



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA  
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

EMANUELLE MAIA MOREIRA

**VIVENDO SEM AMARRAS**

**As viagens de africanos libertos entre a Bahia e a Costa da África (1840-1860)**



Salvador

2018

EMANUELLE MAIA MOREIRA

**VIVENDO SEM AMARRAS**

**As viagens de africanos libertos entre a Bahia e a Costa da África (1840-1860)**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia como requisito para obtenção de Mestre em História.

Área de concentração: Escravidão e Invenção da liberdade

Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Maria de Fátima Novaes Pires

Coorientadora: Dr<sup>a</sup> Lisa Louise Earl Castillo

Salvador

2018

---

M838 Moreira, Emanuelle Maia.  
Vivendo sem amarras: as viagens de africanos libertos entre a Bahia e a Costa da África (1840-1860) / Emanuelle Maia Moreira. – 2018.  
136 f.: il.

Orientadora: Profª Drª Maria de Fátima Novaes Pires

Co-orientadora: Profª Drª Lisa Louise Earl Castillo

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2018.

1. Escravidão - Brasil - Bahia. 2. Escravos - Libertos. 3. Costa - África. I. Pires, Maria de Fátima Novaes. II. Castillo, Lisa Louise Earl. III. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

CDD: 326

---

# FOLHA DE APROVAÇÃO

EMANUELLE MAIA MOREIRA

VIVENDO SEM AMARRAS

As viagens de africanos libertos entre a Bahia e a Costa da África (1840-1860)

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia como requisito para obtenção de Mestre em História.

Aprovada em: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.

## BANCA EXAMINADORA

---

Professora Doutora Maria de Fátima Novaes Pires – Orientadora.  
Universidade Federal da Bahia.

---

Professora Doutora Cristiana Lyrio Ximenes  
Universidade do Estado da Bahia.

---

Doutora Lisa Louise Earl Castillo – Coorientadora



ATA E PARECER SOBRE TRABALHO FINAL DE PÓS-GRADUAÇÃO

NOME DO ALUNO	MATRÍCULA	NOME DO CURSO
Emanuelle Mais Moreira	215117203	Mestrado
TÍTULO DO TRABALHO		
VIVENDO SEM AMARRAS: As viagens de africanos libertos entre a Bahia e a Costa da África (1840-1850)		
ORIENTADORA	ASSINATURA	CPF
Profa. Dra. Maria de Fátima Novaes Pires (Orientadora)		341.272.325-87
Profa. Dra. Lisa Louise Earl Castillo (Coorientadora)		786.849.435-20
Profa. Dra. Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes (UNEB/campus V)		399.720.895-68

ATA

Aos vinte e oito dias do mês de março de dois mil e dezoito, nas dependências da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas (FFCH-UFBA), foi instalada a sessão pública para julgamento do trabalho final elaborado por Emanuelle Mais Moreira, do curso de Mestrado do Programa de Pós-graduação em História (PPGH-UFBA). Após a abertura da sessão, a professora Maria de Fátima Novaes Pires, orientadora e presidente da banca julgadora, deu seguimento aos trabalhos, apresentando os demais examinadores. Foi dada a palavra a autora, que fez sua exposição e, em seguida, ouviu a leitura dos respectivos pareceres dos integrantes da banca. Terminada a leitura, procedeu-se à arguição e respostas da examinanda. Ao final, a banca, reunida em separado, resolveu aprovar a aluna. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão e lavrada a presente ata que será assinada por quem de direito.

PARECER GERAL

A banca examinadora avalia que a dissertação atende aos requisitos da produção historiográfica sobre o tema, apresentando um diálogo entre fontes (originais) e historiografia. Recomenda atenção a todas as sugestões e advertências de ajustes, assinaladas na arguição, como condição prévia para o depósito da versão final ao Programa.

SSA, 28/03/2018: Assinatura do aluno:

SSA, 28/03/2018: Assinatura da orientadora:

## AGRADECIMENTOS

O objetivo das linhas que seguem é agradecer as pessoas e instituições que estiveram ao meu lado ao longo deste estudo, e colaboraram de diversas formas para que esta pesquisa se realizasse.

Em primeiro lugar, agradeço as minhas orientadoras Maria de Fátima Novaes Pires e Lisa Earl Castillo, pela paciência e carinho (e muitos puxões de orelha) que dispensaram desde a graduação. Este estudo não seria possível se não fosse toda dedicação de Lisa, que me incentivou a entrar no mestrado e me introduziu na pesquisa acadêmica durante a graduação, ensinou a transcrever fontes e como se não bastasse, me auxiliou na escolha do objeto, dedicando muito tempo para corrigir meus erros. Agradeço também a Luis Nicolau Parés, que junto a Lisa Castillo, coordenou o projeto *Famílias atlânticas: redes de sociabilidade entre Bahia e Benim, século XIX*, do qual tive o privilégio de participar e aprender muito sobre os estudos atlânticos. Graças ao projeto, foi possível construir uma ampla base de dados que está presente nesta pesquisa.

Agradeço a professora Cristiana Lyrio Ximenes pela contribuição generosa na banca de qualificação, indispensável para a construção desta pesquisa. Serei sempre grata à professora Iacy Maia Mata, que proporcionou momentos de inspiração, reflexão e amizade durante a disciplina sobre resistência escrava nas Américas, e aos colegas da turma, cujos longos debates influenciaram na minha formação e na realização deste estudo.

Aos funcionários do Arquivo Público da Bahia que sempre estavam dispostos a resolver nossos problemas referentes à documentação com muito carinho e dedicação.

Agradeço também a CAPES pela concessão da bolsa de estudos, essencial para a dedicação à pesquisa e os custos decorrentes da mesma.

Um agradecimento especial aos professores da graduação (incluindo minhas orientadoras), que fizeram o possível para que o curso noturno fosse reconhecido e valorizado na área acadêmica, proporcionando espaço para a participação em pesquisa científica e incentivando nossa incursão em programas de pós-graduação.

Agradeço a minha amiga Andréa Durán, que além de corrigir os muitos erros ortográficos, sempre esteve me dando apoio de todas as formas para que eu pudesse desenvolver meu trabalho. Assim também os amigos Leandro Teixeira, por ajudar com os gráficos e a tradução do resumo, e Samuel Freitas, pelo suporte total em Salvador depois que fui embora para São Paulo.

Em relação a minha turma de mestrado, não tenho palavras para descrever o quanto foram importantes na construção desta pesquisa, desde a companhia nos desabafos e inseguranças, até a troca de informações, fontes, debates e leituras que fizemos juntos. Por tudo isso, gostaria de agradecer a Lucas Ribeiro, Lucas Andrade, Lucas Stasi, Jorge Chastinet, Fabiano Silva, Azivonete Santos, Raul Dantas e Gilberto Oliveira. A Jéssica, acrescento toda cumplicidade, cafés e amizade que surgiu durante os anos de mestrado. Não sei por onde começar para agradecer a Simony Lima por todo o carinho e amor (e cafés com aipim para acompanhar os debates sobre trabalho e vida) proporcionados ao longo da pesquisa. Toda angústia ocasionada pela escrita ficava mais branda com as palavras calmas e doces dessa menina.

Aos amigos do sul e Salvador, agradeço por todo apoio e torcida, especialmente a Juliano Dorneles, Maria Fernanda de Sá, Roseli de Sá, Raymundo de Sá, Roberta Alves, Natália e Diego Medeiros, Luciano e Cris, Luciano Coruja, Vera e todos os Duráns, que são minha família de coração.

Ao meu marido, Bruno Blumetti, toda minha gratidão pelos dias difíceis que consegui superar por conta de sua paciência e suporte total. Não é sempre que alguém da área de tecnologia passa noites lendo e debatendo sobre escravidão e liberdade, além de desenvolver programas que facilitaram os estudos quantitativos. Por fim, agradeço minha família da Bahia, especialmente minha sogra Rosa Blumetti, pelo amor e cuidado nesta e em todas as fases da minha vida. Aos meus pais, Manoel e Lidiângela, junto a irmãos e sobrinhos, dedico este estudo, por toda a luta que travamos até que eu pudesse me formar e entrar na pós-graduação.

## RESUMO

Este estudo se dedica a traçar o perfil demográfico de viajantes africanos libertos entre a Bahia e a Costa da África durante as décadas de 1840 e 1850. Tal período abrange as atividades intensas no tráfico ilegal de escravos, das quais muitos libertos africanos estavam inseridos. Passado o grande movimento de partidas em massa de africanos para a África por conta da Revolta dos Malês, em 1835, observou-se um fluxo contínuo de homens e mulheres que seguiram realizando as travessias durante a década de 1840. Assim, buscou-se investigar as diversas motivações para as viagens atlânticas, destacando aquelas que estavam inseridas nas atividades comerciais com a costa africana. Para este estudo, foi essencial a análise quantitativa dos livros de registros de passaportes, acompanhados de solicitações de viagem e informações sobre saídas de navios e passageiros contidas em periódicos. O cruzamento com outras fontes como inventários *post mortem*, testamentos e fontes eclesiásticas possibilitou traçar trajetórias particulares que complementaram o quadro sobre as viagens. Essas fontes permitiram lançar um olhar mais detalhado sobre africanos que viajaram durante aquele período e compreender as travessias para além do retorno definitivo para o continente de origem.

Palavras-chave: Escravidão. Libertos. Bahia. Costa da África.



## **ABSTRACT**

This study is devoted to trace the demographic profile of African freed travelers between Bahia and the Coast of Africa during the 1840s and 1850s. This period covers the intense activities in the illegal slave trade, of which many freed Africans were embedded. After the great movement of mass departures of Africans to Africa on account of the Revolt of the Malês, in 1835, there was a continuous flow of men and women who continued to cross during the 1840s. Thus, it was sought to investigate the diverse motivations for the Atlantic voyages, highlighting those that were inserted in the commercial activities with the African coast. For this study, the quantitative analysis of passport records was essential, accompanied by travel requests and departure informations from ships and passengers contained in periodicals. Crossing with other sources such as post-mortem inventories, wills and ecclesiastical sources made it possible to trace particular trajectories that complemented the framework on travel. These sources allowed us to take a more detailed look at Africans who traveled during that period and to understand the crossings beyond the definitive return to the continent of origin.

**Keywords:** Slavery. Freed Bahia. Coast of Africa.

## GRÁFICOS

Gráfico I: Proporção de africanos/pretos na década de 1840.....	63
Gráfico II: Número de saída de embarcações durante a década de 1840.....	66
Gráfico III: Proporção de africanos/pretos por anos – década de 1850.....	69
Gráfico IV: Proporção de passaportes obtidos por escravos entre 1830 e 1860.....	72
Gráfico V: Proporção de escravos por declaração de origem/cor.....	73
Gráfico VI: Registros com menção “tratar de negócios”, “viver de negócios” e negociantes.....	79
Gráfico VII: Proporção de mulheres africanas.....	83
Gráfico VIII: Proporção de mulheres e menores na década de 1840.....	84
Gráfico IX: Proporção de mulheres e menores na década de 1850.....	90

## ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Mapa da Costa da Mina no começo do século XIX.....	30
Figura 2: Mapa da região de Lagos na Costa da África.....	35
Figura 3: Passaporte de Antônio Godinho – frente .....	58
Figura 4: Passaporte de Antônio Godinho – verso. ....	59
Figura 5 – Registro de passaporte de Francisca Faria.....	94

## **TABELAS**

Tabela I: Comparação dados Verger, Lima e estudo atual – década de 1840.....	61
Tabela II: Comparação dados Verger, Lima e estudo atual – década de 1840.....	68
Tabela III: Profissões declaradas nos registros de passaportes.....	77
Tabela IV: Registros de passaportes de mulheres separados por declaração de origem e cor.....	82

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
CAPÍTULO I: ENTRE A BAHIA E A COSTA DA ÁFRICA: CONEXÕES ATLÂNTICAS DURANTE O SÉCULO XIX.....	24
1.1. A proibição do comércio de escravos no mundo Atlântico.....	26
1.2. A região da Costa da África no período do tráfico ilegal.....	29
1.2.1. Uidá, um centro lusófono na Costa da Mina.....	31
1.2.2. A região de Lagos, antiga Onim.....	35
1.3. A Bahia, conexões e a vida dos africanos durante os anos 1830 e 1840.....	38
1.4. O fim definitivo do tráfico ilegal no Brasil.....	52
CAPÍTULO II: AS VIAGENS PELO ATLÂNTICO: ASPECTOS DEMOGRÁFICOS.....	55
2.1. A década de 1840 e o contínuo fluxo de viajantes africanos.....	60
2.2. A década de 1850: transformações no comércio Atlântico.....	67
2.3. Os escravos no mundo atlântico .....	71
2.4. As diversas profissões que atravessaram o Atlântico e sua conexões com a Bahia oitocentista.....	75
2.5. O lugar das mulheres e menores nas viagens para a Costa da África.....	80
CAPÍTULO III: AFRICANOS EM BUSCA DO SEU LUGAR NO MUNDO ATLÂNTICO.....	96
3.1. <i>Personas non gratas</i> : os casos de deportações de africanos.....	96
3.2. Os barbeiros no mundo Atlântico.....	100
3.3. “Viver de “negócio volante desta cidade para os Portos da África.....	102
3.3.1. As viagens de Belizário Francisco do Espírito Santo .....	106
3.3.2. Da Costa da África para a Bahia: os descendentes de Francisco Félix de Souza.....	108
3.3.3. Emiliano Grave e “seu negócio a carreira da Costa da África” .....	111
3.4. José Fidelis e a fazenda Pastinho.....	115
3.5. Africanos em trânsito da Bahia para a África vindo de diferentes localidades.....	118
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	124
FONTES E BIBLIOGRAFIA.....	126

## INTRODUÇÃO

Muitos africanos libertos cruzaram o Atlântico a caminho de sua terra natal, especialmente no século XIX. Os registros de passaportes guardados no Arquivo Público da Bahia mostram centenas de africanos que embarcaram rumo à Costa da África, durante as décadas de 1840 e 1850.<sup>1</sup> Deste modo, esta pesquisa tem como objeto de estudo, africanas e africanos libertos que viveram na cidade de Salvador e empreenderam viagens para a Costa da África, verificando em que medida as motivações para essas viagens atendiam às necessidades desses indivíduos ao longo das primeiras décadas após a proibição do tráfico negreiro. A partir da análise sistemática dos livros de registros de passaportes, buscarei destacar as diversas tensões, dificuldades e sucessos ao realizar a travessia. Além de revisar os dados demográficos das viagens entre a Bahia e a Costa da África, apontados anteriormente por Pierre Verger e Mônica Lima e Souza, o levantamento pode contribuir para futuras pesquisas sobre o mundo atlântico, no sentido de formar uma extensa base de informações sobre essas travessias.

Diversos estudiosos, entre eles Lisa Earl Castillo e Luis Nicolau Parés elegeram libertos e escravos africanos como objeto de suas pesquisas. Com uma abordagem qualitativa e biográfica, Castillo e Parés investigam o fluxo desses sujeitos entre a Bahia e o continente africano, buscando verificar heranças culturais reconstituídas e influenciadas por trocas de experiências nos dois lados do Atlântico. O projeto coordenado por eles, do qual fiz parte, sobre famílias de africanos retornados e suas redes de relacionamentos, possibilitou que eu transcrevesse alguns livros de registros de passaportes. Trata-se de viajantes que saíam de Salvador com destino à costa africana.<sup>2</sup> Nessa medida, este estudo se dedica a um mapeamento minucioso destas viagens, de forma a entender a inserção de africanos e africanas libertas no mundo Atlântico em busca de adaptação perante uma sociedade escravista.

Por meio da análise desses passaportes é possível a verificação dos dados levantados anteriormente por Pierre Verger e Mônica de Lima e Souza. A volta de africanos às suas terras de origem foi analisada por Verger, na década de 1960, no último capítulo do seu livro *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos*

---

<sup>1</sup>APEB: Seção Colonial – Fundo Polícia - Livros de passaporte da polícia, setor colonial.

<sup>2</sup>Projeto aprovado pelo CNPQ nº928, do ano de 2012: *Famílias atlânticas: redes de sociabilidade entre Bahia e Benim, século XIX*, por Luis Nicolau Parés e Lisa Earl Castillo

*dos séculos XVII a XIX.*<sup>3</sup> Nas notas do capítulo, consta um levantamento de passaportes concedidos com destino ao continente africano partindo de Salvador, por meio dos livros de passaporte entre 1824 e 1868. Em 2008, a tese de Mônica Souza: *Entre margens: o retorno à África de libertos no Brasil, 1830-1870*,<sup>4</sup> também analisou o número de passageiros libertos embarcando de Salvador, e inclui a discriminação de gênero em relação aos viajantes entre o Brasil e o Golfo do Benin.

Souza acrescentou os agregados dos viajantes aos dados levantados anteriormente por Verger, que por sua vez, diferenciou apenas os africanos de outros, sem discriminar se eram pardos, crioulos, portugueses. A falta da diferenciação entre livres e libertos dificulta a compreensão das origens e relações entre esses africanos e crioulos (negros nascidos no Brasil) que viajavam para a Costa atlântica da África. O enfoque temporal de Mônica Souza, apesar de seu recorte datar de 1830, na prática, destaca movimentos posteriores à ocupação oficial inglesa na cidade de Lagos (1861), com foco na ideia do retorno definitivo de africanos. Além disso, os números apontados por Pierre Verger e Mônica Souza não convergem, o que mostra a necessidade de analisar os componentes demográficos com maior precisão, no intuito de esclarecer e completar as informações que necessitam atenção, deixadas de lado por ambos.

Dois momentos têm relativa importância para compreendermos o retorno em massa de africanos para seu continente de origem. A revolta dos Malês, em 1835, na Bahia, provocou uma expulsão em grande quantidade de africanos de volta ao seu continente. Os registros de passaportes indicam um número alto de viagens nos anos de 1835 e 1836, em consequência do medo da reescravização ou das deportações de africanos libertos na Bahia neste período. A ocupação britânica em Lagos, a partir de 1851, proporcionou uma segunda onda de viagens para a região, já que segundo Manuela Carneiro da Cunha, o território se tornou um lugar seguro e assim, poderiam reestruturar suas vidas no continente africano.<sup>5</sup> Logo, este estudo concentrará a análise na década posterior ao período das partidas em massa nos anos 1830, estendendo-se até o final da década de 1850, no intuito de focar os estudos no fluxo contínuo de homens e mulheres, durante o tráfico ilegal de escravizados que continuaram atravessando o Atlântico motivados principalmente por interesses econômicos.

---

<sup>3</sup>Pierre Verger, Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX; tradução Tasso Gadzanis. - 4. ed. rev. - Salvador: Corrupio, 2002. 732p.

<sup>4</sup>Mônica Lima e Souza, *Entre margens: o retorno à África de libertos no Brasil, 1830-1870*. Tese de doutorado pela Universidade Federal Fluminense. Departamento de História – 2008. 266 f.

<sup>5</sup>Manuela Carneiro da Cunha, *Negros, estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África* — 2ª ed. rev. ampl. — São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p. 137.

A historiografia já demonstrou que africanos escravizados e libertos estiveram inseridos no comércio de escravos e de mercadorias entre a Bahia e a costa africana, proporcionando alguma segurança econômica.<sup>6</sup> Apesar da proibição do tráfico, em 1831, as viagens de africanos em direção à África Ocidental continuaram nas décadas posteriores. Em um primeiro momento, a grande maioria das viagens ocorreram por conta das deportações e partidas em massa, ocasionadas pela Revolta dos Malês.<sup>7</sup> Porém, as travessias também tiveram motivações econômicas, exercidas em ambos lados do Atlântico por libertos que nem sempre se fixaram na África, como já assinalou Lisa Castillo.<sup>8</sup> Embora o estudo sobre retornados tenha crescido nas últimas décadas, conforme veremos a seguir, o período do tráfico ilegal (1830-1850) ainda carece de estudos.

### Revisão da bibliografia

Temas como o retorno de africanos à sua terra natal e indivíduos libertos que se fixaram na Bahia vêm conquistando maior espaço, desde a década de 1980. Mônica Lima e Souza realizou uma importante revisão bibliográfica em sua tese, apresentando “um panorama da produção sobre o retorno de libertos no Brasil à África no século XIX e seus desdobramentos [...]”.<sup>9</sup> De acordo com Souza, durante os anos 1980, alguns estudos renovaram a compreensão em relação a motivação das viagens de retornados para a costa africana, a exemplo da pesquisa de João Reis sobre rebeliões escravas na Bahia, na primeira metade do século XIX, reforçando a tese de Manuela da Cunha “dos libertos como indesejáveis e o retorno como opção não-desejada”.<sup>10</sup> Muitos estudos sobre os retornados ainda não foram traduzidos para o português, dificultando o acesso mais amplo e por isso, não pretendo realizar uma revisão como a de Souza. Ao longo desta Introdução, destacarei alguns trabalhos importantes escritos na língua portuguesa, cujos estudos evidenciam trajetórias de libertos na Bahia e África, ajudando a entender o contexto em que viveram.

---

<sup>6</sup>Ver os trabalhos de Luis Nicolau Parés, Lisa E. Castillo e Pierre Verger, entre outros: Luis Nicolau Parés, Milicianos, barbeiros e traficantes numa irmandade católica de africanos minas e jejes (Bahia, 1770-180). *Revista Tempo*/2014 v20, p.1-32; Lisa Earl Castillo, Em busca dos agudás da Bahia: trajetórias individuais e mudanças demográficas no século XIX. *Afro-Ásia*, 55 (2016), 111-147. Disponível online em: <https://portalseer.ufba.br/index.php/afroasia/index>.; Pierre Verger, *Os libertos: sete caminhos na liberdade de escravos da Bahia no século XIX*. São Paulo: Corrupio, 1992; Luis Nicolau Parés, *Entre Bahia e a Costa da Mina, libertos africanos no tráfico ilegal*, in João Figueiroa, Giuseppina Raggi, Roberta Stumpf (orgs), *Salvador da Bahia entre América e África*. Salvador/Lisboa: Edufba/CHAM, (no prelo, 2017)

<sup>7</sup>Sobre a Revolta dos Malês, ver em: João José Reis, *Rebelião escrava no Brasil: a história do Levante dos Malês (1835)*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

<sup>8</sup>Castillo, Em busca dos agudás, p.145.

<sup>9</sup>Souza, *Entre margens*, p. 53-97.

<sup>10</sup>Souza, *Entre margens*, p.40



Alguns estudiosos são essenciais para este estudo, como Pierre Verger, que desde os anos de 1960, investigou a vida dos libertos entre a Bahia e a Costa da África. Verger analisou a trajetória de libertos inseridos no tráfico de escravos, e também a relação desses indivíduos entre a costa africana e a Bahia ao longo dos séculos.<sup>11</sup> Durante cerca de vinte anos, Verger organizou sua pesquisa para o livro *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo do Benin e a Baía de Todos os Santos dos Séculos XVII a XIX*, finalizando em 1966. Em seu estudo, incluiu relações comerciais, rebeliões e revoltas escravas, o retorno à África, legislação e condições de vida dos africanos.<sup>12</sup> Suas pesquisas serviram de ponto de partida para outros estudiosos. A obra de Verger chamada *Os libertos: sete caminhos na liberdade de escravos da Bahia no século XIX*, publicada no início da década de 1990, trouxe uma abordagem biográfica, destacando trajetórias de libertos na Bahia e na África.<sup>13</sup> Entre eles, os africanos Luis e Antônio Xavier de Jesus, dos quais falarei mais adiante.<sup>14</sup>

Na década de 1980, a obra *Negros, estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África*, de Manuela Carneiro da Cunha, analisou a situação de homens e mulheres alforriadas no Brasil, relacionando a precarização especialmente com o retorno de africanos libertos para sua terra natal.<sup>15</sup> Cunha destacou a situação de vida de africanos alforriados no Brasil, demonstrando a precariedade da liberdade para aqueles homens e mulheres que conquistaram suas alforrias durante o século XIX.<sup>16</sup> A autora observa a organização cultural e comercial de retornados na cidade de Lagos, principalmente após a ocupação britânica em 1851, e propõe que a situação precária de africanos no Brasil, aliados ao final do tráfico e a ocupação inglesa proporcionaram o retorno definitivo para seu continente de origem.

Sua obra, sobre o estudo de retornados, é pioneira e continua referência no tema até os dias atuais, ao demonstrar que africanos libertos foram tratados como estrangeiros em ambos os lados do Atlântico. Se no Brasil, a conjuntura trazia instabilidade e insegurança para negros de fora do Império, ao regressar à África, se diferenciavam pelo acúmulo cultural que

---

<sup>11</sup>Ver os trabalhos de Verger, entre eles: Pierre Verger, *Fluxo e refluxo*.

<sup>12</sup>Sobre suas obras, acessar: <http://www.pierreverger.org>

<sup>13</sup>Pierre Verger, *Os libertos*.

<sup>14</sup>Verger, *Os libertos*, p.55.

<sup>15</sup>Manuela C. da Cunha, *Negros Estrangeiros. Os Escravos Libertos e Sua Volta à África*. São Paulo: Brasiliense, 1985. v. 1. 232p. Em 2012, foi lançada a segunda edição do livro, ampliada e revisada: Manuela Carneiro da Cunha, *Negros, estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África* — 2ª ed. rev. ampl. — São Paulo: Companhia das Letras, 2012, 279pp.

<sup>16</sup>Sobre a precariedade de libertos no Brasil, ver também: Sidney Chalhoub, *Precariedade estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX)*. História Social, n. 19, segundo semestre de 2010; Sidney Chalhoub, *A força da escravidão. Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras. 2012. Chalhoub não trata do tema de retornados, mas analisa o contexto pós lei de 1831, e a situação de libertos que viveram especialmente no Rio de Janeiro naquele período.

levavam de suas experiências na América. Ou seja, a identidade estrangeira foi útil no contexto africano, diferente do que acontecia no Brasil. Além disso, retornados do Brasil acionavam diferentes identidades (brasileira, ijexá, egbás), que operavam em determinados contextos e permitiam suas ações na política e no comércio.<sup>17</sup>

Durante o final da década de 1990 e o início de 2000, destaco as obras de Milton Guran e Robin Law. O estudo de Milton Guran sobre a África Ocidental e os retornados, onde analisou a comunidade de agudás no Benin, demonstrou como ex-escravos que retornaram do Brasil se readaptaram e formaram uma nova identidade na região do atual Benim, togo e Nigéria, e famílias agudás que descenderam de brancos e mestiços.<sup>18</sup> Junto a João Reis, o antropólogo também investigou a trajetória da família Paraíso, a partir do africano José Abubakar Bambero Paraíso, ex-escravo que retornou para a África em meados do século XIX, tornando-se conselheiro e líder político do rei em uma comunidade islâmica.<sup>19</sup>

Robin Law também manteve o foco nos retornados da Bahia para a costa da África. Robin Law analisou a importância da comunidade de brasileiros em Uidá, inseridos no comércio atlântico e sua influência no Reino de Daomé.<sup>20</sup> Em conjunto com Kristin Mann, Law examinou o fluxo da movimentação entre Bahia e África, demonstrando que a comunidade atlântica se formou a partir de relações compartilhadas em ambos lados do Atlântico e a continuação da comunicação entre eles, seja “comercial cultural ou intelectual, manteve essa comunidade viva ao longo das décadas”.<sup>21</sup> Conforme Law e Mann, o movimento regular de pessoas, mercadorias, ideias e costumes compartilhados ao longo do tempo, em um prolongado processo de idas e voltas entre a costa africana e a Bahia formaram a diáspora atlântica.<sup>22</sup>

Na última década, estudos importantes sobre africanos inseridos no tráfico foram desenvolvidos. Em 2010, a obra *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (1822-1853)*, de João J. Reis, Flávio dos S. Gomes e Marcus J. M. de Carvalho, destaca a trajetória do ex-escravo africano Rufino José Maria, que trabalhou como cozinheiro em

<sup>17</sup>Cunha, Negros, estrangeiros, p.186.

<sup>18</sup>Milton Guran, Agudás: os “brasileiros” do Benim. Rio de Janeiro, Nova Fronteira: 2000. Ver também artigo: Milton Guran, “Da bricolagem da memória à construção da própria imagem entre os Agudás do Benim” in *Afro-Ásia* nº28. Salvador: CEAO/UFBA, 2002. pp.45-76.

<sup>19</sup>João Reis e Milton Guran, Urbain-Karim Elisio da Silva, um agudá descendente de negro malê. *Afro-Ásia*, 28 (2002), 77-96

<sup>20</sup>Robin Law, A comunidade brasileira de Uidá e os últimos anos do tráfico de escravos – 1850/1866. *Afro-Ásia* 27 (2002), 41-77.

<sup>21</sup>Kristin Mann e Robin Law, *West Africa in the Atlantic Community: the Case of the Slave Coast*, William and Mary Quarterly, vol. 56, no 2, 1999, p.315. – Apesar de não ser traduzido para o português, destaco essa obra por sua importância nos estudos sobre retornados.

<sup>22</sup>Law e Mann, *West Africa in the Atlantic Community*, p.315.

navios que faziam a travessia entre o Brasil e a costa africana, durante os anos 1830 e 1840. Conforme os autores, Rufino teve envolvimento com o tráfico negreiro, além de ser proprietário de escravos.<sup>23</sup> As viagens atlânticas permitiram que o liberto tivesse acesso a diferentes regiões envolvidas no comércio de escravos, proporcionando uma visão mais ampla do mundo ao ter contato com culturas brasileiras, do continente europeu e africano ao mesmo tempo.<sup>24</sup> As travessias de Rufino foram contemporâneas às de outros africanos que partiram da Bahia para a África, na década de 1840, e provavelmente compartilharam da mesma experiência que o Alufá. As possíveis conexões de Rufino com outros comerciantes libertos ajudam a entender a dinâmica na qual estavam inseridos esses homens e mulheres.

Mais recentemente, Elaine Falheiros aprofundou o estudo das trajetórias de Luis e Antônio Xavier de Jesus, estudadas anteriormente por Verger, conforme já mencionei.<sup>25</sup> Luis tornou-se um liberto próspero, acusado de participar da Revolta dos Malês em 1835, foi conseqüentemente, deportado para a África. Deixou os negócios aos cuidados de Antônio, que se tornou um de seus receptores de escravos no Brasil. As transações que iniciaram antes da proibição do tráfico, se mantiveram entre os dois africanos, que enviavam e recebiam escravos ilegalmente pelo Atlântico, demonstrando as conexões comerciais e pessoais que se estabeleceram entre retornados fixados na África e libertos que viviam na Bahia. As diferenças nas viagens de Rufino e Luis Xavier de Jesus pelo Atlântico também devem ser analisadas. Conforme Castillo, para estimar o volume de viagens para a África é necessário levar em conta as travessias que envolveram viajantes que não se radicaram no continente.<sup>26</sup> Ou seja, é importante considerarmos viajantes que, como Rufino, trabalharam no comércio marítimo, viajando diversas vezes entre os dois lados do Atlântico e aqueles, como Luis Xavier, que se fixaram definitivamente na costa africana.

Luis Nicolau Parés também investiga africanos inseridos no tráfico de escravos e suas redes de relacionamento, formadas nos dois lados do Atlântico. Ao estudar uma comunidade de barbeiros entre 1770 e 1830, Parés demonstrou uma ampla rede de africanos envolvidos em Irmandades e agrupados a partir de suas profissões.<sup>27</sup> Em outro estudo, tomando como ponto de partida as trajetórias de Joaquim de Almeida e Pedro Pinto da Silveira, ambos jejes,

---

<sup>23</sup>Flavio dos Santos Gomes, João José Reis e Marcus J. M. de Carvalho, *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822-c. 1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010. P. 99-115,

<sup>24</sup>Carvalho, Gomes e Reis, *O alufá Rufino*, p.355.

<sup>25</sup>Elaine S. Falheiros, Luís Xavier de Jesus, de escravo a retornado: o 'lugar' social dos africanos na Bahia do século XIX. *Revista História (Rio de Janeiro)*, v. 1, 2014, p. 354-377.

<sup>26</sup>Castillo, *Em busca dos agudás*, p.145.

<sup>27</sup>Parés, *Milicianos, barbeiros e traficantes*, p.1-32.

Parés verificou a participação de africanos desde o início de suas carreiras, no final da década de 1820, até a década de 1840, quando as pressões pelo fim definitivo do tráfico forçaram novas adaptações para as atividades clandestinas na Costa da Mina.<sup>28</sup>

Um estudo mais recente, de Lisa Castillo, investiga os libertos da Bahia à África, propondo três fases no fluxo de retornados durante o século XIX:

O período mais intenso foi entre 1835 e 1837, na esteira de uma grande rebelião escrava, a Revolta dos Malês. A maioria desses viajantes estabeleceu-se no Reino de Daomé, onde foram absorvidas por comunidades lusófonas existentes conhecidas como agudás. A segunda fase, na década de 1840, foi dominada por homens, muitos dos quais acabaram retornando ao Brasil. Durante a terceira fase, que começou após 1850, com a extinção da participação brasileira no comércio atlântico de escravos, Lagos tornou-se o mais importante porto de chegada.<sup>29</sup>

Seu artigo aponta semelhanças e divergências entre os dados apontados por Mônica Souza e Pierre Verger, reforçando a necessidade de um mapeamento mais atento das viagens de africanos para o Golfo do Benin, durante as décadas do comércio ilegal. Os trabalhos de Castillo sobre o terreiro do Gantois<sup>30</sup> e da Casa Branca na Bahia<sup>31</sup>, embora não focalizem o comércio ilegal, são importantes para este estudo, no sentido de compreender as diversas redes que se formavam no período, entre os dois lados do Atlântico, demonstrando trajetórias que se cruzaram na Bahia e estiveram presentes nas viagens para a África. Além de trazer dados sobre as viagens atlânticas, aponta conexões com libertos que se envolveram no comércio atlântico de alguma maneira.

Estudos mais recentes também focalizam a precariedade da liberdade durante os Oitocentos. Luciana Brito analisa alguns casos de eventos envolvendo africanos e as leis contra o comércio ilegal, demonstrando como as medidas de segurança se preocupavam mais com a questão do africano, do que com a do tráfico propriamente dito. As leis, portanto, não passavam de medidas indiretas para a coerção de africanos libertos e escravos que viviam na província da Bahia oitocentista. Denúncias sobre o tráfico ilegal aumentaram após 1835, embora setores da justiça liberassem os navios investigados, demonstrando certa conivência com os comerciantes.<sup>32</sup> Apesar da continuidade do tráfico e da “vista grossa” de juízes e

<sup>28</sup> Ver: Parés, *Entre Bahia e a Costa da Mina*.

<sup>29</sup> Castillo, *Em busca dos agudás da Bahia*, p. 112

<sup>30</sup> Lisa Earl Castillo *O terreiro de Gantois: redes sociais e etnografia histórica no século XIX. Rev. hist. (São Paulo)*, n.176, a05616, 2017.

<sup>31</sup> Lisa Earl Castillo, *Entre memória, mito e história: viajantes transatlânticos da Casa Branca*, in João José Reis e Elciene Azevedo (org.), *Escravidão e suas sombras*, Salvador, Edufba, 2012, pp. 65- 110.

<sup>32</sup> Luciana da Cruz Brito, *Temores da África: segurança, legislação e população africana na Bahia oitocentista*. Salvador: EDUFBA, 2016, 229 pp, p. 123.

policiais, conforme Brito afirma, alguns deputados estavam atentos ao cumprimento da lei. Em 1837, um secretário do governo foi chamado para esclarecer sobre dois africanos apreendidos por conta do tráfico.<sup>33</sup> A legislação analisada por Brito se torna essencial no sentido de contextualizar a vida de homens e mulheres negros na Bahia, especialmente os nascidos na África, conforme a primeira parte deste estudo se propõe a analisar.

A liberdade precária não foi característica exclusiva do sistema escravista brasileiro. O livro de Rebecca Scott e Jean M. Hébrard mostra a trajetória da família Tinchant, desde a saída da africana Rosalie de seu continente, a qual teve sua liberdade colocada à prova constantemente em diversos locais da América e na Europa, como Cuba, Haiti, Alemanha, e regiões dos Estados Unidos<sup>34</sup>. Ser liberto nas Américas significava que o sujeito não tinha os mesmos direitos que os homens brancos, e em qualquer momento, poderia voltar à sua condição de escravo

Enfim, esses são alguns dos estudos da diáspora que proporcionaram o entendimento das relações entre os dois lados do Atlântico, a formação de novas identidades, relações pautadas por tensões e acomodações. Nos mostram a complexidade das sociedades escravistas no período, e confirmam a agência de africanos escravizados e libertos. Esses estudos nortearam o trabalho e proporcionaram boa interlocução com os meus achados de pesquisa. O diálogo, aqui apresentado com essa historiografia, objetiva a agência de homens e mulheres negros, que viram no comércio atlântico, um meio de resistência, mas também de adaptação.

### **Fontes utilizadas e metodologia de pesquisa**

Em relação à metodologia escolhida para este estudo, é importante destacar um trabalho essencial para a atual pesquisa. No final da década de 1970, Katia Mattoso aplicou a metodologia quantitativa no campo da História Social, examinando os níveis de riqueza na Bahia oitocentista e traçando o perfil de escravos e alforriados, por meio da análise de inventários *post mortem*, testamentos e cartas de alforrias, propondo o escravo como agente capaz de desenvolver estratégias, sem desprezar as crueldades da escravidão.<sup>35</sup> Embora tenha

---

<sup>33</sup> Brito, *Temores da África*, p.131.

<sup>34</sup> Jean Mjoscelyne Hébrard e Rebecca J Scott, *Provas de Liberdade: uma odisséia atlântica na era da emancipação*. tradução: Vera Joscelyne – Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2014.

<sup>35</sup> Ver os trabalhos de Katia Mattoso, entre eles: Katia Q Mattoso, *Bahia, século XIX. Uma província no Império*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992. 747pp; Kátia de Queirós Mattoso, *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1982; Versão original: Kátia de Q. Mattoso, *Être esclave au Brésil. XVIe-XIXe. siècle*. Paris: Hachette, 1979; ver outros trabalhos com ênfase na metodologia quantitativa: Maria Andrade, *A mão-de-obra escrava em Salvador, 1811-1860*, São Paulo: Corrupio, 235 pp; Maria Inês C. Oliveira, *O liberto: o seu mundo e os outros (Salvador, 1790/1890)*, São Paulo: Corrupio/CNPq, 1988. 111 pp.

caído em desuso, o estudo quantitativo como de Mattoso fornece uma base empírica importante na análise dos dados sobre passaportes, principalmente se complementado pela metodologia da micro-história, como buscarei fazer. A partir da escala de observação reduzida, a análise micro-histórica aborda o cotidiano, relacionando trajetórias particulares ao contexto geral.<sup>36</sup> Dessa maneira, o destaque de trajetórias de alguns libertos contribui para o estudo mais completo sobre as viagens atlânticas.

A fonte principal utilizada neste estudo é uma série de dez livros encadernados de registros de passaportes, emitidos entre 1826 e 1888, no acervo do Arquivo Público da Bahia (doravante APEB), também utilizados nas análises de Verger e Souza. Por meio desses registros, é possível verificar muitas informações sobre os indivíduos que receberam passaportes: destino da viagem, cor, nacionalidade e se o indivíduo era escravo, liberto ou livre. Além dessas informações, muitos registros anotaram o motivo das viagens. Outra fonte importante para esse estudo, embora menos preservada no acervo do APEB, são os pedidos de passaportes.<sup>37</sup> O indivíduo que desejasse sair do Império ou para outra província solicitava seu passaporte junto à polícia. No arquivo público da Bahia, estão disponíveis maços de correspondências recebidas pela polícia sobre diversos assuntos, misturados entre eles, pedidos de passaportes. Esses documentos não estão organizados por data ou por tema, dificultando a análise sistemática dos pedidos de passaportes. Se o pedido fosse deferido, o sujeito recebia seu passaporte, o qual deveria ser registrado nos livros mencionados no parágrafo anterior. A comparação entre as duas fontes se torna importante, já que, muitas vezes, os pedidos trazem informações adicionais em anexo, como cartas de alforria ou passaportes anteriores, ajudando a esclarecer a trajetória do viajante.

O cruzamento das informações sobre a movimentação marítima publicada em periódicos da época<sup>38</sup> com os pedidos e registros de passaportes ajudam a completar a análise de maneira mais ampla. A Hemeroteca Digital, da Biblioteca Nacional, fornece outra fonte essencial: jornais da época, onde viajantes costumavam anunciar suas partidas, além das publicações diárias de informações sobre navios, cargas e passageiros na movimentação do porto e inspeção da alfândega. A partir de periódicos, é possível identificar embarcações que atravessaram o Atlântico para a Costa da África, e quais mercadorias ou passageiros levavam.

---

<sup>36</sup>Sobre a micro-história ver: Carlo Guinzburg, O nome e o como. In: GUINZBURG, C. *et alli*. *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa: Difel, 1991, pp. 169-178. Ver também: Ronaldo Vainfas, *Os protagonistas anônimos da História: micro-história*. Rio de Janeiro: Campus, 2002, 115pp.

<sup>37</sup>Disponíveis no arquivo público da Bahia, seção colonial, fundo de polícia.

<sup>38</sup>Publicações disponíveis online em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br) – Periódicos como *A Marmota*, *Correio Mercantil* e outros devidamente citados adiante.

Ao complementar a análise quantitativa com a metodologia micro-histórica, utilizarei fontes eclesiásticas (livros de registro de batismos, matrimônios na Bahia e na Costa do Benin, e óbitos na Costa do Benin), inventários *post mortem* de africanos libertos, para compreender como essas relações se estabeleciam entre os dois lados do Oceano, rastreando algumas trajetórias individuais. O cruzamento dessas fontes permite investigar detalhes importantes sobre viajantes africanos, suas reais motivações e a provável inserção de muitos deles no comércio de escravos. Por meio de inventários e fontes eclesiásticas, é possível ainda detectar redes de relações entre alguns libertos, além de compreender de que forma esses contatos influenciaram em suas viagens.

Este estudo, portanto, se dedica à pesquisa aprofundada dos registros de passaportes, aliada de forma pontual aos pedidos e publicações de viagens em periódicos, inventários *post mortem* e fontes eclesiásticas. Ou seja, mapear as viagens de mulheres e homens negros, especialmente os nascidos na África e que passaram pela experiência do cativo no Brasil.

### **Organização dos capítulos**

O trabalho está dividido em três capítulos. No primeiro, buscarei compor o contexto de ambos os lados do Atlântico, a saber: a África Ocidental (essencialmente o Golfo do Benin) e a Bahia. Busco entender as estratégias utilizadas para manutenção do comércio ilegal e a inserção de africanos nessas atividades, ao mesmo tempo em que houve perseguições e leis punitivas para esses indivíduos. Primeiramente, o capítulo pretende analisar a proibição do tráfico e a criação de leis que limitavam e cerceavam os direitos de africanos na Bahia, o regresso desses sujeitos ao continente africano, seja de forma definitiva ou não.

É essencial entender a dinâmica das sociedades que compunham a região do Reino do Daomé, no Golfo do Benin, e suas relações com o tráfico de escravos, destacando as principais atividades comerciais estabelecidas pelos retornados na costa africana, e a influência dessa comunidade em relação à dinâmica do tráfico de escravos durante o período de proibição. Assim, o capítulo está dividido da seguinte maneira: a primeira parte traça um panorama dos acontecimentos no continente africano, buscando analisar o contexto da proibição do tráfico, a organização das cidades como Uidá e Lagos e a comunidade de retornados no Benin. A segunda parte corresponde à análise da conjuntura na Bahia, destacando a década de 1840 e a continuidade do tráfico ilegal, evidenciando a situação de vida dos africanos nesse período. Um último tópico tratará sobre o fim definitivo do comércio de escravos com a África e as possíveis mudanças econômicas nas vidas de homens e

mulheres libertas.

O segundo capítulo apresenta os dados quantitativos obtidos da análise minuciosa de registros de passaportes concedidos a africanos libertos entre 1840 e 1860, no intuito de mapear as viagens realizadas para a costa da África. Por meio da análise quantitativa das viagens, é possível verificar as diferenças de fluxo de viajantes ao longo dos anos e relacionar com o contexto em que estavam inseridos, incluindo diferenciação de gênero, nação, faixa etária, condição civil e jurídica. O estudo demográfico das viagens atlânticas permite ainda investigar algumas trajetórias de indivíduos, que realizaram a travessia para conquistar melhorias de vida, fosse com a partida definitiva ou a inserção comercial no Benin.

Os dados demográficos foram separados por décadas para que possamos verificar as possíveis motivações para cada período. Porém, a comparação entre os números levantados neste estudo e os de Verger e Souza estão expressos ao longo dos tópicos que analisam as viagens em cada década. O capítulo, portanto, está dividido da seguinte forma: estudo das viagens por décadas, comparando os dados encontrados com os de Verger e Souza, com atenção voltada para as mudanças nas motivações de viagens, a diferença no número de viajantes em cada período. Além disso, apresentarei seções que analisam as viagens de mulheres, menores, escravos e diferentes profissões e atividades comerciais que os viajantes exerciam, com ênfase nos africanos negociantes, cruzando informações de seus inventários, com as atividades e profissões que declaravam em suas solicitações e pedidos de passaportes.

Enquanto o segundo capítulo destaca a análise quantitativa dos registros de passaporte, o terceiro capítulo terá uma abordagem micro-histórica, focada no estudo de experiências individuais de africanos que viajaram para a costa africana. O objetivo principal é compreender as diferentes atividades econômicas e motivações particulares de homens e mulheres que atravessaram o Atlântico, no sentido de destacar tensões, dificuldades e sucessos pelos quais passaram na ocasião de suas viagens. Buscarei demonstrar que não foram, tão somente, os grandes traficantes negreiros que se beneficiaram com as viagens. Em uma escala menor, uma rede de homens e mulheres usaram seus contatos com a costa africana para melhorias de suas condições de vida aqui na Bahia. Nesse capítulo, portanto, pretendo abordar diferentes problemas referentes às viagens: casos de deportações; trajetórias de homens e mulheres que partiram definitivamente para seu continente de origem; diferentes negócios e profissões inseridas em redes de relacionamento, as quais também participavam do tráfico ilegal; africanos que vinham de outras localidades e suas possíveis motivações.

Desta forma, este estudo corrobora com algumas hipóteses. Em primeiro lugar,



confirma que o tráfico ilegal e as viagens entre a Bahia e o Golfo do Benin favoreceram africanos de diferentes condições sociais e econômicas. A influência do comércio ilegal afetou a vida de libertos e escravizados. A análise detida sobre viajantes, na década de 1840 e 1850, auxilia também no sentido de entender o comércio atlântico para além do tráfico de africanos, apesar de ter sido este, o mais lucrativo no período ilegal.

