

## O RECIFE NAS ROTAS DO ATLÂNTICO NEGRO: TRÁFICO, ESCRAVIDÃO E IDENTIDADES NO OITOCENTOS\*

Valéria Gomes Costa \*\*

Recebido 01/06/2013 Aprovado 30/06/2013
--

**Resumo:** Durante o tráfico atlântico, Pernambuco recebeu cerca de novecentos mil indivíduos, ficando atrás do Rio de Janeiro, onde localizava-se a Corte; e da Bahia, antiga sede do governo colonial. Recife se tornou, assim, a terceira capital imperial onde as diferentes *marcas e falas* dos africanos eram preponderantes. Até a primeira metade do século XIX, as pessoas da África eram maioria entre os escravizados na cidade e a manutenção do sistema escravista se dava pelas incessantes importações, sobretudo entre as décadas de 1830-40. A escravidão foi transformando em *africanos* as pessoas de diferentes locais daquele continente. Mas os indivíduos reelaboravam suas particularidades culturais e étnicas, ao mesmo tempo em que elas eram constantemente reinventadas. Este artigo aborda o perfil desse contingente *africano* e sua diversidade cultural, na segunda metade do Oitocentos, através dos principais censos populacionais da Província, estimativas do tráfico e registros batismais da cidade do Recife.

**Palavras-chave:** Tráfico – Identidades africanas – Recife oitocentista.

**Abstract:** During the Atlantic slave trade, Pernambuco received about nine hundred thousand individuals, behind the Rio de Janeiro, where the court was located, and Bahia, former seat of colonial government. Recife thus became the third imperial capital where different brands and lines of Africans were overweight. Until the first half of the nineteenth century, the people of Africa were among the most enslaved in the city and maintaining the slave system was given by incessant imports, mainly between the decades of 1830-40. Slavery was turning into African people from different places on that continent. But individuals reelaboravam their cultural and ethnic at the same time they were constantly reinvented. This article discusses the profile of this African contingent and its cultural diversity, in the second half of the nineteenth century, through the main population census of the Province, estimates of trafficking and baptismal records from Recife city.

**Keywords:** Traffic – African identities – Nineteenth Recife.

---

\* Este artigo é uma versão do primeiro capítulo da tese *Trajetórias negras: os libertos da Costa d'África no Recife, 1846-1890*. A tese foi defendida em maio 2013 no PPGH em História Social da UFBA sob a orientação do Prof. Dr. Flávio dos Santos Gomes.

\*\* Doutora em História Social pela UFBA. E-mails: [valeria\\_gcosta@yahoo.com.br](mailto:valeria_gcosta@yahoo.com.br) e [valeriaodecosta@gmail.com](mailto:valeriaodecosta@gmail.com).

### **Jogando com os dados (censitários)**

É difícil dizer com exatidão quantas pessoas habitavam a cidade do Recife no século XIX, pois os dados eram imprecisos. Dependia-se dos párocos, que omitiam informações sobre a quantidade real de moradores, receosos de que suas paróquias fossem subdivididas. Proprietários de escravos se negavam a dizer o número exato de seus cativos para não arcar com impostos, sobretudo depois da lei nº 59 de 8 de outubro de 1833.<sup>1</sup> Famílias não revelavam quantos membros havia em casa, especialmente aquelas cujos rebentos masculinos teriam que prestar serviços militares ou recrutamento na Guarda Nacional. Além disso, as mudanças políticas, favorecendo este ou aquele partido no poder, incidiam sobre os tentáculos urbanos, provocando o surgimento ou a incorporação de novas freguesias. Por essas e outras razões, as fontes estatísticas são frágeis para se conhecer a cidade e seus habitantes.<sup>2</sup>

Reduzindo as lentes de observação nos mapas estatísticos, maiores obstáculos encontramos para precisar a população africana. Os dados comumente incluíam na categoria “preto” os africanos e os crioulos. O número de indivíduos desembarcados na província não era informado com exatidão pelos traficantes ou pelas autoridades locais, sobretudo depois que o comércio negreiro caiu na ilegalidade em 1831. Sobre essas pessoas, quando mencionadas, informava-se apenas o sexo, não havia indicações sobre seus grupos de procedência ou ainda suas etnias.

O censo de 1842 informou que as pessoas da África era maioria na população cativa da cidade do Recife, somando 9.625 indivíduos (51%), dos quais 5.864 (61%) eram do sexo masculino. A participação dos crioulos atingia 39%, sendo 4.015 pessoas do sexo masculino (55%) e 3.279 do feminino (45%). Os de cor parda representavam apenas 10% dos escravos, distribuídos em 973 mulheres e 951 homens. A renovação da mão de obra escrava, não só nos engenhos, mas também no centro urbano, dava-se mais pelas constantes importações do que pela reprodução natural.

Segundo o recenseamento de 1856, havia 40.977 habitantes no centro urbano do Recife, dos quais 33.270 eram livres (incluindo os libertos) e 7.707 escravos. Em 1828,

---

<sup>1</sup> A lei de nº 59 de 8 de outubro de 1833 alterou o imposto do selo e criou a taxa anual de escravos. Cf. <http://www.camara.gov.br/Internet/InfDoc/conteudo/colecoes/Legislacao/Legimp-17/Legimp-17>. Acesso em 20 maio de 2013.

<sup>2</sup> Cf. MELLO, J. A. G. de. **O Diário de Pernambuco e a história social do Nordeste (1840-1889)**. Rio de Janeiro: Gráfica O Cruzeiro, 1975, v. 2, p. 435-448; CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822-1850)**. Recife: EdUFPE, 1998. p. 41.

quando foi realizada a primeira contagem na Província após a Independência, o total de habitantes da capital era de 25.678, sendo 17.743 livres e 7.935 cativos. Observa-se que, enquanto a população escrava permaneceu em aproximadamente oito mil indivíduos, o número de livres aumentou 87,5%, resultando num crescimento populacional de 59,6% em pouco menos de trinta anos.<sup>3</sup> Para efeito de comparação, a cidade do Rio de Janeiro, capital do Império, dobrou sua população em período semelhantemente curto (1821-1849). Por outro lado, na vizinha Salvador, cuja economia era mais desenvolvida, o número de habitantes passou de quarenta para noventa mil pessoas entre 1780 e 1860.<sup>4</sup>

Entretanto, a respeito dos escravizados, se eram africanos ou crioulos, ou ainda sobre os livres, quantos eram naturais da África, não temos nenhuma pista. Certas estatísticas, embora margeadas por erros, revelaram com mais detalhe a presença africana. Por exemplo, na contagem de 1828, que privilegiou o município do Recife como um todo, havia entre os escravizados 11.034 crioulos (29%), com participações praticamente iguais de homens e mulheres. Os pardos somavam 3.657 pessoas (10%), verificando-se também uma divisão equilibrada entre os dois sexos. Os africanos representavam 61% da população cativa total, e a presença masculina era bem mais expressiva: 14.482 homens (64%), comparativamente a 8.229 mulheres (36%).<sup>5</sup>

Queremos salientar através destes dados que, embora imperfeita, a contagem da primeira metade do século XIX aponta para uma presença marcante da população africana na cidade do Recife.

A diversidade dos africanos que viviam na cidade não só era étnica, mas também de estatuto jurídico – cativos, forros, “livres”.<sup>6</sup> A segunda metade do século XIX, contudo, foi marcada profundamente pela busca de explicações sobre a construção da identidade nacional, para justificar a ação do Estado com base na compreensão da dinâmica populacional. Ao contrário dos recenseamentos da primeira metade do século, preocupados em medir a força das províncias e elevar seu prestígio na Corte, o censo de 1872 refletiu o ideário de construção da *nação*.<sup>7</sup>

---

<sup>3</sup> Cf. MELLO. **O Diário de Pernambuco e a história social do Nordeste**. Op. Cit., p. 441; CARVALHO. **Liberdade**, Op. Cit., p. 72.

<sup>4</sup> Cf. CARVALHO. **Liberdade**, Op. Cit., p. 74-75.

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 89-91.

<sup>6</sup> Aqueles que foram apreendidos pela marinha inglesa no período da ilegalidade do tráfico, sobretudo depois de 1831.

<sup>7</sup> Cf. HOBBSAW, Eric. J. **Nações e nacionalismos desde 1780: programa, mito e realidade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990. Os censos da primeira metade do século XIX eram parciais. As províncias

O censo de 1872 contabilizou a população do município do Recife em 116.667 habitantes, sendo 87% livres. Os bairros mais povoados eram os da Boa Vista (20.888 hab.), de São José (17.297 hab.), Santo Antônio (15.910 hab.), Jaboatão (12.007 hab.) e Afogados (11.755 hab.). No núcleo urbano central residiam 63.084 pessoas, das quais 89% eram livres.<sup>8</sup> Comparando com os dados do primeiro censo, realizado 44 anos antes, verifica-se que o centro urbano cresceu cerca de 150%, observando-se uma aceleração nas duas últimas décadas – a taxa média anual passou de 1,68% (entre 1828 e 1856) para 2,73 (entre 1856 e 1872). Este crescimento esteve imbricado ao aumento da população livre (incluindo os libertos), uma vez que o número de escravos diminuiu.

Vários fatores concorreram para o adensamento populacional ao longo do século XIX, sobretudo nos bairros centrais. Um deles foi a emigração rural. As crises econômicas que atingiram as produções de açúcar e algodão empurraram muita gente das áreas rurais para a capital, sobretudo da zona da mata. A seca da década de 1840 levou os habitantes das áreas rurais a migrarem em busca de água e de comida no Recife. Por outro lado, a falência dos lavradores, os assassinatos, as partilhas de terra mal feitas, as tensões nos engenhos e toda forma de violência política que tomava conta do interior lançavam mais gente nas estradas rumo à cidade, sobretudo depois de 1850.<sup>9</sup>

De acordo com os levantamentos de 1872, havia em todo o município do Recife 21.359 pessoas de cor preta, sendo 1.859 de origem africana. Estes indivíduos estavam divididos entre livres (946) e escravos (913) e representavam o segundo maior grupo na população estrangeira, ficando atrás dos portugueses. Comparando com a primeira metade do século, esta contagem sugere uma mudança significativa na população africana, que passou a ser predominantemente de livres (e libertos). Isto, porém, deve-se mais às estratégias das comunidades africanas para a conquista da manumissão do que às políticas de abolição gradual da escravidão.

