

**EM BUSCA DOS AGUDÁS DA BAHIA:  
TRAJETÓRIAS INDIVIDUAIS E  
MUDANÇAS DEMOGRÁFICAS  
NO SÉCULO XIX\***

*Lisa Louise Earl Castillo\*\**

No final do século XX, com a publicação de obras como *O Atlântico negro*, de Paul Gilroy, que ressaltaram a importância histórica de viagens empreendidas por intelectuais pan-africanistas e outras pessoas livres de cor no mundo anglófono, o paradigma de migrações forçadas em navios negreiros começou a abrir espaço para um novo interesse em mobilidade decorrente de livre agência individual. No mundo lusófono, no entanto, este fenômeno tem sido comentado desde o final do século XIX.<sup>1</sup> Sem dúvida, o interesse no tema decorria

---

\* Publicado anteriormente em *Atlantic Studies*. <<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14788810.2015.1110677>>. A pesquisa que deu origem a o texto foi apoiada por uma bolsa do Prodoc-Capes e outra da Fapesp. Uma estadia no Benin em 2012 para trabalho de campo teve apoio do CNPq e da Fondation pour le Patrimoine Afro-brésilien au Benin. Agradeço a Kristin Mann, Ana Lucia Araújo, Okezi Otovo, João José Reis e os membros do grupo de pesquisa Escravidão e a Invenção da Liberdade, da UFBA, e da linha de pesquisa de História do Trabalho e da África, da Unicamp, pelas leituras de versões preliminares. Minha gratidão a Luis Nicolau Parés e Elisee Soumonni, pela troca de ideias, e a Mariângela Nogueira pela assistência com a tradução.

\*\* Universidade Estadual de Campinas. [lisa.earl.castillo@gmail.com](mailto:lisa.earl.castillo@gmail.com)

<sup>1</sup> Paul Gilroy, *O Atlântico negro. Modernidade e dupla consciência*, Rio de Janeiro: 34, 2001; Nina Rodrigues, *Os africanos no Brasil*, São Paulo: Nacional, 1935 [1906]; Maxwell P. de Assumpção, “A colônia brasileira na África”, *Diário de Notícias*, Salvador, 24 jan. 1905; Lorenzo Turner, “Some Contacts of Brazilian Ex-Slaves with West Africa” *Journal of Negro History* v. 27, n. 1 (1942), pp.55-67; Pierre Verger; Gilberto Freyre, “Acontece que são baianos”, *O Cruzeiro*, 11 ago. 1951; 25 ago. 1951 e 1 set. 1951; Antonio Olinto, *Brasileiros na África*, Rio de Janeiro: GRD, 1964; Jerry Michael Turner, “Les Brésiliens: The Impact of Former Brazilian Slaves upon Dahomey” (Tese de Doutorado, Boston University, 1975); Manuela C. da Cunha, *Negros estrangeiros: os escravos libertos e sua volta à África*, São Paulo: Companhia das Letras, 2012 [1985].

da frequência de tais viagens no Brasil, onde libertos eram muito mais numerosos do que nas sociedades anglófonas. A cidade de Salvador, com uma população negra especialmente grande, foi um importante porto de partida. Evidências de viajantes libertos entre a Bahia e a região do Golfo do Benim remontam, pelo menos, a meados do século XVIII e aumentam substancialmente no século XIX.<sup>2</sup>

Neste trabalho, analiso mudanças no fluxo de passageiros entre a Bahia e o Golfo do Benin durante o século XIX, identificando três fases distintas. O período mais intenso foi entre 1835 e 1837, na esteira de uma grande rebelião escrava, a Revolta dos Malês. A maioria desses viajantes estabeleceu-se no Reino de Daomé, onde foram absorvidas por comunidades lusófonas existentes conhecidas como agudás. A segunda fase, na década de 1840, foi dominada por homens, muitos dos quais acabaram retornando ao Brasil. Durante a terceira fase, que começou após 1850, com a extinção da participação brasileira no comércio atlântico de escravos, Lagos tornou-se o mais importante porto de chegada. Na análise dessas três fases, utilizo dados existentes sobre passaportes emitidos na Bahia para contextualizar uma análise micro-histórica de trajetórias individuais. Estas últimas fornecem textura e nuance, esclarecendo as motivações para sair do Brasil e demonstrando a existência de redes sociais entre os viajantes, estruturadas não apenas por laços de família e de amizade, mas também relações de clientelismo e dependência.

## O êxodo após a Revolta dos Malês

Um censo realizado em 1808 indica que a população livre de cor da Bahia constituía 43% do número total de habitantes.<sup>3</sup> A partir do Império, embora os livres com cor de pele mais escura enfrentassem discriminação, perante a lei eram cidadãos com direitos políticos. A mobilidade social era muito mais limitada para africanos, considerados estrangeiros.<sup>4</sup> Em novembro

---

<sup>2</sup> Robin Law e Kristin Mann, “West Africa in the Atlantic Community: The Case of the Slave Coast”, *William and Mary Quarterly*, v. 56, n. 2 (1999), pp. 317-20; Pierre Verger, *Os libertos: sete caminhos na liberdade de escravos da Bahia*, Salvador: Corrupio, 1992, pp. 9-18.

<sup>3</sup> Kátia de Q. Mattoso, *Bahia, século XIX: uma província no Império*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992, pp. 85-6. Presumivelmente, a contagem de “livres” inclui libertos. De acordo com o mesmo censo, a Bahia tinha aproximadamente 411.100 habitantes e escravos constituíam 33,9% desse total.

<sup>4</sup> Cunha, *Negros estrangeiros*, p. 99.

de 1831, uma lei nacional pôs em vigor um tratado com a Inglaterra, assinado em 1826, que obrigava o Brasil a desistir do comércio atlântico de escravos.<sup>5</sup> Assim, tornou-se proibido a entrada de africanos ao País. Significativamente, a proibição se estendia a africanos não escravizados — o que não foi exigido pelo tratado.<sup>6</sup> Os africanos libertos não tinham recurso, pois, como o chefe de polícia da Bahia afirmou, poucos anos depois, tratavam-se, legalmente, de “estrangeiros de nações com que o Brasil não se acha ligado por algum tratado”. Assim, embora não desfrutassem dos privilégios estendidos aos estrangeiros de países europeus ou americanos podiam “sem injustiça serem expulsos quando suspeitos ou perigosos”.<sup>7</sup>

Essa declaração foi feita poucas semanas após a derrota da Revolta dos Malês, acontecida em Salvador em 25 de janeiro de 1835. Devido ao envolvimento expressivo de africanos islamizados, especialmente nagôs (como os falantes de iorubá eram conhecidos), a rebelião tomou seu nome da palavra iorubá para muçulmano, *imàle*.<sup>8</sup> Na esteira da insurreição, o preconceito contra africanos, sobretudo os libertos, intensificou-se e uma série de medidas repressivas foi implementada. A mais significativa delas foi uma lei provincial, aprovada em 13 de maio 1835, que afunilou as possibilidades de ascensão econômica por africanos e os colocou sob estrita vigilância.<sup>9</sup> Foi criado um caro imposto anual, aplicado somente aos africanos libertos, e tornou ilegal a compra de imóveis por eles. Foram obrigados a registrar-se com a polícia e a atualizar seus registros quando mudassem de endereço. Proprietários de imóveis foram obrigados a solicitar a autorização da polícia para alugar a africanos. Mas a cláusula mais arrojada determinava a expulsão de toda a população

---

<sup>5</sup> O Brasil recém-independente assinou o tratado sob pressão. Em troca, foi reconhecido pela Inglaterra como um estado autônomo. Ver Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain, Brazil and the Slave Trade Question*, Cambridge: Cambridge University Press, 2009; Luiz F. de Alencastro, “Brazil in the South Atlantic: 1550-1850”, *Mediations* v. 23, n. 1 (2007), pp. 125-74.

<sup>6</sup> Cunha, *Negros estrangeiros*, pp. 93-100; Wlamyra R. de Albuquerque, *O jogo da dissimulação: Abolição e cidadania negra no Brasil*, São Paulo: Companhia das Letras, 2009, p. 48; Sidney Chalhoub, *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*, São Paulo: Companhia das Letras, 2012, pp. 159-60.

<sup>7</sup> Francisco Souza Martins para o Ministro da Justiça, 14 fev. 1835, apud Cunha, *Negros estrangeiros*, p. 100.

<sup>8</sup> João J. Reis, *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês em 1835*, São Paulo: Companhia das Letras, 2003; Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, séculos XVII-XIX*, Salvador: Corrupio, 2002, pp. 365-81.

<sup>9</sup> Reis, *Rebelião escrava*, pp. 498-503.

africana liberta. Como o historiador João José Reis observou, o grande número de pessoas envolvidas tornou o custo do projeto tão exorbitante que as autoridades foram forçadas a reduzi-lo drasticamente.<sup>10</sup> Ainda assim, as outras disposições da lei – embora, no final, nem sempre aplicadas – representavam um claro convite aos africanos libertos para sair voluntariamente e a suas próprias custas. Uma vez fora do Brasil, a lei de 1831 já os impedia de retornar.<sup>11</sup>

Contudo, a cláusula sobre a deportação permaneceu vigente, na teoria, e podia ser arbitrariamente invocada quando conveniente. Em setembro de 1835, o governo começou a tomar medidas para deportar cerca de duzentos presos, inicialmente acusados de tomar parte na rebelião, mas posteriormente absolvidos por falta de provas. À medida que a notícia da deportação iminente se espalhou, outros africanos libertos foram à polícia, clamando por permissão para deixar o Brasil.<sup>12</sup> Apenas no mês de outubro foram emitidos 271 passaportes a africanos, mais de dez vezes o número de todo o ano anterior. Até o final de 1837, cerca de 925 pessoas — a maioria africanos de ambos os sexos, mas também muitos jovens nascidos no Brasil — tinham sido autorizadas a viajar. Quando várias pessoas viajavam com um único passaporte, o requerente principal do grupo geralmente era um homem (61%). Os acompanhantes eram, na maioria, mulheres e crianças. Com poucas exceções, a “Costa da África”, como a região do golfo do Benin era denominada, foi o destino escolhido.<sup>13</sup>

---

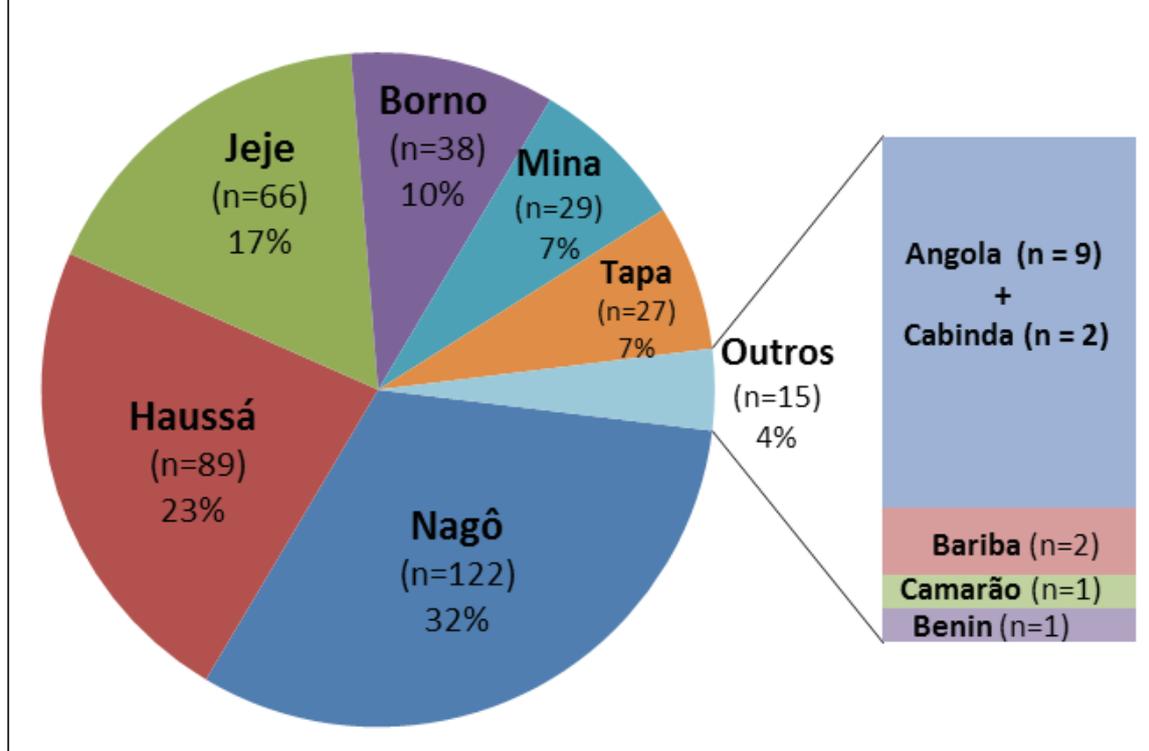
<sup>10</sup> Reis, *Rebelião escrava*, pp. 454-57, 479-83.

<sup>11</sup> Cunha, *Negros estrangeiros*, p. 101. Durante décadas depois, libertos africanos contornavam a proibição de comprar imóveis colocando as escrituras em nome de filhos nascidos no Brasil. Para exemplos, ver Lisa Earl Castillo e Luis N. Parés “Marcelina da Silva e seu mundo: novos dados para uma historiografia do Candomblé Ketu”, *Afro-Ásia*, n. 36 (2007), pp. 111-151; João J. Reis, *Domingos Sodré, um sacerdote africano: escravidão, liberdade e candomblé na Bahia do século XIX*, São Paulo: Companhia das Letras, 2008, pp. 244-5. De acordo com Gabriela dos Reis Sampaio, a lei foi revogada apenas em 1872: “Africanos em trânsito entre Salvador e Rio de Janeiro nas últimas décadas do século XIX”, manuscrito inédito.

