



## O TRÁFICO ATLÂNTICO E O PROTAGONISMO SENHORIAL DEPOIS DE 1831

Marcus J. M. de Carvalho

**Resumo:** Depois de 1831, os navios negreiros não podiam mais descarregar nas principais cidades brasileiras, passando a deixar sua preciosa carga humana nos portos naturais do litoral. O tráfico teve que se adaptar às novas circunstâncias. Em Pernambuco, todas as praias adequadas estavam nos limites dos grandes engenhos. O tráfico seria impossível sem a participação direta dos seus proprietários, a partir dali senhores de engenho-trafficantes. Anos depois, alguns africanos ilegalmente escravizados contaram em juízo como desembarcaram no Brasil ainda crianças e adolescentes e como foram escravizados assim que desembarcaram. Este trabalho aborda esse processo.

**Palavras-chave:** tráfico de escravos; navios negreiros; escravidão infantil; escravidão.

**Abstract:** After 1831, slave-ships could not unload at the major towns of Brazil. Instead they had to leave their precious human cargo at smaller harbors on the coast. The slave trade had to adapt to those new circumstances. In Pernambuco, all beaches that served that purpose were part of major sugar plantations. The Atlantic slave trade would have been impossible without the direct participation of their owners, who became plantation owners and slave-dealers at the same time. Years later, some African illegally enslaved people told in court how they landed in Brazil as small children and adolescents and how they were enslaved as soon as they arrived. This paper focuses on this process.

**Keywords:** slave-trade; slave-ships; child slavery; slavery.

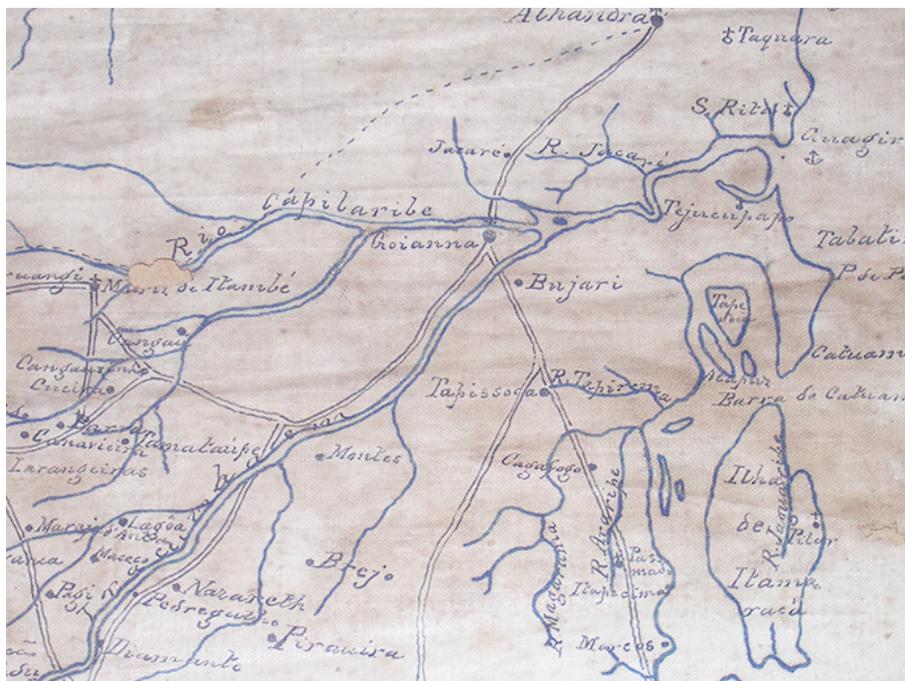
Uma vasta literatura tem demonstrado a serena intensidade do tráfico atlântico de gente escravizada perpetrado pelo Brasil afora depois da sua proibição em 1831. Como se sabe, a partir dali os africanos tornavam-se legalmente livres ao tocarem o solo brasileiro. A cada desembarque, portanto, era cometido o crime de escravização de pessoa livre. Esse crime desdobrava-se pelo país adentro, ao ser compartilhado por todos que adquiriam, herdavam e alugavam essas pessoas. Esse processo, amplamente difundido e de longa duração, não era invisível. É difícil avaliar, mas é inevitável refletir sobre o seu impacto no tal *ethos* brasileiro, que preocupou gerações de estudiosos, como Gilberto Freyre, Sérgio Buarque de Hollanda e tantos outros antes e depois. Seria bizarro não ligar, mesmo que de maneira indireta, a repercussão dessas práticas ao molde da elástica tolerância e naturalização da corrupção, da violência e da mentira pública na mentalidade brasileira contemporânea. Claro que contrabando de cativos da África sempre existiu, pois o infinito litoral brasileiro é um convite para a entrada ilegal de mercadorias até os dias de hoje. Mas o que aconteceu entre 1831 e a década de 1850 foi diferente, pois a economia do país passou a ser movida por uma atividade ilegal. Por mais que se tenham contrabandeado cativos africanos antes, ou pau-brasil, ouro, ou sonogado quintos reais etc., nada se compara ao tráfico depois de 1831. Isso, mesmo relevando-se o que não se deve relevar: a brutalidade do tráfico. Pedindo perdão por um exemplo tosco logo no começo, mas é como se o uso de derivados de petróleo fosse proibido na contemporaneidade, e, mesmo assim, continuássemos a assistir toda a economia movendo-se à gasolina, óleo diesel etc. O tráfico era às claras. Quando era disfarçado, seu produto, os africanos escravizados, não o eram. Eles circulavam de mão em mão abertamente.