A diminuição da população africana estava também vinculada ao fim do tráfico em 1850, quando as importações foram ficando cada vez mais difíceis. Além do mais,

---

realizavam suas contagens em momentos que acreditavam ser oportunos e só enviavam os mapas estatísticos à Corte quando solicitados. Em 1872, finalmente, realizou-se o primeiro censo oficial do Império, ou seja, do Brasil enquanto Estado-Nação.

<sup>8</sup> O censo de 1872 informou que Recife era formada por quatro bairros centrais: Recife, Santo Antônio, São José e Boa Vista. O município, por sua vez, aglutinava mais sete freguesias: Graça (5.324 hab.), Afogados e Poço da Panela (5.577 hab.), arrabaldes com ocupação mais rarefeita; Várzea (6.313 hab.), considerada uma freguesia semirural; São Lourenço da Mata (5.402 hab.), Jaboatão e Muribeca (7.210 hab.), freguesias rurais.

<sup>9</sup> Cf. CARVALHO. **Liberdade**. Op. Cit., p. 73-84.

desde 1841, uma parcela de africanos egressos do cativeiro que mantivera suas ligações com parentes na África optava por reorganizar suas vidas na terra natal. O *Diário de Pernambuco* informou vários embarques de pessoas com destino aos portos de Luanda, Benguela e principalmente Onin entre as décadas de 1840-70.<sup>10</sup>

Observando cada uma dos quatro bairros que compunham o núcleo urbano central, temos, em 1872, o cenário estatístico que descrevemos a seguir. No Recife havia 125 africanos, predominando os de condição liberta (103 pessoas). Os homens eram a maioria, representando 93% dos libertos e 64% dos cativos. Estabelecendo paralelos com a primeira metade do século, parece que não ocorreram muitas modificações nesta área, que ainda era o centro da vida econômica da capital da província, onde muitas das atividades estavam ligadas ao porto. Havia muito serviço braçal na freguesia, daí a predominância de escravos homens, que representavam 60% do total de cativos registrado (962 pessoas).

Em Santo Antônio, o segundo bairro mais populoso, residiam 297 africanos, observando-se uma ligeira predominância dos libertos (153 indivíduos). Entre os africanos que viviam em liberdade, existia certo equilíbrio entre os gêneros, porém, no grupo dos escravizados, 65% eram do sexo masculino. Esta proporção não ocorria entre os demais escravos, onde havia uma ligeira predominância do sexo feminino. Uma característica de Santo Antônio era a presença marcante de mulheres de cor. Em 1872 elas representavam 8% da população do bairro, somando 1.297 pessoas, das quais 584 eram livres. Embora Santo Antônio fosse lugar de muitos cativos, era de difícil afirmação da liberdade pelos forros, que ao conquistar a manumissão iam residir em outros bairros da cidade.

No bairro de São José, residiam 2.157 pessoas de cor preta, das quais 245 eram africanas. Se analisarmos a proporção dos livres na população de cor preta como um todo, São José aparece com o maior percentual (70%), comparativamente a uma média de 45% nos outros três bairros centrais. Dentro do grupo africano, a participação dos libertos era ainda mais significativa, com uma proporção de 86% entre os homens (praticamente igual à encontrada no bairro do Recife) e de 94% entre as mulheres

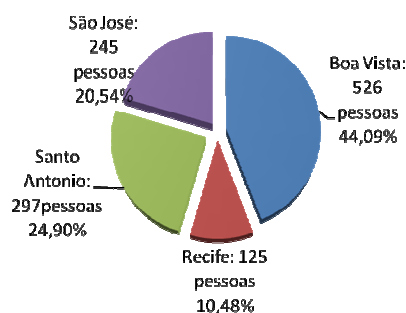
---

<sup>10</sup> Cf. MELLO, *Diário de Pernambuco*: economia e sociedade no 2º reinado. Recife: EdUFPE, 1996. p. 51, 70, 73, 89, 93 e 103. Para Beatriz Mamigonian, a proporção de africanos que retornaram à África foi bem menor em relação à daqueles que preferiram continuar no Brasil. Cf. MAMIGONIAN, B. G. Do que o preto mina é capaz: etnia e resistência entre africanos livres. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 24, p. 89, 2000.

(muito superior à observada nos demais bairros centrais). É possível que as pretas africanas do São José, por terem posses modestas, após a alforria, permanecessem no bairro, desempenhando talvez as mesmas funções de quando cativas.

De acordo com o censo de 1872, a Boa Vista era o bairro mais populoso do centro urbano, concentrando 33% dos habitantes da área. Era também aquela onde havia a participação mais significativa de pessoas de cor preta, que representavam 18% da população total, observando-se um domínio feminino. As mulheres constituíam 60% da população negra, predominando tanto entre os escravos como entre os livres, uma situação bem distinta da observada nos bairros do Recife e de São José, onde a presença masculina era mais expressiva. Comparativamente ao Santo Antônio, a participação de mulheres negras na população total era ainda mais elevada, alcançando 11%. No que se refere especificamente à população africana, constituída por 526 pessoas, o número de mulheres também superava o de homens, tanto entre os cativos como entre os forros, atingindo a proporção de 58% em ambos os grupos. Os dados censitários apontaram a Boa Vista como o bairro de maior concentração populacional africana do centro urbano, como mostra o gráfico abaixo.

### População africana do centro urbano do Recife - 1872



Os recenseamentos do século XIX, contudo, tendiam a subestimar a presença dos africanos. A cada nova contagem o número deles era reduzido, seguindo a queda no ritmo do comércio negreiro para a Província. Porém, analisando outras fontes, como os dados do volume do tráfico para Pernambuco, é possível considerar que a população africana no Recife era bem mais numerosa do que indicam os censos.

A análise do comércio atlântico vai além da história econômica e demográfica, segundo Marcus Carvalho, “ajuda a explicar as formas de resistência ao cativo, e

ainda serve de prisma através do qual se pode ver com mais clareza alguns dos nexos sociais entre as várias camadas que compunham a sociedade pernambucana”.<sup>11</sup> Para nós, as estimativas do infame comércio são valiosas para avaliar o contingente populacional de africanos na cidade e, sobretudo, trazer informações acerca dos grupos de procedência ou das *nações* dos que foram desembarcados na Província, possibilitando, assim, enveredar pela composição étnica e cultural desses indivíduos na cidade do Recife.

### **Pernambuco e os cálculos do infame comércio**

Os números do comércio atlântico são terreno mais arenoso que os censos populacionais, pois nunca saberemos a quantidade precisa de pessoas traficadas na Costa da África que chegaram ao Brasil. Isto por vários motivos: número de indivíduos que morriam antes do embarque, a quantidade exata daqueles transportados, os sobreviventes durante a travessia, as rebeliões dentro dos tumbeiros e os que continuavam vivos depois dos primeiros dias de desembarque.

Com a Lei de 7 de novembro de 1831, que tornou o comércio ilegal, aumentaram ainda mais as dificuldades, porque os traficantes, cuidadosos para não deixar rastros, produziram poucos documentos que os incriminassem. No caso particular de Pernambuco, Carvalho alertou que as disputas partidárias na década de 1840 incidiram diretamente na eficácia da vigilância e do apresamento de negreiros na província, fato que afetou também as informações sobre o volume de desembarques no litoral pernambucano. Entre 1845-48, período no qual o partido liberal Praieiro esteve no poder, foram apreendidos somente os desembarques de africanos de seus adversários políticos.<sup>12</sup>

Por outro lado, a geografia da província, com sua infinita linha de arrecifes, transformava cada corte em um porto natural, facilitando a clandestinidade. Seguindo pela costa do norte ao sul, as praias de Barra de Catuama, Itamaracá, Pau Amarelo, Cabo de Santo Agostinho, Porto de Galinhas, Barra de Sirinhaém, a foz do Rio Formoso, Tamandaré e Una serviram de ancoradouro para navios de pequeno e médio

---

<sup>11</sup> Cf. CARVALHO. **Liberdade**. Op. Cit., p. 91.

<sup>12</sup> Cf. CARVALHO. A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias e os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848. **Tempo**, Niterói, v. 14, n. 27, p. 133-149, 2009.

porte descarregarem seus contrabandos, seja de pessoas ou mercadorias. Além disso, os africanos traficados podiam fugir e se embrenhar nas matas dos engenhos mais próximos sem que as autoridades provinciais tomassem conhecimento.<sup>13</sup>

Cientes destes percalços, contudo, é possível ter ideia do volume e do que significou para os dois lados do Atlântico este comércio. Vários estudiosos realizaram estimativas do volume do tráfico para o Brasil: Afonso Taunay calculou que 3.600.000 africanos entraram no país; Roberto Simonsen considerou em torno de 3.300.000; Maurício Goulart sugeriu 3.500.000; Philip Curtin estimou 3.646.800; Robert Conrad, Caio Prado Jr. e Roberto Mendonça calcularam volumes bem mais elevados – entre seis e cem milhões de indivíduos.<sup>14</sup>

**Tabela 1 - Participação do Brasil no tráfico atlântico**

Destinos	Embarques		Desembarques		Perdas	
	Número	%	Número	%	Número	%
<b>Total</b>	<b>12.300.904</b>	<b>100,0</b>	<b>10.528.442</b>	<b>100,0</b>	<b>1.772.462</b>	<b>14,4</b>
África	159.333	1,3	138.216	1,3	21.117	13,3
<b>Brasil</b>	<b>5.532.126</b>	<b>45,0</b>	<b>4.864.375</b>	<b>46,2</b>	<b>667.751</b>	<b>12,1</b>
Caribe Britânico	2.763.411	22,5	2.318.252	22,0	445.159	16,1
Índias Ocidentais Dinamarquesas	129.866	1,1	108.998	1,0	20.868	16,1
América Holandesa	514.192	4,2	444.727	4,2	69.465	13,5
Europa	10.160	0,1	8.408	0,1	1.752	17,2
Caribe Francês	1.328.423	10,8	1.120.216	10,6	208.207	15,7
América do Norte	471.905	3,8	388.334	3,7	83.571	17,7
América Espanhola	1.391.488	11,3	1.136.916	10,8	254.572	18,3

**Fonte:** The Trans-Atlantic Slave Trade Database (TSTD).<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Cf. Idem, **Liberdade**. Op. Cit., p. 102-103. Este fenômeno natural de praias discretas ao longo da costa não é uma exclusividade pernambucana. Bahia e Rio de Janeiro também utilizaram-se de suas praias costeiras no período da clandestinidade do tráfico para realizar seus desembarques. Kátia Mattoso chega a se referir a uma praia em Salvador que foi batizada de “praia do chega-negro”, frequentemente utilizada para desembarques de africanos após 1831. Cf. MATTOSO, K. **Ser escravo no Brasil**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 2003. p. 62.

