária tinha uma certa rotina a cumprir e seus principais funcionários foram bastante estáveis no período analisado, trabalhando anos a fio nas mesmas funções, protestando inclusive por melhores emolumentos depois de 1831.

Aflora ainda nas fontes consultadas uma certa tensão entre os interesses da agricultura e os do comércio. Os traficantes queriam liberar logo a mercadoria e cortar custos de manutenção e vigilância e assim impor o preço desejado. Os agricultores, todavia, entendiam que, se a quarentena durasse mais, aqueles custos pesariam mais no bolso dos traficantes que assim teriam que baixar os preços para poder compensar os gastos mais rapidamente. Os traficantes, todavia, tinham mais alavancagem política, de tal forma que não foi possível impor uma quarentena linear sobre os navios do tráfico. Apenas os enfermos eram separados para tratamento. Não deixa de ser importante destacar, todavia, que o governo provincial tentou pelo menos uma vez implementar uma quarentena mais eficaz, sob o pretexto de defender os agricultores. Nesse sentido, é interessante refletir que, depois de 1831, com a transferência do tráfico para o litoral, margeado por grandes engenhos de cana, os traficantes passaram a depender da anuência dos senhores de engenho para desembarcar seus cativos, ou então eles mesmos tornaram-se proprietários no litoral. O tráfico ainda continuaria por vários anos.

## Referências

ALBUQUERQUE, A. E. B. *De “Angello dos retalhos” a Visconde de Loures: a trajetória de um traficante (1818-1858)*. 2016. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

ANDRADE, G. O. de. (org.). *Morão, Rosa & Pimenta: notícia dos três primeiros livros em vernáculo sobre a medicina no Brasil*. Recife: Arquivo Público, 1956.

ANNAES DA MEDICINA PERNAMBUCANA (Recife, 1842-1844). Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1977.

ARQUIVO PÚBLICO JORDÃO EMERENCIANO, Recife (APEJE). Fundo Diversos Cônsules, v. 2. Fundo Mapas. M9/G3 n. 1623. Eliziário Antonio dos Santos e José Mamede Alves Ferreira, “Planta do bairro do Recife e do porto de Pernambuco”, Recife 13 de junho de 1854. Fundo Porto do Recife. “Livro d’Entradas das Embarcações Vezitadas da Provedoria Mor da Saude”. Agradecemos a Francisco Sales de Albuquerque, Vera Lúcia Costa Acioli e Hildo Leal da Rosa, pela cópia do livro digitalizada e transcrita pelo “Projeto de Conservação do Acervo Documental da Vigilância Sanitária do Porto do Recife” (APEJE/MP-PE – PROCURADORIA), coordenado por Francisco Sales de Albuquerque e Vera Lúcia Costa Acioli. Fundo Registro de Provisões vol. 9/01.

CABRAL DE MELLO, E. *A Fronda dos Mazombos: Nobres contra Mascates, Pernambuco, 1666-1716*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CAÍRES SILVA, Ricardo Tadeu. Memórias do tráfico ilegal de escravos nas ações de liberdade: Bahia, 1885-1888. *Afro-Ásia*, Salvador, BA, v. 35, p. 37-82, 2007.

CARVALHO, M. J. M. Tráfico, Revolução, Independência e política em Pernambuco. *Revista Antíteses*, Londrina, PR, v. 15, p. 118-145, 2022.

CHRISTOPHER, E. *Slave Ship, Sailors, and their Captive Cargoes, 1730-1807*. Cambridge: Cambridge University Press, 2006.

CONRAD, R. E. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

COSTA, W. P. O império do Brasil: dimensões de um enigma. *Almanack Brasiliense*, São Paulo, SP, n. 1, mai, 2005.

DOCUMENTOS HISTÓRICOS: *Revolução de 1817*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1955, v. CV.

ELTIS, D.; RICHARDSON, D. *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*. New Haven e Londres: Yale University Press, 2010.

GOMES, A. B. *A trajetória de vida do Barão de Beberibe*, um traficante no Império do Brasil. 2016. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

GOMES FERREIRA, L. *Erário Mineral* (Org.: FURTADO, Júnia Ferreira). Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro. Rio de Janeiro: Fundação Oswaldo Cruz, 2002, vol. 2.

GONSALVES DE MELLO, J. A. *Gente de Nação*, Recife, Massangana, 1989.

GRAHAM M. *Diário de uma Viagem ao Brasil* (e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956.

KLEIN, H. *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*. Princeton: Princeton University Press, 1978.

KOSTER, H. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Recife: Secretaria de Educação, 1978.

LABORATÓRIO DE PESQUISA E ENSINO DE HISTÓRIA DA UFPE (LAPEH): Arquivo Histórico Ultramarino (Projeto Resgate). ACL-CU-015, caixas 212, 216 e 223.

MAVIGNIER, S. A. *Du Climat de Pernambuco*. (Biblioteca Nacional: Rio de Janeiro) Paris: Didot le Jeune, 1829.

MOTA MENEZES, J. L. *Atlas Histórico Cartográfico do Recife*. Recife: Prefeitura da Cidade do Recife/Fundaj, 1988.

NATIONAL ARCHIVES, Londres. Foreign Office v. 84/36, Slave Trade, Brazil Consular.

OLIVEIRA, C. L. R. de. *Os Africanos Livres em Pernambuco, 1831-1864*. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010.

OLIVEIRA, L. M. v. dos s. *A tributação sobre os escravizados no porto do Recife e suas conexões no império português (1699-1750)*. 2021. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2021.

PEREIRA DA COSTA, F. A. *Anais Pernambucanos*. Recife: Fundarpe, 1983-1985, v. 6 e 7.

RAMOS DE SANTANA, A. “O processo do Clementina e o combate ao comércio transatlântico de africanos escravizados na Província de Pernambuco (1831-1839)”. *Afro-Ásia*, Salvador, BA, v. 65, p. 148-202, 2022.

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

SANTOS FILHO, L. *História Geral da Medicina Brasileira*. São Paulo: Edusp, 1966.

SILVA, M. H. “Uma africana “livre” e a “corrupção dos costumes”: Pernambuco (1830-1844)”. *Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro, RJ, Ano 29, n. 1/2/3, jan/dez, p. 123-160.

SILVA, D. B. D. da; ELTIS, D. The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851. In: ELTIS, D.; RICHARDSON, D. (org.). *Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database*. New Haven: Yale University Press, 2008.

TOLLENARE, L. F., *Notas Dominicais Tomadas durante uma Viagem em Portugal e no Brasil, em 1816, 1817 e 1818*. Salvador: Progresso, 1956.

TORRES RAMOS, A. C. “Além dos mortos da Cruz do Patrão: simbolismo e tradição no uso do espaço no Recife”. In: 26ª Reunião Brasileira de Antropologia, 2008, <https://www.ufpe.br/clioarq/images/documentos/V23N2-2008/artigo3.pdf>.

TRANSATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE. [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) (TSTD).

VASCONCELLOS GALVÃO, S. *Diccionario chorográfico, histórico e geográfico de Pernambuco* (Rio de Janeiro, 1908-1927). Recife: CEPE, 2006, v. I.

VAUTHIER L. L., *Diário íntimo de Louis Léger Vauthier*. In: FREYRE, G. (org.). *Um engenheiro francês no Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1970.

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

## CAPÍTULO XI

### A cidade do Recife no atlântico negro

#### Tráfico, escravidão e etnicidades no século XIX

Valéria Costa\*

O infame comércio atlântico de pessoas escravizadas foi um negócio complexo, não se reduzindo a números e a dados econômicos, mas abrangendo vidas despedaçadas, sonhos, expectativas, reconstrução de laços esgarçados e renegociações de identidades étnicas de sujeitos sociais que foram forçosamente retirados de seus territórios originários. Ao longo de todo o período que vigorou, cerca de 12,5 milhões de indivíduos fizeram a *middle passage* pelo Atlântico negro, e dessa estimativa cerca de 5 milhões foram embarcados para os portos brasileiros. Pernambuco embarcou, na costa da África, mais de 900 mil indivíduos, porém só sobreviveram à longa viagem 853.833 pessoas. A cidade do Recife se tornou, assim, uma das capitais imperiais onde as diferentes “marcas” e “falas” dos(as) africanos(as) eram preponderantes. Até a primeira metade do século XIX, as pessoas

---

\* Este capítulo é uma versão revisada e atualizada do artigo “O Recife nas rotas do Atlântico negro: tráfico, escravidão e identidades no oitocentos”, publicado na *Revista de História Comparada*. Rio de Janeiro, RJ, v. 1, p. 186-2017, 2013.

da África eram maioria entre os(as) escravizados(as) na cidade, e a manutenção do sistema escravista se dava pelas incessantes importações, sobretudo entre as décadas de 1830-1840. A escravidão foi transformando em “africanos(as)” as pessoas de diferentes locais daquele continente. Todavia, os sujeitos sociais reelaboravam suas particularidades culturais e étnicas, ao mesmo tempo em que elas eram constantemente reinventadas. Desta feita, o presente capítulo tem por objetivo discutir o perfil desse contingente “africano”, sua diversidade cultural e sua composição étnica na segunda metade do século XIX, através dos censos populacionais, estimativas do tráfico atlântico de escravizados(as) baseadas na plataforma do *Trade Trans-Atlantic Slave Trade Database*: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) (TSTD) e nos registros batismais do Recife.

### Jogando com os dados censitários da cidade do Recife

Precisar a população recifense no século XIX é uma tarefa hercúlea para historiadores(as) demográficos(as). Dependia-se dos párocos, que omitiam o quantitativo real de moradores, com receio de que suas paróquias fossem subdivididas. Proprietários(as) de escravizados(as) negavam-se a dizer o número exato de seus cativos para não arcarem com impostos, sobretudo depois da Lei nº 59, de 8 de outubro de 1833.<sup>1</sup> As famílias não revelavam quantos membros havia em suas residências, especialmente aquelas cujos rebentos masculinos teriam que prestar serviços militares ou recrutamento na Guarda Nacional. Além disso, como afirmou Marcus Carvalho, as mudanças políticas, favorecendo este ou aquele partido no poder, incidiam sobre os tentáculos urbanos, provocando o surgimento ou a incorporação de

---

1 <http://www.camara.gov.br/Internet/InfDoc/conteudo/colecoes/Legislacao/Legimp-17/Legimp-17>. Acesso: 20 mai. 2013.

novas freguesias. Por essas e outras razões, as fontes estatísticas são frágeis para se conhecer a cidade e seus habitantes.<sup>2</sup>

Quando as lentes de observação são reduzidas para acompanhar a população africana, maiores ainda são os obstáculos. Os dados comumente incluíam, na categoria “preto”, as mulheres e os homens africanos e os seus descendentes. O número de indivíduos desembarcados na província não era informado com exatidão pelos traficantes ou pelas autoridades locais, sobretudo depois que o infame comércio caiu na ilegalidade em 1831. Sobre essas pessoas, quando mencionadas, informava-se apenas o sexo, não havia indicações sobre seus grupos de procedência ou ainda suas etnias. Os recenseamentos do oitocentos tendiam a subestimar a presença africana. A cada nova contagem, o número dela era reduzido, seguindo a queda no ritmo do comércio atlântico de escravizados(as) para a província.

O censo de 1842 informou que as pessoas da África eram maioria na população cativa da cidade do Recife, somando 9.625 indivíduos (51%), dos quais 5.864 (61%) eram do sexo masculino. A participação dos afrodiáspóricos atingia 39%, sendo 4.015 pessoas do sexo masculino (55%) e 3.279 do feminino (45%). As pessoas identificadas como pardas representavam apenas 10% dos(as) escravizados(as), distribuídos(as) em 973 mulheres e 951 homens. A renovação da mão de obra escravizada, não só nos engenhos, mas também no centro urbano, dava-se mais pelas constantes importações que pela reprodução natural.

O recenseamento de 1856 indicou 40.977 habitantes no centro urbano do Recife, dos quais 33.270 eram livres (incluindo os(as) libertos(as)) e 7.707 escravizados(as). Em 1828, quando foi realizada a primeira contagem na província, após a Independência, o

---

2 MELLO, José Antônio Gonsalves de. *O Diário de Pernambuco e a história social do Nordeste (1840-1889)*. Rio de Janeiro: Gráfica O Cruzeiro, 1975. v. 2. CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822-1850)*. Recife: Ed. UFPE, 1998.

total de habitantes da capital era de 25.678, sendo 17.743 livres e 7.935 cativos(as). Observa-se que, enquanto a população escravizada permaneceu em aproximadamente 8.000 indivíduos, o número de livres aumentou 87,5%, resultando num crescimento populacional de 59,6% em pouco menos de 30 anos.<sup>3</sup>

No entanto, a respeito das pessoas escravizadas, se eram africanas ou afrodiaspóricas, ou ainda sobre as livres, quantas eram naturais da África, não tenho nenhuma pista. Certas estatísticas, embora margeadas por equívocos, revelaram com mais detalhe a presença africana. Por exemplo, na contagem de 1828, que privilegiou o município do Recife como um todo, havia entre os(as) escravizados(as) 11.034 afrodiaspóricos(as) (29%), com participações praticamente iguais de homens e mulheres. Os(as) pardos(as) somavam 3.657 pessoas (10%), verificando-se também uma divisão equilibrada entre os dois sexos. Os(as) africanos(as) representavam 61% da população cativa total, e a presença masculina era bem mais expressiva: 14.482 homens (64%), comparativamente a 8.229 mulheres (36%).<sup>4</sup>

Quero salientar através desses dados que, embora imperfeita, a contagem da primeira metade do século XIX aponta para uma presença marcante da população africana na cidade do Recife.

O recenseamento oficial do Império em 1872 contabilizou a população do município do Recife em 116.667 habitantes, sendo 87% livres. Os bairros mais povoados eram os da Boa Vista (20.888 hab.), de São José (17.297 hab.), de Santo Antônio (15.910 hab.), de Jaboatão (12.007 hab.) e de Afogados (11.755 hab.). No núcleo urbano central, residiam 63.084 pessoas, das quais 89% eram livres.<sup>5</sup> Comparando

---

3 MELLO, 1975, p. 441; CARVALHO, 1988, p. 72.

4 CARVALHO, 1998.

5 O censo de 1872 informou que a cidade do Recife era formada por quatro bairros centrais: Recife, Santo Antônio, São José e Boa Vista. O município, por sua vez, aglutinava mais sete freguesias: Graça (5.324 hab.), Afogados e Poço da Panela (5.577 hab.), arrabaldes com ocupação mais rarefeita; Várzea (6.313 hab.),

com os dados do primeiro censo, realizado 44 anos antes, nota-se que o centro urbano cresceu cerca de 150%, observando-se uma aceleração nas duas últimas décadas – a taxa média anual passou de 1,68% (entre 1828 e 1856) para 2,73% (entre 1856 e 1872). Esse crescimento esteve imbricado pelo aumento da população livre (incluindo a liberta), uma vez que o número de escravos(as) diminuiu.

De acordo com os levantamentos de 1872, havia, em todo o município do Recife, 21.359 pessoas de cor preta, sendo 1.859 de origem africana. Esses indivíduos estavam divididos entre livres<sup>6</sup> (946) e escravos (913), e representavam o segundo maior grupo na população estrangeira, ficando atrás dos(as) portugueses(as). Comparando com a primeira metade do século, essa contagem sugere uma mudança significativa na população africana, que passou a ser predominantemente de livres e libertos(as). Isso, porém, deve-se mais às estratégias das comunidades africanas para a conquista da manumissão que às políticas de abolição gradual da escravidão.

A diminuição da população africana estava também vinculada ao fim do tráfico em 1850, quando as importações foram ficando cada vez mais difíceis. Além disso, desde 1841, uma parcela de africanos(as) egressos(as) do cativeiro que mantiveram suas ligações com parentes na África optava por reorganizar suas vidas na terra natal. O *Diário de Pernambuco* informou vários embarques de pessoas com destino aos portos de Luanda, Benguela e principalmente Onin entre as décadas de 1840-70.<sup>7</sup>

---

considerada uma freguesia semi-rural; São Lourenço da Mata (5.402 hab.), Jaboatão e Muribeca (7.210 hab.), freguesias rurais.

- 6 No Censo de 1872, a população africana aparece como “escrava” e “livre”. Conjecturo que nesta única categoria estivessem indivíduos libertos e pessoas da África que nunca tivessem passado pela experiência da escravidão e estivessem na cidade no período do censo.
- 7 CARVALHO, 1998. Para Beatriz Mamigonian, a proporção de africanos(as) que retornaram à África foi bem menor em relação à daqueles(as) que preferiram continuar no Brasil (MAMIGONIAN, 2000).

Observando cada um dos quatro bairros que compunham o núcleo urbano central, tem-se, em 1872, o cenário estatístico que descrevo a seguir. No Recife, havia 125 africanos(as), predominando os(as) de condição liberta (103 pessoas). Os homens eram a maioria, representando 93% dos libertos e 64% dos cativos. Estabelecendo paralelos com a primeira metade do século, parece que não ocorreram muitas modificações nessa área, que ainda era o centro da vida econômica da capital da província, onde muitas das atividades estavam ligadas ao porto. Havia muito serviço braçal na freguesia, daí a predominância de escravos homens, que representavam 60% do total de cativos registrados (962 pessoas).

Em Santo Antônio, o segundo bairro mais populoso, residiam 297 africanos(as), observando-se uma ligeira predominância dos(as) libertos(as) (153 indivíduos). Entre as mulheres e os homens africanos que viviam em liberdade, existia certo equilíbrio entre os gêneros, porém, no grupo dos escravizados, 65% eram do sexo masculino. Essa proporção não ocorria entre os(as) demais escravos(as), em que havia uma ligeira predominância do sexo feminino. Uma característica de Santo Antônio era a presença de mulheres negras, que possivelmente se ocupavam no comércio ambulante. Em 1872, elas representavam 8% da população do bairro, somando 1.297 pessoas, das quais 584 eram livres. Embora Santo Antônio fosse lugar de muitos(as) cativos(as), era de difícil afirmação da liberdade pelos(as) forros(as), que, ao conquistarem a manumissão, iam residir em outros bairros da cidade.

No bairro de São José, residiam 2.157 pessoas de cor preta, das quais 245 eram africanas. Quando se analisa a proporção dos(as) livres na população de cor preta como um todo, São José aparece com o maior percentual (70%), comparativamente a uma média de 45% nos outros três bairros centrais. Dentro do grupo africano, a participação dos(as) libertos(as) era ainda mais significativa, com uma proporção de 86% entre os homens (praticamente igual à encontrada no bairro do Recife) e de 94% entre as mulheres (muito superior à observada

nos demais bairros centrais). É possível que as pretas africanas do São José, por terem posses modestas, após a alforria, permanecessem no bairro, desempenhando, talvez, as mesmas funções de quando cativas.

De acordo com o censo de 1872, a Boa Vista era o bairro mais populoso do centro urbano, concentrando 33% dos habitantes da área. Era também aquele onde havia a participação mais significativa de pessoas de cor preta, que representavam 18% da população total, observando-se um domínio feminino. As mulheres constituíam 60% da população negra, predominando tanto entre os escravos como entre os livres, uma situação bem distinta da observada nos bairros do Recife e de São José, onde a presença masculina era mais expressiva. Comparativamente ao Santo Antônio, a participação de mulheres negras na população total era ainda mais elevada, alcançando 11%. No que se refere especificamente à população africana, constituída por 526 pessoas, o número de mulheres também superava o de homens, tanto entre os(as) cativos(as) como entre os(as) forros(as), atingindo a proporção de 58% em ambos os grupos. Os dados censitários apontam a Boa Vista como o bairro de maior concentração populacional africana do centro urbano, como mostra o Gráfico 1.

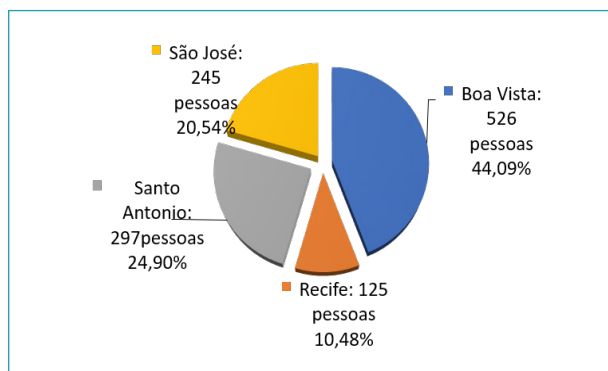


Figura 1. População africana do núcleo urbano da cidade do Recife – 1872

Fonte: Censo de 1872.

Analizando outras fontes, contudo, como os dados do volume do tráfico para Pernambuco, é possível considerar que a população africana no Recife era bem mais numerosa que indicavam os números dos censos.

A análise do comércio atlântico para além da história econômica e demográfica, segundo Marcus Carvalho,

ajuda a explicar as formas de resistência ao cativeiro, e ainda serve de prisma através do qual se pode ver com mais clareza alguns dos nexos sociais entre as várias camadas que compunham a sociedade pernambucana.<sup>8</sup>

Encaro as estimativas do infame comércio atlântico de escravizados(as) como valiosas análises do contingente populacional de pessoas africanas na cidade e, especialmente, como meios para obter informações acerca dos grupos de procedência ou das *nações* dos que foram desembarcados na Província, possibilitando, assim, enveredar pela composição étnica e cultural desses indivíduos no Recife.

### Pernambuco e os cálculos do infame comércio de escravizados(as)

Os números do infame comércio atlântico de cativos(as) são terreno mais arenoso que os censos populacionais, pois não é possível saber com exatidão a quantidade de pessoas traficadas na Costa da África que chegaram ao Brasil. Isso por vários motivos, pois é impreciso o número de indivíduos capturados no interior da África, é incerta a quantidade de pessoas levadas para a costa, são inexatas as estatísticas das mortes antes do embarque, é desconhecida a quantidade precisa daqueles transportados, não se sabe o número de sobreviventes durante a travessia, havia rebeliões dentro dos navios, sendo também

---

8 CARVALHO, 1998, p. 91.

difícil estimar o quantitativo daqueles que continuavam vivos depois dos primeiros dias de desembarque nos locais de destino.<sup>9</sup>

Com a Lei Feijó, conhecida como Lei de 7 de novembro de 1831, que tornou o comércio ilegal, aumentaram ainda mais as dificuldades, porque os traficantes, cuidadosos para não deixarem rastros, produziram poucos documentos que os incriminassem. No caso particular de Pernambuco, Carvalho alertou que as disputas partidárias na década de 1840 incidiram diretamente na eficácia da vigilância e do apresamento de negreiros na província, fato que afetou também as informações sobre o volume de desembarques no litoral pernambucano. Entre 1845 e 1848, período no qual o partido liberal Praieiro esteve no poder, foram apreendidos somente os desembarques de africanos(as) de seus adversários políticos.<sup>10</sup>

Por outro lado, a geografia da província, com sua infinita linha de arrecifes, transformava cada corte em um porto natural, facilitando a clandestinidade. Seguindo pela costa do Norte ao Sul, as praias de Barra de Catuama, Itamaracá, Pau Amarelo, Cabo de Santo Agostinho, Porto de Galinhas, Barra de Sirinhaém, a foz do Rio Formoso, Tamandaré e Una serviram de ancoradouro para navios de pequeno e médio portes descarregarem seus contrabandos, seja de pessoas, seja de mercadorias. Além disso, os(as) africanos(as) traficados(as) podiam fugir e se embrenhar nas matas dos engenhos mais próximos sem que as autoridades provinciais tomassem conhecimento.<sup>11</sup>

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

10 CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias e os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848. *Tempo*, Niterói, RJ, v. 14, n. 27, p. 133-149, 2009.

11 CARVALHO, 1998. Esse fenômeno natural não é uma exclusividade pernambucana. A Bahia e o Rio de Janeiro também se utilizaram de suas praias costeiras, no período da clandestinidade do tráfico, para realizarem seus desembarques. Kátia Mattoso chega a se referir a uma praia em Salvador que foi batizada de

Cientes desses percalços, contudo, é possível ter ideia do volume e do que significou para os dois lados do Atlântico esse comércio. Vários estudiosos realizaram estimativas do volume do tráfico para o Brasil: Afonso Taunay calculou que 3.600.000 africanos(as) entraram no país; Roberto Simonsen considerou em torno de 3.300.000; Maurício Goulart sugeriu 3.500.000; Philip Curtin estimou 3.646.800; Robert Conrad, Caio Prado Jr. e Roberto Mendonça calcularam volumes bem mais elevados – entre 6.000.000 e 100.000.000 de indivíduos.<sup>12</sup>

Tabela 1. Participação do Brasil no tráfico atlântico – Séc. XIX

| Destinos                        | Embarques  |       | Desembarques |       | Perdas    |      |
|---------------------------------|------------|-------|--------------|-------|-----------|------|
|                                 | Número     | %     | Número       | %     | Número    | %    |
| Total                           | 12.300.904 | 100,0 | 10.528.442   | 100,0 | 1.772.462 | 14,4 |
| África                          | 159.333    | 1,3   | 138.216      | 1,3   | 21.117    | 13,3 |
| Brasil                          | 5.532.126  | 45,0  | 4.864.375    | 46,2  | 667.751   | 12,1 |
| Caribe Britânico                | 2.763.411  | 22,5  | 2.318.252    | 22,0  | 445.159   | 16,1 |
| Índias Ocidentais Dinamarquesas | 129.866    | 1,1   | 108.998      | 1,0   | 20.868    | 16,1 |
| América Holandesa               | 514.192    | 4,2   | 444.727      | 4,2   | 69.465    | 13,5 |
| Europa                          | 10.160     | 0,1   | 8.408        | 0,1   | 1.752     | 17,2 |
| Caribe Francês                  | 1.328.423  | 10,8  | 1.120.216    | 10,6  | 208.207   | 15,7 |
| América do Norte                | 471.905    | 3,8   | 388.334      | 3,7   | 83.571    | 17,7 |
| América Espanhola               | 1.391.488  | 11,3  | 1.136.916    | 10,8  | 254.572   | 18,3 |

Fonte: *The Trans-Atlantic Slave Trade Database*: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) (TSTD).

“praia do chega-negro”, frequentemente utilizada para desembarques de africanos(a) após 1831. (MATTOSO, 2003).

- 12 FARIA, Sheila Soares de Castro. *Sinhás pretas, damas mercadoras*: as pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del Rey (1700-1850). 2004. Tese (Professor Titular em História do Brasil) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2004. GOULART *apud* SOARES, Mariza de Carvalho. *Devotos da cor*: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

Posteriormente, os historiadores, (David Eltis, Stephen Behrendt e David Richardson, online)<sup>13</sup> cruzando fontes portuguesas, inglesas, holandesas e brasileiras, chegaram à conclusão de que, do total de 12,3 milhões de humanos violentamente arrancados de suas terras de origem para ser escravizados, 46,2% (4.864.375) desembarcaram no Brasil, como indica a Tabela 1.

O Brasil foi o maior traficante de africanos(as) nas Américas. Para Pernambuco, foram enviadas cerca de 960 mil pessoas, conforme o exposto na Tabela 2.

