

ENTRE O PORTO E A PIA BATISMAL

TRÊS SÉCULOS DO TRÁFICO DE ESCRAVIZADOS EM PERNAMBUCO

CARVALHO, Marcus J. M. de (Org.). *Tráfico de escravizados para Pernambuco: Agentes, políticas e sociedades (séculos XVII a XIX)*, Recife. Editora UFPE, 2024. 341p.

O convite para resenhar *Tráfico de escravizados para Pernambuco: Agentes, políticas e sociedades (séculos XVII a XIX)*, representou, desde o início, uma oportunidade valiosa de reflexão sobre um tema de grande relevância. Trata-se de uma contribuição de grande importância para a historiografia do tráfico atlântico no Brasil, especialmente no que se refere à capitania de Pernambuco – região onde os portugueses iniciaram a introdução de africanos escravizados ainda na segunda metade do século XVI. O mérito da obra, no entanto, vai além dessa constatação histórica. Seu maior valor reside no fato de preencher uma lacuna significativa: até agora não havia um estudo que tratasse de forma sistemática e articulada dos principais

aspectos do comércio transatlântico de africanos escravizados entre Pernambuco e o continente africano dos séculos XVII ao XIX.

É evidente que essa afirmação não implica desconsiderar a tradição historiográfica anterior. Autores clássicos como Francisco Adolfo de Varnhagen, João Cabral de Melo, Charles Boxer, João Fernando de Almeida Prado, José Antônio Gonsalves de Mello Neto, Gilberto Freyre e Peter Eisenberg, para citar apenas alguns, ainda que nem sempre tenham abordado diretamente o tráfico atlântico, ofereceram contribuições fundamentais para sua compreensão. Ao tratarem de temas como a ocupação holandesa no norte do Brasil, os processos de industrialização em Pernambuco ou a formação da sociedade escravista,

esses estudiosos forneceram bases bibliográficas e documentais indispensáveis às investigações subsequentes sobre o tema.

Nesse contexto, cabe destacar que, embora, como observa Marcus de Carvalho, a coletânea não “abra literalmente fronteiras” (p. 11), ela desempenha uma função historiográfica essencial. Ao articular diferentes estudos sobre agentes, práticas, instituições e conjunturas políticas vinculadas ao tráfico, a obra supre de forma exemplar a carência de uma produção abrangente e integrada sobre o tema, um pouco nos moldes do que Pierre Verger realizou para a Bahia. Com isso, o livro não apenas contribui para o aprofundamento das pesquisas sobre o tráfico atlântico no espaço pernambucano, mas também reafirma a posição estratégica da capitania nos circuitos comerciais e nas dinâmicas sociais da escravidão no mundo atlântico.

O organizador da coletânea, Marcus Joaquim Maciel de Carvalho, dispensa apresentações. É um dos mais importantes historiadores brasileiros dedicados ao estudo da escravidão e do tráfico de africanos escravizados. Professor de História na Universidade

Federal de Pernambuco (UFPE), sua trajetória intelectual é marcada por uma produção extensa e rigorosa sobre a formação da sociedade escravista no nordeste brasileiro, com ênfase especial no século XIX.

Entre suas obras mais influentes está *Liberdade: Rotinas e Rupturas do Escravismo, Recife 1822-1850* – publicada originalmente em 1998 e reimpressa em 2002 e 2008 –, considerada um clássico incontornável da historiografia brasileira. Marcus de Carvalho é também coautor, ao lado de João José Reis e Flávio dos Santos Gomes, do livro *O Alufá Rufino: Tráfico, Escravidão e Liberdade no Atlântico Negro (c.1822 - c.1853)*, publicado em 2010, que se tornou uma referência fundamental nos estudos atlânticos e nas abordagens biográficas da escravidão.

Sua produção cobre uma ampla gama de temas ligados ao universo escravista, abordando tanto o tráfico lícito quanto o ilegal de africanos, os desembarques clandestinos em portos naturais, os conflitos entre traficantes e senhores de engenho, as práticas de trabalho escravo urbano e rural, bem como episódios específicos, como a tentativa fracassada de implantação de

uma feitoria pernambucana no Golfo do Benim. Destacam-se ainda seus estudos sobre a resistência dos escravizados, com especial atenção ao quilombo do Catucá, cuja análise contribui para o entendimento das formas de agência e luta por liberdade protagonizadas pelos cativos. Em suas investigações mais recentes, o autor também se debruça sobre o tráfico ilegal de crianças escravizadas após a promulgação da Lei de 1831, lançando luz sobre um tema ainda pouco explorado. Poucos pesquisadores contribuíram de maneira tão abrangente e consistente para o entendimento das dinâmicas econômicas, políticas e sociais da escravidão em Pernambuco quanto Marcus de Carvalho.

A coletânea aqui resenhada integra a série *Ars Historica*, concebida com o objetivo de “promover uma ampla divulgação da produção científica na área da História” (p. 4), reunindo resultados de pesquisas recentes, bem como textos clássicos esgotados, publicados em edições revistas. O livro se alinha aos propósitos gerais da coleção ao oferecer uma contribuição que complementa os estudos sobre o “longo e denso” percurso histórico do tráfico de escravizados para Pernambuco. A obra está estruturada em uma introdução e

sete capítulos (quatro inéditos e três atualizados) que, embora organizados em sequência cronológica (do século XVII ao XIX), apresentam enfoques temáticos distintos e metodologias variadas.