<sup>14</sup> Cf. FÁRIA, Sheila de C. **Sinhás pretas, damas mercadoras**: as pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del Rey (1700-1850). Tese de Professor Titular em História do Brasil, UFF, Niterói, 2004. p. 14-15; GOULART, M. *apud* SOARES, M. Descobrindo a Guiné no Brasil colonial. **Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, ano 161, n. 407, p. 71-94, 2000.

<sup>15</sup> Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>>. Acesso em 30 de novembro de 2011.



Posteriormente, os historiadores David Eltis, Stephen Behrendt e David Richardson, cruzando fontes portuguesas, inglesas, holandesas e brasileiras, chegaram à conclusão de que do total de 12,3 milhões de humanos violentamente arrancados de suas comunidades de origem para ser escravizados, 46,2% (4.864.375) desembarcaram em terras brasileiras, como indica a tabela 1.<sup>16</sup>

O Brasil foi o maior traficante de africanos nas Américas. Para Pernambuco foram enviadas 960 mil pessoas, conforme o exposto na tabela 2.

**Tabela 2 - Participação de Pernambuco no tráfico para o Brasil**

Destino	Embarques		Desembarques	
	Número	%	Número	%
<b>TOTAL</b>	<b>5.532.126</b>	<b>100,0</b>	<b>4.864.375</b>	<b>100,0</b>
Amazônia	162.702	2,9	142.231	2,9
Bahia	1.736.308	31,4	1.550.354	31,9
<b>Pernambuco</b>	<b>960.478</b>	<b>17,4</b>	<b>853.833</b>	<b>17,6</b>
Sudeste	2.608.574	47,1	2.263.916	46,5
Indeterminado	64.064	1,2	54.041	1,1

Fonte: TSTD

Os dados não nos deixam dúvida de que Pernambuco foi a terceira capital africana do Império. A província chegou a ter um prejuízo de 11,1% ao longo de toda a sua trajetória nesta agência. A dinâmica econômica da província era inferior à da Bahia, que chegou a ser centro de distribuição de cativos para outras regiões, inclusive Pernambuco, entre 1831 e 1838. Comparações com o Rio de Janeiro (centro do tráfico no Sudeste) se fazem desnecessárias, pois o centro econômico e político do Brasil estava localizado ali. Desde o século XVIII, o Rio liderava as importações da África Centro-Occidental. Por outro lado, a instabilidade política na primeira metade do século XIX afetou a entrada de africanos em Pernambuco. O governo foi obrigado a demandar

<sup>16</sup> Na conferência de encerramento do IV Encontro de Escravidão e Invenção da Liberdade no Brasil Meridional (Curitiba, 13 a 15 de maio de 2009), David Eltis arredondou este volume para 12,5 milhões de africanos, tendo sobrevivido à travessia cerca de 10,7 milhões.

grandes somas dos cofres públicos para conter as agitações na Província e parte dos capitais pernambucanos foi canalizada para manter a ordem interna.<sup>17</sup>

As efervescências políticas na primeira metade do século também impactaram o setor de exportações, provocando redução das importações de africanos. Entre 1811 e 1815, as guerras napoleônicas restringiram o volume – e possivelmente o valor – das vendas dos produtos da cana-de-açúcar, que caíram 27% abaixo da média do quinquênio anterior. A Confederação do Equador (1824) provocou perturbações que reduziram a produção do açúcar no biênio 1825-26 para a metade do nível de 1824. O período da Cabanada (1832-36) desestruturou tanto o comércio açucareiro, que a produção média anual sofreu uma redução de 25%, pelo fato desta insurreição ter ocorrido nas regiões fronteiriças de grande parte dos engenhos pernambucanos, cujos donos eram também envolvidos com o comércio negreiro.<sup>18</sup>

O auge de Pernambuco no comércio atlântico se deu nas duas primeiras décadas do século XIX. Peter Eisenberg calculou uma entrada média anual de 3.846 africanos na província entre 1801 e 1823, perfazendo 150.000 pessoas. No período 1831-43, teriam sido traficados anualmente 1.539 indivíduos, o que corresponde a uma estimativa de 20.000 pessoas. Entre 1839 e 1850, ao menos 12.512 pessoas foram desembarcadas em Pernambuco.<sup>19</sup>

Por outro lado, os dados coletados por Eltis, Behrendt e Richardson apontaram números mais elevados do que os de Eisenberg. As estimativas recentes sugerem 76.891 africanos a mais do que calculou aquele historiador, conforme observamos na tabela 3.

---

<sup>17</sup> Cf. CARVALHO. **Liberdade**. Op. Cit., p. 96.

<sup>18</sup> Cf. EINSEBERG, Peter. **Modernização sem mudança**: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campinas: Ed. Unicamp, 1977. p. 172-173.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 171.

**Tabela 3 - Importações de africanos em Pernambuco, 1561-1856**

<b>Períodos</b>	<b>Embarque (nº)</b>	<b>Desembarque (nº)</b>	<b>Perdas (%)</b>
<b>Total</b>	<b>960.478</b>	<b>853.833</b>	<b>11,1</b>
1561-1575	2.928	2.461	15,9
1576-1600	19.180	16.110	16,0
1601-1625	90.694	77.060	15,0
1626-1650	53.505	44.978	15,9
1651-1675	45.776	41.263	9,9
1676-1700	92.327	83.222	9,9
1701-1725	121.302	110.748	8,7
1726-1750	80.993	73.430	9,3
1751-1775	76.923	70.653	8,2
1776-1800	79.835	74.505	6,7
<b>1801-1825</b>	<b>191.530</b>	<b>170.015</b>	<b>11,2</b>
<b>1826-1850</b>	<b>105.047</b>	<b>89.038</b>	<b>15,2</b>
<b>1851-1856</b>	<b>438</b>	<b>350</b>	<b>20,1</b>

Fonte: TSTD

As estimativas organizadas em períodos de 25 anos nos dão uma ideia da movimentação de desembarques dos africanos em Pernambuco. Porém, nos interessa a participação da Província nas rotas do tráfico atlântico no século XIX. Foi neste período que Pernambuco se consagrou como grande centro importador de africanos. Dos 170.015 indivíduos que foram desembarcados na província entre 1801 e 1825 (tabela 3), 130.866 (76,9%) vieram da região Centro-Occidental, principalmente de Luanda. Ressaltamos, contudo, que para tratar da quantidade de africanos desembarcados nos portos do Recife depois de 1831 devemos abordar de antemão algumas questões. A primeira é a conjuntura política imperial nesse período. Os anos 1830-40 foram marcados pelos debates parlamentares para conter o crescimento da população africana no país. Para deputados e senadores, as importações ilimitadas de cativos da África podiam trazer problemas para o Brasil. As revoltas escravas, o crescimento da população livre de cor, sobretudo dos libertos africanos, passavam a ser ameaças para as elites políticas e sociais. As pessoas dos grupos sociais mais abastados se preocupavam com a “civilização dos costumes”, vendo no africano um mal para a

sociedade. Por isto, tornava-se necessário o fim das importações, mas não o fim do sistema escravista.<sup>20</sup>

Em segundo lugar, cabe examinar as articulações entre os traficantes brasileiros e os negociantes africanos, que se tornaram ainda mais importantes nesse período. Ou seja, a “rede miúda do tráfico”, na qual esteve envolvida uma complexidade de interesses entre agentes sociais diversos: traficantes brasileiros, portugueses, africanos, agenciadores de diversas procedências na África que se movimentavam anteriormente aos embarques nos portos africanos. A quantidade de pessoas para embarque e as rotas marítimas dependiam dessa rede, na qual as partes do lado de lá do Atlântico tinham maior poder de decisão. A escravidão na África movimentava o tráfico interno e tinha suas próprias regras.<sup>21</sup>

Ademais, nas sociedades escravistas mercantilizadas, a exemplo do Brasil e da própria África, sempre houve traficantes de pequeno e médio porte que alimentavam o comércio miúdo de cativos. Vendiam seus escravos pelas ruas como qualquer outro tipo de mercadoria ou diretamente às pessoas que lhes solicitavam tal encomenda. Os indivíduos que exerceram esse papel de pequenos negociantes foram fundamentais na manutenção do tráfico atlântico. Essa intensa rede de venda de cativos é outro empecilho para computar o fluxo de africanos na província, sobretudo depois de 1831.

A terceira questão que cabe avaliar são os óbitos nas viagens, em função do tempo e das condições da travessia. Pernambuco levava certa vantagem por situar-se relativamente próximo a Angola, daí ser esta região sua maior fornecedora de cativos. A travessia do sudeste da África para a província era feita em menos de trinta dias entre o final da década de 1820 e início da de 1830. Segundo José Honório Rodrigues, para a Bahia, este mesmo trajeto durava quarenta dias e para o Rio de Janeiro cerca de cinquenta. As embarcações vindas de Angola e do Congo, em geral, levavam 35 dias para atracar nos portos da comarca do Recife, fator que explica a baixa taxa de mortalidade e o sucesso que Pernambuco teve com o tráfico, mesmo depois da ilegalidade.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> Cf. RODRIGUES, J. **O infame comércio**: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850). Campinas: Ed. UNICAMP/Cecult, 2000. p. 1-38.

<sup>21</sup> Cf. Idem, **De costa a costa**. Op. Cit., capítulo 3.

<sup>22</sup> HONÓRIO RODRIGUES, apud CARVALHO. **Liberdade**. Op. Cit., p. 117-118.