Tabela 2. Pernambuco no tráfico atlântico de escravizados para o Brasil – XIX

| Destinos      | Embarques |       | Desembarques |       |
|---------------|-----------|-------|--------------|-------|
|               | Número    | %     | Número       | %     |
| TOTAL         | 5.532.126 | 100,0 | 4.864.375    | 100,0 |
| Amazônia      | 162.702   | 2,9   | 142.231      | 2,9   |
| Bahia         | 1.736.308 | 31,4  | 1.550.354    | 31,9  |
| Pernambuco    | 960.478   | 17,4  | 853.833      | 17,6  |
| Sudeste       | 2.608.574 | 47,1  | 2.263.916    | 46,5  |
| Indeterminado | 64.064    | 1,2   | 54.041       | 1,1   |

Fonte: TSTD.

Os dados não deixam dúvidas de que Pernambuco foi a terceira capital africana do Império no século XIX. A província chegou a ter um prejuízo de 11,1% ao longo de toda a sua trajetória nessa agência. A dinâmica econômica de Pernambuco era inferior à da Bahia, que chegou a ser centro de distribuição de cativos(as) para outras regiões, inclusive para a província pernambucana, entre 1831 e 1838.

<sup>13</sup> *Idem*.

Comparações com o Rio de Janeiro (centro do tráfico no Sudeste) se fazem desnecessárias, pois o centro econômico e político do Brasil estava localizado ali. Desde o século XVIII, o Rio liderava as importações da África Centro-Occidental. Por outro lado, a instabilidade política na primeira metade do século XIX afetou a entrada de africanos(as) em Pernambuco. O governo foi obrigado a demandar grandes somas dos cofres públicos para conter as agitações na Província, e parte dos capitais pernambucanos foi canalizada para manter a ordem interna.<sup>14</sup>

As efervescências políticas na primeira metade do século também impactaram o setor de exportações, provocando redução das importações de africanos(as). Entre 1811 e 1815, as guerras napoleônicas restringiram o volume – e possivelmente o valor – das vendas dos produtos da cana-de-açúcar, que caíram 27% abaixo da média do quinquênio anterior. A Confederação do Equador (1824) provocou perturbações que reduziram a produção do açúcar no biênio 1825-1826 para a metade do nível de 1824. O período da Cabanada (1832-1836) desestruturou tanto o comércio açucareiro, que a produção média anual sofreu uma redução de 25%, pelo fato dessa insurreição ter ocorrido nas regiões fronteiriças de grande parte dos engenhos pernambucanos cujos donos eram também envolvidos com o comércio negroiro.<sup>15</sup>

O ápice de Pernambuco no comércio infame atlântico de escravizados(as) se deu nas duas primeiras décadas do século XIX. Peter Eisenberg calculou uma entrada média anual de 3.846 africanos(as) na província entre 1801 e 1823, perfazendo 150.000 pessoas. No período 1831-1843, teriam sido traficados anualmente 1.539 indivíduos, o que corresponde a uma estimativa de 20.000 pessoas. Entre 1839 e 1850, ao menos 12.512 pessoas foram desembarcadas em Pernambuco.<sup>16</sup>

---

14 CARVALHO, 1998.

15 EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

16 EISENBERG, 1977.

Os dados coletados por Eltis, Behrendt e Richardson (online),<sup>17</sup> no entanto, apontaram números mais elevados que os de Eisenberg. As estimativas recentes sugerem 76.891 africanos(as) a mais do calculado por este historiador, conforme observamos na Tabela 3.

Tabela 3. Pernambuco e suas importações de cativos – 1561-1856

| Períodos  | Embarque (nº) | Desembarque (nº) | Perdas (%) |
|-----------|---------------|------------------|------------|
| Total     | 960.478       | 853.833          | 11,1       |
| 1561-1575 | 2.928         | 2.461            | 15,9       |
| 1576-1600 | 19.180        | 16.110           | 16,0       |
| 1601-1625 | 90.694        | 77.060           | 15,0       |
| 1626-1650 | 53.505        | 44.978           | 15,9       |
| 1651-1675 | 45.776        | 41.263           | 9,9        |
| 1676-1700 | 92.327        | 83.222           | 9,9        |
| 1701-1725 | 121.302       | 110.748          | 8,7        |
| 1726-1750 | 80.993        | 73.430           | 9,3        |
| 1751-1775 | 76.923        | 70.653           | 8,2        |
| 1776-1800 | 79.835        | 74.505           | 6,7        |
| 1801-1825 | 191.530       | 170.015          | 11,2       |
| 1826-1850 | 105.047       | 89.038           | 15,2       |
| 1851-1856 | 438           | 350              | 20,1       |

Fonte: TSTD.

As estimativas organizadas em períodos de 25 anos podem nos dar uma ideia da movimentação de desembarques dos(as) africanos(as) em Pernambuco. Porém, interessa-me a participação da Província nas rotas do tráfico atlântico de escravizados(as) no século XIX. Foi neste

17 Cf. <<http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>>. Acesso em: 30 nov. 2011.

período que Pernambuco consagrou-se como grande centro importador de africanos(as). Dos 170.015 indivíduos que foram desembarcados na província, entre 1801 e 1825 (Tabela 3), 130.866 (76,9%) vieram da região Centro-Occidental, principalmente de Luanda. Ressalto, contudo, que para tratar da quantidade de africanos(as) desembarcados(as), nos portos do Recife, depois de 1831, deve-se abordar de antemão algumas questões. A primeira é a conjuntura política imperial nesse período. Os anos 1830-1840 foram marcados pelos debates parlamentares para conter o crescimento da população africana no país. Para deputados e senadores, as importações ilimitadas de cativos(as) da África podiam trazer problemas para o Brasil. As revoltas escravas, o crescimento da população livre negra, sobremaneira dos(as) libertos(as) africanos(as), passavam a ser ameaças para as elites políticas e sociais. As pessoas dos grupos sociais mais abastados se preocupavam com a “civilização dos costumes”, vendo o(a) africano(a) como um mal para a sociedade. Por isso, tornava-se necessário o fim das importações, mas não o fim do sistema escravista.<sup>18</sup>

Um último dado, não menos importante, eram as ramificações das rotas para despistar a vigilância inglesa. Os navios eram armados tanto dentro como fora da província e até do Império. As redes entre os traficantes facilitavam preparar uma embarcação em um porto brasileiro que iria até a África e de lá tomaria destino diferente do porto de origem.<sup>19</sup> Nessas conexões, navios carregavam produtos que tinham aceitação no mercado africano – como a aguardente, o fumo, o mel e alguns itens de reexportação, a exemplo dos tecidos ingleses – para serem negociados por cativos. Por outro lado, mercadorias africanas, como o óleo de dendê, “mandubim”, cera, esteiras, goma, couros – gêneros que praticamente desapareceram da praça recifense

---

18 RODRIGUES, 2000.

19 Sobre os trânsitos e as ramificações de negócios dos traficantes em Pernambuco, ver o trabalho de Aline Albuquerque sobre Ângelo Francisco Carneiro, o Visconde de Loures, e seus negócios na costa da África (ALBUQUERQUE, 2016).

depois de 1850 –, também foram empregadas como disfarces do infame comércio.<sup>20</sup>

Porém, nem sempre essas estratégias de mudança de rotas ou retirada de documentação como navio mercante davam certo. Em 1846, o navio *Bom Jesus dos Navegantes* foi apreendido, em Porto de Galinhas, com 72 africanos(as) da Costa da África a bordo. No ano de 1847, a escuna *Bonfim*, com passaporte para ir de Pernambuco para o Rio de Janeiro, foi apreendida em alto mar por um cruzeiro inglês, pois sua rota foi considerada muito diversa daquela registrada em documento. Outro exemplo foi o *Leão*, que, em 1849, saiu da cidade do Porto (Portugal) para ir ao Rio de Janeiro, realizando uma escala em Pernambuco, mas foi apreendido pela marinha inglesa rumando para a África.<sup>21</sup>

Além de todos esses fatores, os ingleses concentraram esforços na região Sudeste (Rio de Janeiro), ignorando as rotas para Pernambuco. Portanto, torna-se quase impraticável estimar o volume do tráfico após 1831. Os registros são poucos sobre a quantidade de pessoas que eram embarcadas em cada navio para a província. Carvalho sugeriu uma média de 350 indivíduos por barco, uma vez que, antes de 1831, as maiores embarcações traziam até 527 e as menores 102 pessoas.<sup>22</sup> Com base na proposta desse historiador e nos dados disponíveis no The Trans-Atlantic Slave Trade Database, conclui-se que cerca de 54.983 africanos(as) entraram em Pernambuco entre 1831 e 1856,<sup>23</sup> chegando a uma estimativa de 259.404 ao longo de todo o século XIX. A Tabela 4 apresenta os números dos embarques e dos desembarques de africanos(as) por quinquênios, durante o período da ilegalidade do tráfico.

---

20 CARVALHO, 1998.

21 CARVALHO, 1998. FERNANDES, Cyra Luciana Ribeiro de Oliveira. *Os africanos livres em Pernambuco, 1831- 1864*. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010.

22 CARVALHO, 1998.

23 Em estudo publicado em 2008, Daniel D. da Silva e David Eltis estimaram um total de 55.394 africanos (as) desembarcados(as) na província para o mesmo período (SILVA; ELTIS, 2008).

Tabela 4. Importações de africanos(as) para Pernambuco – 1831-1856

| Períodos  | Embarques (Nº) | Desembarques (Nº) | Perdas (%) |
|-----------|----------------|-------------------|------------|
| Total     | 68.127         | 54.983            | 19,3       |
| 1831-1835 | 9.551          | 8.125             | 14,9       |
| 1836-1840 | 33.793         | 27.033            | 20,0       |
| 1841-1845 | 15.253         | 12.202            | 20,0       |
| 1846-1850 | 9.092          | 7.273             | 20,0       |
| 1851-1856 | 438            | 350               | 20,1       |

Fonte: TSTD.

No primeiro momento (1831-1835), as importações foram tímidas, induzindo a pensar na “pressão inglesa” para o fim do comércio de humanos como possível causa. Mas esse declínio corresponde à conjuntura desfavorável à economia do Império no período. O fim das agitações populares, como o término da Cabanada e a derrocada do Quilombo do Malunguinho,<sup>24</sup> possibilitou a recuperação econômica de Pernambuco. A produção açucareira chegou ao dobro da fabricação do período anterior. Como consequência, entre 1836-1840, o volume de africanos(as) importados(as) pela província triplicou em relação ao quinquênio anterior, como mostra a Tabela 4.

A partir de 1841, as importações ilegais tiveram relativo crescimento tanto na Bahia como no Rio de Janeiro,<sup>25</sup> entretanto, Pernambuco

24 O Quilombo do Malunguinho, situado nas terras do Catucá – zona da Mata Norte, onde hoje se localizam as cidades de Olinda, Paulista, Abreu e Lima, Igarassu e Goiana –, foi considerado pelas autoridades locais uma grande ameaça à ordem entre as décadas de 1820 e 1830. Havia nesse quilombo muitos(as) africanos(as), sobretudo entre suas lideranças, a exemplo de Manuel Gabão, subordinado a João Batista (o Malunguinho), líder mais famoso deste quilombo (CARVALHO, 1998).

25 Para a Bahia, temos as seguintes estimativas para o período pós-1831 (o primeiro número é referente aos embarques e o segundo aos desembarques): 1831-1835 – 19.753/16.700; 1836-1840 – 20.143/17.433; 1841-1845 – 21.367/19.296;

voltou a apresentar declínio, em uma época de expansão da indústria açucareira. As explicações para essa queda estão mais na dinâmica interna da própria Província que em questões externas. O primeiro fator, talvez o mais singular, está na formação de um contingente de pessoas livres e libertas despossuídas. Em meados do século XIX, embora os(as) cativos(as) superassem numericamente os(as) trabalhadores(as) livres e libertos(as), na proporção de 3:1, as distâncias que separavam um e outro grupo eram cada vez mais tênues. Ambos passaram a lutar por melhores condições sociais e econômicas.

No ano de 1842, em Pernambuco, 498.526 habitantes eram livres e libertos(as), enquanto 146.398 eram escravos(as). A maioria desses(as) cativos(as) estava nas áreas de grandes plantações. Eisenberg (1977) observou que, nos primeiros anos da década de 1840, a quantidade média de cativos(as) utilizada em 331 plantações era de 55 indivíduos. Após 10 anos, um levantamento em 532 propriedades registrava a utilização média de 20 escravos(as) e 6 trabalhadores(as) livres como força de trabalho. Os(as) libertos(as), por sua vez, ficavam nas áreas de plantações, onde a atividade canavieira desde o século XVI costumava mesclar uma e outra mão de obra.<sup>26</sup>

É perceptível que, em meados do século XIX, Pernambuco estava bem servido de cativos(as), sobretudo nas áreas de plantação. Havia também um contingente de trabalhadores(as) livres pobres, sobretudo pessoas negras, cuja mão de obra era mais em conta que a manutenção da propriedade cativa. Outra questão que explica a diminuição das importações dos(as) africanos(as) para Pernambuco na década de 1840 foi a crise no setor algodoeiro. O algodão, junto com o açúcar,

---

1846-1851 – 1.146/981. Para o Rio de Janeiro: 1831-1835 – 72.522/57.800; 1836-1840 – 257.315/208.109; 1841-1845 – 120.279/99.215; 1846-1850 – 262.108/208.899; 1851-1856 – 6.708/5.248. Fonte: Estimativas de Embarques e Desembarques por intervalos de cinco anos. Províncias da Bahia e Rio de Janeiro. *The Trans-Atlantic Slave Trade Database*: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) (TSTD).

26 CARVALHO, 1998.

era um dos principais produtos de exportação de Pernambuco. Porém, no decênio de 1840, as vendas caíram e as taxas tributárias passaram a ser mais dispendiosas, provocando redução nos lucros. A seca de 1844-1847 consolidou a quase escassez do produto, deslocando a mão de obra para os setores canavieiros.<sup>27</sup>

O deslocamento da mão de obra cativa, contudo, seguia o fluxo do comércio negreiro intra e interprovincial, que se engrenava ao tráfico atlântico. Pernambuco negociou indivíduos escravizados com outras províncias ao mesmo tempo em que importava africanos(as) da Costa. Essa dinâmica passou a ser essencial, sobretudo no período da ilegalidade. Entretanto, da mesma forma que exportava seu contingente escravo para outras regiões do Império, Pernambuco também recebia levadas de cativos(as) de outras províncias. Segundo Carvalho, as exportações de cativos(as) não ocorreram em toda a província, limitando-se às regiões rurais e urbanas decadentes. Os setores mais rentáveis da economia continuaram importando mão de obra escrava, tanto das regiões africanas como de outras províncias. Em 1849, 23 escravos(as) africanos(as) vindos(as) da Bahia foram apreendidos(as) em local não informado; e, no ano de 1851, uma leva de 60 a 70 pretos(as) da costa africana foi confiscada na cidade de Garanhuns.<sup>28</sup>

Os traficantes de Pernambuco, contudo, persistiram no abastecimento da província com cativos(as) da África. No mesmo ano da apreensão ocorrida em Garanhuns, na África, foram embarcados 438 indivíduos, tendo desembarcado apenas 350 no litoral pernambucano.<sup>29</sup> Ou seja, 20% era o prejuízo dessa viagem atlântica, percentual de danos mais acentuado do que os do início da organização desse comércio no século XVI. Não sei, contudo, o nome do navio (ou dos navios) que realizou (ou realizaram) esta empreitada, a travessia da derrocada dos negócios do tráfico entre essas duas margens do Atlântico. No ano de 1855, o último desembarque ocorreu na praia de Sirinhaém, porém,

---

27 EISENBERG, 1977. CARVALHO, 1998.

28 CARVALHO, 1998. FERNANDES, 2010.

29 TSTD.

não tenho notícias do volume nem da origem dos(as) africanos(as) que foram aprisionados(as), embora tenha sido o navio apresado.<sup>30</sup>

Sobre os 438 africanos(as) embarcados(as) em 1851, eram todos(as) da região Ocidental, inclusive do Golfo do Benin, e não da área Angola-Congo, maior fornecedora de cativos(as) para a província. Mas, quais eram, então, as origens dos(as) africanos(as) traficados(as) para Pernambuco no século XIX?

**Procedências e nações: ressignificando identidades**

Os recentes dados sobre o volume do tráfico atlântico de cativos(as), sobretudo os estimados por Eltis (*online*), são também uma possibilidade para avaliar as origens dos(as) africanos(as) que foram desembarcados(as) em Pernambuco. Eltis classificou por “áreas de embarques” as pessoas escravizadas enviadas para a Europa e para as Américas. As áreas de embarques referem-se à extensão geográfica que abrange o litoral africano do atual Senegal até Angola, incluindo a região Sudeste (Moçambique). Eram lugares de entrepostos do comércio negreiro, onde havia intensos fluxos migratórios, em especial ocasionados pelo tráfico de escravizados(as).<sup>31</sup> A Tabela 5 indica as origens dos(as) africanos(as) que entraram na província no século XIX de acordo com esse sistema classificatório.

Tabela 5. Áreas fornecedoras de escravizados(as) para Pernambuco, séc. XIX

| Áreas de Embarque ou Procedência | Embarques |     | Desembarques |      |
|----------------------------------|-----------|-----|--------------|------|
|                                  | Nº        | %   | Nº           | %    |
| Total                            | 297.015   | 100 | 259.403      | 100, |
| Baía do Benin                    | 7.629     | 2,6 | 6.777        | 2,6  |

30 CARVALHO, 1998.  
31 O conceito “áreas de embarques” difere da denominação “procedência” utilizada por Mariza Soares, pois nele não se incluem nomes de “nações africanas”, etnias, cidades ou reinos.

| Áreas de Embarque ou Procedência           | Embarques |      | Desembarques |      |
|--------------------------------------------|-----------|------|--------------|------|
|                                            | Nº        | %    | Nº           | %    |
| Baía de Biafra                             | 22.908    | 7,7  | 19.584       | 7,5  |
| Costa do Ouro                              | 1.668     | 0,6  | 1.445        | 0,6  |
| Senegâmbia e Costa Atlântica               | 2.912     | 1,0  | 2.593        | 1,00 |
| Sudeste da África e ilhas do Oceano Índico | 17.447    | 5,9  | 15.105       | 5,8  |
| África Centro-Occidental e Santa Helena    | 244.451   | 82,3 | 213.899      | 82,5 |

Fonte: TSTD.

Para além dos números, esses dados oferecem possibilidades de entender a cartografia cultural que contribuiu em parte com as reinvenções de identidades das mulheres e dos homens africanos na área urbana do Recife. O *golfo do Benin* (antiga Costa da Mina) abrange atualmente Togo, as cidades de Porto Novo e Uidá no Benin e a parte ocidental da Nigéria. Tornou-se uma importante área de fornecimento de escravizados(as) no século XVIII, depois de Angola/Congo, de onde foram embarcados grupos humanos que, em Pernambuco, foram identificados como *nagô*, *savalu* e *calabar*. Para Arthur Ramos, as trocas culturais entre os povos desse território influenciaram de forma decisiva o complexo religioso dos xangôs no Recife.<sup>32</sup>

O *golfo de Biafra*, também conhecido como golfo da Guiné, estende-se do rio Níger até o Cabo Lopez, ilhas de São Tomé e Príncipe – hoje Camarões, Guiné Equatorial, oeste da Nigéria e norte do Gabão. Nos assentos de batismo das paróquias recifenses, mulheres e homens africanos recém-desembarcados foram identificados como de “nação gabão”, de São Tomé e Príncipe.

As áreas da *Costa do Ouro* (atual país de Gana) e da *Senegâmbia* (onde estão situados Guiné, Guiné-Bissau, Gâmbia e Senegal) foram

32 Pierre Verger classificou os portos de Porto Novo, Badagri e Onim (Lagos), localizados na baía do Benin, como a área propriamente dita da “Costa da Mina” no século XIX. (VERGER, 2002). Sobre os cultos africanos no Recife, veja-se: RAMOS, Arthur. *O negro brasileiro*. Rio de Janeiro: Graphia, 2001.

pouco representativas em termos numéricos para o infame comércio de escravizados(as) de Pernambuco. Forneceram menos de 2% do contingente populacional de mulheres e homens cativos desembarcados na província. Do século xv ao xvii, os portugueses construíram diversas fortalezas na costa da África. A primeira foi fundada em 1482, na Costa do Ouro, e ficou conhecida como Castelo de São Jorge de El-Mina. Nesse local, negociavam-se escravizados(as) vindos(as) de vários lugares da costa, inclusive indivíduos da área do Congo, como ressaltou Luís Felipe de Alencastro (ALENCASTRO, 2000).

Contudo, no século xix, além das áreas que compreendem o Benim, o Gabão e a Angola/Congo – *Sudeste da África* – principalmente, Moçambique foi outra região importante no fornecimento de cativos(as) para Pernambuco. A maior entrada na província de escravos(as) desta área ocorreu em 1816, quando foram embarcados(as) 3.106 indivíduos, tendo sobrevivido à travessia 2.804. Em 1842, último ano de busca por cativos(as) em Moçambique, vieram apenas 198 pessoas.<sup>33</sup>

Nas estimativas de Eltis não houve, no século xix, embarques para Pernambuco na *Costa de Sotavento* (costa do leste do Castelo de São Jorge de El-Mina). Eltis identificou, como o único momento em que a região esteve na rota do tráfico pernambucano, o intervalo entre 1696 e 1720, quando 3.449 indivíduos teriam sido desembarcados na província. Segundo ele, fazem parte da geografia da Costa de Sotavento os atuais países da Libéria e da Costa do Marfim. As mulheres e os homens africanos embarcados nesta costa e na baía do Benin, no século xviii, ficaram conhecidos no Brasil pela alcunha de “pretos minas”.<sup>34</sup>

Essas “origens”, a partir da área de embarque, apontam não só para regiões relacionadas ao tráfico pernambucano, mas, sobretudo, para

---

33 TSTD.

34 TSTD. Na definição de Verger, a Costa de Sotavento abrigava os portos Grande e Pequeno Popo, Uidá, Jaquin e Apá, na baía do Benin (VERGER, 2002, p. 30).

impactos demográficos e de identidades étnicas que se redefiniram na diáspora. No entanto, as pessoas que sofreram a imigração forçada foram agrupadas pelos europeus em “nações”. O termo “nação africana” poderia se referir a grupos étnicos, como o *nagô* ou *anganô* (*anagonu*); a cidades, reinos ou mercados, a exemplo de *cassange*, *cabinda*, *benguela*, *angola*, *congo*; a nomes de ilhas, de portos de embarques, entre outras denominações que remetiam à procedência do cativo, refletindo mais uma estrutura de classificação e/ou nomenclatura do sistema escravista que à dinâmica de organização sociopolítica e à diversidade cultural dos povos da própria África.

Por ser a terminologia bastante heterogênea e elaborada pelos colonizadores e traficantes, Maria Inês de Oliveira afirmou que as “nações africanas”, como ficaram sendo conhecidas no Brasil, não tinham nenhuma correlação, nem no nome nem na composição social, com as formas de autoadscrição correntes na África. Luis Nicolau Parès (2006), por sua vez, defende que o processo não era tão radical como sugerido por Oliveira, pois havia denominações utilizadas pelos traficantes e colonizadores que correspondiam aos etnônimos ou às identidades coletivas elaboradas pelos próprios africanos; como exemplo, *haussá*, *borno*. Para Parès, *nagô* e *jeje* foram casos que paulatinamente expandiram a abrangência semântica, passando a designar uma pluralidade de grupos antes diferenciados.<sup>35</sup>

De modo geral, há um consenso entre os(as) estudiosos(as) de que as nações africanas eram identidades forjadas na diáspora e constantemente ressignificadas pelas mulheres e pelos homens africanos após o desembarque, nos labirintos da cidade. Para analisar as nações no

---

35 OLIVEIRA, Maria Inês Côrtes. de. Viver e morrer no meio dos seus: nações e comunidades africanas na Bahia do século XIX. *Revista da USP*, São Paulo, SP, n. 28, p. 174-193, dez/fev, 1996. Segundo Parès, os jejes eram um pequeno grupo étnico habitante de Porto Novo, cujo nome, no contexto do tráfico, também passou a designar uma pluralidade maior de grupos étnicos de língua gbe. PARÈS, Luis. Nicolau. *A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2006.

Recife do século XIX, recorri aos livros de batismo dos quatro bairros centrais. Os assentos batismais são valiosos para perscrutar a entrada de pessoas africanas recém-chegadas à cidade, sobretudo no período da ilegalidade. O batismo não tinha apenas a função de transformar os(as) recém-desembarcados(as) em cristãos(ãs), visto que muitos(as) já haviam tido o contato com a religião na própria África, chegando até a converterem-se. Como frisou John Thornton, grande parte das mulheres e dos homens que foram trazidos da região centro-ocidental já eram católicos, tornando-se mais fácil a reatualização da religião dos colonizadores.<sup>36</sup> Porém, ao batizarem-se estava – forçosamente – inserindo-se no universo cultural da escravização. Mariza Soares (2000a) chama a atenção para o fato de que era por meio desse sacramento que surgia a identidade escrava que acompanharia o indivíduo até depois de forro. Na verdade, Soares (2000a) remete à atribuição da procedência do sujeito que era registrada junto ao seu nome cristão (por exemplo: “João, cassange, escravo de...”). Mesmo que o senhor do(a) cativo(a) mudasse, ou este se tornasse liberto, aquela procedência permaneceria, uma vez que assimilada e internalizada pelo indivíduo.<sup>37</sup>

Avalio que as reelaborações de identidades desses sujeitos sociais eram bem mais complexas. Ao longo de suas trajetórias de vida, nas negociações de identificações, estiveram envolvidas desde as experiências anteriores ao embarque até as situações cotidianas depois da emancipação. Portanto, a identidade não era (não é) algo acabado, mas em constante processo de reelaboração. Por ora, detenho-me às nomeações das mulheres e dos homens africanos registradas pelos párocos, conforme a Tabela 6.