## CAPÍTULO 1: ENTRE A BAHIA E A COSTA DA ÁFRICA: CONEXÕES ATLÂNTICAS DURANTE O SÉCULO XIX.

Como visto, os registros de passaportes guardados no Arquivo Público da Bahia mostram centenas de africanos que embarcaram rumo à Costa da África, ao longo do século XIX.<sup>39</sup> Os motivos para a travessia poderiam variar de acordo com os acontecimentos dos dois lados do Atlântico. Dessa maneira, interessa inicialmente abordar o quadro geral das populações que viviam na Costa da África e dos africanos na Cidade de Salvador, essencialmente no período de grandes mudanças no comércio de escravos entre a Bahia e o Golfo do Benin: as décadas de 1830 até 1860. Ou seja, desde a proibição do tráfico de escravos até a colonização completa de Lagos pelos ingleses, que já haviam ocupado a cidade desde 1851, causando novas mudanças nas relações em ambas margens do Atlântico.

Na Bahia, a Revolta dos Malês fez com que um número considerável de africanos partisse definitivamente para a costa africana após 1835.<sup>40</sup> Conforme João J. Reis, aquele foi um período de perseguições para a comunidade africana, o que motivou a fuga de milhares de libertos que viram a restrição de seus direitos e nas condições mais gerais de vida no Brasil. Cerca de setenta africanos morreram durante o levante, além de aproximadamente 500 punições, entre elas a prisão, morte e a deportação.<sup>41</sup> Como afirma Verger, somente em 12 de novembro de 1835, cento e quarenta e oito pessoas que foram acusadas e presas por conta da Revolta partiram para a África à bordo do Maria Damiana, e mais de setecentos passaportes foram emitidos nos últimos meses do ano, demonstrando o grande número de partidas voluntárias que acompanharam as prisões e deportações.<sup>42</sup> Lisa Castillo apontou a emissão de 271 passaportes apenas no mês de outubro de 1835 para africanos que desejavam voltar para o continente de seu nascimento e cerca de 925 pessoas que partiram para a costa africana até 1837.<sup>43</sup>

Na África, muitos retornados que partiram em 1835 se estabeleceram em regiões

<sup>39</sup>APEB: Seção Colonial – Fundo Polícia - Livros de passaporte da polícia, setor colonial.

<sup>40</sup>Sobre a Revolta dos Malês, fugas e deportações ver em: Reis, *Rebelião escrava*; sobre as viagens em 1835/1836 por conta dos Malês, ver também: Verger, *Fluxo e refluxo*, p.631; Souza, *Entre margens*, p.113; Castillo, Em busca dos agudás, p. 112-118.

<sup>41</sup>Reis, *Rebelião escrava*, p.7.

<sup>42</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p.390 - Os registros de passaporte mostram um número grande de africanos partindo da Bahia para a Costa da África em 1835. Contabilizei um total de 469 africanos/pretos em registros de passaportes, 96 pessoas viajando como agregados, a maioria crianças, esposas, criados e escravos, apenas no ano de 1835. Além de africanos, identifiquei 29 pessoas que acompanhavam esses indivíduos. No próximo capítulo analisarei os dados obtidos por esse estudo comparando aos dados de Pierre Verger e Mônica Souza. - APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5883.

<sup>43</sup>Castillo, Em busca dos agudás, p.114.

portuárias como Uidá, e como afirma Robin Law, fortaleceu a comunidade brasileira que vivia naquele território, conforme veremos adiante.<sup>44</sup> Embora proibido, o tráfico de escravos continuou intenso pelo menos até a década de 1850.<sup>45</sup> Africanos libertos que viviam dos dois lados do Atlântico estiveram envolvidos com o comércio ilegal nesse período. Os já citados, Joaquim de Almeida, Antônio e Luís Xavier de Jesus, são exemplos de africanos que estavam inseridos no comércio negreiro e atravessaram o Atlântico diversas vezes para tratar de seus negócios.<sup>46</sup> Castillo demonstrou como africanos empregados no comércio marítimo serviam de intermediários, transportando mensagens e encomendas.<sup>47</sup> As cartas que enviaram um para o outro durante o comércio ilegal, além de evidenciar a participação de ambos no tráfico, possivelmente serviram para transmitir notícias do além-mar e dessa forma, conectavam africanos libertos e escravizados dos dois lados do Atlântico, que poderiam usufruir de tais informações para seus interesses em comum.<sup>48</sup>

No período de 1851 até a década de 1860, outros grandes grupos de ex-escravos que viviam no Brasil partiram para cidades como Lagos, pois depois da ocupação britânica aquela região no Golfo da Guiné tornou-se um lugar a salvo dos perigos da reescravização, conforme afirma Cunha.<sup>49</sup> Dessa maneira, este estudo tem como foco principal as viagens transatlânticas realizadas por africanas e africanos libertos, buscando conectar trajetórias como as de Luis e Antônio Xavier de Jesus com as atividades comerciais realizadas em ambos lados do Atlântico, assim como dificuldades e tensões que enfrentaram em suas travessias. Investigarei também a participação de africanos para além do grande tráfico de escravos e a inserção em outras atividades comerciais. Se a década de 1850 proporcionou um cenário de segurança em Lagos, levando muitos homens e mulheres a retornarem para o continente africano, as motivações para cruzar o Atlântico nos anos anteriores e até mesmo nos anos de 1850 foram variadas. Entre o período de grande movimentação de africanos para a África em 1835 e o segundo movimento de retornados após 1850, um fluxo de passageiros africanos continuou embarcando para a Costa da África ao longo da década de 1840.

---

<sup>44</sup> Law, A comunidade brasileira de Uidá, p.42.

<sup>45</sup>Sobre a proibição do tráfico, ver: Leslie Bethell, *A Abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos 1807-1869*. Tradução: Luís A.P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002. 478p.; ver também: Chalhoub, *A força da escravidão*.

<sup>46</sup>Falheiros, Luís Xavier de Jesus, de escravo a retornado, p. 354-377. Sobre Joaquim de Almeida, ver: Parés, *Entre Bahia e a Costa da Mina*.

<sup>47</sup>Castillo, *Em busca dos agudás*, p.130.

<sup>48</sup>Sobre as correspondências entre Luis e Antonio Xavier de Jesus, ver em: Verger, *Os libertos*, p.56-58.

<sup>49</sup>Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.137. Sobre o retorno de africanos para Lagos e as oportunidades de trabalho após 1850, ver também: Castillo, *Entre memória, mito e história*, p. 94-95

### 1.1. A proibição do comércio de escravos no mundo Atlântico

O comércio de escravos para as Américas beneficiou a economia de potências europeias durante muito tempo. Conforme Leslie Bethell, até a segunda metade do século XVIII, cerca de setenta a setenta e cinco mil homens e mulheres eram transportados para servirem de escravos nas Américas por ano.<sup>50</sup> Os dados levantados pelo *Slave Voyages* apontam mais de 5 milhões e meio de escravos desembarcados no continente americano entre 1600 e 1800.<sup>51</sup> Além de mais novos, os números de *Slave Voyages* reúnem dados de muitas fontes, tornando o número indicado por sua pesquisa mais atualizado que o estimado por Bethell.<sup>52</sup> Conforme o *Slave Voyages*, durante os séculos XVII e XVIII, desembarcaram no Brasil cerca de um milhão e seiscentas pessoas. Só na Bahia foram quase 917 mil escravos para o mesmo período, aproximadamente 57% do total de escravos que chegaram no Brasil.<sup>53</sup>

No Brasil, no começo dos anos 1830, iniciou o processo de proibição do tráfico, que se estendeu até a década de 1850 no Brasil, quando finalmente o tráfico foi finalizado. A Dinamarca já havia abolido o comércio de escravos em 1792, enquanto os Estados Unidos e a Grã-Bretanha decretaram a proibição a partir de 1808.<sup>54</sup> Apesar disso, como afirma Bethell, foram os britânicos motivados por interesses econômicos que se dedicaram à abolição internacional do comércio negro.<sup>55</sup> Com a independência em 1822, o governo brasileiro não teria mais que obedecer o tratado que Portugal havia firmado com a Grã-Bretanha em 1815, porém o interesse pelo reconhecimento como país independente acarretou em novas negociações com os britânicos, que usaram a abolição do comércio negro e a mediação com Portugal como moeda de barganha para reconhecer a independência do Brasil.<sup>56</sup> Em

<sup>50</sup>Leslie Bethell, *A Abolição do comércio brasileiro*, p.13.

<sup>51</sup>Disponível em [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) – O número exato apontado pelo banco de dados é de 5.576.495 desembarcados em regiões que englobam o Brasil, América espanhola e holandesa, Caribe britânico e francês, além da América setentrional continental.

<sup>52</sup>Sobre o *Slave Voyages*, acessar: [www.slavevoyages.org/about/history](http://www.slavevoyages.org/about/history) - Se contabilizarmos a média de 70 a 75 mil escravos desembarcados por ano, a estimativa de Bethell é quase três vezes maior que a indicada pelo *Slave Voyages* para os dois séculos (entre 14 e 15 milhões de pessoas).

<sup>53</sup>Disponível em [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) – Conforme a fonte, o número exato de escravos desembarcados no Brasil é de 1.603.766, enquanto para a Bahia é de 916.673. Porém, conforme Chalhoub, entre o século XVI e os anos de 1850, 4,8 milhões de escravos entraram no Brasil, sendo cerca de 42% desse número após 1800. Os dados apresentados pelo historiador são da relação apresentada pelo Ministro e Secretário de Negócios do Império em 1852– Ver em: Chalhoub, *A força da escravidão*, p.35.

<sup>54</sup>Para a proibição do tráfico na Grã-Bretanha, Estados Unidos e Dinamarca, ver em: Bethell, *A Abolição do comércio brasileiro*, p.13/14.

<sup>55</sup>Bethell, *A Abolição do comércio brasileiro*, p.14.

<sup>56</sup>Portugal reconheceu a independência do Brasil mediado pelos britânicos em 1825. O tratado assinado pela convenção de 1826 trazia formas de reprimir o tráfico no Brasil em até quatro anos. Sobre tratados e alianças entre britânicos, portugueses e brasileiros, desde 1808, ver: Bethell, *A Abolição do comércio brasileiro*, 52-58. - Sobre a intervenção dos britânicos a favor dos portugueses contra os holandeses na Costa da Mina no século

1831, após diversas tentativas de acordos e pressões por parte da Grã-Bretanha, o governo brasileiro sancionou em 07 de novembro, uma lei cujo primeiro artigo declarava que todos escravos que entrassem no Império do Brasil dali por diante seriam legalmente livres.<sup>57</sup>

Nos anos seguintes, os britânicos continuaram interferindo no tráfico negreiro para as Américas, fazendo-se sentir mais decisivamente no Brasil através de leis proibitivas do tráfico atlântico: além da já citada Lei Feijó, de 1831, a *Bill Aberdeen* em 1845 e Eusébio de Queirós, de 1850. Essas leis contribuíram para o enfraquecimento do regime escravista no Brasil, mas não impediram que o contrabando permanecesse até (pelo menos) a década de 1850.<sup>58</sup> Apesar da proibição do comércio de escravos, Sidney Chalhoub afirma que 42% das importações de africanos para o Brasil desde o século XVI, aconteceram durante o século XIX.<sup>59</sup> Pierre Verger demonstrou as diversas manobras que traficantes de escravos usaram para burlar a fiscalização nos portos durante o período ilegal, que incluíram desembarques clandestinos em outras regiões do litoral baiano, mudança de bandeira na embarcação e arqueação do navio, carregando capacidade maior ao que realmente tinham.<sup>60</sup>

Essas manobras foram eficazes pelo menos até o final da década de 1840, quando o comércio para o Brasil se intensificou em relação à década anterior. Conforme Chalhoub, somente no ano de 1849 foram registradas a entrada de 57.504 pessoas pelo tráfico clandestino.<sup>61</sup> O aumento de homens e mulheres que chegavam pelos portos brasileiros nos últimos anos do comércio ilegal foi, para Chalhoub, uma manobra para que comerciantes pudessem expandir seus negócios antes do final completo do tráfico. Em 1850, as fazendas de café estavam repletas de trabalhadores reduzidos à condição de escravos ilegalmente.<sup>62</sup> Discussões sobre o fim do tráfico aconteceram ao longo das décadas de 1830 e 1840. Em 1848, um projeto apresentado na Câmara dos Deputados tentou aumentar a eficácia da repressão ao tráfico, em meio a muitas tensões políticas.<sup>63</sup> Certamente os comerciantes já haviam percebido que o fim definitivo do tráfico chegaria mais cedo ou mais tarde. Por isso, era necessário desembarcar o máximo possível de mulheres e homens africanos no Brasil, a

---

XVIII, selando a relação de amizade/dominação entre Portugal e Grã-Bretanha, ver Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 245-246.

<sup>57</sup>Bethell, *A Abolição do comércio*, p.93-94. Publicação original da lei disponível online pelo site: <http://www2.camara.leg.br>.

<sup>58</sup>Sobre a continuação do comércio ilegal de escravos, ver, entre outros: Bethell, *A Abolição do comércio brasileiro*, p.103.

<sup>59</sup>Chalhoub, *A força da escravidão*, p. 35.

<sup>60</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 433-473.

<sup>61</sup>Chalhoub, *A força da escravidão*, p.110.

<sup>62</sup>Chalhoub, *A força da escravidão*, p.110.

<sup>63</sup>Chalhoub, *A força da escravidão*, p.113.

fim de manter seus lucros no futuro.

Durante a década de 1840, os britânicos se esforçaram no apresamento de navios carregados ou não de escravos. Em 1839, a Inglaterra criou uma lei conhecida como *Equipment Act*, pela qual poderia capturar embarcações que estivessem equipadas para o tráfico.<sup>64</sup> Entre os anos de 1840 e 1842, mais de duzentos navios foram apresados pelos ingleses, sendo 192 condenados.<sup>65</sup> Em 1841, o navio *Ermelinda* foi capturado e levado a Serra Leoa por estar equipado para o comércio ilegal. Se tratava da embarcação que o africano, Rufino José Maria, trabalhava. Conforme se viu na introdução deste trabalho, Rufino era nagô liberto e se tornou próspero comerciante durante o período de proibição do tráfico.<sup>66</sup> De acordo com Reis, Gomes e Carvalho, *Ermelinda* foi a única embarcação capturada que após julgamento, foi inocentada e liberada pela comissão mista em Serra Leoa, onde pelo menos dez navios brasileiros foram condenados no mesmo ano.<sup>67</sup> O *Slave Voyages* indica que durante 1841, um total de 69 embarcações de diferentes nações foram apreendidas por conta do tráfico, enquanto 88 navios conseguiram finalizar suas viagens, entregando escravos em diversos lugares na América.<sup>68</sup> Com exceção de *Ermelinda* que foi inocentada, apresamentos rendiam lucros para os britânicos, rendendo prêmios por escravo resgatado e tonelagem de embarcação.<sup>69</sup> Assim, os argumentos contra o tráfico, baseados na crueldade e desumanidade do comércio negreiro, se aliaram aos interesse econômicos de ingleses e, por isso, embora os subterfúgios para burlar a fiscalização fossem eficazes, a pressão inglesa continuou firme para suprimir o tráfico.

Por meio do *Bill Aberdeen*, decretado em 1845 pelos Britânicos, o governo inglês concedeu o direito aos seus próprios navios para capturar embarcações brasileiras envolvidas no tráfico, até mesmo em águas no território do Brasil. Segundo Bethell, os ingleses tiveram êxito maior a partir daquele período: somente em 1845, vinte e sete embarcações envolvidas no comércio com o Brasil foram apreendidas. Até 1850, foram quase quatrocentos navios capturados.<sup>70</sup> Apesar da acirrada pressão britânica, os portos continuavam recebendo africanos e africanas para trabalharem como escravos. Os britânicos continuaram investindo pesado nas medidas práticas. Segundo Emília Viotti da Costa:

<sup>64</sup>Sobre apresamentos, ver: Verger, *Fluxo*, p.459; sobre a lei do equipamento e apresamentos, ver: Carvalho, Gomes e Reis, *O alufá Rufino*, p.178-207. Ver também: Bethell, *A Abolição do comércio brasileiro*, p.187-188.

<sup>65</sup>Carvalho, Gomes e Reis, *O alufá Rufino*, p.195.

<sup>66</sup>Carvalho, Gomes e Reis, *O alufá Rufino*, p.190. – Citado na Introdução, seção sobre revisão bibliográfica.

<sup>67</sup>Carvalho, Gomes e Reis, *O alufá Rufino*, p.193 e 251.

<sup>68</sup>Disponível em [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

<sup>69</sup>Carvalho, Gomes e Reis, *O alufá Rufino*, p.256.

<sup>70</sup>Bethell, *A Abolição do comércio*, p.322.

[...] navios nacionais, com carga nacional, tripulação nacional, que se dedicavam à navegação costeira eram apreendidos sem nenhuma consideração e enviados para Santa Helena, mesmo que não fossem encontrados sinais evidentes de traficância de escravos. De 1849 a 1851 foram tomadas, condenadas e destruídas pelo cruzeiro inglês, na forma do citado Bill, 90 embarcações suspeitas de tráfico.<sup>71</sup>

Apesar da falta de êxito imediato em relação ao Bill Aberdeen em 1845, o decreto influenciou para que o governo brasileiro colocasse um fim definitivo no tráfico negreiro. A aprovação da Lei Eusébio de Queiróz em 1850 encerrou o comércio de escravos para o Brasil, dotando o Império de meios que pudessem enfim executar a lei promulgada em 1831.<sup>72</sup> A lei nº 581 de 04 de setembro de 1850<sup>73</sup> estabeleceu, que traficantes flagrados em atividade ilícita, seriam encaminhados para um tribunal a cargo da Marinha, como crime de pirataria, enquanto senhores que fossem flagrados comprando escravos ilegalmente enfrentariam a justiça comum.<sup>74</sup> Assim, o contrabando de escravizados do continente africano para o Brasil se extinguiu a partir da década de 1850 e outras atividades foram substituindo o tráfico ao longo das próximas décadas.<sup>75</sup>

Foi nesse cenário de comércio ilegal, capturas, pressões e atividades clandestinas que muitos africanos libertos se beneficiaram do tráfico atlântico. Os já citados, Rufino José Maria, Luís e Antônio Xavier de Jesus, são exemplos de homens inseridos nesse contexto de manobras para burlar as pressões britânicas. As vidas desses africanos foram influenciadas pelo tráfico, desde suas experiências como escravos. Na Bahia ou no Golfo do Benin, muitos africanos retornados compartilharam das mudanças e tentativas de adaptação ocorridas no mundo atlântico durante as décadas de clandestinidade. A seguir, tentarei esboçar o contexto em que africanos e negociantes estavam inseridos na costa africana e como o comércio atlântico influenciou na formação de uma comunidade de retornados na região da Costa da Mina.

## 1.2. A região da Costa da África no período do tráfico ilegal

<sup>71</sup>Emília Viotti da Costa, *Da senzala à colônia*. 3ª ed. São Paulo: Editora da Unesp, 1998. p. 82.

<sup>72</sup>Ricardo T.C Silva, *O fim do tráfico Atlântico de escravos e a política de alforrias no Brasil*. Trabalho apresentado no VI Seminário do trabalho, 2008. p.10. Acessado no dia 20 de novembro de 2017. Disponível em <http://www.estudosdotrabalho.org/anais6seminariodotrabalho/ricardotadeucaireissilva.pdf>

<sup>73</sup>Disponível online em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lim/LIM581.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM581.htm)

<sup>74</sup>Silva, *O fim do tráfico Atlântico de escravos e a política de alforrias no Brasil*, p.11.

<sup>75</sup>Conforme Cunha, o comércio do dendê, já introduzido desde a década de 1830, ganhou espaço após 1850, mas logo entrou em decadência, abrindo espaço para o petróleo na década de 1860. Ver em: Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.139.

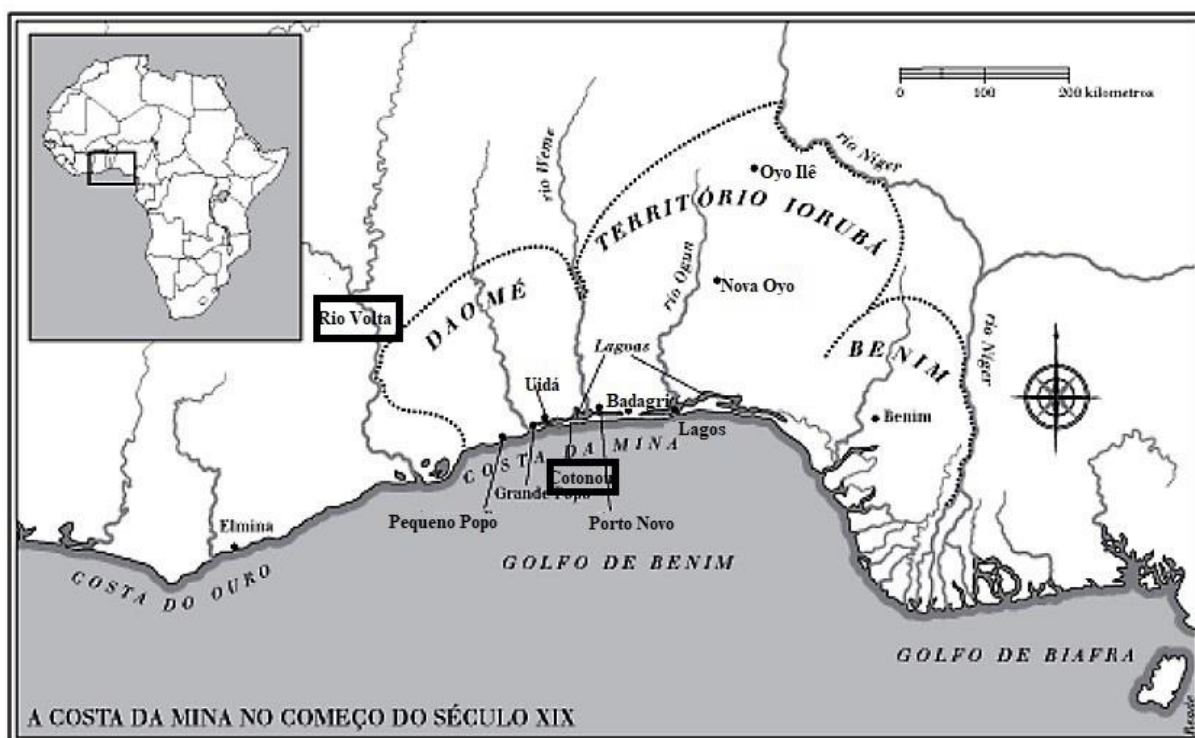


Figura 1- Mapa da Costa da África - século XIX - Fonte: Apud Sandra Graham, *Ser mina no Rio de Janeiro do século XIX*, *Afro-Ásia* no. 45, 2012, p.31.<sup>76</sup>

Conforme Verger, a Costa da Mina corresponde a parte do Golfo do Benim, situada entre o Rio Volta à esquerda no mapa e a região de Cotonou.<sup>77</sup> No mapa acima, ainda é possível destacar alguns portos importantes, como Grande e Pequeno Popó, Porto Novo e a cidade de Badagri. Cidades como Uidá<sup>78</sup> e Lagos foram grandes centros de compra e venda de homens e mulheres escravizados, os quais este estudo pretende focar, devido à importância de ambos nas viagens de africanos que saíam da Bahia. Além disso, a partir da década de 1830, africanos e brasileiros libertos retornaram para a Costa Ocidental, tornando essencial a análise dos portos para este estudo.<sup>79</sup>

Entre os Estados que constituíam a região da costa africana, podemos citar o Reino do Daomé, a terra dos Fons, e o Reino de Oyó, situado no território Iorubá, como se pode

<sup>76</sup>Cotonou adicionado por mim para melhor situar a costa para o leitor.

<sup>77</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p.37.

<sup>78</sup>Conforme Alberto Costa e Silva, existem variações do nome Uidá: Ouidah, Ajudah, Uidá, Judá, entre outras. Ver em: Alberto da Costa e Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravo*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2004, p.12. Conforme Parés: “Ajudá (Judá) era o nome que os portugueses davam a Uidá (Fida, Ouidah, Whydah), aldeia situada a pouco menos de cinco quilômetros do litoral. A sua população original era hula e nos primeiros registros cartográficos do século XVII aparece como Fulaen, mas rapidamente acolheu grupos huedas que passaram a ser dominantes. Provavelmente Uidá é uma variação fonética do entônimo hueda, embora alguns pensem que seja uma variante de Ajudá.” – Luis Nicolau Parés, *Cartas do Daomé: uma introdução*. *Afro-Ásia*, nº47 (2013), 295-395, p.361.

<sup>79</sup>Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.131



observar no mapa.<sup>80</sup> As guerras entre povos de diferentes regiões eram constantes. Conforme Castillo, no final do século XVIII, conflitos internos entre subgrupos iorubás, como os Egbás que eram subordinados ao reino de Oyó, resultaram no colapso do mesmo império. Aliados a isso, a guerra de Owu envolveu quatro grupos iorubas na década de 1820, cujos milhares de prisioneiros se tornaram escravos, aumentando o número de iorubas escravizados que chegaram ao Brasil durante o período.<sup>81</sup>

Enquanto muitos prisioneiros eram encaminhados para o litoral, principalmente através de Lagos, que cresceu no comércio negreiro muito por conta da guerra de Owu, outros foram utilizados como escravos locais ou levados para o tráfico transariano.<sup>82</sup> Os portos serviam de conexão entre o interior africano e toda a América. Cidades litorâneas como Badagri, Lagos, Uidá e Porto Novo recebiam escravos vindos do interior do continente, onde negociantes europeus costumavam formar núcleos comerciais. Nesse cenário de portos e feitorias mercantis, muitos brasileiros também fixaram residências ainda no período colonial e viveram do lucro obtido com o comércio de escravos, juntamente aos reinos africanos que dominavam o litoral. Conforme veremos, ao contrário da dominação, havia uma relação baseada na negociação (pelo menos até o período de colonização do continente africano).<sup>83</sup> Essas conexões de brasileiros, africanos e europeus formaram as comunidades existentes na costa da África, às quais muitos homens e mulheres que viveram a escravidão nas Américas voltaram, seja para retomar os laços com sua terra natal ou por oportunidades de trabalho e negócios.

### **1.2.1. Uidá, um centro lusófono na Costa da Mina**

Atuando como um grande centro de exportação de africanos escravizados, cidades como Uidá funcionavam como portos de partida de africanos para diversos lugares da América. Calcula-se que mais de um milhão de africanos tenham sido embarcados nesse porto.<sup>84</sup> Conquistada em 1727 pelo Reino de Daomé, a cidade de Uidá era administrada pelo

---

<sup>80</sup>Informação de Lisa Castillo: o termo iorubá no início se referia aos Oyós, e somente nas últimas décadas do século XIX passou a ser utilizado para falar de todos os povos que se consideravam descendentes de Oduduá.

<sup>81</sup>Castillo, O terreiro de Gantois, p.11.

<sup>82</sup>Castillo, O terreiro de Gantois, p.11.

<sup>83</sup>Joice de Souza Santos, *As embaixadas dos reinos da costa africana como mediadoras culturais: Missões diplomáticas em Salvador, Rio de Janeiro e Lisboa (1750-1823)*. Dissertação de Mestrado apresentada à PUC-Rio, 2012, p.21-22

<sup>84</sup>Ver em: Sandra Barnes e Paula T. Ben-amos, *Benin, Oyo and Dahomey: Warfare, State Building, and the Sacralization of Iron in West African History*. IN: Winter, 1983, p.37. Conforme o banco de dados de Slave Voyages, a estimativa de embarques que saíram de toda região da Costa do Benin é de 1.999.061, para o período de 1530 até 1866. Disponível online em [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

Rei, e um governador, o Iovogã. Em fon, *yovo* significa homem branco e *ogã* significa chefe. Portanto, “Iovogã” é o chefe dos homens brancos. O posto foi criado justamente para lidar com comerciantes negreiros que viviam na cidade.<sup>85</sup> No século XVIII, existiram três grandes feitorias europeias na região: inglesa, francesa e portuguesa, as quais foram desativadas com a proibição do tráfico.<sup>86</sup> Verger demonstrou as trocas de correspondências entre o rei de Daomé e Portugal, destacando a influência do líder africano no forte lusitano de Uidá e também as consequências das guerras daomeanas na organização comercial entre Portugal e Bahia.<sup>87</sup> Além disso, entre os anos 1750 e 1811, quatro embaixadas daomeanas foram enviadas para a Bahia, demonstrando o interesse do rei africano em manter o comércio com a colônia portuguesa, especialmente negociantes luso/baianos.<sup>88</sup>

A partir de 1818, a ascensão do Rei Ghezo proporcionou mudanças no papel dos cargos no reino. Responsabilidades do Iovogã foram transferidas para o Chachá, título criado pelo Rei que nomeou seu aliado, Francisco Félix de Souza, para exercer o papel de seu intermediário na cidade.<sup>89</sup> Nascido na Bahia, de Souza foi um dos comerciantes mais importantes da Costa da Mina, tornando-se um grande mercador de escravos no Daomé nas primeiras décadas do século XIX.<sup>90</sup> O cargo ocupado pelo brasileiro era considerado de extrema importância nas relações comerciais do reino.<sup>91</sup> Soumouni afirma que foi a partir da ascensão de Ghezo, que começaram as mudanças administrativas nos portos de comércio no Daomé, onde o Chachá, representante da comunidade brasileira na costa africana, tornou-se um grande intermediário entre o rei e os comerciantes europeus.<sup>92</sup>

A partir do século XIX, portanto, o cargo de Chachá institucionalizou a influência portuguesa/brasileira em Uidá. A influência de uma comunidade brasileira e a prosperidade que o tráfico proporcionava tornou a cidade atraente para africanos retornados. Os brasileiros mantiveram um intenso comércio com a costa ocidental africana durante o período colonial e também após a Independência, em 1822. Da costa africana, levaram nós de cola, escravos, dendê, e outras mercadorias para comercializar no Brasil. Desde o século XVII, negociantes

---

<sup>85</sup>Agradeço à Lisa Castillo pela informação. Ver também em: Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravo*, p.43.

<sup>86</sup>Sobre o abandono dos fortes: português, francês e inglês em Uidá, ver: Verger, *Fluxo e refluxo*, p.267-269. Verger, *Fluxo e refluxo*, p.187-232 (capítulo V)

<sup>88</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p.279.

<sup>89</sup>Sobre a criação e importância do título de Chachá, ver em: Elisée Soumonni, *Daomé e o mundo atlântico*, Rio de Janeiro/Amsterdam, Centro de Estudos Afro-asiáticos/SEPHIS, 2001. p.37/38.

<sup>90</sup>Sobre Francisco Félix de Souza, ver: Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*; Ver também em: Verger, *Fluxo e refluxo* – citado em muitos capítulos, entre eles, p.581.

<sup>91</sup>Santos, *As embaixadas dos reinos da costa africana*, p. 39-40.

<sup>92</sup>Soumonni, *Daomé e o mundo atlântico*, p.44.

levavam tabaco cultivado na Bahia para ser comercializado com os reis e nobres do Daomé.<sup>93</sup>

A participação de Souza na organização dos brasileiros em Uidá foi importante, abrigando os retornados que chegaram expulsos da Bahia por conta da Revolta dos Malês, reforçando o bairro brasileiro já existente em Uidá. Conforme Law, o termo “brasileiro” foi designado para além dos nascidos no Brasil: definia-se pelo idioma português e a prática do catolicismo.<sup>94</sup> Conforme Júlio Braga, o termo *agudá* era utilizado entre os iorubás da região ocidental da atual Nigéria, e servia para designar portugueses, brasileiros e católicos.<sup>95</sup> Parés acrescentou ainda, que os termos *Ajudá* e *Ouidah* são corruptelas de Huedá, o povo que tradicionalmente vivia no local e foi dominado pelos daomeanos em 1727.<sup>96</sup>

Dessa forma, a comunidade *agudá* foi composta de portugueses, brasileiros e africanos retornados, que conforme alguns estudiosos, entre eles Parés, utilizavam o catolicismo como marca de distinção social.<sup>97</sup> A presença de retornados em Uidá continuou se fortalecendo após os anos de grandes deportações e partidas voluntárias, por conta da Revolta dos Malês, em 1835. Após esse período, outros africanos se radicaram na cidade, como Francisca da Silva, fundadora do candomblé da Casa Branca e seu marido, José Pedro Autran. Conforme Parés e Castillo, o casal estava fixado na cidade por volta de 1841 (havia partido da Bahia em 1837).<sup>98</sup> Seus estudos ainda demonstraram que José Pedro Autran foi responsável pela fundação de uma unidade social, conhecida atualmente como Villaça ou Kilofé em Uidá.<sup>99</sup>

O africano, Joaquim de Almeida, parece ter se fixado na região no mesmo período que José Autran e Francisca. Como afirma Parés, o liberto realizou diversas viagens de curta duração entre 1836 e 1838, e finalmente fixou negócios em Agoué e Uidá a partir de 1839 até 1842.<sup>100</sup> Muitos outros africanos aparecem nos registros de passaportes partindo para a Costa

---

<sup>93</sup>Ver em Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*. p. 43. - Os tabacos eram feitos em rolo, na Bahia, comercializados pelos brasileiros na costa africana. Sobre o privilégio da Bahia no comércio do tabaco com a costa africana, ver: Verger, *Fluxo e refluxo*, p.46.

<sup>94</sup>Law, A comunidade brasileira de Uidá, p.43.

<sup>95</sup>Para Braga, também seria uma modificação fonética de “Ajudá”, que pela influência francesa, teria imigrado para a zona nagô-iorubá como “agudá”. Ver: Júlio Braga, Notas sobre o “Quartier Bresil” no Daomé. *Afroásia* n°6-7: 1968, p.55-62. p.56.

<sup>96</sup>Parés, Cartas do Daomé, p.361.

<sup>97</sup>Luis Nicolau Parés, *Catolicismo em disputa: a comunidade *agudá* e geopolítica colonial (Uidá 1844-1866)*. *Topoi (Rio J.)*, Rio de Janeiro, v. 18, n. 36, p. 639-665, set./dez. 2017 | [www.revistatopoi.org](http://www.revistatopoi.org). p.641. Sobre o uso do catolicismo como distinção social, ver também: Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.225-226; Guran, *Da bricolagem da memória*, p.52-53.

<sup>98</sup>Lisa E. Castillo e Luis Nicolau Parés, José Pedro Autran e o retorno de Xangô. *Religião e Sociedade*, Rio de Janeiro, 35(1): 13-43, 2015. p.24.

<sup>99</sup>Castillo e Parés, José Pedro Autran e o retorno de Xangô. p.14 – Os autores utilizam o termo coletividade familiar para denominar um núcleo heterogêneo e dinâmico formado a partir de parentesco e agregados.

<sup>100</sup>Parés, *Entre Bahia e a Costa da Mina*, p. 5. - Law demonstrou que Joaquim de Almeida se mudou para Agoué por cerca de 1850: Ver em Law, A comunidade brasileira de Uidá, p.49.

da África, na década de 1840. Enquanto alguns se fixaram no continente, outros realizaram a travessia pelo Atlântico algumas vezes, provavelmente por motivos comerciais, como o caso de Joaquim. O próprio Alufá Rufino se encontrava negociando no mundo Atlântico no período, até a apreensão de *Ermelinda* e sua estadia em Serra Leoa em 1842. Apesar da consolidação da comunidade agudá e a continuação das viagens, houve um deslocamento de africanos e antigos capitães negreiros de Uidá para outras cidades da região nos últimos anos da década de 1840, que conforme Parés, coincidiu com a intensificação da pressão inglesa contra o tráfico.<sup>101</sup>

A proibição do tráfico afetou a organização mercantil em Uidá, outros portos passaram a ser utilizados também como pontos de embarque de escravos para evitar captura pelos britânicos, já que a cidade era mais vigiada, especialmente Grande e Pequeno Popó, Agoué, Godomey, Cotonou e Porto Novo.<sup>102</sup> Os retornados e demais negociantes continuaram suas atividades comerciais na região da costa africana até o final do século XIX. Robin Law demonstrou que mesmo depois da proibição do tráfico na década de 1850, traficantes brasileiros ainda enviavam homens e mulheres para servirem de escravos em Cuba, concorrendo com o projeto de imigração legal do francês Régis, que mascarava a escravidão na promessa de que homens e mulheres estariam livres ao chegar às Américas.<sup>103</sup>

Ao assumir o trono do Daomé, o rei Ghezo assegurou que o comércio negreiro continuasse mesmo de forma clandestina, uma vez que o antigo governante estava disposto a finalizar o tráfico na região.<sup>104</sup> Gradativamente, Ghezo introduziu novas atividades paralelas ao tráfico, como o comércio de dendê. Conforme Soumonni, na década de 1840, a receita de ambos era igual, ou seja, obtinham o mesmo lucro para o reino.<sup>105</sup> Quando Ghezo finalmente assinou o tratado que abolia o tráfico, em 1852, a comunidade de comerciantes que vivia em Uidá já estava engajada ao comércio do dendê, principalmente a comunidade brasileira, como

---

<sup>101</sup>Parés, *Entre Bahia e a Costa da Mina*, p. 5.

<sup>102</sup>Law, *A comunidade brasileira de Uidá*, p.44 – importante destacar que muitas embarcações ainda saíam de Uidá, mesmo com a proibição.

<sup>103</sup>Law, *A comunidade brasileira de Uidá*, 57. Ver também Elisée Soumouni: O francês Vitor Régis, que vivia dos lucros obtidos pelo comércio de africanos para as Américas, utilizava-se de manobras para burlar a proibição do tráfico, em um esquema de emigração livre para a região do Caribe. Disfarçava assim, a saída de navios repletos de africanos que eram escravizados ao chegarem nos países americanos. Em: Soumonni, *Daomé e o mundo atlântico*, p.62. Sobre o tráfico em Cuba, estudos mais recentes apontam o último carregamento de escravos para a ilha em 1873. Ver em: Iacy Maia Mata, *Conspirações da raça de cor: escravidão, liberdade e tensões raciais em Santiago de Cuba (1864-1881)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2015. p.90. Verger aponta o término do tráfico em 1862: Verger, *Os libertos*, p.92.

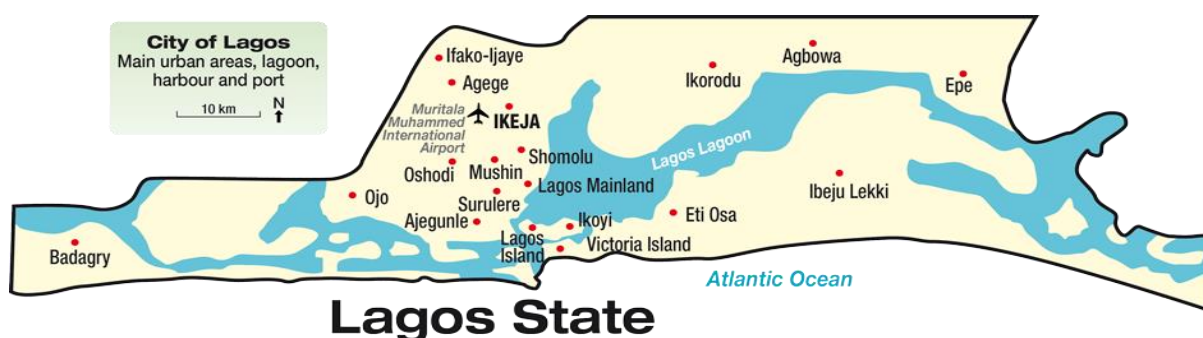
<sup>104</sup>Ver em Soumonni, *Daomé e o mundo atlântico*, p.66/67.

<sup>105</sup>Soumonni, *Daomé e o mundo atlântico*, p.68.

destaca Robin Law.<sup>106</sup> Soumonni afirma também, que o desenvolvimento de Uidá, durante o século XIX, foi consequência das relações entre Brasil e o Daomé. Dessa maneira, a influência de Francisco Félix de Souza (e posteriormente de seus filhos, após sua morte), e o grande número de retornados que se instalou na costa africana depois da Revolta dos Malês, foram determinantes para o crescimento da região.<sup>107</sup> A consolidação da comunidade brasileira instalada na região de Uidá, somada ao interesse do rei do Daomé no comércio com a Bahia e a consequente demora para finalizar o tráfico foi um atrativo comercial para libertos que viajaram ao continente africano durante o período das atividades clandestinas. Ou seja, apesar das atividades complementares como dendê, o tráfico provavelmente foi o maior motivador para a inserção destes sujeitos no mundo atlântico.

### 1.2.2. A região de Lagos, antiga Onim

Lagos, também conhecida pelos portugueses como Onim, faz parte da região atual da Nigéria. Conforme Verger, ao chegar a Lagos em 1838, um comerciante africano e liberto chamado James Fergunson, reconheceu a cidade com o nome de *Eko*, de onde fora levado como escravo anos antes.<sup>108</sup> Como demonstra o mapa a seguir, situava-se em uma das ilhas do complexo de baías e lagunas de águas salgadas existentes no local, na Costa dos Escravos, assim chamada por se tratar de uma importante fonte no comércio de escravos transatlânticos entre os séculos XVII e XIX.<sup>109</sup> Originalmente, Lagos foi uma cidade pequena, baseada na agricultura e pesca a serviço do Benin. Funcionava como saída de diversos rios e lagos que se conectavam com as cidades no interior da região Ioruba.<sup>110</sup>



<sup>106</sup>Law, A comunidade brasileira de Uidá, p.51.

<sup>107</sup>Soumonni, *Daomé e o mundo atlântico*, p.11.

<sup>108</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p.587.

<sup>109</sup>Sobre a costa dos escravos, ver: João J. Reis, *Domingos Pereira Sodré: Um sacerdote africano na Bahia oitocentista*. Afro-Ásia. Salvador: EDUFBA, 2006, n. 34, p.237-313, p.247; Law e Mann, *West Africa in the Atlantic Community*, p. 307.

<sup>110</sup>Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.138

Figura 2 - Mapa da região de Lagos, na costa africana. - Fonte: Planta de Lagos via One Lagos Fiesta, disponível em <https://onelagosfiesta.ng/history-of-lagos/>.

A historiografia mostra a chegada de muitos retornados em Lagos durante a década de 1830, principalmente após os Malês. É o caso de Luis Ajadi Daupele, preso e acusado de morte por conta da Revolta de 1835. Conforme João Reis, Luis conseguiu o perdão do Imperador e pediu a deportação de sua família para Onim.<sup>111</sup> Em 1836, o capitão da embarcação Nimrod, fretada por africanos com intuito de partir permanentemente do Brasil, escreveu que deixou alguns passageiros em Onim.<sup>112</sup> Por terem uma boa atividade comercial, cidades litorâneas como Lagos e Onim poderiam trazer mais oportunidades de trabalho, além dos riscos de reescravização no interior, tornando esses centros atrativos para retornados.<sup>113</sup>

Até a abolição oficial do tráfico, Lagos esteve inserida no comércio de escravos. Como falarei adiante, o tráfico também esteve presente nas décadas posteriores à proibição. Conforme Verger, as cartas encontradas no palácio do rei Kosoko, após a invasão britânica em 1851, demonstraram a conexão de Lagos com grandes traficantes como Joaquim d'Almeida, Domingos Martins e Joaquim Pereira Marinho.<sup>114</sup> Parés demonstrou que traficantes como André Pinto da Silveira e Manoel Joaquim de Almeida, antigo senhor de Joaquim de Almeida, se deslocaram para Lagos em meados de 1843 e 1844, à medida que a pressão contra o tráfico ganhava força.<sup>115</sup> Além deles, como afirma Ximenes, Domingos Martins já fornecia escravos a partir de Lagos desde 1838, quando se mudou para aquela região.<sup>116</sup>

Os ingleses bombardearam a cidade de Lagos em 1851, destronando o rei Kosoko e restaurando o rei Akitoye, com a promessa de cessar o tráfico. Um consulado britânico foi instalado em Lagos. Em 1861, os ingleses compraram a ilha e estabeleceram uma colônia definitiva.<sup>117</sup> A ocupação britânica forçou a transferência de vários traficantes brasileiros para outros portos, afetando o comércio em Uidá, já bastante vigiada pela marinha inglesa. Robin Law demonstrou a mudança de um grande traficante de Lagos, chamado Carlos José de Souza Nobre, que se antecipou à ocupação e se fixou em Uidá. Assim, os britânicos forçaram a

---

<sup>111</sup>Reis, *Rebelião escrava*, p.264-265. Pierre Verger também cita o caso, ver em: Verger, *Fluxo e refluxo*, p.429.

<sup>112</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p.393.

<sup>113</sup> Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.137.

<sup>114</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 605/606. Sobre Joaquim Pereira Marinho, ver Cristiana F. Lyrio Ximenes, *Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887*. Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em História da Universidade Federal da Bahia. Salvador- 1999. Disponível online [www.repositorio.ufba.br](http://www.repositorio.ufba.br).

<sup>115</sup>Parés, *Entre Bahia e a Costa da Mina*, p. 4-5.

<sup>116</sup>ver XIMENES. Cristiana F. Lyrio. *Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887*. p.67 e 71.

<sup>117</sup>Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.137.

mudança de muitos traficantes que moravam em Lagos para portos que resistiam ao controle inglês.<sup>118</sup> Robin Law afirma que pelo menos até 1857 ainda havia notícias de tráfico em Uidá, até mesmo de escravos vindos de Lagos. O comércio negreiro continuou sendo a atividade mais lucrativa na costa africana, mesmo depois da proibição do tráfico, pelo menos até a década de 1860.<sup>119</sup>

Até a proibição do tráfico em 1850, o comércio entre a costa africana e o Brasil se baseava essencialmente em importar fumo e aguardente e exportar escravos.<sup>120</sup> Como afirma Cunha, embora mais rentável durante o comércio de escravizados, o fumo, a aguardente e o açúcar continuaram sendo comercializados após a proibição do tráfico.<sup>121</sup> Além disso, o comércio de dendê, introduzido desde a década de 1830, também atuou como comércio alternativo ao tráfico de escravos. Para Cunha, a intervenção britânica em Lagos foi um dos resultados da política que pressupunha a substituição do comércio de escravos pelo dendê.<sup>122</sup> Assim, apesar de menor escala, o comércio ainda poderia render lucros para africanos libertos após a proibição do tráfico.

A partir da ocupação britânica em Lagos percebe-se muitos africanos viajando para a Costa da Mina novamente. A salvo dos perigos de reescravização, a cidade se tornou um porto seguro para libertos que chegavam da Bahia.<sup>123</sup> Além disso, de acordo com Castillo, outros fatores influenciaram no crescimento de Lagos como destino para retornados após 1850: o aumento da pressão britânica especialmente em Uidá, na tentativa de suprimir o embarque de cativos para Cuba; a fragmentação da hegemonia de Francisco Félix de Souza e sua família na região e o dialeto iorubá que se falava em Lagos, atrativo para nagôs retornados, maioria naquele período. Esse conjunto de fatores tornava a cidade mais atraente para libertos que desejassem retornar ou estabelecer negócios com a costa africana.<sup>124</sup>

Dessa maneira, é plausível pensarmos nas viagens de africanos no período, divididas em três etapas. Conforme Castillo, a primeira foi na década de 1830, motivada pela repressão depois da Revolta dos Malês onde a maioria dos viajantes se fixou no Daomé, absorvida pelas comunidades agudás. A segunda corresponde à década de 1840, onde um grupo menor de

---

<sup>118</sup>Law, *A comunidade brasileira de Uidá*, p.50.