Um último dado, não menos relevante, eram as ramificações das rotas para despistar a vigilância inglesa. Os navios eram armados tanto dentro como fora da Província e até do Império. As redes entre os traficantes facilitavam preparar uma embarcação em um porto brasileiro que iria até a África e de lá tomaria destino diferente do porto de origem. Nessas conexões, navios carregavam produtos que tinham aceitação no mercado africano – como a aguardente, o fumo, o mel e alguns itens de reexportação, a exemplo dos tecidos ingleses – para serem negociados por cativos. Por outro lado, mercadorias africanas como o óleo de dendê, “mandubim”, cera, esteiras, goma, couros – gêneros que praticamente desapareceram da praça recifense depois de 1850 – também foram empregadas como disfarces do infame comércio.<sup>23</sup>

Porém, nem sempre essas estratégias de mudança de rotas ou retirada de documentação como navio mercante davam certo. Em 1846, o navio *Bom Jesus dos Navegantes* foi apreendido em Porto de Galinhas com 72 africanos da Costa a bordo. No ano de 1847, a escuna *Bonfim*, com passaporte para ir de Pernambuco para o Rio de Janeiro, foi apreendida em alto mar por um cruzeiro inglês, pois sua rota foi considerada muito diversa daquela registrada em documento. Outro exemplo foi o *Leão*, que em 1849 saiu da cidade do Porto (Portugal) para ir ao Rio de Janeiro, realizando uma escala em Pernambuco, mas foi apreendido pela marinha inglesa rumando para a África.<sup>24</sup>

Além de todos esses fatores, os ingleses concentraram esforços na região Sudeste (Rio de Janeiro), ignorando as rotas para Pernambuco. Portanto, torna-se quase impraticável estimar o volume do tráfico após 1831. Os registros são escassos sobre a quantidade de pessoas que eram embarcadas em cada navio para a província. Carvalho sugeriu uma média de 350 indivíduos por barco, uma vez que antes de 1831 as maiores embarcações traziam até 527 e as menores 102 pessoas.<sup>25</sup> Com base na proposta desse historiador e nos dados disponíveis no The Trans-Atlantic Slave Trade Database, conclui-se que cerca de 54.983 africanos entraram em Pernambuco entre 1831 e 1856,<sup>26</sup> chegando-se a uma estimativa de 259.404 ao longo de todo o século XIX. A tabela 4

---

<sup>23</sup> Cf. CARVALHO. *Liberdade*. Op. Cit., p. 114, 121-123.

<sup>24</sup> Cf. CARVALHO. *Liberdade*. Op. Cit., p. 128-129; FERNANDES, Cyra L. R. de O. *Os africanos livres em Pernambuco, 1831-1864*. Dissertação (Mestrado em História), UFPE, Recife, 2010, p. 38 e seguintes.

<sup>25</sup> Cf. CARVALHO. *Liberdade*. Op. Cit., p. 134.

<sup>26</sup> Em estudo publicado em 2008, Daniel D. da Silva e David Eltis estimaram um total de 55.394 africanos desembarcados na província para o mesmo período. Cf. SILVA, Daniel. D. B; ELTIS, D. The slave trade to Pernambuco, 1561-1851. In: ELTIS, D; RICHARDSON, D. (orgs.). *Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database*. New Haven: Yale University Press, 2008. p. 95-129.

apresenta os números dos embarques e desembarques de africanos por quinquênios, durante o período da ilegalidade do tráfico.

**Tabela 4 - Importações de africanos em Pernambuco, 1831-1856**

Períodos	Embarques (Nº)	Desembarques (Nº)	Perdas (%)
<b>Total</b>	<b>68.127</b>	<b>54.983</b>	<b>19,3</b>
1831-1835	9.551	8.125	14,9
1836-1840	33.793	27.033	20,0
1841-1845	15.253	12.202	20,0
1846-1850	9.092	7.273	20,0
1851-1856	438	350	20,1

Fonte: TSTD

No primeiro momento (1831-35), as importações foram tímidas, induzindo a pensar na “pressão inglesa” para o término do comércio de humanos como possível causa. Mas esse declínio corresponde à conjuntura desfavorável à economia do Império no período. O fim das agitações populares, como o término da Cabanada e a derrocada do Quilombo do Malunguinho,<sup>27</sup> possibilitou a recuperação econômica de Pernambuco. A produção açucareira chegou ao dobro da fabricação do período anterior. Como consequência, entre 1836-40, o volume de africanos importados pela província triplicou em relação ao quinquênio anterior, como mostra a tabela 4.

A partir de 1841, as importações ilegais tiveram relativo crescimento tanto na Bahia como no Rio de Janeiro,<sup>28</sup> entretanto, Pernambuco voltou a apresentar declínio, em uma época de expansão da indústria açucareira. As explicações para esta queda estão mais na dinâmica interna da própria Província do que em questões externas. O

<sup>27</sup> O Quilombo do Malunguinho, situado nas terras do Catucá – zona da mata norte, onde hoje se localizam as cidades de Olinda, Paulista, Abreu e Lima, Igarassu e Goiana –, foi considerado pelas autoridades locais uma grande ameaça à ordem entre as décadas de 1820 e 1830. Havia neste quilombo muitos africanos, sobretudo entre suas lideranças, a exemplo de Manuel Gabão, subordinado a João Batista (o Malunguinho), líder mais famoso deste quilombo. Cf. CARVALHO, **Liberdade**. Op. Cit., p. 181-191.

<sup>28</sup> Para a Bahia, temos as seguintes estimativas para o período pós 1831 (o primeiro número é referente aos embarques e o segundo aos desembarques): 1831-35 – 19.753/16.700; 1836-40 – 20.143/17.433; 1841-45 – 21.367/19.296; 1846-51 – 1.146/981. Para o Rio de Janeiro: 1831-35 – 72.522/57.800; 1836-40 – 257.315/208.109; 1841-45 – 120.279/99.215; 1846-50 – 262.108/208.899; 1851-56 – 6.708/5.248. Fonte: Estimativas de Embarques e Desembarques por intervalos de cinco anos. Províncias da Bahia e Rio de Janeiro. TSTD. Disponível em: <[www.slavesvoyages.org](http://www.slavesvoyages.org)>. Acesso em 23 de março de 2012.

primeiro fator, talvez o mais singular, está na formação de um contingente de livres e libertos despossuídos. Em meados do século XIX, embora os cativos superassem numericamente os trabalhadores livres e libertos, na proporção de 3:1, as distâncias que separavam um e outro grupo eram cada vez mais tênues. Ambos passaram a lutar por melhores condições sociais e econômicas.

No ano de 1842, em Pernambuco, 498.526 habitantes eram livres e libertos, enquanto 146.398 eram escravos. A maioria desses cativos estava nas áreas de grandes plantações. Eisenberg observou que, nos primeiros anos da década de 1840, a quantidade média de cativos utilizada em 331 plantações era de 55 indivíduos. Após dez anos, um levantamento em 532 propriedades registrava a utilização média de 20 escravos e seis trabalhadores livres como força de trabalho. Os libertos, por sua vez, ficavam nas áreas de plantações, onde a atividade canavieira desde o século XVI costumava mesclar uma e outra mão de obra.<sup>29</sup>

Percebe-se que, em meados do século XIX, Pernambuco estava bem servido de cativos, sobretudo nas áreas de plantação. Havia também um contingente de trabalhadores livres pobres, sobretudo pessoas de cor, cuja mão de obra era mais em conta que a manutenção da escravaria. Outra questão que explica a diminuição das importações dos africanos para Pernambuco na década de 1840 foi a crise no setor algodoeiro. O algodão, junto com o açúcar, era um dos principais produtos de exportação de Pernambuco. Porém, no decênio de 1840, as vendas caíram e as taxas tributárias passaram a ser mais dispendiosas, provocando redução nos lucros. A seca de 1844-47 consolidou a quase escassez do produto, deslocando a mão de obra para os setores canavieiros.<sup>30</sup>

O deslocamento da mão de obra cativa, contudo, seguia o fluxo do comércio negreiro intra e interprovincial, que se engrenava ao tráfico atlântico. Pernambuco negociou escravos com outras províncias ao mesmo tempo em que importava africanos da costa. Esta dinâmica passou a ser essencial, sobretudo no período da ilegalidade. Entretanto, da mesma forma que exportava seus escravos para outras regiões do Império, Pernambuco também recebia levas de cativos de outras províncias. Segundo Carvalho, as exportações de cativos não ocorreram em toda a província, limitando-se às regiões rurais e urbanas decadentes. Os setores mais rentáveis da economia continuaram

---

<sup>29</sup> Cf. CARVALHO. **Liberdade**. Op. Cit., p. 169-170, 201-02.

<sup>30</sup> Cf. EISENBERG. Op. Cit., cap. 2; CARVALHO, **Liberdade**. Op. Cit., p.147-148.

importando mão de obra escrava, tanto das regiões africanas como de outras províncias. Em 1849, 23 escravos africanos vindos da Bahia foram apreendidos em local não informado; e no ano de 1851, uma leva de 60 a 70 negros da costa africana foi confiscada na cidade de Garanhuns.<sup>31</sup>

Os traficantes de Pernambuco, contudo, persistiram no abastecimento da província com cativos da África. No mesmo ano da apreensão ocorrida em Garanhuns, na África foram embarcados 438 indivíduos, tendo desembarcado apenas 350 no litoral pernambucano.<sup>32</sup> Ou seja, 20% era o prejuízo dessa viagem atlântica, percentual de danos mais acentuado do que os do início da organização deste comércio no século XVI. Não sabemos, contudo, o nome do navio (ou dos navios) que realizou esta empreitada, a travessia da derrocada dos negócios do tráfico entre essas duas margens do Atlântico. No ano de 1855, o último desembarque ocorreu na praia de Serinhaém, porém, não temos notícias do volume nem da origem dos africanos que foram aprisionados, embora tenha sido o navio apresado.<sup>33</sup>

Os 438 africanos embarcados em 1851 eram da região Ocidental, inclusive do Golfo do Benin, e não da área Angola-Congo, maior fornecedora de cativos para a província. Quais eram, então, as origens dos africanos traficados para Pernambuco no século XIX?

### **Procedências e nações: criando e ressignificando identidades**

Os recentes dados sobre o volume do tráfico atlântico, sobretudo os estimados por Eltis, são também uma possibilidade para avaliar as *origens* dos africanos que foram desembarcados em Pernambuco. Eltis classificou por *áreas de embarques* os cativos enviados para a Europa e as Américas. As áreas de embarques se referem à extensão geográfica que abrange o litoral africano do atual Senegal até Angola, incluindo a região Sudeste (Moçambique). Eram lugares de entrepostos do comércio negreiro, onde havia intensos fluxos migratórios, em especial ocasionados pelo tráfico de escravos.<sup>34</sup> A tabela 5 indica as *origens* dos africanos que entraram na província no século XIX de acordo com este sistema classificatório.

---

<sup>31</sup> Cf. CARVALHO, **Liberdade**, Op. Cit., p. 149-50; FERNANDES. Op. Cit., p. 32.

<sup>32</sup> Cf. TSTD. Disponível em: <[www.slavesvoyages.org](http://www.slavesvoyages.org)>. Acesso em 23 de março de 2012.

<sup>33</sup> Cf. CARVALHO. **Liberdade**. Op. Cit., p. 125.

