

O DESEMBARQUE NAS PRAIAS: O FUNCIONAMENTO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS DEPOIS DE 1831¹

Contato
Av. Boa Viagem 3020 – apto. 501
51020-000 – Recife – Pernambuco
E-mail: marcus.carvalho.ufpe@hotmail.com

Marcus J. M. de Carvalho
Universidade Federal de Pernambuco

Resumo

Depois de 1831, o tráfico mudou-se para os portos naturais do litoral, passando a empregar muita gente em diversas atividades. Barcos menores apoiavam os navios negreiros a alcançar a costa. A população local passou a ter novas oportunidades de emprego e negócios. Os traficantes tiveram que comprar ou arrendar os portos naturais ou se associarem a seus proprietários. O tráfico mudaria a economia e a política local.

Palavras-chave

Tráfico de escravos – lei antitráfico de 1831 – navios negreiros.

¹ Agradeço ao CNPq pelo apoio a esta pesquisa.

LANDING ON THE
BEACHES:
THE FUNCTIONING OF THE
BRAZILIAN SLAVE TRADE
AFTER 1831

Contact

Av. Boa Viagem 3020 – apto. 501
51020-000 – Recife – Pernambuco
E-mail: marcus.carvalho.ufpe@hotmail.com

Marcus J. M. de Carvalho

Universidade Federal de Pernambuco

Abstract

After 1831, the slave trade moved to natural harbors on the littoral, where it employed scores of people catering, healing, guarding the survivors, burying the dead. Smaller boats also helped the slave ships to reach the coast. The local population found new opportunities of employment and trade. Slave dealers had to buy or rent those lands, or associate themselves with their owners. The illegal slave trade would change the local economy and politics.

Keywords

Illegal slave trade – 1831 antislave trade law – slaveships.

Um assunto ainda pouco tratado pela historiografia é como se davam efetivamente os desembarques de cativos no litoral brasileiro depois de 1831. Isso é curioso, pois existe uma literatura muito vasta sobre o tráfico depois daquela data com aproximações confiáveis do volume de cativos que para cá vieram ilegalmente. Há estudos sobre navios negreiros em diferentes épocas, bem como sobre as estratégias empregadas para ludibriar as autoridades brasileiras e internacionais. A historiografia também tem trazido à tona a vida de inúmeros personagens do tráfico, de marinheiros a negociantes.² Todavia, pouco sabemos sobre como o tráfico era efetivamente operacionalizado nas praias brasileiras, como era a chegada de um navio negreiro fora dos portos das capitais, como se davam os desembarques, quem trabalhava nisso, o que era preciso para a recepção, recuperação, manutenção, vigilância e tratamento da carga humana. O tráfico mudou a vida do litoral brasileiro. Um documentário de Hebe Mattos, Martha Abreu e Ana Lugão Rios mostra que, mesmo hoje em dia, os descendentes dos habitantes das praias controladas pelos irmãos Breves, no Rio de Janeiro, são capazes de relatar memórias do que acontecia sob as vistas dos seus antepassados.³

Neste trabalho, vamos investigar essa mudança do tráfico para as praias da Zona da Mata pernambucana. Ao sair das cidades portuárias, o comércio atlântico de escravos passou a envolver outros agentes, criou novas tensões na política local, empregou muita gente no litoral fora do perímetro urbano das capitais provinciais. Surgiram novas oportunidades e novas tensões para os proprietários rurais cujas terras margeavam os portos naturais das províncias. Depois de 1831, o desembarque de africanos deixou de ser um episódio mercantil a mais da vida urbana para se tornar um grande evento no litoral da Zona da Mata brasileira. O tráfico teve que se adaptar. Seus agentes também. Muita coisa mudaria para os ocupantes das terras no litoral, agora diretamente envolvidos no comércio negreiro, bem como para a população que vivia nas proximidades dos portos naturais mais apropriados para recepção de navios negreiros. Todos foram atingidos, dos agricultores aos pescadores. Sendo uma antiga capitania, Pernambuco serve de modelo para outros casos análogos nos imensos brasis. Explorando o impacto da lei antitráfico de 1831 em vários níveis sobre a sociedade brasileira, Elciene

² Seria pretencioso elencar toda essa historiografia. As páginas seguintes exemplificam uma pequena parte dela.

³ MATTOS, Hebe e ABREU, Martha (dir.). *Passados presentes. Memória negra no sul fluminense*. DVD, produção LABHOI/UFF, 2011 (www.labhoi.uff.br).

Azevedo, Beatriz Mamigonian e Keila Grinberg destacaram que esta não foi apenas para inglês ver, mesmo se deixarmos de lado seu uso pelos cativos em ações de liberdade depois da lei Rio Branco, em 1871.⁴

O objetivo deste artigo é contribuir para essa discussão.

1. A escolha da praia

Quando foi decretada a lei antitráfico de novembro de 1831, existia toda uma rotina portuária para aquele tipo de negócio nas principais cidades costeiras. Rotina construída através de séculos de experiência, de tentativa e erro, de tal forma que, em 1654, já havia no bairro portuário do Recife uma rua da Senzala Nova e, obviamente, uma rua da Senzala Velha, onde eram aprisionados os africanos recém-chegados, confirmando que não fora em vão o pedido de Duarte Coelho, ainda em 1542, para que a Coroa facilitasse a vinda de gente da Guiné para a província.⁵ Mas não bastava apenas ter onde armazenar com segurança a carga humana recém-desembarcada. O esquema de recepção dos “negros novos”, como se dizia na época, era complexo.

Primeiro os navios teriam que ser guiados barra adentro para o ponto de desembarque, função clássica dos práticos do porto. Em terra, invariavelmente, os africanos requeriam cuidados, além de água, alimentos e, é claro, vigilância. Tudo em larga escala e muito bem organizado para não

⁴ Veja-se o exemplar da revista *Estudos Afro-Asiáticos*, organizado por Beatriz Mamigonian e Keila Grinberg (*Estudos Afro-Asiáticos*, número 29, n 1/2/3, jan-dez 2007, *passim*). AZEVEDO, Elciene. *O direito dos escravos: Lutas jurídicas e abolicionismo na província de São Paulo*. Campinas: Editora da Unicamp, 2010. Veja-se ainda: MAMIGONIAN, Beatriz. A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Império (1808-1889)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, vol. 1, p. 207-255. Sobre os desembarques, vistos da perspectiva dos próprios cativos, veja-se: CAÍRES SILVA, Ricardo Tadeu. Memórias do tráfico ilegal de escravos nas ações de liberdade: Bahia, 1885-1888. *Afro-Ásia*, vol. 35, 2007, p. 57-82. Sobre a demografia do tráfico, veja-se o site <http://www.slavevoyages.org>. Sobre Pernambuco, veja-se: 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. Sobre a condução do problema no parlamento, entre o final do Primeiro Reinado e a lei antitráfico de 1850, veja-se: RODRIGUES, Jaime. O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil: paradigmas em questão. In: GRINBERG e SALLES (orgs.). *O Brasil Império (1808-1889)*, vol. 2, p. 297-357. NEEDELL, Jeffrey. The abolition of the Brazilian slave trade in 1850: Historiography, slave agency and statesmanship. *Journal of Latin American Studies*. Cambridge: Cambridge University Press, vol. 33, 2001, p. 681-711.

⁵ Carta de Duarte Coelho, 27/04/1542. In: GONSALVES DE MELLO, José Antônio e XAVIER DE ALBUQUERQUE, Cleonir (orgs.). *Cartas de Duarte Coelho a el rei*. Recife: Imprensa Universitária, 1967, p. 86.

faltar nem desperdiçar, conforme ditava a contabilidade fria dos negociantes de escravos. O local de depósito deveria ser seguro, mas minimamente ventilado, atendendo a teoria miasmática que dominava a medicina na primeira metade do século XIX. Os doentes mais graves deveriam ser afastados dos demais. Os desenganados colocados a uma distância considerada segura para que os chamados “eflúvios pestilenciais” emanados dos seus corpos moribundos não se espalhassem.

Poucos negócios davam tão pouca margem a improvisos como o comércio atlântico de escravos. Mau gerenciamento resultava em mortes e prejuízo. Morte que poderia se espalhar pela cidade, quem sabe dizimando até a família do consignatário da carga humana, já que nem os capitães e tripulantes escapavam do regime epidemiológico do tráfico. Não é difícil imaginar o impacto do comércio atlântico de escravos na tecnologia de navegação atlântica, no direito comercial, nos equipamentos portuários nos pontos de desembarque e nas rotinas médicas urbanas, afinal de contas nunca antes houve uma experiência semelhante com o transporte de bens semoventes em larga escala entre um continente e outro. E essa mercadoria viva era capaz de resistir, rebelar-se, fugir e até de interferir no processo de venda, apresentando-se bem ou mal, conforme sua interpretação do significado de sua venda.

Depois de novembro de 1831, tudo isso iria mudar. Não seria mais viável desembarcar cativos nos principais portos brasileiros, todos em cidades importantes, geralmente sedes de governos provinciais. Continuaría havendo desembarques bem perto das capitais ou mesmo à vista da Corte, mas isso era um atrevimento de traficantes excessivamente ousados. Desobedecer à lei assim tão frontalmente era desafiar não apenas os governos provinciais, mas a marinha brasileira e a própria Coroa. A crescente demanda por cativos no Primeiro Reinado acelerou a expansão das importações de cativos antes de 1831. Os repetidos avisos sobre a iminência do fim do tráfico no final do Primeiro Reinado e a relativa queda do preço dos cativos na maioria dos portos da costa africana nessa época também justificam que tenha havido até certo aprovisionamento anterior à lei de novembro de 1831, o que provavelmente facilitou a diminuição do tráfico logo nos primeiros meses de 1832. Era como se o efeito imediato da lei tivesse sido realmente devastador, impactando as atividades dos negociantes de escravos. Mas como há sempre mistérios envoltos em práticas ilegais, talvez os observadores imediatos, que costumavam comentar sobre o influxo de africanos para o Brasil, particularmente os cônsules ingleses, estivessem apenas desatentos ao que acontecia nas praias das zonas agroexportadoras. Mas logo ficaram atentos e sabemos, através de uma longa literatura, que o comércio, quer dizer, daí em diante

apenas “tráfico” atlântico de escravos, continuaria até sua abolição final na década de 1850.

Transferir todas essas rotinas para portos naturais no litoral não era simples. Nos portos urbanos, o comércio de gente empregava equipamentos e pessoal treinado nos seus vários processos, do desembarque aos cuidados antes da venda. Depois de quase 300 anos, havia profissionais especializados, processos rotinizados e práticas de gestão consolidadas. Mas as circunstâncias eram diferentes fora dos portos das capitais das principais províncias importadoras de cativos diretamente da África como Rio de Janeiro, Salvador, Recife e São Luiz. Mesmo os melhores portos naturais não dispunham dos equipamentos daqueles portos e dificilmente tinham espaço de ancoragem e estrutura em terra para receber mais de um navio simultaneamente. A própria chegada ao ponto exato de desembarque era complexa. Os traficantes não podiam mais se guiar por faróis permanentes encimados nas encostas contíguas às grandes cidades, evitando mais facilmente os arrecifes, os bancos de areia, sendo informados das correntes mais fortes e da direção a ser tomada para entrar na barra.

Além disso, não havia apenas um traficante, havia muitos. Por mais aliados que fossem em torno da defesa do tráfico, no cotidiano do mundo dos negócios, eram concorrentes. Isso desde a costa da África, onde as relações entre os mercadores atlânticos foram sempre complicadas. Todos queriam o monopólio dos negócios. Sempre que possível, afastavam os concorrentes menos capitalizados ou militarmente mais frágeis. Não é à toa que, no século XVIII, no apogeu do comércio atlântico de escravos, os canhões das fortalezas europeias ou apontavam para o mar, ou para outras fortalezas europeias. Era na direção do forte inglês que estava apontada metade dos 30 canhões franceses em cabo Corso, segundo o testemunho de um comandante de navio negreiro em 1731.⁶

Essa competição armada, belicosa até, também existia entre os grandes proprietários rurais de Pernambuco, cujas terras chegavam ao litoral. Eles também eram concorrentes, inclusive na política local. Depois de 1831, ter o controle sobre uma praia apropriada para desembarque de africanos ganhou relevância nessa equação política. Essa é uma história sobre a qual ainda sabemos pouco, mas é fácil intuir que as praias mais apropriadas para desembarques, próximas aos mercados, valorizaram-se. Na equação da po-

⁶ HARMS, Robert. *The diligent: A voyage through the worlds of the slave trade*. Oxford: Perseus Press, 2002, p. 157.

lítica local e provincial, aumentaria muito o poder daqueles que detinham o controle sobre um bom porto natural próximo dos grandes engenhos de cana, fazendas de café e principais vilas e cidades brasileiras.