A maioria dos autores é composta por docentes vinculados a instituições de ensino superior de Pernambuco, com exceção de Gian Carlo de Melo Silva, professor da Universidade Federal de Alagoas, e Jucieldo Ferreira Alexandre, professor da Universidade Federal do Cariri, no Ceará.

O livro dialoga com autores clássicos da tradição historiográfica sobre o tráfico atlântico no Brasil, especialmente com os estudos de natureza quantitativa. Além disso, recorre em mais de um capítulo à base de dados *Slave Voyages*, que se consolidou como uma referência incontornável para os estudos sobre o tráfico no espaço atlântico.¹ Tal uso é particularmente relevante, considerando que o Brasil foi o principal destino de africanos escravizados no período moderno: cerca de 46% dos mais de doze milhões de indivíduos deportados para as Américas entre os séculos XVI

1 *Slave Voyages*. Disponível em: 

e XIX – intervalo cronológico contemplado pela coletânea.

Mais do que apresentar novas fontes ou metodologias inéditas, a coletânea propõe, sobretudo, novas abordagens para o exame de arquivos e documentos já amplamente conhecidos, como o Arquivo Jordão Emerenciano (APEJE), o Arquivo do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP), os arquivos portugueses do Ultramar e da Torre do Tombo, os registros de batismo, o *Livro d'Entradas das Embarcações Visitadas da Provedoria-mor da Saúde*, além de periódicos da época. Paralelamente, analisa de forma original as trajetórias de comerciantes e proprietários de escravizados envolvidos no tráfico, evidenciando suas estratégias de inserção nos circuitos mercantis e as alianças políticas e econômicas que sustentaram suas redes de poder.

O primeiro capítulo da coletânea aborda a importância estratégica do tráfico de africanos escravizados no contexto da ocupação neerlandesa no Brasil, especialmente durante a administração de Johan Maurits de Nassau. Rômulo Luiz Xavier Nascimento propõe uma reflexão

crítica sobre os desafios metodológicos de uma abordagem comparativa entre as experiências portuguesa e holandesa, destacando a necessidade de atribuir-lhes “importância equivalente em fontes e bibliografia” (p. 23).

Para tanto, o autor lança mão de documentação neerlandesa disponível na coleção José Higyno, preservada no Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP), com destaque para cartas e atas do governo holandês. Essa base documental sustenta uma análise articulada com a bibliografia especializada, notadamente os estudos de Pieter C. Emmer, com os quais Nascimento dialoga de forma crítica.

Entre os principais argumentos do capítulo, destaca-se a problematização das contradições entre os ideais de liberdade e tolerância frequentemente associados à presença holandesa no Brasil e sua efetiva participação no comércio atlântico de escravizados. O autor demonstra que o envolvimento da Companhia das Índias Ocidentais (WIC) no tráfico não se deu por vocação colonialista, mas como resposta pragmática a uma demanda concreta por mão de obra escravizada, intensificada com a

ocupação de uma zona produtora de açúcar na América portuguesa.

Embora o capítulo não se aprofunde nesse ponto, é possível contextualizar a atuação holandesa na África a partir de outras referências historiográficas. J. G. Van Dillen, por exemplo, observa que antes do envolvimento com o tráfico de escravizados, a presença comercial holandesa na África era limitada ao comércio de ouro, marfim e pimenta.² Já os relatos de Willem Bosman, funcionário da WIC, descrevem as técnicas de captura e os valores atribuídos aos escravizados em diferentes regiões africanas (12 cartas, da n. 4 à 16 descrevem precisamente a costa da Guiné, a costa do ouro, dos escravos e do marfim).³ Esses elementos ajudam a enriquecer o contexto tratado

por Nascimento, embora não sejam mobilizados diretamente por ele.

Uma das contribuições mais relevantes do capítulo reside na contestação da tese de Pieter Emmer sobre o suposto fracasso da WIC como empresa colonial. Nascimento sustenta, em contraposição, que os lucros obtidos com o tráfico de escravizados no Brasil foram significativos, ainda que não necessariamente expressivos no conjunto das atividades da Companhia. Essa leitura contribui para uma revisão crítica da tradicional narrativa sobre os limites da atuação neerlandesa no Atlântico sul.

No entanto, há aspectos que fragilizam a argumentação do capítulo. Nascimento afirma desejar aprofundar o trabalho de José Antônio Gonsalves de Mello Neto, especialmente no que diz respeito aos dados sobre carregamentos e preços de escravizados, mas não explicita em que medida sua pesquisa complementa ou supera a do historiador pernambucano – cujo nome, aliás, é mencionado apenas de forma marginal no texto. A ausência de uma explicitação mais clara desse diálogo intertextual compromete a compreensão da originalidade e da contribuição do autor à historiografia.

2 J. G. van Dillen, *Van rijkdom en regenten; handboek tot de economische en sociale geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek*, 's-Gravenhage: M. Nijhoff, 1970.

3 Willem Bosman & et al, *A new and accurate description of the coast of Guinea : divided into the Gold, the Slave, and the Ivory coasts : containing a geographical, political and natural history of the kingdoms and countries, with a particular account of the rise, progress, and present condition of all the European settlements upon that coast, and the just measures for improving the several branches of the Guinea trade : illustrated with several cuts*, The second edition, London: printed for J. Knapton, D. Midwinter, B. Lintot, G. Strahan, J. Round, and E. Bell, 1721, pp. 39-289.