O tráfico, todavia, não nasceu pronto e estruturado a contento. Foram necessárias muitas adaptações. Algumas delas são o tema deste texto, que enfoca principalmente Pernambuco, que, em virtude de sua posição no tráfico, serve de modelo para outras paragens do mundo atlântico escravista, como veremos a seguir. Os inúmeros e repetidos desembarques paulatinamente impactaram o cotidiano das localidades em que ocorriam. Os proprietários rurais que controlavam os pontos do litoral mais adequados para desembarques foram grandes beneficiários do tráfico. Era inevitável, todavia, o envolvimento de outros agentes menos abastados, trabalhadores livres e libertos, além dos próprios cativos que esses proprietários podiam mobilizar nas ocupações de apoio. O tráfico precisava de trabalhadores em várias atividades que garantiam o bom andamento dos desembarques e o acolhimento seguro dos recém-desembarcados.

Como veremos, o tráfico ocupou uma miríade de barqueiros, produtores locais de víveres, pequenos negociantes das povoações do litoral, barbeiros, carpinteiros e até desocupados robustos que, eventualmente, podiam encontrar serviço na repressão e vigilância dos recém-escravizados. Todos os que habitavam nas proximidades dos locais de desembarque buscavam ganhar algo com o negócio, salvo bem-intencionadas exceções que, como sempre, servem para confirmar a regra geral da acumulação do capital mercantil. Embora os traficantes e os grandes proprietários dos recém-escravizados fossem os maiores beneficiários dessa prática criminal, é preciso notar que essa imensa riqueza, respingava para a clientela desses mesmos proprietários rurais e traficantes, de tal forma que o tráfico contribuiu para o estreitamento das relações clientelísticas que permeavam a sociedade. Ao mesmo tempo esses respingos contribuíram para legitimar o próprio tráfico e a escravidão diante dos seus beneficiários diretos e indiretos, por mais modestos que fossem seus ganhos em relação aos imensos lucros dos donos do negócio.

Além dos riscos normais de captura e da navegação atlântica, pairavam outros desafios para se desembarcar fora dos portos das maiores cidades, que contavam com estruturas e equipamentos para o acolhimento dos navios negreiros. Era preciso planejar as operações para evitar imprevistos que gerassem prejuízos. A chave do sucesso era o controle do acesso a um porto natural adequado, pois, mesmo que os africanos livres chegassem em segurança à praia, a posse deles dependia dos poderes relativos dos proprietários rurais do entorno do ponto de desembarque. Para ser direto, portanto, o tráfico não poderia acontecer sem o envolvimento direto dos proprietários das terras que circundavam aquelas praias. Eventualmente, em arribada ou fugindo dos ingleses, houve embarcações que procuraram o litoral de Pernambuco devido à sua proximidade de Angola e Congo principalmente. Quando isso acontecia, entrava em operação as redes constituídas pelos traficantes em várias partes do país, pois um desembarque em local fora do controle do(s) consignatário(s) da embarcação podia resultar em perda total. As praias de Pernambuco, sem exceção, estavam na zona da mata açucareira, o que fez dos senhores de engenho protagonistas do tráfico. Esse protagonismo dos proprietários rurais repetir-se-ia em outras províncias com maior ou menor intensidade.

Décadas depois, em ações de liberdade, os próprios africanos narraram esses procedimentos do tráfico de forma clara e direta. Um deles, Camilo, tinha uns quarenta anos de idade em 1874, quando ajuizou sua ação no termo de Itambé, na fronteira entre Pernambuco e Paraíba. Camilo veio do Congo depois de 1831. Na letra da lei, portanto, era um africano livre e não um cativo. Ao depor diante do juiz, contou que já fazia uns 27 a 30 anos que havia chegado, ou seja, veio no começo da década de 1840. Disse ainda que não tinha mais do que uns sete anos de idade, quando viajou no navio negreiro cujo nome não se lembrava, desembarcando na praia de Atapus, na ponta de Tapessoca, ao norte da ilha de Itamaracá, perto de Barra de Catuama, um dos principais portos do tráfico em Pernambuco depois de 1831. De lá, à meia noite, foi levado para o engenho Itapirema, onde ficou preso na casa de purgar junto com outros 90 companheiros de viagem (Amaral e Sette, 2012, *passim*). Nessa época, os navios negreiros traziam muitas crianças, principalmente os que vinham do Congo e Angola. Camilo, com seus sete anos de idade, era uma delas. Do engenho Itapirema, foi conduzido até a vila de Goiana, onde foi batizado, recebendo o nome de Camilo. Seu nome africano não chegou até nós.



**Engenhos do entorno de Goiana e Itamaracá**

**Fonte: Arquivo Público Estadual de Pernambuco, Mapa n. 1301, circa 1842**

O depoimento dele coincide em vários pontos com o de Mahommah Gardo Baquaqua, outro cativo africano levado para Pernambuco poucos anos depois. Camilo procedia do Congo. Baquaqua da Costa da Mina (Law e Lovejoy, 2001, p. 149), mas desembarcou ao norte de Barra de Catuama, perto portanto do local onde Camilo pisou pela primeira vez no Brasil. Uma vez em terra, Baquaqua ficou em uma propriedade agrícola, certamente um dos muitos engenhos da zona da mata norte de Pernambuco, que segundo seu famoso relato, servia como uma espécie de mercado de escravos. De lá foi repassado, talvez mais de uma vez, até chegar a um padeiro, seu primeiro senhor no Brasil, ao qual serviria até ser vendido a um capitão da marinha mercante, seu último senhor, antes de sua fuga em Nova York. Camilo ficou em Pernambuco, primeiro aprisionado no engenho Itapirema, de onde seguiu para ser batizado em Goiana, no sobrado de Manoel Gonçalves, junto com os africanos Abraham, Manoel, Luis e Justino, provavelmente crianças como ele, ou, no máximo, adolescentes. Só Camilo ainda estava vivo em 1874, quando intentou sua ação de liberdade, alegando justamente que viera depois da lei antitráfico de 1831. O padre que batizou aqueles malungos era branco e alto, disse o africano, que foi herdado por um filho do seu primeiro senhor, Manoel Gonçalves – o dono do tal sobrado onde ocorreu o batismo – depois pelo seu neto. Serviria aquela família, e sobreviveria, por três gerações senhoriais.