<sup>34</sup> O conceito “áreas de embarques” difere da denominação “procedência” utilizada por Mariza Soares, pois não se incluem nomes de “nações africanas”, etnias, cidades ou reinos.



**Tabela 5 - Áreas fornecedoras de cativos para Pernambuco, séc. XIX**

Áreas de Embarque ou Procedência	Embarques		Desembarques	
	Nº	%	Nº	%
<b>Total</b>	<b>297.015</b>	<b>100,0</b>	<b>259.403</b>	<b>100,0</b>
Baía do Benim	7.629	2,6	6.777	2,6
Baía de Biafra	22.908	7,7	19.584	7,5
Costa do Ouro	1.668	0,6	1.445	0,6
Senegâmbia e Costa Atlântica	2.912	1,0	2.593	1,00
Sudeste da África e ilhas do Oceano Índico	17.447	5,9	15.105	5,8
África Centro-Occidental e Santa Helena	244.451	82,3	213.899	82,5

Fonte: TSTD

Para além dos números, esses dados oferecem possibilidades de entender a cartografia cultural que contribuiu em parte com as reinvenções de identidades dos africanos na área urbana do Recife. O *golfo do Benim* (antiga Costa da Mina) abrange atualmente Togo, as cidades de Porto Novo e Uidá no Benim e a parte ocidental da Nigéria. Constituiu importante área no fornecimento de cativos no século XVIII, depois de Angola/Congo, de onde foram embarcados grupos humanos que em Pernambuco foram identificados como *nagô*, *savalu*, *calabar*. Para Arthur Ramos, as trocas culturais entre os povos deste território influenciaram de forma decisiva o complexo religioso dos xangôs no Recife.<sup>35</sup>

O *golfo de Biafra*, ou golfo da Guiné, estende-se do rio Níger até o Cabo Lopez, ilhas de São Tomé e Príncipe – hoje Camarões, Guiné Equatorial, oeste da Nigéria e norte do Gabão. Nos assentos de batismos das paróquias recifenses, africanos recém-desembarcados foram identificados como de “nação gabão”, de São Tomé e Príncipe.

As áreas da *Costa do Ouro* (atual país de Gana) e da *Senegâmbia* (onde estão situados Guiné, Guiné-Bissau, Gâmbia e Senegal) foram pouco representativas em termos numéricos para o comércio negreiro pernambucano. Forneceram menos de 2% do contingente populacional de cativos desembarcados na província. Do século XV ao XVII, os portugueses construíram diversas fortalezas na costa da África. A primeira foi fundada em 1482 na Costa do Ouro e ficou conhecida como castelo de São Jorge de El-

<sup>35</sup> Pierre Verger classificou os portos de Porto Novo, Badagri e Onim (Lagos), localizados na baía do Benim, como a área propriamente dita da “Costa da Mina” no século XIX. Cf. VERGER, **Fluxo e refluxo**. Salvador: Corrupio, 2002, p. 30-31. Sobre os cultos africanos no Recife, consultar: RAMOS, Arthur. **O negro brasileiro**. 5. ed. Rio de Janeiro: Graphia, 2001, v. 1.

Mina. Neste local negociavam-se escravos vindos de várias partes da costa, inclusive indivíduos da área do Congo, como destacou Luís Felipe de Alencastro.<sup>36</sup>

No século XIX, todavia, além das áreas que compreendem o Benim, o Gabão e Angola/Congo, o *Sudeste da África*, principalmente Moçambique, foi outra região importante no fornecimento de cativos para Pernambuco. A maior entrada na província de escravos desta área ocorreu em 1816, quando foram embarcados 3.106 indivíduos, tendo sobrevivido à travessia 2.804. Em 1842, último ano de busca por cativos em Moçambique, vieram apenas 198 pessoas.<sup>37</sup>

Nas estimativas de Eltis não houve, no século XIX, embarques para Pernambuco na *Costa de Sotavento* (costa do leste do Castelo de São Jorge de El-Mina). Eltis identifica, como o único momento em que a região esteve na rota do tráfico pernambucano, o intervalo entre 1696 e 1720, quando 3.449 indivíduos teriam desembarcados na província. Segundo ele, fazem parte da geografia da Costa de Sotavento os atuais países da Libéria e da Costa do Marfim. Os africanos embarcados nesta costa e na baía do Benin, no século XVIII, ficaram conhecidos no Brasil por “pretos minas”.<sup>38</sup>

Essas *origens* a partir da área de embarque apontam não só para regiões relacionadas ao tráfico pernambucano, mas, sobretudo, para impactos demográficos e de identidades étnicas que se redefiniram na diáspora. Contudo, os indivíduos que sofreram a imigração forçada foram agrupados pelos europeus em *nações*. O termo “nação africana” poderia se referir a grupos étnicos, como o *nagô* ou *anganô* (*anagonu*); a cidades, reinos ou mercados, a exemplo de *cassange*, *cabinda*, *benguela*, *angola*, *congo*; a nomes de ilhas, portos de embarques, entre outras denominações que remetiam à procedência do cativo. Refletiam mais uma estrutura de classificação e/ou nomenclatura do sistema escravista do que à dinâmica de organização sociopolítica e à diversidade cultural dos povos da própria África.

Por ser a terminologia bastante heterogênea e elaborada pelos colonizadores e traficantes, Maria Inês Oliveira afirmou que as “nações africanas”, como ficaram sendo

---

<sup>36</sup> Cf. ALENCASTRO, L. F. de. **O trato dos viventes**: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. p. 65.

<sup>37</sup> Cf. TSTD.

<sup>38</sup> Cf. TSTD. Disponível em: <[www.slavesvoyages.org](http://www.slavesvoyages.org)>. Acesso em 30 nov. 2011. Na definição de Verger, a Costa de Sotavento abrigava os portos Grande e Pequeno Popo, Uidá, Jaquin e Apá, na baía do Benin. Cf. VERGER. Op. Cit., p. 30.

conhecidas no Brasil, não tinham nenhuma correlação nem no nome nem na composição social com as formas de autoadscrição correntes na África. Luis Nicolau Parés, por sua vez, defende que o processo não era tão radical como sugerido por Oliveira, pois havia denominações utilizadas pelos traficantes e colonizadores que correspondiam aos etnônimos ou às identidades coletivas elaboradas pelos próprios africanos; como exemplo, *haussá*, *bornó*. Para Parés, *nagô* e *jeje* foram casos que paulatinamente expandiram a abrangência semântica, passando a designar uma pluralidade de grupos antes diferenciados.<sup>39</sup>

De modo geral, há um consenso entre os estudiosos de que as nações africanas eram identidades forjadas na diáspora e constantemente reinventadas pelos africanos após o desembarque, nos labirintos da cidade. Para analisar as nações no Recife do século XIX, recorreremos aos livros de batismos dos quatro bairros centrais. Os assentos batismais são valiosos para perscrutar a entrada de africanos recém-chegados à cidade, sobretudo no período da ilegalidade. O batismo não tinha apenas a função de transformar os recém-desembarcados em cristãos, mas de fazê-los esquecer de seu passado africano. Mariza Soares chama a atenção para o fato de que era por meio deste sacramento que surgia a identidade do escravo que o iria acompanhar até depois de forro. Na verdade, Soares remete à atribuição da procedência do sujeito que era registrada junto ao seu nome cristão (por exemplo: João, cassange, escravo de...). Mesmo que o senhor do cativo mudasse, ou este se tornasse liberto, aquela procedência permaneceria, uma vez que assimilada e internalizada pelo indivíduo.<sup>40</sup>

Avaliamos que as reelaborações de identidade dos indivíduos eram bem mais complexas. Ao longo de suas trajetórias de vida, nas negociações de identificações, estiveram envolvidas desde as experiências anteriores ao embarque até as situações cotidianas depois da emancipação. Portanto, a identidade não era (não é) algo acabado, mas em constante processo de reelaboração. Por ora, nos deteremos nas nomeações dos africanos registradas pelos párocos, conforme a tabela 6.

---

<sup>39</sup> Cf. OLIVEIRA, Maria Inês C. de. Viver e morrer no meio dos seus: nações e comunidade africanas na Bahia do século XIX. **Revista da USP**, São Paulo, n. 28, p. 175, 1996. Segundo Parés, os jeje eram um pequeno grupo étnico habitante de Porto Novo, cujo nome, no contexto do tráfico, também passou a designar uma pluralidade maior de grupos étnicos de língua gbe. Cf. PARÉS, L. N. **A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia**. Campinas: Ed. da Unicamp, 2006, p. 23-30; cf. OLIVEIRA, Quem eram os 'negros da Guiné'? A origem dos africanos na Bahia, **Afro-Asia**, n. 19/20, p. 37-73, 1997.

<sup>40</sup> Cf. SOARES, **Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. p. 77-78 e 105.

**Tabela 6 - Nações registradas nos assentos de batismos no Recife, 1846-1890**

Nações/Áreas de Embarque	Homens		Mulheres		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
<b>Região Centro-Occidental</b>	<b>38</b>	<b>24</b>	<b>32</b>	<b>20,2</b>	<b>70</b>	<b>44,2</b>
Angola	20	12,7	23	14,6	43	27,3
Congo	6	3,8	1	0,6	7	5,4
Angico	3	1,9	-	-	3	1,9
Baca (Ambaca?)	2	1,3	2	1,3	4	2,5
Benguela	1	0,6	-	-	1	0,6
Cabinda	1	0,6	-	-	1	0,6
Camundá	1	0,6	-	-	1	0,6
Camundongo	2	1,3	1	0,6	3	1,9
Cassange	1	0,6	1	0,6	2	1,3
Gabão	-	-	1	0,6	1	0,6
Rebolo	1	0,6	3	1,9	4	2,5
<b>Região Occidental</b>	<b>26</b>	<b>16,5</b>	<b>40</b>	<b>25,3</b>	<b>66</b>	<b>41,8</b>
Costa	8	5,0	12	7,6	20	12,7
Costa da Mina	1	0,6	-	-	1	0,6
Nação	2	1,3	1	0,6	3	1,9
Nação Costa	15	9,5	27	17,0	42	26,6
<b>Sudeste africano</b>	<b>3</b>	<b>1,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,9</b>
Moçambique	3	1,9	-	-	3	1,9
<b>Não identificadas</b>	<b>17</b>	<b>10,7</b>	<b>2</b>	<b>1,3</b>	<b>19</b>	<b>12,0</b>
Gentio da Costa da África	1	0,6	-	-	1	0,6
África	16	10,1	2	1,3	18	11,4
<b>Total Geral</b>	<b>84</b>	<b>53,1</b>	<b>74</b>	<b>46,8</b>	<b>158</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Livros de Batismos.<sup>41</sup>

A identificação dos africanos ora remetia às nações ou procedências utilizadas pelos traficantes, ora eram registradas segundo critérios dos vigários da cidade. Como exemplo deste segundo caso, aparecem os termos *costa*, *nação* e *nação da costa*. Em geral, à frente destas terminologias, colocava-se a palavra “preto” ou “africano”. Tatiana Lima observou, nas cartas de alforrias das décadas de 1840-50, que “costa” e “nação da

<sup>41</sup> Foram analisados 35 livros: oito no bairro do Recife e nove nos demais bairros. Devido ao volume documental, selecionamos, por década, dois anos para cada bairro. Recife: 1849, 1851, 1859, 1862, 1868, 1870, 1885 e 1889. Santo Antônio: 1846, 1854, 1858, 1864, 1869, 1871, 1878, 1882 e 1888. São José: 1848, 1850, 1857, 1861, 1868, 1873, 1879, 1881 e 1889. Boa Vista: 1847, 1852, 1859, 1860, 1862, 1872, 1879, 1883 e 1890.

costa” eram menções que se faziam, no Recife, aos indivíduos da Costa da Mina.<sup>42</sup> Acreditamos que nos livros de batismos poderiam ter o mesmo significado, enquanto as identificações das pessoas da região Centro-Ocidental (área Angola/Congo e golfo da Guiné) eram, por vezes, mais detalhadas.