Outro ponto que merece crítica é a ausência de uma análise mais precisa da tabela apresentada: os valores nela contidos não são totalizados, e falta uma explicação convincente sobre a presença de homens africanos com nome e sobrenome – característica comumente associada a libertos ou alforriados – que aparecem listados como escravizados. A ausência de uma contextualização mais robusta para essa questão gera dúvidas sobre a natureza jurídica e social desses indivíduos no período analisado.

Apesar dessas limitações, o capítulo de Rômulo Luiz Xavier Nascimento constitui uma contribuição relevante ao estudo do tráfico atlântico no Brasil holandês, sobretudo por chamar atenção para a importância dos interesses comerciais da WIC e pela valorização de fontes manuscritas ainda pouco exploradas. O texto representa, assim, um esforço importante de revisão crítica da atuação neerlandesa na história do tráfico de escravizados nas Américas.

O segundo capítulo da coletânea, intitulado “Comércio, poder e afirmação social: agentes mercantis do Recife colonial e o comércio de escravizados (c. 1660 – c. 1760)”, de autoria

de George F. Cabral de Souza, complementa cronologicamente a temática do tráfico de escravizados no século XVII e, de certo modo, dialoga com o capítulo anterior, contribuindo para ampliar o escopo temporal e analítico da obra. O autor se propõe, como afirma logo no início, a “disponibilizar um conjunto de informações a respeito de agentes mercantis radicados em Pernambuco e comerciantes de escravizados” (p. 56) com o objetivo de compreender os mecanismos sociais, econômicos e políticos que sustentaram o infame comércio no Recife colonial.

Para atingir essa finalidade, Cabral de Souza mobiliza uma variedade de fontes, com destaque para os acervos do Arquivo Histórico Ultramarino, da Torre do Tombo e de instituições pernambucanas. Seu esforço se insere num debate historiográfico mais amplo sobre o papel do tráfico de escravizados na formação do capitalismo atlântico e nas dinâmicas de acumulação nas colônias portuguesas. O autor revisa criticamente as interpretações clássicas sobre o tema, valorizando especialmente os estudos voltados à atuação dos agentes do tráfico em ambas as margens do Atlântico Sul.

O capítulo concentra-se na análise das estratégias de mobilidade e inserção social de comerciantes que atuaram entre a segunda metade do século XVII e a primeira metade do século XVIII, destacando como esses agentes diversificavam suas atividades econômicas para além do setor açucareiro, visando ampliar suas fortunas. A proximidade geográfica e comercial entre Angola e Pernambuco é apontada como um dos fatores decisivos para o interesse desses negociantes no tráfico atlântico, elemento já conhecido, mas aqui explorado em associação com os laços sociais e familiares formados localmente.

Cabral de Souza analisa, com base em documentação fragmentária, as trajetórias de onze, de um total de quinze, mercadores com “participação comprovada” (p. 68) no comércio de africanos escravizados. Sua investigação revela que em um sistema de negócios pautado pela lógica da partilha de riscos e lucros, muitas vezes os interesses de diversos investidores estavam registrados sob o nome de apenas um sócio. Trata-se de um modelo de associação típico do período colonial, cuja reconstituição é dificultada pela ausência de fontes

fundamentais como livros de contas, registros cartoriais e inventários, fato lamentado pelo autor.

Para suprir essa lacuna, George F. Cabral de Souza recorre a testemunhos da época – cuja origem, no entanto, permanece pouco esclarecida no texto. Por exemplo, ao tratar da figura de Agostinho Ferreira da Costa, chegado ao Recife em 1686, o autor o apresenta como um militar que “parece ter combinado” (p. 73) essa função com atividades comerciais ligadas ao tráfico. Segundo o texto, “testemunhas indicam que participava no tráfico enviando embarcações à Costa da Mina” (p. 73), mas não se especifica a natureza dessas testemunhas ou o contexto documental em que aparecem. Considerando o período, é plausível supor que tais menções estejam relacionadas a processos do Santo Ofício, mas o autor não confirma essa hipótese, o que enfraquece a consistência interpretativa nesse ponto. O mesmo vale para os irmãos Brás e Domingos Ferreira Maciel, cuja atuação no comércio de escravizados é mencionada, mas com base empírica pouco detalhada.

Ainda assim, Cabral de Souza realiza um trabalho criterioso de reconstituição de trajetórias individuais

e familiares, a partir de fragmentos documentais. Suas análises iluminam a inserção desses homens de negócio no tecido social da colônia: suas alianças por meio do casamento, a ocupação de cargos administrativos e militares, e a obtenção de distinções simbólicas através de comendas religiosas. Essa perspectiva permite entender como o tráfico de escravizados estava profundamente enraizado nos mecanismos de afirmação de status e poder na sociedade colonial.

O autor identifica também a presença de alguns desses comerciantes entre os investidores da Companhia das Minas de São José dos Cariris (1756-1758) e como acionistas da Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba (CGCPP). Contudo, possivelmente por limitações de fonte, não foi possível ao autor apresentar dados mais precisos sobre o volume de africanos traficados ou sobre os agentes envolvidos na margem africana do Atlântico.

