
DOSSIÊ

REPENSANDO O TRÁFICO TRANSATLÂNTICO DE AFRICANOS ESCRAVIZADOS NA ERA DA ILEGALIDADE

Aderivaldo Ramos de Santana  

Universidade Bordeaux Montaigne

Carlos da Silva Jr.  

Universidade Estadual de Feira de Santana

Lucilene Reginaldo  

Universidade Estadual de Campinas

Roquinaldo Ferreira  

Universidade da Pensilvânia

*Às vezes te sinto como avó,
outras vezes te sinto como mãe.
Quando te sinto como neto
me sinto como sou.
Quando te sinto como filho
não estou me sentindo bem eu,
estou me sentindo aquele
que arrancaram de dentro de ti.*

À África - Oliveira Silveira

Os textos reunidos neste dossiê derivam da jornada “A Abolição do Tráfico Transatlântico de Africanos Escravizados: os 170 Anos da Lei Euzébio de Queirós”, evento *online* promovido pela Rede de Historiadoras Negras e Historiadores Negros (RHN), entre 31 de agosto

e 4 de setembro de 2020.¹ O que trazemos a público é uma pequena amostra dos trabalhos apresentados na ocasião.² Mas, ainda assim, é representativa da iniciativa que pretendeu dar visibilidade à produção de historiadores negros e historiadoras negras, estudiosos do tráfico de escravizados no seu ocaso ou que abordaram aspectos mais circunscritos ao tema em suas pesquisas. Este dossiê, intencionalmente, destaca as contribuições de pelo menos duas gerações de estudiosos e estudiosas, cujo ingresso na universidade se deu no bojo dos debates sobre a reescrita da história do Brasil por mãos negras, iniciados na década de 1970, e no contexto de implementação e consolidação das políticas de ação afirmativa e das cotas raciais, a partir de 2002.³

O propósito do evento organizado pela RHN foi usar uma efeméride oficial, os 170 anos da Lei Euzébio de Queiroz, para refletir de forma crítica sobre o processo de abolição do tráfico transatlântico de escravizados para o Brasil. Malgrado a importância dessa data, ela passou praticamente esquecida da agenda nacional de discussões (sobretudo quando comparada aos debates atualmente em curso sobre o bicentenário da Independência).⁴ Esse silêncio evidencia o longo caminho

1 Criada em 2015 durante o 28º Encontro Nacional da Associação Nacional de História (ANPUH), em Florianópolis, a Rede de Historiadoras Negras e Historiadores Negros tem desde então promovido ações na esfera pública para realizar os trabalhos produzidos pelos pesquisadores na academia, rompendo com a ainda vigente invisibilização da produção intelectual negra.

2 Geledés, “Historiadores negros promovem jornada sobre os 170 anos do fim do tráfico transatlântico de africanos escravizados”, *Portal Geledés* [↗](#).

3 Ver, entre outros, Beatriz Nascimento, *Quilombola e intelectual: possibilidades nos dias de destruição*, São Paulo: Editora Filhos da África, 2018, p. 55; Amílcar Araújo Pereira, “O Mundo Negro: a constituição do movimento negro contemporâneo no Brasil (1970-1995)”, Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2010, p. 98 [↗](#). Para um balanço das ações afirmativas e das cotas raciais nas universidades brasileiras, ver Jocélio Teles dos Santos (org.), *Cotas nas universidades: análises dos processos de decisão*, Salvador: Centro de Estudos Afro-Orientais da UFBA, 2012; e *O impacto das cotas nas universidades brasileiras (2004-2012)*, Salvador: Centro de Estudos Afro-Orientais da UFBA, 2013; *Revista da ABPN*, v. 13, n. especial: *Caderno temático: o legado das ações afirmativas – trajetórias de (re)existências negras* (2021) [↗](#).

4 Como uma das exceções, ver Beatriz G. Mamigonian, *Abolição do tráfico de escravos no Brasil: 170 anos da Lei Euzébio de Queirós*, São Paulo: Breve Companhia, 2020.

a ser percorrido no reconhecimento do papel do Brasil no comércio transatlântico de africanos e do impacto do tráfico negreiro em nossa sociedade. Segundo estimativas recentes, o Brasil foi destino final de cerca de 45% dos africanos vitimados pelo tráfico transatlântico. Na maior migração forçada da história da humanidade, que espalhou devastação no continente africano, o Brasil ocupa dúbio lugar de destaque, não só como destino principal das vítimas do tráfico como também base logística e financeira do comércio de seres humanos para si próprio e outros países das Américas.

A abolição do tráfico de escravizados merece reflexão no momento atual. Em 2022 completam-se dez anos da lei 12.711/2012, a Lei de Cotas, e considerando os ataques que essa política pública tem recebido nos últimos anos, nunca é demais relembrar as sequelas do tráfico negreiro e da escravidão no Brasil contemporâneo. Relembrar a data, e a dimensão global do fenômeno, torna-se ainda mais necessário quando o próprio presidente do Brasil atribui aos africanos a responsabilidade pelo comércio de pessoas escravizadas. Durante o evento da RHN, questionamos de que forma a história do tráfico transatlântico de africanos escravizados e da escravidão se conectam com nossa atualidade de opressão racial. No país que mata um homem negro a cada 23 minutos, um dos países que mais encarcera e asila sua população negra (é a terceira população carcerária do mundo, após os EUA e a China), é imprescindível uma discussão pública sobre o infame comércio, sua persistência apesar das leis antitráfico e, particularmente, sua abolição.

Cobrando uma vasta gama de atores históricos, o dossiê situa o tráfico e o movimento antitráfico numa perspectiva global, buscando dar conta de conexões que se estendiam por vários continentes e incluíam atores diversos. Aqui, é preciso dizer, a história global surge não na vertente estruturalista, sobretudo centrada na Europa, e que apaga dinâmicas locais e atores sociais marginalizados.⁵ Pelo contrário, o objetivo é construir uma narrativa histórica que dê conta dos múltiplos

5 Para uma crítica, ver Giovanni Levi, “Frail Frontiers?”, *Past & Present*, v. 242, supp. 14 (2019), pp. 37-49 .

atores que participaram do embate pelo fim do tráfico.⁶ Ao lado da preocupação com a reconstrução de trajetórias individuais, um dos pilares do dossiê é o enfoque em conexões, redes, e imbricamentos transimperiais e supranacionais.⁷

Tanto o tráfico quanto sua abolição se prestam muito bem a uma perspectiva que rompe com as amarras da história nacional. Antes do século XX, raros foram os fenômenos históricos com tamanha amplitude geográfica ou tantos atores políticos, sociais e econômicos. Não se pode dizer, no entanto, que tal enquadramento seja inédito na historiografia brasileira, que se caracteriza por lapidares exemplos de história social construída numa perspectiva transnacional. Autores como Lisa Castillo, Nicolau Parés e João Reis têm demonstrado as vantagens de trabalhar as complexidades das relações sociais e humanas entre o micro e o macro.⁸ O que se faz aqui, portanto, é avançar por trilhas que vários mestres já apontaram.

Nem tampouco é cabível olvidar as muitas contribuições de várias gerações de historiadores a um dos temas maiores da formação da nação brasileira. De Pierre Verger a Robert Conrad, Luis Henrique Dias Tavares e Leslie Bethell, passando mais recentemente por Jaime Rodrigues, Dale Graden, Tamis Parron e Beatriz Mamigonian, o tema do fim do tráfico tem sido esmiuçado a partir de múltiplos ângulos.⁹

6 Natalie Zemon Davis, “Decentering History: Local Stories and Cultural Crossings in a Global World”, *History and Theory*, v. 50, n. 2 (2011), p. 190 [↗](#).

7 Romain Bertrand e Guillaume Calafat, “La microhistoire globale: affaire(s) à suivre”, *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, v. 73, n. 1 (2018), pp. 1-18 [↗](#); Christian De Vito, “History Without Scale: The Micro-Spatial Perspective”, *Past & Present*, v. 242, supp. 14 (2019), pp. 348-372 [↗](#).

8 Lisa Earl Castillo, “Mapping the Nineteenth-Century Brazilian Returnee Movement: Demographics, Life Stories and the Question of Slavery”, *Atlantic Studies*, v. 13, n. 1 (2016), pp. 25-52 [↗](#); Luis Nicolau Parés, “Milicianos, barbeiros e traficantes numa irmandade católica de africanos minas e jejes (Bahia, 1770-1830)”, *Tempo*, v. 20 (2014), pp. 1-32 [↗](#).

9 Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos-os-Santos, do século XVII ao XIX*, São Paulo: Companhia das Letras, 2021; Robert Conrad, *Tumbeiros. O tráfico de escravos para o Brasil*, São Paulo: Brasiliense, 1985; Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain, Brazil and the Slave Trade Question, 1807-1869*, Nova York: Cambridge University Press, 1970; Luis Henrique Dias Tavares, *Comércio proibido*

Da diplomacia às redes de comércio que sustentavam o odioso comércio de seres humanos através do Atlântico, assim como estudos sobre o protagonismo dos próprios escravizados, esses estudiosos destacam como a abolição se confundiu com a formação do estado nacional brasileiro desde os seus primórdios.