<sup>119</sup> Conforme Cunha, após o final do tráfico, o comércio se estabeleceu entre Lagos e Brasil, embora tenha sido marginal, ou seja, em menor proporção do que o tráfico. Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.142.

<sup>120</sup>Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.138; ver também: Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 30/46 – tabaco como privilégio da Bahia.

<sup>121</sup>Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.142.

<sup>122</sup>Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.141.

<sup>123</sup>Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.137.

<sup>124</sup>Castillo, *Em busca dos agudás*, p.132.

libertos realizou a travessia, a maioria retornando para o Brasil. A terceira, na década de 1850, com o fim da participação brasileira no comércio negreiro, houve um aumento de viajantes em relação à década anterior. Viajantes, cujo porto de chegada mais importante, foi Lagos.<sup>125</sup>

Assim, a ocupação de Lagos foi significativa para a mudança de motivação nas viagens de africanos para o Golfo do Benin. As relações estabelecidas em Lagos proporcionaram ainda, uma rede de solidariedade aos africanos que voltaram para seu continente, assim como já acontecia no Brasil, com as sociedades de ajuda mútua, na comunidade agudá do Daomé e em outras cidades, como Porto Novo e Agoué. Porém, tendo em vista que o comércio de cativos e outros produtos lícitos permaneceram ativos, não podemos descartar que motivações econômicas também estiveram presentes nas viagens de africanos após 1850. Ou seja, embora a maioria dos libertos após 1850, provavelmente retornaram definitivamente para cidades como Lagos, outros ainda poderiam estar inseridos no comércio entre a Bahia e a Costa da África.

### **1.3. A Bahia, conexões e a vida de africanos durante os anos 1830 e 1840**

A Bahia passava por um turbilhão de acontecimentos desde a independência. Muitos motins e revoltas marcaram o período entre 1820 e 1840, como os levantes antilusitanos que perduraram mesmo após 1822. Além disso, uma onda de revoltas liberais e federalistas se espalhou pelas províncias. A crise econômica derivada da seca, entre outros motivos, levou à população livre a prática de inúmeros saques. Dessa forma, se configurava um cenário propício para levantes escravos na Bahia, durante aquele período. Como afirma João Reis, inúmeras rebeliões e motins envolvendo escravos e libertos aconteceram na região de Salvador, Recôncavo e arredores, desde o início do século XIX até 1835.<sup>126</sup>

Esse clima de conspirações perdurou em Salvador. Africanos atacaram o centro do poder branco, em 1830, ao invadir lojas e o mercado de escravos, libertando cativos africanos recém-chegados. Após matar um soldado em um posto policial, acabaram sendo derrotados por guardas, e conforme Reis, talvez a maior baixa até 1835, com a Revolta dos Malês, onde mais de cinquenta homens negros foram mortos, espancados pela polícia.<sup>127</sup> O medo de se repetir no Brasil, o mesmo que aconteceu no Haiti, trazia insegurança para a elite branca baiana. Governo, polícia e setores dominantes da sociedade temiam que os homens ditos “de cor” tomassem as ruas e o poder das cidades, como aconteceu na ex-colônia francesa. Embora

---

<sup>125</sup>Castillo, Em busca dos agudás, p.112.

<sup>126</sup>Reis, *Rebelião escrava*, p. 73/74

<sup>127</sup>Reis, *Rebelião escrava*, p.78



muitos africanos conseguissem acumular algum pecúlio durante o período, viver como liberto no Brasil não era uma tarefa fácil.

Uma matéria publicada pela Sociedade de Agricultura Comércio e Indústria na Bahia, escrita por Miguel Calmon Du Pin e Almeida, no mesmo mês que ocorreu a Revolta dos Malês, falava da cultura do tabaco, mas não deixou de mencionar o quanto estava satisfeito com o governo da Bahia por ter interrompido a rebelião. O texto ainda mostrava a visão que a elite de fazendeiros e comerciantes tinha dos africanos:

A insurreição que felizmente abortou na madrugada de 25 do corrente mês, deve ser tomada como um lembrete da Divina Sabedoria. [...] deram por um lado prova da mais grosseira estúpidos, ostentaram por outro uma ousadia sem limites. [...] O Nagô recém-chegado é igual à cobra regelada de que falava Esopo: no momento em que sair do letargo há de picar.<sup>128</sup>

O lembrete do qual se referia, foi no sentido de mostrar para a população a verdade (segundo ele) sobre homens e mulheres que chegavam pelos portos e o aparente perigo que representavam para a sociedade. Miguel Calmon foi um homem de grande influência no cenário político e econômico durante o século XIX. Chegou a ser nomeado a dois ministérios durante o Primeiro Reinado: o da Fazenda e do Estrangeiro entre os anos de 1827 e 1830.<sup>129</sup> O desabafo de Calmon Du Pin, sobre a Revolta dos Malês, foi direcionado a membros da elite que pensavam como ele: senhores agricultores e donos de terra. Dessa forma, as leis contra africanos tiveram respaldo nos discursos de homens importantes da elite branca, como Miguel Calmon, que anos mais tarde, se tornou o Marquês de Abrantes, devido sua influência perante o restante dos políticos e letrados brancos.<sup>130</sup>

A Constituição de 1824 declarava cidadão brasileiro, qualquer um nascido no país, inclusive libertos, porém deixava os africanos alforriados na condição de estrangeiros. Como tal, não tinham os mesmos direitos perante as leis. Depois de 1832, o Código do Processo Criminal do Império:

dispensava a eles o mesmo tratamento destinado aos escravos, quanto a viagens: tinham de portar passaporte, mesmo quando acompanhado de seus senhores e amos. Havia restrições importantes a seus movimentos e atividades estabelecidas em posturas municipais, país a fora. [...]. Dito doutra forma, um liberto africano nem podia se locomover pela cidade em certas horas sem a proteção de um homem livre, alguém disposto a lhe

<sup>128</sup>Matéria publicada pela Sociedade de Agricultura, Comércio e Indústria na Bahia, intitulado A Cultura do tabaco, publicado em 29 de janeiro de 1835, p.28. Escrito por Miguel Calmon Du Pin e Almeida, sócio e fundador da sociedade. Disponível online em <http://bndigital.bn.gov.br>

<sup>129</sup>Disponível em <https://ihgb.org.br/>

<sup>130</sup>Sobre Miguel Calmon du Pin e Almeida, acessar : <https://ihgb.org.br/perfil/userprofile/MCDPAmeida.html>

abonar a conduta por bilhete.<sup>131</sup>

As leis oitocentistas, ao mesmo tempo que proibiram o tráfico de escravos, dificultaram a vida de africanos libertos no Brasil. A ameaça de voltar a ser escravo foi constante, mesmo que a propriedade tenha sido adquirida de forma ilegal, já que desde 1831, a lei de sete de novembro determinava que negros chegados ao Brasil deveriam ser livres.<sup>132</sup> O 7º artigo da lei ainda estendia a proibição de entrada para todos os homens que fossem estrangeiros e libertos. Ou seja, africanos que viveram a experiência do cativeiro na América também estavam proibidos de entrar pelos portos brasileiros. Apesar disso, diversos libertos africanos realizaram a travessia pelo atlântico mais de uma vez nos anos que seguiram, conforme tratarei adiante. O fato é que para esses sujeitos, a conquista da emancipação não significava uma vida segura, principalmente depois de 1831.

Na Bahia, a elaboração de leis coercitivas se relacionou também, com a importância dos africanos libertos na dinâmica dos centros urbanos. Conforme Luciana da C. Brito, a cidade de Salvador, assim como outros centros escravistas, se constituiu como centro de conflitos, seja por conta de revoltas ou não:

Cotidianamente, africanos e africanas davam um tom político a suas atividades corriqueiras, o que poderia acontecer quando, por exemplo, pressionavam um senhor por melhores condições de trabalho, quando negociavam a compra de alforria ou ainda quando tentavam se manter um pouco mais autônomos, vivendo sobre si.<sup>133</sup>

Ou seja, a elite branca deparou-se com a pressão de africanos não somente por revoltas, como também na vida cotidiana, a partir do momento em que conquistaram gradativamente seus espaços no meio urbano, seja ocupando o comércio ou lutando por suas alforrias. Ao tomar a agência de suas próprias vidas, africanos e africanas despertaram o descontentamento dos senhores brancos que tentavam assegurar a ordem estabelecida por eles. Para atender os interesses da elite foi necessário, portanto, uma série de medidas e leis provinciais que controlassem esses homens e mulheres negros que se fortaleciam na sociedade baiana, principalmente a partir da década de 1830.

Em relação às conquistas por direitos iguais aos demais cidadãos brasileiros, vale ressaltar uma disputa judicial iniciada justamente em 1831. Enquanto o clima de motins e insegurança para os libertos se espalhou pela cidade de Salvador, no início da década de 1830,

---

<sup>131</sup>Chalhoub, *Precariedade estrutural*, p. 40/41.

<sup>132</sup>Chalhoub, *Precariedade estrutural*, p. 47.

<sup>133</sup>Brito, *Temores da África*, p.40.

dois africanos lutaram através de meios legais para a conquista de suas liberdades. Escravos de José Costa de Faria, José Bernardino da Costa e Felipe de Faria foram coartados<sup>134</sup> em testamento por seu senhor, pelo valor de 150 mil réis cada um, no ano de 1831, quando seu patrono veio a falecer.<sup>135</sup> O processo tem início quando a herdeira do senhor de ambos escravos, a senhora Maria Rosa da Conceição, ao receber a herança de seu finado esposo, afirma que os valores combinados anteriormente não foram suficientes. Ela exigiu que os valores fossem cobrados conforme a avaliação no inventário. Os africanos, José Bernardino da Costa e Felipe de Faria, teriam que pagar as diferenças referentes aos 150 mil réis já quitados (de cada um). Em algumas petições, a viúva Rosa reclamava dos ex-escravos, afirmando que “gozam de liberdade há dois anos, a qual ainda não podem gozar”.<sup>136</sup> Os dois indivíduos parecem ter incomodado consideravelmente o setor jurídico da Bahia.

Outra informação relevante sobre essa disputa diz respeito à origem do ex-senhor de José Bernardino e Felipe e sua viúva: ambos foram identificados por Parés como jejes.<sup>137</sup> O caso de Bernadino, Felipe e seu senhores não foi único que envolveu disputas judiciais pela liberdade onde ambas as partes eram africanas. Elaine Falheiros mostrou que na década de 1870, o africano Manoel Grave entrou na justiça por ser mantido ilegalmente como escravo por Antônio Xavier de Jesus, uma vez que sua liberdade fora comprada muitos anos antes, pelo falecido amigo de Antônio, Emiliano Grave, do qual falarei em outro capítulo.<sup>138</sup> Esses casos nos levam a refletir sobre o peso da instituição da escravidão sobre a comunidade africana e seu papel paradoxal. Ao viver em uma sociedade escravista, o africano vivenciava o cativeiro e buscava por alforria, na tentativa de superar a condição escrava. Os que conseguiam a manumissão precisavam encontrar meios de sobrevivência dentro de uma sociedade movida pelo trabalho forçado. Para isso, entre os caminhos mais prováveis, estava o envolvimento no tráfico e/ou tornar-se senhor de escravos. Ou seja, inserir-se novamente na sociedade que lhe oprimira, mas cumprindo novos papéis.

É claro que esses sujeitos ainda carregavam o peso que significava ser africano em

---

<sup>134</sup>A coartação foi um dispositivo legal durante o período escravista, onde o escravo poderia comprar sua liberdade por meio de parcelas previamente estipuladas. Geralmente concedidas por testamentos. Ver em Eduardo França Paiva, *Escravos e libertos nas Minas Gerais do século XVIII: estratégias de resistência através dos testamentos*. São Paulo: Annablume, 1995.

<sup>135</sup>APEB, Inventário de José da Costa Faria - maço 07/2960, estante 05.

<sup>136</sup>APEB, Inventário de José da Costa Faria, maço 07/2960, estante 05, folha 28.

<sup>137</sup>Parés, Milicianos, barbeiros, p.22,23. Parés também cita Jose da Costa Faria como africano em Luis Nicolau Parés, *Entre Bahia e a Costa da Mina*, p.22.

<sup>138</sup>Falheiros, Elaine. *Luís e Antônio Xavier de Jesus: mobilidade social de africanos na Bahia oitocentista*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História. 2013. 149pp. P.86-89.

uma sociedade escravista. Sabemos que os libertos africanos encontraram maiores dificuldades que os negros nascidos no Brasil para reclamar seus direitos, negados como cidadãos e sem benefícios de estrangeiros, como afirma Luciana Brito.<sup>139</sup> Se de um lado, as leis coercitivas dificultavam a vivência na Bahia oitocentista, por outro, homens e mulheres africanos conquistaram suas manumissões, se organizaram financeiramente e profissionalmente. Muitos deles se inseriram nas atividades comerciais em busca de prosperidade.<sup>140</sup>

O já citado Alufá Rufino é um exemplo de como africanos se inseriram no comércio marítimo e usaram suas relações com o Atlântico para melhorar de vida, conforme citado anteriormente.<sup>141</sup> A inserção no tráfico de escravos parecia ser um bom negócio para africanos que já conheciam a travessia e precisavam entrar no mundo de negócios dominado pelos brancos. Africanos trabalhavam no comércio negreiro, mesmo antes da proibição em 1831, muitos deles a serviço de seus senhores, aprendendo o ofício, como o próprio Alufá Rufino. Outros africanos participaram do comércio de escravos antes da ilegalidade e continuaram com o tráfico durante as décadas de 1830 e 1840. Alguns deles inseriam seus escravos e escravos em suas atividades, como os já mencionados Luís e Antônio Xavier de Jesus.

Apesar da continuidade do tráfico e a “vista grossa” dos juízes e policiais, conforme Brito afirma, alguns deputados estavam atentos ao cumprimento da lei. Em 1837, o secretário do governo foi chamado para esclarecer sobre dois africanos apreendidos por conta do tráfico.<sup>142</sup> Luciana Brito analisa alguns outros casos de eventos envolvendo africanos e as leis contra o comércio ilegal, demonstrando como as medidas de segurança se preocupavam mais com a questão do africano do que a do tráfico propriamente dito. As leis, portanto, não passavam de medidas indiretas para a coerção de africanos libertos e escravos que viviam na província da Bahia oitocentista. Dessa maneira, apesar da fiscalização precária em território brasileiro, continuar as viagens para a Costa durante a década de 1840 e 1850 também era sinônimo de grandes riscos para africanos. Apesar disso, muitos deles continuaram

---

<sup>139</sup>Brito, *Temores da África*, p.43. Sobre a precariedade da liberdade, ver: Cunha, *Negros, estrangeiros*, capítulo I, sobre a sujeição pessoal de libertos no Brasil, p.33.

<sup>140</sup> Entre os muitos trabalhos sobre africanos inseridos no comércio, podemos citar: Cecília Soares em: Cecília Moreira Soares, *As Ganhadeiras: mulher e resistência negra em Salvador no século XIX*. *Afro-Ásia* n°17 (1996), pp. 57-71; REIS, João J. *Domingos Pereira Sodré: Um sacerdote africano na Bahia oitocentista*. *Afro-Ásia*. Salvador: EDUFBA, 2006, n. 34, pp.237-313. Mais especificadamente sobre o comércio atlântico, os estudos de Lisa Castillo e Nicolau Parés: PARÉS, L. Nicolau. *Milicianos, barbeiros e traficantes numa irmandade católica de africanos minas e jejes (Bahia, 1770-180)*. *Revista Tempo/2014*, v.20, p.1-32; *Em busca dos agudás da Bahia: trajetórias individuais e mudanças demográficas no século XIX*. *Afro-Ásia*, 55 (2016), 111-147.

<sup>141</sup>Carvalho, Gomes e Reis, *O alufá Rufino*.

<sup>142</sup>Brito, *Temores da África*, p.131.

atravessando o Atlântico para tratar de seus negócios na África.

Durante os anos 1840, ainda se ouvia rumores dos acontecimentos dos anos 1830, após as revoltas e motins. De acordo com Dilton Araújo, a chegada da década de 1840 não significou o fim das tensões e instabilidade política. Segundo o historiador, se em 1837, a Sabinada marcou o último grande acontecimento rebelde na província da Bahia na primeira metade do século XIX, a década de 1840 foi marcada por lutas e tensões no campo político. As ideias contra a regência Imperial haviam se espalhado pelo Brasil, resultando em revoltas por conta do descontentamento, como a Sabinada na Bahia e a Farroupilha, no sul do país. A dura repressão após a contenção das revoltas, marcou os anos seguintes:

O processo de perseguição continuara em vários flancos, atingindo vilas do interior. Em Barra do São Francisco, o Presidente da Província mandou suspender do exercício dos seus cargos o Juiz Municipal, interino de Direito, João José de Souza Rebello e os juizes de paz Francisco Malaquias e Manoel Cabral, por terem utilizado da sua influência e autoridade para aclamar a rebelião que teve lugar na Cidade do Salvador no dia 7 de novembro de 1837.<sup>143</sup>

Assim, os anos posteriores a Sabinada foram marcados pelo medo constante de novos atos rebeldes e, conseqüentemente, por manobras políticas que evitassem novas investidas contra o governo:

Ainda em 1838, paralelamente às primeiras ações governamentais para sufocar as agitações rebeldes, teve início a onda de boatos relacionados a novas rebeliões, situação que, ao lado de episódios reais, inquietaram as autoridades da Província por mais de uma década. Não há paz confiável quando se vive na iminência de uma rebelião de livres ou de uma insurreição de escravos, mesmo que elas não aconteçam. E essa foi uma ameaça constante na década posterior à Sabinada.<sup>144</sup>

Como afirma Araújo, os batuques de negros eram vistos pela mídia e pela elite, como possível iniciação de novas revoltas, uma vez que significava momentos de sociabilidade, portanto, propícios a organização de novas insurreições. Em meio ao medo instaurado na cidade e a instabilidade política que provocou agitações na Bahia oitocentista, africanos libertos continuaram procurando meios de burlar a legislação local, que a cada ano estabelecia novas leis e decretos no intuito de dificultar a ascensão econômica de homens e mulheres negras, especialmente de origem africana. A lei provincial nº179, de 20 de junho de 1842, por

<sup>143</sup>Dilton de Oliveira Araújo, *O tutu da Bahia: transição conservadora e formação da nação, 1838-1850*. EDUFBA, 2009, 378pp, p. 62/63.

<sup>144</sup>Araújo, *O tutu da Bahia*, p. 107.

exemplo, estabeleceu taxas sobre africanos livres ou alforriados.<sup>145</sup> Conforme o artigo oito da referida lei, africanos libertos foram obrigados a tirar seus títulos de residência anualmente junto à polícia, para que pudessem conferir se estavam em dia com a capacitação atribuída a eles. O rastreamento de estrangeiros de qualquer origem era comum no Brasil. O indivíduo que chegasse ao Império deveria declarar junto à polícia onde residia, além de outras informações. Ao que tudo indica, a lei de 1842 serviu para fortalecer essa obrigatoriedade em relação aos africanos.

Parece que a lei não foi efetiva por muito tempo, pois foi parcialmente revogada em 1844, finalizando os registros de título de residência. No ano seguinte que a lei nº179 foi sancionada, uma nova legislação isentou os africanos com mais de 50 anos, que provassem serviços a favor da Independência, de pagar a taxa provincial.<sup>146</sup> Os arquivos dos livros de títulos de residência de africanos libertos trazem um número considerável de homens e mulheres declarados como isentos de pagar a capacitação, a maioria maior de 50 anos, conforme a lei determinou.<sup>147</sup> Apesar do curto tempo de registro de propriedade, a imposição feita em 1842 proporcionou uma série de informações desses sujeitos que viveram na Bahia, durante a década de 1840.

Os arquivos apontam para dezenas de homens e mulheres que declararam onde moravam, quanto tempo estavam alforriados, características físicas, estado civil, a partir desses dados é possível verificar como estavam espalhados pelas freguesias da Cidade de Salvador. Conforme o livro de títulos, o prédio de nº372 localizado na Rua do Julião, por exemplo, foi residência de pelo menos sete africanos e suas famílias. Agostinho, morador do terceiro andar, exercia a profissão de remador de saveiro,<sup>148</sup> pagou a capacitação no mesmo dia em que sua vizinha, Maria, também moradora do terceiro piso do mesmo edifício.<sup>149</sup> Agostinho e Maria tinham mais em comum do que o endereço. Ambos eram nagôs, estavam na faixa dos trinta anos e foram libertos após a Revolta da Sabinada (ele em 1838 e ela em 1839). Durante o século XIX, famílias menos abastadas costumavam dividir suas moradias em prédios que outrora, pertenceram a elite rica da cidade.<sup>150</sup>

É plausível pensar que esses homens e mulheres que residiam na Rua do Julião,

---

<sup>145</sup>Legislação da Província da Bahia sobre o negro: 1835-1888 – Salvador: A Fundação, 1996, 298p. - p.30.

<sup>146</sup>Legislação da Província da Bahia sobre o negro: 1835-1888 – Salvador: A Fundação, 1996, 298p. - p.31.

<sup>147</sup>APEB – Seção Polícia – Título de residência de africanos libertos – livro 5664 – 1842-1844

<sup>148</sup>APEB – Seção Polícia – Título de residência de africanos libertos – livro 5664 – 1842-1844, folha 6.

<sup>149</sup>APEB – Seção Polícia – Título de residência de africanos libertos – livro 5664 – 1842-1844, folha 7.

<sup>150</sup>Anna Amélia Vieira Nascimento, *Dez freguesias da cidade de Salvador, aspectos sociais e urbanos do século XIX*. Salvador: EDUFBA, 2007. 372p. p. 113.

situado na freguesia do Pilar, assim como em outras localidades, dividiram muito mais do que o local de moradia.<sup>151</sup> Compartilharam os mesmos anseios em meio ao cenário turbulento que se apresentava. Seja na busca de suas alforrias, como Maria e Agostinho, que estavam libertos há pouco tempo, ou as conquistas dos mais velhos e alforriados há muitos anos, os quais tiveram suas capacitações isentas de pagamento, viver na Cidade de Salvador na condição de ex-escravo, significava estar sempre alerta e em busca de seus direitos, tanto por meios políticos, quanto por revoltas e motins.

Certamente homens e mulheres de origem africana estiveram inseridos em outras atividades na Bahia oitocentista para além tráfico de escravos. Conforme João Reis, os africanos que ocupavam a profissão de ganhador eram na maioria escravos ocidentais (Minas), que viviam em meios urbanos desde antes de chegar à Bahia, e por isso, estavam mais acostumados com o comércio e muitos continuaram vivendo da venda de quitutes em feiras e ruas da Cidade de Salvador. O escravo que trabalhava com ganho, geralmente conseguia juntar dinheiro mais rápido para comprar sua alforria.<sup>152</sup> Dessa maneira, muitos ganhadores possuíam capital suficiente para partir em direção a costa africana.

Em agosto de 1849, a ganhadora africana Felismina Maria da Conceição entrou com requerimento junto à Comissão da Fazenda pedindo isenção de impostos sobre africanos livres que comercializassem na Cidade da Bahia.<sup>153</sup> O jornal que trazia a publicação de seu requerimento fez questão de enfatizar que apesar de Felismina ter nascido na Costa da África, os pais eram brasileiros e, portanto, deveria ser considerada cidadã brasileira. Parece que a africana usou seu privilégio de ter direito à cidadania para conquistar melhorias em seus negócios e ao mesmo tempo, falou em nome de outros africanos livres e libertos que exerciam atividades comerciais na cidade.

Sobre Felismina ter nascido na África, destaco duas possibilidades: os pais eram negros nascidos no Brasil, provavelmente foram para a Costa da África antes da Revolta dos Malês, já que a africana seria menor de idade em 1849, caso tivessem partido por volta de 1835. Ou ainda poderiam ser mestiços. Os registros de passaportes demonstram alguns africanos declarados como pardos, como o caso de Pedro Félix de Souza ao viajar para a costa

---

<sup>151</sup>Nascimento. *Dez freguesias da cidade de Salvador*, p.89.

<sup>152</sup>João Reis, *Entre parentes: nações africanas na cidade da Bahia*, século XIX. IN: Everton S. Souza, Guida Marques, Hugo R. Silva (org.) *Salvador da Bahia: retratos de uma cidade atlântica* – Salvador, Lisboa: EDUFBA, CHAM, 2016. p. 288/289. - Sobre ganhadeiras em Salvador, ver o trabalho de Cecília Soares em: Cecília Moreira Soares, *As Ganhadeiras: mulher e resistência negra em Salvador no século XIX*. *Afro-Ásia* n°17 (1996), pp. 57-71.

<sup>153</sup>Jornal *A Tolerância* edição n°126, p.2, do dia 04 de agosto de 1849 – disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

africana em 1847.<sup>154</sup> Como explicarei melhor em outro capítulo, Pedro era livre, descendente do Chachá Francisco Félix de Souza e atravessou o Atlântico pelo menos duas vezes.<sup>155</sup> Assim, o caso de Felismina também pode ser parecido ao de Pedro: filha de pais mestiços que se radicaram na Costa da África por conta do comércio de escravos. Parda ou negra, Felismina era africana e, portanto, precisou recorrer ao requerimento na tentativa de melhorar sua atividade econômica na Bahia.

Existiam leis específicas para as atividades comerciais exercidas por africanos livres e libertos. O artigo 2 da lei provincial de número 250, por exemplo, estipulou a taxaço para africanos, que mercadejavam na Cidade de Salvador, entre os anos de 1846 e 1847.<sup>156</sup> Conforme o regulamento disponível entre a correspondência recebida pela polícia da província, africanos que desejassem mercadejar no município deveriam realizar suas matrículas e pagar a taxa anual correspondente a 10 mil reis.<sup>157</sup> A licença deveria ser renovada todos os anos e os africanos que não a estivessem portando no momento de averiguação, estaria sujeito ao pagamento de multas. Provavelmente, a reclamação de Felismina se referia a essas taxaçoes, as quais ela julgava excessivas.

A profissão de ganho poderia render lucros para os libertos desde o tempo de escravizados. Como afirma, Cecília Soares, ao analisar o mapa de africanos da freguesia de Santana para o ano de 1849, a maioria das mulheres libertas que viviam naquele local se dedicavam ao pequeno comércio.<sup>158</sup> As mercadorias poderiam ser variadas e render bons lucros:

As libertas comercializavam produtos como hortaliças, verduras, peixes, frutas, comida pronta, fazendas e louças. Embora não formassem um grupo homogêneo, as vendedeiras conseguiam mais facilmente integrar-se no pequeno comércio urbano, retirando desses negócios o necessário para a sobrevivência e até alcançando alguma prosperidade. Havia certas posiçoes nesse pequeno comércio cuja margem de lucro era bastante generosa.<sup>159</sup>

Dessa maneira, Felismina estaria inserida em um desses grupos de ganhadeiras, que mercadejavam pela cidade e mantinham certa autonomia financeira. Não há menço sobre a condiço civil da africana. Mesmo que Felismina tenha chegado no Brasil como mulher livre,

<sup>154</sup>APEB – Seção Colonial – Fundo Polícia – Registro de Passaportes – maço 5896, folha nº116, registro nº69.

<sup>155</sup>Pedro viajou também em maio de 1848 - APEB – Seção Colonial – Fundo Polícia – Registro de Passaportes – maço 5896, folha nº145, registro nº203.

<sup>156</sup>*Legislaço da Província da Bahia sobre o negro: 1835-1888* – Salvador: A Fundaço, 1996, 298p. - p.33

<sup>157</sup>APEB – Seção Colonial – Fundo de Polícia – Maço 6310 – regulamento específico para africanos.

<sup>158</sup>Soares, *As Ganhadeiras*, p. 59

<sup>159</sup>Soares, *As Ganhadeiras* p.59-60.



o que é provável, também serve como exemplo de africanos que buscaram melhorar suas atividades econômicas por vias legais, embora as dificuldades impostas pelas leis continuassem incomodando a vida comercial de homens e mulheres na Bahia. No final da década de 1840, o periódico *A Marmota* trazia impresso um decreto sobre o controle dos preços dos carregadores de cadeiras. Em junho de 1849, o Dr. Manoel Jarreta sancionou a lei que limitava os valores cobrados por “pretos ganhadores”:

LEI N.º 1. Art. 1. Ficão abolidos todos os abusos praticados pelos pretos ganhadores, que carregão cadeiras de aluguel, exigindo a seu bel prazer quantias enormes pelo trabalho de carregarem pessoas nas suas cadeiras. \_  
Art. 2. Fica em vigor a Tabella anexa a esta, que marca os preços, porque devem ser pagos os mencionados pretos.<sup>160</sup>

Com o pretexto de que os ganhadores estariam cobrando preços exorbitantes, a Secretaria do Estado dos Negócios publicou uma tabela obrigatória para que os ditos “pretos” obedecessem às taxas fixadas, contendo percursos mais comuns e seus valores. A punição para o não cumprimento da lei foi estipulada em prisão, açoites e até mesmo a deportação para fora do Império, provavelmente para a Costa da África. Desde a Constituição de 1824, a liberdade de africanos (muitas vezes chamados apenas de “pretos” nos documentos) foi fragilizada pelas leis estabelecidas, as quais muitas vezes se assemelhavam às impostas aos escravos.<sup>161</sup> No caso dos carregadores de cadeiras, a lei incluía escravos e libertos que prestassem o serviço, sem distinção de penalidade para ambos. Em caso de deportação de um escravo, o mesmo ainda teria que pagar o próprio valor a seu senhor antes de ser enviado para fora. Conforme Cunha, o propósito era justamente lembrar a população liberta sobre a vulnerabilidade de sua liberdade.<sup>162</sup>

Enquanto o governo estabelecia leis rígidas para africanos que comercializavam na Bahia, o comércio atlântico permanecia ativo ao longo da década de 1840. O tráfico de escravos ainda fornecia mais lucros do que as atividades dentro da província. O periódico *A Marmota* relatou a contínua entrada de africanos e o descaso das leis nos portos. Em maio de 1849, o jornal reclamava das doenças trazidas pelo Atlântico, culpando os africanos e seus locais de origens, de onde traziam, segundo *A Marmota*, várias “moléstias epidêmicas”.<sup>163</sup> Os portos foram alvo das insatisfações, pois não cumpriam as regras de manter os navios em quarentena, além disso, alimentavam os africanos com comidas podres, levando as doenças

<sup>160</sup>Jornal *A Marmota*, edição n.º 249, p.1, do dia 16 de junho de 1849 – disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>161</sup> Brito, *Temores da África*, p. 59.

<sup>162</sup> Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.69.

<sup>163</sup>Jornal *A Marmota*, edição n.º 242, p.1 do dia 23 de maio de 1849 – disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

para o restante da população. Percebe-se pela narrativa do periódico que a chegada de embarcações com africanos não era o motivo das acusações, demonstrando que era comum o desembarque de pessoas vindas da África. O problema com as leis do porto estava relacionado à quarentena e as doenças supostamente trazidas nas embarcações. Ou seja, a continuação do tráfico de forma ilegal, nunca foi novidade nem mesmo nos jornais:

Ordeno a Vv. Mm. que examinando se são com efeito estas as principais causas destas febres, apresentem um meio de extingui-las, se bem que está persuadido este governo que o único meio é evitar que os ditos africanos se aproximem da cidade. Deos guarde à Vv. Mm. Palácio do Governo da Marmota 19 de Maio de 1849, —Dr. Manoel Jarreta—Snrs. Presidente e mais membros do Conselho de Salubridade desta Cidade.<sup>164</sup>

Conforme Paulo C. O. de Jesus e Dale T. Graden, os negreiros aproveitavam o sentimento antibritânico da população na Bahia para comercializar escravos sem grandes preocupações.<sup>165</sup> Enquanto isso, moléstias epidêmicas como as relatadas no periódico *A Marmota* serviam de argumento para os que defendiam o fim do tráfico, já que muitas pessoas temiam as epidemias atribuídas à presença de africanos.<sup>166</sup> Assim, apesar do comércio negreiro seguir sem grandes problemas na Bahia durante a década de 1840, as leis antitráfico atrapalharam a atividade de muitos negociantes desde o início da década anterior.

Ainda em 1835, poucos anos após as leis proibitivas sobre o comércio de escravos, Miguel Calmon atribuiu a baixa no comércio de tabaco, entre outros motivos, à abolição do tráfico:

A 2.a causa foi sem dúvida a abolição do tráfico da escravatura. Quase metade da safra anual ou perto de 300\$ arrobas de tabaco em mangotes exportavam-se para a Costa d'África. Este consumo era tanto mais necessário à cultura de que tratamos, quanto é certo que os bárbaros do Zaire e do Gambia aceitavam de bom grado todo o tabaco de refugo, ou aquele, que pela nossa negligencia, ou pelo mal sistema de curar, e beneficiar na folha, não seria recebido em país algum civilizado. Nem acabado o mesmo tráfico, há objeto que possa alimentar comércio algum entre os nossos, e os portos d'África Ocidental. A Costa ao N. do Equador, além dos escravos, nada mais oferecia, em troca do refugo, se não algum azeite de palma, e os panos, que já não tem consumo à vista dos imitados ingleses. E a Costa ao S., que aliás não recebe o tabaco do Brasil, mal pode fornecermos alguma cera, marfim, goma copal, obras de esteiras, etc. O que tudo, certamente, não é bastante

<sup>164</sup>Jornal *A Marmota*, edição nº242, p.1 do dia 23 de maio de 1849 – disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>165</sup>Dale T.Graden e Paulo César Jesus, *Bela Miquellina: tráfico de africanos, tensões, medos e luta por liberdade nas águas da Baía de Todos os Santos em 1848*. In: *Barganhas e querela da escravidão: tráfico, alforria e liberdade (séculos XVIII e XIX)*. Orgs: Gabriela dos Reis Sampaio, Lisa Earl Castillo, Wlamyra Albuquerque. Salvador: EDUFBA, 2014. ps. 61-100. p. 68.

<sup>166</sup>Graden e Jesus, *Bela Miquellina*, p. 91.

para excitar a justa ambição dos nossos especuladores.<sup>167</sup>

A insatisfação expressa nas palavras de Miguel Calmon representava os grandes comerciantes que negociavam tabacos de baixa qualidade por trabalhadores escravizados vindos da Costa da África.<sup>168</sup> Ou seja, provavelmente deixou de ser um bom negócio para os empresários mais abastados, já que os riscos de atravessar ilegalmente poderiam ocasionar uma perda financeira maior que o lucro obtido. Porém, se a continuação do tráfico não era novidade nem para os periódicos da época, é possível que Miguel Calmon estivesse exagerando em suas reclamações, justamente para tentar reaver o comércio de escravos, ou ainda, é plausível pensar que os comerciantes mais ricos tivessem diminuído suas atividades atlânticas, abrindo espaço para os mercadores de menor poder aquisitivo, como muitos africanos libertos que estavam inseridos na Costa africana e que não teriam tanto a perder como os grandes mercadores.

A troca de escravos na Costa, que chegavam da Bahia, por tabaco e aguardente era comum e conhecida por nossa historiografia.<sup>169</sup> Conforme Verger, desde o início do século XVIII, negociantes baianos criaram um movimento importante no comércio de escravos, graças ao fumo de terceira categoria, o único permitido por Portugal para comercializar com a costa africana.<sup>170</sup> Embora o tabaco tenha se estabelecido como principal produto na aquisição de escravos ao longo dos anos, para Gustavo A. Lopes e Maximiliano M Menz, o uso de outras mercadorias como aguardente, tecidos, ouro em pó e até mesmo armas de fogo, era importante para completar as negociações na costa africana, pois além da dificuldade de fechar negócio apenas com um produto, a carga em tabaco suportada nas embarcações era insuficiente para pagar a totalidade dos escravos.<sup>171</sup>

Durante a década de 1840, continuaram saindo dos portos baianos mercadorias como

---

<sup>167</sup>Artigo publicado pela Sociedade de Agricultura, Comércio e Indústria na Bahia, intitulado *A Cultura do tabaco*, publicado em 29 de janeiro de 1835, p.26/27. Escrito por Miguel Calmon Du Pin e Almeida, sócio e fundador da sociedade. Disponível online em <http://bndigital.bn.gov.br>

<sup>168</sup>Conforme Verger, desde 1644, um decreto autorizava navegadores portugueses a viajar da Bahia para a Costa da África levando tabaco e voltando com escravos. As obrigações impostas aos portugueses de não levarem mercadorias da Europa para o tráfico, acabou favorecendo os comerciantes de tabaco na Bahia. Verger, *Fluxo e refluxo*, p.30,44.

<sup>169</sup>Entre muitos autores que tratam a troca de tabaco e aguardente por escravos, ver em Verger, *Fluxo e refluxo*.

<sup>170</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 39-40.

<sup>171</sup>Gustavo A. Lopes e Maximiliano A. Menz, *Resgate e mercadorias: uma análise comparada ao tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII)*. In: *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*. Orgs. João José Reis e Carlos Silva Jr. - Crus das Almas: EDUFRRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016. p.127-150. p.85-86.

tabaco, aguardente, tamancos, açúcar e mel cozido em direção ao continente africano.<sup>172</sup> A proibição do tráfico acarretava na diminuição da moeda de troca nas feitorias africanas, deixando grandes produtores como Calmon sem ter para onde escoar suas mercadorias em grande escala, já que o comércio de escravos se tornou clandestino. Contudo, o tráfico negreiro se estendeu pela década de 1840, gerando lucros. Conforme Ubiratan Araújo:

Habitualmente, a regra fundamental para os responsáveis pelas feitorias era manter esse negócio sempre na base da troca de mercadorias por escravos e, ao mesmo tempo, manter a oferta dessas mercadorias em um nível mínimo. As mercadorias mais procuradas eram o fumo de corda, para fumar e para mascar, e a cachaça. As outras mercadorias correntes eram as espingardas, a pólvora e os tecidos.<sup>173</sup>

Eram justamente essas as mercadorias embarcadas no dia 27 de março de 1843, no brigue americano *Escallus*, que carregou mercadorias nos portos da Bahia para a Costa da África: 4 mil mangotes de tabaco, 48 pipas, 120 meias ditas, 52 barris de aguardente, diversas miudezas e gêneros estrangeiros.<sup>174</sup> É comum encontrar embarcações nos avisos de despachos de mercadorias nos periódicos durante os Oitocentos. Elas costumavam ficar alguns dias ou semanas carregando, para depois saírem rumo a seu destino. O brigue *Escallus* partiu dia 30 de março.<sup>175</sup> Outra embarcação carregava barris de fumo, desde o dia 17 de março do mesmo ano, para ir à Costa da África.<sup>176</sup> Se tratava da barca francesa *Jeune Leon*, que partiu em 02 de abril, dias depois do brigue *Escallus*.<sup>177</sup> Dias antes da partida das embarcações, quatro africanos aparecem no registro de passaporte para a Costa: dois no dia 27 de março, e outros dois homens, alguns dias antes (dia 23 de março). Embora não possamos confirmar com precisão, é plausível pensar que possivelmente eram passageiros de um dos brigues que viajaram em datas aproximadas.

Entre os possíveis viajantes estava o traficante de escravos, Innocência de Araújo Santana, o qual afirmava que pretendia voltar para o Império.<sup>178</sup> Parés identifica Innocência

<sup>172</sup>Dados sobre mercadorias que embarcam para a Costa da África encontrados no jornal *O Comércio*, disponível online em <http://bndigital.bn.gov.br>, para o ano de 1842, 1843 e 1847.

<sup>173</sup>Ubiratan Castro de Araújo, *1846: um ano na rota Bahia - Lagos: negócios, negociantes outros parceiros*. In: *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*. Orgs. João José Reis e Carlos Silva Jr. - Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016. p.127-150. p.137.

<sup>174</sup>Jornal *O Comércio*, edição n°69, do dia 28 de março de 1843, p.4. Disponível online em <http://bndigital.bn.gov.br>

<sup>175</sup>Jornal *O Comércio*, edição n°76, do dia 05 de abril de 1843, p.4. Disponível online em <http://bndigital.bn.gov.br>

<sup>176</sup>Jornal *O Comércio*, edição n°61, do dia 17 de março de 1843, p.4. Disponível online em <http://bndigital.bn.gov.br>

<sup>177</sup>Jornal *O Comércio*, edição n°75, do dia 04 de abril de 1843, p.4. Disponível online em <http://bndigital.bn.gov.br>

<sup>178</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia - Registros de Passaportes, maço n° 5886, folha n°10, registro n°79.

como mercador de escravos, junto a Geraldo Roiz Pereira.<sup>179</sup> Conforme Castillo, Innocêncio se inseriu no mundo atlântico desde a década de 1820, trabalhando em embarcações e seguindo o ofício de barbeiro. Em 1844, seu nome aparece nos registros de um navio apreendido em Serra Leoa.<sup>180</sup> Outro possível passageiro de uma das embarcações foi o escravo de nome José, cujo senhor era o africano José Bernardino da Costa, citado anteriormente na disputa judicial com a viúva do seu ex-senhor. Também pagou a taxa provincial e pôde voltar para o Império.<sup>181</sup> Um terceiro africano, Jacinto Joaquim Rodrigues, que aparece nos registros de passaportes no dia 27 de março,<sup>182</sup> também viajou para a Costa uma segunda vez, em fevereiro do ano seguinte.<sup>183</sup>

Tanto Innocêncio, Jacinto e a viagem do escravo de José Bernardino a mando do seu senhor deixaram evidências que suas viagens estavam relacionadas ao comércio e não com a fixação definitiva na Costa da África. Como se vê pelo estudo de Parés e Castillo, Innocêncio estava inserido no tráfico de escravos. Portanto, é aceitável presumir que os outros africanos que tiraram o passaporte e possivelmente viajaram a bordo das embarcações citadas, também estivessem na rede de comércio negreiro. Como vimos, José Bernardino pertencia a uma rede de relacionamento com irmandades e o terreiro de Gantois. Se tratava de um homem com certa influência, é quase certo supor que acumulava algum pecúlio, talvez fruto de sua relação com o atlântico. Muito provavelmente, as embarcações que partiram com aguardente e fumo acompanhavam esses africanos para a realização de atividades ilegais na Costa da África.

A década de 1840, portanto, foi marcada em primeiro lugar, pela continuidade das atividades ilegais no Atlântico. Muitos africanos continuaram seus negócios com a costa do Benin, seja com o comércio lícito ou proibido,<sup>184</sup> enquanto outros encontravam maneiras de sobreviver às leis impostas na Bahia. A ausência de revoltas e motins, não significou o fim das lutas por direitos. As tensões políticas que permeavam a Bahia desde a Independência permaneceram ao longo da década, por conta do medo de novas insurreições como as dos anos anteriores. O tráfico de escravos finalmente cessaria logo no início da década seguinte, obrigando aos libertos uma nova adaptação nas relações sociais e econômicas.

---

<sup>179</sup>Parés, *Milicianos e barbeiros*, p.12.

<sup>180</sup>Castillo, *Em busca dos agudás*, p.127-128.

<sup>181</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5886, folha n°11, registro n°84.

<sup>182</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5886, folha n°10, registro n°74.

<sup>183</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5886, folha n°320, registro n°2765.

<sup>184</sup>Falarei sobre as atividades exercidas por africanos no mundo atlântico em outro capítulo, de forma mais detalhada.

#### 1.4. O fim definitivo do comércio ilegal no Brasil

Conforme já citado, o tráfico de escravos para o Brasil cessou definitivamente em 1850, com a lei Eusébio de Queiroz. Como afirma Bethell, foi somente nesse ano que o governo Brasileiro se sentiu disposto a assumir os compromissos contra o tráfico desde o tratado de 1826.<sup>185</sup> Aliado ao final do comércio negreiro para o Brasil, a ocupação britânica em Lagos, em 1851, também fez parte das mudanças na dinâmica da população liberta que vivia em ambos os lados do Atlântico, e coincidiu com o aumento no número de retornados que viajaram para a África nesse período, pessoas que estavam livres do perigo da reescravização.<sup>186</sup>

Para os africanos libertos, o final do tráfico atlântico não ocasionou mudanças significativas nas leis coercitivas que dificultavam suas vidas no Brasil, especialmente na Bahia. Porém, um considerável número de africanos envolvidos no tráfico teve suas atividades comerciais afetadas pelo fim do comércio negreiro. Como visto, depois da ocupação de Lagos, mercadores de escravos lá radicados se deslocaram para outros portos, na tentativa de manter seus negócios. Muitos já estavam inseridos em outras atividades econômicas na costa africana, como o comércio de dendê, que cresceu após 1850, e posteriormente perdeu espaço para o comércio de petróleo na década seguinte.<sup>187</sup> Como vimos, embora menos lucrativo que o tráfico, o tabaco e aguardente continuaram sendo comercializados para a costa africana, mantendo as conexões comerciais com a Bahia ativas.<sup>188</sup>

Podemos supor que comerciantes de escravos fixados no Brasil também tiveram que encontrar novos meios de renda. É razoável pensar que as motivações para atravessar o atlântico tenham modificado a partir da década de 1850, não somente por conta da ocupação inglesa em Lagos e a mudança definitiva para o continente africano, mas devido também a tentativa de iniciar outras atividades que proporcionassem uma segurança financeira.

De acordo com Chalhoub, no âmbito nacional, em 1º de janeiro de 1852, entrou em vigor o decreto imperial que instituía o registro obrigatório de nascimentos e óbitos. Determinou-se também, a realização de um novo censo, marcado para junho e julho do mesmo ano. No Rio de Janeiro, boatos se espalharam e o povo dizia que o governo reescravizaria os libertos. O poder dos rumores foi tanto, que houve motins e resistência. A

---

<sup>185</sup>Bethell, *A Abolição do comércio brasileiro*, p.111.

<sup>186</sup>Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.137.

<sup>187</sup>Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.139.

<sup>188</sup>Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.142.

população chamou de “lei do cativo”, desencadeando uma série de rebeliões e sedições. Ou seja, a combinação entre a ocupação em Lagos e os temores de uma nova reescravização no Brasil, aliado ainda aos novos rumos comerciais que os africanos teriam que enfrentar, provavelmente foram as motivações para a continuação das viagens atlânticas de homens e mulheres africanos.<sup>189</sup> Como veremos, casos de pessoas vindo do Rio de Janeiro e partindo da Bahia para a Costa da África foram mais comuns após esse período.

Ainda em 1852, nos registros de passaportes, oito africanos foram proibidos de voltar ao Império, em virtude do artigo 7º da lei nº420, de 1851,<sup>190</sup> o qual estabelecia taxaço e impostos sobre o trabalho escravo e dos libertos. Conforme o artigo 7º, estariam isentos de pagar a taxa, os libertos que se retirassem definitivamente do Brasil no prazo de três meses. Além dos boatos por conta do decreto, partir para a costa da África poderia ajudar a quitar os débitos com a província. Antônio Lopes estava entre os oito africanos que cruzaram o atlântico em 1852.<sup>191</sup> Parece que Antônio retornou para a Bahia, pois consta outro registro de passaporte para o africano, de nação *Ussá*, para a Costa da África, em janeiro de 1854.<sup>192</sup> Pode ser que os negócios tenham sido lucrativos para Antônio no outro lado do Atlântico, e que ele tenha conseguido retornar clandestinamente, usando a viagem como mecanismo para fugir dos impostos.