Em síntese, o capítulo de George F. Cabral de Souza representa uma contribuição valiosa para o entendimento das práticas mercantis e das dinâmicas de poder no Recife colonial. Ainda que o texto pudesse

se beneficiar de maior clareza na identificação de suas fontes e de uma análise mais detalhada das evidências empíricas, ele cumpre com solidez o propósito de lançar luz sobre os protagonistas locais do tráfico de escravizados, inserindo Pernambuco no centro das redes atlânticas de comércio e poder no período moderno. Trata-se, portanto, de um estudo relevante, que abre novas possibilidades de investigação e reforça a importância da análise social e econômica do tráfico em perspectiva regional.

Se os dois primeiros capítulos da coletânea abordam, respectivamente, o comércio de escravizados e os agentes mercantis envolvidos com essa atividade em Pernambuco, o terceiro desloca o foco para os vestígios materiais e simbólicos da escravidão. Intitulado “As marcas da escravidão: as marcas de ferro quente e o controle do comércio atlântico de escravizados (c. 1725 - c. 1760)”, e assinado por Suely C. Cordeiro de Almeida e Luanna M. Ventura dos Santos Oliveira, o texto retoma e amplia uma versão anterior publicada na obra *Escravidão e liberdade: estudos sobre gênero & corpo, memória & trabalho*,

organizada por Lúcia Helena Oliveira Silva, Jaime Rodrigues e Airton Feliz Silva Souza.⁴

As autoras propõem uma investigação centrada nas marcas corporais feitas a ferro quente como instrumentos de controle do comércio atlântico de pessoas escravizadas. Situando-se na confluência entre a história institucional, a história do corpo e a história da escravidão atlântica, o estudo articula com competência o uso de fontes fiscais e administrativas — como documentos das alfândegas, das provedorias da Fazenda Real e da correspondência entre contratadores e o Conselho Ultramarino — com uma análise crítica do significado e da função das marcas no corpo dos cativos.

A partir da constatação de que os corpos escravizados passaram a figurar como mercadorias a serem identificadas e catalogadas, as autoras estabelecem uma analogia

entre as marcas corporais e os sinais aplicados em mercadorias inanimadas, como caixas de açúcar ou barris de rum. Essa leitura se mostra fecunda ao demonstrar que o processo de marcação possuía diferentes finalidades: inicialmente, como marca de propriedade privada, destinada a distinguir os cativos entre diferentes compradores; em seguida, como mecanismo de arrecadação fiscal, sinalizando o pagamento de tributos sobre a “mercadoria” importada.

A análise é enriquecida com a evocação do testemunho de Mahommah Gardo Baquaqua — embora seu depoimento não seja transcrito pelas autoras, sublinhamos aqui sua importância por ilustrar de forma vívida a brutalidade do processo de marcação e a redução dos corpos africanos à condição de objetos, “como fazia com a tampa dos barris, outros objetos ou mercadorias inanimadas”.⁵ Nesse ponto, as autoras dialogaram implicitamente com a literatura sobre o corpo escravizado

4 Suely C. Cordeiro de Almeida e Luanna M. Ventura dos Santos Oliveira, “O domínio impresso nos corpos: os escravizados e as marcas feitas a ferro quente como estratégia de controle do comércio atlântico no século XVIII” in Lúcia Helena Oliveira, Jaime Rodrigues, Airton Felix Silva Souza (Org.), *Escravidão e Liberdade: estudos sobre gênero & corpo, memória & trabalho* (São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2023), pp. 93-108.

5 S. Moore, *Biography of Mahommah G. Baquaqua: A Native Zoogoo, in the Interior of Africa, a Convert to Christianity: with a Description of that Part of the World, Including the Manners and Customs of the Inhabitants...*, [s.l.]: author, Mahommah Gardo Baquaqua, 1854, p. 41.

como suporte de memória e violência institucionalizada.

O trabalho é inovador ao propor a noção de “geografia impressa” (p. 108) para descrever os locais preferenciais de marcação no corpo – como o braço, o peito ou as costas –, e examinar a simbologia desses sinais, como a cruz associada ao reinado de Dom Manuel, ainda no início do século XVI. Embora concentradas no caso brasileiro, as autoras também realizam aproximações comparativas com Buenos Aires, com base em trabalhos como o de Miguel A. Rosal, e discutem as marcas em outros produtos, como o açúcar, identificando quarenta marcas diferentes, das quais apenas quatro puderam ser associadas a produtores específicos.

Entre os pontos fortes do capítulo está o esforço em compreender as marcas não apenas como um recurso contábil ou fiscal, mas como “tecnologia de controle” (p. 147) a serviço tanto do Estado português quanto dos interesses privados dos proprietários de escravizados. O cruzamento entre análise documental e interpretação simbólica é feito de maneira eficaz, sobretudo quando as autoras apontam que as marcas corporais podiam

conter indícios sobre origem, etnia ou condições físicas dos cativos – aspectos que, no entanto, carecem de maior detalhamento empírico.

O quadro 3, intitulado “Carregadores e marcas (1768)” (p. 127), exemplifica bem a abordagem proposta, ao apresentar os dados referentes ao carregador Domingos Alves Branco: os símbolos utilizados, os perfis dos escravizados trocados por mercadorias e as instruções sobre a aplicação das marcas. Também se destaca a referência à atuação de Mariana da Glória Monis (Munis) Barreto, esposa de Alves Branco, que enviou tecidos finos em troca de “moleconas” (p. 130), embora não haja registro pictográfico desse carregamento – ausência que sublinha os limites documentais enfrentados pelas autoras.