A história do comércio transatlântico de africanos escravizados é uma das mais profícuas áreas de estudos na nossa historiografia. As primeiras reflexões remontam ao final do século XIX e início do século XX.¹⁰ Ao longo das décadas seguintes, as pesquisas sobre o tráfico negreiro, sobretudo em sua dimensão demográfica, dominaram o cenário historiográfico, em que pese trabalhos de referência que influenciaram uma mudança de perspectiva, mais focada nos indivíduos que compunham a rede negreira transatlântica, dentre os quais *Fluxo e refluxo*, de Pierre Verger, que ocupa lugar de destaque nessa prateleira.¹¹

de escravos, São Paulo: Ática, 1988; Jaime Rodrigues, *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*, Campinas: Editora da Unicamp, 2000; Dale Graden, *From Slavery to Freedom in Brazil: Bahia, 1835-1900*, Albuquerque: University of New Mexico Press, 2006; e *Disease, Resistance, and Lies: The Demise of the Transatlantic Slave Trade to Brazil and Cuba*, Baton Rouge: Louisiana State University Press, 2014; Tâmis Parron, *A Política da Escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011; Beatriz Mamigonian, *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*, São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

10 Ver, por exemplo, William Edward Burghardt Du Bois, *The Suppression of the African Slave Trade to the United States of America (1638-1870)*, Nova York: Dover, 1970 [1896]; Elizabeth Donnan (org.), *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America*, Washington: Carnegie Institution of Washington, 1930-1935; J. L. Alves, “A questão do elemento servil. A extinção do tráfico e a lei de repressão de 1850. Liberdade dos nascituros”, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, v. 121 (1914), pp. 189-257.

11 Maurício Goulart, *A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*, São Paulo: Martins, 1949; Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison: University of Wisconsin Press, 1969; Verger, *Fluxo e refluxo*.

Um dos tópicos de maior destaque nessa historiografia é a abolição do tráfico transatlântico de africanos escravizados.¹² A historiografia inglesa, por exemplo, tem problematizado as causas da supressão do tráfico negreiro e as consequências dessa medida nas colônias britânicas.¹³ Além das ações de políticos, juízes e clérigos, a atuação ativa de africanos libertos, como Ottobah Cugoano e Olaudah Equiano – autor de uma autobiografia que se tornou *best-seller*, no qual descrevia os horrores da escravização, na África, e do transporte para as Américas –, foi fundamental para moldar a opinião pública britânica para a causa abolicionista.¹⁴ Casos como o do Zong, negreiro britânico que lançou ao mar 132 africanos para reclamar indenização (e que contou com a atuação de Equiano) ou a chocante imagem do superapinhamento de cativos no porão do Brooks, outro navio inglês, também foram decisivos para convencer os legisladores a desistirem do tráfico a partir de 1807.¹⁵

12 Para alguns títulos, ver José Capela, *As burguesias portuguesas e a abolição do tráfico da escravatura (1810-1842)*, Porto: Afrontamento, 1979; David Murray, *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*, Cambridge: Cambridge University Press, 1980; Roger Anstey, *The Atlantic Slave Trade and the British Abolition, 1760-1810*, Londres: Macmillan, 1975; David Eltis e James Walvin (orgs.), *The Abolition of the Atlantic Slave Trade*, Madison: University of Wisconsin Press, 1981; Conrad, *Tumbeiros*.

13 Judith Jennings, *The Business of Abolishing the Slave Trade, 1783-1807*, Londres: Frank & Cass, 1997; Selwin Hawthorne Hamilton Carrington, *The Sugar Industry and the Abolition of the Slave Trade, 1775-1810*, Gainesville: University Press of Florida, 2002; David Rydan, *West Indian Slavery and British Abolition, 1783-1807*, Nova York: Cambridge University Press, 2009; Stephen Farrell, Melanie Unwin e James Walvin (orgs.), *The British Slave Trade: Abolition, Parliament and People*, Edimburgo: Edinburgh University Press, 2007; Christopher Leslie Brown, *Moral Capital: Foundations of British Abolitionism*, Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2006; John R. Oldfield, *Popular Politics and British Anti-Slavery: The Mobilization of Public Opinion Against the Slave Trade, 1787-1807*, Londres: Routledge, 1998; John R. Oldfield, *Transatlantic Abolitionism in the Age of Revolution: An International History of Anti-Slavery (c. 1787-1820)*, Cambridge: Cambridge University Press, 2013.

14 Quobna Ottobah Cugoano, *Thoughts and Sentiments on the Evil of Slavery*, Nova York: Penguin Books, 1999; Olaudah Equiano, *The Interesting Narrative and Other Writings*, Nova York: Penguin Books, 2003. Para uma edição em português, ver Olaudah Equiano, *A interessante narrativa da vida de Olaudah Equiano, ou Gustavus Vassa, o africano, escrita por ele mesmo*, São Paulo: Editora 34, 2022.

15 James Walvin, *The Zong: A Massacre, the Law & the End of the Slave Trade*, New Haven e Londres: Yale University Press, 2011.

Em 2007, duzentos anos após a abolição do tráfico inglês, historiadoras e historiadores britânicos retomaram a atenção ao tema. Além dos livros e artigos produzidos sobre a data, a efeméride abriu uma oportunidade para se discutir o significado e as memórias do tráfico e da escravidão na sociedade britânica.¹⁶ Embora a historiografia tenha uma perspectiva crítica sobre as razões britânicas para o abandono do tráfico, o senso comum ainda aponta “a causa dos escravos” como o fator primordial para essa decisão. Outros autores buscam causas econômicas que expliquem a decisão britânica de abrir mão desse lucrativo comércio. Basta lembrar que a Grã-Bretanha foi a nação que mais transportou gente escravizada através do Atlântico no século XVIII, superando até mesmo os luso-brasileiros, senhores daquele comércio nefasto. Há quem defina essa postura econômica como um suicídio econômico, pois a decisão veio num momento de expansão da produção açucareira após a queda de Saint-Domingue, o maior produtor mundial de açúcar até o desmantelamento de sua produção pela Revolução Haitiana (1791-1804). Com o crescimento negativo da população escravizada nas colônias açucareiras britânicas no Caribe – principalmente a Jamaica, a maior delas –, o fim do tráfico apontava para o fim da própria escravidão. Visto sob essa ótica, a abolição do comércio negreiro britânico parecia, de fato, um contrasenso, um economicídio.¹⁷

16 Ver o dossiê organizado por Matt Cook e Catherine Hall, “Feature Remembering 1807: Histories of the Slave Trade, Slavery and Abolition”, *History Workshop Journal*, v. 64, n. 1 (2007), pp. 1-210 . Outro dossiê foi organizado por Diana Paton e Jane Webster, “Remembering Slave Trade Abolitions: Reflections on 2007 in International Perspective”, *Slavery & Abolition*, v. 30, n. 2 (2009) . Ver ainda James Walvin, “The Slave Trade, Abolition and Public Memory”, *Transactions of the Royal Historical Society*, v. 19 (2009), pp. 139-149 ; Geoffrey Cubitt, “Museums and Slavery in Britain: The Bicentenary of 1807” e Richard Benjamin, “Museums and Sensitive Histories: The International Slavery Museum” in Ana Lucia Araujo (org.), *Politics of Memory: Making Slavery Visible in Public Space* (Nova York: Routledge, 2012), pp. 159-177, 178-196. Cf. ainda o recente livro de Ana Lucia Araujo, *Museums and Atlantic Slavery*, Nova York: Routledge, 2021.

17 Seymour Drescher, *Econocide: British Slavery in the Era of Abolition*, Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1977; Seymour Drescher, *Capitalism and Anti-Slavery: British Mobilization in Comparative Perspective*, Nova York: Oxford University Press, 1987. Ainda sobre a relação entre a economia capitalista e o final do tráfico

Outras nações seguiram o exemplo britânico. Os EUA decretaram o fim do comércio negreiro em 1808, embora navios de bandeira norte-americana tenham carregado africanos escravizados até a década de 1860.¹⁸ A França pós-napoleônica e a Holanda fizeram o mesmo nas décadas seguintes. Em pouco mais de quatro décadas de campanha abolicionista britânica, o tráfico negreiro, negócio conduzido pelas elites metropolitanas e coloniais – mas não apenas por elas – converteu-se em atividade abominável, criminosa. No entanto, apesar das leis antitráfico, o comércio negreiro continuou fazendo vítimas e espalhando instabilidade e violência no continente africano. O fenômeno refletia não só a associação umbilical entre escravidão e capitalismo nas Américas, como autores como Seth Rockman e Sven Beckert têm chamado atenção, como também a capacidade de adaptação dos traficantes às leis antitráfico.¹⁹

Enquanto as nações europeias caminhavam para o final do tráfico, o Brasil continuava firme no infame comércio. O assunto é por demais conhecido entre nós, mas algumas palavras são necessárias para situar o leitor. Após a chegada da família real portuguesa ao Brasil, em 1808, a Grã-Bretanha conseguiu arrancar do governo português um acordo para suprimir, a partir de 1810, o tráfico em certas áreas ao norte do equador, inclusive a Costa da Mina, zona de operação dos negreiros da Bahia. Os cruzadores britânicos capturaram vários navios baianos na região,

transatlântico, ver David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Nova York: Oxford University Press, 1987.

18 Leonardo Marques, *The United States and the Transatlantic Slave Trade to the Americas, 1776-1867*, New Haven e Londres: Yale University Press, 2016; Dale Graden, “O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil” in João José Reis e Carlos da Silva Jr. (orgs.), *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos* (Belo Horizonte: Fino Traço, 2017), pp. 151-172. (Este livro, composto por artigos anteriormente publicados nesta revista sobre o tráfico negreiro e a diáspora africana, comemora os 50 anos da *Afro-Ásia*. Alguns textos foram bastantes revistos e atualizados pelos autores.) Sobre a chegada do último navio negreiro aos EUA, ver Silvyane A. Diouf, *Dreams of Africa in Alabama: The Slave Ship Clotilda and the Story of the Last Africans Brought to America*, Nova York: Oxford University Press, 2007.