Portanto, as transformações ocorridas por conta da lei de 1850 influenciaram a vida até mesmo de africanos que não estavam diretamente envolvidos nas atividades ilegais, mas que de alguma forma, pertenciam à rede de relações de comerciantes atlânticos e se beneficiaram com o tráfico indiretamente. Veremos alguns casos desses indivíduos conectados em maior e menor escala no atlântico no terceiro capítulo.

A apresentação desse cenário em que se inserem as viagens de libertos para a costa africana permite perceber como esses indivíduos reagiram diante de conjunturas diferentes. Enquanto a Inglaterra pressionava pelo fim do tráfico internacional, o governo brasileiro, assim como cidades e reinos na costa africana resistiram às investidas britânicas e continuaram os laços econômicos, fortalecidos por meio da comunidade agudá. Comerciantes de ambos lados do Atlântico utilizaram de manobras para burlar a fiscalização e conforme vimos, o número de escravos que chegavam nos portos brasileiros aumentou

---

<sup>189</sup>Chalhoub, *A força da escravidão*, p.13-15.

<sup>190</sup>Para informações das leis sobre negros, ver o livro publicado pela Fundação Cultural do Estado da Bahia, Diretoria de Bibliotecas Públicas: Legislação da Província da Bahia sobre o negro: 1835-1888 – Salvador: A Fundação, 1996, 298p. - para a lei nº420, ver páginas 41 e 42.

<sup>191</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço nº5892, folha 291, registro 3299.

<sup>192</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço nº5894, folha 285, registro 2279.

consideravelmente nas primeiras décadas do século XIX, principalmente no período anterior a 1831.<sup>193</sup> As diversas revoltas e motins durante o mesmo período acirraram ainda mais o receio da elite governante, que passou a usar a legislação na tentativa de reprimir africanos que viviam no Brasil, especialmente após a Revolta dos Malês, em 1835.

Dessa maneira, ao mesmo tempo em que as viagens atlânticas trouxeram milhares de pessoas para serem escravizadas, arrancadas de suas terras e famílias para o continente americano, o oceano também foi palco de inúmeras tentativas de mudanças durante o século XIX. De um lado, a pressão britânica pelo fim do comércio de escravos, influenciou as relações em toda a costa africana. Do outro, o governo brasileiro fazendo vistas grossas para que traficantes continuassem a lucrar com a chegada de homens para trabalhar como escravos. Em meio a isso, africanos e africanas criaram oportunidades para se adaptarem ao cenário de imposições e instabilidade que estava instaurado na Bahia. A travessia do Atlântico pareceu ser um aliado importante para esses indivíduos que tinham suas liberdades ameaçadas constantemente, não só no Brasil, mas em todo continente americano.<sup>194</sup>

A partir do estudo sistemático dessas viagens entre a Bahia e a Costa da África, é possível compreender as diversas motivações da travessia de forma mais ampla, e não pontual. O tráfico de escravos influenciou a vida dos africanos nos dois lados do atlântico, conforme vimos ao longo do capítulo. A questão é tentar entender como cada década (1830, 1840 e 1850) foi afetada de maneira distinta pelas legislações e acontecimentos em geral e de que forma os libertos que viviam na Bahia conseguiram utilizar-se desses acontecimentos e das viagens para melhorar de vida em cada período distinto, seja partindo de forma definitiva do Brasil, ou se conectando de forma direta ou indireta nas atividades comerciais do Atlântico.

---

<sup>193</sup>Embora a lei de 1831 não finalizasse com o tráfico, é importante ressaltar que o fluxo de cativos que desembarcam no Brasil foi menor que na década de 1820. Conforme o *Slave Voyages*, entre 1820 e 1830, o número de escravos que chegaram no litoral brasileiro foi de 544.326 cativos, enquanto para os anos entre 1831 e 1840, o número cai para 226.724. disponível em [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) – Acessado em 22 de fevereiro de 2018.

<sup>194</sup>Sobre a precariedade da liberdade nas Américas, ver: Eric Foner, *Nada além da liberdade. A emancipação e seu legado*. Rio de Janeiro/Brasília: Paz e Terra/CNPq, 1988.



## CAPÍTULO 2: AS VIAGENS PELO ATLÂNTICO: ASPECTOS DEMOGRÁFICOS

A análise de viagens realizadas por africanos libertos é uma condição essencial para uma compreensão mais detida das conexões atlânticas que envolveram a escravidão no Brasil. A historiografia já demonstrou a importância dessas viagens para a consolidação da comunidade africana instalada no Brasil, assim como influenciou a dinâmica das relações sociais e comerciais e a formação das comunidades de retornados na costa da África.<sup>195</sup> Contudo, pouco se sabe do perfil demográfico dos viajantes. Neste capítulo, apresentarei alguns aspectos quantitativos sobre os africanos que partiram para a Costa, a partir das informações que constam nos registros de passaportes, desde a década de 1840 até 1860. Além disso, espero através do presente estudo, contribuir para futuras pesquisas sobre o papel de africanos libertos no mundo atlântico.

Como vimos, houve uma intensificação do tráfico nos anos 1840. Embora o tráfico tenha encerrado em 1850, alguns brasileiros continuaram o comércio de cativos para Cuba.<sup>196</sup> Como já tratado no primeiro capítulo, de acordo com Castillo, a partir dos anos 1850, o crescimento de Lagos como destino para retornados não só foi influenciado pela mudança na dinâmica do comércio de escravos, como também por motivações econômicas.<sup>197</sup> Ou seja, ao mesmo tempo que muitas pessoas foram para Lagos de forma definitiva a partir da década de 1850, outros ainda estavam engajados no comércio legítimo, de dendê e o tráfico à Cuba. Assim, este capítulo se dedica primeiramente em analisar o perfil demográfico de viajantes de acordo com cada década, no sentido de verificar diferentes motivações para as travessias, além de comparar dados quantitativos com estudos anteriores.

Conforme já mencionado, Pierre Verger e Mônica Souza apresentaram números de viajantes que carecem de uma análise mais aprofundada, como identificação profissões e condição civil. Souza pressupõe um retorno definitivo para a África, mas precisamos considerar a continuidade (ou repetição) de viagens comerciais por essa rota. A análise das profissões declaradas nos registros de passaportes, atreladas às possíveis relações comerciais

---

<sup>195</sup>Ver entre outros: Parés, Milicianos, barbeiros, p.1-32; Castillo. Em busca dos agudás, p.13; Verger, *Os libertos*. Sobre os retornados em Lagos, ver Cunha, *Negros, estrangeiros*.

<sup>196</sup>A exemplo de José Francisco dos Santos (Zé Alfaiate), estudado por Verger e Antônio Viera da Silva, apontado por Castillo como negociante de escravos. Ver: Verger, *Fluxo e refluxo*, p.504 – Nessa obra, a partir das cartas de Zé Alfaiate, Verger construiu sua tese sobre tráfico de escravos entre a Bahia e o Golfo do Benin. Sobre as 116 cartas de Zé Alfaiate, ver também: Pierre Verger, *L'influence du Brésil au Golfe du Bénin, Les Afro-Américains, Mémoires de l'IFAN, IFAN*, Dakar, n° 27, p. 11-102. Sobre Antônio Viera da Silva, ver: Castillo, *Entre memória, mito e história*, p.85.

<sup>197</sup>Castillo. Em busca dos agudás, p.132. Sobre o crescimento a ocupação britânica em Lagos, ver: Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.137.

que esses indivíduos mantinham, também são importantes no sentido de compreendermos com melhor precisão de que forma africanos estavam inseridos no comércio ilegal, direta ou indiretamente. A exemplo de Verger e Souza que realizaram um exame cronológico dos registros, para o estudo atual, a divisão da análise em décadas e anos também será importante para que tenhamos um detalhamento maior das viagens, no intuito de entender como os acontecimentos de dois dos lados do Atlântico influenciaram na travessia destes indivíduos para a costa africana.

De acordo com Castillo, se considerarmos que o comércio com a Costa da Mina foi essencialmente constituído por homens, a presença de poucas mulheres e menores nos registros de passaportes na década de 1840 indica que as viagens nesse período estavam conectadas aos negócios.<sup>198</sup> Ou seja, as viagens de mulheres estão relacionadas à partida de famílias inteiras para se fixar permanentemente no continente africano. Todavia não podemos excluir a hipótese de que algumas delas estavam envolvidas com o comércio na costa africana.<sup>199</sup> Por isso, ao compararmos o número de viajantes homens e mulheres, este estudo pretende analisar principalmente dois aspectos: a) relacionar as travessias com a mudança definitiva para África e as atividades comerciais; b) examinar em que medida as mulheres estavam inseridas em negócios no mundo atlântico.

É válido destacar que conforme o decreto de 02 de dezembro de 1820, o passaporte era necessário para deslocamento a qualquer lugar fora da província:

Que pessoa alguma nacional, ou estrangeira, de qualquer classe ou condição que seja, possa sair para fóra deste Reino, nem ainda de uma para outra Província, nem entrar para o interior do Brazil, sendo estrangeira, sem que vá munida do competente passaporte ou portaria expedida e assignada, partindo da Côrte e Província onde ella estiver, por um dos meus Ministros e Secretários de Estado; e das outras Províncias, pelo respectivo Governador e Capitão General, ou Governador da Província [...] <sup>200</sup>

Uma década depois, essa lei foi intensificada especialmente para os negros: em virtude do decreto Imperial de 14 de dezembro de 1830, escravos e pretos, forros flagrados em trânsito de uma localidade para outra, sem a posse de um passaporte, seriam presos.<sup>201</sup> Como

<sup>198</sup>Castillo. Em busca dos agudás, p.130-131.

<sup>199</sup>Como explicarei melhor adiante sobre mulheres envolvidas no comércio atlântico, ver o exemplo de Ana de Angola em: Ximenes, *Joaquim Pereira Marinho*, p. 61

<sup>200</sup>Decreto imperial do dia 2 de dezembro de 1820, disponível online em <http://www2.camara.leg.br>

<sup>201</sup>Disponível online em: [www.diariodasleis.com.br](http://www.diariodasleis.com.br). Para informações sobre leis sobre negros, ver o livro publicado pela Fundação Cultural do Estado da Bahia, Diretoria de Bibliotecas Públicas: *Legislação da*

vimos no primeiro capítulo, esse foi um momento em que os governantes se empenharam na tentativa de controlar as populações negras que viviam no Brasil, por meio de uma legislação rígida. Portanto, era obrigatório a todo africano que pretendesse se locomover, dentro e fora do Império, a solicitação (e o porte) de um passaporte.

Os registros de passaportes nos permitem fazer estimativas, porém há algumas desvantagens. Um dos problemas encontrados para realizar o levantamento demográfico se refere aos viajantes que solicitaram passaporte mais de uma vez, embora tenham realizado apenas uma viagem. É o caso do africano nagô, José Fidelis. Existem dois registros de passaporte com datas aproximadas, um de 04 de março de 1848, e o outro de 07 de abril do mesmo ano.<sup>202</sup> As viagens pelo Atlântico poderiam levar cerca de dois meses de ida e de volta, sem contar o tempo de desembarque de mercadorias.<sup>203</sup> Ou seja, não teria tempo hábil para realizar duas viagens para a África em um mês. Embora esse problema na duplicidade de registros como de José Fidelis fosse mais comum na década de 1830, quando existiam mais pessoas para viajar do que vagas para passageiros nas embarcações, para a década de 1840, também considerarei esses registros apenas como uma viagem.<sup>204</sup>

Imprevistos aconteciam impedindo a realização de viagens planejadas, a exemplo de empregos não logrados na costa da África, a falta de dinheiro para bancar a viagem naquele momento e até mesmo embarcações com vagas de passageiros esgotadas. É provável que algumas pessoas não conseguissem embarcar na data prevista, e fossem obrigados a solicitar novamente o documento, haja vista que passado o prazo de validade de trinta dias para o primeiro uso do passaporte, uma nova solicitação deveria ser feita, como possivelmente ocorreu com José Fidelis. Caso o indivíduo iniciasse a viagem dentro do prazo de trinta dias, o passaporte poderia ser utilizado novamente, causando outro problema para a análise dos livros de registros.

Conforme as imagens abaixo, os passaportes correspondiam a uma folha de ofício, cuja frente trazia informações sobre órgão expedidor, titular e possíveis agregados, data da expedição e descrição física, enquanto o verso era reservado para carimbos do cônsul, navios, vistos em geral. O extravio de passaporte ou a falta de espaço para carimbar no verso também

---

*Província da Bahia sobre o negro: 1835-1888* – Salvador: A Fundação, 1996, 298p. - p. 20/21; sobre a legislação na província da Bahia, ver: Brito, *Temores da África*, 229 p.

202APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5890; folhas: 158 e 168; registros n°1273 e 1399 respectivamente.

203Verger, *Fluxo e refluxo*, p.700 – Verger analisa a documentação sobre algumas embarcações, uma delas, chamada Andorinha, costumava voltar dois meses após sua partida.

204Já contabilizado os agregados que viajaram em companhia de alguém.

poderia fazer o indivíduo solicitar um novo documento. Assim, outras viagens poderiam ser realizadas para a África antes da obtenção de outro passaporte, que não estão contabilizadas nos registros.

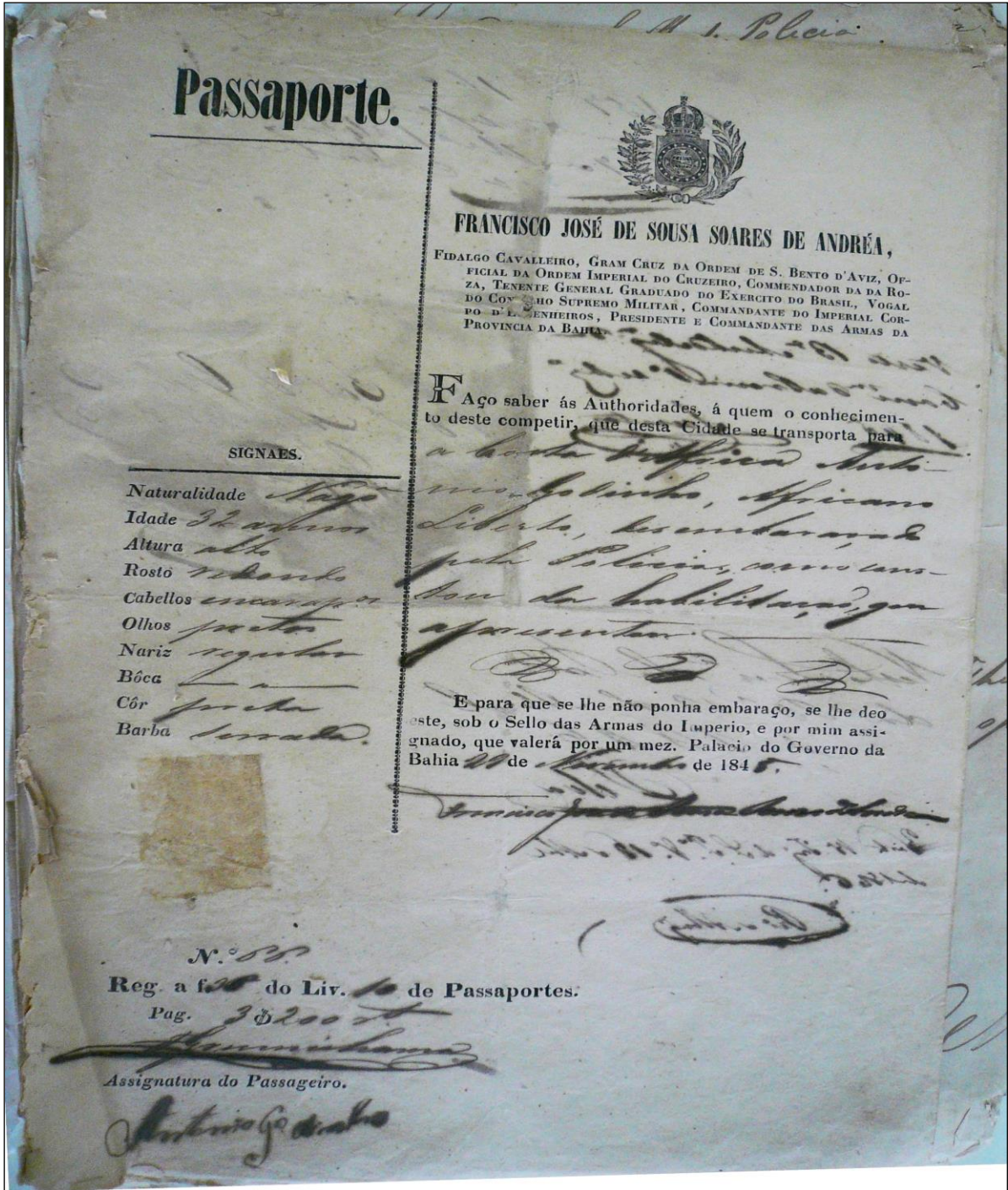


Figura 3- Passaporte de Antônio Godinho (frente) - APEB - Seção polícia - Pedidos de passaportes - maço 6315.

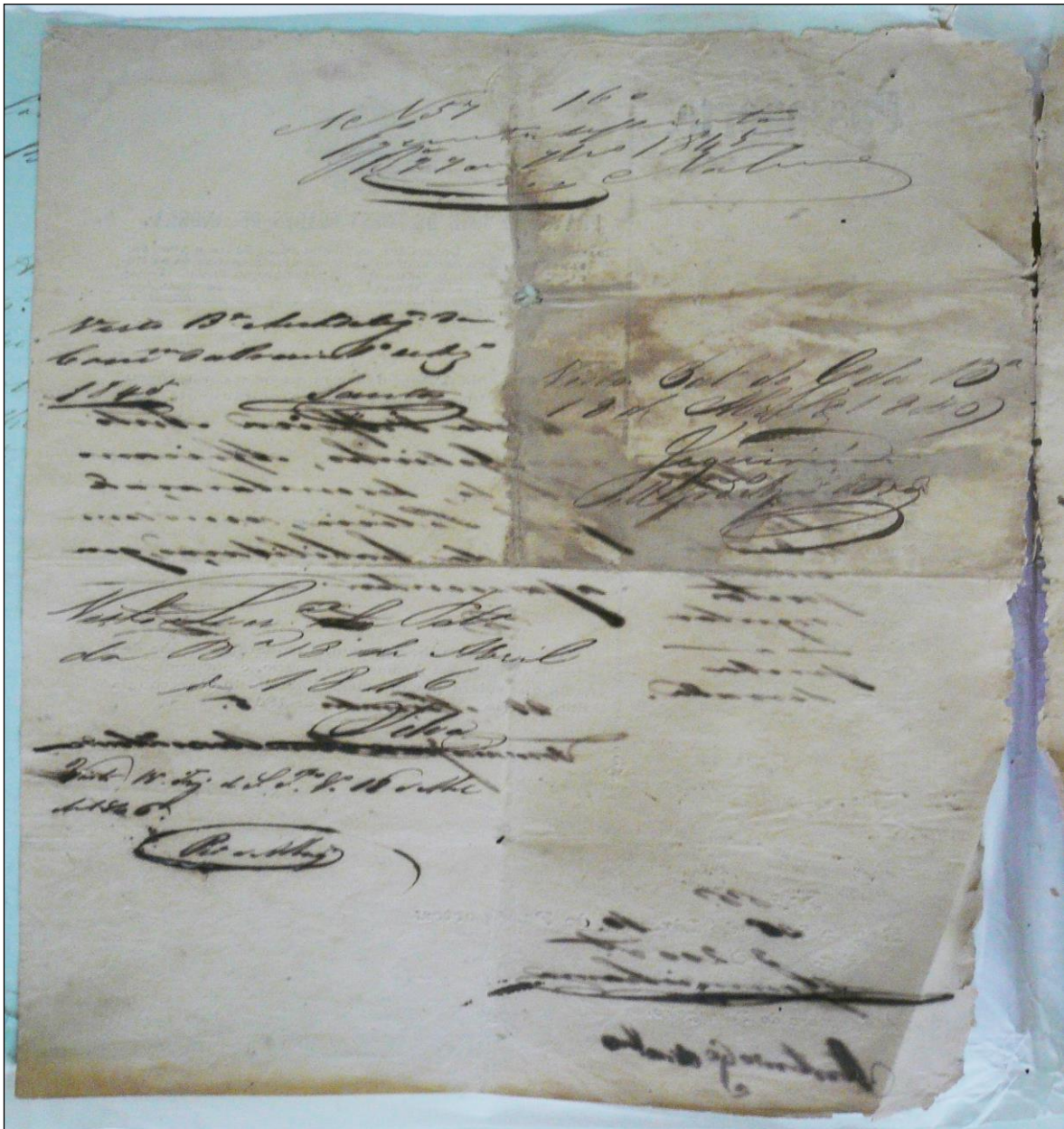


Figura 2- Passaporte de Antônio Godinho (verso) - APEB - Seção polícia - Pedidos de passaportes - maço 6315.

Antônio Godinho, por exemplo, aparece em dois registros de passaporte: o primeiro em novembro de 1845 e um segundo, em setembro em 1847.<sup>205</sup> De acordo com a imagem acima, o passaporte de Antônio Godinho ainda estava em sua posse, com o verso cheio. Provavelmente esse foi o motivo de um novo registro em 1847.

O sujeito que desejasse viajar, fosse ele branco livre ou africano liberto, deveria passar por algumas etapas e burocracias. Os documentos sobre a viagem de Antônio Godinho, em 1845, ajudam a entender o tempo de tramitação entre a emissão do documento e a viagem em

<sup>205</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço nº 5896 e 5890, folhas 36 e 83, registros 66 e 566, respectivamente.

si. No registro de seu passaporte consta que foi aprovado em 29 de novembro, e sua saída, conforme o periódico *O Mercantil*, foi em 01 de dezembro, apenas dois dias depois. Outro caso parecido é do africano, Joaquim Sabino da Conceição, que recebeu um passaporte no dia 07 de fevereiro de 1848<sup>206</sup> e saiu como passageiro do brigue francês *La Circumstance* no próximo dia 11, com destino à África.<sup>207</sup> O tempo entre o pedido e o registro de passaporte também poderia se estender por alguns dias. O brasileiro, Cypriano José Ferreira, solicitou passaporte para si e um criado africano, André, em 12 de novembro de 1845.<sup>208</sup> O registro de seu passaporte consta do dia 17 do mesmo mês, cinco dias depois.<sup>209</sup> Portanto, embora a maioria dos outros documentos demonstrem que a demora para a emissão fosse de um dia, em alguns casos poderia demorar um pouco mais, talvez por atraso por parte do solicitante ou também por algum problema burocrático que possa ter ocorrido.

### **2.1. A década de 1840 e o contínuo fluxo de viajantes africanos**

Apesar da diminuição de viagens em relação à década anterior, africanos continuaram realizando a travessia para a costa africana nos anos de 1840. Os registros demonstram um número relativamente equilibrado para todos os anos, com exceção de 1846, como veremos adiante. Não há registros de passaporte entre os anos de 1838 e 1842. Também não encontrei até a presente data, pedidos de passaporte para o mesmo período. Os periódicos da época, em sua maioria, apontam apenas saídas e entradas de embarcações da Bahia, sem informações de passageiros e poucas menções aos tipos de cargas.<sup>210</sup> O banco de dados, *Slave Voyages*, demonstra que vinte e três embarcações saíram da Bahia para carregar escravos na Costa da África em 1839, onze para o ano de 1840 e o mesmo número para 1841, demonstrando que houve alguma movimentação no porto baiano durante o período.<sup>211</sup>

Para os anos de 1840 e 1841, não encontrei publicações com nomes de passageiros. Portanto, embora a ausência de fontes para os anos indicados não permita uma análise mais detalhada do início da década de 1840, é plausível cogitar que libertos continuaram atravessando o Atlântico em todos os anos. Conforme vimos no capítulo anterior, em 1838, o clima de insegurança e tensões políticas ainda pairava na Cidade da Bahia, após a Sabinada

206APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5890, folha 146, registro 1118.

207Periódico *Correio Mercantil* de 12 de fevereiro de 1848, edição n°34, disponível online em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

208APEB – Seção Colonial – Fundo Polícia – Pedidos de Passaportes – maço 6309.

209APEB – Seção Colonial – Fundo Polícia – Registro de Passaportes – maço 5896, folha n°35, registro n°54.

<sup>210</sup>Foram analisadas publicações no periódico *Correio Mercantil* para os anos 1838, 1839, 1840 e 1841, disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>211</sup>Banco de dados: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) – Em 1839-1841, saídas de embarcações dos portos da Bahia.

ocorrida no ano anterior.<sup>212</sup> Quem sabe a instabilidade que a província vivenciava tenha influenciado no tráfico e viagens para a Costa da África, assim diminuído a frequência de embarcações no período até 1842.

A tabela número 1 aponta as comparações entre os números encontrados na presente pesquisa em relação aos de Verger e Souza, para o período de 1840 e 1850:

TABELA I: COMPARAÇÃO DADOS VERGER, LIMA E ESTUDO ATUAL  
DÉCADA 1840

ANOS	Estudo atual		Lima		Verger	
	TOTAL PRETOS/AFRICANOS	TOTAL DE PEDIDOS	AFRICANOS	TOTAL DE PEDIDOS	AFRICANOS	TOTAL DE PEDIDOS
1842	<b>42</b>	89	<b>41</b>	79	<b>0</b>	0
1843	<b>23</b>	82	<b>18</b>	78	<b>0</b>	0
1844	<b>78</b>	219	<b>69</b>	214	<b>0</b>	0
1845	<b>22</b>	85	<b>24</b>	92	<b>14</b>	97
1846	<b>2</b>	92	<b>3</b>	87	<b>86</b>	465
1847	<b>51</b>	157	<b>51</b>	96	<b>97</b>	448
1848	<b>54</b>	126	<b>84</b>	142	<b>60</b>	441
1849	<b>35</b>	99	<b>0</b>	55	<b>55</b>	473
1850	<b>41</b>	99	<b>25</b>	132	<b>48</b>	364
	<b>348</b>	<b>1048</b>	<b>315</b>	<b>975</b>	<b>360</b>	<b>2288</b>

Fonte: Registro de passaportes – APEB, tabela de passaportes Mônica Lima, p. 117, tabela de passaportes Pierre Verger, p. 665

<sup>212</sup>Ver em: Araújo, *O tutu da Bahia*, p. 62/63.

Os números de Mônica Lima se aproximam mais do que os encontrados por Verger. Em 1842, os valores encontrados aqui quase coincidem com os de Lima. Embora Verger tenha quantificado um número muito maior de passaportes no geral, quando somados apenas os africanos, a proporção encontrada por ele é de apenas 15,75% das viagens, enquanto Lima totalizou 32,3% dos registros. Contabilizei 33,3% de africanos em relação ao total de viajantes, quase a mesma proporção que Souza. Assim como os números apontados por Mônica Lima e Pierre Verger, os dados levantados neste estudo mostram uma diminuição considerável nas viagens de africanos libertos em relação à década anterior. Porém, Castillo alerta para o fato de que diante do contexto do tráfico ilegal de escravos, poucos navios que chegavam da África receberam o devido registro pelas autoridades competentes:

Talvez como consequência da clandestinidade do tráfico de escravos, há muito poucos dados sobre os passageiros que desembarcavam no porto de Bahia neste período, o que torna impossível saber com certeza quantos daqueles que saíram realmente voltaram. No entanto, os registros disponíveis sugerem que, como nos casos descritos acima, muitos conseguiram burlar, em alguns casos repetidamente, as leis que impediam que africanos libertos voltassem ao Brasil.<sup>213</sup>

Sabemos que os negociantes de escravos recorriam a manobras para o embarque e desembarque clandestino de cativos, como o desembarque em outros lugares da costa, conforme mencionado no primeiro capítulo.<sup>214</sup> Dessa maneira, muitos outros indivíduos poderiam ter atravessado rumo ao continente africano na década de 1840. É inegável, porém, que tenha sido um número consideravelmente menor ao período de êxodo da década anterior. O gráfico a seguir mostra o total de passaportes emitidos para a África na década de 1840, de acordo com o registro de passaportes.

Contabilizei 348 africanos/pretos, correspondendo em média a 33% do total da década inteira.<sup>215</sup> Enquanto o número de crioulos é muito menor: 3,5%, um total de 33 indivíduos. De acordo com o gráfico acima, embora o ano de 1844 apresente o maior número de africanos e pretos (22,5% do total de todos os anos da década), quando comparados com o número total de passaportes por ano, a proporção fica equilibrada, com exceção do ano de 1846.

---

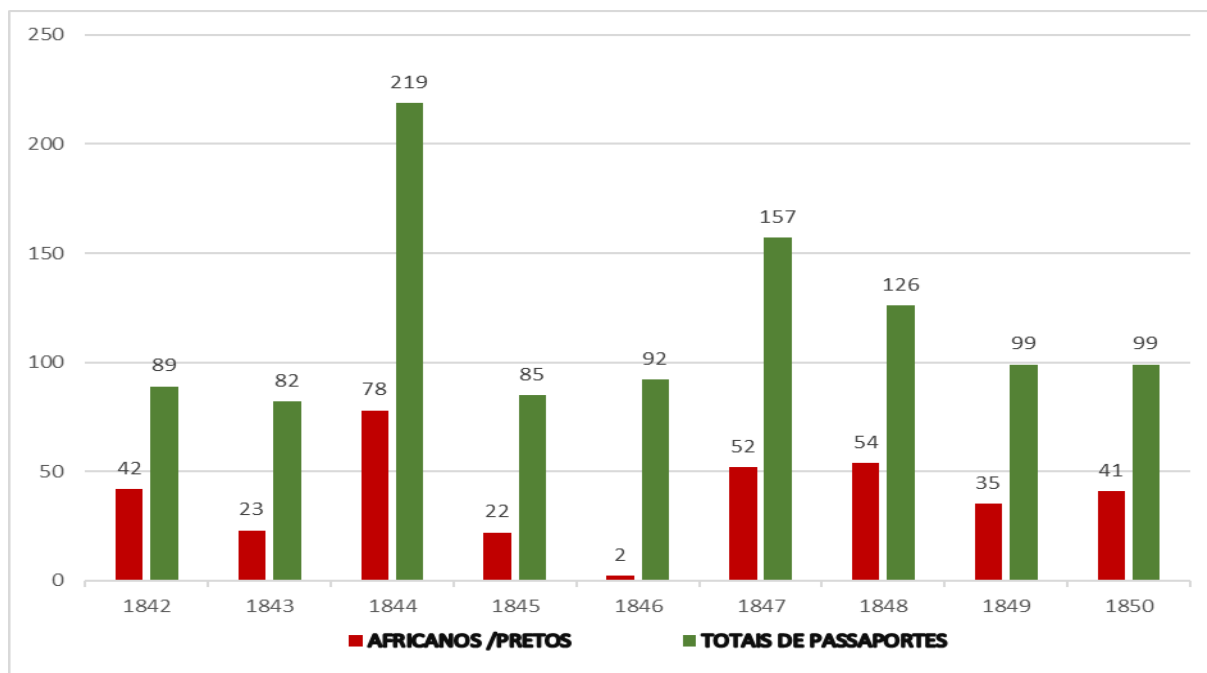
213Castillo, Em busca dos agudás, p.131. Disponível: <https://portalseer.ufba.br/index.php/afroasia/index>.

214Entre diversos historiadores que tratam do tráfico ilegal ver: Verger, *Fluxo e refluxo*, p.346; Chalhoub, *A força da escravidão*, p. 47.

215Não há registros para os anos entre 1838 e 1841 no arquivo público.



GRÁFICO I – PROPORÇÃO PRETOS/AFRICANOS NA DÉCADA DE 1840



Fonte: Registros de passaportes - APEB

Segundo o banco de dados *Slave Voyages*, em 1845, das vinte e quatro embarcações que saíram da Bahia em direção à África, dezessete foram apreendidas. Isto é, 71% dos navios foram capturados no ano anterior à diminuição de africanos nos registros, no mesmo período em que o decreto britânico *Bill Aberdeen* entrou em vigor, como tratado no primeiro capítulo. Fato que talvez tenha influenciado na decisão de alguns africanos em não viajar em 1846.<sup>216</sup> Todavia, de acordo com os dados do *Slave Voyages*, o número de embarcações que saíram da Bahia em direção à África naquele ano não diminuiu, assim como, o número de registros de outros viajantes sem declaração de cor ou de outras nações. Ou seja, o tráfico manteve um fluxo constante de navios que realizaram a travessia durante a década e 1840. Desse modo, a diminuição de viajantes africanos em 1846 pode se explicar por algum destes motivos: a) pode ter ocorrido algum problema nos registros; b) a coincidência de outros africanos não precisarem refazer um novo passaporte nesse ano e, por isso, não aparecerem na documentação; c) a diminuição apenas de africanos poderia ser resultado do medo das apreensões do ano anterior, já que além do aumento da pressão inglesa, os prejuízos para africanos que estavam no tráfico poderiam ser mais significativos do que para outros comerciantes que obtinham maiores lucros.

<sup>216</sup>Banco de dados *Slave Voyages*: <http://www.slavevoyages.org> – viagens saindo da Bahia para os portos da África no ano de 1845 que fracassaram por agência natural (catástrofes) ou humana (captura de navio).

Conforme João Reis, 10% de homens mais ricos controlavam 67% do total da riqueza em Salvador.<sup>217</sup> Ou seja, possuir escravos não era uma exclusividade de ricos. Na Cidade da Bahia, os escravos poderiam estar nas mãos de pequenos senhores, com no máximo dez escravos.<sup>218</sup> Portanto, os africanos com posse de alguns escravos ou inseridos no comércio ilegal, mesmo que obtivessem grande prosperidade, estavam longe de pertencer a uma elite rica, como a formada pelos homens e mulheres brancos. Dessa forma, podemos imaginar que os mercadores de menor poder aquisitivo teriam um risco maior em suas empreitadas, do que os grandes comerciantes que conseguiam pagar propinas e fugir das fiscalizações. Ou seja, africanos e libertos, em geral, teriam mais a perder se fossem flagrados no tráfico.

Os registros de passaportes apontam apenas dois africanos viajando no ano de 1846.<sup>219</sup> Tentei cruzar informações marítimas em jornais para o ano de 1846, sobre navios embarcando, mas não encontrei outras informações de viajantes africanos. O único indício de que outros homens ao menos tentaram viajar naquele ano foram às solicitações de passaportes. O já mencionado Antônio Godinho solicitou passaporte, em 26 de maio de 1846, e outro africano chamado apenas de José, em 14 de outubro do mesmo ano.<sup>220</sup> Além deles, os africanos, Adriano Martins, Antônio Francisco e Constança, todos declarados como criados libertos solicitaram passaportes juntos, em 17 de outubro de 1846, para tratarem de seus negócios.<sup>221</sup> Em anexo ao pedido, estão seus respectivos passaportes originais, sem terem sido usados. Antônio Francisco teve seu passaporte emitido no dia 18 de outubro de 1846, enquanto Constança, exatamente um mês depois. O passaporte de Adriano está com dois riscos cruzados, o que sugere que fora cancelado. Constança levaria seu filho, Tibúrcio, de três meses. Considerando que uma viagem tão longa e com poucas condições de higiene não seria apropriada para uma criança tão nova, é plausível supor que tenha afetado a decisão de Constança em partir naquele período.

O fato de os passaportes originais ainda estarem anexados aos pedidos, no acervo do Arquivo Público da Bahia, sugere que os três africanos nunca buscaram seus documentos. Embora conste um carimbo de visto da polícia, no verso do passaporte de Antônio Francisco, datando dia 21 de outubro, poucos dias depois da emissão. A presença dos passaportes e a

---

<sup>217</sup>Reis, *Entre parentes*, p.22/23.

<sup>218</sup>Reis, *Entre parentes*, p. 24.

<sup>219</sup>APEB – Seção Colonial – Fundo Polícia – Pedidos de Passaportes – maço 5896, folhas n°45, 77 e 48, registros n°37, 120 e 55 respectivamente.

<sup>220</sup>APEB – Seção Colonial – Fundo Polícia – Pedidos de Passaportes – maço 6310 – falarei mas detalhadamente de Antônio Godinho no próximo capítulo.

<sup>221</sup>APEB – Seção Colonial – Fundo Polícia – Pedidos de Passaportes – maço 6310. – A documentação afirma que solicitaram a viagens juntos, para tratarem de seus negócios.

falta dos nomes no registro ainda ajudam a entender que esse último era feito somente após a pessoa buscar seu documento. Essa ausência dos nomes nos registros, aliada a presença dos passaportes nos arquivos, permite deduzir que Adriano, Francisco e Constância não viajaram naquele momento, ao menos não de forma legalizada.

Todos eles declararam que viajariam na companhia de Domingos José Martins. Estudiosos do tema identificaram Domingos como um mercador de escravos muito influente que se estabeleceu na costa africana.<sup>222</sup> Castillo demonstrou que Domingos Martins manteve vínculos comerciais com outro liberto chamado, José Paraíso, o qual trabalhou como seu barbeiro e intermediário no tráfico de escravos.<sup>223</sup> Fatos que nos levam a pensar que os três africanos, que se declaram criados como profissão, trabalhassem para Domingos José Martins e provavelmente, estivessem envolvidos no tráfico ilegal de alguma maneira. Além disso, Adriano possuía o mesmo sobrenome de Domingos, sugerindo uma possível conexão entre eles, provavelmente se tratava de um ex-escravo do famoso traficante, que continuou trabalhando como criado após a alforria. Domingos também não aparece nos registros de passaporte nesse ano, embora não se tenha mais evidências, podemos pensar em uma partida clandestina, assim como, no cancelamento da viagem por algum imprevisto

O gráfico a seguir indica a saída de embarcações dos portos da Bahia, em direção à Costa da África, durante a década de 1840, segundo o banco de dados *Slave Voyages*. Como se pode observar, o banco de dados demonstrou um crescimento gradativo de embarcações que partiram da Bahia para a África, ao longo dos anos 1840. Conforme os dados do site, entre os anos 1848 e 1850, houve um aumento considerável de navios em relação aos anos anteriores, enquanto no intervalo de 1844 a 1846, permaneceram sem grandes alterações. As informações sobre o fluxo de tráfico podem nos ajudar a interpretar os dados sobre passaportes, já que os números apresentados no estudo atual, por meio do gráfico 1, também indicam um aumento de partidas a partir de 1847. Esse aumento nos últimos anos, do comércio ilegal no Brasil, também coincide com o argumento de Chalhoub sobre negociantes que intensificaram as atividades no Atlântico, como manobra para garantir lucro e expandir seus negócios antes do final definitivo do comércio negreiro.<sup>224</sup> Evidências de que esses viajantes africanos, da década de 1840, estavam conectados ao comércio ilegal de alguma maneira.

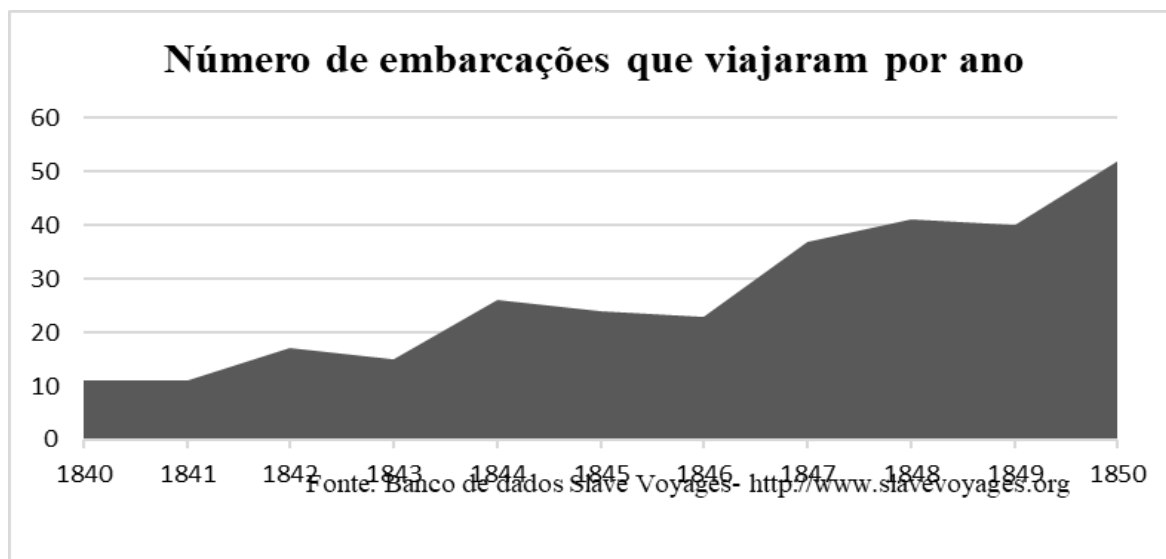
---

<sup>222</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p.476. Sobre a influência de Domingos José Martins, ver também: Ximenes, *Joaquim Pereira Marinho*, p.67; Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravo*, p.118-119.

<sup>223</sup>Castillo, *Em busca dos agudás*, p.129-130.

<sup>224</sup>Chalhoub, *A força da escravidão*, p.110.

GRÁFICO II - NÚMERO DE SAÍDA DE EMBARCAÇÕES DURANTE A DÉCADA DE 1840



Fonte: Banco de dados Slave Voyages – <http://www.slavevoyages.org/voyages/iOchBBgp>

A maioria dos viajantes, que aparecem mais de uma vez nos registros de passaportes, corresponde à década de 1840.<sup>225</sup> Vale lembrar que os registros correspondem à emissão de um novo passaporte, necessário quando se extraviava ou acabava o espaço para carimbar uma nova viagem. Alguns homens tiveram novos passaportes no intervalo de um ano, outros um pouco mais, provavelmente devido às diversas viagens que realizavam. Ou seja, outras travessias poderiam ocorrer entre o período de emissão de cada passaporte. Embora nem todos os vistos pudessem ter como destino a costa africana, a frequência dos registros indica que viajaram mais de uma vez, possivelmente se tratava de homens inseridos no comércio com a África.

Essas múltiplas viagens assinalam um fluxo contínuo de indivíduos realizando travessias para a costa africana ocidental nos anos posteriores a década de 1830, entre elas, as duas viagens já citadas de Antônio Godinho. Outro caso de viajantes com mais de uma travessia é do liberto, Adolfo Serra, que viajou em 1842 e 1845, para tratar de negócios.<sup>226</sup> O liberto africano, Scipião Francisco da Costa, também realizou três viagens para a Costa da África, na década de 1840: janeiro e dezembro de 1844 e uma terceira em 1847.<sup>227</sup> Os dados apontam outros indivíduos libertos, cerca de 57 pessoas que possuem mais de um registro de

<sup>225</sup>Sem considerar os registros que constam datas aproximadas, como mencionado anteriormente.

<sup>226</sup>APEB – Seção Colonial – Fundo Polícia – Registros de Passaportes – maço 5884 e 5887, folha 141 e 271, registro 1116 e 2004, respectivamente.

<sup>227</sup>APEB – Seção Colonial – Fundo Polícia – Registros de Passaportes – maço 5886, 5887 e 5890, folha 306, 239 e 24/25, registro 2663, 1737, 168, respectivamente

passaporte. Alguns deles tratarei no próximo capítulo, relacionando suas viagens com os negócios atlânticos.

Os dados levantados para a década de 1840 corroboram com a hipótese levantada por Castillo, de que o período foi marcado por homens que percorriam o oceano Atlântico, muitos deles voltando para a Bahia, ao contrário de outros retornados que se fixaram permanentemente na África em outras décadas.<sup>228</sup> Ou seja, a análise mais detida destas viagens permitiu verificar, portanto, que as motivações para a travessia na década de 1840 foram diferentes daquelas do período anterior. A vista grossa do governo para o tráfico de escravos parece ter sido aproveitada por africanos libertos de diversas maneiras, fosse como funcionários de traficantes nos casos de Adriano Martins, Antônio Francisco e Constância ou pequenos comerciantes, como Antônio Godinho. Ou ainda trabalhando nas embarcações como Rufino, mencionado no primeiro capítulo.

## 2.2. A década de 1850: transformações no comércio Atlântico

A década de 1850 trouxe novas perspectivas para africanos libertos que viviam no Brasil. Como vimos, de acordo com Cunha, longe dos perigos da reescravização com o fim do tráfico ilegal e a ocupação britânica de Lagos, libertos poderiam tentar novas oportunidades no seu continente de origem, sem medo de serem embarcados a força em um navio negreiro novamente.<sup>229</sup> No Brasil, as leis que perseguiram africanos continuavam em vigor, embora o clima de tensões e conflitos estivesse mais ameno. Na Bahia, conforme já citada, a criação da lei n° 420 incentivava africanos a sair do Brasil, isentando-os de pagar taxas provinciais. Enquanto alguns sujeitos aproveitaram para se fixar na Costa da África, outros africanos tiveram que reorganizar seus negócios dentro do comércio lícito. Além disso, como se sabe, o comércio de cativos continuou para Cuba, onde traficantes brasileiros ainda estavam inseridos.

A tabela 2 (abaixo) demonstra o comparativo para o período entre 1851 e 1860. Castillo aponta a diferença nos números de Verger e Souza, em relação ao relatório britânico na Bahia da primeira quartela de 1854. Segundo Castillo, nesse relatório consta o embarque de 224 libertos, em 13 de fevereiro, na barca portuguesa *Linda Flor*.<sup>230</sup> A chegada desses libertos é confirmada pelo cônsul em Lagos e, portanto, não há possibilidade de se tratar de

<sup>228</sup>Ver Castillo, *Em busca dos agudás*, p.112.

<sup>229</sup>Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.137.

<sup>230</sup>Castillo, *Em busca dos agudás* p.133. Sobre o caso da Linda Flor, ver também: Verger, *Fluxo e refluxo*, p.645.

um equívoco do cônsul na Bahia. O total de homens e mulheres, que atravessaram em direção à costa africana nesse dia, é superior ao número encontrado por Verger e Souza, também pelo presente estudo para todo o ano de 1854, como pode se observar na tabela 2. Mesmo se somarmos todos os registros para o ano de 1854 (182 registros de passaportes), os dados ainda são inferiores aos apontados pelo relatório britânico para apenas um dia. É possível que muitos registros e fontes tenham se perdido ou danificado com o tempo.