Aqui cabe uma observação bastante simples que, por vezes, é relegada, quando pensamos no tráfico: não era qualquer lugar que servia para ancoragem de um navio do qual seria desembarcada uma carga delicada, complexa e que exigia cuidados especiais. E também vale ressaltar que descarregar um navio é diferente de carregá-lo. Sabemos que alguns dos principais pontos de embarque de cativos na costa da África estavam situados onde não era possível se aproximar muito da praia. Os navios tinham que ficar ao largo, ancorados por vezes a centenas de metros da costa. Os cativos tinham que ser levados em barcos a remo atravessando ondas por vezes muito violentas. Até a marinha inglesa temia essas vagas em vários pontos da África atlântica. Na entrada do rio Benin, o rio Formoso dos portugueses quinhentistas, na chamada “costa dos escravos”, eram essas ondas, o *surf* como diziam os ingleses, um empecilho real, não apenas à entrada dos cruzadores rio adentro para apreender negreiros, como também para os próprios traficantes, que sofriam com o mesmo problema, conforme relatou o capitão Henry James Matson ao parlamento inglês em 1850.⁷

Esse problema afligia outros pontos de embarque muito utilizados pelos comerciantes atlânticos de escravos. O capitão de navio negreiro Teophile (ou Theodore) Canot elogiou a destreza dos canoeiros no delta do rio Pongo, os *kroomen*, capazes de flunar através das imensas ondas com suas longas canoas, escapando da morte certa caso fossem menos hábeis.⁸ Mohammah Gardo Baquaqua, que desembarcou como cativo em Pernambuco por volta de 1846, contou essa parte de sua desventura, ao embarcar como escravo em algum dos portos no entorno de Uidá, provavelmente Little Popo (atual Aného), segundo Paul Lovejoy.⁹ Sua narrativa deixa claro que o embarque não era fácil naquela parte do litoral africano onde havia gente especializada

⁷ Minutes of evidence before Select Committee, 21/06/1849, Parliamentary papers. Reports from the select Committee of the House of Lords to consider the best means which Great Britain can adopt for the final extinction of the African slave trade with minutes of evidence, appendix and index, vol. 6, p. 201-202.

⁸ CANOT, Theodore. *Adventures of an African slaver (being a true account of the life of captain Theodore Canot, trader in gold, ivory & slaves on the coast of Guiana: His own story as told in the year 1854 to Brantz Mayer. Now edited with an Introduction by Malcolm Cowley)*. Nova York e Londres: Cornwell Press, Bonibooks series, 1935, p. 153, 272 e cap. XIV, *passim*.

⁹ 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, p. 149.

no transporte de cativos até os navios ao largo, afinal de contas, foram inúmeras as pessoas que vieram dali para as Américas naqueles anos, gerando uma estrutura empresarial complexa. O primeiro barco com cativos a bordo alcançou o navio em segurança, foi o que contou Baquaqua. Mas o segundo foi virado por uma onda. Trinta pessoas acorrentadas afundaram para a morte. Diante da dimensão do barco, capaz de carregar trinta cativos com suas correntes e gente vigiando e remando, pode-se imaginar como era o mar ali. Apenas um sujeito extremamente robusto, na descrição do narrador, manteve-se agarrado ao barco e, mesmo acorrentado, conseguiu revirá-lo e subir.¹⁰

Ora, por piores que fossem as condições no trajeto do interior à costa da África, por maiores que fossem as privações, os cativos no ponto de embarque estavam mais bem hidratados e alimentados do que depois da travessia atlântica. Um traficante arrependido contou ao parlamento inglês que, depois de semanas de fome e sede, na hora do desembarque, muitas vezes os cativos tinham que ser carregados para fora do navio.¹¹ Pode-se imaginar as consequências se esse desembarque fosse feito em condições análogas às descritas por Baquaqua, só que um pouco piores, já que as ondas pegariam o barco por trás, em direção à praia, quebrando em cima dele, virando, afundando ou impelindo a embarcação contra rochas e corais. Não era, portanto, qualquer ponto da costa que servia para desembarque de cativos. E mesmo nos locais adequados, não era a qualquer hora ou maré. O momento certo, de mar calmo, não podia ser desperdiçado. O local teria que ser exato, as circunstâncias também. O tráfico ilegal não era negócio para amadores.

2. Chegando e desembarcando

A identificação de bons ancoradouros naturais não esgotava o problema dos traficantes para continuar seus negócios depois de 1831. Claro que havia muitas praias próprias para ancoragem e desembarque espalhadas pelo imenso litoral brasileiro. A existência desses portos naturais com água potável perto foi o que possibilitou a ocupação inicial da colônia. Mas foi justamente nesses locais que o Brasil começou. Era neles que se situavam as capitais provinciais das províncias costeiras. Esses portos, portanto, estavam vetados depois de 1831. A solução não era fácil, pois os escravos tinham

¹⁰ Apud LAW e LOVEJOY (orgs.), op. cit., p. 152.

¹¹ Depoimento de Joseph Cliffe. In: CONRAD, Robert. *Children of God's fire: A documentary history of black slavery in Brazil*. Princeton: Princeton University Press, 1983, p. 36.

destino certo. Não era muito prático desembarcá-los em portos naturais perfeitos, se depois fosse preciso caminhar dias, semanas, no meio da mata atlântica até o ponto de entrega, comercialização ou emprego direto da carga humana. O risco de fuga ou mesmo de roubo dos “africanos novos” aumentaria exponencialmente. Desembarcá-los e depois reembarcá-los para transporte de cabotagem poderia ser uma solução, mas obviamente também não era a mais racional. O ideal era que o porto fosse perto das propriedades agrárias produtivas ou então das povoações mais importantes, onde havia compradores certos, ou onde estavam os consignatários da carga.

Resumindo: havia mercados a serem atendidos. A carga humana tinha que chegar até lá, ou pelo menos perto o suficiente para ser distribuída sem atropelos em poucas horas ou dias de caminhada. E mais, qualquer descuido e os cativos poderiam tentar fugir para o mato. A presença de negros boçais em quilombos pelo Brasil afora é o testemunho exato dessa possibilidade. Em Pernambuco, os portos ao sul do eixo urbano Recife–Olinda ficavam próximos às matas onde ocorreria a Cabanada (1832–1835). Aqueles ao norte margeavam as matas do Catucá, onde sempre havia negros fugidos, inclusive boçais. No Rio de Janeiro, como indicam os estudos de Flávio Gomes, havia negros aquilombados no entorno da própria capital imperial, depois de 1831, no auge do tráfico negreiro.¹² Ora, se os cativos conseguiam fugir mato adentro assim tão perto dos pontos de revenda e distribuição, quanto mais se o desembarque se desse em pontos ermos da costa, impróprios para qualquer plantio, muito longe das principais propriedades agrárias e povoações. Quanto mais perto fosse o porto dos mercados a serem atendidos, melhor para os negociantes atlânticos de escravos.

Além disso, para que um navio pudesse fundear em segurança, era preciso que suas âncoras alcançassem o fundo, é redundante, mas necessário lembrar isso. E a navegação era à vela, salvo exceções nos anos finais do tráfico. Assim, por vezes, era difícil alcançar o ponto exato de ancoragem na primeira investida, obrigando o mestre ou o piloto a manobrar, fazer até meia volta, seguir para o alto mar e retornar até chegar ao lugar certo. São inúmeras as narrativas coevas sobre as dificuldades de se alcançar o porto desejado quando os ventos e as correntes não ajudavam. Isso mesmo no comércio legal. É por essa razão que, ao chegar a um porto qualquer, navios de maior calado raramente dispensavam os serviços da gente da terra, do

¹² Veja-se: GOMES, Flávio dos Santos. *Histórias de quilombolas: Mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro – século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995, *passim*.

prático do porto, que guiava o barco até a entrada da barra rapidamente e em segurança. A vida é imprecisa, mas navegar não, dizia corretamente o grande poeta lusitano. Baquaqua também passou por isso, enquanto ainda era escravo. A primeira, no momento do desembarque como cativo em Pernambuco quando o navio ficou circulando um longo tempo antes de fundear. Havia risco de captura e de naufrágio. O navio demorou a jogar suas âncoras, navegando até o cair da noite. A segunda, quando trabalhava em um navio mercante que, devido aos maus ventos e correntes, penou muito para chegar ao porto de destino apesar de poder ser avistado a olhos nus.¹³

Essa dificuldade em chegar ao ponto certo criaria ainda um problema adicional para os traficantes, pois navios de maior calado que passavam direto pelos portos das principais cidades costeiras e seguiam adiante sem estarem à deriva, arribados ou simplesmente perdidos, não podiam estar fazendo outra coisa a não ser traficando escravos. Afinal de contas, quem iria trazer alguma carga de maior volume e desembarcá-la em uma praia qualquer, onde não havia sequer onde armazená-la adequadamente, muito menos vendê-la? Era essa uma das principais maneiras de identificar navios negreiros ainda no mar. Os cônsules ingleses ficavam atentos a isso, o mesmo acontecendo com as poucas autoridades brasileiras que porventura tivessem alguma preocupação sincera em reprimir o tráfico. Como disse um oficial da marinha inglesa, qualquer navio que fosse avistado em rota errante, sem estar em direção aos portos mais conhecidos, era, obviamente, um navio negreiro.¹⁴

Assim, não bastava o navio chegar a qualquer lugar do imenso litoral brasileiro. A navegação tinha que ser exata e tudo tinha que ser adaptado à nova situação, inclusive os navios que, paulatinamente, foram ficando cada vez menores. O uso de brigues, escunas e depois sumacas, palhabotes e até iates no tráfico, depois de 1831, era uma adaptação às novas circunstâncias. Barcos menores podiam ser carregados mais rapidamente na África, eram velozes e de fácil manobrabilidade e mais difíceis de serem espreitados à distância. Também custavam menos. Em caso de captura, o prejuízo era menor, tanto que, não raro, eram abandonados após o desembarque. Ubiratan Castro ressaltou o uso de navios baratos no tráfico ilegal, justamente para

¹³ Apud LAW e LOVEJOY (orgs.), op. cit., p. 155, 164.

¹⁴ WILBERFORCE, Edward e HURLBERT, William Henry. *Brazil viewed through a naval glass: with notes on slavery and the slave trade*. Londres: Longman, Brown, Green and Longmans, 1856 [http://books.google.com.br], pp. 200-201.

cortar o custo dos riscos.¹⁵ Às vezes, a natureza do negócio exigia tanta pressa que as evidências ficavam expostas, como no caso de um navio negreiro abandonado na praia de Porto de Galinhas, em 1844, com 37 pipas de água, caldeira, “alguns pares de machos” (tipo de algema para prender os cativos). A 600 passos dele havia o cadáver de um “infeliz africano agrilhado em estado de muita putreficação” [sic].¹⁶

Aos poucos, os navios foram encolhendo ainda mais. Em 1845, o cônsul inglês em Pernambuco informava aos seus superiores que era frequente o uso de embarcações bem menores do que aquelas que haviam se tornado o padrão depois de 1831. Ressalte-se que, depois de 1815, os navios já haviam diminuído consideravelmente de tamanho em relação à época quando era legal traficar cativos ao norte da linha do Equador. Segundo o cônsul, ao invés de navios de 150 a 300 toneladas, agora apareciam barcos de apenas 45 a 60 toneladas. Esses iates saíam do Brasil com a carga já empacotada para poder ser descarregada rapidamente na África na cabeça de um único homem. Deixavam o Brasil com passaporte para navegação de cabotagem, mas, uma vez em alto mar, mudavam o rumo em direção à África. Transportavam 100 a 150 africanos, por vezes até 300 pessoas. Nesse caso, não havia espaço sequer para deitar.¹⁷ Barcos assim entravam mais facilmente nas barras dos pequenos portos naturais.