19 Sven Beckert e Seth Rockman (orgs.), *Slavery's Capitalism: A New History of American Economic Development*, Filadélfia: University of Pennsylvania Press, 2016.

para protesto dos negreiros, que argumentavam que as embarcações apresadas eram “más presas”, isto é, injustamente aprisionadas. Em 1815, no Congresso de Viena, Inglaterra e Portugal celebraram um tratado que abolia o tráfico ao norte do Equador, inviabilizando todo o tráfico baiano na região.²⁰ Mas os baianos não desistiriam assim tão fácil.

Já na década de 1960 Pierre Verger apontou para as manobras e subterfúgios adotados pelos traficantes da Bahia para escapar da repressão britânica, como a produção de documentos falsos sobre o destino dos navios que partiram de Salvador, o que causou bastante confusão historiográfica ao tratar dos números do tráfico da Bahia no período da ilegalidade. Essa abordagem tem sido recuperada recentemente pelos trabalhos de Paulo César Oliveira de Jesus e Carlos da Silva Jr., dois autores que participam deste dossiê. Outros trabalhos lançaram um olhar mais geral sobre as discussões diplomáticas entre britânicos, portugueses e brasileiros nas décadas seguintes.²¹

Além de Verger, Luis Henrique Dias Tavares também voltou sua atenção ao tema em *Comércio proibido de escravos* (1988), obra importante, porém pouco lida – e ainda menos citada.²² O autor parte de documentos produzidos pelos ingleses, juntamente com fontes portuguesas e brasileiras para construir o mosaico que constituiu as ações para o fim do tráfico no Brasil. O livro também dedica algumas páginas a apresentar os debates sobre o fim do tráfico entre outras carreiras nacionais e antecipa vários debates atuais – e tidos como novos em nossa historiografia –, principalmente sobre a relação entre o tráfico negreiro e o capitalismo global oitocentista. No final da mesma década, estudos sobre desembarques clandestinos em vários pontos do Brasil mostraram as potencialidades de se analisar as experiências regionais nas dinâmicas da ilegalidade.²³

20 Fernanda Bretones, Guilherme de Paula Costa Santos e Alain El Youssef, “The Congress of Vienna and the Making of Second Slavery”, *Journal of Global Slavery*, v. 4, n. 2 (2019), pp. 162-195 .

21 Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade*.

22 Tavares, *Comércio proibido de escravos*.

23 Ver, por exemplo, Marcus J. M. de Carvalho, “Estimativa do tráfico ilegal de escravos para Pernambuco, na primeira metade do século XIX”, *Clio: Revista de Pesquisa Histórica*, v. 12 (1989), pp. 43-54 .

A expansão dos programas de pós-graduação no Brasil também colaborou para o crescimento dessa área de pesquisa.

As dinâmicas negreiras nos dois lados do Atlântico, a organização da comunidade traficante, os portos clandestinos de desembarque de cativos, os debates para a extinção do tráfico e a rede miúda do comércio de africanos escravizados foram o objeto de estudos mais localizados.²⁴ Além disso, como apontamos acima, a regionalização dos estudos permitiu observar como cada província se comportou diante da proibição do tráfico, a partir de 1831. As pesquisas de Marcus de Carvalho se destacam nesse tema, descrevendo as dinâmicas da clandestinidade a partir das discussões entre as autoridades pernambucanas, os portos de desembarque dos africanos contrabandeados e mesmo as ligações entre Pernambuco e a costa africana por meio de empreendimentos comerciais constituídos do outro lado do Atlântico.²⁵ Trabalhos mais recentes, como de Aline de Biase Albuquerque, têm se dedicado a compreender a articulação das elites locais para a continuidade do contrabando de cativos, a partir da trajetória do Visconde de Loures, figura respeitada em Pernambuco e negreiro de longa

24 Rodrigues, *O infame comércio*; 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.

25 Marcus J. M. de Carvalho, “A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo prairieiro, 1845-1848”, *Tempo*, v. 14, n. 27 (2009), pp. 151-167 ; “O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831”, *Revista de História (USP)*, v. 167 (2012), pp. 223-260 ; “O patacho *Providência*, um navio negreiro: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831”, *Varia História*, v. 30, n. 54 (2014), pp. 777-806 ; “Trabalho, cotidiano, administração e negociação numa feitoria do tráfico no rio Benim em 1837”, *Afro-Ásia*, n. 53 (2016), pp. 227-273 ; “A viagem rápida dos ‘berçários infernais’ e os desembarques nos engenhos do litoral de Pernambuco depois de 1831” in Helen Osório e Regina Xavier (orgs.), *Do tráfico ao pós-abolição: trabalho compulsório e livre e a luta por direitos sociais no Brasil* (Porto Alegre: Oikos, 2018), pp. 126-164; “Os senhores de engenhos-trafficantes de Pernambuco, 1831-1850” in Luiz Fernando Saraiva, Silvana Andrade e Thiago Campos Pessoa (orgs.), *Tráfico & traficantes na ilegalidade: o comércio proibido de escravos para o Brasil (c. 1831-1850)* (São Paulo: Hucitec, 2021), pp. 125-150; Marcus J. M. de Carvalho e Paulo Henrique Fontes Cadena, “A política como ‘arte de matar a vergonha’: o desembarque de Sirinhaém em 1855 e os últimos anos do tráfico para o Brasil”, *Topoi*, v. 20 (2019), pp. 651-677 .

data.²⁶ O texto de Aderivaldo Santana publicado neste dossiê se engaja diretamente com a historiografia pernambucana sobre o comércio negreiro.

A historiografia brasileira sobre o tráfico beneficiou-se ainda da aproximação com a produção africanista, permitindo aprofundar a articulação do tráfico negreiro com as dinâmicas sociais e políticas na África. Afinal, a perspectiva atlântica nos estudos sobre o tráfico não deve deixar de lado as experiências africanas na era da abolição.²⁷ Na Libéria, por exemplo, uma política antitráfico foi conduzida pelas autoridades locais, o que incluía ataques aos barracões dos negreiros e a recepção aos africanos recapturados pela marinha norte-americana. Serra Leoa, por sua vez, se converteu em espaço africano onde eram julgados os navios apreendidos pelos cruzadores britânicos, além de também receber os africanos recapturados no tráfico negreiro.²⁸ Noutros, como o Daomé, o tráfico continuava como atividade lícita, com a forte presença de comerciantes brasileiros e cubanos.²⁹ Em Angola, centro nervoso do comércio negreiro no Atlântico Sul, redes comerciais locais e transatlânticas se adaptaram às transformações no comércio

26 Aline Emanuelle de Biase Albuquerque, “De Ângelo dos Retalhos” a Visconde de Loures: A trajetória de um traficante de escravos (1818-1858)”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2016 [↗](#). Outros trabalhos já investigaram as trajetórias de comerciantes negreiros associados às elites provinciais. Ver, para a Bahia, Cristiana Lyrio, “Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999. Outros exemplos podem ser encontrados nos artigos de Luiz Fernando Saraiva, Rita Almico e Thiago Pessoa, bem como de João Marcos Mesquita, em Saraiva, Santos e Pessoa (orgs.), *Tráfico & traficantes na ilegalidade*.

27 Adiele E. Afigbo, “Africa and the Abolition of the Slave Trade”, *William and Mary Quarterly*, v. 66, n. 4 (2009), pp. 705-714 [↗](#).

28 Lisa A. Lindsay, “Boundaries of Slavery in Mid-Nineteenth-Century Liberia” in Paul Readman, Cynthia Radding e Chad Bryant (orgs.), *Bordelands in World History, 1700-1914* (Nova York: Palgrave Macmillan, 2014), p. 262; Richard Peter Anderson, *Abolition in Sierra Leone: Re-Building Lives and Identities in Nineteenth-Century West Africa*, Cambridge: Cambridge University Press, 2020.

29 Robin Law, “An African Response to Abolition: Anglo-Dahomian Negotiations on Ending the Slave Trade, 1838-1877”, *Slavery & Abolition*, v. 16, n. 3 (1995), pp. 281-310 [↗](#); Robin Law (org.), *Dahomey and the Ending of the Transatlantic Slave Trade: The Journals and Correspondence of Vice-Consul Louis Fraser, 1851-1852*, Oxford: Oxford University Press, 2012.

negreiro a partir da década de 1830, com a proibição do tráfico português.³⁰ Ao mesmo tempo, os comerciantes desenvolveram estratégias para burlar a fiscalização contra a venda de seres humanos e manter as atividades ilícitas, sobretudo com os brasileiros, seus principais parceiros comerciais.³¹

Mesmo trabalhos sobre o tráfico – mas que não tratavam exatamente da extinção do comércio negreiro – contribuíram para retomar o interesse pelo continente africano como parceiro comercial na história do tráfico, recuperando, em grande medida, a trilha aberta por Verger trinta anos antes.³² Ubiratan Castro de Araújo, por exemplo, em artigo nesta mesma revista, analisou um ano na carreira entre a Bahia e Lagos. O autor chama a atenção para “uma economia do tráfico coordenada por convenções específicas, construídas historicamente e reafirmadas quotidianamente por todos os agentes do tráfico, do lado da Costa d’África e do lado da Bahia”.³³ O impacto do comércio transatlântico de africanos escravizados e da campanha antitráfico na África aparecem, de maneiras diferentes, nos artigos de Roquinaldo Ferreira e Lucilene Reginaldo e de Juliana Farias.