TABELA II: COMPARAÇÃO DADOS VERGER, LIMA E ESTUDO ATUAL  
DÉCADA 1850

ANOS	Estudo atual		Lima		Verger	
	TOTAL PRETOS/AFRICANO S	TOTAL DE PEDIDOS	AFRICANOS	TOTAL DE PEDIDOS	AFRICANOS	TOTAL DE PEDIDOS
1851	86	142	104	203	16	376
1852	87	138	34	71	18	299
1853	77	115	57	85	16	387
1854	104	182	91	134	18	245
1855	66	115	62	99	54	268
1856	83	133	38	87	45	292
1857	93	144	77	125	91	329
1858	49	52	110	155	119	336
1859	13	15	--	--	89	332
1860	5	7	33	51	45	334
<b>Totais</b>	<b>663</b>	<b>1043</b>	<b>606</b>	<b>1010</b>	<b>511</b>	<b>3198</b>

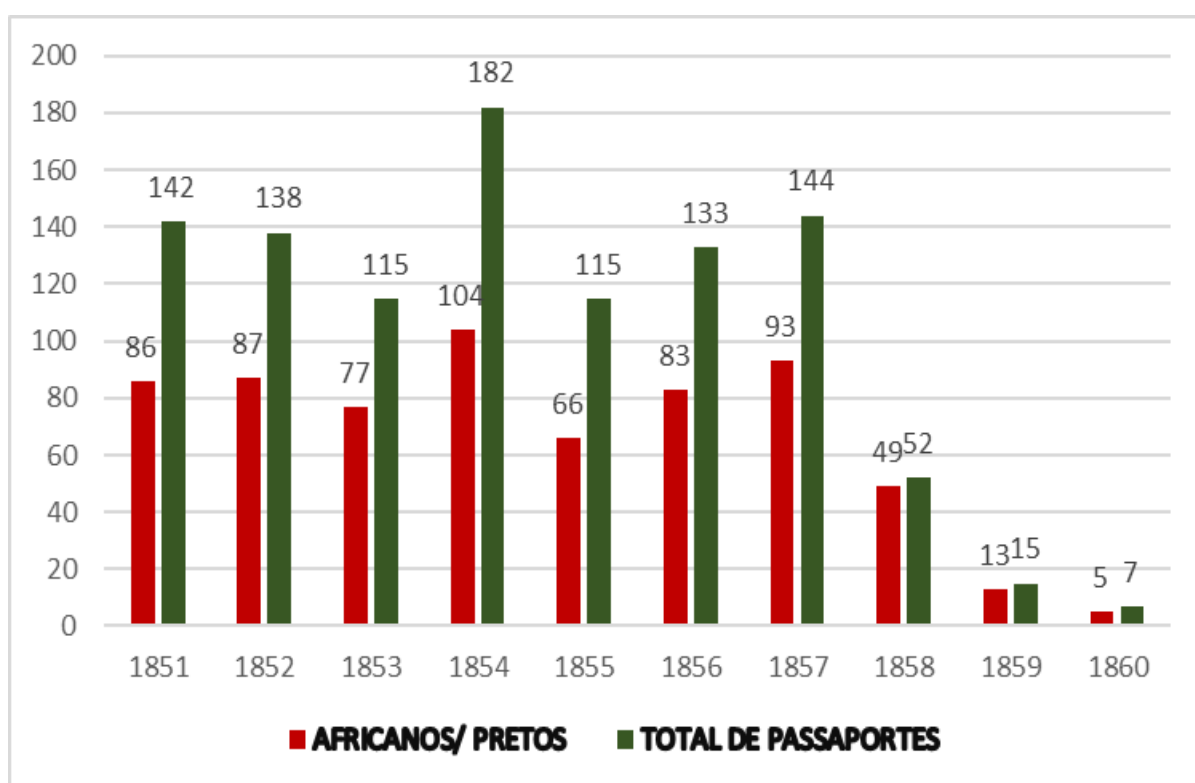
Fonte: Registro de passaportes – APEB, tabela de passaportes Mônica Lima, p. 117, tabela de passaportes Pierre Verger, p. 665

Embora os registros de passaporte não apresentem um panorama completo das viagens, é provável que tenha ocorrido proporcionalmente com a documentação aqui estudada. Contudo, Lima encontrou valores diferentes para o final da década de 1850,

conforme podemos verificar na tabela 2.<sup>231</sup> Para os anos de 1852 e 1856, o número encontrado por Souza, de africanos e pretos, corresponde a 39% e 45%, respectivamente, do valor encontrado nesta pesquisa. Enquanto que para o ano de 1858, os totais se invertem: o número apontado nesta pesquisa corresponde a 44,5% do encontrado por Souza. Se somarmos a década inteira, os números de Verger e Souza são inferiores aos encontrados aqui. O total de africanos e pretos contabilizados nesta pesquisa é de 663 indivíduos, para a toda a década de 50: 11% a mais que os encontrados por Souza e 16% maior que os números apontados por Verger

O gráfico a seguir demonstra a porcentagem da soma de africanos e pretos que viajaram em cada ano da década de 1850.

GRÁFICO III - PROPORÇÃO DE AFRICANOS/PRETOS NA DÉCADA DE 1850



Fonte: livros de registro de passaportes - APEB

Embora os três últimos anos tenham uma proporção maior de africanos em relação ao total de registro, foram os que tiveram um número menor de viagens. O total de indivíduos de todas as nações, que partiram depois de 1857, baixa consideravelmente em relação aos anos

<sup>231</sup>Neste estudo, estão inseridos em todas as contagens, os africanos que partiram como agregados de outros homens brancos e mulheres, além de crianças e agregados em geral.

anteriores. Conforme Manuela da Cunha, o final da cobrança de impostos para libertos que chegassem em Lagos acabou justamente em 1857, tornando o lugar mais atrativo para os libertos que vinham da Bahia.<sup>232</sup> De fato houve um aumento de libertos viajando nessa década, provavelmente muitos para um retorno definitivo, conforme Cunha assinalou. Porém, se a motivação maior fosse apenas à mudança para a África, após 1857, a tendência de números de viajantes seria aumentar, o que não aconteceu. Além disso, os libertos que atravessaram o Atlântico depois da ocupação britânica não estavam livres da reescravização. Pierre Verger demonstrou o caso da corveta portuguesa *General Rego*, que saiu da Bahia em 1856, com destino a Lagos e acabou levada a força para Uidá.<sup>233</sup> Os passageiros foram levados para o rei do Daomé. Os adultos acabaram assassinados e as crianças escravizadas por pertencerem a um grupo inimigo do reino.

Dessa maneira, voltar para o continente africano, apenas pela segurança, poderia não ser a única motivação para o aumento das travessias na década de 1850. Os números de viajantes a partir de 1858 diminuem consideravelmente em relação aos anos anteriores, justamente no momento em que acabam os impostos para retornados em Lagos. É plausível que os primeiros anos após a finalização do tráfico tenham sido mais movimentados, com tendência a diminuir o fluxo após algum tempo. Além disso, vale lembrar que ainda existiam notícias de tráfico em Uidá<sup>234</sup> e muitas destas viagens ainda poderiam ter conexão com o comércio ilegal, principalmente, pelo fato da diminuição não ter sido gradativa ao longo dos anos, e sim de uma vez só, ao final da década.

Como demonstrarei no terceiro capítulo, algumas pessoas que viajaram durante os anos de 1840, também estão presentes nas travessias durante a década seguinte. Outros inclusive realizaram mais de uma viagem na década de 1850, indicativo de que poderiam estar envolvidos no comércio atlântico. Apesar da possível inserção de muitos desses viajantes no comércio negreiro, é importante destacar novamente que um grande número de africanos viajou com suas famílias e agregados. O número de mulheres nas viagens aumentou em relação à década de 1840. A predominância de homens no tráfico, durante as décadas anteriores, leva a deduzir que a presença de mulheres e crianças nos anos 1850 estava relacionada ao retorno permanente destes africanos, conforme mencionado anteriormente.

Em relação aos dados apresentados neste estudo e os de Souza e Verger, embora os

---

<sup>232</sup>Cunha *Negros, estrangeiros*, p.138. - O rei Akitoye e mais tarde seu filho Docemo cobravam impostos referentes a dez sacos de cauris para cada família que viesse do Brasil ou Cuba.

<sup>233</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p.646 - Cunha também cita o caso em: *Negros, estrangeiros*, p.137.

<sup>234</sup>Conforme citado no capítulo anterior, o tráfico para Cuba durou pelo menos até o final da década de 1860. Ver estudo mais recente em: Mata, *Conspirações da raça de cor*, p.90.



números não coincidam, os três estudos demonstram um aumento significativo de africanos que realizaram a travessia, em relação à década anterior. Os números sugerem quase o dobro de viajantes africanos e pretos para os anos posteriores a 1850. Portanto, é possível supor que o número de africanos tenha aumentado no início da década, por conta da ocupação britânica e do final do tráfico no Brasil. Passados os primeiros anos de retorno (principalmente depois de 1856, quando o ocorrido com os africanos que acabaram desembarcando em Uidá), esse número de viajantes tenha voltado ao fluxo contínuo, como o da década de 1840, cuja motivação seria, provavelmente, a econômica.

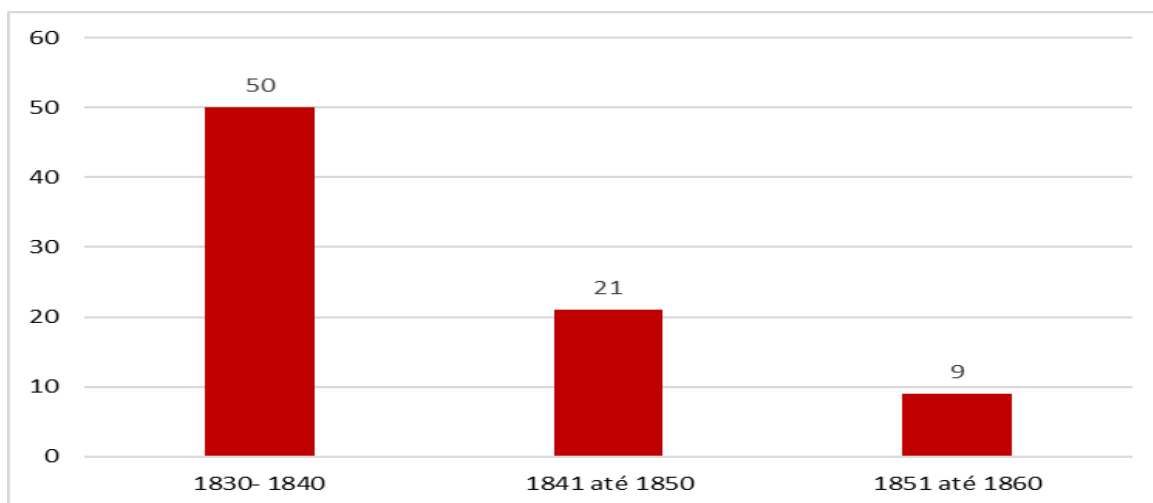
### **2.3. Os escravos no mundo atlântico**

O gráfico a seguir demonstra a porcentagem de escravos que partiram em direção à costa africana, separado por décadas. Do total de oitenta cativos, entre 1830 e 1860, a grande maioria deles partiu antes de 1840, contabilizando 50 indivíduos, incluindo africanos, pretos e crioulos. Cerca de 55% de escravos partiram no período seguinte à Revolta dos Malês (entre 1835 e 1837), muitos deles acompanhando seus senhores, também ex-escravos, que partiram após a revolta. O número de viajantes escravos seria ainda maior, se levar em conta que muitos forros poderiam estar em liberdade condicional. Conforme Castillo e Parés, em outubro de 1837, escravos que receberam alforria condicional, de Francisca da Silva e José Pedro Autran, viajaram como forros na companhia de seus patronos.<sup>235</sup> Apesar de aparecer como alforriado no registro, o sujeito era legalmente escravo até a morte de seu senhor.

---

<sup>235</sup>Lisa E. Castillo e Luis N. Parés, Marcelina da Silva e seu mundo: novos dados para uma historiografia do candomblé Ketu. *Afro-Ásia*, 36 (2007), 111-151. p.118 – A liberdade condicional poderia obrigar o alforriado a acompanhar e servir seus ex-senhores até a morte dos mesmos.

GRÁFICO IV – PROPORÇÃO DE PASSAPORTES OBTIDOS POR ESCRAVOS  
ENTRE 1830 E 1860



Fonte: livros de registro de passaportes - APEB

O mesmo ocorreu com a viagem de Maria da Glória. De acordo com Castillo, a africana viajou em 1836, acompanhada de um grupo com cerca de vinte pessoas ligadas a ela por alforrias condicionais.<sup>236</sup> Identifiquei um caso de agregados em liberdade condicional na década de 1850. Em 22 de março de 1856, o africano, Francisco da Costa Faria, obteve seu passaporte para a Costa da África, levando o crioulinho Bernardo, de quatro anos.<sup>237</sup> Francisco alforriou um menino do mesmo nome, poucos dias antes, em 14 de março, com a condição de acompanhar seu senhor até sua morte.<sup>238</sup> Certamente se tratava do agregado que acompanhou Francisco em sua viagem. Ou seja, embora os registros possam nos dar estimativas das viagens destes escravos, é importante levarmos em conta que muitos outros também viajaram sem mencionar a real condição civil.

O gráfico abaixo demonstra a proporção de africanos/pretos, crioulos, pardos e sem declaração de cor. Entre os anos de 1830 e 1860, um total de 44 escravos africanos/pretos viajaram para a Costa da África, correspondendo a cerca de 55% do total. Oito foram declarados como crioulos e, portanto, nascidos no Brasil. Nove escravos realizaram a travessia a mando de seu senhor. Os escravos de nomes, Ignácio (africano, nagô) e Joaquim (crioulo), partiram para a costa africana em 07 de agosto de 1847, na companhia de seu

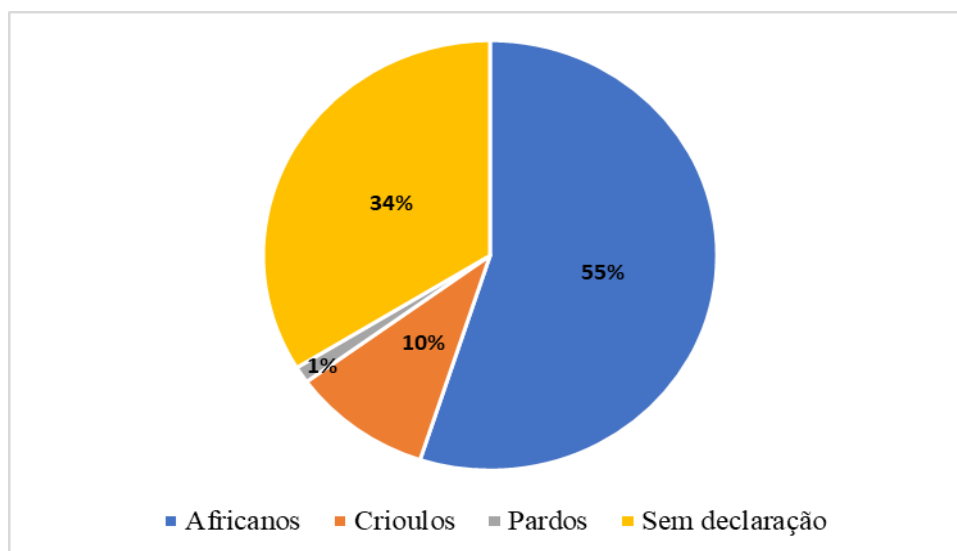
<sup>236</sup>Castillo, Em busca dos agudás, p.120.

<sup>237</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5896, folha 356, registro 72.

<sup>238</sup>Carta de liberdade de Bernardo – em 14 de março de 1856 – Agradeço a Lisa Castillo por indicar essa fonte.

senhor, o brasileiro, Joaquim Lopes Pereira,<sup>239</sup> cujo nome foi citado como capitão de duas embarcações: *Linda* (1843), e *Santo Antônio Vitorioso* (1840).<sup>240</sup> O fato do senhor desses escravos exercer atividades marítimas evidencia que seus cativos trabalhassem para ele nas embarcações sob seu comando.

GRÁFICO V – PROPORÇÃO DE ESCRAVOS POR DECLARAÇÃO DE ORIGEM/COR



Fonte: livros de registros de passaportes – APEB

O escravo, Joaquim, era cozinheiro. Como vimos, José Maria Rufino era da mesma profissão e trabalhou em embarcações durante sua vida no cativeiro, antes de se tornar o liberto, comerciante de escravos.<sup>241</sup> Joaquim poderia ter se inserido no mundo Atlântico da mesma forma que Rufino, trabalhando em atividades no ramo marítimo. Em dois registros, aparece a orientação para que os escravos sejam entregues para outros senhores. É o caso de Gonçalo e Pedro, ambos viajando em 1837. Os dois foram enviados por José Joaquim Gomes Guimarães, para serem entregues ao Sr. Eustáquio Joaquim de Santa Porto,<sup>242</sup> enquanto, Pedro teria que ser entregue ao Sr. Mathias Bento.<sup>243</sup> Em outros quatro registros de passaporte, os escravos declararam que viajavam para tratar de negócios. O escravo Lino, de nação Ussá,

239APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5883, folhas 155 e 121, registros 310 e 522, respectivamente.

240Disponível em <http://www.slavevoyages.org> – Viagens de número 3097 - em 1840, embarcação Santo Antônio Vitorioso, desembarcando em Senegâmbia e Costa Atlântica. E n° 3467 - em 1843, embarcação Linda, aquisição de escravos no Benin, desembarcando na Bahia.

<sup>241</sup>Carvalho, Gomes e Reis, *O alufá Rufino*, p.99-115.

<sup>242</sup>O documento está bastante avariado, tornando difícil de ler. Dúvidas se o sobrenome seria realmente Santa Porto.

<sup>243</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5883, folhas 191 e 203 59, registros 131 e 319, respectivamente.

viajou em 22 de março de 1837, afirmava que iria tratar dos negócios de seu senhor, José Jorge dos Santos.<sup>244</sup>

Alberto da Costa e Silva cita o exemplo do escravo africano, João de Oliveira, que ainda no século XVIII, viajou para a costa do Benin a mando do seu senhor, para comercializar em seu nome.<sup>245</sup> Conforme Verger, o africano teria comprado sua alforria e continuado no comércio de escravos, enviando ajuda à viúva de seu antigo senhor após sua morte, tornando-se importante comerciante em Porto Novo.<sup>246</sup> Assim como João de Oliveira, é possível que os escravos encontrados nos registros continuassem suas atividades no comércio atlântico, em nome de seus senhores, até mesmo depois de conquistarem suas alforrias. Kristin Mann cita o caso do nagô, Francisco Gomes de Andrade, que ainda escravo nos anos de 1840, trabalhou para seu senhor no tráfico de escravos e mais tarde se fixou em Lagos.<sup>247</sup> A travessia de escravos para a costa africana, em nome de seus senhores, parece ter sido uma atividade relativamente natural entre escravos que dispunham da confiança de seus proprietários. A função de negociante para seus senhores poderia render certa mobilidade para esses escravos que viajavam. Assim como o exemplo de João de Oliveira, alguns africanos encontraram no mercado atlântico a oportunidade de conquistar sua emancipação.

Além dos escravos declarados nos registros, existia o ofício de criado ou declarado como de “serviço”. A descrição de criado poderia se referir a qualquer atividade ou serviço imediato ao senhor. Por ser tratar de uma atividade onde o empregado serve ao patrão, na época, o ofício poderia se aproximar da relação de poder entre senhor e escravo, ou por vezes, ser a própria. Sem contar, que outros poderiam estar em alforria condicional, como mencionado anteriormente. Dos dez indivíduos que cruzaram o Atlântico como criados, todos africanos, cinco eram libertos, enquanto, quatro escravos acompanharam seus senhores. O criado, Manoel do Bomfim, acompanhou o africano liberto Bernardo Meirelles da Motta, em 02 de maio de 1844.<sup>248</sup> Bernardo viajou pelo menos mais duas vezes. Os registros mostram seu nome no ano de 1829 e posteriormente, em outubro de 1835.<sup>249</sup> Na viagem de 1829, o registro indica que o africano partiu para Molembo, situado ao sul da linha do equador, no

244APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço nº5883, folha 180, registro 71.

245Silva, Francisco Félix de Souza, mercador de escravos, p.35.

<sup>246</sup>Verger, *Os libertos*, p.9-10.

<sup>247</sup>Kristin Mann, *The Illegal Slave Trade and One Yoruba Man's Transatlantic Passages from Slavery to Freedom*, In *The Rise and Demise of Slavery and the Slave Trade in the Atlantic World*, edited by Philip Misevich and Kristin Mann, forthcoming.

248APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço nº5887, folha 34 registros 273 (Bernardo) e 2274 (Manoel).

249APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço nº5879 e 5883, folhas 65 e 118, registros 90 e 483, respectivamente.

continente africano. Conforme Verger, a emissão de passaportes com esse destino era uma das maneiras de burlar as leis que proibiram o tráfico de escravos ao norte do equador naquele período.<sup>250</sup> O destino declarado por Bernardo, aliado ao fato do africano ter realizado pelo menos mais duas viagens posteriormente, são indícios da sua participação no tráfico ilegal e por consequência, de seu criado Manoel.

O número de escravos, que viajaram após 1840, corresponde a uma parcela muito pequena do total de viajantes. Na década de 1830, cerca de 7% das viagens foram de homens e mulheres escravizados.<sup>251</sup> Essa proporção cai para 4,7%, a partir de 1840. Na década de 1850, o valor é ainda menor: apenas 1% das viagens foram realizadas por escravos. A participação de escravos no comércio atlântico parece ter perdido espaço ao longo dos anos do tráfico ilegal, durante a década de 1850, após a proibição do tráfico no Brasil, os escravos quase desaparecem das viagens. Essa diminuição, associada aos indivíduos que viajavam em nome de seus senhores, são evidências que suas viagens estavam ligadas ao comércio de outros escravos para a Bahia, por isso, a diminuição significativa, após a fim do tráfico para o Brasil.

#### **2.4. As diversas profissões que atravessaram o Atlântico e suas conexões com a Bahia oitocentista**

Dos 486 registros de passaportes, que continham a informação sobre o ofício do viajante, um total de 219 africanos declarou possuir um ofício, ao partir para a Costa da África. Conforme a tabela de número 3, outros 244 viajantes não tiveram a cor declarada, enquanto 23 pessoas foram mencionadas como crioulas. Se somarmos, africanos e crioulos, correspondem a 49,8% do total. Importante ressaltar que em muitos registros haviam duas menções: o motivo da viagem e o ofício. Para estes casos, está contabilizado nesse estudo apenas a declaração de profissão, e não a motivação para a viagem. Entre os ofícios exercidos por negros, alguns estavam conectados diretamente às travessias atlânticas. Conforme Jaime Rodrigues, os portugueses empregaram africanos de diversas origens nas tarefas marítimas, pelo menos desde o século XVIII. A lida marítima fazia parte da experiência de vários povos africanos, envolvidos em diferentes ofícios em embarcações.<sup>252</sup>

---

<sup>250</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p.435-446.

<sup>251</sup>A década de 1830 foi incluída na discussão para escravos no sentido de comparar com os anos posteriores.

<sup>252</sup>Jaime Rodrigues, *Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760 – c.182*, *Almanack Guarulhos*, n.05, p.145-177, 1º semestre de 2013, p. 148-149.

Profissões de marinheiro, calafate e tanoeiro, declaradas nos registros, estavam diretamente ligadas às navegações.<sup>253</sup> Jaime Rodrigues demonstrou o emprego de mão de obra africana nas embarcações, no final do século XVIII e início dos Oitocentos: “De modo geral, os portugueses empregaram africanos de diversas origens nas tarefas da marinhagem, uma vez treinados para desempenhá-las.”<sup>254</sup> Assim, o trabalho marítimo fazia parte da experiência de vários povos africanos, envolvidos em diferentes ofícios em embarcações.<sup>255</sup> Cozinheiros também se inseriam no comércio atlântico, pois muitos trabalhavam em navios que cruzavam o oceano constantemente, a exemplo do já citado, Rufino José Maria. Da mesma forma, o serviço de barbeiro estava conectado ao trabalho em embarcações. De acordo com Parés, durante o período colonial, os barbeiros podiam exercer funções de médicos, cirurgiões, preparar remédios, amolar ferramentas e armas.<sup>256</sup> Dessa maneira, poderiam trabalhar em navios, oferecendo serviços médicos rudimentares aos escravos transportados.<sup>257</sup> Portanto, muitos desses trabalhadores que aparecem nos registros de passaporte, provavelmente trabalhavam em navios negreiros nos mais diversos ofícios.

---

<sup>253</sup>Calafate: trabalhador responsável pela calafetação, ou seja, por vedar fendas, evitando buracos nos barcos – ver em <https://www.dicio.com.br/calafetar/>

<sup>254</sup>Rodrigues, *Escravos, senhores e vida marítima*, p.148. Ver também: Jaime Rodrigues, *De costa a costa: escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola- Rio de Janeiro, 1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

<sup>255</sup>Rodrigues, *Escravos, senhores e vida marítima*, p. 149.

<sup>256</sup>Parés, *Milicianos, barbeiros*, p. 16 - Sobre barbeiros e sangradores, ver também Maria Cristina Wissenbach, *Cirurgiões e mercadores nas dinâmicas do comércio atlântico de escravos*. In: Laura de Mello e Souza; Junia Ferreira Furtado; Maria Fernanda Bicalho (orgs.) *O governo dos povos*. São Paulo, Alameda 2009, p281-300.

<sup>257</sup>Parés, *Milicianos, barbeiros*, p.23.

TABELA III – PROFISSÕES DECLARADAS NOS REGISTROS DE  
PASSAPORTES

<b>OFÍCIO</b>	<b>AFRICANOS</b>	<b>CRIoulos</b>	<b>NÃO INFORMADA/ OUTROS</b>	<b>TOTAL VIAJANTES</b>
Alfaiate	2	7	5	<b>14</b>
Barbeiro	8	1	-	<b>9</b>
Caixeiro	-	-	17	<b>17</b>
Carregador de cadeira	2	-	1	<b>3</b>
Carpina	-	3	3	<b>6</b>
Cozinheiro	27	1	2	<b>30</b>
Marinheiro	1	-	2	<b>3</b>
Pedreiro	1	3	3	<b>7</b>
Ganho	57	1	2	<b>60</b>
Vive de negócios	85	1	183	<b>268</b>
Ferreiro	1	-	-	<b>1</b>
Marceneiro	-	1	4	<b>5</b>
Tanoeiro	-	1	7	<b>8</b>
Pescador	1	-	-	<b>1</b>
Calafate		-	1	<b>2</b>
Estudante	1	-	-	<b>1</b>
Lavadeira	4	-	-	<b>4</b>
Lavoura	9	4	1	<b>14</b>
Criado	10	-	-	<b>10</b>
Sapateiro	1	-	4	<b>5</b>
Relojoeiro	1	-	-	<b>1</b>
Eclesiástico	2	-	-	<b>2</b>
Costureira	2	-	4	<b>6</b>
Farmacêutico	-	-	2	<b>2</b>
Boticário	-	-	1	<b>1</b>
Serviço	4	-	-	<b>4</b>
Soldado	-	-	2	<b>2</b>
<b>Totais:</b>	<b>219</b>	<b>23</b>	<b>244</b>	<b>486</b>

Fonte: APEB – Seção Colonial – Fundo de polícia – Livros de registros de passaportes

Outro exemplo de marinheiro foi o africano nagô, Agosto Grillo, que teve seu nome no registro de passaportes em duas ocasiões. A primeira em 1848, e uma segunda em 1851, levando na última, seu filho Manoel Grillo, de nove anos<sup>258</sup>. Agosto declarou viajar a negócios, possivelmente por ligações mantidas por sua profissão. Dois cozinheiros africanos também atravessaram para a Costa da África mais de uma vez: Francisco Napier, nagô, liberto, viajou em 1848 e 1851, para “tratar de seus negócios”, conforme consta no registro.<sup>259</sup> Lucas Roberto, por sua vez, viajou nos anos de 1844 e 1847.<sup>260</sup> Na primeira viagem, o africano liberto afirmou “viver de negócios na África”, enquanto na segunda, declarou-se cozinheiro.

Uma profissão importante, nas viagens atlânticas, é a de negociante, citarei alguns casos particulares no próximo capítulo, no intuito de destacar a inserção de africanos no comércio de escravos. Como se pode observar no gráfico abaixo, “viver de negócios” teve um aumento significativo na década de 1840, nos registros de passaportes, diminuindo a seguir, no início dos anos 1850. É importante lembrar que “tratar de negócios”, como Castillo afirmou, poderia servir para camuflar comerciantes que levavam escravos ilegalmente, insinuando que se tratava de outras atividades lícitas.<sup>261</sup> É válido destacar que o comércio de dandê desenvolveu consideravelmente a partir de 1840, mesmo momento em que os negócios apareceram nos documentos.<sup>262</sup> Todavia, corresponde ao mesmo período, no qual o tráfico ilegal foi muito intenso. Também não é por acaso, que os registros sobre as atividades diminuíram a partir da década de 1850, quando o tráfico de escravos finalmente foi proibido de vez. As leis que surgiram a partir de 1851, e a rigidez das fiscalizações parecem ter diminuído gradativamente as atividades econômicas dos africanos, entre os dois lados do Atlântico, principalmente após 1855. Tratar de negócios teve um aumento de 41% nos registros de passaportes, durante os anos de 1840, em relação a década anterior, voltando a baixar nos anos 1850, como se pode verificar no gráfico.

---

<sup>258</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5890 e 5892, folhas 178 e 88, registros 1570 e 888 respectivamente.

<sup>259</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5890 e 5892, folhas 237 e 80, registros 2170 e 811 respectivamente.

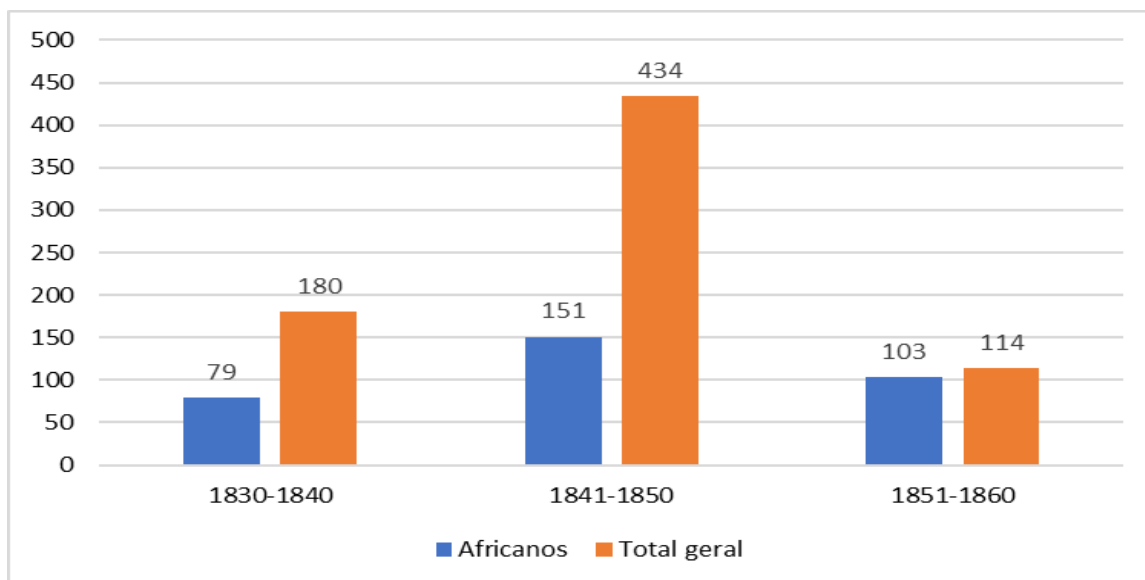
<sup>260</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5887 e 5890, folhas 163 e 71, registros 1185 e 472 respectivamente.

<sup>261</sup>Castillo, *Em busca dos agudás*, p.125.

<sup>262</sup>Soumonni, *Daomé e o mundo atlântico*, p.68.



GRÁFICO VI – REGISTROS COM MENÇÃO “TRATAR DE NEGÓCIOS”, “VIVER DE NEGÓCIOS” OU NEGOCIANTE



Fonte: livros de registros de passaportes - APEB

Enquanto os declarados como negociantes aumentaram durante a década de 1840, o ofício de ganhador foi o contrário. Das sessenta pessoas que, nos registros de passaportes, afirmaram viver como ganhador/eira, apenas cinco são anteriores a década de 1850. Conforme tratado no primeiro capítulo, o artigo 7 da lei nº420 de 1851, isentava a taxa para libertos devedores que se retirassem do império.<sup>263</sup> As viagens de ganhadores em 1852, correspondem a cinco africanos. No ano de 1854, a concentração é ainda maior: quarenta e três pessoas, mais seus 17 agregados, receberam passaporte, todos no mês de janeiro. As leis províncias na Bahia, para 1853 e 1854, não tiveram alterações significativas para taxações de mercadores que pudessem desencadear uma viagem em massa destes comerciantes.<sup>264</sup> Apesar de não justificar a maior concentração no ano de 1854, é possível que esse grande número de ganhadores tenha se retirado para a costa africana, no intuito de se livrar de dívidas acumuladas na Bahia, nestes primeiros anos da década.

Não encontrei evidências que explicassem o motivo de muitos africanos ganhadores viajarem no mesmo mês, mas podemos supor que o vencimento da taxa fosse ao início de

<sup>263</sup>Legislação da Província da Bahia sobre o negro: 1835-1888 – Salvador: A Fundação, 1996, 298p. - para a lei nº420, ver páginas 41 e 42.

<sup>264</sup>Ver em: Legislação da Província da Bahia sobre o negro: 1835-1888 – Salvador: A Fundação, 1996, 298p. - para a lei nº420, p.44.49.

cada ano. Embora não tenha encontrado essa informação na lei nº420, em 1846, o artigo 14 da lei nº250 estabeleceu a cobrança do imposto no mês de janeiro, e para os municípios de fora da capital, um mês depois.<sup>265</sup> Isso explicaria o motivo de tantos ganhadores obterem passaportes no início do ano de 1854.

De acordo com Cecília Soares, o ofício de ganho era comum entre mulheres:

Esse tipo de atividade não era estranho as negras importadas pelo tráfico negreiro, pois que em muitas sociedades africanas delegavam-se às mulheres as tarefas de subsistência doméstica e circulação de gêneros de primeira necessidade.<sup>266</sup>

Dessa forma, não é por acaso que do total de sessenta pessoas que declararam o ofício de ganho, trinta e um correspondem a mulheres, mais de 50% em relação ao total.<sup>267</sup> Conforme Soares, um grande número de ganhadeiras africanas eram originárias, de regiões na costa ocidental africana, onde o pequeno comércio era tarefa fundamentalmente feminina, assegurando papéis econômicos importantes para as mulheres.<sup>268</sup>

Entre outros ofícios declarados por viajantes africanos, estavam profissões de lavadeira e costureira, declaradas exclusivamente por mulheres (homens ocupavam o ofício de alfaiate). Também consta os ofícios de lavoura, pedreiro e ferreiro entre outros, conforme indica a tabela de número 3. O tipo de profissão declarada pelo viajante sugere as prováveis motivações para sua travessia. Enquanto atividades como calafate, marinheiro, cozinheiro e barbeiros eram utilizadas nas navegações, outras atividades como costura, ganho e sapateiro eram empregados em terra firme. Dessa forma, essas últimas estariam conectadas com a mudança definitiva para a costa africana, por se tratarem de ofícios que não tinham demanda nas embarcações e não correspondiam ao comércio.

## **2.5. O lugar de mulheres e menores nas viagens para a Costa da África**

Os registros de passaportes demonstram que muitas mulheres estiveram presentes nas viagens atlânticas, durante o período do tráfico ilegal. Na década de 1830, muitas delas partiram com suas famílias para a costa africana após os Malês, levando seus filhos menores. Depois da ocupação em Lagos e do final do tráfico, um número maior de mulheres africanas e

---

<sup>265</sup>Regulamento referente à lei nº250: APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Correspondência recebida sobre escravos, passaportes, justificação de domínio de identidade, captura, pedido de soltura – maço 6315.

<sup>266</sup>Soares, *As Ganhadeiras*, p.60.

<sup>267</sup>O serviço de ganho proporcionava livre trânsito pelas ruas, facilitando a comunicação entre escravos e libertos, o que ampliava suas relações sociais. Vistos como um perigo pela sociedade escravista e as autoridades que temiam revoltas e conflitos. Ver em Brito, *Temores da África*, p.36.

<sup>268</sup>Soares, *As Ganhadeiras*, p.60.

crianças aparecem nos registros novamente, enquanto a década de 1840, foi marcada pela presença predominante de homens. Ao discriminarmos viagens de mulheres rumo à Costa da África, é possível compreender com maior clareza o lugar que ocuparam no Atlântico ao longo das décadas. A análise de menores, neste estudo, inclui jovens de até 18 anos. Os registros mostram crioulos que viajaram a mando de seus pais, estes frequentemente africanos libertos. Como veremos adiante, os viajantes menores de idade parecem estar conectados com as viagens realizadas por mulheres na grande maioria e, portanto, esta seção se dedica a analisar ambos em conjunto.

A tabela 4 mostra o número total de mulheres a partir da década de 1840, já inseridas as que acompanhavam outras pessoas nas viagens. Os agregados correspondiam, em geral, àqueles indivíduos que eram declarados como companhia do viajante. Eles seguiam viagem, mas eram incluídos como acompanhantes nos registros de passaportes e não com um registro próprio. A impressão é que o viajante assumia a responsabilidade daqueles que declarava estar em sua companhia. Era comum naquela época que o homem fosse reconhecido como cabeça de sua mulher em documentos e processos.<sup>269</sup> Provavelmente, por isso, muitas mulheres acompanhadas por homens estavam na condição de agregadas nos registros. Não consegui informações suficientes para comparar os preços de passaportes para grupos, mas é possível que o valor fosse menor que os individuais.<sup>270</sup>

Na década posterior à Revolta dos Malês, o número de mulheres e crianças que viajaram para a Costa africana foi consideravelmente pequeno, se compararmos com as viagens realizadas por homens, como demonstrarei melhor adiante. Há apenas uma menção de uma escrava, datada em 20 de agosto de 1858, Felicidade Carlota, que acompanhava seu senhor, o liberto Pedro da Silva Souza.<sup>271</sup> Nos demais registros as acompanhantes são citadas como suas mulheres, companheiras ou criadas, essas últimas em menor escala. Algumas delas realizavam a travessia também levando seus filhos. É provável que tenham viajado para fixar residência no continente africano, já que levavam suas famílias de vez.

---

<sup>269</sup>O termo “cabeça” é utilizado em documentos para se referir a parte principal no processo. Ver em: , L. Soibelman, *Enciclopédia do advogado*. 5ª edição. Rio de Janeiro. Thex. 1996. p. 396.

<sup>270</sup>Os valores ficavam expostos nos próprios passaportes, porém coletei poucos exemplares. A exemplo do passaporte de Antônio Godinho, demonstrado anteriormente, o valor pago por ele em 1845 é de três mil e duzentos réis, mesmo preço para o do português José Miguel Sanches, pago em 1850. APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Maços 6315 e 6313, respectivamente. Porém, o único passaporte com agregado que encontrei está ilegível no campo do pagamento e embora pareça um valor menor, não é possível confirmar isso.

<sup>271</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço nº 5897, folha 325, registro n/c.

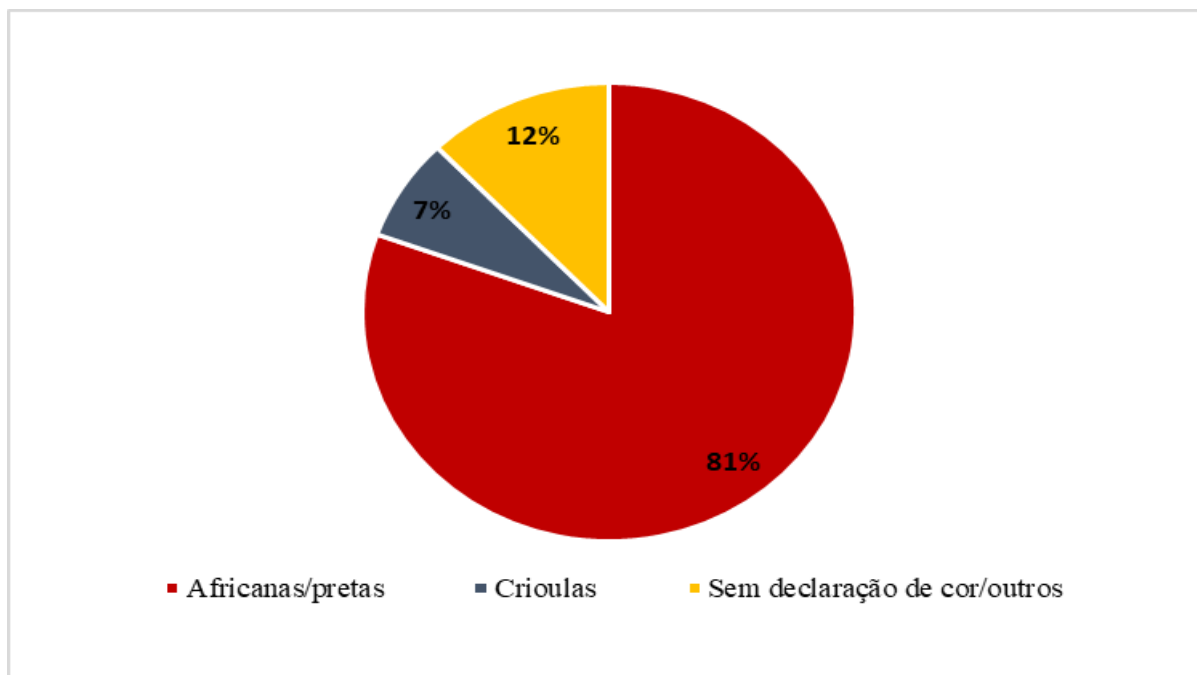
TABELA IV - REGISTRO DE PASSAPORTE DE MULHERES SEPARADOS POR DECLARAÇÃO DE ORIGEM/COR

ANO	AFRICANAS/ PRETAS	CRIOULAS	SEM DECLARAÇÃO DE COR/ BRANCA/ PARDA	TOTAL
1842	6	--	--	6
1847	3	--	--	3
1848	11	--	2	13
1849	3	2	---	5
1850	10	--	--	10
1851	33	10	4	47
1852	22	2	14	38
1853	31	1	4	36
1854	50	3	5	58
1855	25	2	2	29
1856	34	1	5	40
1857	40	5	2	47
1858	13	--	6	19
1859	5	--	--	5
1860	3	--	--	3
<b>Total:</b>	<b>289</b>	<b>26</b>	<b>44</b>	<b>359</b>
Fonte: Registros de passaportes – APEB				
* Para os anos entre 1838 e 1841, assim 1843 até 1846 não foram encontradas agregadas mulheres nos registros.				

O gráfico a seguir demonstra a grande diferença entre a quantidade de africanas, crioulas e as que não foram mencionadas cor. Tanto a inserção no comércio marítimo, que proporcionava um grande canal de comunicação com o outro lado do Atlântico, quanto à mudança definitiva para a África, certamente foram manobras no sentido de aproximação com seu antigo lar, parentes e familiares em geral. Mais do que isso, africanos e africanas que

passaram pela experiência de atravessar o oceano para serem escravizados na Bahia puderam entender como funcionava a dinâmica de ambos os lados, e conseqüentemente, conseguiram se inserir nas relações atlânticas. O idioma poderia ser um fator de vantagem para os africanos inseridos no comércio, uma vez que possuíam o conhecimento de línguas africanas e o português, auxiliando nas relações entre ambos.

GRÁFICO VII – PROPORÇÃO DE MULHERES AFRICANAS



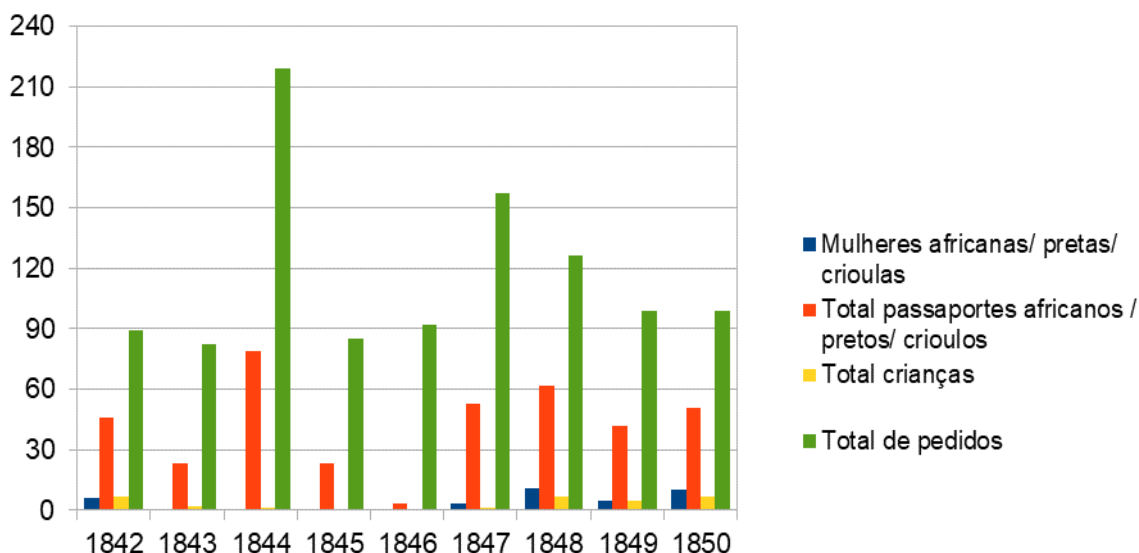
Fonte: Livros de registros de passaportes - APEB

Os dados de Lima apontam 277 mulheres viajando entre 1840 e 1860, enquanto eu localizei 322 para o mesmo período, cerca de 16,25% a mais que o número encontrado por Souza.<sup>272</sup> Porém, em ambas pesquisas, a década de 1840 apresenta uma queda significativa no número de mulheres que solicitaram passaportes, igualmente aos números apontados por Castillo em seu estudo sobre retornados.<sup>273</sup> Assim como o número de mulheres, a soma de menores nas viagens aumentou na década de 1850, em relação à década anterior. Os registros trazem um total de 194 menores de 18 anos entre os agregados, ou com seu próprio número de registro entre 1840 e 1860.

<sup>272</sup>Souza, *Entre margens*, p.117.

<sup>273</sup>Castillo, *Em busca dos agudás*, p. 131.

GRÁFICO VIII - PROPORÇÃO DE MULHERES E MENORES NA DÉCADA DE 1840



Fonte: Livros de registros de passaportes - APEB

O número de mulheres corresponde a 9,7% do total de pedidos (pretos, africanos, crioulos), enquanto o de menores é de 8,1%, apenas seis mulheres adultas a mais do que menores de 18 anos. Para os anos de 1843 e 1844, não existem registros de mulheres, mas três crianças viajaram acompanhando homens, dois brasileiros e um francês. Possivelmente, viajaram para aprender um ofício ou auxiliar no trabalho de seus pais e padrinhos, como o caso de Manoel Roberto de S. Lázaro, que acompanhou seu pai em 23 de março de 1843,<sup>274</sup> ou José dos Santos Colônia, que levou seu afilhado de 18 anos, Álvaro Correia de Moraes, em agosto de 1844.<sup>275</sup> Entre os anos de 1845 e 1846, também não há informações sobre mulheres nos registros, tão pouco encontrei vestígios em pedidos de passaporte ou saídas marítimas publicadas em periódicos.