Claro que era possível ficar ao largo, em alto mar até e desembarcar os cativos em canoas, barcaças e jangadas. Mas o barco ficaria a descoberto, desprotegido contra a marinha inglesa e a brasileira e ainda menos contra as intempéries naturais. Desembarques assim eram mais arriscados. Uma simples maré cheia ou um mar agitado poderiam atrapalhar a operação mais óbvia, que era descer os cativos até os barcos que os levariam à praia. Cativos estropiados, desidratados, esfomeados, muitos certamente incapazes de se segurarem com firmeza. Ao descer podiam facilmente cair na água e se afogarem ou serem devorados pelos tubarões que costumavam seguir

¹⁵ CASTRO DE ARAÚJO, Ubiratan. 1846: um ano na rota Bahia-Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros. *Afro-Ásia*. Salvador: Ceal/UFBA, vol. 21-22, 1998-1999, p. 90.

¹⁶ 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.

¹⁷ 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.

os navios negreiros. Dentro das grandes baías, como a de Guanabara ou a de Todos os Santos, os navios podiam mais facilmente ficar ao largo, já que estavam relativamente protegidos do mar aberto. Mas, então, ficavam mais vulneráveis em relação ao cruzeiro inglês nos últimos anos do tráfico. E, mesmo ali, o mar não era sempre amistoso, que o digam as ressacas até os dias de hoje. As praias oceânicas, por sua vez, no infinito litoral brasileiro, escondiam melhor os negreiros, mas, nesse caso, era preciso adaptar o navio às circunstâncias dos portos naturais.

Quanto mais próximo do litoral e quanto mais protegido das ondas e correntezas, mais seguro era o desembarque. O emprego de pequenos iates abarrotados de gente nos últimos anos do tráfico não era, portanto, o resultado de improvisos, nem falta de planejamento, sequer simples sadismo dos traficantes. E convém ressaltar, não era apenas para escapar do cruzeiro inglês em alto mar ou estratégia de pequenos negociantes sem capitais para comprar navios maiores. Era também uma adaptação aos portos de embarque e desembarque. O uso de embarcações menores permitia a entrada segura em pequenos portos naturais, nas baías mais estreitas e estuários de rios na África e no Brasil, quase na beira da praia, embarcando e desembarcando os cativos em segurança.

Da perspectiva dos traficantes, essa lógica explica o sucesso de algumas viagens absolutamente grotescas da África para Pernambuco, como a do *Conceição*, um pequeno iate de 21 toneladas que carregou 97 pessoas nos seus porões, das quais 91 sobreviveram à viagem.¹⁸ Ou ainda o caso do *Mariquinhas*, um iate com o dobro do tamanho do *Conceição*, 45 toneladas, mas também com o dobro da carga, 203 africanos, dos quais 201 desembarcaram vivos em Pernambuco.¹⁹ Ou ainda de uma simples lancha, sem nome de tão pequena, que atravessou o atlântico apenas com o mestre e dois tripulantes, com 42 cativos a bordo dos quais 36 sobreviveram ao inferno, garantindo o lucro da empreitada.²⁰ Barcos assim poderiam ser levados até encalhar na praia, sendo abandonados ou destruídos após o desembarque, sem o mesmo custo da perda de uma embarcação de maior tonelagem.

¹⁸ Mr. Cowper a lord Aberdeen, 01/01/1844. Parliamentary papers. Slave trade. Correspondence with foreign powers relative to the slave trade [class B and C], vol. 28, p. 407-408.

¹⁹ First enclosure in n. 265, 01/01/1844. Parliamentary papers. Correspondence with foreign powers relative to the slave trade [class B and C], vol. 28, p. 411.

²⁰ 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.

Os grandes negreiros chamavam muita atenção e eram mais facilmente capturados. O uso deles incrementou o tráfico, mas logo começaram a ser capturados, pois precisavam ficar ao largo, longe da praia, tanto no litoral africano enquanto eram carregados, quanto no Brasil, onde se davam os desembarques. O *Providência*, talvez o mais famoso deles, não fez mais do que cinco viagens levando cativos para a Corte imperial.²¹ O único vapor que reconhecidamente aventurou-se a trazer cativos para Pernambuco foi fabricado em Nova York, como inúmeros outros navios negreiros nessa época.²² Custou uma pequena fábula e saiu do Recife sob um daqueles velhos pretextos utilizados pelos traficantes: a navegação de cabotagem. Seu passaporte indicava Santos como porto de destino, mas o navio foi apreendido pelos ingleses a apenas 140 milhas de Cabinda. O *Cacique* não conseguiu completar sua primeira viagem à África, sendo apreendido no dia 25 de setembro de 1845. Segundo os ingleses, era capaz de carregar até 1.500 cativos.²³

Em sua *Corografia brasílica*, Aires de Casal relatou que Pernambuco era talvez a província melhor aquinhoada com portos naturais, se bem que a maioria deles servisse apenas para embarcações menores, as sumacas.²⁴ Ora, era disso que precisavam os negreiros. O entusiasmo de Aires de Casal explica-se pela linha de arrecifes que atravessa o litoral da província, em frente a qual existe uma fossa abissal. Os arrecifes de Pernambuco mereceram até um estudo de Charles Darwin que passou por Recife voltando de sua viagem no *Beagle*. Odiou tudo o que viu e zarpou para a Inglaterra feliz por deixar o país onde ouviu os gemidos de um cativo ou cativa sendo torturado(a). Mas não deixou de se impressionar com os arrecifes em frente

²¹ Relatório Alcoforado-Africanos. ANRJ, Justiça, pasta IJ6 – 525, fls. 7–8. Sobre o relatório desse agente pago pelos ingleses, veja-se RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: Outro horizonte*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982, p. 216–217. BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos*. Brasília: Senado Federal, 2002, p. 397.

²² Sobre capitais, trabalhadores e navios americanos empregados no tráfico brasileiro, veja-se: HORNE, Geraldo. *O sul mais distante: Os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, cap. 2, *passim*. GRADEN, Dale T. O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil, 1840–1858. *Afro-Ásia*. Salvador: Ceal/UFBA, vol. 35, 2007, p. 9–35.

²³ Lord Aberdeen ao cônsul Cowper, 21/02/1846 e Enclosures 1 a 9. Parliamentary papers. Correspondence with foreign powers relative to the slave trade [Class B, C e D], vol. 33, p. 283–288. Edmund Gabriel a lord Aberdeen, 31/12/1845. Parliamentary papers. Correspondence with British commissioners and proceedings of the vice-admiralty courts relative to the slave trade, [Class A], vol. 32, p. 293.

²⁴ AIRES DE CASAL, Manuel. *Corografia brasílica*. Rio de Janeiro, 1817; reedição: Belo Horizonte: Itatiaia, 1976, p. 259.

ao porto da cidade. Uma linha reta com quilômetros de extensão. Nas suas palavras, talvez não houvesse no mundo uma estrutura natural com a aparência tão artificial quanto aquela.²⁵ Essa mesma linha brota novamente ao sul do Recife, descendo a costa. Em cada corte nessa linha de arrecifes, há um porto natural, permitindo a existência de diversos ancoradouros seguros. Esses portos serviam para contrabando desde o período colonial. Foram eles, inclusive, que permitiram que a resistência luso-brasileira continuasse exportando seus açúcares durante a ocupação holandesa (1630–1654).

Em 1821, o contrabando continuava sendo um problema para as autoridades provinciais do Reino Unido. Praias como Itamaracá, Cabo de Santo Agostinho, Porto de Galinhas, Rio Formoso e Tamandaré permitiam a entrada de navios de cem toneladas.²⁶ Na época em que o comércio atlântico de escravos era uma atividade legal, um navio negreiro poderia receber até cinco cativos por cada duas toneladas de arqueação segundo o primeiro artigo do conhecido alvará de 1813 que regulava essa matéria.²⁷ Cem toneladas, portanto, significavam poder transportar 250 africanos legalmente, atendendo as exigências das empresas de seguro e autoridades portuárias brasileiras. Ora, sabendo que os negreiros, depois de 1831, não obedeciam essas regras, fica claro que esses portos podiam receber bem mais gente em cada navio que lá chegava. No final da década de 1830, o pastor Kidder viu um desses barcos ancorado em Itamaracá, desembarcando cativos sem ser incomodado.²⁸ Para que a operação pudesse transcorrer assim, na calma, sem sobressaltos, era preciso, portanto, encontrar o porto certo e entrar na barra em segurança. Isso não era para amadores. Era preciso habilidade, conhecimento da costa, embarcação ágil e de boa manobrabilidade.

²⁵ "I doubt whether in the whole world any other natural structure has so artificial an appearance". DARWIN, Charles. *The voyage of the Beagle*. Londres, 1860; reedição: Nova York: Anchor Books, 1962, p. 495–496.

²⁶ Joaquim Batista Moreira ao Ministério dos Negócios Estrangeiros, 31/12/1850. Torre do Tombo (Lisboa): Coleção do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Pernambuco, caixa 3, s. n. Arquivo Público Estadual (Recife): Porto do Recife, vol. 15, 05/12/1821. Veja-se ainda FIGUEIRA DE MELLO, Jeronymo Martiniano. *Ensaio sobre a estatística civil e política de Pernambuco*. Recife, 1852; reedição: Recife: Conselho Estadual de Cultura, 1979, p. 56–63. Esse contrabando muito provavelmente já incluía cativos.

²⁷ Alvará de 24 de novembro de 1813. *Colleção das leis brasileiras, desde a chegada da corte até a época da Independência - 1811 a 1816*, vol. 2, p. 292–302. Veja-se ainda FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras, uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1993, p. 49.

²⁸ KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil*. São Paulo: Itatiaia, 1980, p. 119.

A adequação das embarcações para entrar nas barras dos portos naturais não esgotava as dificuldades para o sucesso da operação. Havia a questão da navegação atlântica e costeira em si. Era preciso que o navio chegasse em segurança em um determinado ponto exato. Em tese, era possível construir na praia alguma estrutura alta para sinalização, ou, no mínimo uma fogueira, mas isso não bastava. Qualquer descuido e o navio podia bater em arrecifes ou encalhar nos bancos de areia nos deltas dos rios maiores e botar tudo a perder. Era preciso atingir o ponto exato de entrada da barra. Talvez seja até redundante esticar este parágrafo, pois, para simplificar nosso argumento, até os dias de hoje existe a profissão de práctico de porto. Profissão bem remunerada, inclusive, que no Brasil atual depende de concurso público. Tal como os tabeliões, o práctico é pago pelos serviços prestados e não através de salário. É ele o profissional que traz o navio do alto mar para seu ponto de ancoragem. Cada porto tem os seus prácticos. São profissionais valorizados, pois é o especialista que conhece as correntes locais, as pedras, os bancos de areia, os humores do mar, os ventos, a tecnologia de navegação e tudo o mais que é preciso para que o navio entre sem problemas no porto para desembarcar sua carga. Da habilidade do práctico depende a celeridade e a segurança do desembarque.