<sup>12</sup> Reis, *Rebelião escrava*, pp. 479-83; British National Archives, Foreign Office (doravante FO) 13/121, Lyon e Parkinson para Palmerston, janeiro de 1836, apud Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 389.

<sup>13</sup> Verger estima que 818 libertos africanos receberam passaportes entre 1835 e 1837: Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 665. Para o mesmo período, Mônica de L. Souza, que também incluiu crioulos na contagem, identificou 671 adultos e 161 crianças, para um total de 832: “Entre margens: o retorno à África de libertos no Brasil, 1830-1870” (Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, 2008), p. 125. A estimativa de 925 viajantes e os percentuais de homens e mulheres são baseados em minha própria análise das transcrições de Verger dos registros de passaportes: Fundação Pierre Verger, Notas de pesquisas no Arquivo Público da Bahia, Passaportes.

**Figura 1: Nações de retornados  
1835-37**



Fonte: Fundação Pierre Verger, Notas sobre pesquisas no Arquivo Público da Bahia, Passaportes. Calculado a partir das anotações de Verger sobre passaportes emitidos entre 1835-1837.

O sentimento antiafricano provocado pela rebelião foi particularmente forte contra os nagôs, mas também se estendia a outras nações que incluíam seguidores do Islã. Isso é claramente refletido na demografia dos passaportes emitidos (Figura 1). De 386 africanos cujos registros de passaportes declararam nações específicas, os mais numerosos eram os nagôs (32%), seguido pelos haussás (23%). Os bornos (kanuris) e tapas (nupes) constituíam porcentuais relativamente pequenos da população africana da cidade, mas formaram 10% e 7%, respectivamente, dos passaportes emitidos. Os “minas” constituíram outro 7% dos passaportes. Lembremos que, na Bahia, esse etnônimo era um termo guarda-chuva, podendo se referir a povos de etnias diversas, entre elas os haussás,

bornos e nagôs.<sup>14</sup> Se acrescentarmos alguns desses minas, o total de passaportes emitidos a pessoas associadas ao islã soma-se a mais de 80%, o que se deve, sem dúvida, à perseguição anti-muçulmana que reinava. Curiosamente, embora os jejes (povos de língua *gbe*, da região do Daomé) não tenham participado na rebelião e não fossem islamizados, representaram 17% dos passaportes emitidos, perdendo apenas para os haussás e os nagôs. Embora alguns desses jejes estivessem envolvidos no comércio marítimo e viajassem à África por razões não relacionadas com a rebelião, não há respostas fáceis para explicar o grande número que saiu entre 1835-1837. Certamente, o assunto merece ser analisado.

Os registros que sobrevivem são fragmentários, mas mostram que cento e sessenta viajantes voluntários deixaram a Bahia em 25 de janeiro de 1836, exatamente um ano depois da insurreição, a bordo do navio *Nimrod* fretado por dois africanos libertos. Quanto aos deportados, um grupo de cento e cinquenta partiu em 12 de novembro de 1835, a bordo de outro navio, o *Maria Damiana*.<sup>15</sup>

A pedido do governo da Bahia, o poderoso mercador de escravos Francisco Félix de Souza, residente em Uidá, concordou em receber ali os deportados. A cidade já abrigava uma população lusófona considerável, a qual aumentou significativamente nos anos após a rebelião. De acordo com as tradições orais locais, De Souza concedeu terrenos aos deportados. Até hoje muitos dos *compounds* mais antigos de famílias agudás estão nas proximidades da propriedade dos De Souza, o que parece apoiar as tradições orais.<sup>16</sup> Algumas famílias afirmam que o embarque de seus an-

---

<sup>14</sup> Reis, *Rebelião escrava*, pp. 308-19, 327, 333-49; Robin Law, “Ethnicities of Enslaved Africans in the Diaspora: On the Meanings of ‘Mina’ (Again)”, *History in Africa*, v. 32 (2005), pp. 256-60.

<sup>15</sup> O *Maria Damiana* zarpu em 12 de novembro de 1835. Os únicos outros navios que se sabe terem transportado deportados são: em 1835, *Anibal e Oriente* (em 15 novembro, com um número não especificado) e o *Funchalense* (em 21 de novembro, com três); em 1836, o *Vingador* (em 18 de junho, com quatro) e o *Alliança* (em 10 de outubro, também com quatro); e em 1838, o *Heroína* (em 5 de abril) e o *American Eagle* (em 19 de outubro), com cinco cada. Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 390-94; Reis, *Rebelião escrava*, pp. 482-4; *Diário da Bahia*, 18 jun. 1836, APB, Polícia, Registros de passaportes de navios (1838-1849), maço 5889.

<sup>16</sup> Robin Law, *Ouidah: the Social History of a West African Slaving Port, 1727-1892*, Oxford: James Currey, 2004, pp. 8, 73, 181-2. Entre 1828 e 1832 foram realizados mais de cem batismos em Uidá. Até 1860 foram de mais de mil, o que significa que a população lusa constituía um segmento considerável da cidade, que tinha então cerca de 18.000 habitantes: Archive de la Société des Missions Africains (doravante SMA), 2H50, Liber baptismalis Ajudae, 1861-1892, “Liste des baptisés d’après les registres de S. Thomé, 1828-1861”, pp. 151ss.

cestrais como escravos começou na mesma cidade em que posteriormente se instalaram quando retornaram do Brasil. Embora seja difícil confirmar essas memórias, a sua recorrência em famílias diferentes destaca um fato indiscutível: ao invés de retornar às suas terras originais, os retornados tendiam a se congregarem em portos em que o comércio de escravos era uma importante atividade econômica. Agué, um porto negreiro, próximo a Uidá, também recebeu um número significativo de retornados, enquanto outros foram para Porto Novo, Accra e Lagos.<sup>17</sup>

Tendo sido desencadeado pela rebelião em Salvador, este êxodo era antes de tudo um fenômeno local. Uma notável exceção foi um grupo de 234 africanos e jovens crioulos que deixaram o Rio de Janeiro rumo à Costa da África em 1836. Não está claro como sua saída esteve relacionada com os acontecimentos na Bahia ou onde eles desembarcaram no outro lado do mar, mas cabe notar que a repressão antiafricana também se fazia sentir na Corte, onde boatos sobre supostas conspirações envolvendo africanos da Costa da Mina repercutiram negativamente para os libertos dessa região.<sup>18</sup>

Mônica de Lima e Souza aponta que os libertos que saíram do Rio eram agrupados em “famílias” que eram constituídas não apenas por parentes carnais, senão também por agregados e escravos. O termo “agregado” podia se referir a parentes pobres ou outras pessoas abrigadas por famílias mais ricas, mas também era utilizado frequentemente para descrever libertos que permaneciam no lar dos seus antigos senhores. Como no Rio de Janeiro, na Bahia, também, muitos africanos que ten-

---

<sup>17</sup> Silke Strickrodt, “‘Afro-Brazilians’ of the Western Slave Coast in the Nineteenth Century”, in José Curto e Paul Lovejoy (orgs.), *Enslaving Connections: Changing Cultures of Africa and Brazil during the Era of Slavery* (New York: Humanity Books, 2004), pp. 213-44; Alcione Amos, *Os que voltaram: a história dos retornados afro-brasileiros*, Belo Horizonte: Tradição Planalto, 2007; Law, *Ouidah*, p. 182, Entrevista com Farouk Sant’Anna, Agué, Benin, 22 fev. 2012.

<sup>18</sup> Souza, “Entre margens”, pp. 136-40, pp. 243-5; Walter Hawthorne, “‘Being Now, As It Were, One Family’: Shipmate Bonding on the Slave Vessel *Emilia*”, *Luso-Brazilian Review* v. 45, n. 1 (2008), pp. 68-70. Hawthorne afirma que o grupo tratava-se dos africanos livres da escuna *Emilia* (apresada pelos ingleses em 1823) e que estes voltaram para a África em fevereiro de 1836, no navio britânico *Porcupine*, destinado para Lagos. Souza, que discute o embarque do mesmo grupo, dá o nome do navio como *Maria Adelaide*, uma data de partida posterior e um destino mais geral, “Costa da Mina”. Sobre a repercussão política da revolta dos Malês no Rio e a ida desse grupo, ver João J. Reis, Flavio dos S. Gomes e Marcus de Carvalho, *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822-1853)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2010, pp. 83-96.

taram a sorte no outro lado do mar eram ou tinham sido proprietários de escravos. Eram poucos que declararam levar cativos na viagem, mas muitos tinham recentemente alforriado seus escravos e viajaram acompanhados por eles. Mesmo alguns deportados eram donos de escravos. Reis menciona dois, Luis Xavier de Jesus e José Vidal Monteiro. No entanto, quando a lista de presos programados para deportação é cruzada com outras fontes, torna-se evidente que havia muitos outros, como o haussá Vicente Xavier, que tinha dez escravos (mulheres africanas e seus filhos brasileiros), André Lino, também haussá e senhor de uma mulher africana, e Ignacio José de Santa Anna, um nagô que foi senhor de pelo menos três escravas africanas e dois crioulos, filhos destas.<sup>19</sup>

Quanto aos africanos que saíram do Brasil voluntariamente, os registros de passaportes indicam que 22% dos grupos identificados como tal pelas autoridades incluíam escravos ou agregados.<sup>20</sup> O termo *cria*, referindo-se a crianças, cativas ou libertas, que não fossem parentes de sangue, é também recorrente nessas descrições. Para menores de idade, a necessidade de ter um protetor adulto é óbvia, mas para adultos as razões para permanecerem com seus antigos senhores são menos claras. No entanto, ao analisar as histórias individuais dos africanos que receberam passaportes entre 1835-1837, torna-se evidente que o número de grupos era maior do que os registros indicam e que muitos desses grupos envolviam laços de senhorio. Às vezes, esses vínculos tinham sido legalmente dissolvidos, através de cartas de liberdade, mas frequentemente a alforria era condicional, atrelada à permanência do liberto com seu senhor.

## Redes sociais entre os viajantes

Os registros de passaportes fornecem pistas importantes sobre as relações sociais que uniam grupos de viajantes, mas havia muitos outros, despercebidas pelas autoridades, que apenas transparecem através de análise microhistórica. Por exemplo, em 25 de maio de 1836, a liberta

---

<sup>19</sup> Souza, “Entre margens”, pp. 136-40, 243-5; Reis, *Rebelião escrava*, pp. 461, 473, 484-90; APB, Chefes de polícia, 1835, maço 2949; Livro de notas (doravante LN) 254, fl. 151v; LN 257, fl. 87v; LN 240, fl. 235v; ACMS, Freguesia (doravante Freg.) do Passo, Batismos (doravante Bat.) 1817-1859, fls. 66, 83, 102; Freg. da Sé, Bat. 1816-1829, fl. 281v e Bat. 1829-1861, fl. 54v.

<sup>20</sup> APB, Polícia, Registros de passaportes (doravante RP) 1834-1837, maço 5883.

nagô Anna de Christo recebeu um passaporte para a Costa da África. No seu registro, não há qualquer referência a companheiros, mas o cruzamento com outras fontes revela que era casada com Antonio Pereira dos Santo, nagô liberto, que obteve um passaporte para o mesmo lugar no dia anterior. Nos meses anteriores, o casal tinha vendido sua casa, um sobrado na Ladeira do Alvo, e libertado vários escravos seus. Um desses cativos, Isabel Nagô, batizada em 1825, recebeu sua alforria em 19 de maio de 1836, pagando 400\$000 reis, valor de mercado. Esse mesmo dia, Antonio Pereira dos Santos concedeu liberdade gratuita e incondicional ao filho recém-nascido de Isabel, Emiliano. No dia em que seu antigo senhor recebeu o passaporte, “Isabel Pereira” e seu filho também receberam. Ademais, na semana anterior, em 15 de maio de 1836, mais dois dos ex-escravos do casal, Rosa e José, também usando o sobrenome Pereira, obtiveram permissão para viajar à Costa da África.<sup>21</sup>

Os registros de passaportes se calam sobre os laços que uniam estes indivíduos. Mas o cruzamento com outras fontes deixa claro que se tratava de um grupo coeso que provavelmente planejasse se estabelecer no mesmo lugar, como um único grupo familiar [*household*]. Já que Isabel e seu filho tinham liberdade plena, sem obrigação de permanecer na companhia dos antigos senhores, a decisão de viajar com eles aponta para um vínculo afetivo. Por outro lado pode também ter decorrido de raciocínios mais pragmáticos, sobre a utilidade de ficar sob a proteção de um casal que, além de dispor de bens materiais, tinha importante capital simbólico, como membros de uma extensa rede social de outros prósperos africanos que estavam deixando o Brasil.

Não foi mera coincidência, por exemplo, que no dia em que os libertos José e Rosa Pereira obtiveram seus passaportes, uma vizinha e amiga de seus ex-senhores, a nagô liberta Maria da Glória de São José, recebeu o seu. Maria da Glória levava consigo seis “crias”, todas na verdade suas ex-escravas. No mesmo dia um passaporte foi concedido a outra liberta, identificada somente como Antonia Nagô. Outras fontes revelam que Antonia era mãe de duas das crias listadas no passaporte de

---

<sup>21</sup> APB, RP 1834-1837, maço 5883; ACMS, Freg. de Santa Anna (doravante FSA), Casamentos 1819-1873, fl. 37v; Bat. 1821-1830, fl. 148; Bat. 1830-1848, fls. 2v, 138; APB, LN 251, fl. 177v; LN 257, fl. 92; LN 253, fls. 22-23v.