Sobre Baquaqua, veja-se o vídeo produzido pela rede de professores de História das escolas públicas de Pernambuco REDHIS:

## Baquaqua Comum & Extraordinário part 1



Desembarcar no litoral da zona da mata brasileira, em alguma praia que margeava grandes engenhos, é algo que sempre aconteceu. A facilidade da viagem do litoral africano ao Brasil era bem conhecida, ao ponto de ser o pretexto para o início das aventuras de Robinson Crusoe, publicado em 1719. É numa viagem para trazer cativos da África para a Baía de Todos os Santos que a trama de Daniel Defoe realmente começa. A viagem para o Brasil era bem mais curta e segura do que para o Caribe e isso era bem sabido por todos. Essa facilidade encorajou o aventureiro na ficção e inúmeros negociantes do mundo real a contrabandear cativos da África até os brasis. Os donos dos melhores portos naturais das zonas de *plantation* eram os maiores beneficiários. Alguns dispunham de condições excepcionais para tal, como o engenho Salgado, na embocadura do Cabo de Santo Agostinho. O viajante Tollenare esteve lá em 1817 e ficou impressionado pelo fato do rio Ipojuca, que margeava o engenho, poder receber embarcações de até 150 toneladas (Tollenare, 1956, p. 69). Pelo Alvará de 1813 que regulava a matéria, era possível carregar cinco cativos por cada duas toneladas de arqueação. Um barco de 150 toneladas, portanto, seria capaz de trazer em segurança 375 cativos na travessia atlântica.

Ora, sabemos que o dono daquele engenho trouxe pelo menos 5.186 cativos para o Recife, pagando os direitos correspondentes (Albuquerque, Versiani e Vergolino, 2013, p. 220). O viajante francês contou que o proprietário não sabia quanto custaram os 130 a 140 cativos que tinha no Salgado, pois eles vieram diretamente da África em dois navios do próprio senhor de engenho (Tollenare, 1956, p. 74). Não é difícil imaginar que trouxe mais outros tantos cativos africanos diretamente para seu engenho, sem passar pelo Recife, tendo à sua disposição um porto dessa qualidade e sendo um experiente negociante atlântico de cativos. Na realidade, depois de 1831, o “senhor Ramos”, como o chamava Tollenare, continuou no tráfico, inclusive em sociedade com o filho, José Ramos de Oliveira, que viria a ser o primeiro presidente da Associação Comercial de Pernambuco. Os relatos de Camilo e Baquaqua, portanto, são narrativas de experiências repetidas por centenas de milhares de africanos contrabandeados para o Brasil depois da lei antitráfico de 1831.

Pernambuco era um importante ponto nesse processo. Gonsalves de Mello constatou a vinda de cativos africanos para a capitania de “forma regular” já na metade do século XVI (Gonsalves de Mello, 1967, p. 175). Os pedidos do donatário remontam ao começo da colonização, como indica sua carta de 1542, na qual se queixava que haviam se passado três anos que solicitara à coroa uma licença para poder trazer cativos da Guiné (*apud* Gonsalves de Mello, 1967, p. 86). Aparentemente o rei atendeu a súplica, pois, em 1552, o jesuíta Antonio Pires notou que ali havia “grande a escravaria assim de Guiné como da terra” (1967, nota 7, p. 106). Em 1587, eram tantos os africanos em Pernambuco que Gabriel Soares de Souza relatou que os homens bons de Olinda eram capazes de mobilizar 4 a 5 mil “escravos da Guiné”. Era, portanto, a capitania que mais africanos tinha na América portuguesa nessa época (Soares de Souza, 1987, p. 58).

Mesmo diante da concorrência de outros açúcares, Pernambuco permaneceria na rota do tráfico pelos séculos seguintes, inclusive, vale salientar, sua elite participou ativamente da expansão do negócio no XVII na própria África. Ao periodizar a História da África centro-ocidental, Thornton (1999) demarca um salto no tráfico na segunda metade do XVII, a partir do que chamou de era dos governadores brasileiros, que começa justamente com os heróis da guerra contra a ocupação holandesa (1630-1654), Fernandes Vieira e Vidal de Negreiros, que se sucederam no governo de Angola, entre 1658 e 1666. Negreiros – nome mais que apropriado para um intermediário do tráfico – comandou a expedição de 1665, que deu início ao colapso do Reino do Congo, ao aprofundar as guerras civis que se estenderiam até ao menos 1718, provocando um crescimento exponencial na oferta de cativos para o mundo atlântico escravista (Thornton, 1999, cap. 4 e *passim*). Numa perspectiva mais ampla, percebe-se que, entre o XVI e o XIX, o volume do tráfico para Pernambuco precede apenas Rio de Janeiro, Bahia e Jamaica (Domingues da Silva e Eltis, 2008. Costa, 2013).

Apesar dessa presença marcante de Pernambuco nesse negócio, a historiografia local tradicional não se preocupava muito com a demografia do tráfico no século XIX e sequer identificava os principais negociantes atlânticos. Esse não era assunto para os literatos e historiadores que escreviam sobre as “glórias de Pernambuco”, construindo a história oficial das elites locais. O primeiro a tentar produzir um quadro demográfico desse processo no XIX foi Peter Eisenberg (1974). É relativamente injusto, todavia, constatar essa omissão apenas para a historiografia sobre Pernambuco, ou mesmo sobre o Brasil. O comércio atlântico de escravos demorou a receber a importância que hoje tem no mundo acadêmico. Antes, foi preciso que o estudo da escravidão nas Américas se consolidasse como tema historiográfico legítimo. Quando Philip Curtin (1969) publicou seu famoso censo, contava com poucos trabalhos sobre o tráfico no Brasil, à exceção do clássico de Pierre Verger.