Não era diferente naquela época, tanto que Theodore Canot, já experiente na arte de navegar, ficou muito aflito quando lhe mandaram atuar como práctico de um determinado porto na América do Norte. Àquela altura de sua carreira marítima, ele já se considerava um bom navegador, mas não tinha o conhecimento específico que era exigido para se chegar exatamente no ponto que lhe foi indicado, rapidamente e em segurança. Algum tempo depois, já comandante de navio negreiro, empregou um piloto local para entrar no rio Pongo na costa da África. Fez o mesmo, alguns anos depois, quando esperou a chegada de um piloto antes de entrar no rio Nunez na “Costa dos Escravos”.²⁹ Tinha razão em preocupar-se nessas situações, conforme o traçado da costa, a localização de bancos de areia e arrecifes, o ritmo das correntes e ventos, o perigo de naufrágio era concreto. Um bom práctico podia ganhar um bom dinheiro nos portos secundários, que se tornaram relevantes depois de 1831. Foi isso que aconteceu com o “patrão-mor” (ou seja, o práctico mais graduado) da barra de Campos, no Rio de Janeiro, que, junto com um marinheiro, enriqueceu durante o tráfico ilegal de escravos,

²⁹ CANOT, op. cit., p. 40-42 e p. 190.

segundo nos conta o famoso “relatório Alcoforado”, sobre o tráfico de escravos, datado de outubro de 1853. Os dois malandros terminaram se tornado até comendadores, tanto fizeram para facilitar o desembarque de cativos africanos para prover a capital imperial.⁵⁰

Cedo os traficantes começaram a sinalizar na costa. Os traficantes no Rio de Janeiro criaram um sistema de sinais costeiros. Na Bahia, eram inúmeras as fogueiras.⁵¹ Em 1837, foi apreendida uma série de documentos em um navio negreiro no rio Benin. Entre os papéis havia uma série de instruções aos funcionários de uma empresa formada por negociantes envolvidos no tráfico para Pernambuco. Entre elas, havia um sistema de bandeiras e sinais que deveriam ser empregados tanto na costa da África como nas praias pernambucanas para onde iam os navios. Em ambos os lados do Atlântico, foram construídas estruturas altas para a comunicação entre os negreiros e seus cúmplices em terra utilizando o código de sinais estipulado.⁵² Barcos de diversos tipos e tamanhos também colaboravam na empreitada, indo encontrar os negreiros em alto mar nos dois lados do Atlântico, ajudando a guiá-los até o ponto certo, ou mesmo embarcando cativos na costa da África, ou desembarcando-os no Brasil, como veremos a seguir.

As dificuldades em se chegar a um ponto certo da costa são confirmadas pelos inúmeros naufrágios nessa época. Sabemos que muitos deles eram propositais, pois não era incomum se sacrificar navios velhos, ou mesmo novos, trazendo-os abarrotados, abandonando-os ou destruindo-os após a viagem, principalmente nos últimos anos do tráfico. Mas uma coisa era fazer isso depois do desembarque, com a carga já em terra. Outra coisa era perder a preciosa carga humana já no fim da viagem. Os prejuízos poderiam ser imensos. A tragédia, terrível. Foi isso que aconteceu com um navio velho que naufragou na praia, em algum ponto entre Alagoas e Pernambuco. Pelo que se pode deduzir a partir dos relatos coevos, o navio foi levado por uma onda e rolou de tal forma que 60 crianças, que estavam confinadas na parte que inundou, simplesmente se afogaram. Originalmente, o navio trouxera uns 350 cativos. 160 morreram durante a viagem. Apenas uns 130 foram desembarcados em

⁵⁰ Relatório Alcoforado-Africanos, fls. 2.

⁵¹ VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987, p. 460. BETHELL, op. cit., p. 99.

⁵² REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus J. M. de. *O alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c. 1822 - c. 1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, cap. 10. MARQUES, João Pedro. *Tráfico e supressão no século XIX: o caso do brigue Veloz. Africana Studia*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, nº 5, 2002, *passim*.

estado muito debilitado e foram mandados às pressas para o Recife. Não sabemos quantos sobreviventes foram parar nos engenhos das duas províncias.⁵³

Uma boa medida para evitar acidentes era enviar ajuda aos navios ainda em alto mar. No Rio de Janeiro, na década de 1840, havia inúmeros barcos à espreita da chegada dos negreiros. Segundo os ingleses, eles se aproximavam dos negreiros e cobravam dez mil réis por cada cativo que desembarcassem em segurança ou mesmo para desembarcar os africanos. Por essa razão, via-se muita gente sendo levada pelo interior, mas nem sempre era possível saber em que navio tinham vindo. O capitão do *Anna* recusou essa ajuda e terminou capturado pelos ingleses. Segundo a correspondência diplomática enviada a lord Aberdeen em 1844, devido a sua incompetência no episódio, o capitão não apenas perdeu seu emprego como ainda ficou muito mal visto entre os negociantes de escravos da Corte.⁵⁴ No final de 1852, na foz do rio Bracuhy em Angra dos Reis, aconteceu um dos últimos desembarques nas terras de Joaquim José de Sousa Breves, um dos maiores traficantes do Império. Ao se aproximar, o navio foi logo recebido por inúmeras canoas que colaboraram no desembarque de 500 cativos de Moçambique e Quelimane.⁵⁵ Os próprios consignatários da carga e possíveis compradores muitas vezes chegavam mais rapidamente aos pontos de desembarque de barco do que a cavalo.⁵⁶

Percebe-se, portanto, que o tráfico se tornaria uma alternativa concreta de renda extra para os barqueiros da costa, antes envolvidos apenas com a pesca e o transporte de pessoas e mercadorias. Quem tinha barco e conhecia o litoral ganhou uma oportunidade de lucro com o contrabando de escravos, mesmo que não tivesse nenhum contato com a África, nem capital ou mesmo experiência nesse ramo de negócios. O tráfico deu emprego a muita gente antes dependente da pesca e do pequeno comércio de cabotagem. Esse cenário, superlativo no Rio de Janeiro, repetiu-se em menor escala nas outras

⁵³ Cowper a lord Aberdeen, 01/04/1844. First enclosure in n. 266. Parliamentary papers. Correspondence with foreign powers relative to the slave trade, [Class B and C], vol. 28, p. 414.

⁵⁴ John Samo e Fred Grigg a lord Aberdeen, 20/02/1844. First Enclosure in n. 135. Parliamentary papers. Correspondence with British commissioners and with foreign powers relative to the slave trade (class A and D), vol. 27, p. 184.

⁵⁵ ABREU, Martha. O caso do Bracuhy. In: MATTOS, Hebe e SCHNOOR, Eduardo. *Resgate: uma janela para o oitocentos*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995, p. 167.

⁵⁶ Isso não apenas nas praias oceânicas, como as de Pernambuco, mas mesmo dentro das grandes baías, como atesta o depoimento de um diplomata francês, que acompanhou um traficante numa canoa até o fundo da baía da Guanabara onde se dera um desembarque. RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 310.

províncias. O fim do tráfico liquidaria muitos negócios locais, vinculados aos inúmeros barracões para depósito de “africanos novos”, que viriam a ser queimados pelas autoridades brasileiras encarregadas de exterminar o tráfico.

No Nordeste do Brasil, havia inclusive um tipo de embarcação, muito popular entre pescadores devido a seu baixo custo de fabricação, que podia se adaptar a esse novo uso. Eram as jangadas, feitas de pau de jangadeira, que tanto chamaram a atenção de europeus como Koster, Tollenare e Rugendas, perplexos diante de uma embarcação tão eficiente quanto simples e inusitada.³⁷ Eram variados os seus empregos, inclusive transportar escravos fujões.³⁸ Acrescento que, depois de 1831, foram muito úteis ao tráfico. Com leveza, quase voando sobre as ondas com uma única vela latina e leme de popa, eram elas que primeiro encontravam os navios negreiros, guiando-os até aqueles portos naturais elogiados por Aires de Casal no começo do século. Do alto mar podiam chegar até a areia da praia sem problemas. A participação delas no tráfico incomodava o cônsul britânico em Pernambuco. Dizia ele, em 1837, que as “jangadas”, literalmente, sem tradução alguma para o inglês, lançavam-se ao mar à espreita da chegada dos navios negreiros, do mesmo modo, portanto, dos barcos menores no Rio de Janeiro, como vimos acima. Eram elas que indicavam o local e o momento seguro para o desembarque.³⁹

Colaboravam também com o desembarque dos cativos e da tripulação. O mestre de um pequeno navio negreiro, por exemplo, teve a pachorra de tentar entrar na barra à vista da fortaleza do cabo de Santo Agostinho, um dos pontos estratégicos mais importantes e bem vigiados do litoral brasileiro, por ser o cabo mais oriental da costa da América do Sul. O comandante da fortaleza atirou três vezes no navio que fez meia volta e foi desembarcar mais adiante, ainda à vista da fortaleza, mas fora do alcance de suas armas. O comandante mandou um barco, que capturou o mestre do navio que estava em uma jangada indo para a terra.⁴⁰ Podemos inferir, portanto, que

³⁷ KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Londres, 1816; reedição: Recife: Secretaria de Educação, 1978, p. 27. TOLLENARE, L. F. *Notas dominicais tomadas durante uma viagem em Portugal e no Brasil, em 1816, 1817 e 1818*. Salvador: Progresso, 1956, p. 20-21. RUGENDAS, João Maurício. *Viagem pitoresca através do Brasil*. São Paulo: Itatiaia, 1979, p. 233.

³⁸ SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. São Paulo: Papyrus, 2001, p. 115.

³⁹ Consul Watts a mr. Hamilton, 09/05/1837. 3rd Enclosure to n. 84. Parliamentary papers. Correspondence with foreign powers relating to the slave trade, 1837 [Class B], vol. 15, p. 76.

⁴⁰ Vicente Thomas Pires de Figueiredo Camargo a Francisco Antonio de Sá Barreto, 01/08/1837 e 24/11/1837. Apeje. Ofícios da Presidência à Prefeitura, Repartição Central de Polícia, fls. s/n.

quando os navios ficavam ao largo, as jangadas também poderiam servir para desembarcar os cativos.

O risco de naufrágio não era o único problema a ser enfrentado por um navio negreiro que errasse a rota. Nunca é pouco lembrar que o tráfico era um negócio ilegal, feito em freguesias onde as autoridades locais, regra geral, também eram proprietárias de terra e escravos. Assim, mesmo que fossem coniventes com o tráfico, não significava que iriam assistir seus vizinhos, muito menos concorrentes e adversários políticos, se beneficiarem sozinhos. Se um navio negreiro fosse parar na praia errada, o potentado local que controlava o acesso a ela por terra poderia muito bem aproveitar a situação para se apropriar dos cativos desembarcados sem sua autorização. Nesses casos, a vantagem estava com o pessoal de terra, pois a carga humana tinha que ser desembarcada rapidamente. Isso mesmo se relevarmos, como secundário, o risco de apreensão pela marinha brasileira ou pela inglesa, pois todos sabiam que quanto mais tempo os cativos permanecessem a bordo, mareados, sem higiene adequada, sequer “água fresca”, como se dizia na época, e expostos a um regime epidemiológico brutal, maior a mortalidade. Em Pernambuco, todas as praias próprias para o tráfico tinham dono.⁴¹ É possível até que fossem desprezadas antes de 1831. Mas depois daquele ano não. Principalmente aquelas onde havia portos naturais cuja barra e profundidade permitiam a entrada de navios negreiros em segurança.

Assim, em 1845, quando um negreiro sem nome errou a rota, por engano ou por dificuldade de enfrentar as correntes e os ventos, o capitão teve que se virar. A praia certa, segundo o cônsul inglês era barra de Catuama, justamente um dos portos naturais mais elogiados por Aires de Casal quase quarenta anos antes. Mas o navio, tonteante, foi parar em Macaro, logradouro da comarca de Tejucupapo, próximo às praias de Carne de Vaca e Catuama. Área de *plantation* desde o século XVI, os proprietários das praias de Goiana não eram contrários ao tráfico. Mas como homens de negócios que eram, quiseram também lucrar com a situação. Antes mesmo de conseguir se comunicar com o consignatário da carga no Recife, o comandante

⁴¹ No litoral pernambucano, os principais portos naturais situavam-se em praias contíguas a grandes engenhos de cana, ou margeando povoações também submetidas à esfera de influência dos grandes potentados rurais. Uso aqui a expressão coloquial “dono da praia” para indicar o membro da oligarquia agroexportadora capaz de defender a posse do porto natural contra outros ocupantes, permanentes ou eventuais. Dependia de sua conivência o uso daquele porto por outrem, inclusive por navios negreiros. Assim, é como se a praia – a rigor terreno de marinha – também tivesse dono.

teve que vender 30 cativos, provavelmente a baixo custo, para poder custear suas necessidades imediatas, o que demonstra que os negociantes locais não iriam deixar barato a oportunidade de lucro.