O lançamento, em 2004, do *Slave Voyages* – base de dados online sobre o tráfico que contabiliza atualmente mais de 36 mil viagens –, contribuiu para alguns desses estudos, sobretudo os de natureza demográfica.³⁴ Mas não só de números vive a história do tráfico. As trajetórias

30 José Pedro Marques, *Os sons do silêncio: o Portugal do oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*, Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 1999.

31 Dentre os vários trabalhos, conferir Roquinaldo A. Ferreira, “The Suppression of the Slave Trade and Slave Departures from Angola, 1830s-1860s” in David Eltis e David Richardson (orgs.), *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade* (New Haven e Londres: Yale University Press, 2008), pp. 313-334; e *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil in the Era of the Slave Trade*, Nova York: Cambridge University Press, 2012; Vanessa S. Oliveira, *Slave Trade and Abolition: Gender, Commerce, and Economic Transition in Luanda*, Madison: University of Wisconsin Press, 2021.

32 Luiz Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*, São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

33 Ubiratan Castro de Araújo, “1846, um ano na rota Bahia-Lagos: negócios, negociantes e outros parceiros” in Reis e Silva Jr. (orgs.), *Atlântico de dor*, p. 147.

34 *Slave Voyages*  Alexandre Vieira Ribeiro, “O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680-c. 1830”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

de vida daqueles embarcados à força nos tumbeiros começaram a ser contadas a partir de biografias de africanos escravizados, alguns já na época da ilegalidade, bem como daqueles que se engajaram no comércio negreiro depois de libertos. Esse tipo de análise micro-histórica está aqui representado pelo artigo de Valéria Costa e Flávio Gomes.

Além dessas histórias de vida daqueles envolvidos nas transações negreiras, no convés dos navios, temos também as lutas pela liberdade dos ilegalmente desembarcados no Brasil. As histórias dos africanos resgatados de navios negreiros nos oceanos Atlântico e Índico servem como uma janela para compreender as experiências dessas pessoas e as batalhas pela liberdade. Os estudos sobre africanos recapturados se iniciam em fins da década de 1980 e se expandem nas décadas seguintes.³⁵ As histórias de homens e mulheres vitimados pelo tráfico ilegal têm sido objeto de trabalhos mais recentes. Destacamos, entre outros, a tese de Joice Oliveira, que focaliza o comércio interno de escravizados entre a Bahia e o Sudeste paulista, passando pelo Rio de Janeiro, com atenção especial às alianças e redes de solidariedade construídas pelos cativos.³⁶

Há ainda que se destacar como as interpretações sobre as leis de supressão ao tráfico (1831 e 1850) foram utilizadas na arena jurídica. Embora não trate exatamente sobre o comércio negreiro, esse tema importa, pois muitos africanos escravizados mobilizaram o argumento da importação ilegal (após 1831) para reivindicar a sua liberdade nos tribunais brasileiros, mesmo muitas décadas após a abolição definitiva do tráfico, em 1850, e tendo o advogado Luiz Gama como um dos seus principais

35 A bibliografia sobre africanos livres é extensa. Para alguns títulos, ver Afonso Florence, “Nem escravos, nem libertos: os ‘africanos livres’ na Bahia”, *Cadernos do CEAS*, n. 121 (1989), pp. 58-69; Jaime Rodrigues, “Ferro, trabalho e conflito: os africanos livres na Fábrica de Ipanema”, *História Social*, n. 4-5 (1998), pp. 29-42; Beatriz Mamigonian, “Do que ‘o preto mina’ é capaz: identidade étnica e resistência entre os africanos livres”, *Afro-Ásia*, n. 24 (2000), pp. 71-95 ; Enidelce Bertin, “Reivindicações e resistência: o não dos africanos livres (São Paulo, século XIX)” in Reis e Silva Jr. (orgs.), *Atlântico de dor*, pp. 273-304; Mamigonian, *Africanos livres*.

36 Joice Fernanda de Souza Oliveira, “Atando e Desatando nós: negociantes e cativos no comércio interno de escravizados, 1850-1888”, Tese (Doutorado em História), Universidade Estadual de Campinas, 2019.

porta-vozes.³⁷ O mesmo argumento reapareceu no debate atual das políticas de ações afirmativas, em particular sobre o sistema de cotas no acesso ao ensino superior. A cumplicidade do Estado brasileiro com o tráfico transatlântico ilegal e suas vítimas foi o principal argumento do historiador Luiz Felipe de Alencastro no seu parecer durante audiência pública no Supremo Tribunal Federal, em março de 2010. A alta corte de justiça brasileira assegurou, por unanimidade, a constitucionalidade das cotas.³⁸

Além das dimensões econômicas, sociais e culturais (já mencionadas) que esse deslocamento forçado de milhões de pessoas operou nas sociedades africanas, há que se lidar com as traumáticas memórias do tráfico e da escravidão atlântica. Há uma já estabelecida historiografia que aborda essa questão em perspectiva transatlântica e transnacional.³⁹ Os episódios cotidianos de violência institucional contra a população negra e os protestos contra o racismo sofrido pelos afrodescendentes, amplificados pelo coletivo *Black Lives Matter* após o assassinato do afro-americano George Floyd pela polícia de Minnesota, em maio de 2020, reacenderam o debate sobre as memórias do tráfico de africanos escravizados na sociedade, sobretudo considerando que muitos comerciantes negreiros continuam a ser homenageados nas ruas das antigas

37 Ver, por exemplo, Elciene Azevedo, “Para inglês ver? Os advogados e a lei de 1831”; Maria Angélica Zubaran, “A lei de 1831 e as ações de liberdade nas fronteiras meridionais do Brasil (1850-1888)”; Ricardo Tadeu Caires Silva, “O resgate da lei de 7 de novembro de 1831 no contexto abolicionista baiano”. Esses três artigos aparecem no dossiê organizado por Beatriz Mamigonian e Keila Grinberg, “Para inglês ver? Revisitando a lei de 1831”, publicado em *Estudos Afro-Asiáticos*, v. 29, n. 1-2-3 (2007).

38 A íntegra do parecer do historiador Luiz Felipe de Alencastro pode ser acessada no site da Fundação Perseu Abramo [↗](#).

39 Ver, principalmente, os trabalhos de Ana Lucia Araujo, “Caminhos atlânticos: memória, patrimônio e representações da escravidão na Rota dos Escravos”, *Varia Historia*, v. 25, n. 41 (2009), pp. 129-148 [↗](#); *Public Memory of Slavery: Victims and Perpetrators in the South Atlantic*, Amherst: Cambria Press, 2010; Ana Lucia Araujo, Mariana P. Candido e Paul E. Lovejoy (orgs.), *Crossing Memories: Slavery and African Diaspora*, Trenton: Africa World Press, 2011; Ana Lucia Araujo (org.), *Paths of the Atlantic Slave Trade: Interactions, Identities, Images*, Amherst: Cambria Press, 2011; e *African Heritage and Memories of Slavery in Brazil and the South Atlantic World*, Amherst: Cambria Press, 2015.

metrópoles escravistas. Nesse sentido, projetos como o Salvador Escravista contribuem com subsídios históricos para provocar um debate acerca do papel desses indivíduos na construção das desigualdades e do racismo que caracterizam a sociedade brasileira.⁴⁰

Investigar os significados profundos dessas memórias traumáticas – ou, como se tem chamado recentemente, “memórias sensíveis” – é o que faz Francisco Phelipe Cunha Paz em seu artigo. A tensão entre os poderes públicos e a comunidade negra aparece nas decisões sobre o processo de patrimonialização e memorialização do sítio arqueológico do Cais do Valongo, no Rio de Janeiro, porta de entrada de milhões de africanos escravizados no Brasil. A partir de 2011, com os projetos de revitalização da área portuária do Rio de Janeiro, os escombros do antigo porto negreiro vieram à tona e, com ele, as dolorosas memórias do comércio negreiro. As escavações arqueológicas revelaram também muitos artefatos e líderes religiosos foram convocados para identificar os objetos. O artigo de Phelipe Cunha, portanto, dialoga tanto com o papel dos poderes públicos no processo de patrimonialização do Cais do Valongo quanto com os sentidos atribuídos ao local pela comunidade negra da região.

A respeito da abolição do tráfico de escravizados entre a África e o Brasil, a historiografia brasileira é atravessada por, ao menos, quatro interpretações mais relevantes, elaboradas nos últimos noventa anos. A primeira delas, que vigorou até a década de 1940, entendia a questão como uma disputa entre os parlamentos britânico e brasileiro, cujos trabalhos pendiam a favor e contra os ingleses. A segunda interpretação, publicada entre os anos 1930 e 1950, apontou a hegemonia inglesa na história do fim

40 “Sobre o projeto”, *Salvador escravista* .

do tráfico negreiro; a terceira, produzida entre as décadas de 1960 e 1980, destacou a associação dos parlamentos, apesar de favorecer a participação dos britânicos naquele episódio; uma quarta abordagem, que vem ganhando força com base nas pesquisas elaboradas nos últimos trinta anos, evidencia a complexidade do comércio negreiro, propondo que, provavelmente, sua superação envolveu um amplo consenso internacional.⁴¹

Sem negar a importância da diplomacia internacional na supressão do tráfico brasileiro, vale destacar as ações de resistência dos escravizados, que também tiveram papel fundamental no processo de abolição do tráfico negreiro, como argumenta Dale Graden. As revoltas escravas no Brasil oitocentista – e, em particular, a Revolta dos Malês, de 1835, na Bahia, que pôs a sociedade escravista em sobressalto –, desempenharam um papel em moldar as políticas imperiais nos anos finais do comércio transatlântico no Brasil.⁴² Essa é uma, dentre outras variáveis, que não deve ser ignorada

41 Manuel Álvaro de Sousa Sá Vianna, “O tráfico e a Diplomacia Brasileira”, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Tomo especial consagrado ao Primeiro Congresso de História Nacional (1914), pp. 539564; Alves, “A questão do elemento servil”; Afonso de E. Taunay, *Subsídios para a história do tráfico africano no Brasil Colonial*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1941; Goulart, *Escravidão africana no Brasil*; Mary C. Karasch, “The Brazilian Slavers and The Illegal Slave Trade, 1836-1851”, Dissertação (Mestrado em História), University of Wisconsin, Madison, 1967; Richard Graham, *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*, São Paulo: Editora Brasiliense, 1973; Verger, *Fluxo e refluxo*; Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade*; Herbert S. Klein, *O tráfico de escravos africanos para o porto do Rio de Janeiro*, Assis: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1973; Conrad, *Tumbeiros*; Seymour Drescher, “Brazilian Abolition in Comparative Perspective”, *The Hispanic American Historical Review*, v. 68, n. 3 (1988), pp. 429460 ; Manolo Florentino, *Em costas negras*, São Paulo: Editora da Unesp, 2015; Rodrigues, *O infame comércio*.