---

36 THORNTON, 2004.

37 SOARES, 2000a,

Tabela 6. Nações registradas nos assentos de batismo no Recife (1846-1890)

| Nações/Áreas de Embarque  | Homens    |             | Mulheres  |             | Total      |               |
|---------------------------|-----------|-------------|-----------|-------------|------------|---------------|
|                           | Nº        | %           | Nº        | %           | Nº         | %             |
| Região Centro-Occidental  | 38        | 24          | 32        | 20,2        | 70         | 44,2          |
| Angola                    | 20        | 12,7        | 23        | 14,6        | 43         | 27,3          |
| Congo                     | 6         | 3,8         | 1         | 0,6         | 7          | 5,4           |
| Angico                    | 3         | 1,9         | -         | -           | 3          | 1,9           |
| Baca (Ambaca?)            | 2         | 1,3         | 2         | 1,3         | 4          | 2,5           |
| Benguela                  | 1         | 0,6         | -         | -           | 1          | 0,6           |
| Cabinda                   | 1         | 0,6         | -         | -           | 1          | 0,6           |
| Camundá                   | 1         | 0,6         | -         | -           | 1          | 0,6           |
| Camundongo                | 2         | 1,3         | 1         | 0,6         | 3          | 1,9           |
| Cassange                  | 1         | 0,6         | 1         | 0,6         | 2          | 1,3           |
| Gabão                     | -         | -           | 1         | 0,6         | 1          | 0,6           |
| Rebolo                    | 1         | 0,6         | 3         | 1,9         | 4          | 2,5           |
| <b>Região Occidental</b>  | <b>26</b> | <b>16,5</b> | <b>40</b> | <b>25,3</b> | <b>66</b>  | <b>41,8</b>   |
| Costa                     | 8         | 5,0         | 12        | 7,6         | 20         | 12,7          |
| Costa da Mina             | 1         | 0,6         | -         | -           | 1          | 0,6           |
| Nação                     | 2         | 1,3         | 1         | 0,6         | 3          | 1,9           |
| Nação Costa               | 15        | 9,5         | 27        | 17,0        | 42         | 26,6          |
| <b>Sudeste africano</b>   | <b>3</b>  | <b>1,9</b>  | <b>-</b>  | <b>-</b>    | <b>-</b>   | <b>1,9</b>    |
| Moçambique                | 3         | 1,9         | -         | -           | 3          | 1,9           |
| <b>Não identificadas</b>  | <b>17</b> | <b>10,7</b> | <b>2</b>  | <b>1,3</b>  | <b>19</b>  | <b>12,0</b>   |
| Gentio da Costa da África | 1         | 0,6         | -         | -           | 1          | 0,6           |
| África                    | 16        | 10,1        | 2         | 1,3         | 18         | 11,4          |
| <b>Total Geral</b>        | <b>84</b> | <b>53,1</b> | <b>74</b> | <b>46,8</b> | <b>158</b> | <b>100,00</b> |

Fonte: Registros de batismos do Arquivo da Cúria Metropolitana do Recife e Olinda (ACMRO); Arquivos das Igrejas Matriz da Mãe de Deus, Santíssimo Sacramento de Santo Antônio do Recife, São José e Santíssimo Sacramento da Boa Vista.<sup>38</sup>

38 Foram analisados 35 livros de batismo: 8 no bairro do Recife e 9 nos demais bairros. Devido ao volume documental, selecionei, por década, dois anos para cada bairro. Recife: 1849, 1851, 1859, 1862, 1868, 1870, 1885 e 1889. Santo Antônio:

A identificação de pessoas africanas ora remetia às nações ou às procedências utilizadas pelos traficantes, ora eram registradas segundo critérios dos vigários da cidade. Como exemplo deste caso, aparecem os termos *costa*, *nação* e *nação da costa*. Em geral, à frente dessas terminologias, colocava-se a palavra “preto” ou “africano”. Tatiana Lima observou, nas cartas de alforrias das décadas de 1840-1850, que “costa” e “nação da costa” eram menções que se faziam, no Recife, aos indivíduos da Costa da Mina.<sup>39</sup> Creio que nos livros de batismo poderiam ter o mesmo significado, enquanto as identificações das pessoas da região Centro-Occidental (área Angola/Congo e Golfo da Guiné) eram, por vezes, mais detalhadas.

Afora “nação”, outras terminologias genéricas que impossibilitam precisar a procedência são “gentio da costa da África” e “África”. Esta última substituiu as identificações mais específicas a partir de meados da segunda metade do século XIX, enquanto a palavra “gentio” caiu em desuso. Em minha amostra, apenas 0,63% dos registros fizeram menção ao termo. A classificação estava, do século XV ao XVIII, vinculada à concepção de paganismo de povos não-cristãos, alvo da catequese. As análises de Soares (2000b) sobre a etimologia da palavra “gentio” se tornaram referência no assunto. A historiadora ressalta que “gentio” não é uma referência a uma “nação”. Essa era uma nomeação para qualquer povo que tivesse relações com os colonizadores, fosse cristão ou não-cristão, enquanto aquele se restringia ao universo catequético.<sup>40</sup>

Na amostra da Tabela 6, aparecem quase todas as nações do Recife oitocentista. Além de “gentio da costa da África”, há outras

---

1846, 1854, 1858, 1864, 1869, 1871, 1878, 1882 e 1888. São José: 1848, 1850, 1857, 1861, 1868, 1873, 1879, 1881 e 1889. Boa Vista: 1847, 1852, 1859, 1860, 1862, 1872, 1879, 1883 e 1890.

39 LIMA, Tatiana Silva de. *Os nós que alforriam: relações sociais na construção da liberdade*, Recife, décadas de 1840 e 1860. 2004. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.

40 SOARES, 2000b.

procedências pouco correntes, como angico, benguela, cabinda, camundá, camundongo, cassange, gabão, moçambique, todas com percentuais abaixo de 2%. Isso se deve ao fato de concentrar-me na segunda metade do século, quando esses etnônimos vão desaparecendo e dando lugar às nomeações mais gerais, conforme mencionei. Entre os(as) genitores(as), foram registradas também nações como quisamã e nagô.<sup>41</sup>

Koster (2002) destacou as seguintes nações como as principais em Pernambuco no início do século XIX: angola, congo, rebolo, angico, gabão e moçambique. O viajante inglês, ao descrever suas impressões sobre as mulheres e os homens africanos dessas procedências, ressaltou que os(as) negros(as) angolas, congos e rebolos poderiam ser agrupados(as) em uma única nação, devido às suas conexões culturais e à proximidade de suas línguas. Estigmatizou esses indivíduos como “dóceis”, inclinados aos serviços da casa e do estábulo, “fiéis” e “honestos”. Angicos, gabões e moçambiques, porém, seriam grupos distintos. Os angicos eram tidos como “astutos” e “impacientes”, com “capacidade de enganar”. Já os gabões, além de ter aspectos mais “selvagens” do que os das outras nações, eram “dados ao desânimo”. Os moçambiques eram “preguiçosos” e “propensos à melancolia”, tendo sido tardiamente introduzidos na província. Segundo Koster (2002), foram as pressões inglesas que dificultaram o tráfico na área Ocidental, inclinando os traficantes de Pernambuco a se interessarem pelos(as) negros(as) de Moçambique.<sup>42</sup>

Além de suas impressões sobre as mulheres e os homens africanos centro-ocidentais, Koster narrou que Pernambuco nunca experimentou sérias revoltas escravas. Isso se devia não só ao fato da

41 Em minha amostra, foram coletadas 94 mães e 7 pais de origem africana. A distribuição das procedências se deu da seguinte forma: 64 com o genérico “África”, 20 angolas, 12 “nação costa”, 1 nagô, 1 cabinda, 1 quisamã, 1 rebolo e 1 cassange.

42 KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, 2002.

população livre ser maior que a escrava, mas, sobretudo, por ter a capitania importado poucos(as) africanos(as) da Costa do Ouro,<sup>43</sup> de onde vinham indivíduos mais aguerridos que os oriundos da área Angola/Congo. Dizia Koster (2002) que os indivíduos identificados como minas eram os causadores das insurreições na Bahia, assim como os koromanties, na Jamaica, em 1760. A historiografia também segue nos trilhos do viajante inglês. Marcus Carvalho (1998) acrescentou às observações desse viajante que as pessoas traficadas para a província eram crianças, agricultores, pastores e mulheres. A maioria era constituída por prisioneiros(as) de guerra, vítimas de sistemas tributários, nos quais as moedas eram pessoas. Isto é, pouquíssimos foram os guerreiros ou os soldados desembarcados em Pernambuco no tempo de Koster (KOSTER, 2002; CARVALHO, 1998).

No entanto, os(as) africanos(as) de Moçambique e também aqueles(as) de procedências da Costa Ocidental (nagô, calabar, savalu, mina) devem ter sido, na primeira metade do século XIX, mais expressivos(as) na cidade do que narrou Koster e a historiografia local enfatiza. Os(as) moçambiques(as), por exemplo, chegaram a destacar-se na paisagem da cidade devido ao modo de se portarem: “Uma negra moça de dentes ‘limados à moda Moçambique’, que em 1835 fugiu da casa dos seus senhores, era baixa, gorda, de peitos pequenos e ‘pisava como papagaio’ por ter as pernas arqueadas.” (FREYRE, 2010).

Cabe indagar: o que significava ser uma pessoa embarcada na Costa Ocidental ou na Costa Centro-Ocidental num Recife onde as pessoas estavam constantemente se redefinindo em termos

---

43 Koster estava se referindo à Costa do Ouro, tendo como ponto de referência o Caribe inglês para onde foram os akan/koromanties (KOSTER, 2002). Anteriormente ao século XVII, o principal objetivo do tráfico nessa costa era o metal precioso, enquanto na Costa da Mina eram embarcados(as) os(as) escravizados(as) que ficaram conhecidos(as) no Brasil como *minas* (VERGER, 2002). Segundo Oliveira, seriam oriundos(as) da Costa do Ouro os(as) africanos(as) de origem *akan*, cujos vestígios culturais no Brasil são ausentes (OLIVEIRA, 1997).

identitários? Será que os agrupamentos eram tão cristalizados como Koster e outros viajantes construíram em suas narrativas?

As mulheres e os homens africanos, após o desembarque, gestavam outras identidades, que se aproximavam ou não daquelas no momento do embarque e/ou do batismo. Novos amálgamas identitários, étnicos e culturais eram produzidos nas ruas, nos becos e nas vielas da cidade do Recife. Escravizados(as) e libertos(as) construíam suas “marcas de nação” que poderiam ser anteriores ao embarque ou ainda produzidas pela violência da escravização. Por um lado, senhores(as), autoridades locais e imprensa elaboravam suas narrativas imaginárias sobre os(as) africanos(as) ao despreverem, nos anúncios de jornais, os modos de andar e de falar, os modelos de cabelo, a arcada dentária, os adornos, as escarificações faciais; como partes desse processo de reinvenção do sujeito nos labirintos das grandes cidades escravistas. Por outro lado, os(as) africanos(as) utilizavam-se desses sinais diacríticos como mecanismo para demarcarem suas experiências e suas percepções sobre eles(as) mesmos(as). Por isso, mobilizavam, cada vez mais, características pessoais e símbolos envolventes que diferenciavam um indivíduo do outro. Quero destacar ainda que os indivíduos ora se distinguiam no interior de suas *nações*, ora se misturavam no meio dos cenários urbanos, jogando com suas identificações.

A esse movimento de construção de identidades, Flávio Gomes, Carlos Eugênio Soares e Juliana Farias (2005) conceituaram como transétnico. Ou seja, as identificações cunhadas pelas mulheres e pelos homens africanos eram recriadas em uma perspectiva atlântica, seguindo mudanças e lógicas culturais próprias das reinvenções da África específicas para cada ambiente urbano ou rural, social, político e cultural na diáspora. Isso significa que a construção de *nações* angola, congo, moçambique, benguela, nagô, mina, entre tantas outras, estava sendo permanentemente ressignificada. As pessoas ora as reforçavam, ora as diluem, utilizavam-se delas das formas mais

variadas possíveis. Esse é um movimento transnacional, transatlântico e dialógico, com inversões e sentidos cruzados.<sup>44</sup> Assim, o ponto de partida para as reinvenções das identidades transétnicas não eram as heranças africanas generalizadas, mas os contextos espaciais e temporais da diáspora. Angolas, congos, cabindas, moçambiques, minas, nagôs elaboraram *nações* e significados em torno delas, diferentes entre si, e em situações e períodos diversos no Brasil e nas Américas. Ser “nação mina” ou “nação angola” ou qualquer outra identificação no Recife não era o mesmo que o ser no Rio de Janeiro ou em Salvador. Do mesmo modo, as “marcas de nação” de uma mulher ou de um homem negro(a) mina ou angola, no século XVIII, teriam novos significados no decorrer do século XIX. O ambiente geográfico rural ou urbano também emprestava seus cenários para a constituição de comunidades africanas transétnicas. Esses processos, contudo, nem sempre eram permeados por sociabilidades. Havia conflitos e tensões, pois a identidade também é lugar de enfrentamento.

Algumas dessas identificações mais genéricas – angola, congo, moçambique, mina etc. – adquiriram proporções tão abrangentes na área urbana que passaram a ser o que denominei de “identidades de referência” para os sujeitos sociais. Isto é, mesmo os indivíduos ressignificando suas identificações, teriam sempre como ponto de referência uma “nação” cuja dimensão fosse macrossocial ou política. À medida que essa “nação” ou “identidade de referência” se expandia, subgrupos mais específicos, cujos signos e significantes se aproximavam da referência macro, iam sendo criados e aglutinados a ela, como: mina-nagô, mina-savalu, mina-calabar; cassange de angola.

Vale ressaltar que inúmeros grupos étnicos na imensidão territorial da África não foram só escravizados, foram também “africanizados” para recompor seus laços socioculturais e comunitários. Assim,

---

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

*imbangalas* se transformaram em cassanges de Angola; *bacongos* foram agrupados como *congos*; *egbas*, *ijexás*, *igebus* resumiram-se em *nagôs*; entre tantos outros que se reinventaram na Diáspora das Américas.

É quase interminável a discussão acerca dos processos de construção de identidades individuais e coletivas das mulheres e dos homens africanos na escravidão atlântica. No caso particular dos temas da etnicidade e da diáspora, merecem destaque duas grandes correntes. A primeira surgiu ainda na virada do século XIX para o XX, liderada por Nina Rodrigues. Muitos intelectuais, na década de 1930, cultivaram as ideias de Rodrigues, como Arthur Ramos, Gilberto Freyre e René Ribeiro. Esses estudiosos utilizaram os métodos da etnografia e, no caso particular de Freyre, da antropologia cultural para perscrutar reminiscências e continuidades de uma África quase mítica. Por isso, seus estudos evidenciaram a busca pelo passado étnico e pela permanência de uma “cultura africana” intacta. Acreditavam que alguns signos da cultura material do passado africano poderiam ter sido transferidos e reproduzidos nas Américas. Os terreiros de candomblés/xangôs foram os grandes laboratórios desses pesquisadores, que buscavam uma “pureza” cultural nesses espaços religiosos.<sup>45</sup>

Por sua vez, uma segunda corrente, que se destacou na década de 1970, criticava essas ideias de permanências e de continuidades. Os trabalhos dos antropólogos Sidney Mintz e Richard Price (2003 [1976]) se destacam. Eles defenderam a tese de que as culturas africanas foram inventadas nas Américas, na medida em que os indivíduos as recriavam e na proporção e velocidade que eles davam a essas elaborações. O foco da invenção/criação das comunidades africanas estaria nas experiências da escravidão e da pós-emancipação, e não nas heranças de uma África estática.<sup>46</sup>

45 Cf. CONGRESSO AFRO-BRASILEIRO, 1, 1934, Recife. *Anais...* Recife: Massangana, 1988. (fac-símile de Rio de Janeiro: Ariel, 1935, v. 1; fac-símile de Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1937).

46 MINTZ, Sidney; PRICE, Richard. *O nascimento da cultura afro-americana: uma perspectiva antropológica*. Rio de Janeiro: Pallas, 2003.

Os(as) africanistas e estudiosos(as) da escravidão estão retomando o tema das identidades, apontando, em suas análises, a necessidade de se voltar para a África pré-colonial e colonial. A partir dessas discussões, as lentes de observação estão dirigidas para as “invenções” na própria África, não sendo apenas as experiências da escravidão o ponto de partida. Considera-se a memória das pessoas anteriormente ao embarque, a formação dos reinos e as organizações étnicas locais; os impactos demográficos em decorrência das migrações internas, as diferenças lexicais entre as inúmeras microssociedades africanas na visão dos traficantes/colonizadores europeus e africanos; os laços de solidariedade e os conflitos nos tumbeiros ao longo da travessia atlântica. Ou seja, uma complexidade não só étnica, mas também de contextos sociais, políticos, culturais, demográficos, permeava as invenções/redefinições identitárias dos sujeitos.<sup>47</sup> Sobre os estudos da etnicidade na diáspora, recorro às palavras de Manuela da Carneiro Cunha:

O que se ganhou com os estudos de etnicidade foi a noção clara de que a identidade é construída de forma situacional e contrastiva, ou seja, que ela constitui resposta política a uma conjuntura, resposta ‘articulada’ com as outras identidades em jogo, com as quais forma um sistema. É uma estratégia de diferenças.<sup>48</sup>

Dentro dessa perspectiva, resta-me saber como as mulheres e os homens africanos ressignificavam suas identidades individuais e/ou coletivas após a travessia forçada do Atlântico, na cidade do Recife, em meados do século XIX.

---

47 GOMES; FARIAS; SOARES, 2005. THORNTON, 2004.

48 CUNHA, Manuela Carneiro da. *Negros, estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África*. São Paulo: Brasiliense, p. 206.

## Configurando a identidade “mina”

De acordo com os dados da Tabela 5, no século XIX, apenas 2,6% das pessoas africanas desembarcadas nos portos pernambucanos eram da Costa da Mina, isto é, Baía de Benin, percentual menor até que o das embarcadas na baía de Biafra (Gana) – de onde vinham os(as) africanos(as) do Gabão –, que foi de 7,5%. Ou seja, as rotas de Pernambuco para a Costa da Mina estiveram minguadas nesse período. No entanto, no século XVIII, a região foi importante entreposto comercial para a capitania. O comércio com a Costa da Mina era rentável, pois, com os(as) escravos(as) adquiridos(as) nos portos dessa região, compravam-se ouro em Minas Gerais e fazendas do reino. As trocas nessa costa eram feitas com a aguardente e o tabaco de terceira categoria, sobremaneira este último gênero, o que passou a ser mais um incentivo aos plantadores. As conexões com a região auxiliaram os produtores dos engenhos da Zona da Mata a reestabelecerem a economia açucareira após as conturbações do domínio holandês.<sup>49</sup>

É relevante destacar, porém, que o papel do tabaco e da aguardente não conta toda a história do tráfico entre o Brasil e a Costa da Mina. No caso particular de Pernambuco, embora os manifestos das cargas das embarcações informassem apenas os rolos de tabaco e as pipas de aguardente, só com esses gêneros não seria possível adquirir escravos(as) naquela costa. Segundo Gustavo Accioli e Maximiliano Menz, havia uma miscelânea de produtos que faziam parte das conexões mercantis entre Pernambuco e a Costa da Mina, pois não era possível efetivar negócios com os mercadores africanos de cativos(as) com um só produto. Os lotes de cativos(as) eram pagos com um conjunto de mercadorias – tecidos, armas de fogo, tabaco, entre outros.<sup>50</sup>

49 ARAÚJO, Clara Maria Farias de. *Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817)*. 2007. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, 2007.

50 LOPES, Gustavo Accioli; MENZ, Maximiliano. *Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina*

Em 1703, a Coroa estipulou uma cota anual para a importação de cativos(as), limitando em 1.200 o número de africanos(as) destinados(as) ao Rio de Janeiro, em 1.300 os(as) embarcados(as) para Pernambuco, mantendo os 200 escravos(as) que eram enviados(as) para as áreas de mineração. Todos(as) os(as) demais seriam destinados(as) à Bahia. Porém, como o período era de plena expansão da atividade aurífera, raramente cumpria-se essa exigência, que terminou sendo abolida em 1715. Em 1730, o vice-rei articulou novas tentativas de proibição do comércio na região com a finalidade de evitar o extravio de tabaco fino e os negócios com os holandeses. Essa proibição acarretou a diminuição do comércio entre a Costa da Mina e o Brasil.<sup>51</sup>

Os documentos alfandegários de Pernambuco registraram esse declínio que se abatera sobre a Colônia. Entre 1742 e 1760, 29% dos(as) escravos(as) que entraram na capitania foram de procedência “Mina” e, entre 1761 e 1779, quando funcionou a Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, apenas 20%. No período de 1760 a 1779, a drástica diminuição da entrada dos(as) cativos(as) embarcados(as) na Costa da Mina se deveu a dois fatores: o esfacelamento da produção do polígono do ouro e a suplantação das exportações dos(as) escravos(as) de Angola sobre as vendas da Costa da Mina. Eltis (online) estimou, como momento de auge do comércio negreiro de Pernambuco com aquela Costa, dois intervalos: de 1701 a 1725, quando entraram 24.454 pessoas (22,1% do total); e de 1726 a 1750, com o desembarque de 28.519 indivíduos (38,8% do total) nos portos pernambucanos.<sup>52</sup>

O século XIX, porém, foi marcado pela recuperação e pela consolidação do comércio negreiro de Portugal nos portos da parte Centro-Ocidental africana. Os negócios no eixo Angola/Congo se mostraram

---

(século XVIII). *Afro-Ásia*, Salvador, BA, n. 37, p. 58-60, 2008.

51 SOARES, 2000b.

52 ARAÚJO, 2007. *Transatlantic Slave Trade Database*. Disponível em: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) (TSTD).

mais rentáveis, inclusive pelo fato de os portos comportarem navios de grande porte, o que favorecia os embarques mais volumosos de carga humana. A Tabela 7 mostra os anos em que ocorreram desembarques de africanos(as) dessa região na província.

Tabela 7. Entrada de “pretos(as) minas” em Pernambuco, século XIX

| Variável | Anos |       |      |      |      |       |      |      |      |      | Total |
|----------|------|-------|------|------|------|-------|------|------|------|------|-------|
|          | 1809 | 1810  | 1812 | 1814 | 1819 | 1825  | 1826 | 1827 | 1829 | 1851 |       |
| Número   | 261  | 2.181 | 632  | 397  | 166  | 1.070 | 776  | 582  | 362  | 350  | 6.777 |

Fonte: TSTD.

Os números elevados, nos anos de 1810 e 1825, estão relacionados com o desenvolvimento econômico e com a estabilidade política da província. A inexistência de importações, no intervalo de 1830 a 1850, reflete as pressões inglesas para abolir o tráfico negreiro e os investimentos de Pernambuco nas rotas para a região centro-ocidental. Já comentei que a última tentativa da província para manter suas conexões atlânticas com a África ocorreu em 1851, na Costa da Mina. Isso significa que a região tinha certa relevância para a dinâmica econômica de Pernambuco. Ou seja, a Costa da Mina sempre se apresentou como uma alternativa de tráfico para a praça do Recife.

Outra resposta à reinvenção da identidade “mina” na capital pernambucana está na maneira como esses(as) africanos(as) culturalmente se organizaram no cotidiano urbano. Em cidades, como Rio de Janeiro, Minas Gerais e Recife, embora fossem menos numerosos(as) que os “angolas”, os(as) “pretos(as) minas” sempre tiveram uma presença de destaque e exerceram influência sobre os(as) demais africanos(as).

Entre os governadores de pretos que chegaram a receber cartas patentes, no século XVIII, todos eram de procedência da Costa da Mina. Clara Araújo mostrou que dentro da Irmandade do Rosário dos

Pretos de Santo Antônio, no Recife, havia disputas políticas não só entre “minas” e “angolas”, mas também no interior do próprio grupo “mina”. Em 1776, os dagomés (daomé), que elegiam juntos com os *savalus* seus governadores, requereram autorização ao governador da capitania para eleger, separados dos *savalus*, seu próprio governador.<sup>53</sup>

Finalmente, no século XIX, os(as) minas que chegaram à província de Pernambuco eram oriundos(as) de vários reinos escravistas que estiveram em permanente guerra no século XVIII, por exemplo, Aladá (Ardra, Jaquem), Uidá (Ajudá), que foram subjugados pelo reino do Dahomey entre 1724 e 1727. Os *nagôs*, conhecidos também como iorubás, constituíram uma identidade que aglutinava indivíduos do reino de Oyó. Talvez sejam eles, entre os demais grupos da Costa da Mina, o mais popularizado em Pernambuco, onde a religião afro-brasileira, em particular, o culto de orixás, adotou o nome de “xangô” – divindade dos oyós. Por serem embarcados nos portos dessa costa, também traziam essa identificação de referência. Por sua vez, os *calabar* localizavam-se na baía de Biafra, atual Gana.<sup>54</sup>

Dos portos de Ajudá, Jaquem e Badagri saíram grupos de língua *fon* – conhecidos na literatura afro-brasileira como daomeanos (Aladá) ou jejes –, dentre eles os *savalus* e os *mahis*.

Os *savalus* e os *mahis* eram povos localizados ao norte do rio Zou, vizinhos do planalto do Abomey (Daomé). Antes do século XVIII, eram independentes do reino do Dahomey. O país *mahi* constituía-se de estados confederados, nos quais o governo funcionava no sistema de vassalagem. Foram predados pelo vizinho reino do Dahomey. Embora firmassem, algumas vezes, aliança com os oyós para se defenderem dos ataques daomeanos, muitos de seus habitantes já constituíam parte importante do exército do Daomé. Quanto aos *savalus*, mesmo sofrendo períodos de ataques pelos reis daomeanos, motivados pela

---

53 ARAÚJO, 2007.

54 THORNTON, 2004.

busca de escravos(as), experimentaram fases de paz com esses vizinhos. Porém, entre 1818 e 1850, no reinado de Ghezo, após longos períodos de oscilações entre independência e submissão tributária, tiveram definitivamente sua região ocupada pelos daomeanos.<sup>55</sup>

A Costa da Mina, enfim, era um território de constantes guerras e disputas expansionistas internas que marcaram as experiências das mulheres e dos homens africanos embarcados nos portos da região. Dessa trajetória, partiram os elementos que constituíram a fama dos(as) “pretos(as) minas” na diáspora. “Rebeldes”, “insubordinados”, “aguerridos” foram identificações atribuídas a eles(as), que acabaram se projetando entre os(as) demais africanos(as), inclusive quando o assunto era a manumissão. É bastante discutido pela historiografia o sucesso que os(as) “pretos(as) minas” tinham na conquista da alforria. No Recife, entretanto, Koster afirmou serem os(as) negros(as) angolas “os que mais se esforçavam para obter a liberdade”.<sup>56</sup> O viajante inglês até podia estar com a razão, porém, as mulheres e os homens “minas”, mais que os “angola”, conquistaram prestígio socioeconômico no meio do contingente de libertos africanos na cidade.

Os antropólogos Mintz e Price defendem a ideia de que a complexidade das instituições tradicionais africanas não foi transportada na diáspora. Segundo suas concepções, não foi possível trazer, por exemplo, os sistemas de *status* diferentes, mas apenas pessoas de grupos étnicos de diferentes *status*. Figuras da realeza, como reis, príncipes e princesas, foram embarcados como cativos; mas suas cortes e monarquias, não. No âmbito religioso, não transportaram templos ou corpos sacerdotais; porém, chefes de cultos foram trazidos na condição de escravos. Assim, esses sujeitos tiveram que reinventar suas culturas necessárias para atender seu cotidiano.<sup>57</sup>

---

55 PARÈS, 2006.

56 KOSTER, 2002.

57 MINTZ e PRICE, 2003.

## Considerações finais

Concluo, portanto, este capítulo enfatizando que essas reinvenções culturais que se deram ao longo da travessia atlântica seriam todas e de quaisquer formas de interação social regular, de caráter normativo e poderiam ser empregadas nas necessidades reiteradas. Ou seja, padrões de casamento, arranjos de família, determinados estabelecimentos de amizades (incluindo as redes de vizinhança) e parentesco extenso (compadrio), práticas religiosas e até relações de trabalho e de negócios que fossem normativamente recorrentes. Estas, mesmo que se articulassem na sociedade, diferiam enormemente em sua extensão e em sua natureza.<sup>58</sup> Dentro dessa perspectiva, a “nação”, reinventada na *middle passage*, por exemplo, serviu de ponte entre os sujeitos sociais escravos e senhores, e os indivíduos libertos e a sociedade vigente. Constituiu também mecanismos para que as mulheres e os homens africanos exercessem uma espécie de cidadania no interior do grupo. Dentro das “nações”, teriam acesso às irmandades, às festas públicas; poderiam ocupar cargos de lideranças, estabelecer alianças. Para os(as) escravizados(as) era, ainda, mais uma forma de organização para a barganha da alforria. Os(as) africanos(as), estigmatizados(as) duplamente como estrangeiros(as) indesejados(as) e escravos(as), viam na nação mais uma forma de adquirir visibilidade pública, assegurar alguns espaços urbanos, mesmo que marginalizados(as) e limitados(as) pela sociedade oitocentista (SILVEIRA, 2008).