À medida que a historiografia avançou, foi ficando claro que a participação do Brasil era ainda maior do que se pensava. Os dados de Curtin apontavam que o Brasil havia recebido em torno de 38% de todos os africanos que vieram para as Américas. Atualmente, no

sempre atualizado censo do *slavevoyages*, o Brasil está perto de 47%. A tendência é aumentar, pois as pesquisas que alimentam o site indicam que o lugar sobre o qual menos se sabe ainda é a América portuguesa, inclusive no século XVIII, a época do ouro e apogeu do comércio de gente da África como um todo para as Américas. É vergonhoso prever, portanto, que em breve é bem possível que cheguemos à conclusão que o Brasil recebeu mais da metade de todos os africanos banidos para as Américas. Não podemos, portanto, silenciar sobre este assunto e seus infinitos desdobramentos.

Contabilizar o volume de gente cativa que veio para as Américas, todavia, foi sempre complicado. Estava certo Curtin ao admitir que a demografia do tráfico envolvia um certo *numbers game*, uma expressão carregada de ironia, já que *game* tanto significa jogo como brincadeira de criança, ou seja, futebol é um *game*, esconde-esconde também. O censo do tráfico envolve saltos indutivos, projeções quase que intuitivas, que seguem uma estrita lógica histórica, mas sem a segurança de outros processos melhor documentados (Curtin, cap. 1, *passim*). No que se refere a Pernambuco, um importante estudo de Domingues da Silva e Eltis produziu uma série confiável sobre o tráfico, confirmando sua posição relativa, atrás de Jamaica, Bahia e Rio de Janeiro. Deixou claro ainda que os negociantes locais foram capazes de armar pelo menos 2.000 viagens para negociar cativos na África, o que situa o Recife no quinto ou sexto lugar entre os portos do tráfico, ou seja, dali saíram mais viagens negreiras do que todos os portos franceses juntos (Eltis e Domingues da Silva, p. 122).

Apesar dessa posição, aquele estudo constatou também que há bem menos trabalhos sobre o tráfico para Pernambuco do que para outros locais que receberam menos gente da África, como é o caso de Cuba, Haiti e os Estados Unidos, por exemplo.<sup>[1]</sup> Ora, diante da nossa ignorância sobre o tráfico para Pernambuco e da consistência das pesquisas sobre outros locais, talvez não seja exagerado também supor que, à medida que a historiografia for avançando, Pernambuco talvez ultrapasse a Jamaica, que até onde se sabe, recebeu em torno de 100 mil cativos a mais durante toda a duração desse lucrativo negócio. O que sabemos até agora é que Pernambuco começou a receber cativos da África no século XVI e só parou na metade do XIX. São poucos os lugares nas Américas que compartilham esse vexame. No Brasil só a Bahia e Pernambuco.

Essa posição de Pernambuco contrasta com a secular decadência de sua produção açucareira, sempre espremida pela concorrência de outros açúcares, pouco compensada pelo surto algodoeiro entre o final do XVIII e a Confederação do Equador, em 1824. A natureza, todavia, colaborou para contornar esse problema, pois o trajeto desde o Congo e Angola até o entorno do Cabo de Santo Agostinho é a viagem mais rápida da África até as Américas, devido ao regime de ventos atlânticos e à corrente de Benguela que empurra os barcos naquela direção. Assim, a relativa escassez de capitais foi compensada pela facilidade da viagem. Com o tempo, esse trajeto rotinizou-se, deixando de ser uma aventura incerta. O resultado é que uma amostra de 37 navios negreiros que viajaram de Angola e Congo até o Recife, entre 1827 e 1831, levaram, em média, 26 dias na travessia. Um deles concluiu o trajeto em apenas 19 dias (Carvalho, 2018, *passim*). A bem da verdade, no que tange à duração da viagem desde a África, a Bahia e o Rio de Janeiro também levavam enorme vantagem em relação ao Caribe.