42 Graden, *Disease, Resistance, and Lies*, p. 121; e “A resistência escrava e a abolição do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil em 1850”, *Africana Studia*, v. 15 (2010), pp. 151-168 ; João José Reis, *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês em 1835*, São Paulo: Companhia das Letras, 2003; Jeffrey Needell, “The Abolition of the Brazilian Slave Trade in 1850: Historiography, Slave Agency and Statesmanship”, *Journal of Latin American History*, v. 33, n. 4 (2001), pp. 681-711 ; Jaime Rodrigues, “O fim do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil: paradigmas em questão” in Keila Grinberg e Ricardo Salles (orgs.), *O Brasil Imperial, volume II: 1831-1870* (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009), pp. 297-337.

ao avaliar os motivos que levaram o governo imperial a extinguir o tráfico negreiro em 1850.⁴³

Os textos de Paulo de Jesus e Carlos Silva Jr. dialogam com essa historiografia mais recente. Ambos os temas propostos pelos autores correspondem aos primeiros vinte anos do combate abolicionista inglês e reforçam a emergência de um novo contexto atlântico decorrente das implicações da política Fox-Granville (Charles Fox e Granville Sharp) que extinguiu o comércio negreiro para Inglaterra e suas colônias, em fevereiro de 1807.⁴⁴ Após proibir a participação de seus súditos no “infame comércio”, a Coroa britânica atuou como polícia marítima internacional, restringindo – num primeiro momento – o tráfico português aos seus domínios na África e nas Américas, e em seguida pressionou energicamente o Brasil independente a abolir definitivamente o tráfico. A importância da Bahia como região que sofreu profundos impactos da interferência inglesa na economia dos negócios dos negreiros na Costa da Mina, sobretudo após a assinatura do tratado de Aliança e Amizade (1810), é o principal destaque dos dois artigos que compõem essa parte

43 Graden também chama atenção para a epidemia de febre amarela como um elemento nos debates pela extinção do tráfico. Graden, *Disease, Resistance, and Lies*, p. 78; Sidney Chalhoub, “Posfácio” in José Pereira Rego, *História e descrição da febre amarela epidêmica que grassou no Rio de Janeiro em 1850* (São Paulo: Chão Editora, 2020), pp. 285-289; Manuel Barcia, *The Yellow Demon of Fever: Fighting Disease in the Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade*, New Haven e Londres: Yale University Press, 2020.

44 Até o início do século XX ainda prevalecia a interpretação que atribuía o abolicionismo inglês à tenacidade de alguns de seus principais filantropos. William Edward Hartpole Lecky, *History of European Morals from Augustus to Charlemagne*, Nova York: D. Appleton & Company, 1809; Reginald Coupland, *The British Anti-Slavery Movement*, Londres: Frank Cass & Co., 1964; Hubert Deschamps, *Histoire de la traite des Noirs: de l'antiquité à nos jours*, Paris: Fayard, 1972. O trabalho pioneiro de Eric Williams trouxe para o centro do debate o fator econômico, demonstrando como o declínio da economia de plantação nas colônias britânicas justificou o fim do tráfico. Cf. Eric Williams, *Capitalismo e escravidão*, São Paulo: Companhia das Letras, 2012. A tese de Williams suscitou um amplo debate acadêmico, como demonstraram Kenneth Morgan, *Slavery, Atlantic Trade and the British Economy, 1660–1800*, Cambridge: Cambridge University Press, 2001; e Seymour Drescher, *From Slavery to Freedom: Comparative Studies in the Rise and Fall of Atlantic Slavery*, Basingstoke: Macmillan, 1999.

do dossiê. Os autores, Paulo de Jesus e Carlos Silva Jr. descrevem, entre outros temas, como a interpretação enviesada do artigo X do dito tratado provocou prejuízos financeiros e afetou diretamente os investimentos dos negreiros baianos.

Ampliando o debate para além da abolição gradual do tráfico e sua negociação entre ingleses, portugueses e brasileiros, o artigo de Paulo de Jesus também alude ao tema das apreensões lícitas e ilícitas de embarcações luso-brasileiras. Dando conta do ocorrido, o autor descreve algumas das apreensões dos 22 navios, 18 deles enviados a partir de Salvador, acusados de descumprimento do supramencionado tratado, detalhando os valores reclamados à Inglaterra pelos navios capturados indevidamente entre 1811 e 1815. Ademais das questões contenciosas, outros temas também recebem destaque, como a participação de mulheres que atuaram como carregadoras (armando navios negreiros) no tráfico de africanos escravizados, tema que até o presente momento foi pouco abordado na historiografia sobre o tráfico transatlântico de escravizados. O autor detalha a relevância do papel da imprensa baiana e seu apoio incondicional aos traficantes locais. Numa defesa desavergonhada dos negócios do infame comércio, salvaguardando a ordem escravista, os periódicos denunciavam as irregularidades e abusos dos cruzadores ingleses nas capturas realizadas na costa africana. Tais denúncias serviram de base para que os comerciantes baianos exigissem um posicionamento do monarca Dom João VI com relação à aplicação do artigo X do Tratado de Aliança e Amizade.

Apesar do prejuízos causados aos traficantes baianos, pelo uso intenso do patrulhamento repressivo na África Ocidental, os resultados nem sempre foram satisfatórios para a política antitráfico inglesa, como também demonstram Paulo de Jesus e Carlos da Silva Jr., ao explicarem quais foram as reações e as alegações utilizadas pelos comerciantes da praça da Bahia que, assim como os negreiros africanos, possuíam uma extraordinária capacidade de se (re)organizarem para seguir comerciando na ilegalidade.

Convergentes e complementares, os artigos cobrem boa parte do debate diplomático-militar das primeiras três décadas do século XIX, início da *Segunda Escravidão*,⁴⁵ período significativamente próspero para a agricultura açucareira baiana, beneficiária das transformações econômicas após a revolta de São Domingos. Os engenhos baianos foram abastecidos por uma crescente chegada de mão de obra escravizada. É com base no crescimento exponencial do desembarque de escravizados que Carlos da Silva Jr. reavalia os números do tráfico para a Costa da Mina, sobretudo nos casos em que os negreiros chegavam na Bahia com passaportes de Cabinda quando na verdade haviam traficado em Uidá, Onim e nos demais portos da também conhecida Costa dos Escravos.⁴⁶ Como demonstra o autor, tal

45 Denominada por Dale Tomich, a Segunda Escravidão está diretamente ligada à crise geral do colonialismo e da escravidão colonial nas Américas, na virada do século XVIII para o século XIX, quando a Grã-Bretanha surge como a maior potência econômica e militar global. Acrescente-se a isso o desenvolvimento do capitalismo inglês, impulsionado pela Revolução Industrial. Cf. Dale W. Tomich, *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011. As principais características que definem esse segundo ciclo da escravidão são: a reorganização da divisão mundial de trabalho; a reorientação da economia global, do mercado internacional de *commodities* tropicais (açúcar, em Cuba, algodão, nos Estados Unidos, e café, no Brasil) e seus impactos sobre as economias das nações na periferia do sistema-mundo. Num primeiro momento, o comércio negreiro no Brasil recebeu um novo estímulo a partir da queda de Saint-Domingue. A açucarcracia baiana e os negreiros locais expandiram seus negócios com o continente africano, notadamente com a Costa da Mina, parceiro preferencial dos traficantes baianos havia um século. No que diz respeito às pesquisas brasileiras sobre a Segunda Escravidão, destacam-se os trabalhos de Rafael de Bivar Marquese, *Feitores do corpo, missionários da mente: senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860*, São Paulo: Companhia das Letras, 2004; Ricardo Salles, *E o vale era o escravo: Vassouras, século XIX. Senhores e escravos no coração do Império*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008; Márcia Regina Berbel, Rafael de Bivar Marquese, Tâmis Parron, *Escravidão e política: Brasil e Cuba, c. 1790-1850*, São Paulo: Editora Hucitec/FAPESP, 2010; Parron, *A política da escravidão no Império do Brasil*; Rafael de Bivar Marquese e Ricardo Salles, *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil, Estados Unidos*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016; Mariana Muaze, Ricardo Salles (orgs.), *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da segunda escravidão*, Rio de Janeiro: FAPERJ/ 7Letras, 2015; Mariana Muaze e Ricardo Salles (orgs.), *A Segunda Escravidão e o Império do Brasil em perspectiva histórica*, São Leopoldo: Casa Leiria, 2020.