## Referências

ALBUQUERQUE, A. E. De B.. “*De Ângelo dos retalhos*” a visconde de Loures: a trajetória de um traficante de escravos (1818-1858). 2016. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

---

58 MINTZ; PRICE, 2003.

ALENCASTRO, L. F. de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ARAÚJO, C. M. F. de. *Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817)*. 2007. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

ARQUIVOS DA CÚRIA METROPOLITANA DO RECIFE E OLINDA (ACMRO). Livros de Batismos: LB 25 (1848-1851); LB 26 (1851-1855); LB 27 (1855-1862); LB 28 (1862-1872); LB 30 (1884-1891).

ARQUIVOS DA MATRIZ DO SANTÍSSIMO SACRAMENTO DA BOA VISTA, Recife (AMSSBV). Livros de Batismos: LB 7 (04/10/1837 a 12/09/1848) [danificado]; LB 10 (06/10/1858 a 10/11/1863); LB 12 (25/04/1870 a 26/05/1877); LB 13 (08/12/1876 a 20/03/1881); LB 14 (20/03/1881 a jun. 1884); LB 16 (5/04/1889 a maio 1894).

ARQUIVOS DA MATRIZ DO SANTÍSSIMO SACRAMENTO DE SANTO ANTÔNIO DO RECIFE, Recife (AMSSAR). Livros de Batismo: LB 16 (1845-1847); LB 19 (1853-1860); LB 21 (1863-1868); LB 22 (25/04/1868 a 04/11/1871); LB 23 (1871-1880); LB 24 (1880-1886); LB 26 (1887-1888) [danificado].

ARQUIVOS DA MATRIZ DE SÃO JOSÉ, Recife (AMSJ). Livros de Batismo: LB 42 (1846-1851), LB 3 (1851-1858); LB 4 (1858-1863); LB 14 (1872-1890).

CARVALHO, M. J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822-1850)*. Recife: UFPE, 1998.

CARVALHO, M. J. M. de. A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias e os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848. *Tempo*, Niterói, RJ, v. 14, n. 27, p. 133-149, 2009.

CONGRESSO AFRO-BRASILEIRO, I, 1934, Recife. *Anais...* Recife: Massangana, 1988. (fac-símile de Rio de Janeiro: Ariel, 1935, v. 1). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1937.

CUNHA, M. C. da. *Negros, estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

EISENBERG, P. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

FARIA, S. S. de C. *Sinhás pretas, damas mercadoras: as pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del Rey (1700-1850)*. 2004. Tese (Professor Titular em História do Brasil) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2004.

FERNANDES, C. L. R. *Os africanos livres em Pernambuco, 1831- 1864*. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010.

FREYRE, G. *O escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX*. São Paulo: Global, 2010.

GOMES, F.; SOARES, C. E.; FARIAS, J. B. *No labirinto das nações: africanos e identidades no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005.

KOSTER, H. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, 2002.

LIMA, T. S. de. *Os nós que alforriam: relações sociais na construção da liberdade*, Recife, décadas de 1840 e 1860. 2004. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.

LOPES, G. A.; MENZ, M. Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII). *Afro-Ásia*, Salvador, BA, n. 37, p. 58-60, 2008.

MAMIGONIAN, B. G. Do que o preto mina é capaz: etnia e resistência entre africanos livres. *Afro-Ásia*, Salvador, BA, n. 24, p. 71-95, 2000.

MATTOSO, K. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2003.

MELLO, J. A. G. de. *O Diário de Pernambuco e a história social do Nordeste (1840-1889)*. Rio de Janeiro: Gráfica O Cruzeiro, 1975.

MELLO, J. A. G. de. *Diário de Pernambuco: economia e sociedade no 2º reinado*. Recife: EdUFPE, 1996.

MINTZ, S.; PRICE, R. *O nascimento da cultura afro-americana: uma perspectiva antropológica*. Rio de Janeiro: Pallas, 2003.

OLIVEIRA, M. I. C. Quem eram os 'negros da Guiné'? A origem dos africanos na Bahia, *Afro-Ásia*, Salvador, BA, n. 19/20, p. 37-73, 1997.

OLIVEIRA, M. I. C. Viver e morrer no meio dos seus: nações e comunidades africanas na Bahia do século XIX. *Revista da USP*, São Paulo, SP, n. 28, p. 174-193, 1996.

PARÈS, L. N. *A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*. Campinas: Ed. da Unicamp, 2006.

RAMOS, A. *O negro brasileiro*. Rio de Janeiro: Graphia, 2001.

RECENSIAMENTO GERAL DO BRAZIL EM 1972. Disponível em <https://www.biblioteca.ibge.gov.br>

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

RODRIGUES, J. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: UNICAMP/Cecult, 2000.

SILVA, D.; ELTIS, D. The slave trade to Pernambuco, 1561-1851. In: ELTIS, D.; RICHARDSON, D. (org.). *Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database*. New Haven: Yale University Press, 2008.

SILVEIRA, R. Nação africana no Brasil escravista: problemas teóricos e metodológicos. *Afro-Ásia*, Salvador, BA, n. 38, p. 245-301, 2008.

SOARES, M. de C. *Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000a.

SOARES, M. de C. Descobrindo a Guiné no Brasil colonial. *Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, RJ, ano 161, n. 407, p. 71-94, abr/jun 2000b.

THORNTON, J. *A África e os africanos na formação do mundo Atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

TRANSATLANTIC Slave Trade Database: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) (TSTD).

VERGER, P. *Fluxo e refluxo: do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX*. Salvador: Corrupio, 2002.

## CAPÍTULO VII

### Convergindo as águas do batismo e do Atlântico

#### Tráfico de escravizados e política no Brasil do século XIX

*Paulo Henrique Fontes Cadena\**

*Juciêdo Ferreira Alexandre*

#### Ainda o Desembarque de Sirinhaém

Era o dia 17 de setembro de 1856, quando um dos responsáveis pelo Seminário de Olinda assinou na Auditoria da Marinha um Termo de Depósito dos africanos livres que foram para aquela instituição de ensino. Os nomes de ambos os africanos eram Amancio e José Antonio. A ordem vinha pelo então presidente da província de Pernambuco Sérgio Teixeira de Macedo, sendo o auditor o Dr. Polycarpo Lopes de Leão e o Inspetor do Arsenal da Marinha Elisiário Antonio dos Santos.

Assim como era realizado com os escravizados<sup>1</sup> recém-chegados da África, os dois foram batizados. Ao que parece, o sacramento ocorreu na Capela de Nossa Senhora da Graça do Seminário Episcopal. É

\* Os autores agradecem ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico Tecnológico (CNPq) pelo apoio a esta pesquisa.

1 Neste texto, as palavras “escravo” e “escrava”, além dos seus plurais, aparecerão quando inseridos originalmente em citações de documentos e publicações.

importante lembrar desde já: para aquelas pessoas, juntar as palavras “africano” e “livre” na mesma expressão da língua portuguesa era causa de estranhamento; já que o mais natural a ser pensado por eles era que todo africano fosse escravizado. Nesse momento, é necessário percebermos o que disse Beatriz Mamigonian sobre os africanos livres: para ela, esses homens e mulheres foram inseridos ilegalmente no Brasil para serem escravizados, através do tráfico<sup>2</sup>. Ainda mais:

o processo de abolição do tráfico de escravos no século XIX gerou uma categoria especial de pessoas que viveram entre a escravidão e a liberdade em diferentes territórios do Atlântico e do Índico. Africanos livres tinham em comum com os *liberated Africans*, do Império britânico, e os *emancipados*, do Império espanhol, o fato de terem sido resgatados de navios condenados por tráfico ilegal<sup>3</sup>.

Os dois africanos livres foram batizados pelo Cônego Reitor Marcellino Antonio Dornellas, em datas diferentes. Amancio foi batizado “aos doze dias do mês de outubro de mil oitocentos e cinquenta e seis anos, na Igreja deste Seminário Episcopal”. Segundo o oficiador do sacramento, “batizei solenemente e apliquei os Santos óleos ao africano livre Amancio, em idade de dezoito a dezenove anos pouco mais ou menos, depositado neste dito Seminário por ordem do Excelentíssimo Presidente desta Província Sérgio Teixeira de Macedo”. O registro acrescenta o nome do padrinho: Estevão do Nascimento de Jesus, porteiro do Seminário, “pardo casado morador em São Pedro Mártir<sup>4</sup>”. Estevão era indicado por sua cor “pardo” numa clara

---

2 MAMIGONIAN, Beatriz. *Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

3 MAMIGONIAN, Beatriz. Africanos livres. In: SCHWARCZ, Lília Moritz; GOMES, Flávio dos Santos. (org.). *Dicionário da escravidão e liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2018, p. 71.

4 Centro de Documentação D. José Lamartine da Arquidiocese de Olinda e Recife. *Livro de Registros do Seminário de Olinda*.

demonstração da sua proximidade com – em algum momento – o mundo daqueles que foram escravizados.

José Antonio só seria batizado em 18 de dezembro de 1856, nas mesmas condições que Amancio. Todavia, a aparência de sua idade indicava ser um pouco mais moço: “em idade de dezessete a dezoito anos pouco mais ou menos”. O seu padrinho seria um português, ecônomo do Seminário, Gil Pereira Peridillo. Era acrescentado ao registro de José Antonio: “O supradito Africano José Antonio foi remetido para o Arsenal da marinha por ordem do Presidente, em virtude da requisição de Sua Excelência Reverendíssima no dia 31 de janeiro de 1857”. Assinava o Cônego Reitor Dornellas<sup>5</sup>.

Ambos os registros daquele sacramento, segundo consta do livro do Seminário, foram lançados no livro de batismos do Curato da Sé. Assim, Amancio e José Antonio recebiam duas certidões de entrada naquele mundo que não era da liberdade, mas estava mais próximo de ser da escravidão, mesmo que o nome a ser indicado fosse de “livre”. Reflitamos junto com Mamigonian para melhor compreendermos o que estava acontecendo com essas pessoas:

Eles [os africanos livres] conviveram com pessoas livres, libertas e escravizadas nas cidades e vilas, nas instituições religiosas e públicas e em demais locais de trabalho, mas tinham um estatuto distinto: cumpriam um período de trabalho compulsório sob administração estatal até alcançarem a ‘plena liberdade’<sup>6</sup>.

Muita gente devia achar normal aquela atitude de batizar escravizados ou africanos livres. É bem sabido pela historiografia que, desde o século XVI, se discutia a questão da escravização pela fé. Por exemplo, em 1560, Martín de Ledesma chegaria a informar: “os bárbaros não

---

5 Centro de Documentação D. José Lamartine da Arquidiocese de Olinda e Recife. *Livro de Registros do Seminário de Olinda*.

6 MAMIGONIAN (2018), p. 71.

podem ser privados do domínio das suas coisas apenas por causa da fé”. Ainda complementou:

um homem nascido livre, que tenha sido capturado por injustiça, deve ser restituído à sua liberdade. E não vale dizer que é lícito capturar Etíopes e reduzi-los à servidão, para que sejam ensinados na fé, porque a fé deve ser ensinada e persuadida na máxima liberdade e, por isso, Deus não aceita um tal modo de transmitir a fé<sup>7</sup>.

Martin de Ledesma estava discutindo com uma tradição em que pesava a questão da cristianização dos cativos. Mais tarde, em 1633, o padre Antonio Vieira, da Companhia de Jesus, pregou o Sermão Décimo Quarto do Rosário para alguns escravizados de um engenho na Bahia. Disse:

Oh se a gente preta tirada das brenhas da sua Etiópia, e passada ao Brasil, conhecera bem quanto deve a Deus, e à Sua Santíssima Mãe por este que pode parecer desterro, cativo, e desgraça, e não é senão milagre, e grande milagre! Dizei-me: vossos pais que nasceram nas trevas da gentilidade, e nela vivem, e acabam a vida sem lume da Fé, nem conhecimento de Deus, aonde vão depois da morte? Todos como já credes, e confessais, vão ao inferno, e lá estão ardendo, e arderão por toda a eternidade. E que perecendo todos eles, e sendo sepultados no inferno como Coré, vós que sois seus filhos vos salveis, e vades ao céu?<sup>8</sup>

Assim, o ato de batizar os escravizados ia tornando-se obrigação. Em 1711, outro jesuíta entrava no rol dos defensores do batismo: André João Antonil ou João Antonio Andreoni. Disse ele sobre os senhores

---

7 LEDESMA, Martin de. *Secunda Quartae*. In: CALAFATE, Pedro (direção). *A Escola Ibérica da Paz nas Universidades de Coimbra e Évora (séculos XVI e XVII)*. v. II. Coimbra: Almedina, 2015, p. 200 e 201.

8 VIEIRA, padre Antonio. *Obra Completa*. Tomo II. Parenética, v. VIII. São Paulo: Edições Loyola, 2015, p. 410-411.

de engenho: “Outros são tão pouco cuidadosos do que pertence à salvação dos seus cativos, que os têm por muito tempo no canavial ou no engenho sem batismo<sup>9</sup>”.

Já ia bem adiantado o tempo após a proibição do tráfico de escravizados para o Brasil (1831) quando o Arcediago Vigário Plácido Antonio da Silva Santos assinou registro de batismo do “preto” Eugenio. Vale transcrever aqui aquele manuscrito por dois motivos: 1) A falta de vergonha em inscrever um adulto escravizado africano em 1849; 2) O escravizado Eugênio ser a posse de um padre. Pode ser que, naqueles dias, alguém quisesse incriminar um sacerdote ou o cenário já estava tão escancarado que ninguém mais tinha medo de escrever aquilo em documento oficial.

Aos vinte e três de Maio de mil oitocentos quarenta e nove, nesta Matriz do Corpo Santo, de minha licença o Padre Vicente Pereira da Silva Guimarães aplicou os Santos ao adulto Eugenio, preto, do Gentio da Costa d'África, escravo do Reverendo Ignacio Francisco dos Santos. Assistiu às cerimônias da Igreja Bernardo Henriques, casado; todos moradores nesta Freguesia; do que para constar se fez este assento, que por verdade assinei. O Arcediago Vigário Plácido Antonio da Silva Santos<sup>10</sup>.

Provavelmente, Eugenio fez parte do número dos entrados ilegalmente em Pernambuco entre os anos de 1831 e 1850. Falamos aqui em décadas de gente sendo escravizada entre a costa da África e o lado de cá do Atlântico. E tudo fazia parte do cadinho das instituições: a política, a Igreja, o latifúndio, o dinheiro se irmanavam nas pias, nas casas e nas plantações. E quem dirá no Parlamento. A vida dos grandes do Império do Brasil se atrelava à venda e posse de gente escravizada.

---

9 ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. São Paulo: Edusp, 2007, p. 100.

10 Centro de Documentação Dom José Lamartine da Arquidiocese de Olinda e Recife. Livro de Batismos, Igreja do Corpo Santo (1849).

Você ainda deve estar lembrado de Amancio e José Antonio. O ano era 1856 quando houve o batismo dos dois. No ano anterior, houve um desembarque bem suspeito, ocorrido em Sirinhaém. Talvez, Amancio e José Antônio estivessem naquele navio que fundeou na Ilha de Santo Aleixo. Sérgio Teixeira de Macedo, o presidente da Província que mandou ministrar o sacramento aos africanos livres, sucedeu a José Bento da Cunha Figueiredo naquele cargo, após o último se encrencar nas próprias malhas políticas em que se enredou. Vejamos um resumo daquele desembarque.

Foi em 11 de outubro de 1855. Um palhabote aportou na baía de Sirinhaém com carga de escravizados. No mesmo dia, um homem procurou o Coronel Gaspar de Menezes Vasconcelos de Drummond, no Engenho Trapiche. Entretanto, o coronel que desejava avistar era outro, e, por engano, apresentou a Drummond a sua intenção: trazia um carregamento de cativos para ele, vindo de Angola. Na verdade, o coronel que deveria ter sido procurado era João Manoel de Barros Wanderley. Drummond era o delegado de Sirinhaém; todavia, estava afastado do cargo desde 1849. Mesmo assim, poderia ter prendido o sujeito. Drummond mandou chamar o filho, Antonio de Vasconcellos Menezes Drummond, em seu Engenho Anjo, no dia 11. Antonio só chegou no dia seguinte, depois que o capitão daquele navio de tráfico já havia fugido. No fim das contas, a história envolveria o presidente da província José Bento da Cunha Figueiredo, o Cônsul Inglês, o Visconde de Camaragibe, Nabuco de Araújo e mais grande número de gente<sup>11</sup>. No final, Antonio de Vasconcellos Menezes Drummond e Francisco de Paula Cavalcanti Wanderley, parente de João Wanderley, seriam presos e, mais tarde, libertados. Entretanto, o caso permanece sem muita solução até os nossos dias. Muita gente política, de largo porte, entrava no problema. A questão: o desembarque aconteceu no porto errado.

---

11 VEIGA, Gláucio. O Desembarque de Sirinhaém. In: VEIGA, Gláucio. *O Gabinete Olinda e a política pernambucana/O Desembarque de Sirinhaém*. Recife: UFPE, 1977, *passim*.

José Bento da Cunha Figueiredo, nasceu em 21 de abril de 1808, na Villa da Barra, província da Bahia. Era filho de Manoel da Cunha de Figueiredo e Joanna Roza Alves de Figueiredo, moradores na freguesia de Campo Largo<sup>12</sup>. Já estava no Recife muito antes de 26 de outubro de 1833, quando foi registrada a carta de bacharel formado pelo Curso Jurídico de Olinda. Possivelmente conviveu com alguns dos estudantes, mais tarde, indicados aos cargos da vida política do Império do Brasil: Eusébio de Queirós Coutinho Mattoso da Câmara, Joaquim Nunes Machado, Sérgio Teixeira de Macedo, Francisco de Paula Baptista: todos formados na década de 1830. Havia, ainda, o professor Pedro Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, Barão e Visconde de Camaragibe, que viria a ser, aos 10 de novembro de 1854, o Diretor da Faculdade de Direito. Não devemos perder de vista que o próprio José Bento da Cunha Figueiredo assumiu vaga de lente na casa. Desde 1835, caminhava nas estradas docentes como substituto provisório, efetivo e catedrático efetivo em 29 de agosto de 1836. Nesse momento, o diretor do Curso Jurídico era Pedro de Araújo Lima, o futuro Marquês de Olinda e Regente do Império entre 1837 e 1840<sup>13</sup>. Mesmo sem estar presente às aulas no Mosteiro de São Bento, jogava panos sobre as indicações.

O Curso Jurídico de Olinda não era apenas a casa de saberes onde a elite se encontrava para discutir as leis. O *locus* dos sujeitos envolvidos no tráfico também se configurava por lá. Um dos mais bem sucedidos negociantes de gente em Pernambuco matriculou o filho homônimo na instituição: Elias Coelho Cintra Júnior se formou em 1834 e, no ano seguinte, doutorou-se. Esperaria, apenas, até 1840,

---

12 Arquivo da Faculdade de Direito do Recife (AFDR). *Registro dos diplomas de bacharel expedidos pelo Curso Jurídico de Olinda (1832-1848). Certidões de Idade (1829-1831)*.

13 MARTINS, Henrique. *Lista Geral dos Bacharéis e Doutores que têm obtido o respectivo grau na Faculdade de Direito do Recife desde sua fundação em Olinda, no anno de 1828, até o anno de 1931*. Recife: Typographia do Diario da Manhã, 1931, p. 54-183.

para tornar-se professor<sup>14</sup>. José Bento da Cunha Figueiredo também lucraria o êxito.

Era 27 de setembro de 1837 quando o Dr. Mendes escreveu um documento ao Juiz de Direitos de Crime. Segundo a letra, o padre Miguel do Sacramento Lopes Gama – o Padre Carapuceiro – pedia ao juiz a certidão com dia, mês e ano “em que teve lugar no Júri desta capital do Recife a defesa do Negociante Antonio da Silva e Companhia e bem assim qual, ou quais os advogados, que o defenderam do crime de contrabando de Africanos, de que fora acusado.” Em 10 de outubro de 1837, a resposta chegou: no dia 28 de novembro de 1835, o tribunal havia julgado o processo no qual o defensor fora o Dr. José Bento da Cunha Figueiredo<sup>15</sup>. Assim, não era espantoso quando o então presidente da província, em 1855, estivesse envolvido no caso de contrabando de africanos. Conhecia o manejo da lei para safar-se de possíveis problemas. Além disso, possuía proximidade com os próprios traficantes, ao que parece.

Como o caso de Sirinhaém já é bem conhecido na historiografia, vamos apenas, neste espaço, trazer algumas informações complementares. Era ainda dezembro de 1855, quando o Ministro dos Negócios do Império, Luís Pedreira do Couto Ferraz (futuro Visconde do Bom Retiro), escrevia para José Bento da Cunha Figueiredo, dizendo: “Fui honrado com a sua estimadíssima carta de 26 do passado, e dou-lhe os parabéns [...] por ter conseguido encetar o processo contra os malditos traficantes<sup>16</sup>”. Todavia, se Couto Ferraz se refere ao desembarque de Sirinhaém, a confusão só estava começando. Os ingleses ainda se irritariam com o presidente da Província de Pernambuco e com o governo brasileiro. Já ia alto o ano de 1857 quando Francisco

---

14 *Ibid.*, p. 54, 201, 208.

15 AFD. *Cópias datilografadas* (documentos originais enviados para o Arquivo Nacional) – Correspondências expedidas pela Secretaria da Faculdade (1830-1838), nº 1481. Documento nº 3-outubro de 1837.

16 Arquivo Nacional. Fundo Visconde do Bom Conselho. Doc. 31.

Inácio de Carvalho Moreira (futuro Barão de Penedo) respondia, de Londres, a uma missiva de Pedro de Araújo Lima, então Marquês de Olinda. O político pernambucano havia requerido a publicação do discurso do “nosso amigo o Conselheiro José Bento sobre o negócio de Sirinhaém”. O próprio José Bento já havia escrito a tal respeito a Moreira, que dizia: “tenho porém o pesar de dizer a Vossa Excelência que não me tem sido possível obter a publicação desse longo discurso nos três principais jornais de Londres”. Informava que publicar a fala em pequenos jornais “seria gastar dinheiro inútil, e nem mesmo haveria neles espaço para semelhante publicação”. Complementava colocando que, “nos jornais de primeira ordem [...], e de que se faz caso, como o “Times”, o “Daily News” e o “Morning Post”, é absolutamente impossível consegui-lo”. O caso era tão bem conhecido pela Inglaterra, que Moreira disse: “esse discurso não traria interesse hoje ao público, que já tem servido bastante dos negócios de Sirinhaém”. O correspondente termina por classificar que, na imprensa inglesa, já fez publicar “discursos das nossas câmaras, polêmicas como o Foreign Office [...] e até correspondências do mesmo nosso amigo José Bento. Mandeí oferecer paga maior que o custo da impressão, mas nada consegui<sup>17</sup>”. Ou seja: o empenho do Marquês de Olinda e do próprio José Bento na defesa da inocência do último ante ao desembarque de Sirinhaém, em caráter internacional, mostrava como o grupo político alicerçado em Pernambuco se abalava com aquele evento desastroso. Se a imagem do Presidente saía meio manchada, todo mundo ficava impune. Quem mais sofreu foi Amancio e José Antonio, que tiveram de ficar atados aos trabalhos forçados no Brasil.

Naquele tempo, não era apenas o desembarque de Sirinhaém que tiraria José Bento da Cunha Figueiredo da sua paz. Entre fins de dezembro de 1855 e os primeiros meses de 1856, a província de Pernambuco

---

17 Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB). Lata 207. Pasta 34. *Carta de Francisco Inácio de Carvalho Moreira para o Marquês de Olinda*. Londres, 8 de outubro de 1857.

foi violentamente atacada por uma epidemia de cólera-morbo. Segundo as informações contemporâneas ao incidente, mais de 30.000 pessoas morreram em Pernambuco. O pânico tomava conta das ruas do Recife. As pessoas rezavam, implorando aos céus misericórdia. Parece que nem os céus e nem o Presidente da Província escutavam os lamentos daqueles que sofriam com a terrível doença. Nesse cenário, José Bento se indispôs com a maior autoridade sanitária da província, o médico Joaquim de Aquino Fonseca, vulgo “goela de prata”.

Joaquim de Aquino Fonseca era pernambucano, nascido em 4 de abril de 1818<sup>18</sup>. Formou-se em Medicina pela Universidade de Paris. Nos anos 1840, passou a atuar em Recife, e juntou desafetos e polêmicas: “Poucos, no Recife, hão de ter desencadeado tanto ran-cor publicamente, tanto destempero de verrinas e tanta irritação”<sup>19</sup>. Querendo disciplinar o espaço público e os hábitos privados, Aquino Fonseca foi criticado pelos adversários, que ridicularizavam os hábitos afrancesados, a escrita pomposa e ferina e os problemas intestinais e de garganta do médico. Em Paris, sofreu uma traqueotomia que afetou sua voz, tornando-a cacofônica, desagradável. A cirurgia deixou cicatriz, escondida com uma placa metálica, que lhe rendeu o apelido de “Goela de Prata”, usado pelos desafetos<sup>20</sup>.

Em 23 de fevereiro de 1856, enquanto José Bento se preocupava em responder acusações sobre o desembarque em Sirinhaém, mais um golpe seria desferido contra a sua administração: Joaquim de Aquino Fonseca redigiu documento de 52 laudas<sup>21</sup> endereçado ao Ministro dos Negócios do Império, Luís Pedreira do Couto Ferraz, aquele que, fazia pouco tempo, parabenizava José Bento pela forma que se saía

---

18 BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Dicionário bibliográfico brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898, v. 4, p. 92-93.

19 ANDRADE, Gilberto Osório de. *A cólera-morbo: um momento crítico da história da medicina de Pernambuco*. Recife: Massangana, 1986, p. 49.

20 *Ibid.*, p. 33.

21 Arquivo Nacional. Fundo Saúde Pública. Notação 154-25.

no caso dos “malditos traficantes<sup>22</sup>”. A missiva expunha mais de 20 acusações sobre como o presidente da província agia em desrespeito às orientações sanitárias da comissão de higiene pública. No cenário da epidemia, Aquino Fonseca buscava claramente culpar José Bento pelos estragos que o cólera deixava em Pernambuco.