Maria da Gloria, Adriano e Francisco. O pai dos garotos, Daniel Nagô, recebeu um passaporte dois dias mais tarde, em 17 de maio de 1836. Ambos os pais tinham, desde outubro de 1831, cartas de alforria emitidas por Maria da Gloria, mas a liberdade somente entraria em vigor após a morte da senhora.<sup>22</sup>

Ao longo das últimas duas semanas de maio, quase vinte outros africanos que eram legalmente ligados a Maria da Gloria por alforrias condicionais, também receberam permissão para viajar à África.<sup>23</sup> Como Antonia e Daniel, foram obrigados a acompanhá-la na viagem, pois sua liberdade era apenas condicional. Cabe notar que todos os membros do grupo de Maria da Gloria de São José receberam passaportes em janeiro do mesmo ano, aparentemente com a intenção de viajar no *Nimrod*, mas suas viagens foram adiadas. O motivo, aparentemente, foi uma demora na liquidação dos bens da patroa. Em 12 de janeiro de 1836, ela vendeu uma casa na Rua dos Adobes, solicitando seu passaporte para a África na semana seguinte. Mas não viajou, pois ainda não tinha conseguido vender seu outro imóvel, o sobrado em que morava, na Ladeira do Alvo — próximo à casa de Antonio Pereira dos Santos e sua mulher. Foi somente em meados de março de 1836 que a propriedade foi vendida, daí a senhora e seus escravos tornaram a solicitar permissão para viajar em maio.<sup>24</sup>

A viagem dos grupos familiares de Antonio Pereira dos Santos e Maria da Gloria de São José acabou em Agoué, onde se tornaram membros influentes da comunidade agudá. O primeiro presidente do Togo independente, Sylvanus Olympio, era bisneto de Antonio Pereira dos Santos, enquanto os Da Gloria fazem parte da história regional do Islã,

---

<sup>22</sup> ACMS, FSA 1821-1830, fls. 94v, 215; Bat. 1830-1848, fls. 24, 87v; APB, LN 242, fl. 132v; LN 251, fl. 161v; LN 253, fl. 52v. Francisco e Adriano nasceram em 1829 e 1833, respectivamente.

<sup>23</sup> Por exemplo, três outras escravas de Maria da Gloria, Margarida, (batizada em 1822), Agostinha e Rita (ambas batizadas em 1830, sendo a segunda afilhada de Antonio Pereira dos Santos) também receberam alforria condicional em 5 de outubro de 1831. Os passaportes de Margarida e Agostinha foram emitidos em 16 de maio de 1836. Rita recebeu a sua no dia seguinte. ACMS, FSA, Bat. 1821-1830, fls. 25, 140, 215; Bat. 1830-1848, 3v; APB, LN 242, fl. 161v; LN 236, fl. 213; LN 237, fl. 78, LN 244, fls. 87-87v; Polícia, RP 1834-1837, maço 5883.

<sup>24</sup> Lisa E. Castillo, “The Exodus of 1835: Agudá Life Stories and Social Networks”, in Tunde Babawale, Akin Alao e Tony Onwumah (orgs.), *Pan-Africanism and the Integration of Continental Africa and Diaspora Africa*, v. 2 (Lagos: Centre for Black and African Arts and Civilization, 2011), pp. 27-51; APB, LN 253, fls. 22-23v; LN 257, fls. 72-73. No século XIX, passaportes, uma vez emitidos, tinham que ser utilizados logo, se não perdiam a validade.

contribuindo com três sucessivos imãs à mesquita nagô de Agoué: Daniel da Gloria (cujo nome muçulmano era Mamadou Bello), seu filho Adriano (Abubakar) e o filho deste último, Gregório (Mamadou Lawani). Os laços de amizade entre as duas famílias foram consolidados por casamentos na segunda metade do século XIX, entre eles, a união de Adriano da Gloria com uma filha de Antonio Pereira dos Santos.<sup>25</sup>

Exemplos como esses — indiscerníveis quando os registros de passaporte são analisados sem consultar outras fontes — demonstram que muito mais pessoas viajaram em grupos do que os registros oficiais indicam, e que os membros de um determinado grupo familiar não eram necessariamente parentes de sangue, sendo unidos também por laços de dependência provenientes da relação senhorial. Cabe destacar que em várias sociedades africanas, inclusive entre os iorubás, os laços familiares eram hierarquizados, mesmo quando se tratava de parentes carnis, possuindo, nesse sentido, semelhanças com a relação senhor-escravo. A evidência disponível sugere que, de modo geral, os fogos [*households*] chefiados por africanos abastados na Bahia, nesse período, eram marcados por esses fatores, apesar de evidenciar também adaptações decorrentes do contexto social brasileiro.<sup>26</sup>

De qualquer forma, independente da sua posição socioeconômica, todos os africanos libertos foram atingidos pela legislação discriminatória introduzida após a insurreição de 1835. Para aqueles que ainda não tinham estabilidade financeira, o imposto anual de 10\$000 réis era pesado e as restrições sobre a locação de imóveis dificultou o processo de encontrar alojamento. Apesar de que pessoas mais abastadas conseguiam pagar o imposto sem dificuldade e já eram proprietários de suas residências, mas sua estabilidade econômica dependia de rendas provenientes de alugueis de imóveis e de escravos. O risco de deportação suscitou a possibilidade de perder esses investimentos adquiridos ao longo de anos de trabalho. Mesmo se não fossem deportados, o novo impedimento na aquisição de bens de raiz lhes tirava um meio importante de renda. Não foi nenhuma

---

<sup>25</sup> Castillo, “The Exodus”, pp. 42-3; Alcione Amos, “Afro-Brasileiros no Togo: A história da Família Olympio, 1882-1945”, *Afro-Ásia*, n. 23 (1999), pp. 173-94; entrevistas com Yessoufu da Gloria (Agué, Benin, 6 fev. 2014) e Afoussa Pereira (Porto Novo, Benin, 18 fev. 2012).

<sup>26</sup> Kátia de Q. Mattoso, *Bahia, século XIX*, pp. 169-78, 192-5; Luis N. Parés e Lisa E. Castillo, “José Pedro Autran e o retorno de Xangô”, *Religião e Sociedade*, v. 35, n. 1 (2015), pp. 16-22.

coincidência, portanto, que muitos dos africanos que pediram passaportes eram bem-sucedidos, pessoas de posse. Também é significativo que o desespero coletivo para sair do Brasil começou em outubro de 1835, justamente quando o governo começou a tomar medidas para deportar os 200 prisioneiros mencionados acima.

Além de fatores econômicos, a decisão de sair também foi influenciada por solidariedade com amigos, vizinhos e parentes que estavam sofrendo perseguição. Isto é evidente no caso de Francisco Moreira, um próspero nagô, liberto desde o início do século. Dono de cinco imóveis e de mais de vinte escravos, Moreira era uma pessoa de destaque na comunidade nagô liberta, com dezenas de afilhados, alguns dos quais eram escravos de Maria da Glória de São José e Antonio Pereira dos Santos.<sup>27</sup> Entre seu círculo social havia muitos muçulmanos, como Daniel da Glória, já mencionado, de quem Moreira era compadre, e o velho nagô liberto Ignacio José de Santana, que alugava quartos a africanos e costumava celebrar ritos muçulmanos na sua residência. Depois que alguns inquilinos seus foram apontados como cabeças da insurreição, Ignacio foi preso também. Foi absolvido, mas mesmo assim deportado, como já foi mencionado.<sup>28</sup> Além de Ignacio, outros conhecidos de Francisco Moreira foram diretamente atingidos pela investigação, inclusive uma de suas escravas, interrogada por ser amasiada com um dos réus. Tornou-se evidente, portanto, que a decisão de Francisco Moreira, de retornar à África, surgiu como resposta à repressão contra sua gente, certamente acompanhada por uma preocupação de que ele mesmo podia ser preso. Entre julho e dezembro de 1835, Moreira vendeu seus imóveis e forrou seus escravos, saindo da Bahia, com destino a Porto Novo, em janeiro de 1836, provavelmente a bordo do *Nimrod*.<sup>29</sup>

Apesar de cair mais forte sobre os seguidores de Maomé, a repressão pós-rebelião também atingiu africanos que nem sequer foram islamizados. Foi o caso de José Pedro Autran, um liberto nagô que era

---

<sup>27</sup> ACMS, FSA, Bat. 1821-1830, fl. 215; Bat. 1830-1848, fl. 87v. Sobre apadrinhamento na constituição de redes sociais, ver Mattoso, *Bahia, século XIX*, pp. 174-5, 213-4; Parés e Castillo, "José Pedro Autran", pp. 16-20.

<sup>28</sup> ACMS, FSA, Casamentos, 1819-1873, fl. 6v; REIS, *Rebelião escrava*, pp. 340, 403, 412-4; APB, Chefes de polícia, maço 2649.

<sup>29</sup> Castillo, "The Exodus".

padrinho de dois escravos de Francisco Moreira e também conhecia Antonio Pereira dos Santos. Autran cultuava os orixás e sua mulher, Francisca da Silva, ialorixá e devota de Xangô, fundou um importante terreiro de candomblé, hoje conhecido como Ilê Axé Iyá Nassô Oká ou a Casa Branca. José Pedro Autran e Francisca da Silva deixaram o Brasil depois que vizinhos denunciaram os filhos de Francisca por realizar “grandes adjuntos de outros pretos dentro da [sua] casa”. Esses “adjuntos”, na verdade cerimônias religiosas afro-brasileiras, foram interpretados pelas autoridades como reuniões relacionadas com a insurreição. Após a condenação de seus filhos, Francisca recorreu, solicitando que as sentenças fossem comutadas por deportação. Foi nesse contexto que, no final de 1837, ela e seu marido seguiram para a África, acompanhados por mais de uma dúzia de seus ex-escravos. Sua jornada atlântica resultou na fundação de outro templo em Uidá.<sup>30</sup>

Só uma investigação sistemática das histórias de vida dos outros retornados deste período pode mostrar se esses estudos de caso são representativos ou se tratam apenas de personagens extraordinários. No entanto, as histórias pessoais aqui apresentadas demonstram que as pessoas que solicitaram passaportes não foram um grupo homogêneo. Alguns, libertos há décadas, tinham atingido um grau de estabilidade econômica, enquanto outros eram mais pobres e tinham saído do cativeiro recentemente. Alguns tiveram familiares diretamente afetados pela caça às bruxas após a rebelião, enquanto para outros, a decisão de sair decorria de preocupações sobre o futuro de suas propriedades e outras fontes de renda. Seja qual for o motivo, a decisão de voltar foi muitas vezes tomada no contexto de amplas redes sociais. Viajar com amigos e familiares foi certamente uma estratégia importante para superar as privações de uma travessia marítima que durava três semanas ou mais. Estas redes certamente continuaram a ser importantes após a chegada na África, durante o processo de adaptação e de reassentamento em lugares que frequentemente eram cultural e geograficamente distantes das suas terras originais.<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> Castillo e Parés, “Marcelina da Silva”; Parés e Castillo, “José Pedro Autran”.

<sup>31</sup> Elisée Soumonni, “Afro-Brazilian Communities of Ouidah and Lagos in the 19th Century: A Comparative Perspective”, in Paul Lovejoy e David Trotman (orgs.), *Trans-Atlantic Dimensions of Ethnicity in the African Diaspora* (London: Continuum, 2003), p. 182; Reis, *Rebelião escrava*, p. 24.

## Os anos 1840: o vaivém do comércio atlântico

João Reis estima que houvesse em 1835 menos de cinco mil africanos libertos na cidade de Salvador. Nesse caso, aqueles que saíram após a rebelião teriam constituído cerca de 20% dessa população. Entre aqueles que optaram por ficar na Bahia, a etnia foi um fator importante. Centro-africanos, por exemplo, não se envolveram na rebelião e pouquíssimos deles solicitaram passaportes depois (Figura 1). Mas também houve africanos da costa ocidental, até mesmo nagôs, que permaneceram na Bahia. Alguns talvez carecessem dos recursos para bancar a viagem. O custo da passagem, entre 30 e 40 mil réis, era um valor considerável, equivalente a 10% do valor de uma alforria média.<sup>32</sup> É possível também que algumas pessoas tenham escolhido permanecer por causa de parentes ainda no cativeiro.

Embora a maioria daqueles que viajaram à África entre 1835 e 1837 planejasse se instalar permanentemente, houve outros que pretendiam voltar ao Brasil. Esse foi o caso do nagô liberto Domingos Fortunato José da Cunha, que recebeu um passaporte para a Costa, em 26 de agosto de 1837, com permissão para regressar à Bahia, “visto estar compreendido na exceção do artigo 6º da lei provincial de 13 de maio de 1835”. Este artigo autorizava a cobrança de multas aos comandantes de navios que trouxessem africanos libertos a bordo, com a exceção de africanos “não suspeitos, que [já] residirem nesta cidade”. Poucos eram tão claramente qualificados quanto Domingos Fortunato, que desempenhou um papel importante na derrota da rebelião, tendo avisado ao seu antigo senhor da conspiração poucas horas antes da hora marcada para começar.<sup>33</sup>

O motivo para a viagem atlântica de Domingos Fortunato não é declarado no registro, mas, evidentemente, não foi sua única. Alguns anos mais tarde, em 13 de setembro de 1842, foi-lhe concedido outro passaporte, mais uma vez com permissão para retornar. Desta vez, o seu pedido foi feito em conjunto com outro liberto, Antonio Mendes dos Santos, de nação mina. Em apoio a sua solicitação, Santos anexou declarações, pelos juízes de paz de todas as freguesias da cidade, ates-

---

<sup>32</sup> Reis, *Rebelião escrava*, pp. 24, 326-33, 480-1.