Não é difícil inferir que os cativos e a tripulação precisavam de cuidados, víveres e água. Isso tudo era urgente. Para garantir a segurança do desembarque, ele ainda repassou outros 11 africanos como propina para as autoridades locais. E não parou aí. Segundo o cônsul inglês, uma porção do resto da carga humana foi simplesmente roubada pela população local. No total, segundo o cônsul inglês, 146 africanos foram desembarcados nesta mal sucedida empreitada dos traficantes que operavam em Pernambuco. Imagine-se o prejuízo dos consignatários da carga humana.⁴² Esse tipo de situação podia acontecer em qualquer lugar. No Rio de Janeiro, onde os cativos eram mais valorizados, um negreiro teve que desembarcar às pressas, em local não combinado, devido ao risco iminente de ser apreendido por um cruzador que vinha em seu encalço. Desesperado, o comandante tentou vender os cativos a 200 mil réis cada para a população local. Ninguém quis. Terminou baixando o preço para pífios 20 mil réis por cada escravo. O dono da carga do *Tentativa* era ninguém menos do que Manoel Pinto da Fonseca, um dos maiores negociantes de escravos do Império. Mas, diante das circunstâncias, de nada lhe valeu sua influência.⁴³ Sendo o tráfico um negócio ilegal, os traficantes não tinham recurso à lei nesses casos. Não podiam processar ninguém por lhe “roubar” os cativos. Ficava por isso mesmo o achaque dos donos da praia e da população circunvizinha. Chegar ao porto errado, portanto, só não era pior do que ser apreendido pela marinha inglesa.

Esse último detalhe, o roubo da carga, provavelmente era o maior problema que poderia enfrentar um navio negreiro que fosse parar em local diferente do planejado. A propina, ou talvez, melhor dizendo, o ágio a ser pago pelo engano, era administrável, era parte do negócio, como observou Ubiratan Castro para o caso da Bahia.⁴⁴ Mas o roubo não. Era insustentável. Numa praia estranha, a tripulação estava indefesa diante da população local. Nunca é pouco lembrar que, em uma sociedade escravista, todos tinham armas e a população masculina era organizada em batalhões hierarquizados,

⁴² Cowper a lord Aberdeen, 02/05/1845. Parliamentary papers. Correspondence with foreign powers relative to the slave trade [class B, C and D], vol. 33, p. 290-295. De acordo com as inferências de Robin Law e Paul Lovejoy foi nesse navio que Baquaqua viajou para o Brasil como cativo. LAW e LOVEJOY, op. cit., p. 45.

⁴³ James Hudson a lord Palmerston, 15/03/1851. In: WILBERFORCE e HURLBERT, op. cit., p. 236.

⁴⁴ CASTRO DE ARAÚJO, op. cit., p. 85, 102-103.

antes nos corpos de Ordenança, depois na Guarda Nacional. Não seria difícil para algum senhor de engenho assumir seu cargo de juiz de paz, ou sua patente de oficial da Guarda Nacional, ou mesmo do (oficialmente) extinto corpo de ordenanças, armar seus dependentes e até seus cativos de confiança e se apropriar de africanos ilegalmente desembarcados nos limites de suas terras.⁴⁵ É por isso que os juízes de paz foram os que primeiro lucraram com as propinas do tráfico segundo o relatório Alcoforado.⁴⁶ As autoridades locais se regalaram com o tráfico. Em um dos principais portos do tráfico de Pernambuco, na foz do rio Una, era o vigário quem cobrava 10 mil réis por cada cativo desembarcado em segurança.⁴⁷

Dentro dos navios negreiros, a carga estava protegida da gente da terra, pois os navios navegavam bem armados, prontos para reagir até contra a marinha inglesa. Mas em terra, a coisa era diferente. Por melhor armados que estivessem os marinheiros, qualquer senhor de engenho era capaz de arregimentar mais gente em pouco tempo. Sem a proteção de algum potentado local, uma carga dessas na praia podia ser “apreendida”, digamos assim, até pelo sargento da guarda nacional da esquina, pequeno rendeiro ou comerciante de alguma povoação próxima, que também poderia juntar gente armada com essa finalidade. Roubar 300, 400 cativos talvez fosse difícil, mas surrupiar alguns não. Já em 1839, o *Carapuço* comentava esse problema com fina ironia. Segundo a bem humorada folha, o tráfico atlântico seria extinto por seus próprios excessos, pois haviam surgido “companhias”, cujo único negócio era “saltar por essas praias aos donos das partidas de escravos”, tomando-lhe os cativos “à força d’armas”.⁴⁸ Aqueles que detinham o controle sobre os principais portos naturais, os donos das praias, tiveram que se armar. Estavam prontos para proteger seus desembarques e, havendo chance, tomavam os cativos dos outros.

⁴⁵ Em Pernambuco, durante o quinquênio liberal (1844-48), a polícia civil, dominada pelos praieiros, apreendeu diversos carregamentos, apropriando-se dos cativos que raramente tornaram-se “africanos livres”, pois eram simplesmente distribuídos pelos engenhos dos aliados do partido. Veja-se: CARVALHO, M. J. M. A repressão ao tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848. *Tempo*. Revista do Departamento de História da UFF, v. 27, 2009, p. 151 - 167.

⁴⁶ Relatório Alcoforado-Africanos, fls. 2.

⁴⁷ M. Goring a lord Aberdeen, 16/05/1845. Parliamentary papers. Correspondence on the slave trade with foreign powers, parties to treaties, under which captured vessels are to be tried by mixed tribunals, [class B], vol. 16, p. 443.

⁴⁸ *O Carapuço* (Recife), 23 de março de 1839, p. 3.

O desembarque de Sirinhaém, em 1855 em Pernambuco, só foi mal sucedido por causa desse tipo de engano, atracar na praia errada. O episódio ganhou projeção na imprensa da época por ter sido aquele palhabote sem nome o último negreiro apreendido na costa brasileira com cativos africanos a bordo. Na investigação, até o presidente da Província e os Cavalcanti foram considerados suspeitos. Mas tudo começou justamente porque o comandante do palhabote errou o local de desembarque. Ao invés de ir para o engenho de João Manoel de Barros Wanderley, foi parar na casa de outro senhor de engenho que denunciou o caso às autoridades locais. Foi um pequeno engano. O engenho certo ficava ali perto, mas foi o suficiente para atrapalhar tudo. O sujeito que apreendeu o desembarque, todavia, deixou escapar o comandante e a tripulação do navio. Nunca ficou claro se não tinha como mantê-los presos, como alegou, ou se deixou que escapassem mesmo. E mais, boa parte dos “africanos livres” desapareceu misteriosamente. Dizia uma parte da imprensa local, talvez roubados, quer dizer “apreendidos”, pelo próprio filho do denunciante, o coronel Drummond que, ressalte-se, havia se tornado amigo do cônsul inglês em Pernambuco, que o defendeu em sua correspondência.⁴⁹

Essas circunstâncias, todavia, talvez pareçam excepcionais. Afinal de contas, em 1855, os envolvidos no tráfico, uma vez indiciados, caíam nas mãos da Auditoria de Marinha. Já se fora o tempo em que jurados localmente escolhidos, submetidos ou dependentes dos poderes locais, eram os encarregados de decidir o destino dos negociantes pegos em flagrante. Ao colocar o julgamento nas mãos da marinha e oferecer recompensa, o governo imperial inverteu a vantagem dos traficantes, antes julgados pela justiça local, incapaz de se desvencilhar das malhas clientelares e da influência dos potentados rurais. A aplicação desse dispositivo dificultaria muito o tráfico. Todavia, entre 1831 e a lei de setembro de 1850, os traficantes que “errassem” de praia também estavam se arriscando um bocado. E não falo aqui de apreensão, ou ter que pagar propinas, mas serem roubados simplesmente, como vimos acima. O prejuízo era enorme, apenas o navio se salvava. Claro que isso já era alguma coisa, mas imagine-se o impacto nas finanças de um traficante se a carga de gente fosse surrupiada depois de tanto trabalho e investimento.

Devido à ilegalidade do negócio, são relativamente poucos os registros de ladrão roubando ladrão – quer dizer senhor de engenho roubando tra-

⁴⁹ VEIGA, Gláucio. *O desembarque de Sirinhaém*. Recife: Imprensa Universitária, 1978, *passim*. *O Liberal Pernambucano*, 27 de junho de 1856. Arquivo Nacional. Série Justiça-Polícia, pasta IJ 6 -521.

ficante, ou senhor de engenho e traficantes roubando traficantes e senhores de engenho... Enfim, qualquer uma dessas possibilidades (o leitor pode até pensar em mais algumas) – mas os casos do *Feliz* e do *Mariquinhas* estão documentados. O *Feliz*, típico tumbeiro, embarcou 200 africanos, dos quais 70 morreram na travessia atlântica. Ao chegar ao Brasil, 80 foram roubados pelas autoridades locais e seus aliados que, depois, cumprindo a lei, enviaram ao Recife os remanescentes, um total de 50 pessoas, entre mulheres e crianças, todos muito doentes. Nenhum deles escaparia da morte nos dias subsequentes. O *Mariquinhas* teve destino semelhante em 1846. Foi parar na praia errada. Certamente, sabendo o que poderia acontecer, seu proprietário foi pessoalmente para o ponto de desembarque, provavelmente confiante na sua capacidade de comprar a convivência alheia, pagando ou repassando alguns escravos como propina. Não foi bem-sucedido. As autoridades locais eram mais ambiciosas do que pensava e não apenas ficaram com todos os cativos como ainda lhe deram uma bela de uma surra.⁵⁰

3. Recepção, vigilância e morte

Resolvido o problema da chegada do navio na praia certa, onde era esperado, havia ainda outros detalhes que requeriam cuidados. Primeiro, era preciso alguma estrutura de recepção para os cativos recém-desembarcados. Nunca é pouco lembrar as condições em que chegavam: esfomeados, desidratados, muitos enfermos, todos completamente nus, fizesse calor ou frio. Na época em que o tráfico era legal, a nudez incomodava as autoridades pernambucanas, ao ponto de emitirem um bando proibindo a exibição de “negros novos” despídos à venda no Recife.⁵¹ Eram assim que estavam depositados, no Arsenal da Marinha, as dezenas de cativos apreendidos no *Bom Jesus* em 1846.⁵² Mesmo na Corte, viajantes viram gente completamente nua exposta à venda.⁵³ Canot explicava a nudez durante a travessia atlântica

⁵⁰ Enclosure 2 in number 12, 04/05/1846. Parliamentary papers. Correspondence with British commissioners and proceedings of the vice-admiralty courts relative to the slave trade, [Class A], vol. 52, p. 46.

⁵¹ Bando sobre a proibição dos negros pelas ruas, 18/05/1822. Apeje. Registro de Provisões (R-PRO) 09-01, fls. 108-108 verso.

⁵² Antonio Brito Chichorro da Gama ao sr. desembargador chefe de Polícia interino, Manoel Rodrigues Villares, 17/05/1846. Apeje. Polícia Civil. vol. 327, fl. 80.

⁵³ KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 78.

alegando que era a única maneira de manter os cativos limpos e saudáveis, mas podemos supor que também era uma forma de impedir que escondessem apetrechos para defesa pessoal.⁵⁴

Mas, uma vez desembarcados, era preciso abrigo mínimo e vigilância máxima. As praias do tráfico encheram-se de barracões com essa finalidade. Eram estruturas impressionantes, aptas a receber centenas de pessoas de uma só vez. No litoral do Rio de Janeiro, muitos desses barracões foram destruídos depois de setembro de 1850.⁵⁵ Deve ter sido alguma estrutura assim que Baquaqua encontrou ao chegar a Pernambuco. Segundo seu relato, ao desembarcar foi levado até a casa de um plantador que funcionava como uma espécie de mercado de escravos. Este é um detalhe relevante, pois indica uma situação que deve ter se tornado a regra e não uma exceção, ou seja, passou a ser difícil separar o traficante do senhor de engenho que controlava o acesso à praia. Depois de 1831, o acordo mercantil entre o dono da praia e o dono da carga humana deveria ser o mais estreito possível. No caso de Pernambuco, onde os portos naturais eram bem definidos, pode-se até falar nessa categoria social sem aspas, o senhor de engenho-trafficante – ou vice-versa – ou seja, aquele potentado rural que se tornou traficante, ou o traficante que se tornou rendeiro ou dono de terra, enfim, alguma forma de aliança mercantil e política viabilizando a empreitada.