Se o tráfico de africanos causou problemas à autoridade provincial, africanos também seriam agentes de novas denúncias contra José Bento. Dentre os vários golpes desferidos por Aquino Fonseca no documento, o mais certo, causando incômodo entre a comunidade médica e as autoridades imperiais, dizia respeito à ação de curandeiros escravizados, que afirmavam terem descoberto remédios para o cólera, logo conseguindo a aceitação de negros (cativos e livres) e de uma parcela de brancos, entre os quais se incluíam figurões locais e sacerdotes católicos. O presidente José Bento autorizou um deles, conhecido como Pai Manoel, a tratar coléricos no hospital da Marinha de Recife<sup>23</sup>.

Aquino Fonseca caçoava da crença de um “preto” poder “conhecer remédios apropriados ao tratamento da doença, pois, “se o cólera fosse conhecido na costa da Guiné e aqui houvesse preto que soubesse curar, na Bahia, foco de pretos da Costa d’África, não teria deixado de aparecer alguém que o conhecesse e soubesse curá-lo”<sup>24</sup>.

A Comissão de Higiene pública sentiu-se ultrajada pela autorização dada ao curandeiro para tratar doentes no Hospital da Marinha, pondo em xeque o saber médico oficial em nome da suposta descoberta do remédio por um escravizado. Para além disso, o que mais frustrou Aquino Fonseca foi perceber como pessoas abastadas e autoridades públicas apoiaram “um preto da Costa d’África”, criando um clima de

---

22 Arquivo Nacional. Fundo Visconde do Bom Conselho. Doc. 31.

23 DINIZ, Ariosvaldo da Silva. As artes de curar nos tempos do cólera: Recife, 1856. In: CHALHOUB, Sidney *et al.* *Artes e ofícios de curar no Brasil*. Campinas: Editora Unicamp, 2003, p. 364.

24 Arquivo Nacional. Fundo Saúde Pública. Notação 154-25.

hostilidade aos detentores do saber de cura oficial, e mesmo de medo, ante à pressão popular alimentada pela conjuntura tensa da epidemia:

Um sacerdote, lente do Ginásio, na Igreja de Sta. Cruz contra eles [os médicos] pregava ao púlpito, dizendo só os que morriam eram os pretos e pardos, e que, como o preto do sogro do Dr. Gonçalves da Silva os curava, os médicos queriam matá-lo; a população insuflada, exaltava-se, e os pretos cativos se tornavam insolentes, os desordeiros, à espera da ocasião favorável formavam grupos que, percorriam as ruas, vociferando contra os médicos e boticários que se viam expostos a ditos insultos; jornais procuravam dar força à exultação popular; entretanto que fazia a autoridade policial? Nada: permitia os grupos que se preparavam para dar assalto às boticas, e fazia acompanhar o preto por ordenanças do Corpo de Polícia, o que animava a população; e os membros da Comissão recebiam avisos de pessoas fidedignas, que se preparava uma sublevação, em que os médicos seriam as vítimas, vindo-me apontado em primeiro lugar.<sup>25</sup>

#### Segundo “Goela de Prata:

Não satisfeito S. Ex<sup>a</sup>. com permitir que o escravo do sogro do Dr. Gonçalves da Silva infringisse a lei de 13 de outubro de 1832 e o Regulamento de 29 de setembro de 1851, mandando que ele tratasse doentes na Enfermaria de Marinha, dirigiu-se ao proprietário do Engenho Guararapes, pedindo-lhe que viesse em que seu escravo viesse a essa cidade para em um dos hospitais mostrar praticamente a virtude de seu remédio, esperando de seu patriotismo que satisfizesse prontamente ao seu pedido [...]. De sorte que não bastava que aquele preto fosse elevado à categoria de médico sem ter título, e pudesse fazer aquilo que a lei e o regulamento [...] mandam punir: era preciso que a infração se repetisse e que mais esse preto, autorizado por sua excelência, infringisse essa lei e regulamento; o que prova que isso se repetirá todas as vezes que chegar ao conhecimento de

---

25 Arquivo Nacional. Fundo Saúde Pública. Notação 154-25.

S. Ex<sup>a</sup>. que novos charlatães e impostores estão operando curas, embora estas não sejam reais como não são as apontadas.<sup>26</sup>

Para aumento das dores de Aquino Fonseca, José Bento ainda enviava doentes da enfermaria da Marinha “ao preto de que acima falei para que os tratasse, o que não era senão a permissão” de infração que a Comissão era obrigada a combater: “As forças do organismo não se mantêm à vontade de cada um: este último golpe, ferindo-me como presidente da Comissão, cuja força moral me cumpre manter, e como médico, cuja dignidade devo fazer respeitar, forçou-me a dar parte de doente”.<sup>27</sup>

Diante de denúncia tão explosiva, o ministro Luís Pedreira do Couto Ferraz se manifestou através de carta, sendo assinada em 8 de março de 1856, enviada a José Bento da Cunha Figueiredo. Na condição de Ministro do Império, parecia descrever das notícias chegadas ao Rio de Janeiro a respeito dos atos da presidência de Pernambuco durante a crise sanitária. O ministro afirmava: “Saiba, pois, Vossa Excelência, que é acusado aqui geralmente de ter nesta quadra praticado atos, que a serem reais, seriam injustificáveis”. A mais contundente acusação lida, segundo Couto Ferraz, era a de ter dado “licença a qualquer [um] para curar, sem ter para isso as habilitações legais”. Destacava, especialmente: “aponta-se que com certeza Vossa Excelência autorizou, ou tolerava que um preto da Costa se apresentasse como curador de cólera, e impunemente tenha andado por lá medicando”. O ministro dizia supor serem as informações inexatas. Porém, se confirmadas: “qual for o motivo que Vossa Excelência tenha tido para assim obrar, seu ato é insustentável”. “Aguardo ansioso suas explicações”, concluía a carta<sup>28</sup>.

---

26 Arquivo Nacional. Fundo Saúde Pública. Notação 154-25.

27 Arquivo Nacional. Fundo Saúde Pública. Notação 154-25.

28 Arquivo Nacional. Fundo Visconde do Bom Conselho. Doc. 33.

Não sabemos qual foi a resposta de José Bento a Couto Ferraz. Cobrado por explicações pela Academia Imperial de Medicina, o presidente José Bento da Cunha Figueiredo afirmou que a autorização dada a curandeiros se justificava, justamente, por ser um meio de evitar distúrbios populares, pois era forte a aceitação deles na localidade. Assim, não haveria como coibir suas práticas<sup>29</sup>. O argumento do presidente fazia sentido, em parte. A medicina oficial não contava com muita popularidade no período, aliás, estava longe de determinar o que causava o cólera e quais as melhores formas de tratamento. Ante à incapacidade dos médicos em estancar a mortalidade pelo surto, as pessoas achavam que os preceitos curativos do curandeiro eram mais efetivos, inclusive por se aproximar das concepções populares de cura, com uso de ervas e práticas reconhecidas<sup>30</sup>.

O acúmulo de desgastes a se amontoar sobre o presidente José Bento entre 1855 e 1856, especialmente por conta dos casos de desembarque de africanos em Sirinhaém (1855) e do cólera, devem ter pesado: em fins de maio de 1856, terminava seu governo em Pernambuco, iniciado em 1853. É provável que Joaquim de Aquino Fonseca tenha comemorado a queda do desafeto. Talvez a notícia tenha, até, aliviado, momentaneamente, os problemas intestinais que tanto afligiam o ex-presidente da Comissão de Higiene Pública.

A queda de José Bento da Cunha Figueiredo não foi definitiva. Ele voltou a ocupar diversos cargos: foi deputado geral, senador, presidente de outras províncias e ministro. Claro, ele nunca deixou de se aliar com os traficantes e os políticos mais proeminentes de Pernambuco. Sempre esteve ao lado de Pedro Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque (Visconde de Camaragibe) ou do Marquês de Olinda. Seus elos eram tão firmes que conseguiram que o filho homônimo

---

29 DINIZ, Ariosvaldo da Silva. As artes de curar nos tempos do cólera: Recife, 1856. In: CHALHOUB, Sidney *et al.* *Artes e ofícios de curar no Brasil*. Campinas: Editora Unicamp, 2003, p. 358.

30 *Ibid.* p. 358.

tivesse uma carreira política no Império do Brasil. Falecendo em 1891, estaria ligado ao título de Visconde do Bom Conselho.

Como o tráfico e a política se uniam com a vida pública, muitas vezes, as relações entre as pessoas se espalhavam nas mais diversas atividades. Podia ser uma procissão, uma missa, um batizado ou um enterro. A vida declinava para uns em escravização; para outros, os rios de dinheiro fluíam por todos os lados.

### **Construindo igrejas, reforçando elos: tráfico de escravizados e a presença de traficantes no Recife do século XIX**

Em 8 de setembro de 1845, uma procissão tomou conta dos curiosos da Freguesia de São José, no Recife: passava o bispo de Olinda, D. João da Purificação Marques Perdigão, em vestes solenes, com todos os panos a que tinha direito. Quase tudo violáceo, ou roxo mesmo, como era da sua dignidade. Cruz peitoral, báculo e água benta. O espetáculo era grandioso. Naquele tempo, muita gente deve ter colocado o latim em dia para a “pomposa solenidade”. Algumas pessoas, obviamente, não devem ter se aglomerado naquele corre-corre e disse-me-disse. Podem ter olhado das janelas das casas e rezado sua “Ave-Maria gratia plena” e seu “Pater Noster” dali mesmo. O cortejo seguia. O cheiro da maresia devia subir forte. Muitos cativos passavam por ali. Entre os sujeitos, uns rezavam, outros mercavam e tantos sofriam as dores da escravidão.

Desde 1844, a freguesia de Santo Antonio do Recife havia sido dividida. Assim, a nova parte precisava de uma igreja: era a Paróquia de São José que seria construída. O espetáculo de 1845 era o assentamento da primeira pedra “do projetado edifício”. Se já sabemos que a solenidade foi pomposa, um observador que escreveu a “Descrição do Novo Templo de São José” disse que os atos ocorreram no “meio do regozijo público”. O terreno havia sido doado pelo próprio D. João da Purificação Marques Perdigão. As testemunhas da doação, chamados de “padrinhos” pelo redator foram: o Comendador José

Ramos de Oliveira, Comendador Manoel Gonçalves da Silva e João Pinto de Lemos. Depois da cerimônia, os trabalhos de construção do templo seguiram por anos, pelo menos até 1864<sup>31</sup>.

Quem leu essa história meio festiva, com bispo e gente curiosa, pode não ter prestado atenção na quantidade de nomes que já citamos por aqui. Às vezes, realmente, não é muito simpática a atitude de ficar desfiando um rosário de nomes variados. Todavia, aqui, será preciso. Os nomes são necessários às explicações. Perseguir pessoas partindo daquilo que é único nelas é um caminho metodológico já apontado por Carlo Ginzburg<sup>32</sup>. Sigamos. O bispo era a maior autoridade religiosa da Província: disso não resta muita dúvida. Sendo assim, também perfazia um múnus político de alta categoria. Os outros três nomes são importantes nessa narrativa. Iniciemos por José Ramos de Oliveira.

José Ramos de Oliveira, segundo Marcus Carvalho, era dono do engenho Salgado, que ficava às margens do rio Ipojuca. Proprietário de diversas casas comerciais, atuava em variados negócios. Em 1831, era cônsul da Dinamarca no Recife, coisa meio curiosa. Era consignatário do patacho *Dona Ana*, que viera de Serra Leoa para Pernambuco. Também foi o primeiro presidente da Associação Comercial de Pernambuco, com mandato entre 1839 e 1844<sup>33</sup>. E como era dado a construções de grande porte, esteve ligado, diretamente, à edificação

---

31 *Oração que na Pomposa Solemnidade da Inauguração da Nova Matriz de San-José da Cidade do Recife, no dia 8 de dezembro de 1864 recitou Joaquim Ferreira dos Santos Conego da Cathedral de Olinda, Lente de Rhetorica e Eloquencia Sagrada no Seminario episcopal da mesma cidade, e Secretario do Bispado de Pernambuco: Seguida da descripção do novo templo e da mesma solemnidade.* Pernambuco: Typographia do Correio do Recife, 1864.

32 GINZBURG, Carlo. O nome e o como-Troca desigual e mercado historiográfico. In: GINZBURG, Carlo; CASTELNUOVO, Enrico; PONI, Carlo. (org.). *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa: Difel, 1989.

33 CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. Recife: UFPE, 2010, p. 159.

do Teatro de Santa Isabel, como um dos contratadores da obra<sup>34</sup>. Quando foi vereador, comprou mais de 5000 livros para o Curso Jurídico de Olinda<sup>35</sup>. Ao que parece, era um benfeitor: um desavisado pode pensar isso. Vamos em frente.

O outro comendador que aqui aparece é João Pinto de Lemos. Ele, com Manoel Gonçalves da Silva, segundo Amanda Barlavento, também fazia parte da Associação Comercial<sup>36</sup>. O filho dele, João Pinto de Lemos Junior, teria lutado contra os praiheiros de armas nas mãos. É importante lembrar que o pai era português, mas já comerciava entre Portugal e o lado de cá do Atlântico desde a década de 1820<sup>37</sup>.

O que unia todos esses nomes, inclusive o de Manoel Gonçalves da Silva, era o comércio de gente, o tráfico de escravizados ou “o infame comércio<sup>38</sup>”. Se as construções que executaram embelezavam o Recife e adiantavam as vistas, os rios faziam correr, sob as pontes do Recife, um líquido, que não era água, mas sangue de gente escravizada, nascida nas Áfricas ou no Brasil. O Recife ia se construindo com e pelo sangue. Não há doçura no açúcar e nem na água que passa por essa “Veneza”. O amargor e o suor, além das lágrimas, é que faziam esta cidade existir.

Voltemos a João Pinto de Lemos. Ele, com o filho, tinha uma firma. Firma de tráfico de gente. Todo traficante era esperto. Não permitia que os seus rastros fossem tão claros. Isso – às vezes – causa um problema ao historiador que tenta cercar esses negociantes. Mas, como já sabemos dos seus tratos, podemos indicar algumas suposições. Por exemplo: em 14 de dezembro de 1861, o padre da Matriz de São Frei Pedro Gonçalves do Recife mandava lançar ao livro de batismos

---

34 *Ibid.* p. 159.

35 GOMES, Amanda Barlavento. *A trajetória de vida do Barão de Beberibe, um traficante de escravos no Império do Brasil*. 2016. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016, p. 81-82.

36 *Ibid.* p. 104.

37 *Ibid.* p. 114.

38 RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*. Campinas: Unicamp, 2000.

daquela localidade um registro que teria advindo de um requerimento feito por João Pinto de Lemos Júnior. Vejamos o que disse:

Diz João Pinto de Lemos Junior, que tendo sido batizado na Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves um seu escravo crioulo de nome Marcolino, o qual nasceu em 26 de janeiro de 1844, em 27 de abril do mesmo ano, foi batizado pelo Reverendo Senhor João Ribeiro, sendo padrinho o preto Manoel, escravo do Brigadeiro José Joaquim Coelho, aconteceu não se fazer o competente assento, por isso vou rogar a vossa excelência reverendíssima que se digne mandar lançar a vista de certidão<sup>1</sup>.

Ora, se o batizado aconteceu em 1844, como só requerer o lançamento em 1861? Ainda mais: sabemos que, em 1844, o tráfico de africanos para o Brasil era ilegal; além disso, a quantidade de crianças vindas do “infame comércio” aumentava. Segundo Afonso de Alencastro Graça Filho e Douglas Cole Libby, “o assento de batismo constituía um documento de considerável importância, pois para senhores escravistas poderia servir como prova da propriedade de filhos de suas escravas ou [...] da validade das alforrias concedidas”<sup>2</sup>. Ao que parece, o registro de batismo fazia parte dessa rasteira que o traficante tentava dar na liberdade de Marcolino e nos papéis necessários à escravização daquele menino. O padre João José da Costa Ribeiro respondeu àquele apelo descabido, dizendo:

Certifico que na Matriz de São Frei Pedro Gonçalves do Recife em uma das ocasiões em que batizei a uma filha do Ilustríssimo Senhor João Pinto de Lemos Junior, batizei conjuntamente a uma cria por nome Marcolino, cujo assento vai por mim copiado de

1 Centro de Documentação Dom José Lamartine da Arquidiocese de Olinda e Recife. Pasta Avulsos.

2 GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro; LIBBY, Douglas Cole. As diversas fontes documentais das alforrias: as alforrias batismais, as alforrias notariais, as alforrias em sisas e as testamentais em São João del Rei, séculos XVIII e XIX. In: GUEDES, Roberto; FRAGOSO, João. (org.). *História Social em Registros Paroquiais: Sul-Sudeste do Brasil, séculos XVIII e XIX*. Rio de Janeiro: Mauad, 2016, p. 12.

uma nota que me foi dada pelo mesmo Senhor Pinto de Lemos Junior. Aos vinte e sete de abril de 1844 batizou o padre João José da Costa Ribeiro a Marcolino, crioulo, filho de Margarida, escrava do Sr. João Pinto de Lemos Junior, nascido a 26 de janeiro de 1844, sendo padrinho Manoel, escravo do Brigadeiro José Joaquim Coelho. Recife, 10 de dezembro de 1861<sup>3</sup>.

Ou seja: o padre – ao que parece – acreditava no que o traficante havia dito. Ou se deixava levar pela conversa, o que é mais provável. Ainda mais: o padre, pelo registro, criava aquela peça literária para escravizar um sujeito que – por direito – era livre. Talvez, a criança estava sendo escravizada naquela pia. Ou o batismo dela nem tivesse acontecido; mas, uma substituição de sujeitos: um cativo morto, crioulo, de nome Marcolino morreu. Agora, se colocava no lugar um novo, sob os termos de Marcolino, sendo, também, traficado, em tempos idos, mas sem assento.

Ao que parece, em alguns lugares do Brasil, acontecia esse tipo de troca de escravizados mortos por sujeitos vivos, sendo, assim, facilmente burlável a documentação de entrada de cativos novos. Por exemplo: em Sobral, no Ceará, em 1835, José Gonçalves de Medeiros denunciou ao então presidente daquela Província José Martiniano de Alencar o seguinte ocorrido:

Nesta vila há um cemitério bento desde 1825. Nele, sem minha ordem, arbitrariamente se mandam sepultar muitos corpos, e os senhores de escravos maiormente, para se escusarem ao pagamento dos direitos paroquiais. Os fazendeiros, senhores de escravos, fazem o mesmo, a respeito destes e dos fâmulos que os mandam sepultar na porteira dos currais<sup>4</sup>.

---

3 Centro de Documentação Dom José Lamartine da Arquidiocese de Olinda e Recife. Pasta Avulsos.

4 FROTA, D. José Tupinambá da. *História de Sobral*. Fortaleza: Pia Sociedade de São Paulo, 1953, p. 230-231.

Muitos desses senhores que sepultavam às beiras das porteiros os corpos dos cativos, sem registros, poderiam bem trocar aqueles defuntos por escravizados adultos recém-chegados. Mas, nisso, deveria também ocorrer outro engano: o não-batismo do novo cativo.

João Pinto de Lemos ainda se envolve em outros casos de batismos, no mínimo, estranhos. Era 7 de abril de 1849 quando nove adultos foram batizados na Matriz de São Frei Pedro Gonçalves. O registro difere de tantos outros por serem todos adultos e não dizer de onde são. Até o início da década de 1840, o que vamos percebendo, para o Recife, é que, em algumas vezes, ainda se diz a procedência do porto do cativo. Nesse, não temos isso. Nem a idade. Batizadas eram as crianças escravizadas, em sua maioria. Aqui, 9 adultos de uma só vez sofreram o batismo... Um registro – ao que parece - suspeito de tráfico. Naquele dia, Margarida foi batizada como escravizada adulta. E não há nada a estranhar quando percebemos que, ao lado do seu nome, se diz “escrava de João Pinto de Lemos”<sup>5</sup>. Lemos e Filho comerciavam gente dentro dos dias da década de 1840. E, ao que parece, na cara dura. Sem muita vergonha do infame comércio.

Era muita gente sendo batizada no mesmo dia. E os nomes se sobrepunham às atitudes dos traficantes a consolidarem os seus laços com a política e a sociedade. Vejamos quem foi batizado naquele dia:

Aos sete de Abril de mil oitocentos e quarenta e nove nesta Matriz de São Pedro Gonçalves do Recife, de minha licença o Padre Ignacio Antonio do Rego batizou e pôs os Santos Óleos aos adultos seguintes = Ignacio, escravo de José Cardoso Aires; Padrinho Joaquim, escravo = José, escravo de Henrique Bernardo de Oliveira; Padrinho Domingos José Machado = Pedro, escravo de Joaquim Neves de Farias; Padrinho Calisto, escravo = Affonso, escravo de Manoel Gonçalves d'Oliveira; Padrinho Cypriano, escravo = Fortunato, escravo de Vicente

---

5 Centro de Documentação Dom Lamartine da Arquidiocese de Olinda e Recife. *Livro de Batismo da Paróquia do Corpo Santo*, 1848-1849.

Cardoso Aires; Padrinho Cypriano, escravo = Zacharias, escravo de Lucio Rodrigues Pereira Simões; Padrinhos Antonio Dias e Lauriana Maria da Conceição = Joanna, escrava de Feliciano José Gomes, Padrinho João Baptista da Silva = Margarida, escrava de João Pinto de Lemos; Padrinho Romão da Silva Sales = Rosa, escrava de Vicente Cardoso Aires; Padrinho Cypriano escravo = Catharina, escrava de Manoel José Ferreira, Antonio Dias, e Maria Joaquina, Padrinhos: do que para constar se fez este assento que por verdade assinei. Declaro que Zacharias é escravo de Lucio Pereira; Padrinho Antonio Dias; e que na mesma ocasião fora também batizado Joaquim, escravo de Luis Pereira Simões; Padrinhos Domingos, escravo, e Lauriana Maria da Conceição. O Arcediago Vigário Plácido Antonio da Silva Santos<sup>6</sup>.

Talvez mais gente tenha sido batizada naquele dia e não registrada pelo sacerdote oficiante do rito. Eram tantos nomes, tanta gente e tanto dinheiro para que aquilo ocorresse, que o cura pode ter se embaralhado nas anotações, como demonstra na nota que transcrevemos acima. Entretanto, não esqueçamos: o embaralhamento poderia ser proposital. Se cada dono foi registrando alguns cativos, ou apenas um, colocava para baixo da conta a possibilidade da chegada de um navio com gente traficada e seus diversos sócios a batizarem as novas pessoas que chegavam. Claro: ninguém queria deixar as suspeitas à vista. Mas, mesmo assim, ficavam: eram muitos adultos sendo iniciados no catolicismo de uma só vez.

No ano anterior, na mesma paróquia, o registro aparecia de forma diferente. Mais completo, as informações poderiam ser verificadas por algum inspetor que quisesse incriminar aqueles senhores. Entretanto, sabemos que os maiores importadores de escravizados africanos se coadunavam com os políticos imperiais. Vejamos aquele assento:

Aos vinte e dois de Abril de mil oitocentos e quarenta e oito nesta Matriz de São Pedro Gonçalves do Recife, de minha

---

6 *Ibid.*

licença o Padre Antonio Francisco da Trindade batizou e pôs os Santos Óleos aos adultos seguintes = Vicente, nação Congo, de idade de trinta e cinco anos, escravo de Joaquim Lobato Ferreira; foi padrinho Ventura, escravo. = Antonio, nação Cassange, escravo de João Francisco Martins do Carmo, foi padrinho Manoel, escravo. = Antonio, nação Costa, idade vinte e quatro anos, escravo de Felis Teixeira, foi padrinho João da Costa, preto forro. = Rafael, nação Cambinda, escravo de S. P. Johonston e C<sup>a</sup>, idade vinte e cinco anos, foi padrinho José Thomas Dionizio. = Jorje, nação Costa, idade quinze anos, e Maria, nação Angola, idade trinta e cinco anos, escravos de Manoel Pereira Caldas, foi padrinho do primeiro, Euzébio, escravo, e da segunda, Manoel, escravo = Antonio, nação Benguella, idade de trinta e cinco anos, escravo de Vicente Ferreira da Costa, foi padrinho Luis, escravo. = João, nação Costa, idade trinta e cinco anos, escravo de Balthazar João dos Reis, foi padrinho Feliciano dos Reis, preto forro. = Antonio, nação Angola, idade trinta e oito anos, escravo de Lems, inglês, foi padrinho Pedro, escravo = Antonio, nação Moçambique, e Maria, cassange, escravos de Isidro José Carponica, foi padrinho do primeiro, Pedro, escravo, e da segunda o mesmo Pedro, e Maria, digo, e Silveria = Affonso, nação Angico, idade vinte e cinco anos, escravo de Angelo Carneiro Monteiro, foi padrinho Antonio Domingos Ferreira, preto, forro, e madrinha Catharina Maria da Conceição preta, forra = Narciza, idade de dezoito anos, nação Costa, escrava de Manoel Ignacio de Oliveira, foram padrinhos Domingos José Machado, preto, forro, e Maria Francisca da Conceição, preta, forra = Thereza, idade de vinte e cinco anos, nação Costa, de idade, digo, escrava de Domingos José Machado, foi padrinho João Crespo, preto forro = Quitéria idade de vinte anos, nação Costa, escrava de Joaquim José de Amorim, foi padrinho Joaquim Antonio Guimaraens, preto forro = Maria, idade trinta e quatro anos, nação Costa, escrava de José Estino de Oliveira, foram padrinhos Jacintho escravo e Isabel de Oliveira, preta forra. = Margarida, idade trinta e dois anos, nação Angola, escrava de Antonio de Arantes, foi padrinho Alexandre Pereira, crioulo forro = Jenoveva, idade dezoito anos, nação Angola,

escrava de Francisco Ferreira Battar, foram padrinhos Luis, escravo, e Maria, escrava. = Maria, idade vinte e oito anos, nação Angola escrava de Thomaz de Aquino Fonseca, foram padrinhos Francisco, e Luiza, escravos. Do que para constar se fez este assento, que por verdade assinei = O Arcediago Vigário Plácido Antonio da Silva Santos<sup>7</sup>.

Pode parecer ao leitor que os autores deste texto querem fazê-lo ler listas e mais listas de nomes de pessoas. Muitas vezes, é necessário que tenhamos em mente que as construções se fazem partindo de pessoas das mais diversas. Sendo assim, os nomes são essenciais a esta nossa narrativa. Depois deste pedido de desculpas, vamos aos números. Temos, nesse assento, 19 pessoas sendo batizadas no mesmo dia: todas africanas e adultas. Eram mulheres 9 registradas, todas em idade produtiva e reprodutiva, o que facilitaria a reprodução da escravidão no Brasil, assim como a sua manutenção por grande tempo. Sobram, então, 10 homens; também, todos em idade produtiva e reprodutiva. Chama a atenção de quem teve tempo e paciência de ler toda a transcrição os nomes de Lems “inglês” e “S. P. Johonston e Companhia”: um particular e uma empresa, ao que parece, ingleses (do primeiro o registro consta, sim, ser inglês) que, no meio das disputas diplomáticas quanto ao fim do tráfico de africanos, compram gente traficada no Brasil.