<sup>33</sup> APB, Polícia, RP 1835-1837, maço 5883; Legislativo, Registro de leis e resoluções, maço 2902; Reis, *Rebelião escrava*, pp. 126, 288.

tando que ele não possuía antecedentes criminais.<sup>34</sup> Aos cinquenta anos de idade, Santos era recém-casado e tinha três filhos pequenos. Desde a primeira década de Oitocentos, quando ainda era escravo, fazia vela para a África, exercendo seu ofício de barbeiro.<sup>35</sup> Sua rede social na Bahia envolvia relações clientelistas com vários proeminentes comerciantes de escravos. Isso certamente fortalecia sua petição para permissão a reentrar na Bahia.<sup>36</sup> Na verdade, apesar da legislação que negava a entrada no Brasil de africanos libertos, os que ganhavam o seu sustento no comércio marítimo muitas vezes conseguiam contorná-la.<sup>37</sup> Enquanto alguns, como Antonio Mendes dos Santos, tinham conexões pessoais que lhes ajudavam a voltar legalmente, outros provavelmente desembarcavam secretamente, como faziam os cativos dos porões.<sup>38</sup>

Uma semana depois de receber seu passaporte, Mendes deixou a Bahia, em 20 de setembro de 1842, a bordo do brigue francês *Philanthrope*, que fazia viagens entre o Havre, Bahia e a Costa da África.<sup>39</sup> Seis meses depois, o navio retornou à Bahia, vindo de Uidá, com oito passageiros e uma carga de “várias miudezas”. Entre essas miudezas havia “diversos objetos e algum dinheiro pertencentes ao africano Antonio Mendes”, que morrera a bordo. Considerando que o consignatário do *Philanthrope* era Edouard Gantois — desde os anos 1820 um cliente regular dos mercados de escravos de Uidá e Lagos — é duvidoso que o navio

---

<sup>34</sup> APB, Polícia, Correspondência recebida sobre passaportes (1821-1842), maço 6349.

<sup>35</sup> APB, Livro de testamentos 33, fl. 32v-35. Mendes foi certificado como barbeiro-sangrador em 1812: Arquivo Nacional, Fisicatura-mor, 1201/472-3, Requerimento para habilitação como sangrador do escravo Antonio Mendes, 4 set. 1810. Agradeço a Tânia Salgado Pimenta por este dado.

<sup>36</sup> Por exemplo, um traficante de escravos, Joaquim Alves da Cruz Rios, era compadre de Mendes, e um capitão negreiro, Caetano Alberto da França, foi nomeado tutor de seus filhos. ACMS, Freg. do Pilar, Bat. 1838-1846, fl. 66; APB, Livro de testamentos 30, fl. 33.

<sup>37</sup> Jaime Rodrigues, *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, pp. 160-1; Reis et alli, *O alufã Rufino*, pp. 138-41; APB, Polícia, Correspondência recebida sobre passaportes (1821-1842), maço 6349.

<sup>38</sup> De acordo com o Slave Voyages database, some 65.000 africanos desembarcaram na Bahia somente entre 1841 e 1850. Cf. <slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces> acessado em 14 dez. 2014. Sobre o tráfico clandestino, ver Ubiratan Castro de Araújo, “1846: um ano na rota Bahia-Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros”, *Afro-Ásia*, n. 21-22 (1998-1999), pp. 83-110.

<sup>39</sup> Irish University Press series of British Parliamentary Papers relating to the Slave Trade (doravante BPP), v. 26, Class B: Correspondence with foreign powers, Brazil, Consular, Bahia, n. 281, Porter para Aberdeen, 30 jul. 1843, encl. 1, *List of vessels which have sailed from Bahia for Africa, 1 January 1838-31 December 1842*, p. 335.

trouxesse apenas mercadoria lícita nessa viagem. Muito provavelmente, foi à alfândega para inspeção só depois de clandestinamente descarregar carga humana em um local isolado, como tantas outras embarcações que contavam com a cumplicidade das autoridades, que faziam vistas grossas ao enorme número de navios que chegavam da Costa “em lastro” ou, como a *Philanthrope*, com cargas irrisórias de “miudezas”.<sup>40</sup>

Nos registros deste período, quando consta alguma informação sobre o motivo para requerer um passaporte à África, o mais comum é “tratar de negócios”, o que deixa para a imaginação a natureza exata das atividades comerciais. Por exemplo, o liberto jeje Joaquim d’Almeida, cuja bem conhecida carreira no comércio de escravos começou durante o cativeiro, sob os auspícios do seu senhor, recebeu um passaporte em 16 de dezembro de 1844, levando com ele um escravo, Marcelino Jeje. Dois dias depois, deixaram a Bahia na escuna *Emilia*, com uma carga de cachaça, fumo e pano, produtos característicos do comércio de cativos. No entanto, o único comentário, no registro de seu passaporte, é que Joaquim pretendia “tratar de seus negócios”.<sup>41</sup> Diante do seu histórico pessoal, tal imprecisão pode ser lida como uma camuflagem proposital, aceita cegamente por autoridades para quem a lei de 1831 foi apenas “para o inglês ver”.

Poucos registros da década de 1840 oferecem informações sobre as profissões dos requerentes. Quando aparece algum rastro, barbeiros, cozinheiros e carpinteiros são as mais comuns. No Brasil Colônia e ainda durante o Império, a maioria dos barbeiros era negra, muitos deles africanos. Além de serem treinados em fazer barbas e cortar cabelo, barbeiros eram também conhecedores de certas práticas curativas da época, tais

---

<sup>40</sup> *O Commercio*, 31 mar. 1843, p. 4; 15 abr. 1843, p. 2. O jornal não menciona a causa da morte, mas o seu testamento, escrito pouco antes da viagem, revela que ele pensava em se suicidar. APB, Livro de Testamentos 30, fls. 32v-36v. Esta viagem do *Philanthrope* não está no banco de dados Slave Voyages, mas há outra, de 1840, quando saiu do Havre e comprou cativos em Senegâmbia e Cabo Verde. Cf. <voyage n° 34699> acessado em 27 de outubro de 2014. Sobre as declarações falsificadas de carga e outras artimanhas, ver Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 433-48; Reis *et alli*, *O alufã Rufino*, p. 112; Araujo, “1846: um ano na rota.” Sobre Edouard Gantois: Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 483-5.

<sup>41</sup> APB, Polícia, RP 1844-1845, maço 5887, Polícia do Porto, Entrada e saída de embarcações (1823-1846), maço 3194-1; *Correio Mercantil*, 18 dez. 1844, p.3 e 20 dez. 1844, p.4. Sobre Joaquim d’Almeida: Verger, *Os libertos*, p. 43-8, 116-21. Agradeço a Emanuelle Maia Moreira e ao projeto Famílias Atlânticas, coordenado por Luis Nicolau Parés, pelo registro do passaporte.

como sangrar ou aplicar ventosas e sanguessugas. Barbeiros realizavam muitos dos mesmos procedimentos que cirurgiões, por salários muito mais baixos, o que os tornavam valiosos membros das equipes de navios negreiros.<sup>42</sup>

Homens empregados no comércio com a África frequentemente aproveitavam da oportunidade para comprar cativos, os quais podiam ser revendidos no Brasil com bastante lucro ou utilizados para seu próprio serviço. Este era o caso de Rufino José Maria, um liberto nagô que trabalhava como cozinheiro em navios negreiros na década de 1840. Rufino levava mercadoria com a intenção de trocá-la na Costa por pequeno número de cativos.<sup>43</sup> O barbeiro jeje Innocencio de Araujo Santa Anna seguia o mesmo caminho.<sup>44</sup> Começou a trabalhar em navios negreiros nos anos de 1820. Durante o tráfico ilegal, há evidência de três outros passaportes: um para Luanda (em 22 de outubro de 1835) e dois para a Costa da África (em 22 de abril de 1836 e 27 de março de 1843). Até meados da década de 1840 Santa Anna era senhor de sete escravos, provavelmente comprados em suas viagens negreiras.<sup>45</sup> Alguns desses cativos o acompanhavam em suas travessias atlânticas, provavelmente como aprendizes de barbeiro ou talvez prestando serviços relacionados com a compra de cativos.<sup>46</sup>

Em 1844 Santa Anna aparece nos registros de um navio negroiro

---

<sup>42</sup> Rodrigues, *De costa a costa*, pp. 164-7, 271-9; Marcus Rediker, *The Slave Ship: A Human History*, New York: Penguin, 2008, pp. 229, 349; Russell-Wood, *The Black Man*, pp. 56-67; Tânia S. Pimenta, “Barbeiros-sangradores e curandeiros no Brasil (1808-1828)”, *Revista Manguinhos* v. 5, n. 2 (1998), pp. 349-72; Luis N. Parés, “Milicianos, barbeiros e traficantes numa irmandade católica de africanos minas e jejes (Bahia, 1770-1830)”, *Tempo*, v. 20 (2014), pp. 22-4.

<sup>43</sup> Reis *et alli*, *O alufá Rufino*, pp. 167-71. Outro exemplo é o liberto mina Francisco Nazaré, um barbeiro que trabalhava em navios negreiros nos anos 1820, levando “mercadoria adequada ao comércio africano”, presumivelmente para trocar por cativos: APB, Inventários, 05/2011/2484/04, fl. 4v. No caso da escuna *Emilia*, mencionado na nota 22 acima, cinco tripulantes tinham cativos no porão. Hayne para Londonderry, Rio de Janeiro, 21 de setembro de 1821, Enc. 1, “Copy of the Emilia’s matricula”, FO 84/12, fls. 150-151.

<sup>44</sup> Rodrigues, *De costa a costa*, p. 275; Arquivo Nacional, Fisicatura-mor, 1208/477-3, “Requerimento para habilitação como sangrador do preto forro Innocencio de Araujo Santa Anna”, 23 ago. 1826. Agradeço a Tânia Salgado Pimenta por este documento.

<sup>45</sup> APB, RP 1834-1837, Maço 5883; RP 1843-1844, Maço 5886; ACMS, Freg. do Pilar, Bat. 1824-1830, fls. 83v, 84; Bat. 1830-1838, fl. 32, 35v; Freg. da Sé, Bat. 1829-1861, fl. 207v, FSA, Bat. 1846-1865, fl. 5.

<sup>46</sup> BPP 12, Class B, Brazil, Consular, Bahia, n. 62, 13 out. 1830, Parkinson para Aberdeen, Enclosure, “Return of slaves imported into Bahia, Jan-Jun 1830”, p. 114.

condenado pela Corte de Comissão Mista de Serra Leoa. Os 290 escravos encontrados a bordo pela marinha britânica foram comprados em Lagos. A maioria era consignada a grandes negreiros, mas Innocencio de Araujo Santa Anna era um dos poucos pequenos traficantes envolvidos na viagem, como carregador de duas cativas consignadas ao também barbeiro jeje, Antonio de Araújo Santa Anna, residente na Bahia. No ano seguinte, um bilhete assinado por Innocencio fez parte de uma série de documentos incriminatórios encontrados em outro navio. Escrito em Onim e endereçado a um cliente na Bahia, o bilhete explicou que os “fardos” (isto é, cativos) estavam prontos, mas que o ponto de embarque havia mudado por causa da perseguição da esquadra britânica.<sup>47</sup>

Outro barbeiro que parece ter sido vinculado ao comércio ilegal de escravos foi José “Pequeno” Paraiso, um muçulmano nagô que se estabeleceu em Porto Novo e cuja vida tem chamado a atenção de gerações de pesquisadores. Paul Marty, que entrevistou seu filho em 1926, afirma que o passaporte usado por Paraiso quando retornou à África foi emitido em 1º de dezembro de 1849. Ainda de acordo com Marty, Paraiso foi levado ao Porto Novo pelo traficante de escravos Domingos José Martins. Pierre Verger, que entrevistou descendentes de Paraiso décadas mais tarde, afirma que além de ser empregado por Martins como seu “barbeiro pessoal”, Paraiso era seu “amigo” e se estabeleceu em Porto Novo com sua ajuda.<sup>48</sup>

O ofício de José Paraiso e a data do seu passaporte são confirmados pela documentação. O liberto nagô José Pequeno Paraiso, barbeiro, era um dos dois africanos que receberam passaportes na Bahia em 1º de dezembro de 1849. O outro, Salustiano Francisco Adaens, também nagô e liberto, era cozinheiro e já havia recebido um passaporte para a

---

<sup>47</sup> BPP 30, Class A, Her Majesty’s Commissioners para Aberdeen, 27 abr. 1844, n. 26, enclosure 2, “Case of the Schooner *Santa Anna*”, pp. 33-8; v. 29, Class A, Her Majesty’s Commissioners to Aberdeen, Sierra Leone, 17 mar. 1845, n. 26, enclosure 1, “Case of the Brigantine *Esperança*”, pp. 201-8. Innocencio não era o único africano que sabia assinar seu nome. A julgar pelos registros disponíveis, era uma habilidade que africanos envolvidos no comércio atlântico faziam questão de aprender. Joaquim d’Almeida e Antonio Xavier de Jesus também assinavam documentos com punho próprio, para citar apenas dois exemplos.

<sup>48</sup> Paul Marty, *Etudes sur l’Islam au Dahomey: le bas Dahomey - le haut Dahomey*, Paris: Ernest Leroux, 1926, pp. 51-2, 89-90; Verger, *Os libertos*, pp. 33-4.