Pois bem, ali onde desembarcou Baquaqua, havia abrigo e comida, essenciais para estancar a mortalidade da carga humana. O principal eram água e “alimentos frescos” como se dizia na época, pois não se conhecia a vitamina C, mas sabia-se, por uma longa experiência com o escorbuto, que o consumo de frutas frescas e misturas de carnes com ervas evitava o “mal de Luanda”, como se dizia na época.⁵⁶ Da mesma forma que os navios negreiros tinham imensos caldeirões e inúmeras pipas de água para prover os africanos, o ponto de desembarque deveria ter cozinha, estoque de víveres, água potável e lenha suficientes para as necessidades das centenas de pessoas que lá estavam, entre africanos desembarcados, tripulação do negreiro, negociantes e trabalhadores engajados nos serviços necessários para a recuperação, manutenção e vigilância dos “africanos novos”.

⁵⁴ CANOT, op. cit., p. 102.

⁵⁵ Relatório Alcoforado-Africanos, fls. 2. WILBERFORCE e HURLBERT, op. cit., p. 233.

⁵⁶ WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. Cirurgiões e mercadores nas dinâmicas do comércio atlântico de escravos (séculos XVIII e XIX). In: MELLO SOUZA, Laura; FURTADO, Júnia; BICALHO, Maria Fernanda (orgs.). *O governo dos povos. Relações de poder no mundo ibérico na época moderna*. São Paulo: Alameda, 2009, p. 289. RODRIGUES. *De costa a costa*, op. cit., p. 261-265 e *passim*.

Entre as atividades desenvolvidas no ponto de desembarque, temos que incluir os cuidados com o próprio navio que teria que ser preparado para navegar até o porto oficial mais próximo, onde receberia passaporte e seria aprestado para outras aventuras mercantis, quem sabe até outra viagem à África. Não bastava livrar-se de correntes e outros equipamentos próprios do tráfico que poderiam chamar a atenção das autoridades no porto legal de destino. Significava também fazer pequenos consertos, alguns dos quais demandavam serviço próprio de trabalhadores portuários, como, por exemplo, carpintaria e calafetagem. Uma tarefa era rotina: a limpeza do barco, geralmente com alcatrão, para chamar menos atenção no porto de destino amenizando o chamado “cheiro de escravo”⁵⁷ e, principalmente, por causa da crença de que os odores nauseabundos, os “miasmas pestilenciais” que emanavam do navio poderiam contaminar o ar, causando doenças difíceis de curar.

O caso do *Aracati*, um brigue-escuna de 162 toneladas, traz algumas indicações do funcionamento desses procedimentos. O barco foi capturado em 1842, próximo ao cabo de Santo Agostinho, após desembarcar 385 africanos que sobreviveram em uma viagem onde outras 27 pessoas morreram de sede, segundo os autos de sua apreensão. Seu mestre Manoel José Fernandes era natural de Pernambuco e, portanto, provavelmente bom conhecedor daquele trecho da costa brasileira. Aliás, convém mencionar que o “piloto” também era pernambucano. Não havia, portanto, margem para erro na rota. Estava tudo bem planejado. Sabiam para onde ir e onde entrar. Conheciam os mares por onde navegaram e a barra onde foram capturados. Foi uma escuna da marinha brasileira que apreendeu o *Aracati*. No momento da apreensão, a tripulação estava no navio se regalando com melancia, manga, laranja e maracujá.⁵⁸

A abundância e variedade de frutas demonstravam claramente que o navio viera de uma longa viagem, segundo deduziam as autoridades brasileiras. Ao serem questionados sobre elas, os tripulantes alegaram que as frutas não tinham vindo da praia imediata, o que seria um indício claro do desembarque, no entender das autoridades da marinha. De acordo com a tripulação, elas haviam sido compradas de uma barçaça que passou por ali. O que sabemos ao certo é que essas frutas eram essenciais para que a tripu-

⁵⁷ RODRIGUES, *De costa a costa*, op. cit., p. 149.

⁵⁸ 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. 25, p. 268-273. REIS, GOMES e CARVALHO, op. cit., p. 161-162.

lação e os cativos se recuperassem. Nunca é pouco lembrar que o escorbuto também afetava a marujada, cuja mortalidade era altíssima. A praia também teria que acolher os tripulantes doentes e moribundos.

Àquela altura, não se sabia que os cajus, onipresentes nas praias do Nordeste no apogeu do verão, tinham um teor de vitamina C maior do que as laranjas que a tripulação chupava. Mas, certamente, deviam ser consumidos pelos desembarcados por serem frutas praticamente sem custo algum durante a safra. Já se sabia que as frutas cítricas eram eficazes contra o escorbuto.⁵⁹ Mas era março. Acabara-se a safra. Mas, como vimos, havia manga, laranja, melancia e maracujá no *Aracati*. Havia, portanto, variedade e abundância. Pensando bem, talvez os tripulantes tenham dito a verdade quanto à origem desse pequeno banquete. Talvez, realmente tivessem comprado as frutas de uma barça que passava carregada de alimentos frescos. Só que, se isso aconteceu, a tal barça não apareceu por acaso. Nos portos das grandes cidades, havia os chamados “barcos de quitanda”, como observou Silvana Jeha, que vendiam comida e outras mercadorias aos barcos maiores.⁶⁰ A barça que passou pelo *Aracati* era uma adaptação à nova situação. Era um barco de quitanda, só que para navios negreiros.

Um desembarque de 385 pessoas famélicas era uma excelente oportunidade para se comercializar frutas que, em outras circunstâncias, talvez não tivessem uma demanda tão grande e urgente. A variedade no *Aracati* expressa exatamente isso, pois juntar, em um mesmo barco, melancia, manga, laranja e maracujá em grande quantidade no exato momento de um desembarque de centenas de cativos, indica a existência de uma estrutura de distribuição bastante especializada. Melancia e maracujá são trepadeiras plantadas e colhidas anualmente. Mangueiras são árvores frondosas, laranjais, arvoredos que exigem cuidados. Demoram a produzir. Mas maracujá e melancia são frutas sazonais. Podem ser plantadas em um leirão simples, desde que se cuide para que os animais e insetos da roça não as devorem. Havia, portanto, pomares e gente capaz de plantar, colher, juntar e manusear frutas prontas para o consumo dos desembarcados. Não podemos garantir que eram todas vendidas em barcos de quitanda. Talvez o dono da praia tivesse pomares prontos para atender as necessidades do tráfico. Mas o que importa aqui apontar é a existência de mecanismos de produção e distri-

⁵⁹ RODRIGUES, *De costa a costa*, op. cit., p. 262. WISSENBACH, op. cit., p. 295.

⁶⁰ JEHA, Silvana Cassab. *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da armada nacional e imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854*. Tese de doutorado, História, PUC-RJ, 2011, p. 95.

buição complexos e eficazes. Nesse sentido, é importante atentar para um detalhe: as frutas teriam sido adquiridas de uma “barcaça”, uma embarcação movida a vela ou remo de pau capaz de navegar em águas rasas, podendo assim entrar nos rios alcançando pontos distantes do litoral.

Foi isso que notaram os oficiais da marinha inglesa perto de barracões no Rio de Janeiro. Num deles, havia vastas plantações de banana, laranja e mandioca.⁶¹ Talvez alguns senhores de engenho mais sintonizados com essa necessidade – aqueles senhores de engenho–traficantes mencionados acima – tenham até incentivado, ou obrigado, seus cativos a plantar melancias e maracujá, por exemplo, ou outras hortaliças. Assim, podem ter surgido roçados que não eram apenas o resultado direto da tensa e desigual negociação entre senhores e cativos, mas também uma necessidade das propriedades próximas das praias acolhedoras de navios negreiros. O emprego do trabalho escravo voltado para a manutenção do tráfico é uma possibilidade. Mas não é a única. Essa podia ser uma nova oportunidade para roceiros menores ou mesmo para moradores de engenho que vendiam seus excedentes nas feiras, ou ainda para pescadores que passaram a ter a possibilidade de ganhar alguns trocados, fazendo uso dos seus barcos, barcaças, canoas e jangadas.

Importa repetir aqui que tudo tinha que ser rápido e eficaz. O dono da carga não podia esperar pelos “refrescos”, como se dizia na época. Era preciso recuperar os cativos imediatamente. Qualquer demora resultava em mais fatalidades e, conseqüentemente, prejuízos. Imagine-se o “vuco-vuco” que devia ser o desembarque de um navio negreiro em um ponto qualquer onde, antes de 1831, havia apenas pescadores e gente da clientela de algum senhor de engenho próximo. A massa de gente escravizada que desembarcou naqueles anos fora das capitais certamente mudou os mercados locais de víveres e a vida das comunidades costeiras, antes dependentes da pesca, de modestos roçados, cujos excedentes eram vendidos nos dias de feira no interior. O impacto do tráfico ilegal sobre o cotidiano das populações envolvidas não pode ser subestimado. Foi brutal, mesmo em mercados menores do que o Rio de Janeiro, como era o caso de Pernambuco. Uma injeção de capital mercantil imediata e profunda. A chegada de um navio negreiro representava o surgimento de um mercado de ocasião, restrito no tempo e no espaço. Mas, naquele momento exato, havia uma demanda a ser atendida. O receptor dos cativos não podia depender do dia de feira ou de fornecedores

⁶¹ WILBERFORCE e HURLBERT, op. cit., p. 235.

eventuais. Tinha que estar tudo pronto. Muita gente estava envolvida nessas operações, entre trabalhadores livres, roceiros, pescadores e até cativos.

Feito o desembarque, a “desova”, como diziam na época, era preciso um local de depósito seguro e bem vigiado, o que significa que deveria haver gente preparada para essa finalidade com armas e outros tantos apetrechos de contenção. Cavalos, mulas e cachorros também eram úteis neste caso. Ressalte-se que havia gente também especializada em roubar escravos recém-desembarcados. A vigilância, portanto, tinha que ser muito bem orquestrada.

Era preciso também que houvesse uma estrutura médica mínima, um bom barbeiro-sangrador ao menos, talvez até africano, para cuidar das centenas de pessoas que certamente desembarcavam estropiadas, muitas gravemente enfermas, inúmeras com diarreia, outras tantas com conjuntivites que podiam levar a cegueira e, talvez todos até, com alguma moléstia de pele, sarna principalmente, além de feridas várias devido às condições da viagem. Sabemos do descuido dos negociantes de escravos em relação às recomendações dos médicos sanitaristas, mas havia um limite, que deviam conhecer muito bem, entre deixar os cativos embarcados menos capazes de se rebelar devido à fome e à sede e simplesmente matá-los durante a viagem.

Depois do desembarque, o problema continuava. Segundo o depoimento ao parlamento inglês de um homem envolvido no tráfico para o Brasil, os cativos precisavam de uns três meses para se recuperar da travessia atlântica.⁶² Ricardo Caíres Silva elencou uma série de depoimentos de africanos, que vieram para o Brasil depois de 1831, no qual ficou explícito que muitos ficavam vários dias, até meses, perto do local de desembarque antes de serem comercializados. Recuperavam-se da viagem, aprendiam melhor português e assim alcançavam melhores preços.⁶³

Como indica Manolo Florentino, a taxa de mortalidade dos recém-desembarcados também era muito alta.⁶⁴ Nem sempre era possível estancar totalmente a diarreia e demais doenças infecto-contagiosas contraídas na viagem, principalmente quando viajavam “apinhados”, como se dizia no Brasil, ou *spooned*, literalmente como colheres empilhadas, como diziam os ingleses.⁶⁵ Na época do tráfico legal, observou Mary Karasch, era exigida até

⁶² Apud CONRAD, op. cit., p. 36.

⁶³ CAÍRES SILVA, op. cit., p. 50-58.

⁶⁴ FLORENTINO, op. cit., p. 154.

⁶⁵ HARMS, op. cit., p. 305.

certa atenção psicológica para evitar o banzo e o suicídio.⁶⁶ Os ingleses com-putavam os óbitos dos “africanos livres” que levavam para Serra Leoa após a captura dos navios negreiros onde eles estavam viajando como cativos para as Américas. Numa amostra de 38.033 africanos livres desembarcados entre 1840 e 1848, 3.941 morreram antes que os navios em que estavam fossem leiloados.⁶⁷ Isso significa que mais de dez por cento dos africanos transportados pelos ingleses para a sua principal colônia africana faleciam em terra devido aos padecimentos da viagem.