Não é possível que um sacerdote católico não tivesse percebido aquela multidão de gente sendo – toda ela africana – batizada na pia de sua paróquia. Talvez nem tivesse acontecido o rito na igreja. Mas, por ali, em algum lugar mais afastado, para não chamar tanto a atenção dos passantes, tendo em vista que a igreja do Corpo Santo ficava bem em frente ao mar, próximo ao Porto do Recife. Bem capaz que alguns desses escravizados tenham seguido direto para alguma casa comercial para serem revendidos a outros senhores. Talvez os padres

---

7 Centro de Documentação Dom José Lamartine da Arquidiocese de Olinda e Recife. *Livro de Batismos da Igreja do Corpo Santo, 1848-1849.*

que oficiaram o sacramento tenham alguma parte de cumplicidade com aqueles traficantes. Aos poucos, vai ficando mais evidente que havia essa aliança entre a Igreja – na pessoa de seus sacerdotes –, o tráfico e as artimanhas políticas do Império do Brasil. Muita gente, inclusive aquela instituição, tinha interesse nessa manutenção da ordem.

Se a pia batismal escravizou tantas pessoas, era nela que alguns se libertavam. A liberdade na pia aconteceu no Recife, como se pode observar nos diversos livros de batismo que existem no Centro de Documentação da Arquidiocese de Olinda e Recife. Olinda também alforriou alguns sujeitos na pia. Entretanto, fiquemos, agora, com o caso de Lino, “semi-branco, liberto”.

Era 22 de setembro de 1849, quando, na Matriz de São Frei Pedro Gonçalves do Recife, o padre Ignacio Antonio do Rego batizou Lino, “semi-branco”. Lino era “filho natural da parda Vicencia”. Chama atenção o nome do senhor de Vicencia: “escrava do casal do finado Comendador Antonio da Silva”. Você deve estar lembrado que, neste texto, falamos em José Bento da Cunha Figueiredo. Pois, bem, na década de 1830, ele advogou para Antonio da Silva & Companhia, em caso de contrabando de africanos<sup>8</sup>. Do mesmo modo, o leitor há de recordar que José Bento presidia a província de Pernambuco quando se deu o desembarque de Sirinhaém em 1855. Aqui, esses nomes se entrelaçam com a vida de um “liberto”. O assento do batismo dizia que “Lino está, e fica desde já forro, por haver recebido a viúva Inventariante, Cabeça de casal, e liquidatária do mesmo, Dona Maria Anna Joaquina da Silva, a quantia de cem mil réis em moeda corrente, do padrinho”. Declarava, ainda, “que em todo o caso valesse para sempre a presente alforria, como se o dito Lino fosse nascido de ventre livre”. Curioso é que a madrinha do alforriado era “Nossa Senhora, sob a invocação da Conceição, que se venera no Arco da

---

8 AFDR. Cópias datilografadas (documentos originais enviados para o Arquivo Nacional) – *Correspondências expedidas pela Secretaria da Faculdade (1830-1838)*, nº 1481. Documento nº 3, outubro de 1837.

Ponte”. Era uma madrinha para lá de específica, com invocação particular. Aquele grupo de pessoas que levava Lino à pia devia comerciar por ali pelas imediações do Arco que ligava o Bairro do Recife à Ilha de Santo Antônio. Ao passar por aquela construção – que hoje já não existe mais – deviam fazer as suas orações. Até mesmo a mãe de Lino, Vicência, poderia ser uma das passantes que observavam a dimensão da liberdade partindo da experiência de ver, naquele arco, um outro espaço que não o da opressão da casa do Comendador. Vicência deve ter visto muitos escravizados novos chegarem à casa de Antonio da Silva, serem chicoteados, amarrados e lançados no mercado. Aqui, devemos lembrar uma questão: o padrinho de Lino era Francisco João de Barros, “casado”, “morador[es] nesta Freguesia<sup>9</sup>”. Em 1846, Francisco João de Barros havia sido procurador de Antonio da Silva<sup>10</sup>. Ao que parece, era comerciante, tanto que, em 1851, Vicente Thomaz dos Santos e ele declaravam, no “Diário de Pernambuco” que “dissolveram amigavelmente a sociedade comercial que tinham nesta praça<sup>11</sup>”. Talvez a passagem de Lino a “semi-branco” se desse pela proximidade com o padrinho, que, até, poderia mesmo ser seu pai. Nunca saberemos se era esse imbróglia que estava sendo montado.

Se Lino foi alforriado, muita gente foi escravizada e reescravizada ilegalmente nas mãos dos traficantes. E não fica de fora desse rol o comendador Manoel Gonçalves da Silva: um daqueles homens que participaram da festa religiosa na Igreja de São José. Ele era português, falecido em agosto de 1862, aos 68 anos, na Boa Vista, Recife<sup>12</sup>. O navio *Flor de Beiris* era anunciado em 1834, tendo por

---

9 Centro de Documentação Dom José Lamartine da Arquidiocese de Olinda e Recife. *Livro de Batismos da Igreja do Corpo Santo*. 1848-1849.

10 Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional (HDBN). *Diário de Pernambuco*. Recife, 08/08/1846.

11 HDBN. *Diário de Pernambuco*. Recife, 30/01/1851.

12 Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP). *Jornal do Recife*. 9 de outubro de 1862. Nº 280. Agradecemos a Bruno Câmara pela indicação.

referência Manoel Gonçalves da Silva, nos jornais<sup>13</sup>. Parece que ele se envolvia com o pessoal do tráfico. É ele quem negocia parte do Engenho Boa Vista, diga-se de passagem, que estava na beira-mar de Sirinhaém, que foi de Costa Soares, outro traficante, e que tinha por sócio o pai de Pedro de Araújo Lima, como procurador de D. Anna Joaquina dos Prazeres<sup>14</sup>. Ainda mais, quando se aliava aos Wanderley de Sirinhaém, aqueles do desembarque famoso de 1855, é que percebemos sua proximidade com os negócios de gente. Se falamos, até agora, de pessoas ricas, endinheiradas, com muitos contos de réis no bolso, Manoel Gonçalves da Silva parece quem morreu com uma das maiores fortunas de Pernambuco. O seu inventário indica o valor líquido de 1,012:065"287 (mil e doze contos, sessenta e cinco mil duzentos e oitenta e sete réis): era dinheiro que não acabava mais. Para dona Claudina da Silva Figueiredo, sua filha, esposa de José Bernardo de Figueiredo Júnior, este a quem Pedro de Araújo Lima devotava sentimento paternal, coube 63:254"080, tendo já recebido, parece que de dote, 20:000"000: uma bela fortuna<sup>15</sup>. Ou seja, José Bernardo de Figueiredo conseguiu uma excelente esposa; além de Pedro de Araújo Lima ter reforçado um laço importantíssimo nessa teia entre comerciantes, bacharéis, donos de terras, senhores de escravizados e traficantes. Para Araújo Lima, seu cabedal político crescia à medida que conseguia resolver as melhores alianças: seu sogro era desembargador; e o irmão da esposa, Figueiredo Jr., era casado com a filha de um comerciante riquíssimo. Além de tudo, se estava fincado no Rio de Janeiro, com essas relações, o nó atado em Pernambuco o daria não ser esquecido na terra natal: precisava ocupar todos os espaços políticos<sup>16</sup>.

---

13 Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE). *Diário de Pernambuco*. Recife, 15/05/1834. Agradecemos a Bruno Câmara pela indicação.

14 IAHGP. *Inventário de Antonio Marques da Costa Soares*. 1838.

15 IAHGP. *Inventário do Comendador Manoel Gonçalves da Silva*. 1862.

16 CADENA, Paulo Henrique Fontes. *O Vice-Rei: Pedro de Araújo Lima e a Governança do Brasil no século XIX*. 2018. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018, *passim*.

José Bernardo de Figueiredo Junior, pelo menos entre 1866 e 1868, era o curador dos africanos livres. Beatriz Mamigonian tratou todo um extenso livro sobre quem eram os “africanos livres”: esses homens e mulheres que, ilegalmente, foram entrados no Brasil, para serem escravizados através do tráfico. Figueiredo era o “curador”. Uma das suas funções era “no momento da entrega dos africanos ao governo brasileiro, [...] inspecioná-los, dar-lhes nomes e registrar sinais característicos”, segundo Mamigonian<sup>17</sup>. Os serviços dessas pessoas seriam arrematados ou alugados; assim, “os termos de serviço obrigatório deveriam limitar-se a sete anos para adultos e até a idade de vinte anos para os menores de quatorze<sup>18</sup>”. E aí entrava, mais uma vez, o curador: deveria notar se tudo corria dentro do esperado. Entretanto, o curador aparecia ao lado dos grandes senhores de cativos, regularizando, por fora da lei, os péssimos tratos dados aos africanos livres e burlando o tempo de serviço obrigatório. Como quem ficava com os serviços era gente importante, “o curador surgia como peça chave nessa manutenção do poder, pois era ouvido em todos os casos e tomava, invariavelmente, o lado dos arrematadores e concessionários<sup>19</sup>.” José Bernardo de Figueiredo Filho deve ter beneficiado muitos políticos, e, até, intermediado ações advindas de Pedro de Araújo Lima. O lugar de Figueiredo Filho era estratégico nessa malha de poder de gente que se misturava no comércio ilegal de escravizados e no talento de percorrer os corredores palacianos.

O leitor deve recordar que Manoel Gonçalves da Silva se juntava à embarcação *Flor de Beires*; também a ela estava atrelado o nome de Rita Florência de Lima, irmã de Pedro de Araújo Lima, que, em

---

17 MAMIGONIAN, Beatriz. A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo. (org.). *O Brasil Imperial: Volume 1* (1808 – 1831). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p. 216.

18 MAMIGONIAN, Beatriz. *Africanos Livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p. 180.

19 *Ibid.*, p. 97-98.

seu inventário, aparece o valor de 1:154”375, em 10 caixas para o Porto, no bergantim *Flor de Biris*. O marido de Rita Florência, José Gonçalves Pereira, foi comerciante no Recife, na década de 1810 em diante, fazendo a ponte entre o açúcar produzido em Sirinhaém e os escravizados traficados da África<sup>20</sup>.

Vejamos o curioso caso do inventário de Rita Florência. Lá, o Engenho Vicente Campelo dispunha de 96 escravizados arrolados. Desse total, em 1834, 67 eram africanos, 28 crioulos e 1 cabra. Até aqui, pode parecer normal. Os 67 africanos e africanas entraram antes de 1831, como se pode pensar; e o cabra e os crioulos e as crioulas eram nascidos no Brasil. Mas as idades dos sujeitos revelam algo por trás daquela escravaria: dentre os crioulos, um estava com 24 anos; outro, 16, um com 15 anos, um com 8 anos, um com 12 anos, um com 5 anos; dois com 4 anos; um com 2 anos, um com 1 ano. Dentre as crioulas, temos uma com 26 anos, uma de 25, uma de 15, três de 12 anos, três de 10 anos, duas de 7 anos, uma de 6 anos, uma de 4 anos, uma de 3 anos, uma de 2 anos, uma de 1 ano, uma de 9 meses e uma de 1 mês. Dentre os declarados como africanos, um tinha 14 anos, cinco tinham 16 anos. E dois estavam com 18 anos. Três apresentavam 19 anos<sup>21</sup>.

Os números podem nos deixar confusos; todavia, a quantidade de pessoas com 19 anos ou menos chama a atenção de qualquer pesquisador. Segundo Marcus Carvalho, depois de 1831, cada vez mais se trouxeram crianças nos navios, os chamados “berçários infernais”. Aos poucos, a carga humana foi sendo formada por gente cada vez mais jovem. Como as embarcações eram pequenas, crianças eram uma carga maleável e adequada àqueles pequenos espaços. O mesmo autor coloca que os viajantes que passaram pelo Rio de Janeiro, no século XIX, indicavam que os mercadores de cativos da Corte estavam

---

20 IAHGP. *Inventário de Dona Rita Florência de Lima*. 1836.

21 IAHGP. *Inventário de Dona Rita Florência de Lima*. 1836.

cheios de crianças de 5 ou 6 anos. O que acontecia era a leve vantagem de se trazer crianças da África: eram indefesas, menos capazes de se revoltar, comiam e bebiam menos, custavam mais barato no litoral africano. Muita gente na faixa dos 12 ou 15 anos foi trazida para o Brasil. Segundo Carvalho, havia preferência por pessoas de 12 a 20 anos, para serem compradas. Claro que isso entrava na estratégia escravista: aumentava-se a longevidade da escravidão no Brasil<sup>22</sup>.

Ainda para Carvalho, comprar crianças - na África - era um bom negócio para negociantes menos capitalizados. Como essa mercadoria era mais barata, conseguia ser incluída habilmente no negócio de gente. Muitos sujeitos eram pequenos negociantes, que viajavam pessoalmente para adquirir pessoas no litoral africano. Nisso tudo, devemos lembrar: cabia-se, no cálculo dos traficantes, 213 crianças em 70 metros quadrados<sup>23</sup>.

Muito provavelmente, José Gonçalves Pereira não queria ser incriminado nas suas incursões de traficante. Os seus bens estavam sendo avaliados, ali, para a divisão por morte de sua esposa. Burlar idades era comum em inventários. Mas Pereira estava burlando mais: ao que parece, aquelas crianças não eram nascidas no Brasil: eram africanas traficadas. Ainda é com Carvalho que ficamos: crianças africanas eram mais fáceis de serem passadas por crioulos. Além disso, os meninos e meninas não haviam sido iniciados em suas comunidades de origem; assim, vinham sem as marcas corporais. Devemos lembrar mais uma vez: essas meninas e meninos alongariam o escravismo; e mais: entre 12 e 20 anos, já conseguiam se reproduzir<sup>24</sup>. Assim, percebemos mais um sujeito que engana para ganhar mais. Talvez

---

22 CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. A rápida viagem dos “berçários infernais” e os desembarques nos engenhos do litoral de Pernambuco depois de 1831. In: XAVIER, Regina Celia Lima; OSÓRIO, Helen. (org.). *Do tráfico ao pós-abolição: trabalho compulsório e livre e a luta por direitos sociais no Brasil*. São Leopoldo: Oikos, 2018, p. 126 – 164.

23 *Ibid.*

24 *Ibid.*, p. 142.

o Engenho Vicente Campelo fosse um depósito de escravizados a serem comercializados. Aquelas crianças podem ter chegado ao engenho por tráfico: escravizando aquelas pessoas, ganhava rios de dinheiro com o crime.

Desde a década de 1810, a família Araújo Lima se envolvia, diretamente, com os contatos de negociantes de carne humana. Manoel de Araújo Lima, pai de Pedro de Araújo Lima, casou sua filha com José Gonçalves Pereira, que estava imerso no comércio de gente, além do próprio Manoel, que se via atrelado a Bento José da Costa, tido como um dos maiores traficantes de Pernambuco até a década de 1830. Só não foi mais além por ter feito sua viagem para o além em 1834. Contudo, não pensemos que essas relações se acabaram antes da subida de Araújo Lima à regência em 1837: elas se mantiveram tão fortes quanto antes.

Bento José da Costa vivia em Pernambuco, no início do século XIX. Nascido em Portugal, em 1758, chegou a ser vereador na Câmara do Recife em 1815<sup>25</sup>; depois de longa vida comprando e vendendo gente, faleceu em 1834. Está enterrado na capela de Nossa Senhora da Conceição das Barreiras, local turístico no Recife. Os visitantes daquele equipamento cultural, onde se situa a capela e a pedra tumular, ignoram a presença de um traficante de gente inumado ali.

Bento José da Costa foi um dos comerciantes mais ricos de Pernambuco, detentor de engenhos e casas comerciais<sup>26</sup>. Segundo Marcus Carvalho, “Bento tinha seus próprios navios, que desembarcavam africanos nas praias mais próximas dos seus engenhos”, além disso, “durante toda a vida, foi um homem influente na política local<sup>27</sup>”. O viajante francês Tollenare observou: Domingos José Martins, um dos líderes da Revolução de 1817, ameaçou o traficante

---

25 SOUZA, George Felix Cabral de. *Elites e exercício de poder no Brasil Colonial. A Câmara Municipal do Recife, 1710 – 1822*. Recife: UFPE, 2015, p. 609-611.

26 CARVALHO, 2010, p. 120.

27 *Ibid*, p. 155.

para obter a filha em casamento, “um dos primeiros usos que fez do poder”, um ato nada romântico, “haver empregado a ameaça”. Todavia, “a mão desta moça lhe tinha sido recusada antes da sua elevação [ao governo provisório]<sup>28</sup>”. Tollenare ainda dizia que, para os fins da revolução: “receava-se pelo sr. Bento José da Costa [em prisão], sogro do sr. Martins; mas parece que ele se justificou<sup>29</sup>.” Ao fim, conta Carvalho: “depois dessa aventura, Bento tornou-se amigo de farra do último governador português antes da Independência, o general Luís do Rego”. Ainda fez parte da primeira junta de governo, ao lado do presidente, Gervásio Pires Ferreira. Ao que parece, Pedro de Araújo Lima, que viria a ser mais tarde Regente do Império (1837 – 1840) e Marquês de Olinda, encontrava-se nesse complexo jogo da política, em que todos esses homens estavam inseridos: era parte de um projeto de entrada e tomada do poder, sendo representante desse grupo de comerciantes.

José Gonçalves Pereira era do bispado do Porto e registrado como branco. Pelo registro de óbito, morreu em 20 de maio de 1836, aos 58 anos, com os sacramentos e foi enterrado na matriz do Corpo Santo, na Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, no Recife, vestindo o hábito do Carmo<sup>30</sup>. Se Gonçalves Pereira deixava essa vida antes de Araújo Lima ser regente, os seus filhos seguiriam no tráfico de escravizados. Ou seja: enquanto Pedro de Araújo Lima era regente, os seus familiares traficavam pessoas entre a África e o Brasil.

Com essa conjuntura, não seria difícil imaginar o que informou João Alfredo Correia de Oliveira sobre Francisco do Rego Barros, o representante de Araújo Lima, em Pernambuco:

---

28 TOLLENARE, Louis-François de. *Notas dominicais*-Tomadas durante uma viagem em Portugal e no Brasil em 1816, 1817 e 1818. Recife: UPE, 2011, p. 177.

29 *Ibid.*, p. 206.

30 Centro de Documentação Dom José Lamartine da Cúria Metropolitana da Arquidiocese de Olinda e Recife. *Livro de óbitos da Igreja do Corpo Santo, 1831-1841*.

quem o conheceu de perto pode crer que mais que a morte, lhe doía ver em sua honrada administração valhacoitos de ladrões, assassinos e traficantes de africanos, criminosamente importados que o povo imputava à fraqueza, se não à tolerância e – ainda pior – à cumplicidade do presidente<sup>31</sup>.

Não deveria lhe causar incômodo algum. Não havia ingenuidade nas ações de Rego Barros: era tudo de acordo com o Regente: deveria acontecer, pois, um “fechar de olhos” para o crime de tráfico. Tudo ocorria conforme mandava Pedro de Araújo Lima.

Entre os anos de 1837 e 1840, estima-se que entraram em Pernambuco, por ano: 1837 – 6.650 pessoas; 1838 – 5.950; 1839 – 5.250 e 1840 5.683, contrariando os anos do governo de Diogo Antonio Feijó, que comportaria 1.400 pessoas em 1835, e 3500 em 1836<sup>32</sup>. Os números aumentaram muito, confirmando, para o Brasil, o que a historiografia apontou: nos anos do Regresso, o tráfico brasileiro ia muito bem para os comerciantes. Mas, não era por causa, unicamente, dos membros da Câmara Municipal de Barra Mansa, de Valença, ou de outras partes do Rio de Janeiro. Também não era por uma preponderância do eixo Rio – Vale do Paraíba – Minas Gerais no Império do Brasil. O interesse pela manutenção do tráfico era de muita gente. E era problema pessoal do regente Pedro de Araújo Lima, mais do que de Bernardo Pereira de Vasconcellos. Se havia aceleração no número de entradas ilegais de escravizados no Brasil, o culpado-mor era o regente.

Foi nessa época, ou até antes, que os filhos de José Gonçalves Pereira entraram em ação. Quando o tio ascendeu à regência, viram-se

---

31 CORREA DE OLIVEIRA, João Alfredo. *Minha meninice & outros ensaios*. Recife: Massangana, 1988, p. 76.

32 DOMINGUES DA SILVA, Daniel Barros; ELTIS, David. The slave trade to Pernambuco, 1561-1851. In: ELTIS, David; RICHARDSON, David. (org.). *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven: Yale University Press, 2008, p. 129.

protegidos, por ele, naquele crime. Nada os afetaria, pois o parente era o mais alto posto político do Império do Brasil. Eram esses familiares: Manoel Gonçalves Pereira Lima, Antonio Gonçalves Pereira e Delfino Gonçalves Pereira Lima. Entrava na lista José Gonçalves Cascão, esposo de Dona Maria do Espírito Santo, irmã dos outros três. Não sabemos se sempre agiam em grupo, mas, pelo menos, em 1855, Manoel Gonçalves Pereira Lima dizia não dever nada ao irmão Delfino, falecido, com quem teve negócios<sup>33</sup>. E, também entrava o mesmo Manoel Gonçalves Pereira como inventariante do casal do seu falecido cunhado José Gonçalves Cascão, em 1848<sup>34</sup>. Pode ter acontecido que, em algumas viagens, todos dividissem as responsabilidades e investimentos. A certeza não temos, contudo os indícios nos levam a esse caminho.

Ao que parece, Manoel Gonçalves Pereira Lima tratava, desde 1833, com viagens marítimas. Possuía o brigue escuna nacional chamado *Amizade*, que fazia “qualquer viagem<sup>35</sup>”, além do veleiro patacho brasileiro *N. S. do Monte Pernambucana*, que recebia “carga a frete e escravos e passageiros”, em 1834<sup>36</sup>. No mesmo ano, Manoel Gonçalves anunciou compras de escravizados para fora da província<sup>37</sup> e seu patacho *N. S. do Monte Pernambucana* embarcava escravizados a frete, com o chamado dele ou de José Gonçalves Cascão<sup>38</sup>. Assim, fica mais certo de que, no início da década de 1830, quando José Gonçalves Pereira ainda vivia, seus filhos já estavam imersos na venda de gente. Herdaram o comércio paterno de cativos e a via do português executado tão finamente pelo pai: em 1835, seguia para Lisboa, o veleiro patacho *Pernambucano*, de Manoel Gonçalves Pereira Lima<sup>39</sup>. Poderia

---

33 HDBN. Recife de Pernambuco. Recife, 14/12/ 1855.

34 HDBN. Diário de Pernambuco. Recife, 18/08/1848.

35 HDBN. Diário de Pernambuco. Recife, 07/10/1833.

36 HDBN. Diário de Pernambuco. Recife, 26/06/1834.

37 HDBN. Diário de Pernambuco. Recife, 27/06/ 1834.

38 HDBN. Diário de Pernambuco. Recife, 30/10/1834.

39 HDBN. Diário de Pernambuco. Recife, 23/05/1835.

estar fazendo as viagens que tantas vezes foram designadas para os navios de José Gonçalves Pereira: ia a Portugal armar as embarcações para o tráfico. Mas, também comprava em terras lusas “pedra de Lisboa, de superior qualidade”, e as vendia no Recife<sup>40</sup>.

Se isso ia acontecendo sendo o tio, ainda, deputado, quando foi regente, não se importava muito em esconder os jogos do tráfico. Em 18 de novembro de 1839, o “Diário de Pernambuco” anunciou o movimento do porto e descreveu: navio entrado de Angola, o brigue *Pernambucano*, de 189 toneladas, com mestre José Ignacio Pimenta, em lastro. Eram passageiros, 5 portugueses e 3 brasileiros. O dono era Manoel Gonçalves Pereira<sup>41</sup>. A informação de estar em “lastro” nos faz desconfiar de que seja carga de gente. Outra questão nos faz crer que seja tráfico: os ingleses, aqui representados pelo cônsul Augustus Cowper, desconfiaram dessa viagem. Escreveu, em seu relatório, a data de chegada como dia 16 de novembro de 1839, pelo nome de *Pernambucana*, para a embarcação. Nas observações, redigiu: “palm-oil”, óleo de palma ou azeite de dendê<sup>42</sup>. Em 1839, um brigue chamado *Pernambuco* saiu de Pernambuco para Luanda e recebeu escravizados. Se ignoramos o nome do proprietário, o capitão era José Ignacio Pimenta. Talvez fosse o mesmo navio<sup>43</sup>. Contudo, ainda era janeiro de 1838 quando a embarcação *Pernambucano* era despachada apenas com mantimentos<sup>44</sup>. O caso retornaria em junho de 1838<sup>45</sup>. O mesmo dono, navio, descrição e, possivelmente, a idêntica ação: buscar gente, em África, de forma ilegal, para vender. E, em 1844,

---

40 HDBN. *Diário de Pernambuco*. Recife, 17/08/1840.

41 HDBN. *Diário de Pernambuco*. Recife, 18/11/ 1839.

42 Cowper to Aberdeen, 04/08/1843 in *British Parliamentary Papers* Vol. 26 Correspondence with Foreign Powers, relative to the Slave trade [Class B and C] 1844, 1<sup>st</sup> Enclosure in. 307, p. 371. Agradecemos a Marcus J. M. de Carvalho a indicação.

43 <http://www.slavevoyages.org/voyage/47345/variables>.

44 HDBN. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, 25/01/1838.

45 HDBN. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, 15/06/1838.

ainda não havia parado de negociar escravizados: embarcava, para o Rio de Janeiro, seus cativos Lourenço de Angola e Francisco crioulo<sup>46</sup>.

Quando Pedro de Araújo Lima foi derrubado da Regência, o sobrinho continuou com aquelas atividades. Parece, então, que havia dificuldade para ele, com a mudança do governo. Em março de 1841, os ingleses, que desconfiavam da atividade de tráfico desde 1839, apreendiam o brigue *Pernambucano* de Manoel Gonçalves Pereira Lima. O mestre era o mesmo Pimenta. Ia para Cabo Verde, via Luanda, carregado com 536 barris, 37 latas de açúcar, 146 tubos e 8 barris de rum<sup>47</sup>. Talvez essa atitude fosse represália política. Se o governo de Araújo Lima apreendeu barcos de adversários, naquele momento, eles davam conta de denunciar e prender navios dos sobrinhos do ex-regente. Isso se confirma quando, no mesmo ano de 1841, em 15 de setembro, o brigue *Deliberação*, de José Gonçalves Cascão, esposo da irmã de Manoel Gonçalves Pereira Lima, também sofria apreensão<sup>48</sup>. Muito provavelmente, as retenções desses navios eram mais uma forma de jogo político do que de avanço sobre o fim do tráfico de cativos.

Manoel Gonçalves Pereira Lima executava outras atividades. Era proprietário do engenho Vicente Campello, em Escada<sup>49</sup>, aquele cheio de crianças, que vimos anteriormente, e sócio do engenho Leão<sup>50</sup>, que foi do seu avô, Manuel de Araújo Lima. E se o tio Pedro de Araújo Lima era partidário dos conservadores, ele seguiria no mesmo caminho. Em 1844, era eleitor na freguesia de Santo Antonio, pela “chapa do partido absolutista”, como chamou o “Diário Novo” aos adversários

---

46 HDBN. *Diário de Pernambuco*, Recife, 16/04/1844.

47 *House of Commons. Parliamentary Papers*. Class B. Correspondence with foreign powers relating to the slave trade, 1841. Agradecemos a indicação desse documento a Marcus J. M. de Carvalho.