Afora “nação”, outras terminologias genéricas que impossibilitam precisar a procedência são “gentio da costa da África” e “África”. Esta última substituiu as identificações mais específicas a partir de meados da segunda metade do século XIX, enquanto a palavra “gentio” caiu em desuso. Na nossa amostra, apenas 0,63% dos registros fizeram menção ao termo. A classificação estava, do século XV ao XVIII, vinculada à concepção de paganismo de povos não cristãos, alvo da catequese. As análises de Soares sobre a etimologia da palavra “gentio” se tornaram referência no assunto. A historiadora ressalta que “gentio” não é uma referência a uma “nação”. Esta era uma nomeação para qualquer povo que tivesse relações com os colonizadores, fosse cristão ou não-cristão, enquanto aquele se restringia ao universo catequético.<sup>43</sup>

Na amostra da tabela 6 aparecem quase todas as nações do Recife oitocentista. Além de “gentio da costa da África”, há outras procedências pouco correntes, como angico, benguela, cabinda, camundá, camundongo, cassange, gabão, moçambique, todas com percentuais abaixo de 2%. Isto se deve ao fato de nos concentrarmos na segunda metade do século, quando estes etnônimos vão desaparecendo e dando lugar às nomeações mais gerais, conforme mencionamos. Entre os genitores, foram registradas também nações como quisamã e nagô.<sup>44</sup>

Koster destacou as seguintes nações como as principais em Pernambuco no início do século XIX: angola, congo, rebolo, angico, gabão e moçambique. O viajante inglês, ao descrever suas impressões sobre os africanos dessas procedências, ressaltou que os negros angolas, congos e rebolos poderiam ser agrupados em uma única nação, devido às suas conexões culturais e à proximidade de suas línguas. Estigmatizou esses indivíduos como “dóceis”, inclinados aos serviços da casa e do estábulo, “fiéis” e “honestos”. Angicos, gabãos e moçambiques, porém, seriam grupos distintos. Os

---

<sup>42</sup> Cf. LIMA, Tatiana S. de. **Os nós que alforriam**: relações sociais na construção da liberdade, Recife, décadas de 1840 e 1860. Dissertação (Mestrado em História), UFPE, Recife, 2004, p. 69.

<sup>43</sup> Cf. SOARES. **Devotos da cor**. Op. Cit., p. 102-108.

<sup>44</sup> Em nossa amostra foram coletados 94 mães e sete pais de origem africana. A distribuição das procedências se deu da seguinte forma: 64 com o genérico “África”, 20 angola, 12 “nação costa”, 1 nagô, 1 cabinda, 1 quisamã, 1 rebolo e 1 cassange.

angicos eram tidos como “astutos” e “impacientes”, com “capacidade de enganar”. Já os gabãos, além de ter aspectos mais “selvagens” do que os das outras nações, eram “dados ao desânimo”. Os moçambiques eram “preguiçosos” e “propensos à melancolia”, tendo sido tardiamente introduzidos na província. Segundo Koster, foram as pressões inglesas que dificultaram o tráfico na área Ocidental, inclinando os traficantes de Pernambuco a se interessarem pelos negros de Moçambique.<sup>45</sup>

Além de suas impressões sobre os africanos centro-ocidentais, Koster narrou que Pernambuco nunca experimentou sérias revoltas escravas. Isto se devia não só ao fato da população livre ser maior do que a escrava, mas, sobretudo, por ter a capitania importado poucos africanos da Costa do Ouro,<sup>46</sup> de onde vinham indivíduos mais aguerridos que os oriundos da área Angola/Congo. Dizia Koster que os minas eram os causadores das insurreições na Bahia, assim como os koromanties na Jamaica em 1760. A historiografia também segue nos trilhos do viajante inglês. Carvalho acrescentou às observações desse viajante que os traficados para a província eram crianças, agricultores, pastores e mulheres. A maioria era constituída por prisioneiros de guerra, vítimas de sistemas tributários nos quais as moedas eram pessoas. Isto é, pouquíssimos foram os guerreiros ou soldados desembarcados em Pernambuco no tempo de Koster.<sup>47</sup>

No entanto, os africanos de Moçambique e também aqueles de procedências da Costa Ocidental (nagô, calabar, savalu, mina) devem ter sido, na primeira metade do século XIX, mais expressivos na cidade do que narrou Koster e a historiografia local enfatiza. Os moçambiques, por exemplo, chegaram a destacarem-se na paisagem da cidade devido ao modo de se portarem: “Uma negra moça de dentes ‘limados à moda

---

<sup>45</sup> Cf. KOSTER, **Viagens ao Nordeste do Brasil**, 11 ed. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, 2002. v. 1. p. 629-631. Embora tenha sido o Tratado de 1826 (reforço do antigo Tratado de 1815) que proibiu o comércio negreiro ao sul do Equador, o bloqueio inglês ao qual o viajante se referiu foi o Tratado de Viena em 1815, que proibia o tráfico ao norte do Equador. Este fator explica o maior volume de africanos daquela região na província em 1816, como apontam os dados do volume do tráfico. Além das *nações* listadas por Koster, Gilberto Freyre incluiu as nações “Luanda”, “longue”, “quilimane” (moçambique) e “bengala”. Cf. FREYRE, Gilberto. **O escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX**. São Paulo: Global, 2010.

<sup>46</sup> Koster estava se referindo à Costa do Ouro, tendo como ponto de referência o Caribe inglês para onde foram os akan/koromanties. Anteriormente ao século XVII, o principal objetivo do tráfico nesta costa era o metal precioso, enquanto na Costa da Mina eram embarcados os escravos que ficaram conhecidos no Brasil como *minas*. Cf. VERGER, Op. Cit., p. 37. Segundo Oliveira, seriam oriundos da Costa do Ouro os africanos de origem *akan*, cujos vestígios culturais no Brasil são ausentes. Cf. OLIVEIRA, Quem eram os “negros da Guiné”. Op. Cit.

<sup>47</sup> Cf. KOSTER. Op. Cit., p. 632; CARVALHO, **Liberdade**. Op. Cit., p. 179.

Moçambique’, que em 1835 fugiu da casa dos seus senhores, era baixa, gorda, de peitos pequenos e ‘pisava como papagaio’ por ter as pernas arqueadas.”<sup>48</sup>

Cabe indagar: o que significava ser um embarcado na Costa Ocidental ou na Costa Centro-Ocidental num Recife onde as pessoas estavam constantemente se redefinindo em termos identitários? Será que os agrupamentos eram tão cristalizados como Koster e outros viajantes construíram em suas narrativas?

Os africanos, após o desembarque, gestavam outras identidades, que se aproximavam ou não daquelas no momento do embarque e/ou do batismo. Novos amálgamas identitários, étnicos e culturais eram produzidos nas ruas, becos e vielas da cidade do Recife. Escravos e libertos construíam suas “marcas de nação” que poderiam ser anteriores ao embarque ou ainda produzidas pela violência da escravização. Por um lado, senhores, autoridades locais e imprensa elaboravam suas narrativas imaginárias sobre os africanos ao descreverem nos anúncios de jornais os modos de andar e falar, modelos de cabelo, arcada dentária, adornos, escarificações faciais; como partes desse processo de reinvenção do sujeito nos labirintos das grandes cidades escravistas. De outro lado, os africanos utilizavam-se desses sinais diacríticos como mecanismo para demarcarem suas experiências e percepções sobre eles mesmos. Por isto mobilizavam cada vez mais características pessoais e símbolos envolventes que diferenciavam um indivíduo do outro. Frisamos ainda que os indivíduos ora se distinguiam no interior de suas *nações*, ora se misturavam no meio dos cenários urbanos, jogando com suas identificações.

A este movimento de construção de identidades, Flávio Gomes conceituou como transétnico. Ou seja, as identificações cunhadas pelos africanos eram recriadas em uma perspectiva atlântica, seguindo mudanças e lógicas culturais próprias das reinvenções da África específicas para cada ambiente urbano ou rural, social, político e cultural na diáspora. Isto significa que a construção de *nações* angola, congo, moçambique, benguela, nagô, mina, entre tantas outras, estavam sendo permanentemente ressignificadas. As pessoas ora as reforçavam, ora as diluíam, utilizavam-se delas, das formas mais variadas possíveis. Esse é um movimento transnacional, transatlântico e dialógico, com inversões e sentidos cruzados.<sup>49</sup> Assim, o ponto de partida para as

---

<sup>48</sup> Diário de Pernambuco, 13 fev. 1835 *apud* FREYRE. Op. Cit., p. 140, 152.