Ao chegar ao Brasil, portanto, muitos morriam. O *Temerário* viajou com 913 cativos “apinhados”, dos quais apenas 816 desembarcaram em Catuama. Muitos foram distribuídos como propina para as autoridades locais durante o desembarque. Mas, no engenho onde estavam aprisionados, morreram outros 300. Imagine-se o terror que uma cena desse tipo provocava nas comunidades litorâneas recém-expostas ao tráfico. Como teria sido o enterro daquelas 60 crianças que se afogaram dentro do navio encalhado em uma praia entre Alagoas e Pernambuco? Maria Graham ficou aflita ao ver um cão arrastando na boca o braço de um pobre cativo mal enterrado no areal do istmo entre Olinda e Recife.⁶⁸ As cenas presenciadas próximas ao Valongo no Rio de Janeiro eram ainda mais brutais, segundo os contemporâneos. Eram inúmeros os cadáveres mal enterrados, espalhando uma fedentina insuportável.⁶⁹ Em Salvador, a busca pela dignidade na hora do enterro levou os cativos a se levantarem na Cemiterada.⁷⁰ Não há porque subestimar o que acontecia nesse plano no litoral afora depois de 1831. Cenas dantescas de enterros em massa iriam se repetir nas praias. Só que piores, podemos inferir, pois, ao menos nas cidades, o tráfico sofria algum controle, por menor que fosse, por parte das autoridades que cuidavam da higiene urbana. Não por compaixão, mas simplesmente porque todos temiam o contágio.

A desventura dos sobreviventes obviamente não era apenas o cativoiro. A tragédia do *Temerário*, por exemplo, não parou na morte de centenas de

⁶⁶ KARASCH, op. cit., p. 79-80.

⁶⁷ Report from the select Committee of the House of Lords, etc., 19/07/1850. Parliamentary papers. Report from the select Committee of the House of Lords to consider the best means which Great Britain can adopt for the final extinction of the African slave trade with minutes of evidence, appendix and index, vol. 6, p. 228.

⁶⁸ GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil (e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823)*. Londres, 1824; reedição Belo Horizonte: Itatiaia, 1990, p. 140.

⁶⁹ KARASCH, op. cit., p. 77.

⁷⁰ REIS, João José. *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, *passim*.

pessoas após o desembarque. Pelo menos uns cem cativos ficaram cegos pela “ophtalmia” que os atacou, sendo, por isso, distribuídos gratuitamente. Os restantes foram vendidos normalmente, para escândalo do cônsul inglês no Recife que disse nunca ter visto uma ofensa à lei tão flagrante, pois tudo aconteceu quase às vistas de Olinda e com o conhecimento do então presidente da Província, o barão da Boa Vista.⁷¹ Isso também teria consequências para a população costeira.

Não nos iludamos, conjuntivites viróticas ou bacterianas, facilmente curáveis hoje em dia, podiam resultar em cegueira permanente. E tudo isso com muita dor, muito sofrimento, além do isolamento devido ao temor que todos tinham do contágio. Imagine-se o terror dos infelizes passageiros do *Temerário* condenados à escravidão e à cegueira simultaneamente. O perigo de cegueira era tão real que os episódios mais aterrorizantes circulavam pelo Atlântico rapidamente. O caso do *Rodeur* foi narrado por Thomas Clarkson em seu livro publicado em 1830. Sem citá-lo, em janeiro de 1839, o *Diário de Pernambuco* contou o mesmo episódio, certamente chocando seus leitores. Segundo o jornal, o *Rodeur*, um negreiro de 200 toneladas, zarpou de Calabar em janeiro de 1819 com 22 tripulantes e 160 africanos, quando uma oftalmia, que começou entre os escravos, atingiu um dos marinheiros e daí se espalhou cegando praticamente toda a tripulação. Apenas um marinheiro ainda podia ver o suficiente para guiar o navio. No caminho, o *Rodeur* cruzou com um negreiro espanhol, o *Leon*, acometido pelo mesmo problema, mas foi incapaz de ajudá-lo. Doze tripulantes ficaram permanentemente cegos, inclusive o cirurgião-barbeiro do navio. O capitão conseguiu salvar apenas um dos olhos.⁷²

Por último, depois do desembarque, começava outro processo que podia ter várias formas: a distribuição da carga. Baquaqua, por exemplo, não falou muito sobre como foi a sua própria comercialização, mas deixou a impressão de que foi vendido e revendido sucessivas vezes individualmente até chegar às mãos de um padeiro. Mas também havia caravanas que partiam das praias em várias direções. Incomodava o cônsul inglês em Pernambuco a tranquilidade com que essas inusitadas procissões seguiam pelas estradas sem serem incomodadas pelas autoridades que deveriam coibir o tráfico. Esquecia-se

⁷¹ National Archives (Londres). NA-FO 84/470, 08/05/1845. Ibid. FO 84/526, Slave trade, Brazil, 05/09/1844.

⁷² *Diário de Pernambuco*, 04/01/1839. CLARKSON, Thomas. *Abolition of the African slave-trade by the British Parliament*. Augusta, P.A. Brinsmade, 1830, vol. 2, p. 221-225. Veja-se ainda: <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>

que isso já era uma rotina em Pernambuco. A diferença é que essas caravanas não partiam mais do Recife ou de uma ou outra vila costeira que, eventualmente, recebia contrabando desde o período colonial. Agora, elas saíam dos portos do tráfico em direção ao interior ou mesmo para Recife e Olinda.

Aqui, gostaria de ressaltar que o tráfico ilegal teve dinâmica própria. Ele não foi igual nos seus mais de vinte anos de existência. Houve adaptações às circunstâncias, tanto no mar como em terra. É bem possível que, no começo dos anos 1830, as caravanas com cativos realmente andassem tranquilamente pelo interior afora. Mas, com o passar do tempo, a vigilância deve ter se aprimorado, não apenas para coibir as fugas, mas também por temor dos ladrões de escravos, como vimos acima. Enquanto o tráfico existiu, os negreiros podiam ser atacados por piratas. Depois de 1831, isso passou a acontecer em terra. As caravanas eram o alvo. Vale ressaltar que, obviamente, os cativos não eram gado, mas gente, ou seja, eram capazes de participar do seu próprio roubo, trocando de senhor no meio do trajeto. Em 1837, o *Diário de Pernambuco* publicou uma carta que defendia explicitamente o comércio atlântico de escravos. O sarcástico missivista, que se assinava "Anjo Gabriel", contou que viu passar na porta do seu engenho uma caravana levando uns 200 "colonos" africanos que haviam desembarcado ali perto. Além dos tais "colonos", havia uns 40 homens armados vigiando a triste procissão.⁷³ Em zonas de *plantation* próximas à costa não deviam ser raras essas cenas. Mas o que aconteceria se a caravana tivesse que atravessar algumas léguas antes de chegar ao ponto de distribuição dos cativos? Os vigilantes, como os 40 homens da estória do Anjo Gabriel, não estavam ali de graça. Além disso, todos tinham que ser providos de víveres e água durante o trajeto para que a distribuição fluísse a contento. Portos naturais em locais ermos do imenso litoral do Brasil poderiam servir emergencialmente, mas não para as rotinas do tráfico. Tudo tinha que ser muito bem arranjado, da chegada do navio à distribuição dos cativos.

4. Considerações finais

Após 1831, o comércio atlântico de escravos passou a empregar muita gente em diversas atividades no imenso litoral brasileiro fora das capitais provinciais. Esta constatação permite algumas reflexões.

⁷³ Correspondência. In: *Diário de Pernambuco*, 17/04/1837.

Agricultores e roceiros ganharam fregueses para escoar sua produção. Barqueiros, jangadeiros, pescadores em geral encontraram uma nova fonte de renda. Desocupados robustos passaram a ter empreitada na vigilância dos desembarcados ou nas caravanas de distribuição dos cativos. Barbeiros subempregados nas modestas povoações costeiras passaram a ter trabalho certo e intenso, mesmo que por poucos dias mal distribuídos no ano. Padres viram seus serviços valorizados nas capelas dos engenhos. Não se limitavam apenas a benzer as máquinas na primeira moagem. Batizavam turmas de “negros novos” e benziam enterros em massa, evitando assim malassobros, feitiços e maldições. Para alguns desses serviços, também podiam servir os especialistas religiosos locais mais afamados, inclusive africanos.

Quando os navios negreiros deixaram de desembarcar nas capitais, muita gente deve ter perdido o emprego nos portos urbanos. Mas, talvez, ainda mais tenha se empregado pelo litoral afora. Não temos como aferir exatamente o impacto desse processo nas comunidades costeiras, mas não deve ter sido pequeno. O tráfico trouxe um novo uso para as embarcações antes devotadas apenas à pesca e à cabotagem de mercadorias menos valiosas do que a mão-de-obra escrava. Criou um novo mercado para víveres frescos, que muitas vezes tinham que ser levados até os barcos, principalmente quando eles ficavam a bordejar esperando um momento melhor para aportar ou esperando o desembarque completo em segurança.

Sabemos que, no século XIX, o tráfico foi ganhando adversários nos mais variados estratos sociais. Em seus últimos anos, não havia muita gente afirmando nos jornais que era uma atividade boa e louvável, ao menos tão explicitamente como fizera o tal “Anjo Gabriel” no *Diário de Pernambuco*. Muito menos em textos assinados por pessoas reais, com nome e sobrenome. Isso mesmo sendo corriqueiro denunciar as arbitrariedades cometidas pelos ingleses contra a marinha mercante brasileira sob o pretexto de uma causa nobre, fomentando assim a anglofobia. O medo das rebeliões escravas, das doenças trazidas da África e a própria consciência de que a escravidão era um mal que devia ser erradicado adensavam a massa de defensores da abolição do tráfico. Havia emancipacionistas sinceros e boa parte da opinião pública concordava. Mas será que os agentes consulares britânicos e portugueses estavam simplesmente mentindo quando diziam que muitos brasileiros apoiavam o tráfico nessa mesma época? Estariam os ingleses apenas defendendo a expansão do seu império sob a fachada de uma causa humanitária? Estariam os agentes consulares lusitanos apenas defendendo seus cidadãos envolvidos no tráfico, jogando a culpa nos brasileiros?

Sim, é a resposta óbvia. A hipocrisia humana é universal.

Mas é preciso qualificar essa resposta. Não podemos ser tão simplistas, pois, no mesmo momento em que crescia a opinião pública contra o tráfico – principalmente nas cidades –, havia muita gente no litoral que dele se beneficiava. Nos locais de desembarque, muitos passaram a depender do tráfico, senão para sobrevivência, ao menos como uma fonte de renda antes inexistente. Depois de 1831, muitas localidades costeiras receberam uma brutal injeção de capital mercantil, gerando renda nas mais diversas atividades. É ingênuo supor que a falta de denúncias de desembarques era apenas por temor aos traficantes. É duro admitir, mas havia gente que não podia ser radicalmente contra seu próprio ganha-pão. O famoso relatório Alcoforado narra uma complexa escala de propinas, desde os mais altos escalões até as autoridades locais menos expressivas.⁷⁴ O dinheiro do tráfico pulverizava-se. Dizer que a maioria da população o apoiava é uma proposta absurda. Mas não podemos negar que muita gente dele se beneficiava.

O cônsul inglês em Pernambuco achava que a população mais pobre era quem mais apoiava o tráfico por ser um negócio que gerava muita riqueza, empregando muita gente em pequenos serviços, distribuindo propinas em todos os níveis da burocracia imperial.⁷⁵ Mais uma vez, é evidente o exagero da retórica consular. Bem própria da mentalidade de um representante da então maior potência do planeta. Não é razoável alicerçar o tráfico justamente na população não proprietária de escravos. Isso também é óbvio. Todavia, não devemos subestimar a participação das populações costeiras, reduzindo o tráfico a um negócio de grandes traficantes urbanos. *O Nazareno*, por exemplo, era uma folha que defendia os direitos dos caixeiros brasileiros e dos negros presos no Recife por seguirem a seita do Divino Mestre em 1846.⁷⁶ Seu editor, Borges da Fonseca, era um admirador de Cipriano Barata e autor do manifesto mais radical da insurreição Praieira (1848/49), no qual, entre outras propostas, defendia o voto universal para os cidadãos brasileiros. Borges da Fonseca, todavia, não deixou de publicar um texto defendendo a anulação da lei antitráfico de 1831. Citou explicitamente Bernardo Pereira

⁷⁴ Relatório Alcoforado-Africanos, fls. 3.