Menores poderiam ainda viajar como serviçais, como o caso do menor Acará, que viajou para a Costa da África em 1843, como criado do francês João Noel Sabá.<sup>276</sup> Nascido na África, Acará estava na Bahia devido às conexões de seu chefe, e provavelmente não tenha passado pela experiência do cativo, ao menos não no Brasil. Acará é uma exceção aos vários outros meninos e meninas que atravessaram definitivamente com suas famílias para a

<sup>274</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5886, folha 6, registro 62.

<sup>275</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5887, folha 128, registro 952. – Dúvidas sobre o nome ser mesmo Álvaro. Texto no documento ilegível.

<sup>276</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5886, folha 130, registro 1090.

terra onde seus pais haviam nascido. Não há indícios de outros menores africanos que retornaram no período do tráfico ilegal, diferente do número de menores que continuaram chegando clandestinamente para servirem de escravos no Brasil. Embora os três nomes citados evidenciem a presença de menores sem a companhia das mães, é quase certo que a maioria que partia para o continente africano estava acompanhado delas, uma vez que grande parte dos registros coincidem com o de mulheres. Até mesmo nos anos de 1845 e 1846, onde não há presença do sexo feminino nos registros, também não existe a presença de menores de 18 anos. Em 1847, apenas três mulheres viajaram para a costa africana.

Em 1848, o número de mulheres começa a aumentar novamente. Foram onze africanas e duas sem declaração de cor, um aumento considerável já que a soma dos anos anteriores corresponde apenas a nove mulheres (entre 1842 e 1847). Entre elas, a africana liberta, Feliciano Cardoso, partiu a bordo da polaca sarda *Calisto*, em 15 de maio de 1848, conforme o periódico *Correio Mercantil*.<sup>277</sup> Feliciano levava seus dois filhos menores, também libertos. O registro de passaporte, do dia 09 de maio do mesmo ano, confirma a africana partindo com suas crias crioulas: Joana, de sete anos e Paulina, de dezoito meses.<sup>278</sup> Não sabemos os motivos reais da viagem de Feliciano, talvez só estivesse aproveitando a saída de uma embarcação para atravessar o Atlântico em definitivo, com seus filhos.

A crioula Luisa também partiu para a África em 1848. Em 08 de agosto do mesmo ano, ela publicou sua partida em anúncio do *Correio Mercantil*.<sup>279</sup> Luisa afirmou que estava se retirando para Onim (logo, antes da ocupação inglesa) com sua filha de três e quatro meses de idade. Conforme Mônica Lima e Souza, anúncios como o de Luisa eram comuns na época para livres e libertos. Para esses últimos, poderiam servir para diferentes casos:

A colocação de anúncios nos jornais pode ser analisada desde diferentes perspectivas e, a partir delas, traçadas algumas hipóteses explicativas. Uma delas é como dado demonstrativo de um certo orgulho do feito por parte dos libertos que (re)emigravam e uma declaração pública de que nada lhes impedia de fazê-lo, donos que se haviam tornado do seu próprio destino. A notícia no jornal também poderia estar atendendo a um outro interesse: fazer saber a sociedade local de sua decisão, evitando desconfortos e eventuais impedimentos causados por alguém que argüísse sobre a liberdade conquistada. Poderia ser ainda um meio para que esses viajantes se colocassem como possíveis contatos para a outra margem, com relação aos que ficavam.<sup>280</sup>

277Periódico *Correio Mercantil*, edição do dia 17 de maio de 1848, n°111, p.4, disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

278APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5890, folha 179, registro 1518.

279Periódico *Correio Mercantil*, edição do dia 08 de agosto de 1848, n°175, p.3, disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

280Souza, *Entre margens*, p. 97.

É possível que publicações como a de Luisa abrangessem todas as hipóteses levantadas por Souza. Os registros de passaportes indicam uma brasileira, chamada Luisa do Bom Sucesso, no dia 10 de agosto de 1848, com sua filha menor.<sup>281</sup> Não podemos saber com precisão que tenha sido a mesma Luisa que mandou publicar sua partida, dois dias antes, mas a julgar pelo número reduzido de mulheres, nome, data e por levar uma criança, é possível que se tratasse da mesma pessoa. Parece que Luisa demorou alguns dias para partir de fato. No dia 2 de setembro do mesmo ano, a polaca italiana *Enrico* saía para a Costa africana, levando entre os passageiros, Luisa de Bom Sucesso e sua filha menor.<sup>282</sup> Como já mencionado, imprevistos poderiam ocorrer e adiar a partida para a África, o que provavelmente aconteceu com Luisa.

Tanto no caso de Feliciano quanto no de Luisa, não ficou clara a motivação de suas viagens. Por levarem seus filhos, sugere que se tratava de uma mudança definitiva, porém não há outros indícios que comprovem essa teoria. Retomando a afirmação de Castillo que atribui o crescimento de Lagos não somente às mudanças nas dinâmicas do tráfico, mas também por motivações econômicas,<sup>283</sup> o fato de Luisa declarar que partia para Onim, no período anterior à ocupação britânica também nos leva a questionar em que medida a ocupação inglesa estava relacionada com o aumento de libertos em Lagos. Como destacarei a seguir, é claro que após 1851, o número de mulheres aumenta, certamente motivadas pelo final do tráfico e como já mencionado, pela relativa segurança que Lagos proporcionara após a ocupação britânica. Todavia, houve um salto enorme no número de mulheres que viajaram em 1848 em relação ao ano anterior, conforme demonstrado. Além do mais, os registros de passaportes indicam que as travessias durante o ano de 1851 foram todas anteriores a ocupação britânica, que ocorreu em 25 de dezembro do mesmo ano.<sup>284</sup> Portanto, se considerarmos que as viagens de mulheres estavam relacionadas com uma mudança definitiva, então já havia um movimento de retorno para Lagos anterior a 1851.

Uma terceira viagem nos mostra uma situação diferente das anteriores. O brigue português *Augusto* partiu com destino a Luanda, pelo Rio de Janeiro, em 21 de setembro de

---

281APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5896, folha 152, registro 42.

282Periódico *Correio Mercantil*, edição do dia 05 de setembro de 1848, n°198, p.4, disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

283Castillo, Em busca dos agudás, p.132.

284Verger, *Fluxo e refluxo*, p.605. Sobre os registros de passaportes: APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes – Ao total, são 142 registros de passaportes em 1851. As datas variam até novembro. Em dezembro, mês em que Lagos foi bombardeado, não há vestígios de viagens nos livros.



1848, levando aguardente e mais alguns gêneros.<sup>285</sup> Foram citados quatro passageiros: três mulheres africanas libertas: Maria da Paixão, Maria Antônia e Lucrecia de Magalhães; e um padre português chamado, José Vaz Ribeiro Gastão. Conforme os registros, as três mulheres obtiveram passaporte em 16 de setembro, dias antes da viagem.<sup>286</sup> Maria da Paixão e Maria Antônia foram citadas como ganhadeiras, enquanto Lucrecia era de lavoura, cuja nação declarada foi Angola, assim como Maria da Paixão. As profissões e nações contidas nos registros apontam para uma possível viagem em grupo ou talvez uma motivação em comum entre as três mulheres.<sup>287</sup>

Conforme Ximenes, as conexões entre o Brasil e os luso-africanos foram intensas e continuaram após a proibição do comércio de escravos, principalmente com o Rio de Janeiro, local de início da viagem do brigue português que levava as três africanas para Angola:

As ligações mantidas entre “brasileiros” e luso-africanos, durante a legalidade do tráfico, permitiram que quando este se tornou ilegal, tais relações continuassem. Estas foram bem mais intensas com o Rio de Janeiro [...] As famílias luso-africanas que formavam os grupos mercantis que emergiram em várias regiões de Angola, como Luanda e Benguela, durante o tráfico legal, fortaleceram-se e expandiram-se para Ambriz e Cabinda, no período do tráfico ilegal. Controlavam o comércio de escravos até sua venda no Brasil. Todos os riscos envolvidos antes, durante e depois da travessia do Atlântico, cabiam aos negociantes angolanos. Com a ilegalidade acentuou-se a presença desses investidores, que tinham enraizamento em Angola e participação ativa no contrabando.<sup>288</sup>

Conforme os dados do *Slave Voyages*, o brigue *Augusto* finalizou sua viagem com êxito, entregando escravos aos proprietários no Rio de Janeiro, ainda em 1848, evidenciando que se tratava de uma embarcação inserida no comércio negroiro.<sup>289</sup>

No período do tráfico ilegal, uma mulher chamada Ana Joaquina dos Santos Silva, mais conhecida como Ana de Angola, foi uma famosa e importante traficante da região de Luanda.<sup>290</sup> Cristina Wissembach, em sua análise sobre relatos de George Tams em Angola,

<sup>285</sup>Periódico *Correio Mercantil*, edição do dia 22 de setembro de 1848, nº205, p.4, disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>286</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço nº5890, folha 217, registros 1912, 1906 e 1911 respectivamente.

<sup>287</sup>O registro de Maria Antônia tem anotação de alguma relação com Manoel de Melo, porém está muito desgastado e não consegui distinguir que era seu acompanhante ou financiador. Não há documentação que comprove a viagem de Manoel, sugerindo que se tratava de alguém que afiançou ou enviou a africana.

<sup>288</sup>Ximenes, *Joaquim Pereira Marinho*, p. 68-69.

<sup>289</sup>Viagem número 900226, disponível em [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

<sup>290</sup>Ximenes, *Joaquim Pereira Marinho*, p. 61; Conforme Mariana Cândido, a comerciante se chamava Ana Joaquina dos Santos Silva. Ver em Mariana Cândido, Os agentes não europeus na comunidade mercantil de Benguela, 1760-1820. *Saeculum – Revista de História* [29]; João Pessoa, jul/dez.2013. p.103; Sobre Ana Joaquina, ver também: Roquinaldo Ferreira, Biografia como história social o clã Ferreira Gomes e os mundos da escravização no Atlântico Sul. *Varia história*, Belo Horizonte, vol. 29, nº 51, p.679-695, set/dez 2013, p.689-690.

cita Ana Joaquina, que em 1844, foi descrita como a Rainha do Bengo. Também citou outra comerciante chamada, Ana Francisca, na região de Luanda e Mossamedes.<sup>291</sup> Além de Ana Joaquina e Ana Francisca, Mariana Cândido apontou a inserção de algumas mulheres no comércio de escravos em Benguela, entre o final do século XVIII e início do XIX, incluindo pretas livres que saíram do Brasil.<sup>292</sup> No final do século XIX, Manuela Cunha citou Felicidade Maria de Santana, de origem Ijexá, e suas atividades comerciais entre Lagos e Bahia.<sup>293</sup> Outra africana foi identificada como negociante na Costa da África, chamada de Madam Tinubu, que atuou no período após o final do tráfico com o Brasil. Conforme Ângela Fileno da Silva, Madam Tinubu era esposa do Obá de Lagos e além de escravos, comercializava dendê, algodão e marfim.<sup>294</sup> Castillo também relatou o caso de Francisca Modupé, que após a morte de seu marido se destacou como mercadora de escravos, por volta de 1860.<sup>295</sup> Portanto, mulheres livres e libertas estiveram presentes no comércio atlântico ao longo do século XIX, não apenas no tráfico, mas também nas atividades lícitas.

Não sabemos se as três mulheres que viajaram no brigue *Augusto* estavam envolvidas no tráfico ou em atividades comerciais lícitas da mesma forma que outras mulheres, mas podemos pensar que elas mantinham algum relacionamento com a rede de comércio ilegal ou apenas viajavam para seu local de origem. Porém, as profissões declaradas por Maria da Paixão, Maria Antônia e Lucrécia, sugerem que ambas não viajaram para o comércio. A única menção sobre a motivação para realizar a travessia consta no registro de Maria da Paixão: “para cuidar dos seus interesses”.<sup>296</sup> Como afirma Souza, a escolha do destino poderia ser influenciada pelo local de procedência ou mesmo as identidades construídas a partir de alguma referência.<sup>297</sup> Por se tratar de duas mulheres de nação angola, poderia também ter sido esse, um motivador para as viagens.

De acordo com Roquinaldo Ferreira, uma colônia portuguesa foi fundada na região da Angola em 1848, chamada Mossamedes, essencialmente, por portugueses que saíram de

<sup>291</sup>Maria Cristina C. Wissenbach, *As feitorias de Urzela e o tráfico de escravos: George Tams, José Ribeiro dos Santos, e os negócios da África Centro-ocidental na década de 1840*. In: *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*. Orgs. João José Reis e Carlos Silva Jr. - Crus das Almas: EDUFRRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016. p.473-512. P.495-497.

<sup>292</sup>Cândido, *Os agentes não europeus*, p.111.

<sup>293</sup>Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.158.

<sup>294</sup>Ângela Fileno da Silva, *Vozes de Lagos: brasileiros em tempos do Império Britânico*. Tese (Doutorado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016. doi:10.11606/T.8.2016.tde-15082016-094155. Acesso em: 2018-03-27, p.62. Outros estudos mencionaram Madam Tinubu, entre eles: Kristin Mann, *Slavery and the birth of an African city: Lagos, 1760–1900*. Indiana: Indiana University Press, 2007, p. 59; Verger, *Fluxo e refluxo*, p.609.

<sup>295</sup>Castillo, Em busca dos agudás, p.143.

<sup>296</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5890, folha 217, registros 1912.

<sup>297</sup>Souza, *Entre margens*, p. 120.

Pernambuco em consequência do clima antilusitanos ocasionado pela Revolução Praieira.<sup>298</sup> Conforme o historiador, entre 1845 e 1850, houve um aumento da população em Luanda devido à proibição do tráfico e a chegada de homens e mulheres libertos e cativos. Para Mônica Lima, a região que abrangia Luanda e Ambriz foi objeto de disputa por ingleses e portugueses. Com a justificativa de cessar o tráfico, portugueses tinham interesse em controlar o comércio clandestino que entrava naquela região e, aos poucos, introduziram atividades lícitas.<sup>299</sup> Dessa forma, a promessa de finalizar o tráfico poderia ser atraente para libertos vindos do Brasil. Talvez fosse o caso de Maria da Paixão, Maria Antônia e Lucrecia.

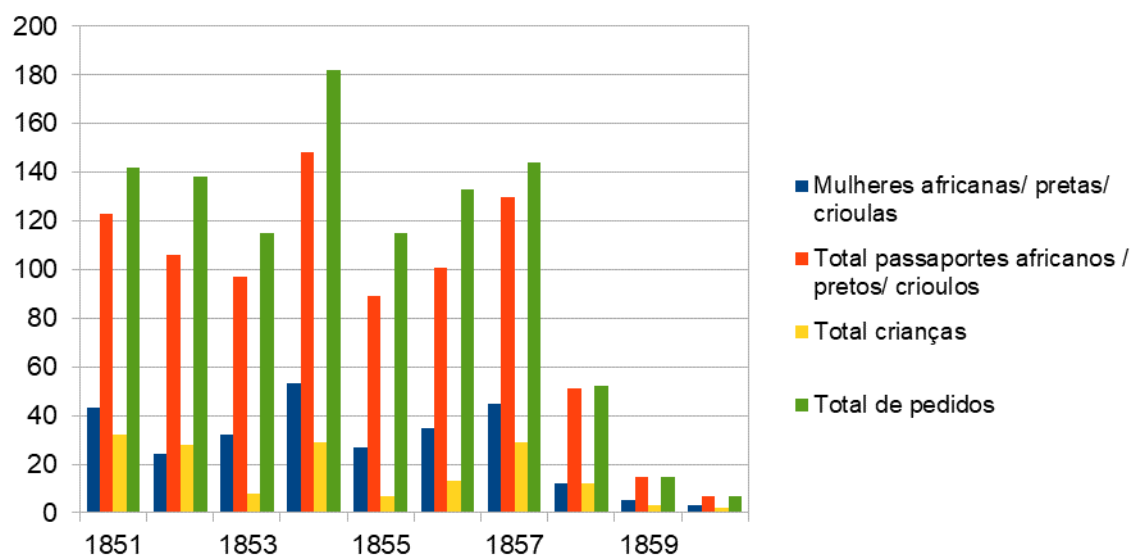
O gráfico a seguir mostra o comparativo de viagens de mulheres, menores e homens pretos/africanos, durante os anos de 1850. Ao longo de toda a década, a proporção de crianças aumenta para 18,8%, enquanto a de mulheres sobe para 35%. A faixa etária dessas mulheres quase nunca aparece, mas se levarmos em consideração que um fluxo grande de africanos partiu para a África em definitivo a partir de 1851, podemos pensar que também estavam inseridas mulheres mais velhas, cujos filhos já eram adultos e respondiam por si ou aquelas que ainda não tinham gerado uma criança e acompanhavam seus companheiros. Isso explicaria a proporção inferior de menores em relação às mulheres, evidentemente sem contar as que viajaram sozinhas. Apesar dos registros apresentarem aproximadamente 97,5% (322 mulheres para cerca de 163 menores na década inteira) a mais de mulheres do que menores, é notável que os números de menores aumentam, de acordo com os anos que os dados de mulheres também são maiores.

#### GRÁFICO IX - PROPORÇÃO DE MULHERES E MENORES NA DÉCADA DE 1850

---

<sup>298</sup>FERREIRA, Roquinaldo. Escravidão e revoltas de escravos em Angola (1830-1860). In: *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*. Orgs. João José Reis e Carlos Silva Jr. - Crus das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016. p.533-566., p.533.

<sup>299</sup>SOUZA, Mônica Lima e. Entre margens: o retorno à África de libertos no Brasil, 1830-1870. p. 154-155



Fonte: *Livros de registros de passaportes - APEB*

Nos anos de 1851, 1852, 1854 e 1857, se percebe um aumento de menores, da mesma forma que as mulheres também crescem nos registros em relação aos outros anos. Em 1858, ambos os números caem quase que igualmente. São 19 mulheres para 12 crianças. Se somarmos apenas as citadas como preta, africana ou crioula, o número fica exatamente o mesmo. Mulheres e menores correspondem, apenas a 47% das viagens, realizadas por negros em 1858. Juntos, equivalem a 54,6% do total de africanos, pretos e crioulos para a década inteira. A diminuição de registros em 1855 e o posterior aumento, em 1856-1857, poderia ser consequência do grande surto de cólera que ocorreu em Salvador. Como afirma Lima, a epidemia atingiu cerca de trinta mil pessoas, grande parte de origem africana.<sup>300</sup> Acalmado o surto em 1855, seria comum que muitos desejassem deixar a cidade e partir para a África.

O aumento no número total de viajantes africanos, aliados ao número de mulheres que viajaram após 1851, reforçam a hipótese de que muitos partiram de forma definitiva, levando suas famílias, após o a proibição do tráfico e a ocupação britânica em Lagos. Porém, algumas dessas mulheres poderiam estar inseridas no comércio atlântico e viajavam para seus negócios. Um grupo de quatro africanos libertos pediu passaporte em 10 de março de 1850.<sup>301</sup> Entre eles, duas mulheres: Maria das Neves e Ritta Maria, essa última levando seu filho menor. Ambas apresentaram carta de liberdade da década de 1840. Maria foi alforriada em

<sup>300</sup>Souza, *Entre margens*, p.114-115.

<sup>301</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Correspondência recebida 1848-1850, maço n°6311.

1843 e tinha 41 anos, enquanto Ritta tinha 50 anos, foi liberta em 1847, três anos antes de sua viagem. A receita provincial, apresentada por ambas, mostrou que as africanas pagaram dez mil réis cada uma, para poder mercadejar no ano de 1850, assim como o africano, Máximo Francisco de Souza, um dos homens que pediu passaporte junto com as africanas. As taxas foram pagas em fevereiro, um mês antes de solicitarem a partida para a Costa da África.

Como já vimos no capítulo anterior, os africanos que comercializassem na cidade deveriam pagar imposto de dez mil réis, estabelecido na lei provincial do orçamento, de nº250, de 1846.<sup>302</sup> O artigo nº 9 da referida lei estabeleceu que todo africano sujeito a esse imposto que desejasse obter passaporte para qualquer lugar fora da Província, deveria apresentar a taxa paga. Parece que o grupo seguiu todos os passos que as leis estabeleceram para enfim, conseguirem partir para a Costa africana. Os registros mostram que Máximo obteve seu passaporte em 18 de março de 1850.<sup>303</sup> Uma africana de nome, Ritta Maria, levando sua filha Benta também é citada nos registros, para a mesma data,<sup>304</sup> possivelmente se tratava da mesma pessoa que pediu passaporte dias antes. Damião de Amorim e Maria das Neves também aparecem recebendo os documentos no mesmo dia.<sup>305</sup> Todos eles declararam residir em endereços diferentes, indicativos que não se tratava de uma família. O grupo de africanos partilhava de uma profissão em comum, passaram pelo mesmo processo para viajar e com exceção de Máximo, tiveram suas liberdades concedidas na década de 1840. É possível imaginar, que as experiências como negociantes na Bahia, tenham influenciado a viagem desses quatro africanos, e que as mulheres ali presentes, partiram para cuidar dos seus próprios interesses econômicos.

No dia 24 de dezembro de 1853, um grupo de nove africanos libertos solicitou passaporte, sendo cinco deles, mulheres.<sup>306</sup> Entre elas, Bibiana de Lima Ribeiro que levava seu filho, Manoel Procópio, um menino pardo de três anos. Moradora da Sé, a africana já havia pedido passaporte para seguir para a África em outubro do mesmo ano, mas parece só ter recebido o visto em dezembro. Não há indícios dessas viagens nos registros de

---

302APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Correspondência recebida, maço 6310 – Ver também em Compilação em índice alfabético, de todas as leis provinciais da Bahia, regulamentos e actos do Governo para execução das mesmas, desde 1835, primeiro ano em que funcionou a nossa Assembleia, até hoje (1858) – Antonio da Rocha Vianna, p.244/245.

303APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço nº5890, folha 371, registro 3859.

304APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço nº5890, folha 371, registro 3857.

305APEB: Seção Colonial -Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço nº5890, folha 371, registro 3859 e 3160, respectivamente.

306APEB: Seção Colonial -Fundo Polícia – Correspondência recebia 1845-1854 – Maço 6315.

passaportes, evidenciando mais uma vez, que se trata de uma fonte com dados incompletos e que muitos outros africanos poderiam ter se dirigido à Costa da África durante esses anos.

Conforme já citado, o trabalho de mulheres como ganhadeiras era comum na cidade de Salvador, durante o século XIX, e muitas delas conseguiam acumular pecúlio para comprar suas alforrias.<sup>307</sup> Provavelmente, fosse o caso de Ritta Maria e Maria das Neves, que mercadejavam pela cidade durante o final da década de 1840. Para Mônica Lima, as mulheres que viviam de atividades comerciais na Bahia, também usavam seus recursos para viajarem para a Costa da África, e viviam de seus negócios entre as duas margens do Atlântico, além terem grande importância na formação da comunidade de libertos na costa africana.<sup>308</sup> A exemplo de Madam Tinubu, citada anteriormente, que comercializava outras mercadorias além de escravos, podemos pensar que essas mulheres também estavam inseridas em negócios lícitos. Todavia, em menor escala que Tinubu. Embora o tráfico ilegal ainda tenha continuado para outras partes da América após essa data, é inegável que aconteceu em menor escala. Claro que algumas poderiam se inserir no comércio negreiro, como o caso citado de Ana de Angola, embora seja mais provável, que a maioria estivesse interessada no comércio de mercadorias como nóz de cola e panos, e que optaram por viajar no período mais seguro para a África.

Outro caso é o da africana liberta Esperança, que chegou na Bahia em 21 de dezembro de 1855. Nos registros de entrada de estrangeiros, declarou-se negociante, casada, com cinquenta anos de idade.<sup>309</sup> Esperança disse que seguiria para a Costa da África, e ao chegar na Bahia, ficou hospedada na casa de Manoel Joaquim Ricardo, um próspero haussá, inserido no comércio de escravos desde que ainda era cativo.<sup>310</sup> No registro de passaporte da africana Esperança, vinda do Rio de Janeiro, consta a data de 25 de janeiro de 1856,<sup>311</sup> o que nos permite pensar que se tratava da mesma liberta que se hospedou na casa de Manoel Joaquim. Os preparativos para a viagem à Costa da África poderiam demorar algumas semanas, incluindo a organização do financiamento e documentos. Esperança poderia ainda ter esperado outras pessoas que a acompanhariam a partir da Bahia ou mercadorias que

---

307Entre a historiografia que trata sobre as alforrias de mulheres e o serviço de ganho, ver em: Reis, *Entre parentes*, p. 288/289, p.286-287; Soares, *As Ganhadeiras*, pp. 57-71; Brito, p.38.

308Souza, *Entre margens*, p.121.

309APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de chegada de estrangeiros, 1855/1856, maço n°5669 – Agradeço a Lisa Castillo por ceder essa fonte.

310Ver em: João J. Reis, De escravo a rico liberto: a trajetória do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia oitocentista. *Rev. hist. (São Paulo)*, n. 174, p. 15-68, jan.-jun., 2016 <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9141.rh.2016.108145>

311APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5896, folha 246, registro s/n°.

necessitassem de seus cuidados, e por isso, a demora de cerca de um mês entre sua chegada e saída nos portos baianos.

Conforme João Reis, Manoel Joaquim Ricardo enviava itens para um sócio em Uidá, Joaquim Antônio da Silva, durante a década de 1840.<sup>312</sup> Embora o tráfico já tivesse acabado na ocasião da viagem da africana, é razoável deduzir que o haussá mantivesse algum tipo de comércio com a Costa da Mina. Dessa forma, as relações que mantinha com o comerciante e a africana ter se declarado negociante, evidenciam que possivelmente sua viagem para a costa foi motivada por atividades comerciais. Porém não há evidências maiores que concretizem essa hipótese, uma vez que a ausência de um sobrenome se torna um problema para encontrar Esperança em outras fontes. Entretanto, não é difícil pensar que também estivesse inserida nas atividades comerciais, posteriores ao final do tráfico.

Entre as africanas que provavelmente optaram por um retorno definitivo à África, após 1851, está a liberta, Francisca de Faria. Os registros de passaportes apontam a emissão do documento em 16 de julho de 1856.<sup>313</sup> Em sua companhia, declarou que levava duas crias menores, Francisco e Felippa, ambos crioulos libertos, e o escravo Fausto, crioulo de dois anos de idade. Parece que a travessia de Francisca foi definitiva, uma vez que não há evidências de outras viagens e seu nome aparece nos registros de batismos de Uidá em 1863, como madrinha de duas crianças: Maria e Petrus.<sup>314</sup> O pai das crianças foi declarado como José Paraíso, e o padrinho, Antônio Joaquim da Silva, em ambos os registros paroquiais. O batismo aconteceu em Porto Novo, local onde segundo João Reis e Milton Gurán, a família Paraíso (provavelmente a mesma família do pai das crianças, uma das mais importantes entre agudás islamizados), teve grande influência na fixação de retornados do Brasil.<sup>315</sup> Se o pai das crianças nos arquivos for o mesmo José Paraíso, cuja história foi pioneiramente documentada por Verger, sendo posteriormente apontado por Gurán e Reis, como homem de influência e riqueza em Porto Novo,<sup>316</sup> podemos pensar que Francisca de Faria também

---

312Reis, De escravo a rico liberto, p.28.

313Arquivo Público da Bahia (doravante APEB): Seção Colonial - Polícia – Registros de Passaportes, maço nº 5896, folha 366, registro 203.

314Livros de batismo de Ouidah, de 1861-1891, registros 244 e 245, folha 41 - Registros de batismos e óbitos, obtidos diretamente das mãos do responsável pela Igreja em Agoué, por Luis Nicolau Parés e Lisa Earl Castillo.

315GURAN, Milton. REIS, João J. *Urbain-Karim Elisio da Silva, um agudá descendente de negro malê*. Afro-Ásia, 28 (2002), 77-96. p.78.

316Guran e Reis, João J. *Urbain-Karim Elisio da Silva*, p.80 – conforme os autores, umas das versões sobre José Paraíso é de que “tornou-se o principal conselheiro do rei, que lhe concedeu um vasto terreno em Issala-Odo, e logo assumiu grande influência entre os africanos de língua iorubá, ou nagôs, protegendo particularmente os retornados do Brasil. Foi também nesse início da década de 1850 que ele constituiu família, vindo a formar numerosa descendência.” – Sobre Paraíso, ver também: Verger, *Os libertos*, p.34. – Verger foi o primeiro a publicar sua história em português, em 1992.

desfrutava de alguma posição social, devido a sua relação de compadrio com Paraíso.

Os arquivos de batismo da freguesia de Santana apontam o filho de uma escrava de Francisca sendo batizado em dezembro de 1850, chamado André.<sup>317</sup> Além disso, o mapa de africanos libertos indica Francisca morando na Ladeira da Saúde, em 1849, exercendo o ofício de quitandeira e possuindo três escravos: Andreza, Felipa e Francisco.<sup>318</sup> O que comprova que a africana possuía mais de um escravo antes de partir para a África. Certamente, desfrutava de uma posição econômica melhor do que a grande maioria dos africanos libertos que viviam na cidade no mesmo período.

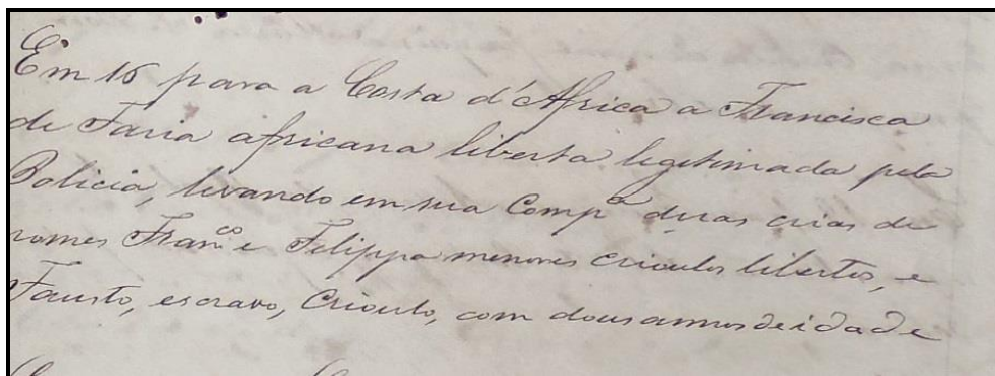


Figura 5 - Registro de passaporte de Francisca de Faria – APEB - Seção Colonial - Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5896, folha 366, registro 203.

Além disso, Felipa e Francisco, apontados como escravos em 1849, provavelmente sejam os mesmos indicados como “crias” na viagem, em 1856. Como se pode observar na imagem acima, enquanto havia a menção de escravo para Fausto, Felipa e Francisco aparecem apenas como “crias”, sugerindo que ambos já eram libertos na ocasião da partida, ou ainda estivessem em liberdade condicional e, por isso, acompanhavam Francisca para a Costa da África. A exemplo do registro de Francisca, vale destacar que nem todos menores que viajavam como crias correspondiam a filhos dos viajantes. Muito provável que outros casos em que o termo “cria” foi utilizado nos registros remetesse a menores que viviam sob tutela de outros africanos, fossem por alforrias condicionais, apadrinhamentos ou parentes mais distantes.

As conexões entre os dois lados do Atlântico podem ser compreendidas a partir de experiências como a da africana, Francisca de Faria, Esperança e as três mulheres que viajaram para Luanda, cujas relações não se restringiram aos grandes traficantes. Os tipos de atividades que exerciam durante sua vida no Brasil e as redes com as quais estava inserida,

317 Livro de Batismo de Santana – 1845/1865, folha 100 – disponível online em <https://familysearch.org/>

318 APEB – Governo da Província – Mapa de libertos – Maço 2880. O mapa de escravos (maço 2898) também indicou a posse de três escravos para Francisca de Faria. Agradeço Lisa Castillo por ceder esta fonte.



aliadas ao cenário de perseguições que se instaurava na Bahia durante o período, provavelmente lhe proporcionaram a viagem para o continente africano. Atividades que poderiam ter ou não relação com o tráfico de escravos, e provavelmente beneficiaram não apenas os grandes comerciantes, mas também empreendedores com menor poder aquisitivo.

Ao considerar as viagens múltiplas de alguns africanos, associadas ao número de mulheres e menores, foi possível estabelecer o perfil demográfico das travessias de africanos, entre a Bahia e a costa da mina, no sentido de perceber o movimento contínuo de africanos durante os anos 1840 e 1850. Também proporcionou a investigação de diferentes maneiras em que libertos se inseriram no mundo atlântico, desde o retorno definitivo até as relações que se formaram ainda no cativeiro e principalmente, a inserção de diversas dessas pessoas no comércio. A partir da análise de profissões, percebemos que muitos ofícios sugerem o tipo de atividade que o indivíduo exercia no mundo atlântico: enquanto profissões, que poderiam ser empregadas no ramo marítimo, remetiam alguns africanos ao serviço em embarcações que navegavam pelo oceano, outras, como alfaiates e lavoura, demonstra que poderiam se tratar de indivíduos se mudando para a África. Sem contar os negociantes, cuja motivação comercial aparece de forma mais explícita na documentação.

### **CAPÍTULO 3: AFRICANOS EM BUSCA DO SEU LUGAR NO MUNDO ATLÂNTICO**

Vimos que durante os anos do tráfico negreiro, um fluxo de africanos libertos continuou realizando viagens para a costa africana, alguns por interesses econômicos, outros por mudança definitiva para o continente de origem. No capítulo anterior, analisei dados quantitativos presentes nos registros e pedidos de passaportes, no intuito de estabelecer um panorama geral dos viajantes e as diversas conexões que estabeleceram durante as travessias. Neste capítulo, analisarei alguns casos particulares de viagens para a costa africana, no intuito de cruzar com a análise quantitativa presente no segundo capítulo e destacar diferentes circunstâncias em que essas viagens foram realizadas, principalmente aquelas inseridas nos negócios com a África.

Dessa maneira, para traçar as diversas relações entre esses sujeitos, busco analisar breves trajetórias de viajantes, estabelecendo um paralelo entre indivíduos que obtiveram grande sucesso no mundo atlântico com aqueles que participaram com menor intensidade do comércio entre Brasil e Costa da Mina. Além disso, com o objetivo de analisar outras motivações e demais tensões que envolviam as viagens transatlânticas, destacarei casos de travessias que possuíram algumas peculiaridades: deportações de africanos no período pós Malês, ou seja, que aconteceram por motivos diferenciados. Também viajantes que vieram de outras localidades e partiram para a Costa da África da Bahia.

#### **3.1. *Personas non gratas*: os casos de deportações de africanos**

A deportação de africanos para sua terra natal não foi exclusiva aos anos 1830, quando houve uma expulsão em massa em decorrência do Levante dos Malês, como já mencionado anteriormente.<sup>319</sup> Conforme veremos, vários outros motivos poderiam levar um africano à expulsão do Império: desde feitiçarias, como João Reis demonstrou na década de 1860,<sup>320</sup> até pequenos delitos ou atos considerados imorais.

Na documentação analisada das décadas de 1840 e 1850 foram encontrados cinco casos de deportações de africanos. O periódico *A Marmota* publicou o caso de um africano, cujo pedido de deportação foi solicitado em julho de 1849.<sup>321</sup> O homem que exercia a

---

<sup>319</sup>Conforme já mencionado, sobre deportações e a Revolta dos Malês, ver: Reis, *Rebelião escrava*; Parés e Castillo também discutem alguns casos de deportações na década de 1830. Ver em: Castillo e Parés, Marcelina da Silva e seu mundo, p. 123-124. Ver também: Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 388-390.

<sup>320</sup>João Reis analisou alguns casos de africanos deportados por feitiçaria. Ver em: Reis, *Domíngos Pereira Sodré*, p.272-274.

<sup>321</sup>Periódico *A Marmota*, edição 255, do dia 07 de julho e 1849. p.1. Disponível online em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

profissão de barbeiro foi acusado no jornal de sovar e dar pancadas em seus discípulos. Ele deveria ser preso durante trinta dias e depois deportado “para onde poderá melhor exercer o ofício de carrasco”. O nome do africano em questão não foi citado e como não havia emissão de passaportes para deportados, tampouco há pistas em outros documentos, o que impossibilitou o acesso a outras informações sobre o caso do suposto “carrasco de discípulos”.

Outro caso foi do africano, Gaspar José Jambeiro. Não há evidências dos motivos que levaram Gaspar a ser obrigado a partir para a África, pois ele só aparece na documentação referente ao pedido de passaporte de seu filho, Hermenegildo, crioulo liberto, em 07 de março de 1850.<sup>322</sup> Ao contrário do barbeiro mencionado acima, os dados sobre passaportes de seu filho são as únicas pistas sobre sua deportação. No pedido de passaporte de Hermenegildo consta que Gaspar, tendo de ser deportado, necessitava levar seu filho e conseqüentemente, solicitava passaporte para partir em companhia do pai. Os registros de passaportes apontam um crioulo liberto, de nome Hermenegildo, para a mesma data partindo em direção a Costa da África.<sup>323</sup> Geralmente, a solicitação de passaporte poderia ser aprovada de um dia para o outro ou até um pouco mais. Por se tratar de deportação, é possível que houvesse maior pressa em liberar a viagem e por isso, concederam o passaporte de Hermenegildo no mesmo dia em que foi solicitado.

Um terceiro homem chamado Antônio, africano de nação tapa, também foi enviado para a Costa da África durante a década de 1840. Em maio de 1847, Antônio partiu deportado a bordo do hiate nacional *Príncipe de Onim*.<sup>324</sup> O anúncio no periódico *Correio Mercantil* informou mais quatro homens libertos a bordo da embarcação.<sup>325</sup> Assim também ocorreu nos casos de Antônio José Pinto e Joaquim Machado: ambos partiram deportados na polaca *Emília*, em 14 de fevereiro de 1849.<sup>326</sup> Os deportados eram enviados em embarcações comerciais assim como os outros passageiros, que viajavam por conta própria.<sup>327</sup> Não há

---

<sup>322</sup>APEB – Seção Colonial – Fundo de polícia – Maço 6311 – Correspondência recebida, pedidos de passaportes, habilitações e capturas.

<sup>323</sup>APEB – Seção Colonial – Fundo de polícia – Livro de registro de passaportes – Maço 5890, registro 3822, folha 368.

<sup>324</sup>Periódico *Correio Mercantil*, edição 120 do dia 22 de maio de 1847, p.4. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>325</sup>O hiate levava aguardente e tabaco e, provavelmente, viajava a serviço do tráfico de escravos. Para o estudo atual, se manteve a grafia da palavra “hiate” como a dos documentos originais.

<sup>326</sup>Periódico *Correio Mercantil*, edição 039 do dia 14 de fevereiro de 1849, p.4. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>327</sup>João Reis demonstrou as dificuldades referentes à falta de embarcações para as deportações na década de 1830 e a falta de cooperação dos donos e chefes de embarcações que não desejavam levar africanos sem um pagamento justo ou também porque temiam embarcar supostamente perigosos. Embora as autoridades tenham fretado a embarcação *Damiana*, a maioria dos deportados saíram em pequenos grupos, embarcados em navios

indícios se havia algum controle desses africanos após a partida no porto, no interior da embarcação. Talvez apenas a segurança do desembarque na costa africana fosse suficiente para o governo provincial, uma vez que o indivíduo, a partir daquele momento, seria responsabilidade de outras autoridades.

Como se sabe, deportações já aconteciam nos anos anteriores às décadas de 1840 e 1850. A lei nº9, de 13 de maio de 1835 “foi posta em vigor para “conter” a ameaça africana na Bahia.”<sup>328</sup> Africanos libertos foram enviados ao seu país, com a condição de não mais voltarem ao Império, sob suspeita de participarem de insurreição, ação legitimada pela lei do dia 13 de maio do mesmo ano. Africanos que cometessem qualquer ato julgado suspeito pelas autoridades poderiam ser forçados a deixar a Bahia. João Reis demonstrou como aconteceram os julgamentos e as arbitrariedades envolvidas nos processos de deportações. Conforme o historiador, centenas de suspeitos foram condenados e exportados do país sem prova alguma que lhes incriminassem.<sup>329</sup> Além disso, não foram deportados apenas os presos políticos:

[...] Felicidade, de nação mundubi, não estava sendo expulsa por subversão da ordem social, mas da ordem sexual: “fora presa por imoral”. Como sempre, no rastro da repressão política vinha a repressão dos costumes.<sup>330</sup>

O caso do barbeiro deportado, cujo nome sequer foi mencionado, não se encaixa na lei de 1835. O africano barbeiro que foi acusado de agredir seus ajudantes estava sendo acusado como qualquer outro sujeito que cometesse crime ou má conduta, diferente dos casos de suspeitos de rebelião. Também não se assemelha à deportação de Felicidade, acusada de imoralidade. O artigo 4, do código criminal imperial, afirmava ser crime todo ato que fizesse mal ou ameaçasse alguém.<sup>331</sup> Embora não conste os motivos para a expulsão de Gaspar e Antônio, é presumível que tenham enquadrado ambos africanos no código criminal, assim como o barbeiro.

Todavia, parece que as punições para estrangeiros brancos poderiam ser mais brandas que as penalidades aplicadas a africanos. O galego Migueis foi acusado de muitos crimes na

---

comerciais. Reis, *Rebelião escrava no Brasil*, p. 273-274. Lisa Castillo também mencionou embarcações comerciais que partiram com deportados durante os anos de 1830, como o *Vingador*, em 1836, que saiu com quatro africanos deportados: Castillo, *Em busca dos agudás*, p.116.

<sup>328</sup>Luciana da C. Brito, *Sob o Rigor da Lei: Os Africanos e a Legislação Baiana no Século XIX. Sankofa. Revista de História da África e de Estudos da Diáspora Africana*. Nº2 dez./2008. p.47. Sobre a lei número nove, ver também: Reis, *Rebelião*, p. 277.

<sup>329</sup>Reis, *Rebelião escrava*, p.257.

<sup>330</sup>Reis, *Rebelião escrava*, p.274.

<sup>331</sup>Código criminal do Império – 1830 – publicado em 1858 por Braz Florentino Henrique de Souza. Disponível online em <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/221763>, p.11. - Não encontrei punições para estrangeiros em geral, apenas a menção crimes cometidos por estrangeiros em alto-mar.

cidade de Cachoeira, em fevereiro de 1851.<sup>332</sup> O periódico *O Almatacé* publicou sobre o mal comportamento de Migueis na seção oficial. Além de ameaçar outras pessoas com chicotadas, a publicação afirmava que o homem medicava pessoas indevidamente, lucrando com cuidados médicos, que conforme o jornal, ele não teria licença para prestar. A punição do galego implicava na sua apresentação no intervalo de oito dias, e se voltasse a insultar ou ameaçar alguém, aí então, seria deportado. Se tratando de um liberto, é possível que o pedido de deportação fosse mais rápido e comum, já que desde a década de 1830, qualquer ato cometido por africanos poderia ter sentido ilícito, diferente do tratamento dado ao galês.

Claro que as deportações não foram exclusividade de africanos. Ainda no período colonial, era comum os chamados degredados políticos serem levados para outras localidades, mesmo os portugueses ou brasileiros envolvidos em insurreições contra Portugal.<sup>333</sup> Como afirma Ana Cordeiro, no final do século XVIII, Cabo Verde recebeu deportados políticos da inconfiabilidade mineira.<sup>334</sup> O *Correio Mercantil*, do dia 23 de julho de 1838, anunciou sobre a deportação do Brigadeiro Cunha a mando do presidente.<sup>335</sup> Se tratava dos conflitos legalistas que acometiam o Império no período. Em 1843, o espanhol Francisco Pereira Pancho foi retido para ser deportado, sem menção ao motivo de tal pena.<sup>336</sup> É perceptível, porém, a diferença entre as motivações que envolveram essas deportações.

João Reis apontou africanos presos e expulsos da Bahia, em meados da década de 1850, por praticarem o candomblé, a exemplo de Cipriano, deportado em agosto de 1854 para a Costa da África.<sup>337</sup> O próprio Domingos Sodré foi preso e ameaçado de deportação em 1862, sendo libertado posteriormente na condição de não praticar mais feitiçarias.<sup>338</sup> Conforme Reis, a liberação de Domingos possivelmente teve ajuda de um homem branco, subdelegado da freguesia de São Pedro que também atuou como advogado de Sodré, em outro caso no mesmo período.<sup>339</sup>

Voltando ao exemplo do galego e do africano barbeiro, podemos observar, portanto, que nem sempre as leis puniam de forma igualitária os supostos crimes realizados por

<sup>332</sup>Periódico *O Almatacé*, edição n°12 do dia 27 de fevereiro de 1851. p.2. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>333</sup>Sobre degredo durante o reinado português, ver: Maristela Toma, *A pena de degredo e a construção do império colonial português. Méis: história & cultura* – v. 5, n. 10, p. 61-76, jul./dez. 2006.

<sup>334</sup>Apresentação de Ana Cordeiro, diretora do Pólo do Mindelo do Centro Cultural Português (CCP) no Colóquio *Deportados Políticos e Colônias Penais em Cabo Verde*, com o título: *Maçonaria, Degredo e Deportação em Cabo Verde no Século XIX*. Ocorrido em 14 de março de 2012 na cidade da Praia, em Cabo Verde. Disponível em [www.diasporalusa.pt](http://www.diasporalusa.pt)

<sup>335</sup>Jornal *Correio Mercantil*, edição n°516 do dia 23 de julho de 1838, p.2. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>336</sup>Jornal *Correio Mercantil*, edição n°168 do dia 05 de agosto de 1843, p.1. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>337</sup>Reis, *Domingos Pereira Sodré*, p.272-274.

<sup>338</sup>REIS, Reis, *Domingos Pereira Sodré*, 282-283.

<sup>339</sup>Reis, *Domingos Pereira Sodré*, p. 283.

estrangeiros. A nossa historiografia já demonstrou que africanos libertos não tinham tratamento igual aos outros estrangeiros protegidos por seus países, tampouco tinham direitos de cidadãos.<sup>340</sup> Enquanto a lei nº9, de 1835, legitimava qualquer ato que pudesse ser suspeito, homens brancos eram apenas advertidos, mesmo quando exerciam a profissão de médico ilegalmente. Embora tivesse passado alguns anos após os temores causados pelos Malês, o simples medo de uma nova revolta poderia desencadear novas deportações para africanos, como o caso relatado por Reis, sobre boatos de uma nova rebelião em 1854 que facilitaram a prisão e expulsão do já citado Cipriano.<sup>341</sup> Assim, enquanto brancos estrangeiros foram expulsos por questões políticas, que contrariavam os interesses da elite local, africanos poderiam ser deportados por pequenos delitos ou até por seus costumes e religião.