Apesar da densidade e originalidade da análise, há alguns aspectos que merecem observação crítica. Por exemplo, as autoras poderiam ter considerado a observação de José Fernando de Almeida Prado sobre o suborno dos carimbadores, que revela uma prática comum entre traficantes: embarcar cativos sem o selo real e, assim, evitar o pagamento

de impostos, muitas vezes despachando-os em portos secundários sem qualquer controle estatal.⁶ Esse expediente, como mostram os exemplos mencionados pelas autoras – entre eles o caso do capitão Álvaro Teixeira de Macedo –, contribuía para ampliar os lucros dos traficantes e ao mesmo tempo obscurecia os registros oficiais do comércio atlântico.

A ausência de referência de arquivo no caso dos navios *Senhor do Calvário* e *Nossa Senhora da Natividade*, pertencentes ao sargento-mor Antônio Rodrigues Campello, morador no Recife, é uma lacuna importante, especialmente porque essas embarcações teriam desembarcado “129 cativos e três crianças” (p. 134). A identificação da procedência documental desses dados seria fundamental para a verificação e a expansão da pesquisa.

No plano da forma, é necessário apontar que o trecho anterior à nota 12 (p. 110) reproduz, com poucas modificações, passagens de *O trato dos viventes*, de Luiz Felipe

de Alencastro, o que exige o uso de aspas e referência mais explícita à fonte. Além disso, a nota 13 (p. 111), atribuída ao mesmo autor, parece ter sido inserida por engano, uma vez que Alencastro não menciona a biografia de Olaudah Equiano.

Ainda assim, o capítulo representa uma contribuição original à historiografia da escravidão no Brasil, ao tematizar um aspecto pouco explorado – o sistema de marcação corporal – com sensibilidade teórica e densidade empírica. Ao tratar as marcas como elementos que prolongavam a experiência da escravidão mesmo após a conquista da liberdade, Suely C. Cordeiro de Almeida e Luanna M. Ventura dos Santos Oliveira oferecem uma reflexão potente sobre a dimensão material da violência escravista e sua inscrição nos corpos dos africanos escravizados. Trata-se, portanto, de um texto instigante, que amplia os horizontes do campo e propõe novas chaves de leitura para os mecanismos de controle e dominação racial no mundo atlântico.

O quarto capítulo, “Na praça do Recife: o batismo de africanos comercializados e escravizados nos setecentos”, de Gian Carlo de Melo

6 João Fernando de Almeida Prado, *Pernambuco e as capitanias do norte do Brasil: 1530-1630; história da formação da sociedade brasileira (tomo 1, edição ilustrada)*, São Paulo: Co. Ed. Nacional, 1939, p. 262, n. 100.

Silva, segue uma metodologia inspirada em Stuart Schwartz, ao utilizar os registros de batismo da Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento de Santo Antônio do Recife como fonte principal. O objetivo do estudo é “capturar algumas informações” (p. 157) sobre africanos escravizados batizados entre 1790 e 1800, e compreender o papel de Recife e da prática religiosa no contexto do tráfico. O autor reconstrói o arcabouço legal que tornava o batismo obrigatório, desde as Ordenações Manuelinas às Filipinas, destacando que mestres e capitães eram responsáveis por apresentar prova do sacramento nos portos. Argumenta, assim, que a fé teve um papel formalmente importante no comércio atlântico de pessoas (p. 168).

A partir de comparações com outras regiões, como a Bahia, Gian Carlo evidencia o descompasso entre norma e prática, citando o jesuíta Jorge Benci de Arimino para mostrar que a doutrinação dos cativos era muitas vezes negligenciada. A punição prevista – a perda do escravizado – é mencionada, embora sem esclarecer se a autoridade competente seria o Estado ou a Igreja (p. 175). O autor afirma ter localizado 162 registros de batismo, que, somados

a dados de filiação e apadrinhamento, totalizariam 949 indivíduos. Contudo, esse número parece destoar dos 124 africanos mencionados na Tabela 1, o que pode indicar uma inconsistência. Ainda assim, Gian Carlo destaca o caso de Roza, apadrinhada por Floriano (escravo) e Aguida (forra), assim como o caso de Rita, batizada por Domingos Rodrigues (forro) e Quitéria (escravizada), sugerindo um possível protagonismo das cativas na escolha de padrinhos – hipótese relevante, mas pouco desenvolvida.

O autor também discute os batismos coletivos da década de 1790, abrindo diálogo com Katia de Queirós Mattoso e Carlos Eugênio Líbano Soares sobre a prática de batismos em série por padrinhos desconhecidos. Embora conteste Mattoso, essa divergência não se evidencia com clareza nem pelas fontes citadas, nem pelos exemplos empíricos – em especial, diante da limitação material imposta pelo tempo sobre os documentos (p. 185). A hipótese de maior autonomia dos batizados é instigante, mas permanece no campo da suposição.

No que diz respeito à forma, o capítulo apresenta alguns pontos que

merecem atenção. Há trechos que parecem constituir citações diretas sem o uso de aspas (como o texto anterior à nota 14), e outros em que as aspas são utilizadas sem a indicação clara da fonte, como ocorre nas páginas 166 e 167. Essas pequenas inconsistências podem ser fruto do processo de edição e revisão, e não comprometem o mérito geral do trabalho, mas recomenda-se um maior cuidado com a normatização das referências em futuras versões.