<sup>49</sup> Cf. GOMES; SOARES; FARIAS. **No labirinto das nações: africanos e identidades no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005. p. 38-51.

reinvenções das identidades transétnicas não eram as heranças africanas generalizadas, mas os contextos espaciais e temporais da diáspora. Angolas, congos, cabindas, moçambiques, minas, nagôs, elaboraram *nações* e significados em torno delas, diferentes entre si e em situações e períodos diversos no Brasil e nas Américas. Ser *nação mina* ou *nação angola* ou qualquer outra identificação no Recife não era o mesmo que sê-lo no Rio de Janeiro ou em Salvador. Do mesmo modo, as *marcas de nação* de um negro mina ou angola no século XVIII teriam novos significados no decorrer do século XIX. O ambiente geográfico rural ou urbano também emprestava seus cenários para a constituição de comunidades africanas transétnicas. Esses processos, contudo, nem sempre eram permeados por sociabilidades. Havia conflitos e tensões, pois a identidade também é lugar de enfrentamento.

Algumas dessas identificações mais genéricas – angola, congo, moçambique, mina, etc. – adquiriram proporções tão abrangentes na área urbana que passaram a ser o que chamaremos de *identidades de referência* para os sujeitos. Isto é, mesmo os indivíduos ressignificando suas identificações teriam sempre como ponto de referência uma *nação* cuja dimensão fosse macrossocial ou política. Na medida em que essa *nação* ou *identidade de referência* se expandia, subgrupos mais específicos, cujos signos e significantes se aproximavam da referência macro, iam sendo criados e aglutinados a ela, como, por exemplo: mina-nagô, mina-savalu, mina-calabar; cassange de angola.

Vale ressaltar que inúmeros grupos étnicos na imensidão territorial da África não foram só escravizados, foram *africanizados* para recompor seus laços socioculturais e comunitários. Assim, *imbangalas* se transformaram em cassanges de Angola; *bacongós* foram agrupados como congos; *egbas*, *ijexás*, *igebus* resumiram-se em nagôs; entre tantos outros que se reinventaram no Novo Mundo.

É quase interminável a discussão acerca dos processos de construção de identidades individuais e coletivas dos africanos na escravidão atlântica. No caso particular dos temas da etnicidade e da diáspora, merecem destaque duas grandes correntes. A primeira surgiu ainda na virada do século XIX para o XX, liderada por Nina Rodrigues. Muitos intelectuais, na década de 1930, cultivaram as ideias de Rodrigues, como Arthur Ramos, Gilberto Freyre e René Ribeiro. Esses estudiosos utilizaram os métodos da etnografia e, no caso particular de Freyre, a antropologia cultural para perscrutar reminiscências e continuidades de uma África quase mítica. Por



isto, seus estudos evidenciavam a busca pelo passado étnico e pela permanência de uma *cultura africana* intacta. Acreditavam que alguns signos da cultura material do passado africano poderiam ter sido transferidos e se reproduzido nas Américas. Os terreiros de candomblés foram os grandes laboratórios destes pesquisadores, que buscavam uma *pureza* cultural nesses espaços religiosos.<sup>50</sup>

Por sua vez, uma segunda corrente, que se destacou na década de 1970, criticava essas ideias de permanências e continuidades. Os trabalhos dos antropólogos Sidney Mintz e Richard Price (1976) se destacam. Eles defenderam a tese de que as culturas africanas foram inventadas no Novo Mundo, na medida em que os indivíduos as recriavam e na proporção e velocidade que eles davam a estas elaborações. O foco da invenção/criação das comunidades africanas estaria nas experiências da escravidão e da pós-emancipação, e não nas heranças de uma África estática.<sup>51</sup>

Os africanistas e estudiosos da escravidão estão retomando o tema das identidades, apontando em suas análises a necessidade de se voltar para a África pré-colonial e colonial. A partir destas discussões, as lentes de observação estão dirigidas para as *invenções* na própria África, não sendo apenas as experiências da escravidão o ponto de partida. Considera-se a memória das pessoas anterior ao embarque, a formação dos reinos e as organizações étnicas locais; os impactos demográficos em decorrência das migrações internas, as diferenças lexicais entre as inúmeras microsociedades africanas na visão dos traficantes/colonizadores europeus e africanos; os laços de solidariedade e os conflitos nos tumbeiros ao longo da travessia atlântica. Ou seja, uma complexidade não só étnica, mas também de contextos sociais, políticos, culturais, demográficos permeava as invenções/redefinições identitárias dos sujeitos.<sup>52</sup> Sobre os estudos da etnicidade na diáspora, recorreremos às palavras de Manuela da Cunha:

O que se ganhou com os estudos de etnicidade foi a noção clara de que a identidade é construída de forma situacional e contrastiva, ou seja, que ela constitui resposta política a uma conjuntura, resposta ‘articulada’ com as

---

<sup>50</sup> Cf. CONGRESSO AFRO-BRASILEIRO, 1, 1934, Recife. *Anais...* Recife: Massangana, 1988. (fac-símile de Rio de Janeiro: Ariel, 1935, v. 1; fac-símile de Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1937).

<sup>51</sup> Cf. MINTZ, S; PRICE, R. **O nascimento da cultura afro-americana: uma perspectiva antropológica.** Rio de Janeiro: Pallas, 2003.

<sup>52</sup> Cf. GOMES; FARIAS; SOARES. Op. Cit., p. 52. Entre os africanistas, consultar: THORNTON, John. **A África e os africanos na formação do mundo Atlântico, 1400-1800.** Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

outras identidades em jogo, com as quais forma um sistema. É uma estratégia de diferenças.<sup>53</sup>

Dentro desta perspectiva, resta-nos saber como os africanos ressignificavam suas identidades individuais e/ou coletivas na cidade do Recife em meados do século XIX.

### **Em torno de uma identidade mina**

De acordo com os dados da Tabela 5, no século XIX, apenas 2,6% dos africanos desembarcados nos portos pernambucanos eram da Costa da Mina, percentual menor até que o dos embarcados na baía de Biafra (Gana) – de onde vinham os africanos do Gabão –, que foi de 7,5%. Ou seja, as rotas de Pernambuco para a Costa da Mina estiveram minguadas neste período. No entanto, no século XVIII, a região fora importante entreposto comercial para a capitania. O comércio com a Costa da Mina era rentável, pois com os escravos adquiridos nos portos dessa região compravam-se ouro em Minas Gerais e fazendas do reino. As trocas nesta costa eram feitas com a aguardente e o tabaco de terceira categoria, sobremaneira este último gênero, o que passou a ser mais um incentivo aos plantadores. As conexões com a região auxiliaram os produtores dos engenhos da Zona da Mata a reestabelecer a economia açucareira após as conturbações do domínio holandês.<sup>54</sup>

É relevante destacar, porém, que o papel do tabaco e da aguardente não conta toda a história do tráfico entre o Brasil e a Costa da Mina. No caso particular de Pernambuco, embora os manifestos das cargas das embarcações informassem apenas os rolos de tabaco e as pipas de aguardente, só com estes gêneros não seria possível adquirir escravos naquela costa. Segundo Gustavo Accioli e Maximiliano Menz, havia uma miscelânea de produtos que faziam parte das conexões mercantis entre Pernambuco e a Costa da Mina, pois não era possível efetivar negócios com os mercadores africanos de cativos com um só produto. Os lotes de escravos eram pagos com um conjunto de mercadorias – tecidos, armas de fogo, tabaco, entre outros.<sup>55</sup>

---

<sup>53</sup> Cf. CUNHA, Manuela C. da. **Negros, estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África**. São Paulo: Brasiliense, 1985. Op. Cit., p. 206.

<sup>54</sup> Cf. ARAÚJO, Clara M. F. de. **Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817)**. Dissertação (Mestrado em História), UFF, Niterói, 2007. p. 71-72.

<sup>55</sup> Cf. ACCIOLI, G; MENZ, M. Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII). **Afro-Ásia**, Salvador, n. 37, p. 58-60, 2008.

Em 1703 a Coroa estipulou uma cota anual para a importação de cativos, limitando em 1.200 o número de africanos destinados ao Rio de Janeiro, em 1.300 os embarcados para Pernambuco, mantendo os 200 escravos que eram enviados para as áreas de mineração. Todos os demais seriam destinados à Bahia. Porém, como o período era de plena expansão da atividade aurífera, raramente cumpria-se que terminou sendo abolida em 1715. Em 1730, o vice-rei articulou novas tentativas de proibição do comércio na região com a finalidade de evitar o extravio de tabaco fino e os negócios com os holandeses. Esta proibição acarretou a diminuição do comércio entre a Costa da Mina e o Brasil.<sup>56</sup>

Os documentos alfandegários de Pernambuco registraram esse declínio que se abatera sobre a Colônia. Entre 1742 e 1760, 29% dos escravos que entraram na capitania foram de procedência “Mina” e, entre 1761 e 1779, quando funcionou a Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, apenas 20%. No período de 1760 a 1779, a drástica diminuição da entrada dos cativos embarcados na Costa da Mina se deveu a dois fatores: o esfacelamento da produção do polígono do ouro e a suplantação das exportações dos escravos de Angola sobre as vendas da Costa da Mina. Eltis estimou como momento de auge do comércio negreiro de Pernambuco com aquela Costa dois intervalos: de 1701 a 1725, quando entraram 24.454 pessoas (22,1% do total); e de 1726 a 1750, com o desembarque de 28.519 indivíduos (38,8% do total) nos portos pernambucanos.<sup>57</sup>

O século XIX, porém, foi marcado pela recuperação e consolidação do comércio negreiro de Portugal nos portos da parte Centro-Ocidental africana. Os negócios no eixo Angola/Congo se mostraram mais rentáveis, inclusive pelo fato dos portos comportarem navios de grande porte, que favoreciam os embarques mais volumosos da carga humana. A tabela 7 mostra os anos em que ocorreram desembarques de africanos dessa região na província.

---

<sup>56</sup> Cf. SOARES, *Devotos da cor*. Op. Cit., p. 74-82.

<sup>57</sup> Cf. ARAÚJO. Op. Cit., p. 74; TSTD, <[www.slavesvoyages.org](http://www.slavesvoyages.org)>, acesso em 30 nov. 2011.

**Tabela 7 - Entradas de pretos minas em Pernambuco, século XIX**

Variável	Anos										Total
	1809	1810	1812	1814	1819	1825	1826	1827	1829	1851	
Número	261	2.181	632	397	166	1.070	776	582	362	350	<b>6.777</b>

Fonte: TSTD

Os números elevados nos anos de 1810 e 1825 estão relacionados com o desenvolvimento econômico e a estabilidade política da província. A inexistência de importações no intervalo de 1830 a 1850 reflete as pressões inglesas para abolir o tráfico negreiro e os investimentos de Pernambuco nas rotas para a região centro-ocidental. Já comentamos que a última tentativa da província para manter suas conexões atlânticas com a África ocorreu em 1851, na Costa da Mina. Isto significa que a região tinha certa relevância para a dinâmica econômica de Pernambuco. Ou seja, a Costa da Mina sempre se apresentou como uma alternativa de tráfico para a praça do Recife.