⁷⁵ NA-FO 84/470, 04/08/1845.

⁷⁶ ALMEIDA SANTOS, Mário Márcio de. *Um homem contra o Império: Antônio Borges da Fonseca*. João Pessoa: União, 1994, *passim*. CARVALHO, Marcus J. M. Que crime é ser cismático? As transgressões de um pastor negro no Recife patriarcal, 1846. *Estudos Afro-Asiáticos*, 1999, vol. 36, p. 97-122.

de Vasconcelos escrevendo que “a escravidão é um elemento de civilização para o Brasil”.⁷⁷ Ele certamente não estava sozinho.

Claro que o tráfico também trazia doenças terríveis para as populações do litoral. Da cegueira a diarreia mortal, passando por inúmeras enfermidades graves. Quem não se chocaria ao ver, pela primeira vez, a chegada de centenas de pessoas famélicas, desidratadas, com sarna, muitas cegas ou até moribundas nos últimos suspiros? Quem não se incomodaria ao testemunhar, ou mesmo participar, de enterros de dezenas, às vezes centenas de pessoas poucos dias após um desembarque? A maior presença africana também aumentava o temor de uma grande rebelião escrava, um problema tanto para os grandes como para os pequenos e médios proprietários de cativos. Mas, por outro lado, o tráfico empregava de pescadores a roceiros, passando por desocupados mais robustos, barbeiros, práticos de portos secundários, carpinteiros, calafates etc. Eram muitos esses empregados em Pernambuco. Mais ainda na Bahia e Rio de Janeiro. Vinha daí o tal apoio ao tráfico de que falavam os agentes consulares ingleses e portugueses. Quer dizer, talvez “apoio” seja uma expressão superlativa, mas conviência não. Partia daí a silenciosa, mas concreta, nesga de legitimidade que porventura ainda possuía o tráfico entre a população não proprietária de escravos depois de 1831. Muita gente lucrava com ele.

Estamos falando, portanto, de um empreendimento de grande porte. Por mais discretos que fossem os traficantes, por mais silenciosas que fossem as velas recolhidas após a ancoragem, um desembarque era um grande evento. A notícia da chegada de um navio negreiro se espalhava como fogo na palha (*wild-fire*), na expressão do próprio Baquaqua.⁷⁸ Euzébio de Queiroz tinha a mesma opinião. Segundo ele, bastava o governo querer para acabar com o tráfico, pois era impossível esconder uma operação dessa escala.⁷⁹ Todo mundo via. Muitos participavam.

Depois de 1831, os negociantes envolvidos no comércio atlântico de escravos procuraram também possuir terras no litoral, ou constituir alguma forma de acordo com os proprietários das terras próximas aos terrenos de

⁷⁷ Apeje. *O Nazareno*. Typografia Nazarena de Antonio Borges da Fonseca, 25/05/1846. Ao discutir os roubos de escravos que ocorriam em Pernambuco na década de 1840, Borges também defenderia a propriedade sobre os africanos que entraram no país depois de 1831. Para ele, era preciso pegar os ladrões de escravos, mas o domínio propriamente dito, ou seja a propriedade, não deveria ser questionada. ALMEIDA SANTOS, p. 115.

⁷⁸ Apud LAW e LOVEJOY (orgs.), op. cit., p. 158.

⁷⁹ Relatório apresentado à Assembleia Geral, 1852. Center for Research Libraries, Brazilian Government Document Digitalization Project, <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/660/000005.html>.

marinha, as praias propriamente ditas. Assim viabilizaram seus negócios. Houve, portanto, um rearranjo nas relações entre os detentores dos melhores portos naturais e os traficantes. Como é voz corrente na literatura e nas memórias coevas que os senhores de engenho costumavam estar endividados com os traficantes, talvez fosse essa uma boa alternativa para aqueles cujas terras margeavam os melhores portos naturais, abatendo débitos em troca de proteção aos desembarques, ou sendo pagos em “negros novos”. Para os traficantes, não havia outro caminho, ou tinham acesso aos melhores portos naturais próximos dos centros de consumo da mercadoria contrabandeada, ou saíam do negócio. Quanto melhor o porto natural, quanto mais pronta e segura a estrutura de recepção, mais rápido, discreto e bem-sucedido o desembarque.

Depois de 1831, dificilmente um navio negreiro iria zarpar da África “na louca”, sem destino certo, pronto a atracar em qualquer lugar. Quando isso acontecia, o risco de fracasso era iminente. Traficantes bem articulados poderiam até dispor de mais de um ponto de desembarque a sua disposição, inclusive em diferentes províncias, pois às vezes era preciso mudar a rota para escapar dos ingleses. Mas o essencial era garantir ao menos um local certo para o desembarque. Volto a lembrar que a possibilidade de apreensão pelos ingleses não era o único risco. Os negócios do tráfico eram concorridos e as disputas políticas e pessoais frequentemente resolvidas com violência. Nas localidades litorâneas onde esses atritos eram mais acirrados, havia o risco dos “negros novos” serem tomados pelos adversários dos responsáveis pelo desembarque. Em lugares mais remotos, a carga poderia ser roubada por ladrões de escravos. Proprietários rurais empossados de cargos no aparato repressivo também podiam tentar se apropriar de cativos desembarcados por seus adversários na política local. Esses riscos impeliavam os traficantes a entrar em sintonia com os potentados locais, tecendo alianças políticas e mercantis nas imediações dos melhores portos naturais, ou mesmo comprando ou arrendando essas terras. Essa rede de apoio era a melhor garantia do sucesso de um desembarque. Depois de 1831, os negociantes de escravos não podiam mais se limitar a negócios urbanos e atlânticos. Era preciso consolidar alianças além das capitais provinciais. Agora também interessava a eles conhecer – ou tornarem-se – o juiz de paz, o comandante da guarda nacional, o subdelegado de polícia. Uma nova relação se estabelecia. Traficantes tornaram-se donos de terra no litoral e, provavelmente, vice-versa. No que diz respeito ao volume do tráfico, Pernambuco está em 3º lugar, atrás da Bahia e Rio de Janeiro. Todavia, a província serve como um microcosmo do tráfico mais amplo. Processos análogos devem ter ocorrido em outras províncias depois de 1831.

Referências bibliográficas

- ABREU, Martha. O caso do Bracuhy. In: MATTOS, Hebe e SCHNOOR, Eduardo. *Resgate: uma janela para o oitocentos*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1995.
- AIRES DE CASAL, Manuel. *Corografia brasílica*. Rio de Janeiro, 1817; reedição: Belo Horizonte: Itatiaia, 1976.
- ALMEIDA SANTOS, Mário Márcio de. *Um homem contra o Império: Antônio Borges da Fonseca*. João Pessoa: União, 1994.
- AZEVEDO, Elciene. *O direito dos escravos: Lutas jurídicas e abolicionismo na província de São Paulo*. Campinas: Editora da Unicamp, 2010.
- BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos*. Brasília: Senado Federal, 2002.
- CAÍRES SILVA, Ricardo Tadeu. Memórias do tráfico ilegal de escravos nas ações de liberdade: Bahia, 1885–1888. *Afro-Ásia*. Salvador: Ceal/UFBA, vol. 35, 2007, p. 37–82.
- CANOT, Theodore. *Adventures of an African slaver (being a true account of the life of captain Theodore Canot, trader in gold, ivory & slaves on the coast of Guiana: his own story as told in the year 1854 to Brantz Mayer. Now edited with an introduction by Malcolm Cowley)*. Nova York e Londres: Cornwell Press, Bonibooks series, 1935.
- CARVALHO, Marcus J. M. Que crime é ser cismático? As transgressões de um pastor negro no Recife patriarcal, 1846. *Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro: Universidade Cândido Mendes, vol. 36, 1999, p. 97–122.
- CASTRO DE ARAÚJO, Ubiratan. 1846: um ano na rota Bahia–Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros. *Afro-Ásia*. Salvador: Ceal/UFBA, vol. 21–22, 1998–1999, p. 83–110.
- CONRAD, Robert. *Children of God's fire: A documentary history of black slavery in Brazil*. Princeton: Princeton University Press.
- DARWIN, Charles. *The voyage of the Beagle*. Londres, 1860; reedição: Nova York: Anchor Books, 1962.
- 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.
- FIGUEIRA DE MELLO, Jeronymo Martiniano. *Ensaio sobre a estatística civil e política de Pernambuco*. Recife, 1852; reedição: Recife: Conselho Estadual de Cultura, 1979.
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras, uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1993.
- GRAHAM, Maria. *Diário de uma viagem ao Brasil (e de uma estada nesse país durante parte dos anos de 1821, 1822 e 1823)*. Londres, 1824; reedição Belo Horizonte: Itatiaia, 1990.
- GOMES, Flávio dos Santos. *Histórias de quilombolas: Mocambos e comunidades de senzalas no Rio de Janeiro – século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1993.
- GONSALVES DE MELLO, José Antônio e XAVIER DE ALBUQUERQUE, Cleonir (orgs.). *Cartas de Duarte Coelho a el rei*. Recife: Imprensa Universitária, 1967.
- HARMS, Robert. *The diligent: A voyage through the worlds of the slave trade*. Oxford: Perseus Press, 2002.

- JEHA, Silvana Cassab. *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da armada nacional e imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854*. Tese de doutorado, História, PUC-RJ, 2011.
- KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de viagens e permanências nas províncias do Norte do Brasil*. São Paulo: Itatiaia, 1980.
- KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Londres, 1816; reedição: Recife: Secretaria de Educação, 1978.
- 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.
- MAMIGONIAN, Beatriz. A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Império (1808-1889)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, vol. 1, p. 207-235.
- MAMIGONIAN, Beatriz e GRINBERG, Keila (orgs.). *Estudos Afro-Asiáticos*. Rio de Janeiro: Universidade Cândido Mendes, número 29, n. 1/2/3, jan-dez 2007
- MARQUES, João Pedro. Tráfico e supressão no século XIX: o caso do brigue Veloz. *Africana Studia*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, número 5, 2002, p. 155-179.
- MATTOS, Hebe e ABREU, Martha (dir.). *Passados presentes. Memória negra no sul fluminense*. DVD, produção LABHOI/UFF, 2011.
- NEDELL, Jeffrey. The abolition of the Brazilian slave trade in 1850: Historiography, slave agency and statesmanship. *Journal of Latin American Studies*. Cambridge: Cambridge University Press, vol. 33, 2001, p. 681-711.
- REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus J. M. de. *O Alufá Rufino: Tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c. 1822 - c. 1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- REIS, João José. *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- RODRIGUES, Jaime. O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil: paradigmas em questão. In GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Império (1808-1889)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, vol. 2, p. 297-337.
- IDEM. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- RODRIGUES, José Honório. *Brasil e Africa: Outro horizonte*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.
- RUGENDAS, João Maurício. *Viagem pitoresca através do Brasil*. São Paulo: Itatiaia, 1979.
- SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. São Paulo: Papirus, 2001.
- TOLLENARE, L. F. *Notas dominicais tomadas durante uma viagem em Portugal e no Brasil, em 1816, 1817 e 1818*. Salvador: Progresso, 1956.
- VEIGA, Gláucio. *O desembarque de Sirinhaém*. Recife: Imprensa Universitária, 1978.

- VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987.
- WILBERFORCE, Edward e HURLBERT, William Henry. *Brazil viewed through a naval glass: with notes on slavery and the slave trade*. Londres: Longman, Brown, Green and Longmans, 1856. [<http://books.google.com.br>].
- WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. Cirurgiões e mercadores nas dinâmicas do comércio atlântico de escravos (séculos XVIII e XIX). In: MELLO SOUZA, Laura; FURTADO, Júnia; BICALHO, Maria Fernanda (orgs.). *O governo dos povos. Relações de poder no mundo ibérico na época moderna*. São Paulo: Alameda, 2009.

Recebido: 08/02/2012 – Aprovado: 13/08/2012