48 *House of Commons. Parliamentary Papers*. Class B. Correspondence with foreign powers relating to the slave trade, 1842. Agradecemos a indicação do documento a Marcus J. M. de Carvalho.

49 HDBN. *Diário de Pernambuco*. Recife), 21/11/1843.

50 HDBN. *Diário de Pernambuco*. Recife, 12/03/1849.

dos liberais<sup>51</sup>. E sendo aliado do tio, comerciante de escravizados e dono de terras, morria aos 67 anos, em 1876<sup>52</sup>.

Antonio Gonçalves Pereira, outro sobrinho de Pedro de Araújo Lima, também era integrado no comércio marítimo. Ao menos o bergantim *S. João Batista* foi dele e carregou “vários gêneros” entre 1840 e 1843, como está descrito nas partes de cargas “despachadas” no “Jornal do Commercio” do Rio de Janeiro<sup>53</sup>. Entretanto, “vários gêneros” é expressão bastante vaga para designar as cargas de uma embarcação. Poderia estar armada para o tráfico. E, se o seu irmão estava embrenhado com José Gonçalves Cascão, ele surgia na mesma condição: os credores do casal do falecido Cascão poderiam procurá-lo, em 1848<sup>54</sup>. Mas, caso curioso é o que aconteceu no ano seguinte: “Antonio Gonçalves Pereira de hoje em diante se assinará Antonio Gonçalves Pereira Lima”, informou no “Diário de Pernambuco<sup>55</sup>”. Talvez quisesse ter o nome mais próximo dos irmãos, para ser associado mais rápido, às vistas das pessoas. Ou ser lembrado pelo nome do tio Pedro de Araújo Lima.

Na década de 1850, Antonio Gonçalves Pereira Lima era sócio do irmão Manoel no Engenho Leão<sup>56</sup>. Era dono, também, de parte do Engenho Cachoeira Grande, em Sirinhaém, que dividia com os Srs. Lemos Jr & Lial Reis, Sergio Diniz de Moura Mattos e Manoel Gonçalves Pereira Lima<sup>57</sup>. E, se possuía negócios com engenhos, também prosseguia, na década de 1870, fazendo comércio com Portugal. A parte “Exportação” do “Jornal do Recife” publicava, em 12 de junho de 1877, o carregamento de Antonio Gonçalves Pereira Lima, de 500 couros secos salgados, para Lisboa, na barca portuguesa *Pereira*

---

51 HDBN. *Diario Novo*. Recife, 30/08/1844.

52 HDBN. *Jornal do Recife*. Recife, 31/01/1876.

53 HDBN. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, 17/10/1840 e 25/12/ 1843.

54 HDBN. *Diario de Pernambuco*. Recife, 18/08/1848.

55 HDBN. *Diario de Pernambuco*. Recife, 18/08/1849.

56 HDBN. *O liberal Pernambucano*. Recife, 05/03/1855.

57 HDBN. *O Liberal Pernambucano*. Recife, 26/11/1857.

Borges<sup>58</sup>. Logo depois, no dia 16, o patacho português *Zaida* saía para Lisboa, carregando 88 couros do mesmo dono<sup>59</sup>.

Na política, parece que seguia os passos do tio. Era membro do partido progressista, na freguesia de São José, em 1864<sup>60</sup>. Morreu em 1881, depois de longa estadia na Europa<sup>61</sup>. Antonio Gonçalves Pereira Lima era mais um daqueles agraciados por Pedro de Araújo Lima com a regência. Vendia cativos, junto aos irmãos, sob a proteção regencial. Depois, permaneceria buscando os benefícios do apoio do familiar ilustre.

Já Delfino Gonçalves Pereira, em 1838, era dono do brigue *São José*<sup>62</sup>, que, em 1840, surge no “Diário do Rio de Janeiro” sendo despachado “com vários gêneros”<sup>63</sup>. Mais uma vez chegava a expressão vaga das cargas. Delfino pode ter descarregado alguns escravizados no Rio de Janeiro, advindos de alguma parte da África e seguiu de volta para Pernambuco, seu ponto de partida. Em 1842, ainda não havia acabado com as intervenções nesse negócio: de Pernambuco, saía para o Rio de Janeiro o brigue escuna *São José*, recebendo carga miúda e escravizados<sup>64</sup>. Em 1845, Delfino Gonçalves Pereira Lima embarcou para o Rio de Janeiro duas escravizadas crioulas, Ignez e Margarida<sup>65</sup>. No ano seguinte, mandou para o Rio Grande do Sul o escravizado pardo Antonio<sup>66</sup>. O sobrinho de Pedro de Araújo Lima era mercador de gente. E não deixou de comerciar depois do tio cair da regência.

---

58 HDBN. *Jornal do Recife*. Recife, 12/06/1877.

59 HDBN. *Jornal do Recife*. Recife, 16/06/1877.

60 HDBN. *Diário de Pernambuco*. Recife, 25/08/1864.

61 HDBN. *Jornal do Recife*. Recife, 06/01/1881.

62 Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE). *Passaportes de Navios*. RP. 228. 2319, registro 49. 10 de dezembro de 1838. São José. Delfino Gonçalves Pereira Lima. Agradecemos a indicação a Marcus J. M. de Carvalho.

63 HDBN. *Recife do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 29/04/1840.

64 HDBN. *Diário de Pernambuco*. Recife, 14/12/1842.

65 HDBN. *Diário Novo*. Recife, 22/07/1845.

66 HDBN. *Diário Novo*. Recife, 27/07/1846.

Mesmo sendo traficante de gente escravizada, Delfino Gonçalves Pereira Lima parece ter alguma relação com o cônsul inglês, que era responsável pela repressão ao tráfico. Em 28 de agosto de 1844, o “Diário de Pernambuco” publicou um anúncio de aluguel: “Aluga-se por festa ou por ano o sítio aonde morou o Senhor Cônsul Inglês, na passagem da Madalena, com muito boa casa, cocheira, estribaria, baixa com capim, cacimba com muito boa água.” Devia-se tratar com Delfino<sup>67</sup>. Se o dono da casa era o traficante, talvez ele morasse ali por perto ou fosse até vizinho do cônsul. E, se assim for, ele pode ter se envolvido em uma confusão. No ano de 1844, o cônsul Cowper reclamou ao Lord Aberdeen, em carta, de que o carregamento de gente escravizada da embarcação *Mariquinhas* foi depositado em sítio ao lado do seu. Tendo dito, Cowper, ao presidente da Província, sobre o ocorrido, a autoridade provincial mandou a polícia cercar a propriedade. Mas a ação foi infrutífera: vez por outra, o cônsul encontrava em seu terreno um daqueles “intrusos” que não compreendia uma palavra do português<sup>68</sup>. Talvez o representante do governo da Inglaterra houvesse se mudado de residência pelos incômodos de ter a vizinhança dentro do tráfico e não contar com a ajuda do presidente, que, naquele momento, era Francisco do Rego Barros, representante de Araújo Lima. Ninguém necessitava se preocupar com a presença de Cowper, que saía desmoralizado nessa história.

Se, aos poucos, a repressão ao tráfico tornava-se mais alargada e o governo brasileiro decretava a lei de 1850, Delfino Gonçalves Pereira Lima era forçado a seguir outros rumos. Ao morrer, antes de 8 de agosto de 1857, era dono de uma fábrica de sabão. A viúva, Candida Maria da Silva Lima, entrou nos processos da massa falida da fábrica,

---

67 HDBN. *Diário de Pernambuco*. Recife, 28/08/1844.

68 Mr. Cowper a Lord Aberdeen. 01 de janeiro de 1844. *Parliamentary Papers*. Slave Trade. Correspondence with Foreign Powers relative to the Slave Trade [class B and C], v. 28, p. 408. Agradecemos a indicação da documentação a Marcus J. M. de Carvalho.

sendo leiloadas 400 caixas com sabão amarelo e 375 barris com breu<sup>69</sup>. Em 16 de outubro de 1857, a fábrica era leiloada<sup>70</sup>.

Enquanto os sobrinhos de Pedro de Araújo Lima se envolviam nesses negócios, o próprio regente fazia outras transações que demandavam dinheiro. Aí estava, mais uma vez, Manoel Gonçalves da Silva, aquele senhor que casou a filha com o filho de José Bernardo de Figueiredo, sogro de Pedro de Araújo Lima. Em 1º de abril de 1839, o capitão do brigue *Bom Jesus* saía de Pernambuco para o Rio de Janeiro. Informava carregar dois sacos, através de Manoel Gonçalves da Silva, para Pedro de Araújo Lima, contendo dois mil patações brasileiros e colunares, além de duzentas peças de ouro<sup>71</sup>. O brigue *Bom Jesus* foi um navio de tráfico. Hasteava bandeira portuguesa e receitava escravizados na África saindo do Rio de Janeiro<sup>72</sup>. Ainda em 1839, no dia 13 de abril, Jesuíno José Simões, capitão do brigue *São João Batista* que era do sobrinho de Araújo Lima, Antonio Gonçalves Pereira, carregou 2.000 patações brasileiros, colunares mexicanos e um embrulho com duzentas peças de 6:400 e duzentas moedas de quatro mil réis em ouro<sup>73</sup>. Jesuíno José Simões era experiente no tráfico. Foi capitão da barca *Temerário*, que buscou escravizados em Luanda e os entregou em Pernambuco<sup>74</sup>. As cargas do *São João Batista* e do *Bom Jesus*, juntas, com mais uma do *Fama* somavam 22:851”000. Mas, não era apenas essa quantia. Manoel Gonçalves da Silva escrevia: “quero ver em que ou de que modo devo mandar o resto a Vossa Excelência do

---

69 HDBN. *Diário de Pernambuco*. Recife, 08/08/1857.

70 HDBN. *Diário de Pernambuco*. Recife, 16/10/1857.

71 IHGB. Arquivo Marquês de Olinda. DL. 210.36. *Declaração de João Rodrigues de bens carregados a Pedro de Araújo Lima*. Pernambuco, 1 de abril de 1839.

72 *Transatlantic Slave Trade Database*. Disponível em: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) (TSTD).

73 IHGB. Arquivo Marquês de Olinda. DL. 210.36. *Nota do Capitão do brigue São João Batista*. Pernambuco, 13 de abril de 1839.

74 TSTD.

dinheiro que tenho a remeter”<sup>75</sup>. Parece que parte dessa cifra vinha de aluguéis de imóveis que Gonçalves da Silva cobrava, para Araújo Lima, em Recife. Não deveria ser tudo dessa fonte. Talvez o regente recebesse um “mimo” dos comerciantes pernambucanos para fechar os olhos ao tráfico. Se assim fosse, deveria arrecadar dinheiro de diversas partes do Brasil. Gonçalves da Silva ainda fazia esse dinheiro ser multiplicado em investimentos, comprando letras e observando o câmbio<sup>76</sup>. E Cascão também entrava nesse jogo todo: “Por via do Cascão encarreguei ao correspondente da embarcação para mandar o certificado, a fim de levantar a quantia que depusitei na mesa do consulado [...]”<sup>77</sup>. Assim, todos os beneficiados pela jogatina regencial do tráfico ficavam trabalhando para Pedro de Araújo Lima, nesse vai e vem de fortunas. Ainda em julho de 1840, Araújo Lima recebia 4 contos através de Gonçalves da Silva<sup>78</sup>.

Não confiando na estabilidade econômico-financeira do Brasil, no mesmo ano da sua queda na Regência, quando Pedro II assumia o trono rodeado dos adversários do último regente, Pedro de Araújo Lima enviava seu dinheiro para a Europa. Talvez fosse uma maneira de esconder melhor os ganhos nos anos em que foi o regente. No tempo novo, alguém poderia descobrir as transações e desenvolver denúncias.

Em 12 de dezembro de 1840, Pedro de Araújo Lima escreveu para Samuel Phillips, um banqueiro, informando sobre o envio, em 1839, de 4 mil 299 libras, 2 xelins e 3 pences para empregar “como já se acham empregadas em cinquenta e um mil guilders do empréstimo holandês”. Naquele momento, mandava 2 mil, 234 libras e 11 xelins

---

75 IHGB. Arquivo Marquês de Olinda. DL. 210.36. *Carta de Manoel Gonçalves da Silva a Pedro de Araújo Lima*. Pernambuco, 15 de abril de 1839.

76 IHGB. Arquivo Marquês de Olinda. DL. 210.36. *Carta de Manoel Gonçalves da Silva a Pedro de Araújo Lima*. Pernambuco, 13 de abril de 1839.

77 IHGB. Arquivo Marquês de Olinda. DL. 210.36. *Carta de Manoel Gonçalves da Silva a Pedro de Araújo Lima*. Pernambuco, 13 de abril de 1839.

78 IHGB. Arquivo Marquês de Olinda. DL. 210.36. *Carta de Manoel Gonçalves da Silva a Pedro de Araújo Lima*. 20 de julho de 1840.

para serem investidos em fundos públicos. E dava outra ordem: “devo porém dizer que no caso de estar declarada a guerra na Europa, ou mesmo no caso de que haja receios de que ela venha a declarar-se, suspendam [...] o emprego deste dinheiro, ficando ele em sua mão até novas ordens”. E também não sabia claramente em quais fundos poderiam ser empregados os valores – “não posso na distância em que estou, determinar ao certo”, mas dava alguns direcionamentos: holandeses, austríacos e talvez russos, “contanto que venha a regular a cinco por cento de juro”<sup>79</sup>.

Pedro de Araújo Lima reagia desconfiando do futuro do Brasil, meio inquieto, protegendo a escravidão e as riquezas. Dava alicerce aos donos de terras, bacharéis e amigos mais próximos. Saía da regência com o arsenal político que adquiriu com os seus aliados traficantes. Quando não bastasse, juntaria seu cabedal de inteligência parlamentar e ministerial para se aggrupar ao Imperador.

Não era apenas Pedro de Araújo Lima, dos políticos do Brasil, que se envolveria com o tráfico de gente de forma tão próxima. Outros sujeitos subiriam politicamente no Império do Brasil, sendo alçados pelas próprias viagens realizadas entre Pernambuco, Rio de Janeiro, Moçambique, Angola e Macau. Vejamos mais um desses nomes.

### “O produto da minha metade dos negros que vivos chegarem”

No dia 5 de janeiro de 1820, Antonio José de Lima Leitão assinou uma carta no Forte de São Lourenço de Moçambique - onde estava preso - para o “Fidalgo da Casa de Sua Majestade e Major de Artilharia e Lente de Matemática em Macau” “Antonio Francisco de Paula [Hollanda] Cavalcante de Albuquerque”<sup>80</sup>.

79 IHGB. Arquivo Marquês de Olinda. Lata 210 Documento 38. *Carta de Pedro de Araújo Lima a Samuel Phillips*. Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 1840.

80 IAHGP. Fundo Visconde de Camaragibe. *Carta de Lima Leitão para Hollanda Cavalcanti*. 5 de janeiro de 1820.

O autor da missiva nasceu no Algarve, em 1787, e faleceu em 1856. Era formado em medicina pela Universidade de Paris. Em 1814, veio ao Brasil e foi nomeado por D. João, físico-mor da Capitania de Moçambique. Antes disso, havia trabalhado no Quartel General Imperial de Napoleão, o que não agradou aos portugueses. Entre os anos de 1818 e 1820, teria passado por Rio de Janeiro, Moçambique e Goa<sup>81</sup>.

Em três longas páginas, Lima Leitão se coloca em súplicas a Hollanda Cavalcanti, futuro Visconde de Albuquerque. Encarcerado, escreve:

Meu caro amigo do coração, aprovo a evasão de Vossa Senhoria para os pés do Nosso Augusto Soberano: ninguém melhor do que eu conhece a Sua Real Bondade. Vá, Deus, que vê em nós a inocência e a probidade tão aleivosamente oprimidas, ser-nos-á propício. A honrada memória de seu tio seja o primeiro alvo das ações de Vossa Senhoria; depois siga-se a sua própria justificação; e no último lugar o pedir em nome do seu amigo a Sua Majestade [...] a justiça a mais severa sobre todos os horrores que lhe acumulam, assegurando que a persuasão de a alcançar o mantém alegre na sua prisão incomunicável, que ele espera lhe seja muito honrosa. Estes malévolos, estúpidos, querendo denegrir as ações de seu tio com o infame nome de revolucionário, a fim de ampararem os seus crimes à sombra dos alheios, me envolveram também a mim por ter defendido este homem tão benemérito do rei e da pátria, chorado por toda esta colônia, e que com as suas virtudes raras ganhou a minha maior amizade. [...] Sua Majestade está muito certo na suma fidelidade de seu tio; por isso há de olhar com a maior indignação estas perfídias. Faça Vossa Senhoria com que venham providências de Sua Majestade no primeiro navio em desagravo de um vassalo, cujas fadigas tendem todas ao bem de seu real

---

81 SALGADO, Abilio José. Antônio José Lima Leitão (1787-1856): médico, escritor e maçom (obra e posicionamento político). In: *Estudos em homenagem a Luis Antônio de Oliveira Ramos*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004, p. 941-947.

serviço, e de seus povos, que só para este fim tem amor à vida; e que sofre tantas vexações, pretextando-se tão profanamente o sagrado das leis, no meio de um povo, que inteiro lhe tem dado as mais decisivas provas de estima e gratidão<sup>82</sup>.

O nome do tio, se prestar atenção, não aparece na carta. A expressão é apenas aquela do parentesco. Devemos, nesse momento, acompanhar o nome de quem recebe a missiva – Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti de Albuquerque – e o local de onde parte o manuscrito - Moçambique. Desde 29 de janeiro de 1817, como indicou Guilherme Pereira das Neves, José Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque governava Moçambique.

Capitania ingrata pelas condições locais insalubres e caracterizada pela ocupação dispersa em pequenos núcleos, com forte contribuição de elementos naturais de Goa, estivera subordinada ao vice-reinado da Índia até 1752, inserindo-se nos circuitos comerciais do Índico como fornecedora de marfim, ouro e escravos, tendo os últimos, no início do século XIX, passado a fluir também ao Brasil<sup>83</sup>.

Hollanda Cavalcanti foi ajudante de ordens, aos 19 anos, ao lado do tio José Francisco.

Em março de 1817, os Cavalcanti de Albuquerque que ficaram em Pernambuco - os irmãos de José Francisco (Francisco de Paula e Luís Francisco) além dos filhos mais velhos de Francisco de Paula (Francisco de Paula e José Francisco) - se envolveram na Revolução que naquele ano ocorreu em Pernambuco. Aqui, não pretendemos revisitar

---

82 IAHGP. Fundo Visconde de Camaragibe. Carta de Lima Leitão para Hollanda Cavalcanti. 5 de janeiro de 1820.

83 NEVES, Guilherme Pereira das. De infâmia e honra: a trajetória de José Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque (c.1773-1818). In: MONTEIRO, Rodrigo Bentes; FEITLER, Bruno; CALAINHO, Daniela Buono; FLORES, Jorge. (org.). *Raízes do Privilégio: mobilidade social no mundo ibérico do Antigo Regime*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 470.

a história ou a historiografia da Revolução de 1817, mas é importante lembrarmos da questão: José Francisco, o filho do Coronel Suassuna, morreu em campo; e os outros componentes Cavalcanti do processo foram presos<sup>84</sup>. Assim, devemos recordar quem está perdido no mar de tantos nomes: Hollanda Cavalcanti, que estava em Moçambique, volta ao Brasil em 1819, e segundo Pereira das Neves, encontrando “o pai, o outro tio e o irmão na cadeia”, achou melhor, “como bom servidor do império”, o posto de “lente na distante Escola de Pilotos de Macau<sup>85</sup>”. Ainda foi Pereira das Neves quem disse: “Surpreende, porém, a ausência na documentação consultada de qualquer referência ao movimento pernambucano, que voltou a trazer infâmia para a casa que José Francisco tanto prezava<sup>86</sup>”.

Ao que parece, pela carta escrita por Leitão, a imagem da casa dos Cavalcanti não estava tão limpa até aquele ano de 1820. Pode até ser, como disse Pereira das Neves, que “José Francisco conservara intacta, portanto, apesar da derrocada de sua casa em Pernambuco, a *honra* que tinha construído como bom e fiel vassalo de D. João VI<sup>87</sup>”, entretanto não parece ter sido unanimidade. Talvez uma parcela daqueles que estavam em Moçambique lembrasse e relembresse que os irmãos de José Francisco estavam envolvidos na Revolução de Pernambuco e afirmasse aquela memória de “revolucionário” ainda depois de defunto o acusado, já que o mesmo havia falecido em 1818. A alcunha revolucionária dada a José Francisco era estendida a Lima Leitão, que disse:

---

84 CADENA, Paulo Henrique Fontes. *Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser Cavalgado: Trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque*. (Pernambuco, 1801-1844). Recife: UFPE, 2013.

85 NEVES, Guilherme Pereira das. De infâmia e honra: a trajetória de José Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque (c. 1773-1818). In: MONTEIRO, Rodrigo Bentes; FEITLER, Bruno; CALAINHO, Daniela Buono; FLORES, Jorge. (org.). *Raízes do Privilégio: mobilidade social no mundo ibérico do Antigo Regime*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 463.

86 *Ibid.*, p. 472.

87 *Ibid.*, p. 474.

“Fico muito tranquilo, ainda que sei que o desejo destes perversos é que eu morra na prisão para um dia não lhes poder fazer mal; porém as minhas forças morais não se acanham, e asseguro-lhe que, envolto na minha honra, estou de um sangue frio imperturbável”<sup>88</sup>. O desejo de Lima Leitão foi se cumprindo aos poucos, já que o mesmo conseguiu estar nas Cortes de Lisboa como deputado.

Mas a carta não falava apenas da memória do tio como “revolucionário” e das acusações da mesma linha a Lima Leitão. Em meio às súplicas com ar de drama, Lima Leitão confiava a Hollanda Cavalcanti uma demanda:

Dou a vossa senhoria por esta minha carta todos os poderes de se concertar com o nosso amigo Manoel Joaquim da Silva Porto para tudo que julgarem dever convir-me, e para dele receber, sendo-lhe preciso, parte, ou todo o produto da minha metade dos negros que vivos chegarem. Vossa Senhoria tem em todas as minhas coisas a ausência imediata ao Manoel Joaquim<sup>89</sup>.

Talvez tenha sido em 1814 que Leitão conheceu Manoel Joaquim da Silva Porto. A “Gazeta do Rio de Janeiro” indicava, em 30 de março de 1816, que “saiu a luz uma ode a S. Ex. o Duque de Wellington, e a tradução verso a verso das Cantatas de J. B. Rousseau, feita pelo Dr. Antonio José de Lima Leitão.” E complementava a informação: “Vende-se a ode a 320 réis e as Cantatas a 640 réis na loja de livros de Manoel Joaquim da Silva Porto, na rua da Quitanda na esquina da de S. Pedro<sup>90</sup>”. Mas, como indicou Leitão, em carta, ao que parece, Silva Porto vendia também escravizados, assim como escrevia folhetos, como o “Elogio por ocasião do fausto e glorioso sucesso das armas portuguesas

---

88 IAHGP. Fundo Visconde de Camaragibe. *Carta de Lima Leitão para Hollanda Cavalcanti*. 5 de janeiro de 1820.

89 *Idem*.

90 HDBN. *Gazeta do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 30/03/1816.

contra os insurgentes de Pernambuco, composto e oferecido ao muito alto e muito poderoso senhor D. João VI”, ainda em 1817<sup>91</sup>.

Hollanda Cavalcanti partiu para a África antes da Revolução de 1817 estourar em Pernambuco. Sendo ele segundo tenente da Companhia de Artilharia a cavalo da Capitania de Pernambuco, aos 30 de agosto de 1816, era feito ajudante de ordens do seu tio José Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque<sup>92</sup>. O futuro Visconde de Albuquerque, saindo de Pernambuco e navegando até Moçambique, poderia ter objetivo maior, talvez até conseguir amealhar algum dinheiro com o comércio de carne humana. Ele mesmo, em 1846, discursando na Câmara dos Deputados, disse:

Sr. Presidente, eu mesmo já negocieei com escravos, e se eu desse o nome de infame a tal tráfico, a mim mesmo me chamaria infame. Nunca fui negociante. Há trinta anos, em serviço de meu país, me achava eu na África, dali tive de me retirar para a Corte: os meus serviços, o meu emprego não me tinha dado fortuna; alguns amigos me emprestaram algum dinheiro. A minha casa estava sequestrada; Vossa Excelência o sabe; eu não tinha grandes meios: comprei alguns escravos e os trouxe para o Rio: comprei-os na melhor boa-fé, como qualquer homem trata o mais lícitamente que se pode fazer<sup>93</sup>.

A historiografia já indicou que não havia outra conta mais lucrativa, na África, do que aquela realizada com o comércio de gente. Mesmo que dissesse “nunca fui negociante”, Hollanda Cavalcanti deveria ter atravessado o Atlântico para comerciar escravizados. As portas estavam entreabertas a Hollanda Cavalcanti para integrar-se no comércio de escravizados. Capela disse que o governador opinava que

---

91 Para saber mais de Silva Porto como livreiro: IPANEMA, Cybelle de; IPANEMA, Marcello de. *Silva Porto: Livreiro na Corte de D. João*. Editor na Independência. Rio de Janeiro: Capivara, 2007, *passim*.

92 APEJE. Ministério da Marinha MM3, 1816-1824.

93 Câmara dos Senhores Deputados. *Sessão em 25 de junho de 1846*. p. 455. Acessado em: [imagem.camara.gov.br/dc\\_20b.asp?se/CodColecaoCsv=A&DataIn=25/6/1846](http://imagem.camara.gov.br/dc_20b.asp?se/CodColecaoCsv=A&DataIn=25/6/1846).

“os habitantes não podiam dispensar esse negócio<sup>94</sup>.” Os funcionários e o próprio governador, José Francisco, tio de Hollanda Cavalcanti, também deveriam estar envolvidos nas negociações.

Se a Coroa iniciava cobranças quanto às ações para o fim do comércio de cativos, Hollanda Cavalcanti se internaria como lente de matemática em Macau. O que não seria absurdo. Voltemos a José Capela: “É claro que o grande aumento da exportação de escravos provocou aumento proporcional das importações quer da Ásia quer da Europa e do Brasil”<sup>95</sup>. Hollanda Cavalcanti partia, agora, possivelmente, para o comércio em Macau.

O que levou esse filho do Coronel Suassuna a deslocar-se pelo Atlântico foi mesmo o comércio de escravizados: era uma boa maneira de ganhar dinheiro, juntando-o para si e para a família em situação desfavorável financeiramente. Seguindo os caminhos de Hollanda Cavalcanti fora do Brasil, percebemos que não havia inocência nas rotas. Fazia crescer o comércio entre África e Ásia, possivelmente, como interlocutor entre receptadores de mercadorias de Macau e distribuidores de cativos. Ao menos em 1820, Hollanda Cavalcanti conhecia os trâmites da venda e recepção de gente.

Antonio Francisco de Paula e Hollanda Cavalcanti de Albuquerque ascendera rapidamente nos postos da política no Império do Brasil. Deputado Geral em diversas legislaturas, foi ministro e senador a partir de 1838. No reinado de Pedro II, findaria os seus dias no posto de Ministro da Fazenda, em 1863, ao lado do Marquês de Olinda, mesmo que brigando – os dois velhos – a cada passo dado.