Costa da África há dois anos.<sup>49</sup> Suas profissões, tão comuns no comércio marítimo, sugerem que a viagem fosse a trabalho. Naquele mês, três navios negreiros pertencentes a Joaquim Pereira Marinho, sócio de Domingos José Martins, saíram de Salvador para a Costa da África, o que parece respaldar a memória de que Martins teria “levado” Paraiso para a África. Alguns anos antes, em 1843, um jornal baiano publicara um anúncio colocado pelo “liberto José Paraiso,” sobre a viagem a África que pretendia, “a negócios”, o que sugere que a viagem de 1849 não fosse sua primeira. Também não foi a última: Marty ainda cita um atestado de “bom conduto”, de José Paraiso, emitido pelo governo da Bahia em 12 de fevereiro de 1858.<sup>50</sup>

No final de 1854, José Paraiso aparece na documentação do outro lado do Atlântico, em uma carta ao cônsul britânico em Lagos de um informante do Brasil em Uidá. A carta começava comentando sobre os mais recentes embarques de cativos de Domingos José Martins, em seguida afirmava que um egba, chamado “José do Paraizo [*sic*], que era barbeiro do Sr. Martins” já trabalhava para “outros comerciantes em Uidá, comprando escravos para eles, sob o pretexto de lhes utilizar como carregadores de redes”.<sup>51</sup> Além de confirmar a memória que Paraiso foi empregado por Martins, este documento revela que era intermediário no tráfico negreiro, cujo único mercado nas Américas, nessa altura, era Cuba. Essa evidência entra em conflito com a ideia, recentemente promovida por um de seus descendentes, de que José Paraiso militasse contra a escravidão e que fosse um dos cabeças da Revolta dos Malês.<sup>52</sup>

---

<sup>49</sup> APB, Polícia, RP 1847-1850, maço 5890. Agradeço a Emanuelle Maia Moreira por este dado. O primeiro passaporte de Salustiano Adaens foi emitido em 2 set. 1847. Na África, ele acabou se estabelecendo em Agoué, ainda empregado como cozinheiro: APB, Polícia, Pedidos de passaportes (1847-1872), maço 6354; Régina Byll-Cataria, “Histoire d’Agoué (République du Bénin) par le Réverend Péré Isidore Pélofy”, *Institut für Afrikanistik History and Culture Series* 8 (2002), p. 13.

<sup>50</sup> BPP 39, Class B: Correspondence with foreign powers, Brazil, Consular, Bahia, n. 68, Porter para Palmerston, 31 dez. 1849, Enclosure 2, “List of vessels which have sailed from Bahia for the coast of Africa for the quarter ending 31 December 1849”, p. 123; Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 481-3, 496-503; *Correio Mercantil*, 16 mar. 1843, p. 4; Marty, *Études*, p. 89.

<sup>51</sup> FO 84/950, n. 44, Campbell para Clarendon, 19 dez. 1854, Enclosure 2, Barretto para Campbell, 6 dez. 1854.

<sup>52</sup> João J. Reis e Milton Guran, “Urbain-Karim Elisio da Silva, um agudá descendente de negro malê”, *Afro-Ásia*, n. 28 (2002), pp. 77-96; Ana L. Araújo, *Public memory of slavery: Victims and perpetrators in the South Atlantic*, New York: Cambria Press, 2010, pp. 363-8. Como Reis e Guran já comentam, na documentação sobre a revolta não há nenhuma sugestão de que Paraiso tivesse participado.

De qualquer forma, os vínculos históricos entre o liberto José “Pequeno” Paraíso e Domingos José Martins, o maior comerciante de escravos do Porto Novo, sinalizam a presença difusa do tráfico negreiro nas vidas dos africanos libertos que iam e voltavam entre Bahia e a África, nesse período, apontando também para os processos seletivos de recordação e esquecimento embutidos nas tradições orais.<sup>53</sup>

A evidência disponível sugere que africanos empregados no comércio marítimo frequentemente serviam como intermediários entre os retornados na Costa e sua gente na Bahia, transportando mensagens, encomendas e cartas. Por exemplo, Gil Antonio de Almeida, um cozinheiro nagô que obteve sua liberdade em 1840,<sup>54</sup> cruzou o Atlântico várias vezes entre 1846 e 1855.<sup>55</sup> Em 1853, ao retornar a Bahia, ele entregou ao nagô liberto Antonio Xavier de Jesus uma carta e presentes do seu ex-senhor, Luis Xavier de Jesus, residente em Uidá.<sup>56</sup> De nação jeje, Luis Xavier tinha sido deportado da Bahia, em 1836, sob a suspeita de ter se envolvido na insurreição malê. Em Uidá, se envolveu com o tráfico, enviando pequenos números de cativos a Bahia, onde eram recebidos e vendidos por seu antigo escravo.<sup>57</sup> A comunicação entre os dois sobre esses negócios ocorria por meio de cartas, provavelmente, transportadas por viajantes como Gil Antonio d’Almeida.<sup>58</sup>

A julgar pelos registros de passaportes, na década de 1840, a

---

<sup>53</sup> Para uma análise deste processo na família De Souza, ver Ana L. Araújo, “Forgetting and Remembering the Atlantic Slave Trade: The Legacy of Brazilian Slave Merchant Francisco Félix de Souza”, in Ana L. Araújo, Mariana Cândido e Paul Lovejoy (orgs.), *Crossing Memories: Slavery and the African Diaspora* (Trenton: Africa World Press, 2011), p. 79-104.

<sup>54</sup> APB, LN 270, fl. 7. Agradeço a Urano Andrade por este documento.

<sup>55</sup> APB, Polícia, RP 1844-1845, maço 5887, 26 nov. 1846; RP 1850-1852, maço 5892, 5 jul. 1851; RP 1854-1856, maço 5895, 31 mai. 1855; Registros de chegada de estrangeiros (1855-1856), maço 5669, fl. 36v, 28 jan. 1856; Pedidos de passaportes (1868-1869), maço 6335; Polícia do Porto, Registros de saídas de embarcações (1853-1855), maço 5961, 30 jun. 1855. Em 1856, ao desembarcar na Bahia depois de uma viagem à África, Gil Antonio de Almeida foi detido pela polícia, respaldando-se na lei de 1831: APB, Polícia do Porto (1850-1859), maço 6426.

<sup>56</sup> Elaine S. Falheiros, “Luis e Antonio Xavier de Jesus: Mobilidade social de africanos na Bahia oitocentista” (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2014), p. 61. Para uma discussão de outro africano que carregava notícias entre a Bahia e o Golfo do Benin, ver Kristin Mann, “The Illegal Slave Trade and One Yoruba Man’s Transatlantic Passages from Slavery to Freedom”, in Philip Misevich e Kristin Mann (orgs.), *The Rise and Demise of Slavery and the Slave Trade in the Atlantic World* (Rochester: University of Rochester Press, 2016).

<sup>57</sup> Verger, *Os libertos*, pp. 55-65; Reis, *Rebelião escrava*, pp. 485-95; Falheiros, “Luis e Antonio Xavier”.

<sup>58</sup> Sobre viagens posteriores de Gil Antonio d’Almeida, ver Sampaio, “Africanos em trânsito”.

maioria dos africanos libertos que cruzaram o Atlântico eram, como os indivíduos aqui descritos, envolvidos no comércio marítimo. Nesse sentido, é relevante que quase todos os viajantes libertos nesse período eram homens, uma mudança em relação aos viajantes do período pós-Malê, quando mulheres constituíam 39% dos titulares de passaportes, sem contar aquelas que viajavam em grupos encabeçados por homens.<sup>59</sup> Outra diferença significativa entre a década de 1840 e o período malê é a proporção relativa de africanos libertos ao demais viajantes à África. Entre 1835 e 1837, africanos libertos eram mais da metade do total; na década de 1840 caíram para menos de 20%. O número total de requisições também caiu bastante. Para a década inteira, o número de africanos libertos que receberam passaportes à Costa foi aproximadamente um terço, em relação ao período anterior.<sup>60</sup>

Talvez como consequência da clandestinidade do tráfico de escravos, há muito poucos dados sobre os passageiros que desembarcavam no porto de Bahia neste período, o que torna impossível saber com certeza quantos daqueles que saíram realmente voltaram. No entanto, os registros disponíveis sugerem que, como nos casos descritos acima, muitos conseguiram burlar, em alguns casos repetidamente, as leis que impediam que africanos libertos voltassem ao Brasil. Isto levanta questões sobre até que ponto os viajantes deste período podem ser considerados “retornados”, pois, embora alguns – como José Pequeno Paraíso – tenham acabado por se instalar na África, eles tinham cruzado e recruzado o oceano por anos.

## **A ascensão de Lagos como destino**

No final de 1850, diante de relações cada vez mais difíceis com a Inglaterra em torno do tráfico de escravos, o Brasil finalmente implementou uma lei que acabou definitivamente com a chegada de novos cativos da África. Em dezembro do ano seguinte, a marinha inglesa tomou controle

---

<sup>59</sup> A proporção de mulheres nos anos 1830 é estimativa minha baseada nas transcrições de Verger. De acordo com dados preliminares do projeto Famílias Atlânticas, entre 1842 e 1846, menos de 2% das pessoas de cor que receberam passaportes para a África eram mulheres. De 1847 a 1850, a taxa aumentou para aproximadamente 15%.

<sup>60</sup> Verger identifica apenas 360 passaportes emitidos a africanos durante os seis anos entre janeiro de 1845 e dezembro de 1850. O total calculado por Souza para toda a década, 287, é menos ainda. Souza, “Entre margens,” p. 125; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 665.

de Lagos, nessa altura o maior porto negreiro ao norte do equador. Estes dois eventos propiciaram uma transição na geografia do movimento de retorno. De acordo com o historiador Elisée Soumonni, durante a década de 1850 a costa daomeana recebeu cada vez menos retornados, e até a década de 1860 Lagos era o destino mais frequente.<sup>61</sup>

Manuela Carneiro da Cunha vê a crescente importância de Lagos como porto de destino de retornados em relação a dinâmica do comércio de escravos. De acordo com ela, Lagos era o único lugar que não apresentava o risco de reescravização. Embora isso seja inegável, parece provável que outros fatores também estivessem em jogo. Um foi o quadro econômico de Uidá. Na medida em que o Brasil deixou de receber embarques de escravos e Lagos de enviá-los, a Marinha britânica aumentou seus esforços na supressão do embarque de cativos, destinados para Cuba, dos portos do oeste do Golfo do Benin. Foram realizados bloqueios periódicos, especialmente em Uidá. Simultaneamente, a progressiva fragmentação da hegemonia de Francisco Félix de Souza sobre o tráfico de escravos na região, evidente desde o início dos anos 1840, intensificou-se com sua morte em 1849. Esse conjunto de fatores, sem dúvida, talvez explique a grave inflação econômica em Uidá encontrada por Burton durante uma visita em 1864. Desde sua visita anterior, em meados da década de 1850, os preços tinham mais do que dobrado.<sup>62</sup>

Por outro lado, em 1857 o obá de Lagos, Dosonmu, eliminou um imposto de 10 sacos de búzios, por pessoa, cobrado a novos imigrantes desde a década anterior. O ano seguinte o rei criou um programa para distribuir terrenos a imigrantes. As vantagens econômicas de Lagos assim aumentavam.<sup>63</sup> Para retornados nagô, a grande maioria nessa altura, Lagos era também atraente da perspectiva cultural. Embora poucos fossem nativos daquela cidade, a língua local era um dialeto regional de iorubá, o que lhes garantia facilidade na comunicação cotidiana.

---

<sup>61</sup> Robert Smith, *The Lagos Consulate, 1851-1861*, New York: Macmillan, 1978, pp. 18-33; Kristin Mann, *Slavery and the Birth of an African City: Lagos, 1760-1900*, Bloomington: Indiana University Press, 2007, pp. 91-3; Elisée Soumonni, “Afro-Brazilian Communities”, pp. 182-3.

<sup>62</sup> Cunha, *Negros estrangeiros*, p. 137; Law, *Ouidah*, pp. 140, 193, 239; Robin Law, “A comunidade brasileira de Uidá e os últimos anos do tráfico atlântico de escravos, 1850-66”, *Afro-Ásia*, n. 27 (2002), pp. 41-77; Richard Burton, *A Mission to Gelele, King of Dahomey*, v. 1, London: Tylston and Edwards, 1893, p. 49.

<sup>63</sup> Lisa Lindsay, “To Return to the Bosom of their Fatherland: Brazilian Immigrants in Nineteenth-Century Lagos”, *Slavery & Abolition*, v. 15, n. 1 (1994), p. 26.