### 3.2. Os barbeiros no mundo atlântico

Conforme mencionado no capítulo anterior, a profissão de barbeiro, declarada nos registros de passaportes, poderia estar ligada aos homens que trabalhavam nas embarcações e atravessavam o Atlântico. Como afirmou Parés, barbeiros poderiam prestar atendimento médico aos cativos nas embarcações envolvidas no tráfico. E quando tivessem oportunidades, participar dos negócios em pequena escala.<sup>342</sup> Nicolau Parés analisou evidências sobre a inserção de alguns africanos barbeiros no comércio atlântico, como José da Costa Faria e o amigo José Antônio D'Etra, ambos jejes, e membros da Irmandade do Bom Jesus das Necessidades e Redenção.<sup>343</sup> José da Costa Faria foi ex-senhor de José Bernardino da Costa, o mesmo que identifiquei entrando na justiça por sua liberdade, junto a seu companheiro de cativo, Felipe, em 1831, conforme tratado no primeiro capítulo, O próprio José Bernardino esteve envolvido nas viagens atlânticas. Em 30 outubro de 1835, o africano recebeu passaporte para seguir em direção à Havana e depois para Angola.<sup>344</sup> Em março de 1843, os registros de passaportes mostram que Bernardino enviou seu escravo de serviço, chamado João, à Costa da África para tratar de negócios.<sup>345</sup> O fato do africano possuir escravos, cerca de dez anos depois do andamento do processo, demonstra que obteve êxito

<sup>340</sup>Entre outros, ver: Reis, *Rebelião escrava*, p.239; Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.100-101; Castillo, *Em busca dos agudás*, p.112-113.

<sup>341</sup>Reis, *Domingos Pereira Sodré*, p.272.

<sup>342</sup>Parés, *Milicianos, barbeiros*, p.23. Ver também em: Castillo, *Em busca dos agudás*, p.126-127.

<sup>343</sup>Parés, *Milicianos, barbeiros*, p.22,23. Parés também cita Jose da Costa Faria como africano em Luis Nicolau Parés, *Entre Bahia e a Costa da Mina*, p.22. – Sobre José Bernardino e seu, seu ex-senhor e suas conexões com a rede de barbeiros D'Etra, ver também: Castillo, *O terreiro de Gantois*, p.29.

<sup>344</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço nº5883, folha 118, registro 485. Sobre esta viagem, ver também: Parés, *Milicianos, barbeiros*, p.23.

<sup>345</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço nº5886, folha 11, registro 84.

financeiro, certamente proveniente das suas relações com a costa africana.

Outro africano inserido nessa rede de barbeiros analisada por Parés foi Ciriaco José D'Etra.<sup>346</sup> De acordo com os dados de passaporte, o africano viajou para a Costa da África, em 30 de janeiro de 1844.<sup>347</sup> No momento de sua partida, declarou viajar à negócios. Em janeiro de 1847, seu padrinho de casamento foi Manoel D'Etra, seu antigo companheiro de cativo e ex-senhor.<sup>348</sup> Ciriaco ainda realizou pelo menos mais uma segunda viagem para a Costa da África, no mesmo ano de seu casamento, em 1847, evidenciando ainda mais sua inserção no comércio atlântico.<sup>349</sup> De acordo com Castillo, Ciriaco obteve sucesso possivelmente a partir de suas viagens à África:

Quanto à posse de escravos, o mais bem-sucedido foi o barbeiro nagô Ciriaco, dono de três escravos de sua própria nação nos últimos anos do tráfico ilegal, provavelmente adquiridos em suas idas à África a trabalho em navios negreiros.<sup>350</sup>

Os registros apontam mais dois africanos libertos, declarados barbeiros, os quais realizaram mais de uma viagem para a costa africana. Honorato José Daniel solicitou passaporte em 1842 e 1843.<sup>351</sup> Nesse último, afirmou que vivia de negócios. Outro africano barbeiro foi José Marques de Oliveira, que realizou três viagens durante o período aqui pesquisado, a primeira em 1828, depois em 1836 e 1844. José Marques era liberto de nação jeje, assim como José Costa de Faria e José Antônio d'Etra. Os passaportes não apontam para uma relação entre os outros barbeiros com Honorato e José Marques, porém Nicolau Parés, em seus estudos sobre traficantes, demonstrou o envolvimento de José Marques com André Pinto da Silveira, notório comerciante de escravos.<sup>352</sup> Honorato, por sua vez, parece ter decidido viver em Lagos, pois anos mais tarde, em 1864, aparece como pai de uma criança nos registros de batismo<sup>353</sup>. No mesmo dia, em 22 de maio, também em Lagos, apadrinhou uma criança.<sup>354</sup> O fato de Honorato ter se fixado na costa africana, todavia não exclui a possibilidade de também estar envolvido do comércio ilegal.

<sup>346</sup>PARÉS, Milicianos, barbeiros e traficantes, p.23. Ver também: Castillo, O terreiro de Gantois, p.31-32.

<sup>347</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5886, folha 314, registro 2724.

<sup>348</sup>Livro de matrimônios de Conceição da Praia – 1843-1864, folha 2s –disponível em [www.familysearch.org](http://www.familysearch.org) – Conforme Castillo, Manoel D'Etra, filho e ex-escravo de José Antônio D'Etra, foi senhor de Ciriaco, liberto em 1838. Castillo O terreiro de Gantois, p.20.

<sup>349</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°588, folha 118, registro 484. Conforme Parés, o africano viajou na companhia de José Bernardino: Parés, Milicianos, barbeiros, p. 23.

<sup>350</sup>Castillo, O terreiro de Gantois, p.32.

<sup>351</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5884 e 5888, folhas 201 e 125, registros 1607 e 1053, respectivamente.

<sup>352</sup>Parés, Entre Bahia e a Costa da Mina, p.8

<sup>353</sup>Livros de batismo de Ouidah, de 1861-1891, registros 350, folha 59.

<sup>354</sup>Livros de batismo de Ouidah, de 1861-1891, registros 351, folha 59.

As relações que envolveram grandes comerciantes atlânticos possibilitaram a formação de uma rede muito maior de pessoas, que viveram na Bahia e utilizavam seus contatos e ofícios, para a melhoria da situação financeira. Seja como barbeiro, ganhador, ou cozinheira, ter uma profissão significou a inserção desses indivíduos em uma comunidade específica ou irmandade, onde poderiam proteger e ajudar uns aos outros. A rede de barbeiros apontada por Parés, assim como a inserção de alguns de seus membros em outras redes, como Bernardino e o terreiro de Gantois como mencionado no primeiro capítulo,<sup>355</sup> são importantes no sentido de entendermos outras conexões. Outras pessoas estiveram inseridas no comércio atlântico, e possivelmente fizeram parte das relações de homens, tal como Ciriaco e Bernardino, conforme veremos a seguir.

### 3.3. Viver de “negócio volante desta cidade para os Portos da África”

Segundo Wallerstein, o tráfico de escravos foi a atividade mais lucrativa, passando de artigo de luxo para gênero de primeira necessidade no continente africano, integrando-se ao sistema capitalista mundial do período. Mercadorias como o óleo de palma prosperaram na África Ocidental até meados da década de 1860.<sup>356</sup> Dessa forma, muitos africanos que viviam na Bahia poderiam estabelecer comércio com o continente africano, tanto de forma ilegal quanto pelas atividades legalizadas, embora o mais lucrativo e provavelmente de maior inserção entre os que viajavam fosse o tráfico negreiro.

Conforme vimos, durante a década de 1840, muitos viajantes partiram mais de uma vez para o continente africano. Assim foi o caso do já mencionado Antônio Godinho, que viajou pelo menos duas vezes de acordo com os registros. Como citado no capítulo anterior, o africano aparece em dois registros de passaporte: o primeiro, em novembro de 1845 e um segundo, em setembro 1847.<sup>357</sup> O periódico *O Mercantil* aponta a saída do liberto Antônio Godinho, em 01 de dezembro de 1845, a bordo do brigue nacional *Anna e Constança*.<sup>358</sup> A embarcação levava aguardente e tabaco, lembrando que esses produtos eram usados na

---

<sup>355</sup>Castillo, O terreiro de Gantois, p.30.

<sup>356</sup>Immanuel Wallerstein, *A África e a economia mundo*. In: *História geral da África, VI: África do século XIX à década de 1880* / editado por J. F. Ade Ajayi. – Brasília: UNESCO, 2010. 1032 p. p.28 a 46, p.32. - O amendoim, muito forte na costa alta da Guiné até 1830, se expandiu para o Oeste da Senegâmbia. No Sudão, por sua vez, os produtos agrícolas, de couro e a criação de gado, formavam uma economia paralela ao tráfico de escravos.

<sup>357</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5896 e 5890, folhas 36 e 83, registros 66 e 566, respectivamente.

<sup>358</sup>Jornal *O Mercantil* de 04 de dezembro de 1845, edição n° 268, página 4, disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)



compra de escravos na Costa.<sup>359</sup> Antônio, possivelmente, tenha realizado mais uma viagem entre esses anos. A documentação demonstra uma habilitação de passaporte em seu nome, em maio de 1846, quando Godinho solicitou o título de habilitação e por ser tão recente seu passaporte, pediu para que a folha corrida apresentada anteriormente servisse para a próxima viagem.<sup>360</sup> O africano liberto alegou que necessitava do passaporte com rapidez, pois a embarcação sairia em poucos dias e ele precisava estar a bordo, para “proceder-lhe as diligências de costume”.

Antônio Godinho declarou que vivia de “negócio volante desta cidade para os Portos da África”,<sup>361</sup> ou seja, é evidente que as motivações das viagens de Godinho eram diferentes da maioria dos grandes grupos que viajaram uma década antes dele, em consequência dos Malês. Provavelmente o africano estava inserido no tráfico de escravos. O envolvimento no comércio e transporte de outras mercadorias poderia servir como justificativa legal de suas viagens e como apoio financeiro, já que o comércio ilegal poderia ser definitivamente extinto a qualquer momento.

A exemplo do pedido de passaporte de Antônio Godinho, cuja solicitação estampava a frase que deu título a esta seção, “viver de negócios entre a Bahia e os portos da África” não era novidade entre africanos. Os registros de passaportes demonstram muitos outros que declararam viajar para “tratar de negócios”, principalmente na década de 1840, como já mencionado. Esse aumento justamente no período de intensificação do tráfico corrobora com o argumento de Castillo, citado anteriormente, de que se tratava de uma manobra para disfarçar o comércio de escravos.<sup>362</sup> Falar que a motivação para sua viagem seria cuidar de negócios, serviria, portanto, como uma explicação generalizada de suas verdadeiras atividades e intenções e não necessariamente que o indivíduo mantinha algum comércio lícito com a costa africana.<sup>363</sup> No intuito de verificar as diversas formas de inserção desses africanos no comércio durante os anos de 1840, outros casos serão analisados separadamente adiante.

Para a década de 1850, os registros de passaportes indicam que poucos africanos viajaram mais de uma vez, ao contrário dos anos anteriores, como mencionado no capítulo

---

<sup>359</sup>Conforme Araújo, era possível comprar um escravo com um rolo de fumo. Em 1846, o pacote mais utilizado para troca por escravo era: um barril de pólvora, uma espingarda, um rolo de fumo e peças de tecido, velando cerca de 55,75 francos por cabeça de escravo. Ver em: Araújo, 1846: um ano na rota Bahia-Lagos, p.95.

<sup>360</sup>APEB – Seção Colonial – Fundo Polícia – Pedidos de Passaportes – maço 6315. - Agradeço a Lisa E. Castillo por ceder essa fonte.

<sup>361</sup>APEB – Seção Colonial – Fundo Polícia – Pedidos de Passaportes – maço 6315

<sup>362</sup>Castillo, Em busca dos agudás, p.126.

<sup>363</sup>Como vimos no primeiro capítulo, as astúcias e subterfúgios de traficantes para escapar às fiscalizações – Verger, *Fluxo e refluxo*, capítulo XI, p.433

anterior. Alguns aparecem nos registros na década de 1840 e uma segunda vez após 1850. É o caso do africano já citado no capítulo anterior, Francisco da Costa Faria, que levava o menino Bernardo, seu ex-escravo que estava em liberdade condicional. A julgar pelo sobrenome, se tratava de um ex-escravo, de José da Costa Faria, ou até mesmo, de José Bernardino, africanos inseridos na rede de barbeiros, como vimos. Francisco recebeu um passaporte em janeiro de 1844 para “tratar de seus negócios”, no mesmo dia que Ciriaco d’Etra, também pertencente à rede de José Bernardino da Costa Faria.<sup>364</sup> É possível que tenham partido em direção à África na mesma embarcação.

O próximo registro de Francisco foi em 1856.<sup>365</sup> Consta a menção que sua viagem tem “condição de não mais voltar para o império”. Não se tratava de uma deportação, já que obteve seu passaporte. Talvez Francisco tenha utilizado a manobra referente à lei n°420, e partido definitivamente do Brasil para quitar suas dívidas. Ou também poderia ter partido por ocasião da epidemia de cólera que se alastrou na cidade de Salvador em 1855. Como vimos no capítulo anterior, o número de passaportes emitidos em 1856 aumentou em relação ao ano anterior, possivelmente para fugir da doença.<sup>366</sup>

O já citado cozinheiro Francisco Napier também aparece pela última vez nos registros na década de 1850. Napier viajou em fevereiro de 1851, pouco tempo após a proibição definitiva do tráfico.<sup>367</sup> Parece que o africano se estabeleceu na costa africana, pois os registros de Agoué apontam o batismo de duas filhas suas em julho de 1866, Jerônima e Theodosia.<sup>368</sup> Na última viagem, declarou que vivia de negócios ao invés de cozinheiro. Talvez seu ofício como cozinheiro tenha proporcionado a inserção no mercado de escravos, a exemplo de Rufino, e com o final do comércio ilegal, Napier tenha fixado suas atividades na costa.

Outro africano chamado, Joaquim Luis Lopes, viajou apenas na década de 1850. A primeira vez foi em 1853, afiançado por João Baptista de Faria.<sup>369</sup> No mesmo dia, João

<sup>364</sup> APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5886, folha 315, registro 2725.

<sup>365</sup> APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5896, folha 356, registro 72.

<sup>366</sup> Ver em: Souza, *Entre margens*, p.114-115

<sup>367</sup> APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5892, folha 80, registro 811.

<sup>368</sup> Livros de batismo de Agoué, de 1846-1874, registros n°76 e 78, folhas 284 e 185 respectivamente - Registros de batismos e óbitos, obtidos diretamente das mãos do responsável pela Igreja em Agoué, por Luis Nicolau Parés e Lisa Earl Castillo para o projeto *Famílias atlânticas: redes de sociabilidade entre Bahia e Benim, século XIX*, o qual fiz parte.

<sup>369</sup> APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5894, folha 214, registro 1720.

Baptista também aparece afiançando a viagem de outro africano liberto, José Ribeiro.<sup>370</sup> É possível que Joaquim e José tenham partido juntos com os créditos obtidos de João Baptista, para buscarem mercadorias como o dendê na costa e até mesmo levando tabaco e aguardente, que continuaram sendo comercializados para a África após o final do tráfico, como mencionado no primeiro capítulo.<sup>371</sup> Joaquim Luis aparece uma segunda vez nos registros de passaporte, em 22 de novembro de 1855. Além de declarar que partiu para tratar de negócios, a segunda travessia de Joaquim nos registros fortalece a ideia de que se tratava de viagens comerciais e não necessariamente de mudança definitiva para a Costa da África.<sup>372</sup>

A exemplo da viagem de Joaquim Luis Lopes, algumas travessias para a costa africana eram afiançadas por outras pessoas. Conforme Cunha, o sistema de créditos que vigorava no comércio atlântico desde a época do tráfico, se estendeu durante o que chamavam de comércio “inocente”, após 1850. Grandes negociantes financiavam viagens de pequenos varejistas que transportavam mercadorias consignadas pelo Atlântico.<sup>373</sup> A partir do fim do tráfico, o Brasil passou a importar menos do que exportar para Lagos, mercadorias como dendê, sabão da costa, nozes de cola, panos da Costa, cabaças, entre outros.<sup>374</sup>

Os africanos, Pedro Felix de Souza e José da Silva, também são exemplos de homens que tiveram suas viagens afiançadas. José e Pedro solicitaram passaporte no dia 28 de agosto de 1847.<sup>375</sup> Ambos tiveram suas viagens afiançadas por Querino Antônio, apontado como português em uma viagem registrada, em 16 de outubro de 1844, também para a Costa da África.<sup>376</sup> É muito provável que se trate do mesmo Antônio Querino, mencionado por Verger como traficante de escravos no mesmo período.<sup>377</sup> Ignácio e Joaquim, escravos do capitão Joaquim Lopes Pereira que partiram para a costa africana em 1847, citado no segundo

---

<sup>370</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5894, folha 214, registro 1719. – Como vimos na terceira seção do capítulo anterior, fianças eram comuns na dinâmica do comércio atlântico mesmo depois do término do tráfico.

<sup>371</sup>Ver em: Cunha, *Negros, estrangeiros*, p.142.

<sup>372</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5896, folha 350, registro 255.

<sup>373</sup>Cunha, *Negros estrangeiros*, p.152-154.

<sup>374</sup>Cunha, *Negros estrangeiros*, p.148.

<sup>375</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5890, folha 79, registros 539 e 540, respectivamente.

<sup>376</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5887, folha 168, registro 1222.

<sup>377</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p.489-490. – Apesar da grafia ao contrário, Cristiana Ximenes demonstra correspondências de Joaquim Pereira Marinho onde chamam como Querino Antônio, um traficante que recebeu carregamentos de escravos. Ver em: Ximenes, *Joaquim Pereira Marinho*, p.73. No site *Slave Voyages*, Querino Antônio aparece como mestre no navio *Juliana*, em 1840 (viagem número 2153), e em 1849, no brigue *Lusitano*, mostra o proprietário da embarcação como Antônio Quirino (viagem número 3959, ambas disponíveis em [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)). Certamente se tratava da mesma pessoa.

capítulo.<sup>378</sup> Tratava-se de Francisco Lopes Rodrigues. Seu nome não aparece nos registros de passaporte, mas é evidente sua relação com as viagens marítimas. Querino, apesar de não aparecer como capitão de embarcação, assim como Joaquim Lopes, declarou que sua profissão era de marítimo, além disso, apareceu como mestre e proprietário de embarcações, como assinalado no banco de dados *Slave Voyages*.<sup>379</sup>

Dessa forma, Francisco da Costa Faria, Francisco Napier e Joaquim Luis Lopes servem como amostra de africanos atuantes no comércio atlântico para além dos grandes negociantes, a exemplo de Domingos José Martins, Joaquim Pereira Marinho e outros. Embora seja possível que mantiveram algum tipo de vínculo com esses comerciantes, até mesmo como seus afiançados. Também estavam inseridos no momento de transição das atividades desenvolvidas entre a Bahia e a costa africana após o final do tráfico e tiveram que reorganizar suas atividades no Atlântico, fosse a partir de novas mercadorias além de escravos ou com a mudança definitiva para a costa africana.

### 3.3.1. As viagens de Belizário Francisco do Espírito Santo

O *Correio Mercantil* anunciou a chegada nos portos da Bahia da polaca *Vencedora* em janeiro de 1848, vindo de Onim.<sup>380</sup> Entre os passageiros estava o liberto Belizário Francisco do Espírito Santo. A polaca trazia mais uma vez, carga em lastro para o comerciante João da Costa Júnior. De acordo com Verger, além de pertencer à elite de Salvador, João foi traficante de escravos.<sup>381</sup> Logo que chegou aos portos, a polaca já começou a receber mercadorias para voltar à Costa da África. No dia 14 de janeiro, o já conhecido mercador de escravos, Joaquim Pereira Marinho, despachou aguardente para partir na *Vencedora*.<sup>382</sup> Poucos dias depois, a polaca partia novamente para a Costa da África, em 02 de fevereiro do mesmo ano, levando a aguardente despachada por Marinho, além de outros gêneros.<sup>383</sup> As relações com Joaquim Pereira Marinho e o fato de a polaca sarda ter trazido carga em lastro para João Costa Júnior

---

378APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5883, folhas 155 e 121, registros 310 e 522, respectivamente.

<sup>379</sup>No site *Slave Voyages*, Quirino Antônio aparece como mestre no navio *Juliana*, em 1840 (viagem número 2153), e em 1849, mostra como proprietário do brigue *Lusitano*: Antônio Quirino (viagem número 3959, ambas disponíveis em [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)). Certamente se tratava da mesma pessoa. Agradeço a Lisa Castillo por essa informação.

<sup>380</sup>*Correio Mercantil*, edição n° 1 do dia 03 de janeiro de 1848. p.4. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>381</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p.462. Ximenes também identifica João da Costa Júnior como traficante. Ver: Ximenes, *Joaquim Pereira Marinho*, p.114. Elaine Falheiros também cita João da Costa Jr. como traficante e relata que o mesmo administrou os bens do africano Luis Xavier de Jesus e tentou se apropriar deles. Ver em: Falheiros, Luís e Antônio Xavier de Jesus, p.7.

<sup>382</sup>*Correio Mercantil*, edição n° 11 do dia 15 de janeiro de 1848. p.3. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>383</sup>*Correio Mercantil*, edição n° 27 do dia 04 de fevereiro de 1848. p.4. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

reforçam as suspeitas que se tratava de uma embarcação envolvida no comércio negreiro.<sup>384</sup>

Belizário não partiu de volta para a África junto a *Vencedora*. O mesmo jornal mostra sua partida da Bahia poucos meses depois, em maio de 1848, dessa vez na polaca sarda *Calisto*.<sup>385</sup> A bordo da *Calisto*, Belizário teve ainda companhia de pelo menos seis libertos, entre eles a africana Feliciano Cardoso, já citada no capítulo anterior. Com exceção de Belizário, todos os passageiros libertos aparecem nos registros de passaporte, dia 08 de maio, dias antes da partida da polaca.<sup>386</sup> Provavelmente porque as notícias de que sairia uma embarcação fazia com que os interessados agilisassem a documentação, e por esse motivo, acabassem obtendo seus passaportes em datas iguais ou aproximadas. Todavia, é possível que se tratasse de uma viagem entre conhecidos ou de pessoas que criaram algum laço, durante a experiência da travessia, já que a viagem costumava ser demorada e cansativa.

No mesmo dia, em 08 de maio, a africana liberta, Bibiana Francisca do Espírito Santo, também obteve seu passaporte para a Costa da África.<sup>387</sup> O mesmo sobrenome sugere que Belizário e Bibiana se conheciam de alguma forma: ou foram companheiros de cativo, ou até mesmo, a africana tenha sido escrava de Belizário. Quem sabe não poderiam ter planejado a viagem juntos, mas por seu nome não aparecer na lista de passageiros, possivelmente algum imprevisto tenha adiado a sua partida.

O africano teria feito pelo menos uma viagem antes disso. Em 1844, os registros de passaportes apontam Belizário partindo em 29 de janeiro, como negociante com destino a Costa da África.<sup>388</sup> Dois dias antes, em 27 de janeiro, o *Correio Mercantil* publicou o anúncio feito por algumas pessoas que seguiam para a Costa da África,<sup>389</sup> entre elas, Ciriaco d'Etra, Francisco da Costa Faria e o próprio Belizário, todos viajando a negócio, conforme os registros de suas viagens citadas anteriormente.<sup>390</sup> Os três africanos partiram juntos a bordo do brigue sardo *Frederico*, poucos dias depois, em 06 de fevereiro.<sup>391</sup> Belizário poderia

---

<sup>384</sup>O *Slave Voyages* aponta as viagens da barca *Vencedora* até 1842, não havendo menção dela após essa data. Ver em [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

<sup>385</sup>*Correio Mercantil*, edição n° 111 do dia 15 de maio de 1848. p.4. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>386</sup>Para Castillo, possivelmente Belizário ainda portasse o seu passaporte da última viagem e não sendo necessário solicitar um novo, o que explicaria a sua ausência no registro de passaportes.

<sup>387</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5890, registro 1514, f.179. – O documento está muito apagado e fiquei na dúvida se o nome é Bibiana ou Bibiano. Por se tratar de um nome mais comum entre mulheres, concluí que se tratava de uma mulher.

<sup>388</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5886, registro 2713, f.313.

<sup>389</sup>Conforme discutido no capítulo anterior, seção sobre mulheres, o anúncio realizado pelos próprios passageiros era comum nos periódicos, não apenas de africanos. Ver em: Souza, *Entre margens*, p. 97.

<sup>390</sup>Periódico *Correio Mercantil*, edição do dia 27 de janeiro de 1844 – disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br) – Agradeço a Lisa Castillo por essa fonte.

<sup>391</sup>Polícia do Porto, Entrada e saída de embarcações, 1823-46, maço 3194-1- agradeço a Lisa Castillo por essa fonte.

trabalhar nas embarcações mencionadas. É muito provável também que suas travessias tivessem conexão com o tráfico, principalmente pelo fato de viajar acompanhado de Ciriaco e Francisco da Costa. Como afirma Costa e Silva, o comércio marítimo também funcionava para pequenos negócios:

Tratava-se muitas vezes de um comércio familiar, entre irmãos, cunhados e primos, divididos entre a Bahia e a Costa. Na ponta de cá, carregava-se um falucho ou uma sumaca de fumo em rolo, aguardente e tecidos, além de artigos solicitados pelos fregueses na África e que podiam ser os mais variados [...] na ponta de lá [...] ajuntavam-se os pequenos grupos de cativos, que poderiam ser escolhidos e corresponder a pedidos especiais.<sup>392</sup>

Dessa maneira, é muito provável que Belizário estivesse inserido nas atividades mais diretas do tráfico, como negociações, compra, venda, embarque e desembarque de escravos. Talvez Belizário fosse um pequeno negociante com menor poder aquisitivo e trabalhasse como intermediário, levando mercadorias de grandes comerciantes que ficavam dos dois lados do Atlântico e obtinha sua comissão. Todavia, possivelmente foi a adaptação durante sua vivência no Brasil que o levou para o comércio ilegal, enquanto outros africanos livres fizeram o caminho contrário, a exemplo da família Félix de Souza, conforme segue.

### **3.3.2. Da costa da África para a Bahia: os descendentes de Francisco Félix de Souza**

Enquanto muitos homens e mulheres partiram da Bahia para a Costa da África, outros africanos costumavam fazer a travessia inversa, é o caso dos descendentes de Francisco Félix de Souza. Alguns dos filhos do Chachá, como seu primogênito Isidoro, foram enviados para estudar na Bahia, de onde retornou para a Costa da África em 1822.<sup>393</sup> Entre as décadas de 1840 e 1850, outros descendentes de Francisco Félix continuaram realizando a travessia entre a Bahia e a Costa, movimento comum, já que além dos negócios, parte da família fixou residência no lado brasileiro.<sup>394</sup> Um anúncio no *Correio Mercantil*, em 12 de junho de 1840, demonstra que a comunicação de Francisco Félix com sua família na Bahia foi mantida ao longo dos anos. Se tratava da denúncia de Francisca Lucinda da Silva, cujas escravas enviadas a ela e suas irmãs, por seu sobrinho Francisco Félix de Souza, haviam sido supostamente

---

<sup>392</sup>Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*, p.122.

<sup>393</sup>Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*, p.98. Conforme Alberto Costa e Silva, De Souza costumada enviar seus filhos para a Bahia e Portugal – ver p. 108, 136; sobre os filhos do Chachá, ver também: Verger, *Fluxo e refluxo*, p.638.

<sup>394</sup>Ver em: SILVA, Alberto da Costa e. *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*. p. 168

roubadas pelo padre Francisco Borges da Silva.<sup>395</sup> Entre envios de escravos e estudos na Bahia, os descendentes do Chachá estiveram conectados com o comércio atlântico de formas variadas.

A seguir, destacarei alguns descendentes inseridos no tráfico. Por se tratar de homens livres, os registros não acusaram a condição civil dos descendentes de Francisco, com exceção de Faustino Félix de Souza. O africano viajou em março de 1857 e consta como “africano liberto crioulo livre”<sup>396</sup> Faustino poderia ser um dos parentes de Francisco que nasceram no Brasil e o responsável pelo registro deve ter se enganado no momento de escrever sua condição civil, corrigindo em seguida. Porém, não há mais menção de Faustino nas viagens e não foi possível saber sua condição real no momento da partida, nem sequer seu envolvimento com o comércio atlântico.

O africano de cor parda, Pedro Félix de Souza, realizou travessias para a costa africana durante o tráfico ilegal. José Silva, citado no capítulo anterior sobre sua viagem financiada por outra pessoa, viajou no mesmo dia que Pedro.<sup>397</sup> Ambos tiveram suas viagens afiançadas pelo traficante Querino Antônio.<sup>398</sup> Pedro e José partiram em 31 de agosto de 1847, a bordo da polaca sarda *Africana*, levando aguardente, tabaco e fazendas.<sup>399</sup> Entre outros africanos que acompanharam a viagem na embarcação estava Francisco Félix, que obteve seu passaporte semanas antes da partida, em 09 de agosto.<sup>400</sup> Na ocasião, declarou que viajava para os Portos de Ajudá e assim como Pedro, Francisco certamente fazia parte da família do Chachá, pois além do sobrenome, também foi mencionado separadamente dos libertos, ou seja, era um africano livre.

Em maio de 1848, Pedro obteve outro passaporte, novamente para a Costa da África.<sup>401</sup> Partiu poucos dias depois, em 05 de junho, a bordo do brigue francês *Les Amis*, que levava aguardente e tabaco assim como a sarda *Africana*.<sup>402</sup> Desta vez, foi acompanhado pelo africano Isidoro Félix de Souza e um criado. O Isidoro em questão, provavelmente se tratava

<sup>395</sup>Periódico *Correio Mercantil*, edição n°128, dia 12 de junho de 1848, p.3. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br). Disponível também na página *Famílias Agudás* no Facebook - <https://www.facebook.com/familias.agudas>. Agradeço a Lisa Castillo pela indicação dessa fonte.

<sup>396</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5896, registro 150, f.387.

<sup>397</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5890, f.79, registro 539 e 540 respectivamente, no dia 28 de agosto. José e Pedro aparecem também em um segundo registro no maço n°5896, folha 116, registros 69 e 70 respectivamente, no dia 30 de agosto do mesmo ano. Embora as informações estejam mais completas no maço 5890, certamente se trata da mesma viagem e houve duplicidade nos livros.

<sup>398</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 489-490.

<sup>399</sup>Periódico *Correio Mercantil*, edição n°128, dia 01 de setembro de 1847. p.4. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>400</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5896, registro 33, f.113/114.

<sup>401</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5896, registro 203, f.145.

<sup>402</sup>Periódico *Correio Mercantil*, edição n°203, dia 07 de junho de 1848, p.4. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

do filho primogênito de Francisco Félix de Souza: Verger identificou três filhos do Chachá, que além de dividirem os cargos desempenhados pelo pai após sua morte, também estavam inseridos no mercado negreiro. Isidoro era o mais rico dos filhos e também assumiu o cargo de Chachá em 1849.<sup>403</sup> Não encontrei indícios sobre a riqueza de Pedro, mas fica claro que esteve ligado ao tráfico pelo menos nos últimos anos de atividade ilegal.

Isidoro e seu criado não ficaram muito tempo na Bahia. Chegaram de Popó, situado na Costa da Mina,<sup>404</sup> na polaca *Vencedora* em 25 de maio, dias antes de retornarem para a Costa da África novamente e traziam carga em lastro para João da Costa Júnior.<sup>405</sup> Também desembarcaram da *Vencedora* Cândido Félix de Souza e Manoel Félix de Souza, entre outros passageiros. Em junho de 1848, Manoel Félix de Souza já se preparava para partir novamente a bordo da embarcação. O africano obteve seu passaporte em 25 de junho,<sup>406</sup> poucos dias antes da *Vencedora* partir dos portos baianos, em 05 de julho.<sup>407</sup> Meses antes, em 02 de fevereiro, Manoel também partiu junto com a polaca, nos levando a algumas hipóteses sobre sua relação com a embarcação sarda: a) visto o número de viagens de Manoel na polaca ele poderia fazer parte da tripulação; b) se tratando da família Souza, o navio estava inserido nos negócios do Chachá; c) ou ainda pertencia a um terceiro, conhecido ou amigo de Manoel.<sup>408</sup>

Popó, o porto de origem da viagem de Isidoro, Manoel e Cândido, insere os africanos em uma das rotas comuns do tráfico naquele período, principalmente dos descendentes de Francisco Félix. De acordo com Castillo, em 1853, uma embarcação chamada *Águia* foi apreendida no porto de Agoué, levando a bordo Julião Félix de Souza, outro descendente do Chachá. Apesar de liberada por irregularidades no momento da apreensão por parte dos ingleses, o navio continha todas as evidências de que estava inserido no tráfico negreiro.<sup>409</sup> Conforme afirma Robin Law, Isidoro foi pioneiro no processo para dispersar os embarques de escravos, que começaram a sair dos portos vizinhos de Uidá no intuito de evitar a captura das embarcações pelos ingleses, entre eles Grande e Pequeno Popó e Agoué.<sup>410</sup> Mesmos portos em que Julião e Isidoro partiram.

<sup>403</sup>Verger, *Fluxo e refluxo*, p.638. Sobre a inserção de Isidoro no mercado Atlântico, ver: Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*. p.122.

<sup>404</sup>Conforme discutido na seção 1.2 no primeiro capítulo.

<sup>405</sup>Periódico *Correio Mercantil*, edição n°120 do dia 27 de maio de 1848. p.4. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>406</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5896, registro 237, f.147.

<sup>407</sup>Correio Mercantil, edição n°149 do dia 07 de julho de 1848. p.4. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>408</sup>Periódico *Correio Mercantil*, edição n°27, dia 04 de fevereiro de 1848, p.4. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>409</sup>Castillo, *Entre memória, mito e história*, p.85-86.

<sup>410</sup>Law, *A comunidade brasileira de Uidá*, p.44-45.



Os registros apontam outros integrantes da família “de Souza” que estiveram presentes nas travessias atlânticas, e assim como Pedro, Isidoro, Cândido, Francisco e Manoel, estiveram ligados a Bahia pela figura de Francisco Félix de Souza, ao contrário de libertos como Belizário e Antônio Godinho que se conectaram com o mundo atlântico, primeiro por sua vivência como escravizados e somente depois como negociantes libertos. Por descenderem de um homem nascido na Bahia, os herdeiros do grande mercador cresceram no meio do tráfico, como homens livres e de negócios.

Já sabemos que foram experiências diferentes, que compartilharam de mecanismos e artifícios comuns para burlar a proibição, e em muitos momentos, suas vivências se cruzaram no mundo atlântico, a exemplo de Pedro Félix de Souza e do liberto José da Silva que viajaram juntos e provavelmente estabeleceram algum tipo de aliança profissional. Ou até mesmo, Manoel Félix de Souza, a bordo da *Vencedora* que provavelmente teve conexão com muitos libertos durante suas viagens. Porém, é presumível que os laços que envolviam a família “Félix de Souza” tenham rendido maiores lucros e privilégios do que os obtidos por libertos, já que além de correrem menores riscos, o sobrenome carregava a importância do Chachá.

### 3.3.3. Emiliano Grave “e seu negócio a carreira da Costa da África”<sup>411</sup>

Como visto, alguns libertos entraram no comércio atlântico por meio de seus senhores, os já citados Luis e Antônio Xavier de Jesus, José da Costa Faria e José Bernardino.<sup>412</sup> Ao que tudo indica o africano, Emiliano Grave, também usufruiu do comércio com seu antigo dono, como veremos. Foi batizado em 1830, já adulto e escravo de Victorino Grave. Seu padrinho foi o traficante Joaquim de Almeida.<sup>413</sup> O número elevado de pares de sapatos que constavam em seu inventário pode significar que Emiliano exercia a profissão de sapateiro. Variavam entre pares de botinhas para meninas, chinelões, formas para homens, peles de carneiro, entre outros. Foi membro da irmandade do Glorioso São Benedito, do Convento de São Francisco e morador da Cruz do Pascoal.<sup>414</sup>

A afirmação do testamenteiro ao final de uma petição no inventário não deixa dúvidas de que Emiliano era um comerciante no mundo atlântico: “por ser o seu negócio a carreira da

<sup>411</sup>APEB, Inventário de Emiliano Grave, maço 3111 – 04 – folha 25

<sup>412</sup>Antônio e Luis Xavier de Jesus, citados na introdução e primeiro capítulo.

<sup>413</sup>Registros de batismo da freguesia de Santana – 1828/1840, folha (82) – 08 de outubro de 1830 – Agradeço a Lisa Castillo por essa fonte. Parés cita Joaquim como traficante e padrinho de Emiliano: Parés, *Entre Bahia e a Costa da Mina*, p.12.

<sup>414</sup>APEB, Inventário de Emiliano Grave, maço 3111 – 04.

Costa d'África".<sup>415</sup> Se Emiliano fez sua carreira como negociante atlântico e também era sapateiro, será que mantinha as duas atividades em paralelo? Ou após a proibição do tráfico, ele teria entrado ou até mesmo retornado à profissão de sapateiro? Não tenho a resposta para essa questão, mas podemos chegar a algumas conclusões sobre suas viagens.

Em 1844, Emiliano apareceu viajando sozinho nos registros de passaportes,<sup>416</sup> enquanto em 1847, partiu levando seu filho Manoel a bordo da polaca *Vencedora*. Os anúncios em periódicos demonstram uma grande movimentação dessa embarcação levando aguardente, tabaco entre a Bahia e a Costa da África. Além das movimentações citadas anteriormente, em agosto de 1847, o aviso marítimo publicado no *Correio Mercantil* informava que a polaca *Vencedora* ainda recebia volumes antes de partir para a África.<sup>417</sup> Os interessados deveriam contatar João da Costa Júnior, o mesmo reconhecido como negociante de escravos que recebia carga da mesma embarcação em 1848, como citado anteriormente. A polaca partiu da Bahia em 08 de setembro, carregando tabaco e aguardente, entre outras mercadorias.<sup>418</sup>

Os registros nos livros de passaporte confirmam que Emiliano levou o menino Manoel Grave, de oito anos.<sup>419</sup> De acordo com Elaine Falheiros, o destino de Manoel e Emiliano era a feitoria do seu antigo senhor Victorino Grave, em Onim, cujo objetivo era deixar Manoel cuidando da propriedade.<sup>420</sup> Uma correspondência enviada por Emiliano a Victorino confirma que o africano estava em Lagos entre 1847 e 1848.<sup>421</sup> Conforme informações contidas no libelo de Manoel Grave contra Antônio Luis Xavier, sentindo saudades de sua ex-senhora, D. Maria do Carmo Grave, Manoel quis retornar para a Bahia, meses após sua chegada em Lagos, em 1847. Emiliano enviou o menino Manoel a bordo do brigue português *Augusto*,

<sup>415</sup>APEB, Inventário de Emiliano Grave, maço 3111 – 04 – folha 25

<sup>416</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5887, registro 196, f.25.

<sup>417</sup>*Correio Mercantil*, edição n°189 do dia 16 de agosto de 1847. p.3. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>418</sup>*Correio Mercantil*, edição n°210 do dia 10 de setembro de 1847. p.4. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>419</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n°5890, registro 561, f.83. Em sua dissertação, Falheiros afirma a hipótese de que Manoel foi adotado por Emiliano, ambos colegas de cativo cujo senhor era Victorino Grave. Uma pesquisa de mestrado (ainda em andamento) de Ana Aparecida Gonzaga também objetiva analisar a relação entre os dois africanos. Ver: Elaine Falheiros, *Luís e Antônio Xavier de Jesus: mobilidade social de africanos na Bahia oitocentista*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História. 2013. 149pp. P.80. – Ambas analisam o processo de reconhecimento de liberdade de Manoel Grave contra Antônio Xavier de Jesus, de 1871. Sobre o libelo de Manoel Grave ver em: APEB, Judiciária, Libelo Cível, 26/919/01, fls.6-17. – Agradeço a Lisa Castillo e Ana Aparecida Gonzaga pela cessão dessa documentação.

<sup>420</sup>Falheiros, Luís e Antônio Xavier de Jesus, p.79

<sup>421</sup>APEB, Judiciária, Libelo Cível, 26/919/01, fl.17 – A transcrição no libelo de Manoel Grave contra Antônio Xavier de Jesus diz que a carta é de 11 de fevereiro de 1846, porém os registros da viagem são de 1847. O registro de chegada da embarcação *Augusto* com Manoel e o Senhor Proença data de 14 de abril de 1848 (folha n°4 do libelo). Portanto, é possível que tenha um erro na transcrição da carta.

sob os cuidados do senhor Proença. Junto ao filho, Emiliano remeteu uma carta (a mesma enviada de Onim) para Victorino, onde explicou o motivo de enviar Manoel e avisou que mandava duzentos colares machos e fêmeas,<sup>422</sup> uma caixa com quarenta panos da costa e dezesseis libras de cal, para serem vendidas e, assim, pagar o frete. Caso sobrasse algum dinheiro de sua parte, Emiliano dizia que logo estaria na Bahia para buscá-lo.<sup>423</sup>

A carta para Victorino foi finalizada por Emiliano com um tom de submissão: “...Aqui fico como escravo de vos mercê obediente(...)”.<sup>424</sup> Apesar disso, parece que o africano mantinha uma certa autonomia referente aos negócios com Victorino, como na decisão de levar Manoel para tomar conta da feitoria e ao enviar mercadorias por intermediários. Conforme Falheiros:

[...] Vitorino Grave era dono de uma feitoria localizada naquele porto, decerto adquirida com a mediação de Emiliano ou de algum outro africano, pois Vitorino era natural da Bahia. Talvez na fundação do negócio este tivesse entrado com os recursos financeiros, enquanto Emiliano (ou outro africano) com os conhecimentos sobre a África.<sup>425</sup>

O próprio fato de Emiliano tocar sozinho os negócios na costa africana, enquanto seu antigo senhor estava na Bahia corroboram para uma espécie de parceria entre os dois comerciantes. Na ocasião de sua morte, em 1854, Emiliano ainda deixou uma pequena quantia para seu antigo senhor, provavelmente por conta de seus negócios.<sup>426</sup> O tom submisso ao se despedir-se bem que poderia ser uma manobra para garantir a boa convivência, mostrando ter consciência da sua condição diferenciada enquanto africano.

Apesar da correspondência não citar o transporte de cativos, devemos lembrar que o comércio mais lucrativo naquele período ainda era o tráfico. Como ele bem afirmou na carta para seu ex-senhor, as mercadorias que remeteu eram para pagar o frete da viagem e talvez nem sobrasse algum dinheiro. Se tais mercadorias não rendiam lucros, podemos supor que Emiliano e Victorino não viajariam para a África apenas por esses produtos. Além disso, de

<sup>422</sup>Se refere a noz de cola. Flávio Gomes Santos mostra listas de importações onde há referência de cola fêmea. Flávio Gomes Santos, *Economia e Cultura do Candomblé na Bahia: o comércio de objetos litúrgicos afrobrasileiros - 1850/1937* [online]. Ilhéus, BA: Editus, 2013, 336 p. – p.275. ISBN 978-85-7455-446-4. Disponível em: <http://books.scielo.org/id/dx2q9/pdf/santos-9788574554464.pdf>

<sup>423</sup>APEB, Judiciária, Libelo Cível, 26/919/01, fl.17 – A transcrição no libelo de Manoel Grave contra Antônio Xavier de Jesus diz que a carta é de 11 de fevereiro de 1846, porém os registros da viagem são de 1847. O registro de chegada da embarcação *Augusto* com Manoel e o Senhor Proença data de 14 de abril de 1848 (folha n°4 do libelo). Portanto, é possível que tenha um erro na transcrição da carta.

<sup>424</sup> APEB, Judiciária, Libelo Cível, 26/919/01

<sup>425</sup>Falheiros, *Luís e Antônio Xavier de Jesus*, p. 79.

<sup>426</sup>APEB, Inventário de Emiliano Grave, maço 3111 – 04. – Sobre o inventário de Emiliano Grave, ver também a discussão de Elaine Falheiros: FALHEIROS, Elaine S. *Luís e Antônio Xavier de Jesus: mobilidade social de africanos na Bahia oitocentista*.p.78-80.

acordo com Parés, seu padrinho Joaquim de Almeida traficava desde o final da década de 1820.<sup>427</sup> Outro traficante também estava inserido nas relações de Emiliano. Se tratava de Antônio Xavier de Jesus, seu testamenteiro. Conforme processo movido por Manoel Grave em 1871, Emiliano e Antônio Xavier eram amigos de muitos anos.<sup>428</sup> Provavelmente em razão dos negócios na África.

Durante a década de 1850, Emiliano Grave tentou viajar novamente. Em junho de 1851, o liberto solicitou passaporte para viajar para fora do Império. No pedido consta que havia chegado da África, em dezoito de outubro de 1850, a bordo do brigue sardo *Império*.<sup>429</sup> Não há maiores evidências que essa viagem tenha ocorrido de fato. Devemos lembrar que o tráfico fora abolido no anterior, e Lagos foi invadida por ingleses justamente em 1851, onde ficava a feitoria de Victorino. É de se esperar que as atividades de Emiliano por lá sofressem o impacto da intervenção e, quem sabe, o motivo dele ter voltado e se estabelecido em Salvador de vez. Jjje3214

Além disso, as conexões mantidas com Antônio Xavier de Jesus, Joaquim de Almeida e seu antigo senhor inserem Emiliano no comércio negreiro. Pelo visto, Emiliano se utilizou do mundo atlântico para alcançar algum capital, mesmo que tenha sido de maneira menos intensa do que outros africanos, como seu padrinho Joaquim, que lucrou com o comércio de escravo muito antes da proibição, acumulando além de bens, muita experiência no ramo. Se comparado a outros inventários de africanos, aos quais tive acesso na minha pesquisa, Emiliano não poderia ser considerado um homem abastado. Se de fato ele participou do comércio ilegal, certamente foi em pequena escala, não conseguindo acumular grande pecúlio.

Embora tenham se conectado à África de diferentes formas, como vimos os casos de Francisco Napier, que provavelmente trabalhava no ramo marítimo, ou de Joaquim Luis Lopes, que viajou a negócios após a proibição do tráfico, ficou claro que esses africanos tinham a mesma motivação para suas travessias: o comércio. Muitos deles utilizavam antigos senhores e suas conexões para obter algum sucesso econômico, como os amigos Emiliano e Antônio Xavier. Viver de negócio volante, da Bahia para os portos africanos, não era exclusividade de Antônio Godinho, Belizário e Emiliano, e sim uma atividade comum entre pequenos comerciantes africanos que buscavam se manter na Cidade de Salvador. Ou até

---

<sup>427</sup>Parés, *Entre Bahia e a Costa da Mina*, p.3.