Em suma, o capítulo de Gian Carlo de Melo Silva constitui uma contribuição relevante ao lançar luz sobre práticas religiosas vinculadas ao processo de escravização e ao cotidiano urbano do Recife setecentista. Apesar de alguns limites na sistematização dos dados e na identificação de fontes, sua proposta de explorar os batismos como chave de leitura para entender os mecanismos sociais e religiosos que cercavam o tráfico e a inserção dos africanos escravizados na sociedade colonial é pertinente e instigante. Ao colocar em evidência os sujeitos batizados, os padrinhos e as dinâmicas de apadrinhamento, o autor contribui para abrir novas trilhas de investigação sobre agência, religiosidade e

redes sociais no contexto da escravidão urbana em Pernambuco.

O organizador da coletânea, Marcus J. M. de Carvalho, e Aline Emanuelle De Biase Albuquerque assinam o capítulo que cobre os primeiros trinta anos do século XIX, intitulado “O cotidiano do desembarque de cativos no porto do Recife antes de 1831”. Trata-se de uma versão atualizada de artigo publicado pelos autores em 2016, centrada nos “procedimentos que acompanhavam o avanço da medicina e o processo de ordenamento urbano” (p. 190).

O texto analisa a atuação do Lazareto, espaço destinado à quarentena dos africanos escravizados recém-chegados ao porto do Recife. Criado no início do século XVIII, situava-se no bairro de Santo Amaro, distante tanto de Olinda quanto do centro do Recife. A quarentena mínima de oito dias, recomendada por higienistas, revela-se produto das pressões exercidas por proprietários, ansiosos por mobilizar rapidamente a mão de obra.

A principal fonte do estudo é o *Livro d'Entradas das Embarcações Vezitadas da Provedoria-mor da Saúde*, parte do acervo do Arquivo Jordão Emerenciano (APEJE), com registros

entre 1813 e 1829. Foram identificadas 193 entradas de embarcações, revelando dados fundamentais sobre “rotinas portuárias, os cativos, comerciantes e pessoal envolvido nas várias tarefas necessárias para o sucesso do tráfico antes de 1831” (p. 193).

Essas entradas contabilizam 47.110 cativos, dos quais podemos deduzir uma média de 244 por navio – número consideravelmente inferior aos dados da *Slave Voyages*, que indica 148.440 desembarques no mesmo período, com média de 769 cativos por embarcação (p. 193). A discrepância reforça a hipótese de subnotificação ou omissão deliberada nos registros oficiais. A negligência dos traficantes também é mencionada: leis sanitárias exigiam quarentena de quarenta a sessenta dias, mas, como advertia o médico Mavignier, tais medidas “caíram no esquecimento” – a cidade era invadida diariamente por “focos de infecção”.⁷

Entre as enfermidades temidas, a varíola ocupava lugar de destaque. Willem Piso já mencionava, durante o domínio holandês, a chegada de “etíopes de Angola” infectados, que

provocaram “mortandade notável” entre os escravizados.⁸

Os registros da Provedoria detalhavam o número de cativos, nomes de proprietários ou consignatários, mestres das embarcações, casos de enfermidade, tratamento recebido e óbitos (p. 195). A análise se concentra nos chamados “termos de desimpedimento”, que permitiam a entrega dos africanos a seus donos. Apenas os doentes contagiosos eram enviados ao Lazareto; os demais seguiam diretamente para os senhores (p. 204). Destacam-se os 2.912 africanos efetivamente submetidos a cuidados médicos antes da entrega (p. 203).

8 Pisonis ou Piso foi um médico holandês, reconhecido por seus estudos sobre doenças tropicais e a medicina no Brasil colonial. Piso e o naturalista alemão Marggraf foram contratados por Johan Maurits Van Nassau-Siegen com o intuito de documentar as riquezas naturais e culturais do Nordeste. Piso foi uma influência importante na formação do médico Mavignier. Cf. W. Piso, G. Marggraf & J. de Laet, G. Pisonis... *de Medicina Brasiliensi libri quatuor... et G. Marcgravii... Historiæ Rerum Naturalium Brasiliæ, libri octo: cum appendice de Tapuyis, et Chilensibus. J. de Laet... in ordinem digessit & annotationes addidit, & varia ab auctore omisa supplevit & illustravit*, [s.l.: s.n.], 1648, p. 34. Piso se refere aos angolanos como etíopes de Angola. Isso porque o espaço atlântico era denominado, até meados do século XIX, como “Oceano Etiópico” e a região de Angola era denominada, em alguns mapas, como “baixa Etiópia”.

7 J. A. Mavignier, “Du climat de Pernambuco”, Imp. Didot jeune: Paris, 1829, p. 49.

Os autores descrevem os espaços de venda de cativos, ilustrados nas pinturas de Zacharias Wagner e Augustus Earle, com base no diário de viagem de Maria Graham (p. 207). O capítulo é rico em informações, e o leitor certamente sentirá – como este resenhista sentiu – a ausência de mapas e ilustrações, que enriqueceriam ainda mais as descrições.