O deslocamento geográfico no destino africano foi acompanhado por mudanças nos pontos de partida no Brasil. Como discutido anteriormente, nos anos 1830 a Bahia foi o grande foco do movimento de retorno. Depois de 1850, um número crescente de libertos partia de outros lugares também, especialmente do Rio de Janeiro, Pernambuco e Rio Grande do Sul. Mas a Bahia manteve grande importância como porto de embarque. Retornados de outras províncias geralmente faziam a viagem em duas etapas: iam primeiro à Bahia e daí tomavam outro navio, rumo à Lagos.<sup>64</sup> Alguns libertos vinham, inclusive, de países vizinhos, como Maria Joaquina Borges, uma viúva de nação mina que vivenciou o cativeiro no Uruguai. Após sua liberdade, em 1849, aos trinta e nove anos de idade, ela migrou para a Bahia onde ficou durante cinco anos, até solicitar um passaporte para a África em janeiro de 1854.<sup>65</sup>

O caso de Maria Joaquina Borges ilustra outra mudança demográfica. A partir da década de 1850, mais uma vez uma proporção significativa das solicitações para passaportes veio de mulheres e crianças, como foi durante o êxodo de 1835-1837. De acordo com Souza, nos anos 1850 a taxa de homens adultos caiu, em relação à década anterior, para cerca de 45% dos libertos que obtiveram permissão para viajar à África. Mas o volume total de viajantes africanos, embora quase a metade do número durante o período pós-Malê, ainda dobrou, em relação à década de 1840. Contudo, a evidência indica que as contagens feitas por Verger e Souza são menores que o número real de viajantes. Por exemplo, em 1854, o consul inglês na Bahia documentou o embarque de 224 libertos a bordo da barca portuguesa *Linda Flor*, em 13 de fevereiro de 1854. A chegada do grupo em Lagos foi confirmada pelo cônsul inglês daquela cidade. No entanto, Souza encontrou evidência de apenas 117 passaportes emitidos a libertos naquele ano — a metade do número que embarcou na *Linda Flor* — e Verger registrou dezoito, menos ainda.<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> Souza, “Entre margens”, p. 133; Mary Karasch, *Slave Life in Rio de Janeiro, 1808-1850*, Princeton: Princeton University Press, 1987, p. 324. Em 1867, por exemplo, quando Verger estimou que um total de 74 africanos receberam passaportes na Bahia, mais que a metade veio de outras províncias: 33 do Rio de Janeiro, 10 do Recife e 9 do Rio Grande do Sul. APB, Polícia, RP 1864-1868, maço 5901.

<sup>65</sup> APB, Polícia, Correspondência recebida sobre passaportes (1854-1855), maço 6317.

<sup>66</sup> Segundo Verger, 511 africanos receberam passaportes entre 1851 e 1860, enquanto Souza dá um total um pouco maior (597), presumivelmente, principalmente africanos. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 665; Souza, “Entre margens,” p. 125.

## O cônsul Campbell e os agudás

Sabe-se que antes da década de 1850, Lagos já atraía libertos do Brasil, mas há poucos dados disponíveis, comparado com o Daomé. Em 1853, o cônsul inglês escreveu que havia um total de 200 habitantes “brasileiros”, agrupados em cerca de 130 famílias.<sup>67</sup> No entanto, em 1863, quando um grupo visitante de padres católicos batizou mais de sessenta filhos de agudás, apenas sete tinham nascido antes da chegada dos ingleses. Uma dessas crianças, nascida em 1848, era filha do itinerante barbeiro e pequeno traficante de escravos discutido na seção anterior, Innocencio de Araujo Santa Anna. Em 1858 Innocencio tinha se tornado uma das primeiras pessoas que receberam terrenos pelo *program* do obá Dosomu.<sup>68</sup>

Após 1850, e mesmo antes, Lagos também recebia retornados de Cuba, ainda que em números muito menores do que do Brasil. Os cubanos tendiam a se misturar com os agudás lusos, devido às suas experiências paralelas com a escravidão iberoamericana. Houve também um fluxo constante de pessoas conhecidas como saros, que tinham sido libertadas de navios negreiros pelos britânicos e posteriormente assentados em Serra Leoa. O influxo destes grupos de forasteiros engendrava algumas tensões com a população local. Mas, na avaliação de Benjamin Campbell, que serviu como cônsul entre 1853-1859, entre o saros e os agudás, os nativos preferiam os últimos.<sup>69</sup> Na verdade, Campbell se esforçava para incentivar os agudás já residentes a permanecer e para facilitar a chegada dos outros.<sup>70</sup> Em decorrência disso os agudás tornaram-se uma importante base de apoio político para ele, num momento em que a influência britânica sobre a população nativa da cidade ainda era precária.

Quando Campbell chegou, Lagos enfrentava uma tentativa pelo destronado obá, Kosoko, de retomar a cidade à força. Nesse contexto turbulento, os líderes agudás reuniram-se com o novo cônsul e declararam

---

<sup>67</sup> Smith, *The Lagos Consulate*, 39; FO 84/920, n. 20, Campbell para Clarendon, 28 dez. 1853; AJAYI, J. F. Ade, *Christian Missions in Nigeria, 1841-1891: The Making of a New Elite*, Evanston: Northwestern University Press, 1969, p. 50.

<sup>68</sup> Archive de la Paroisse de la Immaculée Conception de Ouidah, Baptêmes 1861-1891, registros n. 260-324. Agradeço ao projeto Famílias Atlânticas pelos registros de batismo e a Kristin Mann pela informação sobre o terreno concedido a Innocencio de Santa Anna pelo Crown Land Grant Program.

<sup>69</sup> FO 84/950 Campbell para Clarendon, 2 jun. 1854; FO 84/1031, Campbell para Clarendon, 6 jun. 1857; FO 84/1031, Campbell para Clarendon, 7 abr. 1857. Ver também Lindsay, “To Return”, p. 37.

<sup>70</sup> LINDSAY, “To Return”, pp. 26-7.

sua falta de simpatia pela causa de Kosoko, afirmando terem sido bastante oprimidos por ele.<sup>71</sup> Um acordo de apoio mútuo foi feito e, no início do ano seguinte, a chegada da Bahia do *Linda Flor* (a barca portuguesa mencionada acima), serviu como teste. O capitão do navio, alegando que os passageiros lhe deviam dinheiro por taxas de bagagem, se recusou a entregar os pertences. A situação foi salva por Campbell, que interveio em favor dos passageiros e ainda escreveu uma longa carta aos seus superiores em Londres denunciando a duplicidade do capitão.<sup>72</sup> No ano seguinte, depois de dois incidentes semelhantes também envolvendo navios portugueses, Campbell reclamou novamente ao Foreign Office, que iniciou uma ação diplomática com Portugal.<sup>73</sup> Diante de tais posturas, os agudás responderam com apoio a Campbell em momentos cruciais. No início de 1855, por exemplo, o chefe dos retornados, Antonio Ojo Martins, forneceu informações chaves que permitiram frustrar uma conspiração para assassinar o cônsul.<sup>74</sup>

O último e talvez mais importante ato de Campbell em favor dos retornados foi a introdução de uma política que lhes permitia obter passaportes britânicos. Inicialmente, isso foi concebido como uma forma de auxiliar aqueles que desejavam seguir para suas terras de origem no interior. Mas a jornada era perigosa, com a possibilidade de ser capturado por caçadores de escravos ou nas guerras que devastavam a região. Em 1858, Campbell começou a emitir passaportes a retornados, solicitando passagem segura em nome da Inglaterra. Logo em seguida, a prática foi estendida a pessoas que pretendiam embarcar novamente para as Améri-

---

<sup>71</sup> FO 84/920, n. 20, Campbell para Clarendon, 28 dez. 1853; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 644.

<sup>72</sup> FO 84/950, n. 5, Campbell para Clarendon, 4 mai. 1854.

<sup>73</sup> FO 84/1002, n. 29, Campbell para Clarendon, 21 jan. 1856; Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 645-7.

<sup>74</sup> FO 84/976, n. 2, Campbell para Clarendon, 12 fev. 1855. A historiografia tem tratado Antonio Martins e Ojo Martins como se fossem pessoas distintas. No entanto, em uma carta de 1853, Campbell fala claramente de “Antonio Ojo Martins”: FO 84/920, Campbell para Clarendon, 23 jul. 1853. Oroge, que consultou essa carta, interpretou erroneamente a letra de Campbell, dando o nome iorubá como “Ojai”: Adeniyi Oroge, “The Institution of Slavery in Yorubaland with Particular Reference to the Nineteenth Century” (Tese de Doutorado, University of Birmingham, 1971), p. 290. Sobre Antonio Martins, ver John A. Otonba Payne, *Table of Principal Events in Yoruba History*, Lagos: Andrew M. Thomas, s/d, p. 17. Em 1855 e novamente em 1856, as petições, que circularam em apoio ao cônsul, receberam muitos signatários agudás. FO 84/976, Encl., “Petition by merchants, traders and residents of Lagos”, 1 abr. 1855, Campbell para Clarendon, 25 mai. 1855; FO 84/1002, “Petition to Commodore Adams by Sierra Leonian, Brazilian and Cuban traders”, 10 out. 1856.

cas.<sup>75</sup> No fim de 1859, o sucessor de Campbell, o cônsul Brand, escreveu a seus superiores, perguntando se deveria continuar com essa política, dado que os retornados não eram, estritamente, súditos britânicos. A resposta do Foreign Office foi enfática: Brand deveria dar continuidade à política. Além de facilitar a ida para o interior, os passaportes também forneciam, para aqueles que quisessem ir a Brasil ou a Cuba, um “certificado de liberdade” que permitia os cônsules ingleses locais “protegê-los em quaisquer dificuldades que possam encontrar”.<sup>76</sup>

Nessa altura, os retornados que viajavam novamente para o Brasil já estavam usando esses passaportes, não só para atravessar o mar, mas também para viagens dentro do Império, o que nada agradou as autoridades locais. Em novembro de 1859, um casal de libertos africanos foi detido pela polícia baiana, por portar passaportes britânicos, quando embarcava num navio com destino ao Rio Grande do Sul.<sup>77</sup> No Brasil, passaportes eram exigidos para viagens interprovinciais e africanos sempre tinham se reportado às autoridades brasileiras para solicitá-los. Mas a lei de 1831, que proibia africanos libertos de desembarcar em solo brasileiro, ainda estava em vigor (embora irregularmente aplicada). Os africanos que viajavam a outras províncias por via marítima — o meio mais comum — corriam o risco de não ser permitidos a desembarcar. Mas o passaporte britânico identificava o portador como súdito da Sua Majestade Britânica. Ou seja, com um documento desses, o africano tinha como contestar o argumento das autoridades brasileiras, de que ele não fosse súdito de uma nação com a qual o Brasil tivesse tratados.<sup>78</sup>

A documentação sugere que os africanos no Brasil entendiam isso muito bem. Inclusive, há indícios que alguns fossem a Lagos especificamente para conseguir passaportes ingleses. Por exemplo, em 11 de novembro 1876, o patacho *Alfredo* chegou à Bahia, com 32 africanos libertos que tinham sido escravos no Brasil. Apesar de que a maioria havia passado apenas alguns meses em Lagos, todos já tinham passaportes

---

<sup>75</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 649-50.

<sup>76</sup> FO 84/1115, Brand para Russell, 30 dez. 1859; FO 84/1088, Russell para Brand, 13 fev. 1860. Agradeço a Kristin Mann por esses documentos.

<sup>77</sup> APB, Polícia do Porto, Visitas do porto (1850-1859), maço 6426, 19 nov. 1859.

<sup>78</sup> Francisco Gonçalves Martins para o Ministério da Justiça, 14 fev. 1835, apud Cunha, *Negros estrangeiros*, p. 100.

britânicos.<sup>79</sup> No ano seguinte, a questão gerou um debate legal, quando o patacho *Paraguassu* chegou de Lagos com quinze africanos libertos, todos com passaportes britânicos.<sup>80</sup> As autoridades brasileiras não lhes permitiram desembarcar e ainda confiscaram seus passaportes. O cônsul de Sua Majestade na Bahia protestou, mas não conseguiu convencer as autoridades baianas e o grupo foi deportado alguns meses depois.<sup>81</sup> Até 1879, no entanto, seja pela pressão inglesa ou pela dificuldade de controlar o que havia se tornado um fluxo constante de “súditos ingleses de cor preta” (nas palavras da polícia baiana), libertos com passaportes ingleses já conseguiam entrar no Brasil.<sup>82</sup> Até os anos 1880, muitos dos libertos africanos que embarcaram no porto de Salvador, não apenas para Lagos, mas também para outros portos do Império, os usavam. Isto chama a atenção para um fato importante: muitos daqueles que foram para a África voltavam mais tarde ao Brasil. Alguns haviam se estabelecido definitivamente em Lagos e vinham para visitas curtas, enquanto outros mantinham residência no Brasil.

## **Redes sociais, comerciais e religiosas: o caso dos viajantes do Ilê Axé Iyá Nassô Oká**

Como discutido antes, a fundadora do terreiro, Francisca da Silva, e seu marido, José Pedro Autran, se restabeleceram em Uidá em 1837. Dois anos depois, uma das suas ex-escravas que os tinha acompanhado, Marcelina da Silva, voltou à Bahia, onde assumiu a liderança da comunidade religiosa. A partir do final dos anos 1860, uma nova geração de pessoas vinculadas ao terreiro também atravessava o oceano, mas seu destino era Lagos, o que aponta novamente para a decadência relativa de Uidá neste período, como polo de retorno. Como outros agudás, os membros do terreiro que atravessavam o mar eram atores importantes

---

<sup>79</sup> O *Alfredo* tinha deixado a Bahia para Lagos em 14 abr. 1876. APB, Saídas de passageiros, 1873-1879; Entradas de passageiros, 1873-1879; Entrada de embarcações, 1876, maço 5959-3.

<sup>80</sup> APB, Polícia do Porto, Visitas do porto (1850-1859), maço 6426.

<sup>81</sup> Sobre este incidente, ver Albuquerque, *O jogo*, 47-81.

<sup>82</sup> O navio, o patacho *Boa Fé*, chegou à Bahia em 26 de novembro de 1879. APB, Correspondência recebida sobre passaportes (1878-1879), maço 6344; Pedidos de passaportes (1878-1879), maço 6379.

em diálogos atlânticos, trazendo notícias, mercadorias e encomendas, até mesmo promovendo o fluxo de outras pessoas.