46 Alexandre Vieira Ribeiro, “Eram de Cabinda e de Molembo? Uma análise sobre as viagens negreiras do norte de Angola para a Bahia nas primeiras décadas do século XIX presentes no banco de dados *The Transatlantic Slave Trade*” in Alexandre

prática mascarou a demográfica presença dos africanos jejes e nagôs na Bahia (1815-1831), posto que – na maior parte dos casos – os escravizados eram identificados com o nome do porto de onde eles eram deportados.

A estrutura dos negócios, o envolvimento de cidadãos portugueses, brasileiros e africanos, a falsificação de passaportes e o *embandeiramento* (troca de bandeiras), principais estratégias utilizadas pelos negreiros luso-brasileiros, foram evidenciadas pelos dois autores, mas, segundo eles, essas não foram as únicas formas de resistência aos tratados antitráfico. Como discorre Carlos da Silva Jr., a participação dos negreiros africanos na Costa da Mina, entre eles, o mais famigerado de todos, Francisco Félix de Souza (o Chachá de Ajudá), demonstra como os negreiros que atuavam na outra margem do Atlântico se acomodaram às novas exigências do tráfico face à pressão militar dos cruzadores ingleses.

Ser um traficante bem-sucedido como o Chachá era uma tarefa com grandes exigências sobre a capacidade de se reorganizar e antecipar os passos dos seus inimigos, como fica demonstrado com a aquisição de diversas feitorias ao longo da costa, conectadas por um sistema lacustre. Félix de Souza conseguiu ludibriar alguns cruzadores ingleses ao transferir seus escravizados entre suas feitorias, garantindo assim a continuidade do abastecimento do infame comércio. Por meio desse e de outros exemplos, como no caso do rei de Onim e sua embaixada enviada ao Brasil, Silva Jr. questiona o significado da abolição do tráfico na perspectiva dos reinos africanos, que visavam garantir a manutenção do infame comércio, independentemente das decisões do parlamento inglês.

O dossiê aponta para a necessidade de situar (ou ressignificar) a abolição do tráfico transatlântico num contexto mais amplo – verdadeiramente

Vieira Ribeiro, Alexander Gebara e Marcelo Bittencourt (orgs.), *África passado e presente* (Niterói: EDUFF, 2010), pp. 65-73; João José Reis e Carlos da Silva Jr., “Decompondo o tráfico” in Reis e Silva Jr. (orgs.), *Atlântico de dor*, p. 20.

global no escopo geográfico – de recriação de formas de trabalho forçado. Aqui, as reflexões de autoras, como Clare Anderson e Lisa Lowe, são particularmente relevantes, pois se contrapõem à noção do abolicionismo como um triunfo do liberalismo e apontam para os entrelaçamentos entre a abolição e o avanço do jugo imperial sobre espaços e populações não europeias.⁴⁷ Perspectiva semelhante é esposada por Mariana Candido, que usa o caso de Angola para argumentar que, ao invés de aumentar, o acesso à liberdade teria diminuído durante a chamada era do abolicionismo.⁴⁸

Desde a década de 1820, como demonstram os trabalhos de Céline Flory e François Zuccarelli, os franceses já se valiam do discurso abolicionista para legitimar a exploração da força de trabalho de ex-cativos, tanto no Senegal quanto nas colônias francesas do Caribe.⁴⁹ Tal estratégia ganharia ainda mais impulso após a abolição da escravidão, em 1848, quando o governo francês passou a patrocinar vários esquemas de migração forçada tanto no Atlântico quanto no Índico.⁵⁰ Das proximidades do rio Congo, por exemplo, mais de vinte mil africanos foram levados para o Caribe francês (Guadalupe e Martinica) e para a Guiana, numa migração

47 Clare Anderson, “After Emancipation: Empires and Imperial Formations” in Catherine Hall, Nicholas Draper e Keith McClelland (orgs.), *Emancipation and the Remaking of the British Imperial World* (Manchester: Manchester University Press, 2014), pp. 113-128; Lisa Lowe, “History Hesitant”, *Social Text* 125, v. 33, n. 4 (2015), pp. 85-107 .

48 Mariana Candido, “The Expansion of Slavery in Benguela During the Nineteenth Century,” *International Review of Social History*, v. 65, n. 28 (2020), p. 67 . Para afirmativas semelhantes, mas no contexto do Oceano Índico, ver Johan Mathew, *Margins of the Market: Trafficking and Capitalism across the Arabian Sea*, Berkeley: University of California Press, 2016, p. 80. Para Serra Leoa, ver Richard Anderson, *Abolition in Sierra Leone: Re-building Lives and Identities in Nineteenth-Century West Africa* Nova York: Cambridge University Press, 2020, p. 5.

49 François Zuccarelli, “Le régime des engagés à temps au Sénégal (1817-1848),” *Cahiers d’études africaines*, v. 2, n. 7 (1962), pp. 420-461 ; Céline Flory, “Affranchir sans libérer: la pratique du ‘rachat’ de captifs africains dans l’espace colonial français (XIXe siècle)” in Dominique Rogers e Boris Lesueur (orgs.), *Libres après les abolitions? Statuts et identités aux Amériques et en Afrique* (Paris: Karthala, 2019), pp. 57-69.

50 François Renault, *Libération d’Esclaves et Nouvelle Servitude: Les Rachats de Captifs Africains pour le Compte des Colonies Françaises après l’Abolition de l’Esclavage*, Abidjan: Nouvelles Éditions Africaines, 1976.

forçada cujas características eram quase indissociáveis do tráfico de escravizados – ainda ativo na região.⁵¹

É nesse contexto historiográfico que deve ser entendido o texto de Juliana Farias, que usa o caso do Senegal para analisar os corolários do abolicionismo numa região de influência francesa na África ocidental. Numa nuançada análise, centrada não em entidades abstratas, mas em trajetórias pessoais de africanos e africanas, Farias demonstra que o que foi gestado pelo abolicionismo francês não foi a liberdade, mas, sim, novas formas de exploração da mão de obra africana. Tal fato, como Farias assinala, refletia a circulação transimperial de ideias sobre a gestão de africanos recapturados – aqueles retirados de navios negreiros apreendidos pelas marinhas britânica, espanhola, francesa, portuguesa e brasileira. Tanto no caso francês como no português, o destino dos recapturados foi influenciado por políticas que os britânicos tinham adotado em suas colônias, as quais se baseavam na exploração do trabalho desses africanos.⁵²

A demanda pelo trabalho dos recapturados, como Farias igualmente acentua, tinha também relação direta com o avanço territorial francês na

51 Flory, “*Affranchir sans libérer*”, pp. 57-69. Ver também Céline Flory, *De l’Esclavage à la Liberté Forcée: Histoire des Travailleurs Africains Engagés dans la Caraïbe Française au XIXe Siècle*, Paris: Karthala, 2015.

52 Kate Boehme, Peter Mitchell e Alan Lester, “Reforming Everywhere and All at Once: Transitioning to Free Labor across the British Empire, 1837–1838”, *Comparative Studies in Society and History*, v. 60, n. 3 (2018), pp. 688-718 ; Anita Rupprecht, “‘He says that if he is not taught a trade, he will run away’: Recaptured Africans, Desertion, and Mobility in the British Caribbean, 1808–1828” in Marcus Rediker, Titas Chakraborty e Matthias van Rossum (orgs.), *A Global History of Runaways: Workers, Mobility, and Capitalism, 1600-1850* (Berkeley: University of California Press, 2019), pp. 178-199; Anita Rupprecht, “‘An Anomalous Population’: Recaptive Narratives in Antigua and the British Colonial Archive, 1807–1828” in Sophie White and Trevor Burnard (orgs.), *Hearing Enslaved Voices: African and Indian Slave Testimony in British and French America, 1700-1848* (Nova York: Routledge, 2020), pp. 204-223; S. A. Cavell, “Abolition, the West India Colonies and the Troubling Case of Vice-Admiral Sir Alexander Cochrane, 1807–1823”, *The Mariner’s Mirror*, v. 107, n. 1 (2021), pp. 23-39 ; Kyle Prochnow, “Saving an Extraordinary Expense to the Nation: African Recruitment for the West India Regiments in the British Atlantic world”, *Atlantic Studies*, v. 18, n. 2 (2021), pp. 149-171 ; Lisa Ford and Naomi Parkinson, “Legislating Liberty: Liberated Africans and the Abolition Act, 1806–1824”, *Slavery & Abolition*, v. 42, n. 4 (2021), pp. 827-846 .

costa da África Atlântica. Num livro recente, o historiador David Todd argumenta que o colonialismo francês se caracterizou pela informalidade entre 1815 e 1880. Segundo Todd, a Argélia teria sido a única região da África verdadeiramente submetida ao jugo colonialista francês na primeira metade do século XIX.⁵³ À colônia do norte da África, na verdade, deve ser adicionado o caso do Senegal, onde os franceses tinham uma presença costeira que remontava ao século XVII. Ali, como demonstra o historiador senegalês Joseph-Pierre Diouf, uma série de ações militares e iniciativas econômicas, ainda nas décadas de 1840 e 1850, lançariam as bases de um controle territorial mais firme nas décadas seguintes.⁵⁴

O contexto francês serve em parte de pano de fundo para o texto de Aderivaldo Santana, que traz à tona relações pouco conhecidas entre Pernambuco e o Calabar. O fio condutor é o caso do navio *Clementina*, apreendido com 175 africanos na costa de Pernambuco em 1831. Do lado brasileiro, a apreensão evidencia o compromisso inicial do governo brasileiro com a abolição do tráfico transatlântico, que seria revertido posteriormente em meio a uma viragem conservadora no país e ao vertiginoso crescimento da produção cafeeira no Vale do Paraíba. Do lado africano, lança luzes sobre a recomposição de interesses mercantis na costa do Calabar como consequência da abolição do tráfico inglês em 1807. Até então, a região tinha gravitado na órbita de influência britânica, mas o fim do tráfico britânico criou um vácuo ocupado por traficantes de diversas nacionalidades, incluindo franceses, como o texto de Santana demonstra.