O capítulo também examina as condições de transporte: Recife, por sua proximidade geográfica, apresentava tempo médio de travessia de 26,7 dias – inferior ao Rio de Janeiro (40,9 dias) e à Bahia (37 dias) –, o que impactava positivamente a mortalidade (p. 212). Mesmo assim, há evidências dramáticas: em junho de 1841, em pleno período do tráfico ilegal, um observador relatou ter encontrado “três corpos abandonados” entre Olinda e Recife.

Além disso, o texto recupera o cotidiano dos funcionários da Provedoria e as estratégias dos traficantes para garantir cuidados médicos a seus cativos, revelando, com isso, os principais nomes vinculados ao tráfico. Embora a amostra documental seja limitada, o livro da Provedoria permite vislumbrar os esforços do governo provincial em implementar

medidas sanitárias mais eficazes, ainda que “sob pretexto de defender os agricultores” (p. 235).

Com a ilegalidade do tráfico a partir de 1831, o controle estatal tornou-se praticamente inexistente, delegando-se à “anuência dos senhores de engenho” o controle sobre os “portos naturais”,⁹ o que possivelmente elevou as taxas de mortalidade dos africanos recém-desembarcados.

O sexto capítulo da coletânea, “A cidade do Recife no Atlântico Negro: tráfico, escravidão e etnicidades no século XIX”, de Valéria Costa, apresenta uma versão revisada do artigo publicado em 2013 sob o título “O Recife nas rotas do Atlântico negro: tráfico, escravidão e identidade no oitocentos”. A autora parte de um dado central – o fato de o porto de Recife ter sido o terceiro mais importante do tráfico transatlântico no Brasil, com cerca de 853.833 dos 900 mil africanos desembarcados em Pernambuco – para investigar a composição étnica e a diversidade cultural dos africanos chegados à cidade na segunda metade

9 Marcus J. M. de Carvalho, “O Desembarque nas Praias: o Funcionamento do Tráfico de Escravos Depois de 1831”, *Revista de História*, n. 167 (2012), p. 225, .

do século XIX. Sua análise combina dados do *Transatlantic Slave Trade Database*, censos populacionais e registros de batismo.

Valéria Costa examina a evolução da população escravizada com base em dados de 1842, 1856 e 1872. Em 1842, 9.625 escravizados representavam 51% da população do Recife, mas não é informado o número de livres. Em 1856, o número cai para 7.707, cerca de 32,2% da população total. No censo imperial de 1872, a cidade contava com 116.667 habitantes, dos quais 87% eram livres. A autora aponta o aumento da população liberta como uma das razões para essa queda, além da possibilidade de redistribuição via tráfico interno. Ao analisar a distribuição dos africanos pelos bairros de Recife em 1872, destaca a concentração no bairro da Boa Vista (526 africanos), seguido por Santo Antônio (297), São José (245) e Recife (125).

A autora também trata das dificuldades de mensuração do tráfico durante os anos 1840, quando a alternância entre liberais e conservadores afetava a fiscalização, com apreensões seletivas. Aponta, com base em estimativas, a posição de Pernambuco como a terceira província com maior

entrada de africanos, embora não explique com clareza a expressão “prejuízo de 11%”, possivelmente referindo-se à diferença em relação a Rio de Janeiro e Bahia. Em relação às exportações de açúcar no período 1811-1815 e 1825-1826, a ausência dos valores absolutos limita a utilidade dos percentuais apresentados. Quanto ao desembarque de 1855, em Sirinhaém, a autora afirma não ter dados sobre origem e número de africanos, embora esses elementos estejam disponíveis em trabalhos de Marcus de Carvalho. Algumas inconsistências formais – como a oscilação entre notas no corpo do texto e no rodapé, ou a ausência de números de páginas – afastam este capítulo de uma atualização sistemática do artigo de 2013.

Apesar dessas limitações, o capítulo apresenta contribuições valiosas ao investigar a procedência e as “nações” dos africanos desembarcados, a partir da análise minuciosa dos registros de batismo nos quatro bairros centrais do Recife. Valéria Costa propõe que os africanos identificados como “Costa” pertenciam majoritariamente ao grupo nagô, alinhando-se com interpretações de Reis, Carvalho e Santos em *O Alufá*

Rufino.¹⁰ A autora argumenta que a identidade “mina” foi resignificada na *middle passage* e ganhou expressão concreta nas redes de sociabilidade urbana, por meio de práticas religiosas, vínculos familiares e de compadrio, que permitiram a esses africanos uma visibilidade social específica no Recife oitocentista.

O sétimo e último capítulo da coletânea, “Convergindo as águas do batismo e do Atlântico: tráfico de escravizados e política no Brasil do século XIX”, de Paulo Henrique Fontes Cadena e Jucieldo Ferreira Alexandre, trata dos desdobramentos finais do tráfico atlântico, com foco na década de 1850. A análise parte do batismo de dois africanos, Amancio e José Antonio, realizado na Capela de Nossa Senhora da Graça do Seminário Episcopal por ordem do então presidente da província, Sérgio Teixeira de Macedo. Os autores sugerem que ambos poderiam estar entre os africanos capturados no *palhabote* de Sirinhaém, último navio negreiro conhecido a chegar a Pernambuco, embora essa

relação não esteja documentalmente comprovada (p. 286).