Manoel Francisco e Pedro Francisco, irmãos de Hollanda Cavalcanti, só que mais moços, percebiam os fatores de 1817 ainda na infância. Perderam a mãe – Maria Rita de Albuquerque e Mello - em 1814; receberam a notícia da morte do irmão José e sentiram na pele as prisões

---

94 CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*. Porto: Afrontamento, 2002, p. 83.

95 *Ibid.*

do pai e do irmão Francisco de Paula. Talvez, por isso, ficassem tão carrancudos, quando idosos. O viajante francês Vauthier encontrou-se com Pedro Francisco na década de 1840. Descreveu-o vestindo “um uniforme estranho, grande sobrecasaca de seda preta”, além de “um manto também de seda preta”. E findou: “Nunca vi figura tão patibular. Daria um excelente Inquisidor-mor<sup>96</sup>.” Na velhice, em 1866, com o título de Visconde de Camaragibe, escrevia para o amigo José Thomaz Nabuco de Araújo como “velho e rabugento<sup>97</sup>”. Algum psicólogo poderia explicar melhor toda essa antipatia que se aprofundaria, com os anos, no Visconde de Camaragibe. Além das perdas familiares acontecidas no início da vida, somava-se que o irmão Luiz Francisco estava em Lisboa, estudando. Antonio Francisco, que no parlamento ficaria conhecido por Hollanda Cavalcanti, também estava ausente.

Os irmãos Cavalcanti conquistavam espaços liderando um dos grupos que governaria Pernambuco até a saída de D. Pedro I, em 1831. Durante o Primeiro Reinado, Luiz e Hollanda Cavalcanti defenderam os interesses pessoais na Corte. Localmente, o domínio ficava entregue nas mãos de Francisco de Paula, o mais velho. Depois da Revolta de 1824, tornou-se, como disse Carvalho, “uma espécie de vice-presidente permanente da Província<sup>98</sup>”, tendo assumido a presidência efetiva pelo menos sete vezes entre 1826 e 1844. Mais tarde, Hollanda Cavalcanti ficaria do lado do Partido Liberal; Francisco e Pedro, do conservador. Assim, sendo qual fosse o ministério, os Cavalcanti estariam no poder<sup>99</sup>.

---

96 VAUTHIER, Louis – Léger. Diário pessoal. In: PONCIONI, Claudia. *Pontes e ideias: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil*. Recife: CEPE, 2010, p. 161.

97 IHGB. *Carta do Visconde de Camaragibe a Nabuco de Araújo*. 22 de janeiro de 1866. DL. 362.12.

98 CARVALHO, Marcus J. M. de. Cavalcantis e cavalgados: a formação das alianças políticas em Pernambuco, 1817-1824. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, SP, v. 18, n. 36, p. 343-344, 1998.

99 *Ibid.*

Os Cavalcanti de Albuquerque mais velhos se empenhavam em ganhar cada vez mais espaço na política. Instruíram os mais novos, Pedro e Manoel, para esse caminho. A política era o fermento dos bens dos Cavalcanti. Era através dela que reorganizavam suas vidas e construíam o poder. Mesmo que Cabral de Mello diga que tanto Francisco de Paula (Visconde de Suassuna) como seu irmão, Pedro Francisco (Visconde de Camaragibe), puderam “dourar seus brasões graças ao casamento com netas de mascates<sup>100</sup>”, achamos por bem complementar com a informação do redator do “Diário de Pernambuco”, quando da morte do Visconde de Suassuna, que escreveu aos 29 de janeiro de 1880. Disse que, ajudado pelo que pode levar do dote da prima D. Maria Joaquina Cavalcante Salgado – com quem se enlaçou em 1819 –, conseguiu “juntar cabedais, que pouco a pouco foram crescendo, ao ponto de torná-lo um abastado capitalista e um rico agricultor<sup>101</sup>.” O escritor da “Revista Diária” do “Diário de Pernambuco”, indicou que, ao se afastar da política na década de 1840, os seus engenhos pareciam ir sendo abandonados. Enquanto esteve na política, fez fortuna.

Pedro Francisco casou-se em 1833 com D. Anna Thereza Corrêa de Araújo, “descendente de uma das mais antigas e nobres famílias do Império<sup>102</sup>”. O redator assinante pelas letras M. C. publicou no “Diário de Pernambuco” que “nascida na grandeza, e havendo-se-lhe dilatado a esfera da fortuna, a Exm. Sr<sup>a</sup> Viscondessa de Camaragibe nunca fez garbo dela<sup>103</sup>.” E “não tendo deixado filhos do seu matrimônio [...] adotou dois inocentes, em favor dos quais prodigalizava os puros afetos da maternidade<sup>104</sup>.” Essas crianças podem ser Manuel

---

100 MELLO, Evaldo Cabral de. *A ferida de Narciso*: ensaio de história regional. São Paulo: SENAC, 2001, p. 67.

101 HDBN. *Diário de Pernambuco*. 29/01/1880.

102 HDBN. *Diário de Pernambuco*. 16/09/1863.

103 HDBN. *Diário de Pernambuco*. 23/09/1862.

104 *Idem*.

Arthur de Hollanda Cavalcanti e Pedro Francisco Corrêa de Araújo. Ambos eram sobrinhos do casal. Manuel Arthur era filho de Hollanda Cavalcanti. Os dois possuíam boas ligações através do tio Visconde de Camaragibe. Em 1872, o Visconde de Camaragibe escreveu a João Alfredo Corrêa de Oliveira, informando que Pedro e Manuel Arthur partiam para a Europa. Ele queria acompanhá-los, entretanto os negócios particulares e a complicada política pernambucana o impediam de seguir. Diria que “me pareceu, que o Arthur seria melhor companheiro para o Pedro doente, não só porque eles vivem na mais perfeita intimidade, como porque está mais prático da vida da Europa<sup>105</sup>.” Além do mais: Manoel Arthur de Hollanda Cavalcanti se formaria na Faculdade de Direito onde seu tio era diretor. E seguiria os passos do pai e do tio: na década de 1870, foi deputado geral e provincial, por Pernambuco<sup>106</sup>. Não esqueçamos: no meio desse imbróglia familiar, parece que Pedro Francisco teria sua vida toda ligada à Revolução de 1817. Sua esposa era filha de Manoel Corrêa de Araújo, que participou do governo provisório<sup>107</sup>. A vida de Pedro Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque estaria sempre aliada aos seus cargos públicos: deputado, senador, professor ou diretor da Faculdade de Direito. Cargos públicos rendiam salários. Seria um tanto insatisfatório dizermos que a riqueza acumulada por ele advinha, apenas, do casamento. Todavia, o fermento era, realmente, a política.

Quando faleceu o Visconde de Suassuna, em 1880, foi feito o seu inventário. Naquele documento, aparece uma dívida a Bento José da Costa e outros herdeiros do defunto, no valor de 8 contos 65 mil e 553 réis. A dívida havia sido contraída pelo pai do inventariado<sup>108</sup>. Devemos lembrar: Bento havia falecido na década de 1830, e o coronel

---

105 APEJE. Coleção Pedro Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque. *Carta do Visconde de Camaragibe para o Dr. João Alfredo*. 28 de fevereiro de 1872. N.º6.

106 HDBN. *Diário de Pernambuco*. 11/09/1872.

107 HDBN. *Diário de Pernambuco*. 23/09/1862.

108 IAHGP. *Inventário do Visconde de Suassuna*. 1880.

Suassuna, em 1821. A dívida persistia junto ao nome dos políticos e dos traficantes. E é o nome de Bento José da Costa que nos fornece o elo: Pedro de Araújo Lima, como vimos, esteve envolto na rede daquele comerciante.

### Considerações finais

A política brasileira do século XIX esteve embaraçada, por todos os lados, pelos traficantes de escravizados. Se algo ia tranquilo, um desembarque poderia desmontar toda a paz construída por um gabinete ou presidente de província. Aconteceu assim com José Bento da Cunha Figueiredo: para proteger os seus apoiadores, teve de gastar algum dinheiro publicando desculpas nos jornais ingleses. Saía magoado daquela confusão: os seus aliados não o deixariam e nem o deixaram sem apoio. Ele seguiu a vida nas estradas políticas do Império do Brasil. Só conseguiu esse feito por ter se aliado com gente grávida desde a década de 1830: advogou para o traficante Antonio da Silva e Companhia, juntou-se com Pedro Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque (Visconde de Camaragibe) e com o Marquês de Olinda, que fez de tudo para que o então Presidente da Província de Pernambuco fosse inocentado das acusações de conivência com os desembarques ilegais.

Se no parágrafo acima citamos o Marquês de Olinda, o Visconde de Camaragibe, dentre outros, é porque todos eles fizeram parte daquele jogo da manutenção do tráfico, da escravidão e do latifúndio, tão querido pelos amigos destes. Os apoios eram trocas de favor. Claro: em favor de gente rica, uma vez que os escravizados perdiam a liberdade e ganhavam as dores da escravização.

### Referências

ANDRADE, G. O. de. *A cólera-morbo: um momento crítico da história da medicina de Pernambuco*. Recife: Massangana, 1986.

ANTONIL, A. J. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. São Paulo: EDUSP, 2007.

ARQUIVO DA FACULDADE DE DIREITO DO RECIFE (AFDR). *Registro dos diplomas de bacharel expedidos pelo Curso Jurídico de Olinda (1832 – 1848)*. *Certidões de Idade (1829-1831)*. Cópias datilografadas (documentos originais enviados para o Arquivo Nacional) – Correspondências expedidas pela Secretaria da Faculdade (1830-1838), nº 1481. Documento nº 3 – outubro de 1837.

ARQUIVO PÚBLICO ESTADUAL JORDÃO EMERENCIANO (APEJE). *Passaportes de Navios*. RP. 228. 2319, registro 49. Coleção Pedro Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque. *Carta do Visconde de Camaragibe para o Dr. João Alfredo*. 28 de fevereiro de 1872. Nº6. Fundo Ministério da Marinha MM3. 1816 – 1824

ARQUIVO NACIONAL, Rio de Janeiro. Fundo Visconde do Bom Conselho. Doc. 31 Fundo Saúde Pública. Notação IS4-25.

BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Dicionário bibliográfico brasileiro*. v. 4. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1898.

BRITISH PARLIAMENTARY PAPERS. v. 26 Correspondence with Foreign Powers, relative to the Slave trade [Class B and C] 1844, 1<sup>st</sup> Enclosure in. 307, v. 26, p. 371. Cowper to Aberdeen, 04/08/1843

CADENA, Paulo Henrique Fontes. *Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser Cavalgado*: Trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801 – 1844). Recife: UFPE, 2013.

CADENA, P. H. F. *O Vice-Rei: Pedro de Araújo Lima e a Governança do Brasil no século XIX*. 2018. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018.

CAPELA, J. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*. Porto: Afrontamento, 2002.

CARVALHO, M. J. M. de. Cavalcantis e cavalgados: a formação das alianças políticas em Pernambuco, 1817-1824. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, SP, v. 18, n. 36, p. 343 – 344, 1998.

CARVALHO, M. J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822 – 1850*. Recife: EDUFPE, 2010.

CARVALHO, M. J. M. de. A rápida viagem dos “berçários infernais” e os desembarques nos engenhos do litoral de Pernambuco depois de 1831. In: XAVIER, Regina Celia Lima; OSÓRIO, Helen. (org.). *Do tráfico ao pós-abolição: trabalho compulsório e livre e a luta por direitos sociais no Brasil*. São Leopoldo: Oikos, 2018, p. 126 – 164.

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO D. JOSÉ LAMARTINE DA ARQUIDIOCESE DE OLINDA E RECIFE. Livro de Registros do Seminário de Olinda, 1848-1849. Livro de óbitos da Igreja do Corpo Santo. 1831-1841.

CORREA DE OLIVEIRA, J. A. *Minha meninice & outros ensaios*. Recife: Massangana, 1988.

DINIZ, A. da S. As artes de curar nos tempos do cólera: Recife, 1856. In: CHALHOUB, Sidney *et al.* *Artes e ofícios de curar no Brasil*. Campinas: Editora Unicamp, 2003.

DOMINGUES DA SILVA, D. B.; ELTIS, D. The slave trade to Pernambuco, 1561-1851. In: ELTIS, D.; RICHARDSON, D. (org.). *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven: Yale University Press, 2008.

FROTA, D. J. T. da. *História de Sobral*. Fortaleza: Pia Sociedade de São Paulo, 1953.

GINZBURG, C. O nome e o como – Troca desigual e mercado historiográfico. In: GINZBURG, C.; CASTELNUOVO, E.; PONI, C. *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa: Difel, 1989.

GOMES, A. B. *A trajetória de vida do Barão de Beberibe, um traficante de escravos no Império do Brasil*. 2016. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016.

GRAÇA FILHO, A. de A.; LIBBY, D. C. As diversas fontes documentais das alforrias: as alforrias batismais, as alforrias notariais, as alforrias em sisas e as testamentais em São João del Rei, séculos XVIII e XIX. In: GUEDES, R.; FRAGOSO, J. (org.). *História Social em Registros Paroquiais: Sul-Sudeste do Brasil, séculos XVIII e XIX*. Rio de Janeiro: Mauad, 2016.

INSTITUTO ARQUEOLÓGICO, HISTÓRICO E GEOGRÁFICO PERNAMBUCANO (IAHGP). Fundo Visconde de Camaragibe. Carta de Lima Leitão para Hollanda Cavalcanti. 5 de janeiro de 1820. Inventário de Antonio Marques da Costa Soares. 1838. Inventário do Comendador Manoel Gonçalves da Silva. 1862. Inventário de Dona Rita Florência de Lima. 1836.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO, Rio de Janeiro (IHGB). Lata 207. Pasta 34. Carta de Francisco Inácio de Carvalho Moreira para o Marquês de Olinda. Londres, 8 de outubro de 1857. Arquivo Marquês de Olinda. DL. 210.36. Carta de Manoel Gonçalves da Silva a Pedro de Araújo Lima. Pernambuco, 15 de abril de 1839.

IPANEMA, C. de; IPANEMA, M. de. *Silva Porto: Livreiro na Corte de D. João*. Editor na Independência. Rio de Janeiro: Capivara, 2007.

LEDESMA, M. de. *Secunda Quartae*. In: CALAFATE, P. (org.). *A Escola Ibérica da Paz nas Universidades de Coimbra e Évora (séculos XVI e XVII)*. v. II. Coimbra: Almedina, 2015

MAMIGONIAN, B. A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão. In: GRINBERG, K.; SALLES, R. (org.). *O Brasil Imperial*. Volume I (1808-1831). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

MAMIGONIAN, B. *Africanos Livres: A abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

MAMIGONIAN, B. Africanos livres. In: SCHWARCZ, L. M.; GOMES, F. dos Sa. (org.). *Dicionário da escravidão e liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

MARTINS, H. *Lista Geral dos Bacharéis e Doutores que têm obtido o respectivo grau na Faculdade de Direito do Recife desde sua fundação em Olinda, no anno de 1828, até o anno de 1931*. Recife: Typographia do Diario da Manhã, 1931.

MELLO, Evaldo Cabral de. *A ferida de Narciso: ensaio de história regional*. São Paulo: SENAC, 2001.

NEVES, G. P. das. De infâmia e honra: a trajetória de José Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque (c.1773-1818). In: MONTEIRO, R. B.; FEITLER, B.; CALAINHO, D. B.; FLORES, J. (org.). *Raízes do Privilégio: mobilidade social no mundo ibérico do Antigo Regime*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

ORAÇÃO QUE NA POMPOSA SOLEMNIDADE da Inauguração da Nova Matriz de San-José da Cidade do Recife, no dia 8 de dezembro de 1864 recitou Joaquim Ferreira dos Santos Conego da Cathedral de Olinda, Lente de Rhetorica e Eloquencia Sagrada no Seminario episcopal da mesma cidade, e Secretario do Bispado de Pernambuco: Seguida da descripção do novo templo e da mesma solemnidade. Pernambuco: Typographia do Correio do Recife, 1864.

RODRIGUES, J. *O infame comércio*. Campinas: Unicamp, 2000.

SALGADO, A. J. António José Lima Leitão (1787 – 1856): médico, escritor e maçom (obra e posicionamento político). In: *Estudos em homenagem a Luis António de Oliveira Ramos*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004, p. 941-947.

SOUZA, G. F. C. de. *Elites e exercício de poder no Brasil Colonial: A Câmara Municipal do Recife, 1710 – 1822*. Recife: EdUFPE, 2015.

VAUTHIER, L. – L. Diário pessoal. In: PONCIONI, C. *Pontes e ideias*: Louis-Léger Vauthier, um engenheiro fourierista no Brasil. Recife: CEPE, 2010.

VEIGA, G. O desembarque de Sirinhaém. In: VEIGA, G. *O Gabinete Olinda e a política pernambucana/O Desembarque de Sirinhaém*. Recife: UFPE, 1977.

VIEIRA, P. A. *Obra Completa*. Tomo II. Parenética, v. VIII. São Paulo: Edições Loyola, 2015.

TOLLENARE, L. F. de. *Notas dominicais* – Tomadas durante uma viagem em Portugal e no Brasil em 1816, 1817 e 1818. Recife: EDUPE, 2011.

## Sobre as autoras e os autores

ALINE EMANUELLE DE BIASE ALBUQUERQUE é Professora EBTB do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sertão Pernambucano (IFSertãoPE), campus Ouricuri. Doutora em História pela Universidade Federal de Pernambuco (2024). Atualmente investiga a atuação das rainhas e reis jingas no interior de Angola nos séculos XVIII e XIX. Tem trabalhos publicados sobre o tráfico atlântico e os traficantes de escravizados para Pernambuco, entre os quais: De ‘vendedor de pão com cesta na cabeça’ a Visconde de Loures: a carreira atlântica do traficante Ângelo Francisco Carneiro. *In*: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos.. (Org.). *Tráfico e traficantes na ilegalidade: o comércio proibido de escravos para o Brasil (c.1831-1850)*. São Paulo: Hucitec, 2021, p. 71-97.

GEORGE F. CABRAL DE SOUZA é Professor Associado IV da Universidade Federal de Pernambuco, Doutor em História pela Universidade de Salamanca (2007), Membro da Academia Pernambucana de Letras, Sócio do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, do qual foi Presidente (2010-2011/2017-2019), Sócio Correspondente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro

(IHGB) e Acadêmico Honorário da Academia Portuguesa da História. Atualmente desenvolve a pesquisa “Comércio e comerciantes na América Portuguesa: a praça mercantil do Recife (1759-1808)” com bolsa de Produtividade em Pesquisa do CNPq. Coordenou a coleção “Pernambuco na Independência, 1822-2022”, com dez volumes, editada pela CEPE. É autor de vários trabalhos acadêmicos, entre os quais os livros *Tratos Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 - c. 1759)*. Recife: Editora da UFPE, segunda edição, 2020. *Elites e exercício de poder no Brasil colonial: a Câmara Municipal do Recife, 1710-1850*, Recife: Editora da UFPE, 2015.

GIAN CARLO DE MELO SILVA é Professor Associado da História da Universidade Federal de Alagoas, Doutor em História pela Universidade Federal de Pernambuco (2014). É Líder do Grupo de Pesquisa NESEM (Núcleo de Estudos Sociedade e Escravidão na Época Moderna - séc. XVI-XIX), Sócio do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas e Sócio Correspondente e do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco. Atualmente desenvolve pesquisa sobre a presença africana em Alagoas e Pernambuco no século XVIII. É autor de diversos trabalhos acadêmicos e organizador de coletâneas, principalmente sobre a História das famílias, das mestiçagens, do cotidiano e da igreja católica, entre os quais: *Na cor da pele, o Negro: Escravidão, Mestiçagens e Sociedade no Recife Colonial (1790-1810)*. Maceió: Edufal, 2018. *A Época Moderna e o Brasil Colonial: conceitos, fontes e pesquisas*. Maceió: Edufal, 2019.

JUCIELDO FERREIRA ALEXANDRE é Professor Adjunto da Universidade Federal do Cariri, Doutor em História Social pela Universidade Federal Fluminense (2020), quando recebeu o Prêmio Melhores Teses do programa no ano de 2021. Membro do grupo de pesquisa MAPA - Memória, Acervos e Patrimônio. Áreas de interesse: História do Brasil Império; História das Doenças; Patrimônio Cultural; História da Leitura. Foi

Gerente da Divisão de Fortalecimento e Apoio às Ações de Extensão, na Pró-reitora de Extensão da UFCA, entre março de 2021 e julho de 2024, Diretor do Instituto de Estudos do Semiárido (IESA), entre março de 2017 e fevereiro de 2018 e Coordenador do Curso de História da UFCA, entre agosto de 2014 e fevereiro de 2017. Atualmente desenvolve a pesquisa intitulada Escutando por todas as rodas e calçadas a leitura de O Araripe: imprensa e práticas de leitura no Cariri (1855-1864). Tem diversos trabalhos publicados e coletânea organizadas, sendo o mais recente o livro *A peste serve a qual partido?* Disputas políticas e epidemia do Cólera (Ceará, 1862-1863). Niterói: EDUFF, 2024.

LUANNA M. VENTURA DOS S. OLIVEIRA é Doutora em História pela Universidade Federal de Pernambuco (2021). Atualmente é pesquisadora PNPd da CAPES no PGH de História da Universidade Federal Rural de Pernambuco. Tem atuado principalmente nos seguintes temas: História do Brasil, História da Escravidão e Educação Patrimonial. Atualmente desenvolve pesquisa sobre a escravidão, o tráfico e o porto do Recife entre os séculos XVIII e XIX. Além de trabalhos autorais é co-organizadora de ao menos três coletâneas, sendo a publicação mais recente, em colaboração com Suely Almeida e Jeffrey Souza, o livro: *Itapissuma: de Aldeia a Povoado* (séculos XVI-XIX). Teresina: Cancioneiro, 2024.

MARCUS J. M. DE CARVALHO é Professor Titular de História da Universidade Federal de Pernambuco (2006), Doutor em História pela University of Illinois at Urbana-Champaign (1989). Membro do Comitê Assessor da Área de História do CNPq em 2003/2005 e 2020/23. Atualmente realiza a pesquisa: “Senhores de engenho-traficantes e malhas do tráfico na primeira metade do XIX”, com bolsa de Produtividade em Pesquisa do CNPq nível A1. Entre outros trabalhos, é autor do livro *Liberdade: Rotinas e Rupturas do Escravismo*, Recife: 1822-50. Recife: CEPE, Segunda edição, 2022.

PAULO HENRIQUE FONTES CADENA é Doutor em História pela Universidade Federal de Pernambuco (2018), Sócio Efetivo do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano. Atualmente leciona no Programa de Pós-Graduação em História da UFPE, tendo antes lecionado na Universidade Católica de Pernambuco, tanto na Graduação como no Mestrado Profissional em História (2018 e 2023). Tem diversos trabalhos publicados sobre a elite imperial, e suas redes em Pernambuco, enfocando principalmente os irmãos Cavalcanti e Pedro de Araújo Lima (Marquês de Olinda) e seus vínculos tanto com a grande propriedade agrária, como com o tráfico de escravizados e as instituições bancárias no século XIX. Entre seus trabalhos está: *História Moderna*. Recife: Unicap Digital, 2023. *Ou há de ser Cavalcanti, ou há de ser cavalgado*: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801 - 1844). Recife: UFPE, 2013.

RÔMULO L. X. NASCIMENTO é Professor Adjunto IV da Universidade Federal de Pernambuco e Doutor em História pela Universidade Federal Fluminense (2008). Desenvolve pesquisa sobre as instituições administrativas, escravidão e história indígena no Brasil Holandês e nos séculos XVII e XVIII. Atualmente desenvolve o projeto de pesquisa “Mundos Coloniais Atlânticos em perspectiva: redes, conexões e sujeitos (sécs. XVI - XIX). É autor de diversos trabalhos acadêmicos, entre os quais o livro: *O desconforto da governabilidade*: guerra, administração e cotidiano no Brasil holandês (1630-1644). Recife: Editora da UFPE, 2020.

SUELY C. CORDEIRO DE ALMEIDA é Professora Titular em História da Universidade Federal Rural de Pernambuco, Doutora em História pela Universidade Federal de Pernambuco (2003), com estágio Pós-Doutoral na Universidade Nova de Lisboa (2009). Atualmente desenvolve a pesquisa “Negócios atlânticos Pernambuco, Costa da Mina e Angola: o comércio de escravos (c.1675 - c.1762)”. Tem diversos trabalhos publicados e coletânea organizadas sobre irmandades,

escravidão, tráfico de escravizados, mestiçagem e relações raciais no Brasil colonial, entre os quais *Entre a Terra e o Céu*: Irmandades leigas em Pernambuco (Séculos XVIII e XIX). Recife: Editora da UFRPE, 2019. *Histórias do Mundo Atlântico*: Ibéria, América e África, entre margens do XVI ao XXI. Recife: Editora Universitária / UFPE, 2009. *O Sexo Devoto*: normatização e resistência feminina no Império Português. Recife: Editora da UFPE e Imprensa Universitária da UFRPE, 2005. Entre outras coletâneas, organizou com Robson Costa e Marcos Costa o livro: *Escravidão e resistência feminina: contribuições para o ensino de história através de documento*. Cachoeirinhas: Editora FI, 2024.

VALÉRIA COSTA é Professora Adjunta do Departamento de História da Universidade Federal de Pernambuco, Doutora em História Social pela Universidade Federal da Bahia (2013). Recebeu o Prêmio Naíde Teodósio de Estudos de Gênero (Fundação de Amparo à Ciência e a Tecnologia de Pernambuco e Secretaria da Mulher do Estado de Pernambuco). Atualmene desenvolve pesquisa sobre as histórias, memórias e experiências de cativos, libertos, ingênuos, ex-escravizados e seus descendentes nos municípios do Recife e Escada: entre o processo de emancipação e pós-abolição (1830-1910). Tem diversos trabalhos publicados e coletânea organizadas sobre a população africana em Pernambuco oitocentista, religiões africanas e afro-brasileiras nos séculos XIX e XX, história das mulheres negras e relações de gênero, entre os quais *Ômínira*: mulheres e homens libertos da Costa d'África no Recife (1846-1890). São Paulo: Alameda, 2021; e *É do dendê*: história e memórias urbanas da Nação Xambá no Recife (1950-1992). São Paulo: Annablume em 2009.

|                        |                                                                                                  |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Título</i>          | O tráfico de escravizados para Pernambuco:<br>agentes, política e sociedade (séculos xvii a xix) |
| <i>Organização</i>     | Marcus J. M. de Carvalho                                                                         |
| <i>Formato</i>         | E-book (PDF)                                                                                     |
| <i>Tipografia</i>      | Scala Pro (texto) e Scala Sans Pro (títulos)                                                     |
| <i>Desenvolvimento</i> | Editora UFPE                                                                                     |



Rua Acadêmico Hélio Ramos, 20, Várzea, Recife-PE  
 CEP: 50740-530 | Fone: (81) 2126.8397  
[editora@ufpe.br](mailto:editora@ufpe.br) | [editora.ufpe.br](http://editora.ufpe.br)