Um caso paradigmático é o babalaô e devoto de Xangô, Bamboxê Obitikô, cujo nome luso era Rodolfo Manoel Martins de Andrade. Natural de Oyó, Bamboxê chegou no Brasil como escravo por volta de 1850, conseguindo sua liberdade em 1857, com a ajuda de Marcelina. Entre 1873 e sua morte na Bahia nos primeiros anos do século XX, ele fez pelo menos quatro viagens a Lagos.<sup>83</sup> Outro conhecido viajante atlântico, Martiniano do Bomfim, nasceu no Brasil e era ligado ao Ilê Axé Iyá Nassô através de seu pai, o egbá liberto Eliseu do Bomfim.<sup>84</sup> Embora Martiniano seja lembrado hoje como babalaô, numa entrevista gravada no final de sua vida, ele revelou que enquanto morava em Lagos participava de um terreiro de *egúngún* (conhecido como Babá Egun no Brasil) e que seu pai também tinha cargo no culto aos ancestrais.<sup>85</sup>

Não é claro se Eliseu do Bomfim conheceu Bamboxê na Casa Branca, ou se a amizade começou em Lagos. Pelo menos uma vez, em 1878, eles voltaram juntos à Bahia. Entre os outros passageiros estava o africano Antonio Alexandre Martins, padrinho do neto de Bamboxê.<sup>86</sup> Outro passageiro, Augusto José Cardoso, tinha ido a Lagos em 1869, levando três filhos nascidos no Brasil. Um deles, Marcos Augusto Cardoso, trabalhou na construção da primeira igreja católica de Lagos, juntamente com Martiniano, retornando à Bahia na primeira década do século XX, com seus filhos.<sup>87</sup> Décadas depois da morte de Marcos Augusto em 1912, Martiniano mantinha amizade com seus filhos. Os laços

---

<sup>83</sup> Lisa E. Castillo, “Entre memória, mito e história: viajantes transatlânticos da Casa Branca”, in João J. Reis e Elciene Azevedo (orgs.), *Escravidão e suas sombras* (Salvador: Edufba, 2012), pp. 78-83, 89-96, 100-3; Verger, *Os libertos*, p. 66; J. Lorand Matory, *Black Atlantic Religion: Tradition, Transnationalism and Matriarchy in the Afro-Brazilian Candomblé*, Princeton: Princeton University Press, 2005, p. 47.

<sup>84</sup> Castillo, “Entre memória, mito e história”, pp. 67-71.

<sup>85</sup> Felix A. Omidire e Alcione Amos, “O babalaô fala: a autobiografia de Martiniano do Bonfim”, *Afro-Ásia*, n. 46 (2012), pp. 229-261. Sobre Martiniano, ver, entre outros: Lorenzo Turner, “Some Contacts”, p. 60; Vivaldo da C. Lima, “O candomblé da Bahia na década de 1930”. *Estudos Avançados* v. 18, n. 52 (2004), pp. 202-8; Júlio Braga, *Na gamela do feitiço: repressão e resistência no candomblé*, Salvador: Edufba, 1995, capítulo 2.

<sup>86</sup> Castillo, “Entre memória, mito e história”, pp. 72, 97. Esse neto, Felisberto Sowzer, foi outra figura ilustre na história do candomblé. Antonio Alexandre Martins não deve ser confundido com Antonio Ojo Martins, mencionado anteriormente.

<sup>87</sup> Turner, “Some Contacts”, p. 61.

entre essas famílias, atravessando várias gerações, parece apontar para Augusto José Cardoso como vinculado com o terreiro de *egúngún* onde Martiniano morava durante seu tempo em Lagos.<sup>88</sup>

Como outros agudás, quando Bamboxê Obitikô e Eliseu do Bomfim viajavam, levavam mercadoria para vender no outro lado.<sup>89</sup> Na volta à Bahia em 1878, trouxeram nada menos que 40.500 e 43.000 nozes de cola, respectivamente. Bamboxê também importou quantidades menores de cabaças, pimenta, panos da costa, azeite de palma e “miudezas”, enquanto Eliseu trouxe duas gaiolas de pássaros. Antonio Alexandre Martins trouxe 19.000 nozes de cola, 126 quilos de sabão preto, dois sacos de limo da costa (manteiga de karité,) e 34 quilos de tinta. Augusto José Cardoso trouxe mercadoria em quantidades mais modestas, mas ainda consideráveis: 5.000 nozes de cola e dezesseis panos da costa.<sup>90</sup> Na Bahia de hoje, produtos como sabão preto, nozes de cola e panos da costa, são usados apenas no contexto do candomblé, mas no século XIX, seus usos eram mais amplos. Por isso, comerciantes brancos também os negociavam, especialmente panos da costa e azeite de palma. Devido ao envolvimento de Bamboxê e seus amigos no candomblé, podemos imaginar que parte de suas mercadorias era destinada a clientes do âmbito ritual, mas isso não significa que fosse a única finalidade.<sup>91</sup> Mas independente de quem fosse seus fregueses, é evidente que com a venda o viajante conseguia bancar as despesas da viagem e com os lucros ainda tirar seu sustento.

---

<sup>88</sup> Alguns documentos sugerem uma amizade especial entre Eliseu do Bomfim e Cardoso, e o terreiro de *egúngún* mencionado por Martiniano era em Tokunbo Street, onde Augusto José Cardoso morava, o que reforça a ideia de que este também estivesse envolvido no culto. Omidire e Amos, “O babalaô”, p. 240; Archives of the Archdiocese of Lagos, Book of the Dead, 1891-1917; APB, RP 1868-1870, maço 5902, 11 mai. 1869; RP 1873-1874, maço 5903, 7 fev. 1874; Notas de despacho de importação, 030, 4 a 9 de outubro de 1878, recibos números 603-605. Sobre Anna Cardoso Santos e seu pai, ver Turner, “Some Contacts”, pp. 60-2.

<sup>89</sup> Sobre comerciantes agudás: Turner, “Some Contacts”, p. 60; Cunha, *Negros estrangeiros*, pp. 152-64; Lindsay, “To Return”, pp. 28-31; Matory, *Black Atlantic Religion*, pp. 91-2, 95-9, 118-21; Flavio G. dos Santos, *Economia e cultura do candomblé na Bahia: o comércio dos objetos litúrgicos afro-brasileiros, 1850-1937*, Ilhéus: Editora UESC, 2013.

<sup>90</sup> Santos, *Economia e cultura*, pp. 241-3.

<sup>91</sup> Ver Paul Lovejoy, “Kola in the History of West Africa”, *Cahiers d'Études Africaines*, v. 20, n. 77-78 (1980), pp. 97-134; Heloisa A. Torre, “Alguns aspectos da indumentária da crioula baiana”, *Cadernos Pagu*, n. 23 (2004), pp. 418-20; Miriam Rabelo, “Os percursos da comida no candomblé de Salvador”, *Papeles de Trabajo*, ano 7, n. 11 (2013), pp. 86-108. Muitos dos maiores importadores de nozes de cola eram comerciantes brancos, como José Cardoso e Silva, que trouxe 483.300 nozes de cola em 1878, e o ex-traficante de escravos Joaquim Pereira Marinho, que importou 420 panos da costa em 1852: Santos, *Economia e cultura*, pp. 239-40, 263.

## Os agudás e a instituição da escravidão

Depois de 1850, não há mais referências a escravos que voltavam à África com seus senhores. No entanto, como na década de 1830, a composição dos grupos tendia a ser heterogênea, incluindo crias e outros agregados. Por exemplo, quando os nagôs libertos, Severa de Jesus e Felipe Simões Coimbra, receberam passaportes em 15 de maio 1867, dois menores, Leocadia e Serafim, descritos como “crioulos livres”, foram incluídos no passaporte de Severa. Contudo, outras fontes mostram que eles tinham sido escravos de Severa e seu marido. Significativamente, mais tarde na vida, tanto Leocadia quanto Serafim omitiram referências a seu tempo no cativeiro, descrevendo-se como “filhos” de Felipe Simões Coimbra.<sup>92</sup>

Uma vez em Lagos, muitos retornados adquiriam escravos localmente, às vezes em grandes números. Segundo Campbell, Antonio Ojo Martins tinha mais de duzentos. A maioria dos retornados tinha roças, e a mão de obra era quase sempre escrava.<sup>93</sup> Em 1854, Campbell escreveu que antes da vinda dos ingleses, a grande massa da população era escravizada e que esse quadro não tinha se alterado. Numa carta de 1856, ele foi ainda mais enfático, afirmando que “num sentido estrito, não existe trabalho livre em Lagos”.<sup>94</sup> Na verdade, como Kristin Mann bem observa, a escravidão era fundamental à organização social de Lagos antes da intervenção britânica e continuou a ser até bem depois.<sup>95</sup> No entanto, como em outras regiões da iorubalândia, o escravo tinha algum grau de mobilidade social. Escravos reais podiam se tornar chefes de palácio, acumulando grandes fortunas e muitos escravos. Foi o caso de Oshodi Tapa, escravo do Obá Kosoko e um dos seus assessores mais ricos e influentes.<sup>96</sup>

Com base na documentação inglesa, o historiador Adeniyi Oroge sugeriu que os retornados fossem senhores mais severos do que os nativos de Lagos.<sup>97</sup> Mas é também possível que os britânicos fossem mais críti-

---

<sup>92</sup> Kristin Mann, “Court Records, Legal Narratives, and Historical Silencing in the Study of Transatlantic Slave Biographies,” manuscrito inédito.

<sup>93</sup> Oroge, *The Institution of Slavery*, p. 290-1, 295.

<sup>94</sup> Campbell para Clarendon, 1 mai. 1854, apud Oroge, *The Institution of Slavery*, pp. 294-5.

<sup>95</sup> Mann, *Slavery and the Birth*, pp. 160-99.

<sup>96</sup> Mann, *Slavery and the Birth*, pp. 63, 73-5.

<sup>97</sup> Oroge, *The Institution of Slavery*, p. 137.

cos aos senhores de escravos agudás, na expectativa de que, por serem egressos do cativo, deveriam se aliar à causa da abolição.<sup>98</sup> Um dos agudás que possuía escravos foi o mina José Francisco da Conceição, que chegou em Lagos na década de 1840, talvez empregado no comércio de escravos.<sup>99</sup> Em 1863, quando os batismos mencionados acima foram realizados, nove filhos seus, nascidos entre 1851 e 1863, receberam o sacramento. O ex-trafficante de escravos Pedro Martins Jambo, brasileiro branco, foi padrinho de dois, enquanto Francisco Gomes de Andrade, um liberto nagô também vinculado ao tráfico de escravos, apadrinhou outros três.<sup>100</sup> A escolha de comerciantes de escravos como padrinhos sugere que o próprio José Francisco da Conceição tivesse um histórico parecido. Os registros de escravos resgatados em Lagos pela intervenção do Consulado Britânico apontam para pelo menos três que se libertaram do seu domínio entre 1857 e 1861. Não tinham nomes cristãos, o que revela que foram adquiridos localmente.<sup>101</sup>

Com o tempo, os escravos de senhores agudás poderiam passar a assumir identidades agudás também, mesmo sem ter morado no Brasil. Uma reanálise da evidência sobre a vida de um dos mais proeminentes agudás de Lagos, Joaquim Francisco Devodê Branco, sugere que ele fosse um caso em apreço. De acordo com informações recolhidas por Antônio Olinto e posteriormente citadas por muitos outros estudiosos, Joaquim era de origem Mahi. Nascido em 1856, teria sido escravizado com oito anos de idade e levado à Bahia, onde serviu a um senhor português, João Francisco Branco. Ainda de acordo com Olinto, Joaquim aí permaneceu por trinta anos antes de se envolver no comércio entre a Bahia e Lagos, estabelecendo-se nesta última cidade no final do século. Ele morreu no Daomé em 1924.<sup>102</sup>

---

<sup>98</sup> Mann, *Slavery and the Birth*, pp. 164-9.

<sup>99</sup> José Francisco da Conceição recebeu passaporte para a Costa da África em 29 de maio de 1844, “a negócios”, e no dia seguinte, um jornal local publicou um anúncio sobre sua viagem: APB, Polícia, RP 1843-1844, maço 5886; *Correio Mercantil*, 30 mai. 1844, p. 4.

<sup>100</sup> Paroisse de la Immaculée Conception de Ouidah, Baptêmes 1861-1891, registros 276-8 ; 284-9. Agradeço ao projeto Famílias Atlânticas por esses registros. Sobre Pedro Martins Jambo: Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 488. Sobre Francisco Gomes de Andrade: Mann, “The illegal slave trade”.

<sup>101</sup> FO 84/1115, Brand para Russell, 18 jan. 1860 e 31 dez. 1860, apud Oroge, *The Institution of Slavery*, pp. 430-1, 434.

<sup>102</sup> Olinto, *Brasileiros na África*, pp. 213-5; Matory, *Black Atlantic Religion*, pp. 95-9; Lindsay, “To Return”, p. 31. Mahi é um grupo étnico da região central do que hoje é a República do Benin.