Outra resposta à reinvenção da identidade *mina* na capital pernambucana está na maneira como estes africanos culturalmente se organizaram no cotidiano urbano. Em cidades como Rio de Janeiro, Minas Gerais e Recife, embora fossem menos numerosos que os *angolas*, os *pretos minas* sempre tiveram uma presença de destaque e exerceram influência sobre os demais africanos.

Entre os governadores de pretos que chegaram a receber cartas patentes, no século XVII, todos eram de procedência da Costa da Mina. Clara Araújo mostrou que dentro da Irmandade do Rosário dos Pretos, no Recife, havia disputas políticas não só entre *minas* e *angolas*, mas também no interior do próprio grupo *mina*. Em 1776, os dagomés (daomé), que elegiam juntos com os *savalus* seus governadores, requereram ao governador da capitania para eleger, separados dos *savalus*, seu próprio governador.<sup>58</sup>

Finalmente, no século XIX, os *minas* que chegaram a província de Pernambuco eram oriundos de vários reinos escravistas que estiveram em permanente guerra no século XVIII. Por exemplo, Aladá (Ardra, Jaquem), Uidá (Ajudá), que foram subjugados pelo reino do Dahomey entre 1724 e 1727. Os *nagôs*, conhecidos também como *iorubás*, constituíram uma identidade que aglutinava indivíduos do reino de Oyó. Talvez sejam eles, dentre os demais grupos da Costa da Mina, o mais popularizado em Pernambuco, onde a religião de matriz africana adotou o nome de *xangô* – divindade

<sup>58</sup> Cf. ARAÚJO. Op. Cit.

dos oyós. Por serem embarcados nos portos desta costa, também traziam essa identificação de referência. Por sua vez, os *cabalar* localizavam-se na baía de Biafra, atual Gana.<sup>59</sup> Dos portos de Ajudá, Jaquem e Badagri saíram grupos de língua *fon* – conhecidos na literatura afro-brasileira como daomeanos (Aladá) ou jejes –, dentre eles os *savalus* e os *mahis*.

Os *savalus* e os *mahis* eram povos localizados ao norte do rio Zou, vizinhos do planalto do Abomey (Daomé). Antes do século XVIII eram independentes do reino do Dahomey. O país *mahi* constituía-se de estados confederados, nos quais o governo funcionava no sistema de vassalagem. Foram predados pelo vizinho reino do Dahomey. Embora firmassem, algumas vezes, aliança com os oyós para se defender dos ataques daomeanos, muitos de seus habitantes já constituíam parte importante do exército do Daomé. Quanto aos *savalus*, mesmo sofrendo períodos de ataques pelos reis daomeanos, motivados pela busca de escravos, experimentaram fases de paz com estes vizinhos. Porém, entre 1818 e 1850, no reinado de Ghezo, após longos períodos de oscilações entre independência e submissão tributária, tiveram definitivamente sua região ocupada pelos daomeanos.<sup>60</sup>

A Costa da Mina, enfim, era um território de constantes guerras e disputas expansionistas internas que marcaram as experiências dos africanos embarcados nos portos da região. Desta trajetória partiram os elementos que constituíram a fama dos *pretos minas* na diáspora. “Rebeldes”, “insubordinados”, “aguerridos” foram identificações atribuídas a eles, que acabaram se projetando entre os demais africanos, inclusive quando o assunto era a manumissão. É bastante discutido pela historiografia o sucesso que os *pretos minas* tinham na conquista da alforria. No Recife, entretanto, Koster afirmou serem os negros angolas “os que mais se esforçavam para obter a liberdade”.<sup>61</sup> O viajante inglês até podia estar com a razão, porém, os *minas* mais do que os *angolas* conquistaram prestígio socioeconômico no meio do contingente de libertos africanos na cidade.

Os antropólogos Mintz e Price defendem a ideia de que a complexidade das instituições tradicionais africanas não foi transportada na diáspora. Segundo suas concepções, não foi possível vir, por exemplo, os sistemas de *status* diferentes, mas,

---

<sup>59</sup> Cf. THORNTON. Op. Cit., p. 25.

<sup>60</sup> Cf. PARÉS. Op. Cit., p. 38-42.

<sup>61</sup> Cf. KOSTER. Op. Cit., p. 630.

apenas pessoas de grupos étnicos de diferentes *status*. Figuras da realeza, como reis, príncipes, princesas foram embarcados como cativos; mas suas cortes e monarquias, não. No âmbito religioso, não transportaram templos ou corpos sacerdotais; porém, chefes de cultos foram trazidos na condição de escravos. Assim, esses sujeitos tiveram que reinventar suas culturas necessárias para atender seu cotidiano.<sup>62</sup>

Portanto, essas reinvenções culturais seriam todas e quaisquer formas de interação social regular de caráter normativo que poderiam ser empregadas nas necessidades reiteradas. Ou seja, padrões de casamento, arranjos de família, determinados estabelecimentos de amizades (incluindo as redes de vizinhança) e parentesco extenso (compadrio), práticas religiosas e até relações de trabalho e negócios que sejam normativamente recorrentes. Estas, mesmo que se articulem na sociedade, diferem enormemente em sua extensão e natureza.<sup>63</sup> Dentro desta perspectiva, a *nação*, por exemplo, serviu de ponte entre os escravos e senhores, os libertos e a sociedade vigente. Constituiu também mecanismos para os africanos exercerem uma espécie de cidadania no interior do grupo. Dentro das *nações*, teriam acesso às irmandades, festas públicas; poderiam exercer cargos de lideranças, estabelecer alianças. Para os escravizados era, ainda, mais uma forma de organização para a barganha da alforria. Os africanos, estigmatizados duplamente como estrangeiros e escravos, viam na nação mais uma forma de adquirir visibilidade pública, assegurar alguns espaços urbanos, mesmo que marginalizados e limitados pela sociedade.<sup>64</sup>

---

<sup>62</sup> Cf. MINTZ e PRICE. Op. Cit., p. 38.

<sup>63</sup> Ibidem, p. 44-58.

<sup>64</sup> Cf. SILVEIRA, Nação africana no Brasil escravista: problemas teóricos e metodológicos. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 38, p. 245-301, p. 297-299, 2008.

### Referências bibliográficas:

ACCIOLI, Gustavo; MENZ, Maximiliano M. Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII). *Afro-Ásia*, Salvador, n. 37, p. 58-60, 2008.

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

ARAÚJO, Clara M. Farias de. **Governadores das nações e corporações: cultura política e hierarquias de cor em Pernambuco (1776-1817)**. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife (1822-1850)**. Recife: EdUFPE, 1998.

\_\_\_\_\_. A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias e os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848. *Tempo*, Niterói, v. 14, n. 27, p. 133-149, 2009.

CONGRESSO AFRO-BRASILEIRO, 1, 1934, Recife. *Anais...* Recife: Massangana, 1988. (fac-símile de Rio de Janeiro: Ariel, 1935, v. 1; fac-símile de Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1937).

CUNHA, Manuela C. da. **Negros, estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

EISENBERG, Peter. **Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

FARIA, Sheila S. de Castro. **Sinhas pretas, damas mercadoras: as pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del Rey (1700-1850)**. Tese (Professor Titular em História do Brasil), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2004.

FERNANDES, Cyra L. Ribeiro de O. **Os africanos livres em Pernambuco, 1831-1864**. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2010.

FREYRE, Gilberto. **O escravo nos anúncios de jornais brasileiros do século XIX**. 4ed. São Paulo: Global, 2010.

GOMES, Flávio; SOARES, Carlos E.; FARIAS, Juliana B. **No labirinto das nações: africanos e identidades no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2005.

HOBBSAW, Eric. J. **Nações e nacionalismos desde 1780: programa, mito e realidade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. 11ed. atual. Recife: Fundaj, Ed. Massangana, 2002. v. 1.

LIMA, Tatiana S. de. **Os nós que alforriam: relações sociais na construção da liberdade, Recife, décadas de 1840 e 1860**. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2004.

- MATTOSO, Kátia. **Ser escravo no Brasil**. 3ed. São Paulo: Brasiliense, 2003.
- MAMIGONIAN, Beatriz G. Do que o preto mina é capaz: etnia e resistência entre africanos livres. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 24, p. 71-95, 2000.
- MELLO, José Antônio Gonsalves de. **O Diário de Pernambuco e a história social do Nordeste (1840-1889)**. Rio de Janeiro, Gráfica O Cruzeiro, 1975. v. 2.
- \_\_\_\_\_. **Diário de Pernambuco: economia e sociedade no 2º reinado**. Recife: EdUFPE, 1996.
- MINTZ, Sidney; PRICE, Richard. **O nascimento da cultura afro-americana: uma perspectiva antropológica**. Rio de Janeiro: Pallas, 2003.
- OLIVEIRA, Maria Inês C. de. Quem eram os ‘negros da Guiné’? A origem dos africanos na Bahia, **Afro-Asia**, n. 19/20, p. 37-73, 1997.
- \_\_\_\_\_. Viver e morrer no meio dos seus: nações e comunidades africanas na Bahia do século XIX. **Revista da USP**, São Paulo, n. 28, p. 174-193, dez./fev., 1996.
- PARÉS, L. Nicolau. **A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia**. Campinas: Ed. da Unicamp, 2006.
- RAMOS, Arthur. **O negro brasileiro**. 5. ed. Rio de Janeiro: Graphia, 2001. v. 1.
- RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)**. Campinas: Ed. UNICAMP/Cecult, 2000.
- SILVA, Daniel D. B; ELTIS, David. The slave trade to Pernambuco, 1561-1851. In: ELTIS, D; RICHARDSON, D. (orgs.). **Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database**. New Haven: Yale University Press, 2008.
- SILVEIRA, Nação africana no Brasil escravista: problemas teóricos e metodológicos. **Afro-Ásia**, Salvador, n. 38, p. 245-301, 2008.
- SOARES, Mariza de Carvalho. **Devotos da cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.
- \_\_\_\_\_. Descobrimos a Guiné no Brasil colonial. **Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, ano 161, n. 407, p. 71-94, abr./jun. 2000.
- THORNTON, John. **A África e os africanos na formação do mundo Atlântico, 1400-1800**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.
- VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo: do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX**. 4.ed. rev. Salvador: Corrupio, 2002.