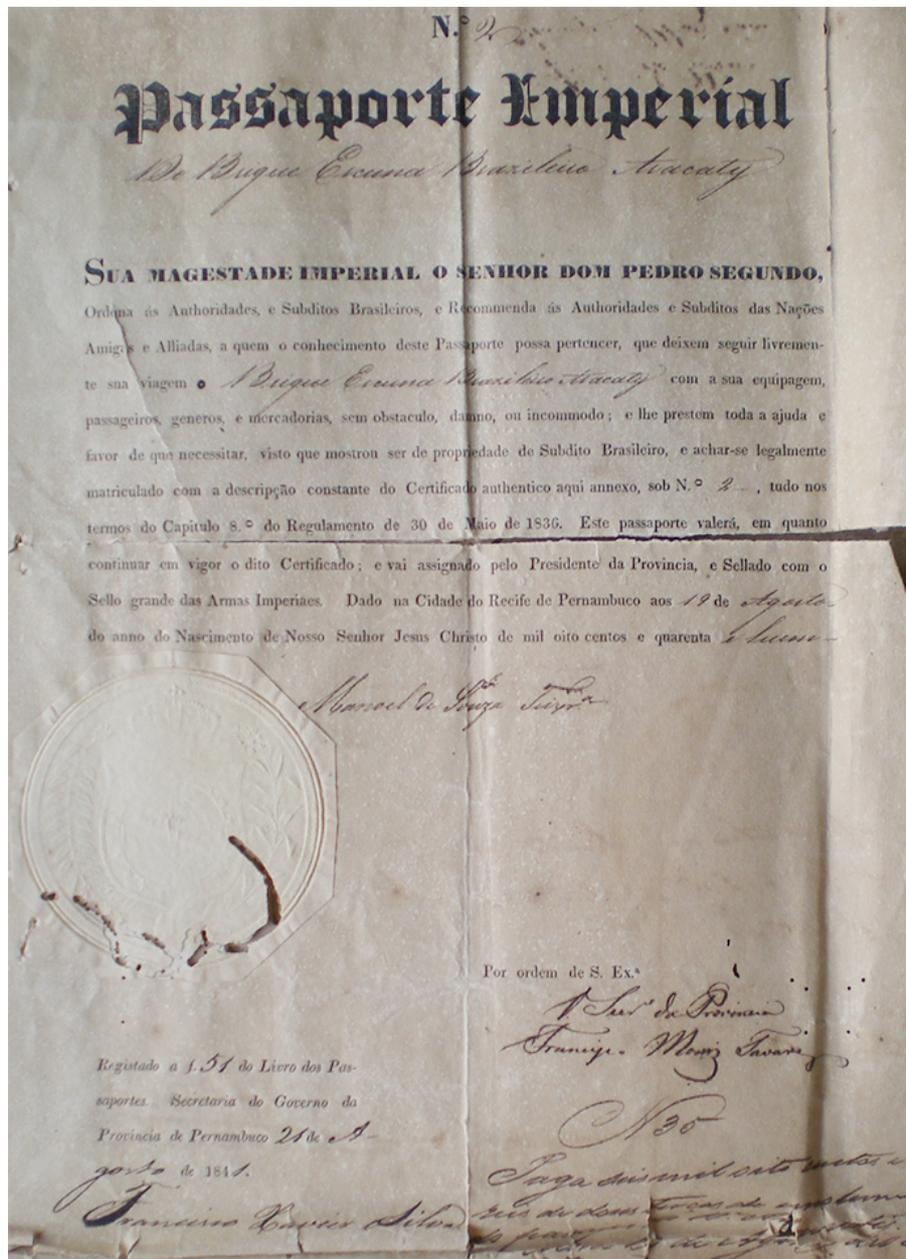
Essa facilidade para se chegar ao Brasil incomodava a esquadra inglesa que reprimia o tráfico. Como deixou claro o experiente Capitão Henry James Matson, que patrulhou o litoral africano na década de 1840, a viagem até o Brasil durava em média metade do tempo de uma viagem à Cuba. Por isso, explicou, os traficantes brasileiros podiam utilizar barcos velhos e de baixa qualidade e depois abandoná-los. Mesmo que os ingleses capturassem três ou quatro de cada cinco dos seus navios negreiros, o tráfico para o Brasil continuaria rentável, dizia Matson.<sup>[2]</sup> A demorada e complexa travessia para o Caribe exigia equipamentos mais sofisticados e uma tripulação maior, além de mais água e comida. A natureza subsidiava o tráfico para o Brasil e mais ainda para Pernambuco, cuja secular decadência econômica não justificaria seu lugar no tráfico atlântico não fosse essa facilidade natural.

Essa curta duração da travessia atlântica, juntamente com o fato de controlarem o acesso aos portos naturais na própria zona da mata açucareira, subsidiava duplamente os senhores de engenho-trafficantes locais. Uso aqui esta expressão – senhores de engenho-trafficantes – sem aspas, pois não se trata de um eufemismo, mas de um conceito muito simples, pois essa camada de proprietários rurais era protagonista do tráfico e não apenas um mercado para a preciosa mercadoria humana. Era diretamente nas praias que margeavam seus engenhos que os navios negreiros “desovavam” os cativos. Dependia desse protagonismo o sucesso da operação. Os senhores de engenho-trafficantes foram fundamentais para a continuação do tráfico em Pernambuco depois de 1831, pois todo o litoral margeava engenhos, alguns dos quais contavam entre os mais antigos e tradicionais da província.

Isso não quer dizer que o processo não envolvesse riscos. Além da navegação atlântica em si e da perseguição inglesa, não era simples chegar ao ponto exato onde o barco era esperado para desembarcar os cativos no Brasil, ou mesmo embarcá-los na África. O tráfico precisava dos práticos de inúmeros portos antes restritos à cabotagem. O famoso “Relatório Alcoforado” menciona o “patrão-mor” (o prático mais graduado) de Campos (RJ) que enriqueceu guiando navios negreiros.<sup>[3]</sup> As operações de embarque e desembarque dos cativos mobilizavam muita gente. Nos dois lados do Atlântico surgiram estruturas de sinalização em pontos altos do litoral. À noite, acendiam-se fogueiras. No Nordeste, os jangadeiros alcançavam o alto-mar para ajudar a guiar os navios negreiros.<sup>[4]</sup> Erros podiam ser fatais, como um naufrágio nos arrecifes em Alagoas em 1844. Segundo o vice-cônsul inglês em Maceió, não sobrou ninguém vivo, restando uns trezentos cadáveres espalhados pela praia. Todos negros, exceto dois homens, um deles despedaçado no meio dos destroços do barco.<sup>[5]</sup>

Ao se transferir para as praias, o tráfico passou a envolver uma miríade de agentes que antes, quando muito, eram apenas consumidores da mercadoria humana. Estruturas foram construídas em várias partes do litoral para aprisionar e recepcionar a preciosa carga humana. As práticas médicas da navegação intercontinental haviam comprovado a importância de se fornecer imediatamente água e alimentos frescos nas escalas e portos de destino, pois só assim era possível manter os navegantes saudáveis. O mesmo se aplicava aos cativos recém-desembarcados, invariavelmente desidratados, famélicos e com chagas abertas pela fricção no casco ou pelo





**Detalhe do passaporte do Aracaty**

**Fonte: Arquivo Histórico do Itamaraty, Coleções Especiais, Comissões Mistas (tráfico e negros), Embarcação Aracaty, Lata 2, Maço 1, Pasta 1**