53 David Todd, *A Velvet Empire: French Informal Imperialism in the Nineteenth Century*, Princeton: Princeton University Press, 2021, p. 5.

54 Joseph-Pierre Diouf, “Le Sénégal des années 1860” in Éric Anceau et Dominique Barjot (orgs.), *L’Empire Libéral: Essai d’Histoire Globale* (Paris: SPM, 2021), p. 269. Ver também Isabelle Surun, “Sénégal et Dépendances: Le Territoire de la Transition Impériale (1855-1895)”, Dossiê apresentado com vistas à habilitação para orientação de pesquisas, Institut d’Études Politiques, Paris, 2012; Lancelot Arzel, “Les Français en Afrique Central (des années 1830 aux années 1920). Occupations territoriales, exploitations économiques et contestations de l’ordre colonial” in Joëlle Alazard e Sihem Bella (orgs.), *Nouveaux regards sur l’Afrique coloniale française: 1830-1962* (Paris: Bréal, 2021), pp. 41-42.

Assim como Farias, Santana destaca o destino dos africanos retirados de navios apreendidos na travessia do Atlântico. De livres, os chamados *Africanos livres* – expressão que reitera a violência cometida contra essas vítimas do tráfico – só tinham o nome. Na verdade, eram submetidos a condições que pouco se distinguiam do cativo, deixando clara uma faceta pouco estudada do projeto abolicionista: a criação de novas formas de exploração da mão de obra de ex-escravos africanos. Tal fenômeno, é preciso destacar, tinha contornos globais. Seja no Atlântico ou no Oceano Índico, tinha como pilar o chamado aprendizado, cujo intuito seria preparar os ex-escravos para a liberdade, mas que na realidade se tornou a pedra angular do trabalho forçado de africanos recapturados.⁵⁵

A atenção às chamadas biografias atlânticas é uma das inovações mais promissoras na historiografia do tráfico e tem lugar de destaque neste

55 Para Serra Leoa, ver Padraic Scanlan, *Freedom's Debtors: British Antislavery in Sierra Leone in the Age of Revolution*, New Haven: Yale University Press, 2017, pp. 167-210; Emma Christopher, *Freedom in White and Black: A Lost Story of the Illegal Slave Trade and its Global Legacy*, Wisconsin: University of Wisconsin Press, 2019, p. 114. Para o caso sul-africano, ver Kirsten McKenzie, *Imperial Underworld: An Escaped Convict and the Transformation of the British Colonial Order*, Nova York: Cambridge University Press, 2016, p. 116. Para o caso da Libéria, ver Caree Banton, "Who Is Black in a Black Republic? Labor in the Remaking of Black Citizenship in Liberia" in Whitney Nell Stewart, John Garrison Marks e Julie Saville (orgs.), *Race and Nation in the Age of Emancipations* (Athens: University of Georgia Press, 2018), p. 134. Para o Índico, ver Matthew Hopper, *Slaves of One Master: Globalization and Slavery in Arabia in the Age of Empire*, New Haven: Yale University Press, 2015, p. 175; Lindsay Doulton, "The Flag that Set Us Free: Antislavery, Africans, and the Royal Navy in the Western Indian Ocean" in Robert Harms, Bernard Freamon e David Blight (orgs.), *Indian Ocean Slavery in the Age of Abolition* (New Haven: Yale University Press, 2013), pp. 101-119; Stephan Karghoo e Sayendra Peerthum, "« Un Peuple Malheureux mais Fier ». Africains Libérés et Engagés à l'île Maurice, vers 1811-1839" in Vijaya Teelock et Thomas Vernet (orgs.), *Traites, Esclavage et Transition vers l'Engagisme: Perspectives Nouvelles sur les Mascareignes et le Sud-Ouest de l'Océan Indien* (Réduit: University of Mauritius Press, 2015), pp. 95-111; Gwyn Campbell, *Africa and the Indian Ocean World from Early Times to Circa 1900*, Cambridge: Cambridge University Press, 2019, p. 278.

dossiê. Elas têm permitido compreender a circulação e a mobilidade de indivíduos, uma dimensão central no negócio atlântico de compra e venda de seres humanos.⁵⁶ Além disso, ao trazerem à luz experiências pessoais diversas, em maior ou menor grau, iluminam aspectos históricos pouco palpáveis ou mesmo invisíveis, num enquadramento de pesquisa macro e quantitativo. Esse é o ponto de partida comum de dois artigos do dossiê: o de Flávio Gomes e Valéria Costa e o de Roquinaldo Ferreira e Lucilene Reginaldo. Ambos têm como objeto trajetórias de personagens com algum grau de excepcionalidade – cada um a seu modo e muito diferentes entre si –, que servem como janela, conduzem a narrativa e circunscrevem os temas abordados pelos autores. A redução de escala a fim de perscrutar detalhes das relações interpessoais dos seus personagens principais e de outros que estão no seu entorno evidencia a opção pela micro-história.⁵⁷

56 As “micro-histórias atlânticas” focalizam e dão visibilidade a movimentos e conexões que abarcam temas variados. Mas, evidentemente, o tráfico é pano de fundo recorrente e determinante da maioria das trajetórias evidenciadas. Na bibliografia estrangeira, centrada especialmente no Atlântico Norte, ver, entre outros: Jon F. Sensbach, *Rebecca’s Revival: Creating Black Christianity in the Atlantic World*, Cambridge: Harvard University Press, 2005; Randy J. Sparks, *The Two Princes of Calabar: An Eighteenth-Century Atlantis Odyssey*, Cambridge: Harvard University Press, 2009; Jane G. Landers, *Atlantic Creoles in the age of Revolutions*, Cambridge: Harvard University Press, 2010. Para as biografias atlânticas do Sul, ver Mariana P. Candido, “Aguida Gonçalves da Silva, une dona à Benguela à la fin du XVIIIe siècle”, *Brésil(s). Sciences humaines et sociales*, v. 1 (2012), pp. 33-53 [📄](#). O pioneirismo e relevância da produção nacional é destacada a seguir nesta introdução e também nos artigos que compõem este dossiê. Além destes, na produção mais recente, é preciso mencionar os trabalhos de João José Reis, Lisa Castillo e Nicolau Parés, contribuições de grande relevância à metodologia dos estudos de trajetórias de escravizados e libertos. Entre outros, destacamos: João José Reis, *Domingos Sodré, um sacerdote africano: escravidão, liberdade e candomblé na Bahia do século XIX*, São Paulo: Companhia das Letras, 2008; e “De escravo a rico liberto: a trajetória do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia oitocentista”, *Revista de História (USP)*, n. 174 (2016), pp. 14-67 [📄](#); Lisa Earl Castillo e Luis Nicolau Parés. “Marcelina da Silva e seu mundo: novos dados para uma historiografia do candomblé ketu”, *Afro-Ásia*, n. 36 (2007) [📄](#); Parés, “Milicianos, barbeiros e traficantes”; Castillo, “Mapping the Nineteenth-Century Brazilian Returnee Movement”.

57 Entre as inúmeras obras que empregam a abordagem micro-histórica, há um subconjunto que enfoca as trajetórias. Alguns trabalhos iniciais importantes incluem Carlo Ginzburg, *O queijo e os vermes: o cotidiano e as ideias de um moleiro perseguido pela Inquisição*, São Paulo: Companhia das Letras, 2017; Natalie Davis, *O retorno de Martin Guerre*, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987. Sobre os debates mais recentes

Mas isso não significa, de forma alguma, o abandono de uma perspectiva de análise global. Pelo contrário, o interesse último é revisitar temas conhecidos ou escrutinar aspectos pouco explorados da história do tráfico no período ilegal, no caso dos artigos em destaque, em diferentes contextos do Atlântico. Mas no “jogo de escalas”, que se desenrola em uma via de mão dupla, há espaço para a exposição dos dissabores, do protagonismo e do destino – vulgar ou trágico – dos personagens.

A título de introdução, Gomes e Costa apresentam um panorama dos estudos que se debruçaram – ou privilegiaram – trajetórias de africanos e afrodescendentes, dando especial destaque à historiografia produzida nas últimas décadas. O interesse pelas movimentações e conexões atlânticas de libertos e pessoas de cor livres, envolvidas nas tramas do tráfico, antecede, e muito, as iniciativas mais recentes. Não é novidade, pelo menos entre os historiadores brasileiros, a contribuição pioneira de Pierre Verger, atento desde suas primeiras pesquisas às biografias desses indivíduos “no fluxo e no refluxo do tráfico” entre a Bahia de Todos os Santos e o Golfo do Benim.⁵⁸ Duarte José Martins da Costa foi um entre muitos marinheiros africanos – categoria composta por escravizados e libertos – que trabalharam em embarcações envolvidas no comércio ilegal de pessoas nas décadas de 1830 e 1840.⁵⁹ A propósito, nas encruzilhadas do tráfico, o caminho de Duarte cruzou o de outro africano, Rufino José Maria, o Alufá

em torno do método, ver Hans Renders, Binne De Haan e Jonne Harmsma (orgs.), *The Biographical Turn: Lives in History*, Abingdon; Nova York: Routledge, 2016. Para acompanhar os debates no âmbito das microbiografias atlânticas, entre outros, Martin Klein, “Understanding the Slave Experience in West Africa” in Lisa A. Lindsay e John Wood Sweet (orgs.), *Biography and the Black Atlantic* (Filadélfia: University of Pennsylvania Press, 2013), pp. 48-65 ; Lisa A. Lindsay, “Biography in African History”, *History in Africa*, v. 44, n. 1 (2017), pp. 11-26 .