A data de nascimento, a origem étnica e o nome do senhor fornecidos por Olinto são confirmados no testamento de Joaquim.<sup>103</sup> A narrativa de sua escravidão, no entanto, é difícil de conciliar com os fatos históricos. O comércio atlântico de escravos para o Brasil terminou em 1850, seis anos antes do seu nascimento. Parece duvidoso, então, que tenha sido levado para o Brasil como escravo em 1864. Além do mais, desde meados de 1860 até pelo menos 1873, seu senhor residia em Uidá, defendendo ardentemente os interesses de Portugal contra a crescente influência francesa.<sup>104</sup> Em 1874, porém, o seu senhor adquiriu um navio para fazer comércio com vários portos na África, Portugal e Brasil, incluindo a Bahia.<sup>105</sup> Se Joaquim foi empregado neste navio, uma identidade “brasileira”, adquirida inicialmente em Uidá, pode ter sido consolidada durante suas idas ao Brasil. Seja qual for o caso, a documentação mostra que, como liberto, ele fez pelo menos sete viagens entre Bahia e Lagos entre 1884 e 1889. É significativo que o primeiro desses registros descreve-o como um “português preto”.<sup>106</sup>

Desde o início do século XIX, pelo menos, a comunidade lusófona de Uidá vinha assimilando agregados localmente nascidos, incluindo escravos. Na década de 1870, quando já era praxe para africanos lusófonos em Lagos viajar com passaportes britânicos, também aparecem nos registros baianos alguns “súditos portugueses de cor preta”, com passaportes emitidos pelo governador do forte português em Uidá.<sup>107</sup> Diante disso, a descrição de

---

<sup>103</sup> Marianno C. da Cunha, *Da senzala ao sobrado: arquitetura brasileira na Nigéria e na República Popular do Benin*, São Paulo: Nobel; Edusp, 1985, pp. 180-4

<sup>104</sup> SMA, AMA 12/802.00 20154, Etat des lieux dressé par les portuguais, 16 mar. 1865; Fundação Pierre Verger, Livre de baptêmes de Ouidah, 1866-1884 (transcription), record number 328, 9 nov. 1873.

<sup>105</sup> João P. Mano, “O patacho Zaida e a primeira travessia aérea pelo Atlântico Sul”. *Litorais: Revista de Estudos Figueirenses* 5-6 (2006), resumo disponível em <<http://www.esjcff.pt/adrjc/wp-content/uploads/2013/05/%C3%8Dndice-n%C2%BA-5.pdf>> acessado em 1 mai. 2015; *Jornal do Recife*, 28 jan. 1880, p.3; *O Monitor* (Bahia), 27 out. 1880, p. 2; *O Globo* (Rio de Janeiro), 13 nov. 1876, p. 4.

<sup>106</sup> APB, Entradas de passageiros, v. 4, 1883-1887, 30 dez. 1885; Saídas de passageiros, v. 52, 1882-1886, 11 fev. 1886; e v. 55, 1886-1890, 19 set. 1886, 21 out. 1887, 05 jan. 1889 e 22 dez. 1889; RP 1885-1890, maço 5910, 08 fev. 1886 e 28 dez. 1888.

<sup>107</sup> Por exemplo, José Julião Pires dos Santos, “súdito português de cor preta”, embarcou da Bahia para a Costa d’África em 3 nov. 1859, e em 1873, Virginia Antonia Monteiro, natural de Ajudá, chegou à Bahia, portando um passaporte emitido pelo governador do forte português da mesma cidade. APB, Polícia, Legitimações de passaportes (1850-1864), maço 5876; Figueiredo para o Chefe de Polícia, 20 jun. 1873, Policia do Porto, Visitas do porto (1870-1879), maço 6428. Sobre a identidade lusófona em Uidá, ver Law e Mann, “West Africa”.

Joaquim Francisco Branco como “português preto” indica que usava um passaporte emitido em Ouidah. Até 1887, no entanto, ele já viajava com um passaporte britânico, o que sugere que Lagos tivesse tornado sua nova base. De qualquer forma, é provável que a sua decisão de se estabelecer em Lagos, interpretada por Olinto como um “retorno à África”, fosse, na verdade, uma migração interna, talvez em busca de refúgio contra as incursões francesas que levaram à subjugação do Daomé em 1893.<sup>108</sup>

Outro exemplo de um africano cuja identidade agudá foi moldada fora do Brasil é Francisca Modupé. Escravizada em um dos ataques daomeanos aos egba, provavelmente no início dos anos 1840, ela foi levada a Agué, onde foi comprada por Antonio Pereira dos Santos o mesmo liberto nagô cuja ida da Bahia a Agué foi discutida na primeira seção deste artigo. Francisca Modupé teve três filhos com seu senhor e, após a morte dele (ca. 1860), ela herdou seus bens e ganhou destaque na comunidade agudá local como uma poderosa mercadora de escravos. Hoje, o distrito onde ela morava é conhecido como Iyakomé em sua homenagem.<sup>109</sup> Ainda outro agudá sem ligação direta com o Brasil foi José Rustico, de quem a família Aguiar de Porto Novo descende. Originalmente chamado Akutola, Rustico era um cativo egba convertido e batizado em Uidá em 1868 por missionários que, em seguida, empregaram-no na missão.<sup>110</sup>

No uso local, a palavra agudá aplicava-se não apenas àqueles que tinham retornado após a escravidão no Brasil ou em Cuba, mas também aos brancos lusófonos, bem como aos filhos, cônjuges e agregados nativos que adotaram a língua e costumes dos agudás.<sup>111</sup> Como já observaram Milton Guran e Manuela Carneiro da Cunha, a língua portuguesa e a

---

<sup>108</sup> Law, *Ouidah*, pp. 263-80. Sobre outro agudá que migrou de Porto Novo para Lagos no mesmo período, ver Manuela C. da Cunha, *Estrangeiros libertos no Brasil e brasileiros em Lagos* (Tese de Livre Docência, Unicamp, 1984), pp. 261, 265, 270.

<sup>109</sup> Milton Guran, *Agudás: os brasileiros do Benin*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, pp. 56-7; Byll-Cataria, “Histoire d’Agoué”, p. 23; Entrevista com Georges Olympio, Cotonou, Benin, 15 fev. 2012. A estimativa da data da escravização de Francisca Modupé é baseada no nascimento de seu filho primogênito com Antonio Pereira dos Santos, em 1843. Paroisse de Agoué, Baptêmes 1846-1874, registro n. 175. Agradeço ao projeto Famílias Atlânticas por este registro.

<sup>110</sup> Depoimento de Madame Edith Aguiar durante o Atelier de Recherché sur le Patrimoine Afro-Brésilien du Benin, Agué, Benin, 13 dez. 2014; SMA, 2E10, Philibert Courdioux, Notes et documents sur le Dahomey e quelques pages de son journal; SMA, 2E13, Courdioux, Notes et documents, p. 89.

<sup>111</sup> Law; Mann, “West Africa”, p. 327.

participação, mesmo superficial, no catolicismo foram pilares da identidade coletiva agudá. Ao assimilar indivíduos cuja participação no grupo desenvolveu-se localmente, sem que tivessem vivenciado o cativo no lado ocidental do Atlântico, as comunidades agudás adquiriram um mecanismo adicional de crescimento que continuou mesmo depois do fim da imigração do Brasil e de Cuba.

## Conclusão

Nas suas análises de passaportes emitidos na Bahia, Pierre Verger e Mônica de Lima e Souza focalizaram o período anterior a 1870. Contudo, as listas de passageiros que saíram do porto de Salvador sugerem que nos anos 1870 pelo menos 600 pessoas viajaram para Lagos. O fluxo de passageiros permaneceu estável até o final da próxima década. A partir dos anos 1890, o número de navios que faziam viagens diretas entre a Bahia e a região do Golfo do Benim começa a cair. Essa queda coincide com um período de estagnação na exportação de produtos de óleo de palma, que tinham substituído cativos humanos como o principal produto de exportação da África Ocidental após o fim do comércio de escravos no Atlântico. Por outro lado, a redução na comunicação dinâmica entre a Bahia e Lagos decorreu também das demandas econômicas de domínio colonial, que deslocaram o comércio com a África Ocidental Britânica do Brasil para a Inglaterra. O resultado desse conjunto de fatores foi que, até o final do século, apenas um ou dois navios por ano viajou entre Bahia e Lagos.<sup>112</sup> Não resta dúvida, portanto, que em todo o século XIX, o fluxo maior de retornados foi no pequeno intervalo entre outubro de 1835 e o fim de 1837.

Ao avaliar os números, no entanto, há que levar em consideração que registros de passaportes têm limitações como ferramenta de calcular o fluxo de viajantes. Nem sempre a pessoa que solicitava um passaporte

---

<sup>112</sup> APB, Entradas e saídas de passageiros, 1873-1900. A estimativa de 600 não corrige para pessoas que viajaram várias vezes. Os registros de chegadas e partidas de navios mostram 12 partidas e 6 chegadas em 1876, 5 chegadas e uma partida em 1886, e 2 partidas e uma chegada em 1896: um declínio de mais de 50% por década. APB, Polícia do porto, Saídas e entradas de embarcações, maços 5966, 5967, 5968, 5973. Sobre as exportações de óleo de palma de Lagos colonial, ver Mann, *Slavery and the Birth*, pp. 117-59; sobre o comércio com o Brasil, ver Cunha, *Negros estrangeiros*, pp. 138-60.

chegou de fato a viajar, como no caso de Maria da Glória de São José e seu grupo de 20 agregados, que receberam passaportes em janeiro e novamente em maio de 1836. Listas de passageiros são mais confiáveis nesse sentido, mas são incompletos e, antes de 1870, quase inexistentes. Ademais, incluem pessoas que viajaram mais de uma vez.

Nesse sentido, abordagens micro-históricas oferecem informações valiosas que esclarecem e ampliam as informações obtidas através de análises quantitativas. Assim é possível perceber, por exemplo, que na década de 1840 muitos dos africanos que cruzaram o oceano em direção ao leste foram empregados no comércio de atlântico, alguns inclusive no tráfico ilegal. Assim também torna-se evidente que apesar de alguns desses viajantes itinerantes finalmente se radicarem na África, outros não o fizeram, um quadro que se repete em outros períodos e que deve ser levado em conta, quando se propõe a estimar o volume do fluxo de retornados. A análise microhistórica também revela a existência de redes sociais complexas entre indivíduos que, nos registros de passaportes, aparentemente faziam o retorno à África sozinhos. Esses laços afetivos abrangiam parentesco consanguíneo, amizade e relações senhoriais que frequentemente eram mantidos no outro lado do mar. As histórias individuais também ajudam a elucidar os motivos para deixar o Brasil, mostrando que durante o período pós-Malê, muitos viajantes pertenciam a uma classe privilegiada de libertos, cuja segurança econômica foi ameaçada pela lei provincial de 1835.

Embora as viagens dos retornados sejam, por vezes, vistas como motivadas, como as dos pan-africanistas, por questões ideológicas, incluindo oposição à instituição da escravidão,<sup>113</sup> os dados aqui apresentados apontam para a presença persistente, nas vidas de muitos retornados, de relações de subordinação e dependência decorrentes dos laços senhoriais. Muitos daqueles que retornaram à África foram proprietários de escravos no Brasil e, durante o período do tráfico ilegal, as jornadas atlânticas de africanos libertos emaranhavam-se com o comércio negreiro. Mesmo depois de mudar-se para África, retornados prósperos adquiriram

---

<sup>113</sup> Solimar Otero, *Afrocuban Diasporas in the Atlantic World*, Rochester: University of Rochester Press, 2010, especialmente o capítulo 2; Souza, “Entre margens”, p. 14-7, 22-3, 109-10; Turner, “Les Brésiliens”, p. 54.

escravos localmente. Tais cativos, que muitas vezes assumiram identidades agudás, constituíram uma fonte alternativa de crescimento para as comunidades agudás. Apesar de essas complexidades na relação com a escravidão sugerirem um contraste amargo com o idealismo abolicionista que inspirou as viagens de intelectuais pan-africanistas, por outro lado elas também apontam para a existência de diferenças regionais nas experiências da escravidão e da liberdade, tanto nas Américas quanto no continente africano.

*Recebido em 4/3/2017 e aprovado em 11/7/2017*

## Resumo

Este texto analisa o movimento oitocentista de africanos que voltaram ao continente de nascimento. São identificadas três etapas principais de migração. A primeira e mais intensa foi entre 1835-37, na esteira da revolta dos Malês em Salvador. Nos anos 1840, números menores de africanos viajaram à África, geralmente empregados no comércio atlântico. Uma terceira fase surgiu depois do fim da importação de novos cativos africanos ao Brasil em 1850. Essas informações, complementadas por dados demográficos sobre gênero e nação, formam um pano de fundo para uma análise micro-histórica de trajetórias individuais. Na primeira e na terceira fases, os viajantes eram de ambos os sexos e frequentemente embarcavam em grupos ligados por diversos laços sociais, desde parentesco consanguíneo até relação senhorial, enquanto na segunda fase a maioria eram homens que voltaram posteriormente ao Brasil. Os dados aqui apresentados proporcionam novas reflexões sobre os variados motivos que impulsionaram africanos egressos do cativo a deixar o Brasil e levantam questionamentos sobre a permanência da instituição da escravidão nas suas vidas depois de libertos.

**Palavras chave:** Revolta dos Malês, agudás, africanos libertos

## Abstract

*This paper examines Brazil's century return to Africa movement from both qualitative and quantitative perspectives, identifying three main stages. The largest single wave of voyages came after an 1835 slave uprising in the province of Bahia, when around 200 freed Africans were deported and roughly a thousand others left voluntarily, fleeing anti-African legislation. In the 1840s, smaller numbers of Africans also traveled to the continent of their birth, many as employees on slave vessels. A new phase of migrations came after 1850, with the end of the Atlantic slave trade to Brazil and the British seizure of Lagos a year later. Previous estimates of the volume of travelers are examined in combination with demographic data on passport recipients, in order to frame micro-historical analysis of individual travelers. In the first and third stages, Africans often traveled with their households, comprising not only blood kin but also their slaves and former slaves, while in the second phase many of those who left for Africa were men travelling alone who later returned to Brazil. The resulting portrait of changes over time offers insights into the varying reasons that led freed Africans to leave Brazil, also raising questions about the continued presence of the institution of slavery in their lives.*

**Keywords:** Revolta dos Malês, agudás, africanos libertos