Depois de 1831, o tráfico exigia pressa, precisão e adaptação a locais de embarque e desembarque bem mais acanhados do que antes. Essa é uma das razões do paulatino encolhimento das embarcações. Brigues, escunas e depois sumacas, palhabotes e até iates substituíram os navios maiores que antes traziam cativos para os portos das grandes cidades brasileiras. Era preciso barcos mais ágeis, facilmente manobráveis, menos visíveis em alto mar, capazes de entrar em enseadas acanhadas e que custassem menos, de tal forma que, caso capturados, abandonados ou naufragados, o prejuízo era menor. De fato, não foram poucas as embarcações abandonadas ou encalhadas depois da viagem. Uma delas jazia em Porto de Galinhas em 1844 com 37 pipas de água no porão – típico lastro de navio negreiro – além de caldeira e grilhões no convés. Não muito longe, o cadáver de um “infeliz africano agrilhoadado” em avançado estado de putrefação.<sup>[2]</sup> Esse encolhimento dos navios foi notado pelos cônsules português e inglês no Recife. Joaquim Baptista Moreira, em 1844, soube da chegada de pelo menos seis pequenas embarcações que saíram do Recife com papéis para ir até São Tomé e Príncipe, mas que, na realidade, foram para a Costa da Mina, de onde voltaram, desembarcando os cativos “a salvo nos pequenos portos desta província”.<sup>[3]</sup>

O agente consular inglês no Recife, Mr. Cowper, confirmou essa mudança nos negreiros, que encolheram além do padrão das escunas e sumacas de 150 a 300 toneladas, chegando a iates de apenas 45 a 60 toneladas. Segundo ele, essas embarcações já saíam do Brasil com as mercadorias do tráfico empacotadas de tal forma que podiam ser descarregadas no litoral africano na cabeça de um homem. Esses iates viajavam com passaportes para navegação de cabotagem. Em alto-mar, desviavam para a rota. Superlotados, voltavam com 100, 150, até 300 pessoas, que obviamente não conseguiam sequer deitar de tão apinhadas.<sup>[2]</sup> Eram barcos adaptados aos locais de embarque e desembarque, pois eram capazes de adentrar baías estreitas, estuários de rios ou ancorar perto da praia, tanto no litoral do Brasil como da África. Podiam assim operar em locais remotos que não dispunham das estruturas de portos como Recife ou Luanda, por exemplo. Essas circunstâncias explicam as muitas viagens grotescas nessa época. Embarcações minúsculas apinhadas de gente cruzando o oceano e despejando com sucesso sua sofrida carga humana, como um barco a vela, uma “lança” na linguagem da época, sem nome

de tão pequena que cruzou o oceano até a Bahia com um mestre, dois tripulantes e 42 meninos a bordo, dos quais 36 conseguiram sobreviver.<sup>[10]</sup>

Comprar crianças barateava as operações do tráfico, pois custavam menos na África. Eram boa mercadoria para os traficantes, mesmo não sendo a mais valiosa. Estavam onipresentes no XIX (Campbell, 2006, p. 261-285; Diptee, 2006, p. 183-196; Villa e Florentino, 2016, p. 1-20). A odisséia de Camilo, com seus sete anos de idade, repetiu-se inúmeras vezes, como nos casos de Maria e Joaquim Congo, por exemplo, que falaram na ação de liberdade ajuizada por Maria, em 1884, quando já tinham em torno de 50 anos de idade. Nas palavras de Joaquim, já fazia “uns quarenta e tantos anos” que haviam chegado em Pernambuco. Camilo, como vimos acima, desembarcou em Atapus, no continente, ao norte da ilha de Itamaracá na década de 1840. Joaquim e Maria, pisaram pela primeira vez no Brasil, na praia de Porto de Galinhas, do outro lado da província, na zona da mata norte. Não sabemos os nomes africanos dessas crianças. No momento em que depôs a favor de Maria, Joaquim não era mais cativo. Era um africano livre, condição que pretendia estender a Maria, alegando que haviam viajado no mesmo navio negreiro. Eram malungos entre si, irmanados, portanto, pela viagem atlântica.

Narciso Congo também era africano livre e malungo de Maria e Joaquim, quando depôs naquele processo. Tinha 16 anos quando chegou ao Brasil – mais o menos a mesma idade de Baquaqua, segundo Law e Lovejoy (2001), quando desceu em Pernambuco em 1845. Baquaqua e os demais africanos aqui mencionados chegaram na mesma década. Aos 16 anos, Narciso era valioso, pois estava na plenitude de sua capacidade de trabalho. Todavia, logo depois do batismo na vila do Cabo de Santo Agostinho, conseguiu fugir. Apesar de não sabermos detalhes sobre o seu trajeto, em seu depoimento, ele disse que foi capturado no Recife, a mais 60 quilômetros de distância do local de desembarque, o que não é uma distância pequena para ser percorrida a pé, muito menos por um africano boçal em fuga. No Recife, foi capturado e enviado para o Arsenal da Marinha, o que nos permite assumir que foi reconhecido como um africano livre pelas autoridades locais.<sup>[11]</sup> Narciso vivia de carregar água em 1884 e afirmou ter vindo no mesmo navio de Maria. Nas suas palavras, apenas uma “menina”, quando chegou no Brasil.<sup>[12]</sup>

Manoel também desembarcou em Porto de Galinhas, na zona da mata sul de Pernambuco, por volta de 1849 ou 1850, segundo seu depoimento em 1884 ao juiz do termo de Palmares. Pelos seus cálculos, tinha uns 7 anos de idade pois estava “mudando os dentes” nessa época.<sup>[13]</sup> Benvinda, por sua vez, desembarcou com 4 ou 5 anos de idade. Mesmo assim, lembrava-se de alguns detalhes parecidos com o que disse Baquaqua em suas memórias, pois, era de noite quando pisou pela primeira vez no Brasil e foi logo conduzida para uma casa-grande onde ficou aprisionada até ser leiloada. De Porto de Galinhas, conhecido porto do tráfico, foi levada para o engenho Conceição ali perto. Tal como Camilo, Benvinda sobreviveu a seus primeiros senhores e intentou sua ação de liberdade em 1885. O proprietário que herdou Benvinda reconheceu que ela era angolana, mas argumentou que ela chegou no Brasil não com 4 ou 5 anos, como alegou a africana, mas sim em idade de mamar, antes de 1831, portanto.<sup>[14]</sup> Ao defender sua propriedade, admitiu, portanto, o que já se sabe: havia crianças pequenas, crias de braço, como se dizia então, nos navios negreiros, alguns deles verdadeiros “berçários infernais”, nas palavras do tenente Forbes que patrulhou o Atlântico sul na marinha inglesa justamente nos anos 1840, a década em que as crianças aqui mencionadas chegaram ao Brasil (Forbes, 1849, p. 87).