<sup>428</sup>APEB, Judiciária, Libelo Cível, 26/919/01 – Processo de reconhecimento de liberdade por parte de Manoel grave contra o testamenteiro de seu pai, Antônio Xavier de Jesus.

<sup>429</sup>APEB – Colonial – Passaportes – Habilitações de passaportes, 1851-1852, maço 6358 – Agradeço a Lisa Castillo por ceder essa fonte.

mesmo entre africanos livres, que faziam o movimento inverso, como os descendentes de Francisco Félix de Souza.

Entre viagens de Emiliano e a estadia na costa africana, seus negócios atlânticos e a intenção de tornar Manoel o administrador da fazenda em Onim, volta a dúvida sobre em que momento ele exerceu o ofício de sapateiro. Possivelmente foi a opção encontrada para se ajustar ao final do tráfico aliado ao pouco capital acumulado até então.

### 3.4. José Fidelis e a fazenda “Pastinho”

Ao contrário dos africanos apresentados na seção anterior, cujos indícios demonstram a participação direta no comércio atlântico, alguns viajantes parecem ter usufruído de suas travessias em uma escala menor. Ao menos as evidências encontradas nos levam a supor isso. A seguir destacarei o caso de José Fidelis. O liberto fez viagens para a África. Porém, parece ter se conectado ao comércio atlântico de forma mais indireta. Assim como Emiliano, José Fidelis morreu na Bahia, onde estruturou sua vida, mas diferente dele, provavelmente esteve mais concentrado nos negócios locais do que no comércio com a costa africana.

José Fidelis da Fonseca apareceu em três registros de passaportes, dois em 1844 nos meses de fevereiro e novembro, e outro em março de 1848.<sup>430</sup> Em 23 de fevereiro de 1844, quando José Fidelis obteve seu passaporte, declarou que pretendia voltar para a Bahia e vivia de negócios. O jornal anunciou que o brigue *N. Jupiter* partiria para Angola e Benguela no dia 25 de fevereiro.<sup>431</sup> Embora não tenha informações sobre passageiros, é possível que José tenha partido nessa embarcação. Conforme Mônica Souza, Benguela serviu de porto negreiro até meados da década de 1840, quando sofreu uma queda na exportação de cativos, porém não é possível confirmar que Fidelis tenha viajado de fato para esse destino.<sup>432</sup>

Em 16 de março de 1848, José Fidelis partiu para a Costa d’África novamente, dessa vez a bordo do brigue *Frederico*.<sup>433</sup> Conforme o *Correio Mercantil*, a embarcação levava aguardente e fazendas. É possível que o brigue sardo estivesse realmente inserido no tráfico, pois anos antes, em 1844, levou Ciriaco, Belizário e Francisco da Costa Faria para a África, como vimos. Além do mais, em 1846, uma embarcação com o mesmo nome foi apreendida e

---

<sup>430</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Livro de Passaportes maço, 5886, 5887 e 5890, registros 2963, 1526 e 1399, fls. 348, 214 e 168, respectivamente.

<sup>431</sup>*Correio Mercantil*, edição n°40 do dia 21 de fevereiro de 1844. p.4. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

<sup>432</sup>Souza, *Entre margens*, p.142. – sobre o comércio em Benguela, ver: Cândido, *Os agentes não europeus*.

<sup>433</sup>*Correio Mercantil*, edição n°63 do dia 18 de março de 1848. p.4. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br)

condenada em Serra Leoa, durante um carregamento de escravos para Cuba.<sup>434</sup> O *Slave Voyages* não aponta outras viagens para o brigue *Frederico*, levando a três hipóteses possíveis, a) as outras viagens da embarcação não estavam relacionadas ao tráfico; b) o brigue poderia ter trocado de nome logo após a viagem, como acontecia com outros navios negreiros, pois, de acordo com Reis, Gomes e Carvalho, era comum que navios mudassem seus nomes por mudança de donos ou para despistar a fiscalização;<sup>435</sup> c) os dados do site estão incompletos.<sup>436</sup> Assim como o brigue *Frederico*, também não há menção da polaca *Vencedora* nas viagens citadas anteriormente no *Slave Voyages*, embora os indícios apresentados neste estudo demonstrem que muito provavelmente, se tratasse de um navio negreiro.

Apesar das poucas evidências, as múltiplas viagens de José Fidelis nos levam a pensar que o liberto esteve em contato com o comércio de escravos de alguma forma. Três décadas depois, em 04 de agosto de 1875, José Fidelis da Fonseca, africano nagô, faleceu de inflamação aos 70 anos, na freguesia de Santo Antônio Além do Carmo.<sup>437</sup> No seu inventário constavam onze escravos, avaliados no total de quatro contos e trezentos mil réis, uma casa de farinha na fazenda Pastinho, na estrada do Cabula e uma plantação arrendada do comendador Barros Reis, segundo distrito da freguesia de Santo Antônio Além do Carmo.<sup>438</sup> Foi casado com a africana Isabel Inocência de Araújo Santana, a qual deixou como sua herdeira única, já que não teve filhos. Os bens declarados sugerem uma posição privilegiada perante a sociedade africana que vivia em Salvador. Apenas o valor de seus escravos era quatro vezes maior ao montante dos bens de Emiliano Grave, que de acordo com Falheiros, tinha pouco mais de um conto de réis.<sup>439</sup>

Outro indicativo de sua posição econômica privilegiada foram os gastos com o funeral: cento e cinquenta mil réis para a armação do enterro e missa, além de 142 mil réis em

<sup>434</sup>Sobre as viagens de Belizário, Ciriaco e Francisco: Polícia do Porto, Entrada e saída de embarcações, 1823-46, maço 3194-1- agradeço a Lisa Castillo por essa fonte. Em relação à condenação em Serra Leoa, ver [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) – viagem nº3499.

<sup>435</sup>Carvalho, Gomes e Reis, *O alufá Rufino*, p.127.

<sup>436</sup>Essas hipóteses foram sugeridas em conjunto com Lisa Castillo, co-orientadora deste trabalho.

<sup>437</sup>APEB, Inventário de José Fidelis da Fonseca, maço 07/2979 – 06 – f.4.

<sup>438</sup>APEB, Inventário de José Fidelis da Fonseca, maço 07/2979/06 – Arrendamento de terras é comum até os dias de hoje. Conforme decreto de 14 de novembro de 1966, artigo 1: o arrendamento e a parceria são contratos agrários que a lei reconhece, para o fim de posse ou uso temporário da terra, entre o proprietário, quem detenha a posse ou tenha a livre administração de um imóvel rural, e aquele que nela exerça qualquer atividade agrícola, pecuária, agro-industrial, extrativa ou mista. Lei disponível online no site do Senado Federal, acessado em 01 de abril de 2018: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/antigos/d59566.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d59566.htm) - Sobre arrendamentos rurais no Brasil durante o século XIX, ver: LEIPNITZ, Guinter Tlajja. Contratos, preços e possibilidades: arrendamentos e mercantilização da terra na fronteira sul do Brasil, segunda metade do século XIX. *Topoi*, v. 13, n. 24, jan.-jun. 2012, p. 43-59.

<sup>439</sup>Falheiros, Luís e Antônio Xavier de Jesus, p. 79.

fazendas, dedicadas às vestes dos escravos durante o sepultamento. Sem contar os gastos com advogados e procuradores, declarados no valor total de 50 mil réis. Comparado a outros funerais de africanos libertos, se tratava de uma quantia alta: o velório de Emiliano Grave custou cerca de cinquenta mil réis.<sup>440</sup> Assim também ocorreu com o africano, Félix José dos reis, falecido em 1872. Foram gastos cerca de 35 mil réis para seu enterro, mais às custas de inventário.<sup>441</sup> Claro que José Fidelis não possuía o mesmo poder aquisitivo que outros comerciantes, como Antônio Xavier de Jesus. Como afirma Falheiros, seu funeral custou uma pequena fortuna para a época: um conto de réis.<sup>442</sup> Porém, é notável seu destaque econômico perante a maioria de libertos que viveram na Bahia naquele período.

Identifiquei outros africanos que possuíam roças na cidade de Salvador durante o mesmo período. Entre eles, o inventário da africana Delfina de Souza Telles, falecida em 1880.<sup>443</sup> A africana possuía uma roça na freguesia de Brotas, arrendada do Barão do Rio Vermelho. Assim, como José, tinha uma casa de farinha, no valor de quarenta mil réis, e sua plantação de mandioca foi avaliada por duzentos mil réis. Seus bens somaram pouco mais de um conto de réis. Se a roça de Delfina era maior que a fazenda Pastinho, e mesmo assim, a africana acumulou menor capital que José Fidelis, podemos pensar que o liberto manteve outros negócios, além de sua plantação ou obteve melhor sucesso em seu comércio.

Por ter uma casa de farinha, é possível que tenha comercializado seus produtos com a costa africana. Contudo, o negócio mais lucrativo durante a década de 1840, ainda era o comércio de escravos. José poderia muito bem ter unido as duas atividades, inserindo-se no tráfico negreiro, mesmo que de maneira indireta, por meio dos seus contatos e de sua esposa. Ou ainda ter entrado no negócio de farinha, depois de encerrar suas viagens. José e sua esposa poderiam muito bem ter investido os lucros obtidos no comércio atlântico na fazenda Pastinho, após a proibição do tráfico.

Sua viúva Isabel faleceu em julho de 1890, pouco mais de um ano após a abolição da escravidão. Em 1885, a africana já havia declarado como herdeiros de seus bens, todos seus escravos e os filhos ingênuos deles, além de uma sobrinha de seu falecido marido, chamada Lourença. Desejou também que todos continuassem a viver na fazenda (a mesma fazenda, localizada em São Gonçalo, que José Fidelis afirmou ser sua residência, dessa vez, declarada

---

<sup>440</sup>APEB, Inventário de Emiliano Grave, maço 3111 – 04 – folha 14-18.

<sup>441</sup>APEB, Inventário de Félix José dos Reis, maço 07/2979/08.

<sup>442</sup>Falheiros, *Luís e Antônio Xavier de Jesus*, p.106.

<sup>443</sup>APEB, Inventário de Delfina de Souza Telles, maço 05/1918/2390/14.

em sociedade com Abraão de Barros Reis.<sup>444</sup> Isabel declarou ter comprado aquela terra em sociedade com o senhor Abraão de Barros Reis. Na ocasião da morte de José Fidelis, o terreno estava arrendado do comendador Barros Reis. Sabe-se que o sobrenome “Barros Reis” nomeia uma tradicional família baiana, que no século XIX, tinha grandes extensões de terras na região, onde atualmente passa uma avenida com o mesmo nome.

Ao contrário de Emiliano Grave, José Fidelis alcançou maior sucesso em seus negócios e parece ter investido melhor seus ganhos, adquiridos no comércio com a África. Aliás, falecido em 1854, Emiliano não teve muito tempo para investir em outros negócios após o final do tráfico. Sem contar que a esposa de José, não só, soube manter as relações influentes da época em que seu marido estava vivo, como se manteve a frente dos negócios, mantendo seus escravos e filhos como seus subordinados até o final da escravidão. Porém, a julgar pela rede de relacionamentos de ambos, não há muitos indícios de que José Fidelis estivesse inserido no comércio negreiro, da mesma forma que Emiliano, que comercializava com seu antigo senhor e tinha amizades no mundo Atlântico.

### **3.5. Africanos em trânsito da Bahia para a África vindos de diferentes localidades**

No ano de 1856, dois grupos relativamente grandes de africanos iniciaram suas viagens a partir do Rio de Janeiro, com parada na Bahia, seguindo posteriormente, para a Costa da Mina. O primeiro grupo partiu, em 25 de janeiro, e era composto por 12 pessoas, sendo 11 africanos libertos e uma criança, crioula.<sup>445</sup> Dentre o grupo, algumas esposas acompanhavam seus maridos. O segundo grupo aparece recebendo passaporte na Bahia, em 21 de julho, contava com 12 pessoas entre esposas e menores.<sup>446</sup> Ambos vinham do Rio de Janeiro e possuíam passaportes concedidos pelo Ministro dos Estrangeiros. Castillo afirma que o movimento de libertos vindo do Rio de Janeiro, para posteriormente se dirigir à África, foi relativamente comum após 1850, convergindo com a mudança de destinos mais comuns na África:

Depois de 1850, um número crescente de libertos partia de outros lugares também, especialmente do Rio de Janeiro, Recife e Rio Grande do Sul. Mas a Bahia permaneceu um importante porto de partida: retornados de outras províncias geralmente faziam a viagem em duas etapas: primeiro, iam à Bahia e daí tomavam outro navio rumo à África Ocidental.<sup>447</sup>

<sup>444</sup>APEB, Testamento de Izabel Inocência de Araújo Santana, maço 07/1945, série 2417, estante 06, folha 2.

<sup>445</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5895, folha 350, registro 3053.

<sup>446</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5895, folha 322/323, registro s/r.

<sup>447</sup>Castillo, Em busca dos agudás, p.133.



A autora mostra que alguns libertos vieram até mesmo de outros países, citando o caso da africana, Maria Joaquina Borges, que partiu do Uruguai para o Brasil, e cinco anos depois seguiu rumo ao continente africano.<sup>448</sup> Maria Joaquina veio de Montevideu, em janeiro de 1849, com destino ao Rio de Janeiro. Não sabemos se a africana permaneceu na corte ou veio direto para a Bahia, mas em 1854, ela aparece na listagem de pedidos de passaportes junto a outros africanos que desejavam partir para a Costa da África. Na ocasião de sua chegada ao Brasil, Maria Joaquina tinha 39 anos, viúva, natural da África e foi declarada livre.<sup>449</sup> A escravidão no Uruguai foi abolida definitivamente em 1842.<sup>450</sup> Isso não quer dizer que Maria Joaquina não tenha passado pela experiência do cativo. Porém, como não existiam mais escravos no Uruguai, o termo liberto não era mais usado.

A comunicação entre africanos que estavam no Brasil, com os que moravam na Argentina e Uruguai, poderia acontecer de formas diversas. Foi comum, por exemplo, que escravos do Brasil fugissem para o Uruguai e Argentina, nas décadas entre 1820 e 1850, já que em ambos países, a escravidão foi extinta mais cedo do que no Brasil.<sup>451</sup> Conforme Grinberg:

Nos anos 1830 e 1840, o número de escravos cruzando as fronteiras do Brasil com o Uruguai era tão grande, assim como o número de senhores tentando recuperá-los, que originaram uma série de reclamações por parte de proprietários de ambos os lados das fronteiras solicitando que as respectivas autoridades resolvessem o problema.<sup>452</sup>

Enquanto muitos escravos atravessaram a fronteira para o Uruguai, parece que Maria Joaquina fez o movimento inverso. Embora o país tenha abolido a escravidão, a República Oriental do Uruguai passava por uma guerra civil entre dois grupos políticos: os blancos e colorados, entre 1839 e 1851.<sup>453</sup> Talvez a insegurança de viver em meio a conflitos tivesse

<sup>448</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5894, registro 2161, folha 271. Ver também em: Castillo, Em busca dos agudás, p.133.

<sup>449</sup>APEB – Seção Colonial - Fundo Polícia – Pedidos de passaportes – Maço 6315. Agradeço a Lisa Castillo por ceder essa fonte.

<sup>450</sup>Sobre a abolição da escravidão no Uruguai, ver: Rachel da Silveira Caé, *Escravidão e liberdade na construção do Estado Oriental do Uruguai (1830-1860)* – Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História das Instituições, do Departamento de História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em História. 2012.

<sup>451</sup>Sobre as relações entre Brasil, Uruguai e Argentina em relação à fuga de escravos, ver Silmei de Sant’Ana. Petiz, *Buscando a Liberdade: as fugas de escravos da província de São Pedro para o além-fronteira (1815-1851)*. Passo Fundo: Editora da Universidade de Passo Fundo, 2006; Keila Grinberg (Org). *As fronteiras da escravidão e da liberdade no sul da América*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013. 228p. - A abolição da escravatura no Uruguai foi em 1842, enquanto na Argentina aconteceu em 1853. Ver em: Keila Grinberg, *Escravidão e Relações Diplomáticas Brasil e Uruguai, século 19*. Artigo apresentado no 4° Encontro de Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Curitiba, maio de 2009. p.2.

<sup>452</sup>Grinberg, *Escravidão e Relações Diplomáticas Brasil e Uruguai*, p.5.

<sup>453</sup>Caé, *Escravidão e liberdade na construção*, p.57.

levado a africana ao Brasil em 1849. Quem sabe se Maria Joaquina tenha conquistado sua alforria fugindo para o Uruguai, e estivesse retornando para perto de sua família e conhecidos?

Se não há informações sobre a real trajetória de Maria Joaquina antes de 1849, outro africano, José Domingues de Abreu ao contrário, teve sua história detalhada nos pedidos de passaportes. Apesar de ser africano, José era cidadão brasileiro, provavelmente devido aos serviços prestados à Pátria. Foi membro do batalhão dos libertos, na luta pela independência do Brasil, entre 1822 e 1823, na Bahia. Mais tarde foi para o Rio de Janeiro, “em defesa da província do Rio Grande do Sul”, em 1828,<sup>454</sup> já no final da Guerra da Cisplatina, que começou em 1825.<sup>455</sup> O decreto de 12 de novembro de 1822 criou um batalhão de artilharia composto por pretos libertos,<sup>456</sup> porém escravos também acabaram inseridos na guerra, como afirma Kraay.<sup>457</sup> Como o africano não apresentou carta de liberdade, não há indícios que comprovem que José tenha sido liberto em consequência de sua participação na guerra.

José Domingues deve ter sido um bom soldado, já que foi enviado para outra guerra em 1828, no sul do país. Apesar do Brasil não ter vencido a disputa pela região da Prata, o africano parece ter se fixado em território argentino depois de ser ferido por uma bala, perdendo uma de suas pernas. Em 1853, já na Bahia, na ocasião da solicitação de seu passaporte, José declarou residir em Buenos Aires, casado com uma crioula natural da Argentina, Ana Paula Lima. O africano ainda disse que viajava para Angola, lugar de seu natalício. Embora tenha declarado que residia na Argentina, é possível que o liberto tenha realizado a travessia para uma mudança definitiva ou quem sabe por motivos comerciais, já que declarou no registro que viajava a negócios. Antes de partir, José veio até a Bahia, lugar de onde partiu muitos anos antes. Talvez porque o trânsito para a Costa fosse mais fácil, assim como outros libertos que optaram sair pelos portos baianos. Ou também, porque José não perdeu os vínculos mantidos com a Bahia e sua parada na cidade de Salvador tenha sido no intuito de resgatar velhos contatos.

Assim como Maria Joaquina, o caso de José Domingues e Ana Paula demonstra a

---

<sup>454</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Correspondência da polícia, pedidos de passaportes – maço 6315.

<sup>455</sup>A Guerra da Cisplatina ocorreu entre 1825 e 1828, foi a disputa do território uruguaio pelo Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata. Ver em: Caé, *Escravidão e liberdade na construção*, p. 30-31.

<sup>456</sup>Coleção de Leis do Império do Brasil-1822, Página 73 Vol. 1 pt II – disponível em <http://www2.camara.leg.br>

<sup>457</sup>Sobre a participação de negros libertos e escravos na guerra de independência, ver: Hendrik Kraay, *Em outra coisa não falavam os pardos, cabras e crioulos: o "recrutamento" de escravos na guerra da Independência na Bahia. Rev. bras. História*, vol.22, no.43, São Paulo: 2002.

mobilidade desses africanos, não só no Brasil, mas em outros países vizinhos. A escravidão na Argentina foi abolida em 1853, mesmo ano em que o casal viajou para Angola. Também corresponde ao período de tentativa de branqueamento da população no país. George Andrews demonstrou como a documentação para as décadas, a partir de meados de 1830, tendiam a ocultar a cor negra, extinguindo os crioulos, pelo menos no papel, com a mudança do termo “negro” para categorizar a população dita de cor.<sup>458</sup> O casal provavelmente escolheu um bom momento para viajar rumo ao continente africano, uma vez que a escravidão na Argentina havia sido extinta totalmente e o tráfico com o Brasil finalizado. Se na década de 1840, africanos partiram motivados pelo tráfico de escravos, parece que o mesmo não aconteceu com a maioria dos viajantes da década seguinte. Não há evidências que Maria Joaquina, José e Ana Paula tenham viajado em consequência do comércio ilegal. Embora seja possível que estivessem inseridos no comércio atlântico, é quase certo que as atividades ilegais não faziam parte de seus planos de viagem.

Em 23 de janeiro de 1855, Vicente Barragão chegava à Bahia, vindo do Rio de Janeiro.<sup>459</sup> O registro de chegada de estrangeiros afirma que Vicente era nagô, natural de Havana. Provavelmente, Vicente nasceu na África, naturalizado em Cuba, como o caso de José Domingues, já que foi declarado, africano, no seu registro de passaporte.<sup>460</sup> Com 42 anos, declarou ser casado com Delfina, forra e natural da Costa da Mina, com idade de 48 anos. Vicente e Delfina permaneceram cerca de seis meses na Bahia, antes de continuarem sua viagem para a Costa da África. Os registros de passaportes datam de 26 de junho de 1855. Nas margens, há uma anotação para que o prazo fosse ampliado até o mês de agosto do mesmo ano.<sup>461</sup> Durante esse período, permaneceram nas Mercês, na casa da crioula Anastácia, conforme afirmaram no registro de chegada de estrangeiros. Vicente declarou ser negociante e viajava para tratar de seus negócios

Apesar de não sabermos quando tempo o casal estava no Brasil, parece que Vicente trafegava pelo Rio de Janeiro pelo menos desde 1849, quando Vicente estava a bordo do vapor *Ypiranga*, saindo do Rio de Janeiro em direção a Santos.<sup>462</sup> Se o próprio Vicente se declarou comerciante, é possível que suas movimentações entre dois portos comerciais

---

<sup>458</sup>George Reid Andrews, *Los afroargentinos de Buenos Aires: 1800-1900*. Buenos Aires: De la Flor, 1989.

<sup>459</sup>APEB – Seção Colonial – Fundo Polícia - Registro de chegada de estrangeiros, maço 5669, 1855-56 – Agradeço a Lisa Castillo por ceder essa fonte.

<sup>460</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5895, registros 2962, folha 198

<sup>461</sup>APEB: Seção Colonial - Fundo Polícia – Registros de Passaportes, maço n° 5895, registros 2962, folha 198. Não há data específica para a ampliação do visto, contando apenas o mês de agosto.

<sup>462</sup>*Diário do Rio de Janeiro*, edição n°7995 do dia 18 de janeiro de 1849. p.4. Disponível em [www.memoria.bn.br](http://www.memoria.bn.br) – agradeço Lisa Castillo pela indicação dessa fonte.

brasileiros também fossem para tratar de seus negócios. Embora não seja possível rastrear que tipo de atividades o africano exercia, é plausível pensar seus negócios se estabeleceram das relações comerciais entre os três lugares: Havana, Brasil e Costa da África.

Como vimos, o tráfico para Cuba continuou até a década de 1870,<sup>463</sup> é possível que Vicente também estivesse inserido em alguma atividade relacionada a essa prática. Os contatos no Brasil poderiam ser provenientes do vínculo com a costa africana, já que muitos traficantes e retornados do Brasil, em geral se instalaram na região. Levar sua mulher poderia sinalizar que a viagem era definitiva e que se fixariam na costa. Diferente de José e Ana Paula, em momento algum, Vicente e Delfina, declararam que residiam em Havana, já que, pelo visto, estavam no Brasil há alguns anos. Não foi possível encontrar vestígios do que motivou a estada do casal na Bahia, mas pelo contato com Anastácia, fica claro que mantinham algum contato na província. Provavelmente aguardavam a melhor oportunidade para partir para a costa.

Além do trânsito de africanos de outros países e províncias, os pedidos de passaporte traziam muitos viajantes de outros lugares da Bahia.<sup>464</sup> Um deles se refere ao casal Tito Boaventura e Esmeria Ferraz. Desta vez, os africanos vinham de Santo Amaro e traziam seus três filhos menores: Roberto, Silvestre e Maria. O pedido de passaporte, data de janeiro de 1854, e no passaporte trazido de Santo Amaro constava que saíram, por volta do dia 7 de dezembro de 1853, um mês antes.<sup>465</sup> As viagens do recôncavo para a capital poderiam ser demoradas, acrescentando ainda o tempo para organizar a viagem ao chegar em Salvador. Dessa forma, a família ficou pouco tempo esperando para embarcar. Na ocasião da solicitação dos passaportes, Esmeria teve ainda que apresentar o batismo de seus filhos, para comprovar que além de serem sua prole, não eram escravos.

Viagens como a de Esmeria e Tito parecem ter sido comuns na década de 1850. Como vimos, um número grande de mulheres e crianças partiu durante esse período em comparação à década anterior. É claro que o final do tráfico repercutiu também no interior da Bahia, e as oportunidades vislumbradas no além-mar, possivelmente fizeram com que outros libertos se locomovessem até a capital para ir em direção à África. O movimento de africanos entre países fronteiriços e o Brasil, assim como a circulação dentro da província da Bahia, nos

---

<sup>463</sup>Como mencionado no primeiro capítulo, estudos mais recentes apontam o último carregamento de escravos para a ilha em 1873. Ver em: Mata, *Conspirações da raça de cor*, p.90.

<sup>464</sup>APEB – Seção Colonial - Fundo Polícia – Pedidos de passaportes – Maço 6354. Agradeço a Lisa Castillo por ceder essa fonte. – Alguns casos trazem viajantes de Cachoeira.

<sup>465</sup>APEB – Seção Colonial - Fundo Polícia – Pedidos de passaportes – Maço 6315. Agradeço a Lisa Castillo por ceder essa fonte.

mostra as diversas relações estabelecidas entre esses homens e mulheres que transitavam nesses territórios por diferentes motivos, fossem econômicos ou pessoais.

No capítulo anterior, a análise quantitativa dos dados de passaportes possibilitou a verificação de um fluxo contínuo de passageiros africanos, que viajaram da Bahia para a Costa da África, durante as décadas de 1840 e 1850, destacando diferentes motivações de acordo com o contexto em que estavam inseridos. Ao longo desse capítulo, enfatizei casos particulares de viajantes que corroboram com os dados quantitativos apresentados anteriormente. O cruzamento das fontes possibilitou investigar africanos que não estavam no centro da dinâmica comercial (grandes comerciantes de escravos), mas estavam conectados com a rede, por meio de irmandades, amizades ou apadrinhamentos, fazendo uso dessas conexões para seu benefício. As diferentes inserções no mundo atlântico de Belizário, José Fidelis, Emiliano Grave e a família Félix de Souza são evidências que não foram somente os grandes traficantes negreiros que se beneficiaram com as viagens. Em uma escala menor, uma rede de homens e mulheres usaram seus contatos com a costa africana, para melhorias em suas vidas aqui na Bahia, durante o período de transformações que envolveram o fim do sistema escravista nas Américas, no século XIX. Além disso, os casos de deportações e africanos que vinham de outras localidades para viajar da Bahia até a Costa da África, demonstram os diversos contextos em que estavam inseridos esses homens e mulheres, que viajavam pelo Atlântico.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

É notável que homens e mulheres africanos fizeram do Atlântico um aliado para a adaptação durante o período escravista. Ao longo deste estudo, procurei destacar a importância dessas viagens para os libertos que estavam na Bahia e até mesmo os que vieram de outros lugares para partir em direção a África. Apesar das dificuldades para realizar um mapeamento das travessias, visto que as fontes sobre passaportes nem sempre fornecem informações completas, os dados quantitativos analisados nesse estudo complementam pesquisas anteriores sobre as viagens atlânticas. O estudo minucioso das décadas de 1840 e 1850, que incluiu os dados deixados de lado por Verger e Souza, indicou alguns aspectos importantes para o debate historiográfico sobre travessias atlânticas, corroborando com a compreensão dessas viagens para além dos grandes mercadores.

Em primeiro lugar, demonstrou como muitos libertos atravessaram mais de uma vez em direção à costa africana. A partir das múltiplas viagens, aliadas a análise de profissões, gênero e condição civil, percebemos que os aspectos econômicos também foram determinantes na partida de muitos africanos durante o período do tráfico ilegal, e não apenas o retorno definitivo para o continente africano, contribuindo com a hipótese já assinalada por Castillo sobre a motivação comercial.<sup>466</sup> Se muitos libertos resolveram retornar para a África de maneira definitiva, ficou claro que para muitos outros, a opção mais válida foi à inserção no comércio entre os dois lados do oceano.

Outro aspecto relevante é a importância da Bahia como porto de partida e conexão de muitos africanos libertos que vinham de outras localidades, além do contexto heterogêneo em que estavam inseridos. Analisar as deportações posteriores à Revolta dos Malês também foi importante, no sentido de corroborar com a ideia de que africanos não tinham o mesmo tratamento de outros estrangeiros que viviam no Brasil. Todavia, encontraram meios de se

---

<sup>466</sup>CASTILLO. Lisa Earl. Em busca dos agudás, p.112, 130-131.

adaptar no mundo que lhes foi imposto. Participar do comércio, possivelmente foi um modo de acumular capital, mas também pode ter significado à inserção em uma sociedade.

Ao cruzar os dados sobre passaportes com testamentos e inventários *post mortem*, foi possível verificar a formação de duas grandes redes de conexão com a costa africana: na década de 1820, traficantes de escravos como José Antônio D’Etra, Geraldo Rois Pereira e José Costa de Farias formaram alianças que se estenderam até seus filhos e escravos (como o caso de José Bernardino e Ciriaco), perdurando pelas décadas de 1840 e 1850. Da mesma maneira, Antônio Xavier de Jesus, Joaquim de Almeida e Pedro Pinto da Silveira, notórios comerciantes atlânticos,<sup>467</sup> que continuaram com o tráfico depois de 1831, formando vínculos com alguns libertos, como o caso de Emiliano Grave. As viagens dos descendentes de Francisco Félix de Souza, durante os anos 1840, também são resultantes dessas conexões que se mantiveram desde décadas anteriores, pela figura do Chachá e seus vínculos com a Bahia. Essas redes se estenderam para outros africanos que acabaram se beneficiando indiretamente do tráfico, como Antônio Godinho, Belizário e José Fidelis, provavelmente atuaram com atividades paralelas, que auxiliavam a dinâmica do comércio atlântico, fortalecendo a comunidade de mulheres e homens negros na Bahia.

Em pequena ou grande escala, esses vínculos se prolongaram ao longo do século XIX, incluindo décadas posteriores a qual esse estudo se dedicou, inserindo outros africanos no mundo Atlântico. As redes de relacionamento estabelecidas na Bahia, nas décadas anteriores à proibição do tráfico negreiro, foram essenciais para a vida dos africanos que escolheram viver no Brasil ou retornar ao continente africano nos anos seguintes.

---

<sup>467</sup> PARÉS, Luis Nicolau. Entre Bahia e a Costa da Mina, p.4.

## **FONTES E BIBLIOGRAFIA**

### **Fontes principais**

#### **Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB)**

- Seção colonial, Fundo Polícia, Livros de registros de passaportes maço 5884, (1842) a maço 5886(1843 a 1844).
- Seção colonial, Fundo Polícia, Livros de registros de passaportes maço 5887 (1844 a 1845).
- Seção colonial, Fundo Polícia, Livros de registros de passaportes maço 5889 (1838 a 1849).
- Seção colonial, Fundo Polícia, Livros de registros de passaportes maço 5890 (1847 a 1850) a maço 5892 (1850 a 1852)
- Seção colonial, Fundo Polícia, Livros de registros de passaportes maço 5894, (1852 a 1854) a maço 5895, (1854 a 1856).
- Seção colonial, Fundo Polícia, Livros de registros de passaportes maço 5896 (1842 a 1857).
- Seção colonial, Fundo Polícia, Livros de registros de passaportes maço 5897(1856 a 1859) a maço 5899 (1861).
- Seção colonial, Fundo de Polícia, Pedidos de passaportes – maço 6306 até 6336 – não serão usados todos – em andamento
- Seção colonial, Polícia do Porto, Título de residência de africanos libertos – 1842/1844 – maço 5664
- Seção cível – inventários e testamentos de africanos libertos – ainda sem referências completas.

### **Fontes suplementares**

#### **Registros de batismos e óbitos, obtidos diretamente das mãos do responsável pela Igreja em Agoué, por Luis Nicolau Parés e Lisa Earl Cartillo**

- Livros de batismo estão os de Agoué: livro de 1846-1874, livro de 1864-1886 (contém batismo de outras regiões do Benin, mas pertencente à mesma igreja), livro de 1886-1895;
- Livros de batismo de Ouidah, de 1861-1891;
- Livro de batismo do Forte Português, datado entre 1866 e 1884;
- Livro de óbitos de Ouidah, de 1899-1936;



**Registros disponíveis online pelo site <https://familysearch.org/>**

- Livro de matrimônio da freguesia de Santana – 1819/1873.
- Livro de matrimônio da freguesia de Conceição – 1843/1864.
- Livro de batismo da freguesia de Santana – 1832/1848.

**Registros disponíveis online pelo site: <http://bndigital.bn.gov.br>**

- Periódico *O Comércio* – edições dos anos de 1843
- Periódico *Correio Mercantil* – edições de 1838, 1843- 1849.
- Periódico *O Mercantil* – edições de 1845.
- Periódico *A Marmota* – edições de 1848 e 1849.
- Periódico *A Luz Baiana* – edições de 1837.
- Jornal *A Tolerância* – edições de 1849.
- Artigo publicado pela Sociedade de Agricultura, Comércio e Indústria na Bahia, intitulado *A Cultura do tabaco*, publicado em 29 de janeiro de 1835
- Periódico *O Almatacé*, edição nº12 de 1851.
- Periódico *Diário do Rio de Janeiro* – edições de 1849.

**Coleção de Leis do Império do Brasil - disponível em <http://www2.camara.leg.br>**

**Base de dados do Slave Voyages: [http:// www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)**

**Fundação Cultural do Estado da Bahia**

- Legislação da Província da Bahia sobre o negro: 1835-1888 – Salvador: A Fundação, 1996, 298p

**Bibliografia**

**Bibliografia**

ANDRADE, Maria. *A mão-de-obra escrava em Salvador, 1811-1860*, São Paulo: Corrupio, 235 pp

ANDREWS, George Reid, *Los afroargentinos de Buenos Aires: 1800-1900*. Buenos Aires: De La Flor, 1989.

ARAÚJO, Dilton de Oliveira. *O tutu da Bahia: transição conservadora e formação da nação, 1838-1850*. EDUFBA, 2009, 378p.

ARAÚJO, Ubiratan Castro de. *1846: um ano na rota Bahia - Lagos: negócios, negociantes outros parceiros*. In: *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*. Orgs. João José Reis e Carlos Silva Jr. - Crus das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016. p.127-150.

BARNES, Sandra T. BEN-AMOS, Paula. Benin, *Oyo and Dahomey: Warfare, State Building, and the Sacralization of Iron in West African History*. IN: Winter, 1983. P.4

BETHELL, Leslie. *A Abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos 1807-1869*. Tradução: Luís A.P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002. 478p

BRAGA, Júlio. Notas sobre o “Quartier Bresil” no Daomé. *Afroásia* n°6-7: 1968, p.55-62.

BRITO, Luciana da Cruz. *Temores da África: segurança, legislação e população africana na Bahia oitocentista*. Salvador: EDUFBA, 2016, 229 p.

\_\_\_\_\_. Sob o Rigor da Lei: Os Africanos e a Legislação Baiana no Século XIX. *Sankofa. Revista de História da África e de Estudos da Diáspora Africana*. Nr. 2 dez./2008.

CAÉ, Rachel Silveira. *Escravidão e liberdade na construção do Estado Oriental do Uruguai (1830-1860)* – Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História das Instituições, do Departamento de História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em História. 2012

CÂNDIDO, Mariana. Os agentes não europeus na comunidade mercantil de Benguela, 1760-1820. *Saeculum – Revista de História* [29]; João Pessoa, jul/dez.2013

CASTILLO, Lisa Earl. PARÉS, Luis Nicolau. Marcelina da Silva e seu mundo: novos dados para a historiografia do candomblé Ketu. *Afro-Ásia*, 36 (2007), 111-151.

\_\_\_\_\_. José Pedro Autran e o retorno de Xangô. *Religião e Sociedade*, Rio de Janeiro, 35(1): 13-43, 2015.

CASTILLO, Lisa Earl. *Entre memória, mito e história: viajantes transatlânticos da Casa Branca*, in João José Reis e Elciene Azevedo (org.), *Escravidão e suas sombras*, Salvador, Edufba, 2012, pp. 65- 110.

\_\_\_\_\_. Em busca dos agudás da Bahia: trajetórias individuais e mudanças demográficas no século XIX. *Afro-Ásia*, 55 (2016), 111-147.

\_\_\_\_\_. O terreiro de Gantois: redes sociais e etnografia histórica no século XIX. *Rev. hist. (São Paulo)*, n.176, a05616, 2017.

CHALHOUB, Sidney. 2012. *A força da escravidão. Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, p. 34.

\_\_\_\_\_. Sidney. *Precariedade estrutural: o problema da liberdade no Brasil escravista (século XIX)*. *História Social*, n. 19, segundo semestre de 2010.

CORDEIRO, Ana. *Maçonaria, Degredo e Deportação em Cabo Verde no Século XIX*. Apresentado no Colóquio *Deportados Políticos e Colônias Penais em Cabo Verde*, em 14 de março de 2012.

COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à colônia*. 3ª ed. São Paulo: Editora da Unesp, 1998.

CUNHA, Manuela Carneiro da. *Negros, estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África* — 2ª ed. rev. ampl. — São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

FALHEIROS, E. S. *Luís Xavier de Jesus, de escravo a retornado: o 'lugar' social dos africanos na Bahia do século XIX*. *Revista História (Rio de Janeiro)*, v.1, 2014, p. 354-377.

\_\_\_\_\_. *Luís e Antônio Xavier de Jesus: mobilidade social de africanos na Bahia oitocentista*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História. 2013. 149pp.

FERREIRA, Roquinaldo. Biografia como história social o clã Ferreira Gomes e os mundos da escravização no Atlântico Sul. *Varia história*, Belo Horizonte, vol. 29, nº 51, p.679-695, set/dez 2013.

FONER, Eric. *Nada além da liberdade. A emancipação e seu legado*. Rio de Janeiro/Brasília: Paz e Terra/CNPq, 1988.

GRADEN, Dale T. JESUS, Paulo César. *Bela Miquellina: tráfico de africanos, tensões, medos e luta por liberdade nas águas da Baía de Todos os Santos em 1848*. In: *Barganhas e querela da escravidão: tráfico, alforria e liberdade (séculos XVIII e XIX)*. Orgs: Gabriela dos Reis Sampaio, Lisa Earl Castillo, Wlamyra Albuquerque. Salvador: EDUFBA, 2014. ps. 61-100.

GRINBERG, Keila. *Escravidão e Relações Diplomáticas Brasil e Uruguai, século 19*. Artigo apresentado no 4º Encontro de Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional. Curitiba, maio de 2009.

GUINZBURG, Carlo. *O nome e o como*. In: GUINZBURG, C. *et alli. A micro-história e outros ensaios*. Lisboa: Difel, 1991, pp. 169-178.

GURAN, Milton. REIS, João José. *Urban-Karim Elisio da Silva, um agudá descendente de negro malê*. *Afro-Ásia*, 28 (2002), 77-96

GURAN, Milton. *Os Agudás, os brasileiros do Benim*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

\_\_\_\_\_. *Da bricolagem da memória a construção da própria imagem entre os agudás do Benin*. *Afro-Ásia*, 28 (2002), 45-76

HÉBRARD, Jean M. SCOTT, Rebecca J. *Provas de Liberdade: uma odisséia atlântica na era da emancipação*. tradução: Vera Joscelyne – Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2014.

KRAAY, Hendrik. Em outra coisa não falavam os pardos, cabras e crioulos": o "recrutamento" de escravos na guerra da Independência na Bahia. *Rev. bras. História*, vol.22, no.43, São Paulo: 2002.

LAW, Robin. *A comunidade brasileira de Uidá e os últimos anos do tráfico atlântico de escravos, 1850-66*. *Afro-Ásia*, 27 (2002), 41-77

LOPES, Gustavo A. MENZ, Maximiliano A. *Resgate e mercadorias: uma análise comparada ao tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII)*. In: *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*. Orgs. João José Reis e Carlos Silva Jr. - Cruz das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016. p.127-150. p.85-86.

MANN, Kristin. Law, Robin. *West Africa in the Atlantic Community: the Case of the Slave Coast*, William and Mary Quarterly, vol. 56, no 2, 1999.

MANN, Kristin. *Rethinking the African Diaspora: The Making of a Black Atlantic World in the Bight of Benin and Brazil*. Taylor & Francis, 2001, 160pp.

\_\_\_\_\_. Kristin Mann, *Slavery and the birth of an African city: Lagos, 1760–1900*. Indiana: Indiana University Press, 2007.

MATA, Iacy Maia. *Conspirações da raça de cor: escravidão, liberdade e tensões raciais em Santiago de Cuba (1864-1881)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2015.

MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Bahia, século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992

\_\_\_\_\_. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

NASCIMENTO. Anna Amélia Vieira. *Dez freguesias da cidade de Salvador, aspectos sociais e urbanos do século XIX*. Salvador: EDUFBA, 2007. 372p.

OLIVEIRA, Maria Inês Côrtes de. *Viver o morrer no meio dos seus, Nações e comunidades africanas na Bahia do século XIX*. Revista USP, São Paulo: 174 - 193, dezembro/fevereiro 95/96.

\_\_\_\_\_. *O Libertos: seu mundo os outros. Salvador 1790/1890* – São Paulo: Corrupio; Brasília D.F. CNPq. 1998 (Baianada; V7)

PAIVA, Eduardo França. *Escravos e libertos nas Minas Gerais do século XVIII: estratégias de resistência através dos testamentos*. São Paulo: Annablume, 1995.

PARÉS, L. Nicolau. Milicianos, barbeiros e traficantes numa irmandade católica de africanos minas e jejes (Bahia, 1770-180). *Revista Tempo/2014*, v.20, p.1-32

\_\_\_\_\_. Catolicismo em disputa: a comunidade agudá e geopolítica colonial (Uidá 1844-1866). *Topoi (Rio J.)*, Rio de Janeiro, v. 18, n. 36, p. 639-665, set./dez. 2017

\_\_\_\_\_. *Entre Bahia e a Costa da Mina, libertos africanos no tráfico ilegal*, in João Figueiroa, Giuseppina Raggi, Roberta Stumpf (orgs), Salvador da Bahia entre América e África. Salvador/Lisboa: Edufba/CHAM, (no prelo, 2017)

\_\_\_\_\_. Cartas do Daomé: uma introdução. *Afro-Ásia*, nº47 (2013), 295-395.

PETIZ, Silmei de Sant'Ana. *Buscando a Liberdade: as fugas de escravos da província de São Pedro para o além-fronteira (1815-1851)*. Passo Fundo: Editora da Universidade de Passo Fundo, 2006.

REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil: a história do Levante dos Malês (1835)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, 665p

\_\_\_\_\_. REIS, João J. *Domingos Pereira Sodré: Um sacerdote africano na Bahia oitocentista*. Afro-Ásia. Salvador: EDUFBA, 2006, n. 34, pp.237-313.

\_\_\_\_\_. *Entre parentes: nações africanas na cidade da Bahia, século XIX*. IN: SOUZA, Everton S. MARQUES, Guida. SILVA, Hugo R.(org.) *Salvador da Bahia: retratos de uma cidade atlântica* – Salvador, Lisboa: EDUFBA, CHAM, 2016. p. 273/309.

\_\_\_\_\_. De escravo a rico liberto: a trajetória do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia oitocentista. *Rev. hist. (São Paulo)*, n. 174, p. 15-68, jan.-jun., 2016

REIS, João José; GOMES, Flavio dos Santos; CARVALHO, Marcus J. M. de. *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822-c. 1853)*. São Paulo (SP): Companhia das Letras, 2010.

RODRIGUES, Jaime. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760 – c.182, *Almanack Guarulhos*, n.05, p.145-177, 1º semestre de 2013, p. 148-149.

\_\_\_\_\_. *De costa a costa: escravos e tripulantes no tráfico negreiro (Angola- Rio de Janeiro, 1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SANTOS, Joice de Souza. *As embaixadas dos reinos da costa africana como mediadoras culturais: Missões diplomáticas em Salvador, Rio de Janeiro e Lisboa (1750-1823)*. Dissertação (mestrado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de História, 2012. p.21.

SANTOS, Flávio Gomes. *Economia e Cultura do Candomblé na Bahia: o comércio de objetos litúrgicos afrobrasileiros - 1850/1937* [online]. Ilhéus, BA: Editus, 2013, 336pp.

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

SILVA, Ricardo T.C. *O fim do tráfico Atlântico de escravos e a política de alforrias no Brasil*. Trabalho apresentado no VI Seminário do trabalho, 2008.

SILVA, Ângela Fileno da. *Vozes de Lagos: brasileiros em tempos do Império Britânico*. Tese (Doutorado em História Social) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.

SOARES, Cecília Moreira. As Ganhadeiras: mulher e resistência negra em Salvador no século XIX. *Afro-Ásia* n°17 (1996), pp. 57-71.

SOUZA, Mônica Lima e. *Entre margens: o retorno à África de libertos no Brasil, 1830-1870*. Tese de doutorado pela Universidade Federal Fluminense. Departamento de História – 2008. 266 f.

SOUMONI, Elisée. *Daomé e o mundo atlântico*. Rio de Janeiro/Amsterdam, Centro de Estudos Afro-siáticos/SEPHIS, 2001

TOMA, Maristela. A pena de degredo e a construção do império colonial português. *Métis: história & cultura* – v. 5, n. 10, p. 61-76, jul./dez. 2006.

VAINFAS, Ronaldo., *Os protagonistas anônimos da História: micro-história*. Rio de Janeiro: Campus, 2002,115pp

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*; 4. ed. rev. - Salvador: Corrupio, 2002. 732p.

\_\_\_\_\_. *Os Libertos. Sete Caminhos na Liberdade de Escravos da Bahia no século XIX*. Salvador, Corrupio, 1992.

\_\_\_\_\_. *L'influence du Brésil au Golfe du Bénin, Les Afro-Américains, Mémoires de l'IFAN, IFAN, Dakar, n° 27*.

WALLERSTEIN, Immanuel *A África e a economia mundo*. In: *História geral da África, VI: África do século XIX à década de 1880* / editado por J. F. Ade Ajayi. – Brasília: UNESCO, 2010. 1032 p. p.28 a 46,

WISSENBACH, M. Cristina. *As feitorias de Urzela e o tráfico de escravos: George Tams, José Ribeiro dos Santos, e os negócios da África Centro-ocidental na década de 1840*. In: *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos*. Orgs. João José Reis e Carlos Silva Jr. - Crus das Almas: EDUFRB; Belo Horizonte: Fino Traço, 2016. p.473-512.

XIMENES, Cristiana F.L. *Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887*. Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em História da Universidade Federal da Bahia. Salvador- 1999.