Os autores contextualizam o caso do *palhabote* fundeado na Ilha de Santo Aleixo e examinam o papel do ex-presidente da província, José Bento da Cunha Figueiredo, implicado por sua relação com o traficante Antônio da Silva & Cia. Buscando proteger sua reputação, Cunha Figueiredo tentou convencer a diplomacia britânica de que havia agido com firmeza contra o tráfico, ao mesmo tempo em que enfrentava acusações internas de negligência sanitária em meio à crise do cólera morbus. Um dos episódios mencionados refere-se ao “Pai Manoel”, um curandeiro africano autorizado a tratar doentes no Hospital da Marinha do Recife, episódio que permite aos autores discutir brevemente a atuação de curandeiros e saberes médicos populares no contexto urbano oitocentista.

A segunda parte do capítulo volta-se à relação entre o tráfico e os projetos de urbanização e religiosidade na província. A análise revela como traficantes e seus descendentes integravam setores-chave da política e sociedade pernambucanas, influenciando desde a compra de livros para o curso jurídico de Olinda até

10 João José Reis, Flávio dos Santos Gomes e Marcus J. M. de Carvalho, *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c.1822 - c.1853)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 302

o financiamento de construções religiosas. Um exemplo destacado é o de João Pinto de Lemos e seu filho, Lemos Júnior, ligados ao conservadorismo local e à firma comercial que teria investido no tráfico. Nesse ponto, o capítulo poderia dialogar com a controvérsia historiográfica sobre o envolvimento da família Lemos: enquanto Bruno Câmara minimizou sua participação, Bruna Iglesias Motta Dourado argumenta de modo contrário, identificando vínculos com o tráfico.¹¹

Um dos méritos do capítulo de Paulo Henrique Fontes Cadena e Jucieldo Ferreira Alexandre reside em mostrar como esses agentes utilizaram o batismo como instrumento para legitimar a posse de africanos introduzidos ilegalmente. A análise das alianças entre elites políticas, econômicas e religiosas permite vislumbrar a persistência de redes de poder moldadas

11 Bruno A. D. Câmara, “O ‘retalho’ do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870”, Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2012, [↗](#), p. 220; Bruna Iglesias Motta Dourado, “Comércio de grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837- c.1871): A trajetória do negociante João Pinto de Lemos”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2015, [↗](#), p. 87.

pelo tráfico, mesmo em seu ocaso. Contudo, algumas hipóteses apresentadas carecem de respaldo documental mais sólido, o que mantém certas interpretações no campo das probabilidades.

A coletânea organizada por Marcus de Carvalho constitui uma contribuição relevante à renovação do campo historiográfico sobre o tráfico de escravizados para Pernambuco. A obra será certamente útil a especialistas, estudantes e ao público mais amplo interessado no tema. Ainda assim, a ausência de mapas e ilustrações, sobretudo nos capítulos que descrevem com minúcia os espaços de quarentena e de comercialização de cativos, representa uma limitação didática que poderia ser facilmente superada em futuras edições.

O volume dialoga com pesquisas recentes e complementa, em muitos aspectos, outra coletânea, *Pernambuco em perspectiva histórica*, organizada por George Cabral de Souza (um dos autores do presente livro) e que também contou com a participação de Marcus de Carvalho.¹² A complementaridade é especialmente evidente no que se refere à abordagem do

12 George F. Cabral de Souza (org.), *Pernambuco em perspectiva histórica*, Recife: Cepe, 2024.

século XVIII, pouco contemplada na obra anterior.

Apesar de seu escopo abrangente, *Tráfico de escravizados para Pernambuco: Agentes, políticas e sociedades (séculos XVII a XIX)* deixa em aberto uma série de temas fundamentais ainda a serem explorados. Entre eles, destacam-se o protagonismo dos próprios escravizados, suas formas de organização, resistência e negociação por liberdade ou por condições menos degradantes de existência; o combate ao tráfico ilegal após a lei de 7 de novembro de 1831; a participação estrangeira no comércio clandestino de cativos; e, por fim, o papel do movimento abolicionista na segunda metade do século XIX. Tais lacunas, no entanto, não diminuem o mérito da obra, que oferece uma base sólida para pesquisas futuras e reafirma a centralidade de Pernambuco nas dinâmicas do tráfico e da escravidão no Brasil.

Problemas menores de revisão e formatação também estão presentes em alguns capítulos, mas não comprometem a clareza dos argumentos nem a compreensão do conteúdo.

Tais questões podem ser facilmente corrigidas em uma próxima edição, o que contribuirá para reforçar ainda mais o valor pedagógico e historiográfico da obra.

Ao reunir estudos de diferentes períodos e abordagens, a coletânea se destaca por oferecer um panorama amplo, documentado e instigante sobre o tráfico de escravizados em Pernambuco. Mais do que preencher lacunas, ela propõe novas linhas de investigação e dialoga com os desafios contemporâneos de se pensar o tráfico de escravizados, a escravidão e suas memórias. Trata-se, portanto, de uma leitura fundamental não apenas para quem pesquisa a história do tráfico atlântico, mas também para todos aqueles interessados em compreender as raízes profundas das desigualdades sociais no Brasil. A riqueza de temas, fontes e interpretações faz deste livro uma porta de entrada privilegiada para o estudo de um dos capítulos mais complexos e duradouros da nossa história.

Aderivaldo Ramos de Santana  

University of Zurich

doi: 10.9771/aa.v0i71.70522