Todas essas crianças foram ilegalmente escravizadas em praias nos limites de alguns dos maiores e mais tradicionais engenhos de Pernambuco. O litoral era controlado por senhores de engenhos que estavam inseridos no topo da escala social das povoações próximas, pois eram eles que ocupavam as posições mais altas na justiça de paz, na guarda nacional e na polícia civil. Eram eles, portanto, os encarregados de reprimir o tráfico do qual eram protagonistas. É uma bobagem falar desses senhores de engenho como vítimas dos traficantes, aos quais estariam endividados, pois era impossível um negreiro desembarcar sua preciosa carga humana sem estar sob a proteção do proprietário que controlava o acesso ao local de desembarque. Esses proprietários rurais, portanto, eram senhores de engenho-trafficantes – uma expressão que pode ser utilizada sem aspás, pois é um termo que define a posição relativa deles nesse ramo de negócios, pois não eram apenas compradores de cativos recém-chegados, mas protagonistas do processo, desde o desembarque até a escravização das mais de 150 mil pessoas livres que vieram para a província depois de 1831 nos porões de navios negreiros.

Esse crime, portanto, foi protagonizado pela tal “nobreza da terra”, melhor dizendo, senhores de engenho traficantes. O maior ou menor destaque de cada um desses protagonistas nesse ramo de negócios é matéria para a historiografia atual e futura. O que fica claro, é que o tráfico marcaria o litoral desses imensos brasis e foi um potente instrumento de reforço e legitimação da escravidão, ao envolver diferentes agentes, inclusive empregando muita gente, que compunha a população livre pobre circunvizinha aos pontos de desembarque. Claro que o tráfico sempre empregou muita gente, mas depois de 1831, era uma atividade francamente ilegal mesmo que apoiada pelo estado brasileiro, ao menos a partir da regência do pernambucano Araújo Lima, em 1837, cujo engenho margeava o rio Sirinhaém, que desembocava em Ponta de Serrambi, um conhecido ancoradouro de navios negreiros depois de 1831.

Em 1847, Nabuco de Araújo escreveu um ácido livreto de oposição ao partido praieiro, que passou a governar Pernambuco durante o quinquênio liberal (1844-1848). O texto panfletário foi publicado anonimamente. Décadas depois, sua autoria seria reconhecida por seu filho, Joaquim Nabuco, em *Um estadista do Império* (vol. 1, p. 36). Nabuco de Araújo conhecia bem a elite local, pois, como explicou seu filho e biógrafo, estudou Direito em Olinda e iniciou sua carreira sob a proteção dos irmãos Cavalcanti de Pernambuco, três dos quais iriam se tornar senadores no Império e Viscondes (de Albuquerque, Suassuna e Camaragibe). No livreto, o futuro ministro da Justiça do gabinete Honório de 1853, o “gabinete da conciliação”, rechaçava as repetidas acusações dos praieiros de que o partido conservador de Pernambuco apoiava e praticava abertamente o tráfico. Mas sua defesa é uma manobra retórica típica do pensamento conservador da época, pois, ao invés de negar o crime, Nabuco de Araújo preferiu dizer que todos o praticavam, inclusive os praieiros. Assim, admitiu expressamente que havia gente do clã Cavalcanti que permitia o “desembarque e o depósito de africanos em seus engenhos”. Nabuco de Araújo estava escrevendo anonimamente em 1847. Nada tinha a temer, portanto. Segundo ele, o tráfico contava então com a “sanção moral do país”, do que resultava sua impunidade (Nabuco de Araújo, 1847; 1977, p. 9).

Praticado pelos maiores negociantes dessa época, o tráfico desdobrou-se, indo muito além das praias onde ocorriam os desembarques, de tal forma que terminou alcançando praticamente toda a escala funcional e clientelar do estado imperial, através da distribuição de propinas e emolumentos que chegavam até os padres e capelães das povoações e engenhos que, ao batizarem aquelas crianças e adolescentes, confirmavam a escravização ilegal, pois o que estava expresso em um livro de batismo definia a qualidade e a condição da pessoa, servindo como prova de propriedade. As propinas e pagamentos que se propagavam pelo entorno dos pontos de desembarque faziam girar a economia local. As relações clientelares estreitavam-se. A escravidão saía fortalecida não apenas por se renovar demograficamente, mas por reforçar essa malha clientelar, espalhar pequenos ganhos monetários entre não proprietários de cativos, legitimando o processo diante de seus beneficiários grandes e pequenos, diretos e indiretos.

---

\* **Marcus J. M. de Carvalho** é professor de História da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE). Agradece ao CNPq pelo apoio a esta pesquisa.

## Referências

ALBUQUERQUE, Débora de Souza Leão; VERSIANI, Flávio Rabelo; VERGOLINO, José Raimundo Oliveira. "Financiamento e Organização do Tráfico de Escravos para Pernambuco no Século XIX". *Economia* (Brasília), v. 14, n. 1, 2013.

AMARAL, Carlos Alberto Vilarinho e SETTE, Iara Schechtman (transcrição). "Traslado da Ação de Liberdade movida pelo escravo Camillo, por meio de seu curador, datada de 06/10/1874, perante o juízo da Comarca de Itambé, vila de Pedras de Fogo, Pernambuco". *Revista Documentação e Memória-TJPE* (Recife), vol. 3, n. 5, 2012.

CAMPBELL, Gwyn. "Children and Slavery in the New World: A Review", *Slavery and Abolition*, vol. 27, n. 2, August 2006, p. 261-285.