58 Por sinal, o marinheiro José Duarte Martins da Costa, cuja trajetória é focalizada por Gomes e Costa, tem muita coisa em comum com alguns dos sujeitos apresentados por Verger: a origem na Costa da Mina, a reconstituição fragmentada da trajetória, a vida definida nas encruzilhadas – e ciladas – do comércio negreiro entre as costas da África e do Brasil. Pierre Verger, *Os libertos: sete caminhos na liberdade de escravos da Bahia no século XIX*, Salvador: Corrupio, 1992.

59 As tripulações dos navios negreiros têm sido objeto de pesquisa de importantes trabalhos, com destaque para o livro incontornável de Jaime Rodrigues, *De costa a costa*.

Rufino, muito bem conhecido dos historiadores contemporâneos graças ao fabuloso livro de João José Reis, Flávio Gomes e Marcus de Carvalho.⁶⁰

Gomes e Costa revisitam vários temas explorados pela historiografia do tráfico por meio da imersão na história de vida do personagem e é justamente aí que se encontram algumas das suas contribuições originais. Na década de 1840, Duarte deixou o Rio de Janeiro para estabelecer residência em Recife, onde se insere na “rede miúda” do tráfico local, composta por uma variedade de pessoas que movimentavam o pequeno comércio de cativos de porta em porta e nas pequenas e médias casas de venda de escravos. A atenção dos autores a essa rede revela relações estreitas entre Pernambuco e Angola no período do tráfico ilegal, que extrapolavam e particularizam o comércio de seres humanos. Nesse aspecto, os autores contribuem com novas evidências para o tema do comércio bilateral entre as duas regiões no período do tráfico ilegal. De outra parte, a vida de Duarte, assim como do nosso conhecido Alufá Rufino, nos insere nos meandros da participação dos libertos no tráfico brasileiro. É tema espinhoso, delicado, doloroso e até antipático, mas que ainda assim precisa ser estudado. Mesmo na condição de minoria, “negros crioulos e africanos de diversas origens, nas duas margens do Atlântico, também estiveram envolvidos” no tráfico.⁶¹ Entretanto, essa carreira não estava aberta a todos os libertos, sendo uma “minoridade dentro do que já era a minoria dos libertos”.⁶² No fim de sua vida, Duarte não tinha sequer uma casa própria, acabou pobre, assim como a maioria dos forros engajados no tráfico, viveu (e morreu) na pobreza, penando com as sequelas do cativo. Com relações estreitas com outro tema igualmente espinhoso e delicado (os libertos e escravos proprietários de escravizados) esse tem sido um

60 João José Reis, Flávio Gomes e Marcus de Carvalho, *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822-c. 1853)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

61 Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*, p. 359.

62 Luis Nicolau Parés, “Entre a Bahia e a Costa da Mina, libertos africanos no tráfico ilegal” in Giuseppina Raggi, João Figueirôa-Rego e Roberta Stumpf (orgs.), *Salvador da Bahia: interações entre América e África (séculos XVI-XIX)* (Salvador: EDUFBA; Lisboa: CHAM, 2017), p. 15.

dos ramos mais profícuos da historiografia brasileira sobre o tráfico, resultando na produção de livros e artigos sobre a temática.⁶³

O artigo de Ferreira e Reginaldo nos leva ao outro lado do Atlântico, inserindo o contexto africano, especificamente a região do Congo e Angola, na conjuntura final do tráfico de escravizados. Para tanto, tomam como fio condutor a trajetória de Nicolau de Água Rosada, um membro da nobreza do Reino do Congo. Socialmente muito distante do marinheiro liberto Duarte, Nicolau era filho de Henrique II, o rei que firmou um tratado antitráfico entre Portugal e o reino do Congo em 1845. Ele foi educado na cultura ocidental, fazendo parte dos seus estudos em Luanda, com uma estadia de quase dois anos em Portugal. Na década de 1850, tornou-se funcionário da administração colonial portuguesa e depois se notabilizou pela oposição a projetos lusos de expansão territorial no baixo Congo. Paradoxalmente, Nicolau de Água Rosada foi acusado de ser aliado dos portugueses, sendo brutalmente assassinado por africanos contrários ao avanço da presença europeia no Baixo Congo em 1861.

Como revela a breve nota biográfica, a trama que envolve a vida de Nicolau extrapola os limites territoriais do Congo e Angola e do domínio português naquela região. Nesse particular, os interesses e a atuação da diplomacia brasileira em Angola, no período do tráfico ilegal ganha destaque. O tema, mais recentemente, tem merecido a atenção dos historiadores brasileiros.⁶⁴ O artigo de Ferreira e Reginaldo, ao focalizar a atuação do médico brasileiro Saturnino de Souza e Oliveira, estreitam

63 Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*, Nova York: Cambridge University Press, 2006; Parés, “Milicianos, barbeiros e traficantes”; e “Libertos africanos, comércio atlântico e candomblê: a história de uma carta que não chegou ao destino”, *Revista de História (USP)*, n. 178 (2019), pp. 1-34 ; Valéria Gomes Costa, *Ôminira: mulheres e homens libertos da Costa d'África no Recife (c. 1846-1890)*, São Paulo: Alameda, 2021.

64 Gilberto da Silva Guizelin, “Depois dos navios negreiros: a criação do Consulado Brasileiro em Luanda e as relações do Império com a colônia portuguesa de Angola, 1822-1860”, Tese (Doutorado em História), Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Franca 2016; Frederico Antonio Ferreira, “Entre velhos e novos paradigmas: Saturnino de Sousa e Oliveira e a reabertura do consulado brasileiro em Luanda (1857-1860)”, *Cadernos do CHDD*, ano 18, n. 34 (2019), pp. 495-512 .

o diálogo e contribuem com essa historiografia. Mas fazem isso sem perder de vista a conjuntura maior que envolve a trajetória de Nicolau, marcada por múltiplos atores e interesses geopolíticos, como as disputas sucessórias no Reino de Congo, a importância do tráfico para as elites locais, a intervenção da Inglaterra nos projetos de expansão territorial de Portugal, além dos interesses brasileiros em Angola após a proibição do tráfico em 1850.

Partindo do evento dramático (o assassinato de Água Rosada), os autores buscam novas entradas para a interpretação dessa conjuntura, bastante visitada pela historiografia especializada, diga-se de passagem. Examinando atentamente a trajetória de Água Rosada, particularmente sua relação com o comissário britânico Edmond Gabriel e com o cônsul brasileiro Saturnino de Souza e Oliveira, os autores propõem leituras novas e originais sobre a atuação britânica, as manobras diplomáticas brasileiras e também sobre o protagonismo político de Nicolau. Nesse ponto específico, problematizam as interpretações que o eternizaram como marionete dos interesses estrangeiros ou como nacionalista *avant-garde*. Cabe ressaltar que isso é possível em razão das fontes britânicas e luso-angolanas – muitas inéditas – analisadas pelos autores.

Fica dessa maneira delineado este dossiê. Os textos, cada um à sua maneira, se unem no esforço de apresentar uma história do comércio negreiro em suas múltiplas dimensões, rompendo barreiras nacionais (inclusive historiográficas), dialogando com a produção africanista e com a nossa rica historiografia. Cobrindo um período de mais de 40 anos, quando as negociações para o fim do tráfico já estavam na ordem do dia, os artigos das historiadoras e historiadores iluminam a participação de diferentes regiões e sujeitos nas redes transatlânticas do comércio de seres humanos. Esperamos que os trabalhos aqui apresentados contribuam

para aumentar o interesse das novas gerações de historiadores na história do tráfico, “o mais grandioso drama dos últimos mil anos da história da humanidade”.⁶⁵

Gostaríamos de agradecer à Rede de Historiadoras Negras e Historiadores Negros pela organização da jornada “A Abolição do Tráfico Transatlântico de Africanos Escravizados: os 170 Anos da Lei Euzébio de Queirós”, a semente desse trabalho: Itan Cruz Ramos (pela arte do material de divulgação), Iracélli da Cruz Alves (quem primeiro sugeriu a organização de um dossiê), Aline Najara da Silva Gonçalves, Maria Emília Vasconcelos dos Santos e Gustavo Teixeira Bronze (pela mediação das mesas). Estendemos nossos agradecimentos aos outros participantes da jornada que, por razões diversas, não puderam se juntar a nós neste dossiê: Guilherme Oliveira da Silva, Raíza Canuta, Ynaê Lopes dos Santos, Isabel Cristina dos Reis, Mônica Lima, Luciana Brito e Júlio César Medeiros. Ana Flávia Magalhães Pinto e Cândido Domingues foram responsáveis pela revisão do *press release*, e a eles também agradecemos.

Finalmente, cabe aqui um agradecimento especial à *Afro-Ásia*, na figura de Iacy Maia Mata, por acolher com entusiasmo a nossa proposta de um dossiê temático sobre o comércio transatlântico de africanos escravizados protagonizado por pesquisadores negros.

doi: 10.9771/aa.v0i65.48737



65 W. E. B DuBois, *Black Reconstruction in America, 1860-1880*, Nova York: Atheneum, 1969, p. 727.