CARVALHO, Marcus J. M. de. "A rápida viagem dos 'berçários infernais' e os desembarques nos engenhos do litoral de Pernambuco depois de 1831". In OSÓRIO, Helen e XAVIER Regina (Orgs.). *Do tráfico ao pós-abolição: trabalho compulsório e livre e a luta por direitos sociais no Brasil*. Porto Alegre: Oikos, 2018, p. 126-164.

COSTA, Valéria Gomes. "O Recife nas rotas do atlântico negro: tráfico, escravidão e identidades no oitocentos". *Revista de História Comparada* (Rio de Janeiro) n. 7, vol. 1, p. 186-217, 2013.

CURTIN, Philip *The Atlantic slave trade: a census*. Madison, University of Wisconsin, 1969.

DIPTÉE, Audra A. "African children in the British slave trade during the late Eighteenth century", *Slavery and Abolition*, vol. 27, n. 2, August 2006, p. 183-196.

DOMINGUES DA SILVA, Daniel Barros e ELTIS, David. "The slave trade to Pernambuco, 1561-1851". In ELTIS, David e RICHARDSON, David (Eds.). *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven, Yale University Press, 2008, p. 95-129.

EISENBERG, Peter, *Modernização sem mudança*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.

FORBES, Lieutenant R.N. *Six months' service in the African blockade, from April to October, 1848, in command of H.M.S. Bonetta*. London, Richard Bentley, New Burlington-Street, 1849.

GONSALVES DE MELLO, José Antônio e XAVIER DE ALBUQUERQUE, Cleonir (Orgs.). *Cartas de Duarte Coelho a El Rei*. Recife, Imprensa Universitária, 1967.

LAW, Robin e LOVEJOY, Paul (Orgs.). *The Biography of Mahommah Gardo Baquaqua: His Passage from Slavery to Freedom in Africa and America*. Princeton, Marcus Wiener, 2001.

NABUCO, Joaquim. *Um estadista do Império*. 3 volumes. Rio de Janeiro, Garnier, 1897.

NABUCO DE ARAÚJO, José Tomás. *Justa apreciação do predomínio praieiro ou história da dominação da praia*, Recife, 1847; reedição, Recife, Secretaria de Educação e Cultura, 1977.

THORNTON, John. *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1800*. Cambridge, Cambridge University Press, 1999.

TOLLENARE, Louis F. *Notas Dominicais Tomadas durante uma Viagem em Portugal e no Brasil, em 1816, 1817 e 1818*. Salvador, Progresso, 1956.

VILLA, Carlos Valencia e FLORENTINO, Manolo. "Abolicionismo inglês e tráfico de crianças escravizadas para o Brasil, 1810-1850", *História* (São Paulo), vol. 37 (2016), p. 1-20.

## Notas

[1] Sobre a demografia do tráfico para Pernambuco, veja-se: DOMINGUES DA SILVA e ELTIS (2008), p. 95-129. Veja-se ainda: COSTA, 2013, p. 186-217.

- [2] Depoimento de Henry James Matson, 21/06/1849. In *House of Commons Parliamentary Papers, Reports from the Select Committee of the House of Lords*, 1850, vol. 6, p. 202.
- [3] ANRJ (Arquivo Nacional, Rio de Janeiro), Fundo Justiça, IJ6-525, Relatório Alcoforado-Africanos, 1837-1864, fls. 2.
- [4] Sobre os detalhes dos desembarques nas praias, veja-se: CARVALHO (2012).
- [5] Mr. Hamilton para o Earl of Aberdeen, 17/07/1844; Mr. Burnett a Mr. Cowper, 31/05/1844. In *British Parliamentary Papers, Slave trade. Correspondence with Foreign Powers relative to the Slave trade [class B and C]*, n. 28, vol. L., Feb. 04, Aug. 09, 1845, p. 417.
- [6] Embarcação Aracaty, Lata 2, Maço 1, Pasta 1 Arquivo Histórico do Itamaraty, Coleções Especiais, Comissões Mistas (tráfico e negros). *Parliamentary Papers. Slave trade. Correspondence with British Commissioners and with foreign powers relative to the Slave trade [class A and B]*, vol. 23, p. 268-273. Veja-se ainda: REIS, GOMES E CARVALHO, p. 161-162.
- [7] Caetano José da Silva Santiago a Chichorro da Gama, 08/02/1844, Arquivo Público Estadual de Pernambuco Jordão Emerenciano (APEJE), Polícia Civil, vol. 8, fls. 40-42. José Venceslao Affonso Pereira Rigueira Pereira de Bastos para Caetano José da Silva Santiago, 15/02/1844, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro (ANRJ), Fundo Justiça, pasta IJ-1-323.
- [8] Joaquim Baptista Moreira ao Ministério dos Negócios Estrangeiros, 10/12/1844. In: Torre do Tombo, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, caixa 3.
- [9] Mr. Goring a Lord Aberdeen, 16/05/1845, *Parliamentary Papers. Slave trade. Correspondence with Foreign Powers relative to the Slave trade [class B]*, vol. 30, p. 443.
- [10] Mr. Cowper a Lord Aberdeen, Second Enclosure in 292, 31/12/1841, *Parliamentary Papers. Slave trade. Correspondence with British Commissioners and with foreign powers relative to the Slave trade [class A and B]*, vol. 23, p. 437.
- [11] Sobre o destino dos africanos livres em Pernambuco, veja-se: OLIVEIRA (2010).
- [12] Memorial da Justiça (Recife), Fundo: Recife, Caixa 1161. Ano 1884, Autor: Maria (Africana). Réu: Rita Maria da Conceição, fls. 13 e 13 verso.
- [13] Memorial da Justiça (Recife), Fundo: Palmares, Caixa 2696. Ano 1884, Autor: Manoel (Africano). Réu: Irineu Cavalcante Filgueira de Menezes.
- [14] Memorial da Justiça (Recife), Fundo: Recife, Caixa 2782. Ano 1885, Autor: Benvinda (Africana). Réu: José Francisco Pereira da Silva.