

# O COMÉRCIO “PORTUGUÊS/BRASILEIRO” DE ESCRAVOS NO TRANSATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE

 *Mariza de Carvalho Soares*<sup>1,2</sup>

## RESUMO

Este artigo é a versão escrita dos meus comentários orais ao texto de David Eltis intitulado “Capitalism and the Transatlantic Slave Trade: some broader implications of the intrusion of the Northern Europeans” apresentado por ocasião do Forum Almanack 2019 que tratou do comércio atlântico de escravos a partir dos dados recentes do *The Transatlantic Slave Trade Database*. Meus comentários enfocaram a construção do Database e a metodologia adotada pela equipe diretora do Database para sua expansão ao longo dos 20 anos que sucederam a divulgação dos primeiros resultados.

## PALAVRAS-CHAVE

Tráfico de escravos – banco de dados – Brasil – metodologia.

1 Universidade Federal de São Paulo (Unifesp). Guarulhos – São Paulo – Brasil.

2 Doutora em História e professora aposentada do Departamento de História da Universidade Federal Fluminense; professora visitante do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de São Paulo; e pesquisadora IC do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico. E-mail: marizacsoares@gmail.com. Agradeço à prof.<sup>a</sup> Gladys Sabina e à equipe da revista *Almanack* pelo convite para participar do debate com o prof. David Eltis, ao lado do prof. Robert Slenes e do prof. Leonardo Marques. Na medida do possível, o texto preserva a apresentação oral, acrescida do detalhamento de alguns argumentos e notas; e exclui os comentários finais que não estavam diretamente ligados ao texto. Agradeço aos pareceristas pela leitura e comentários, ambos fundamentais para a escrita final desta versão.

# “PORTUGUESE/BRAZILIAN” TRADE ON THE TRANSATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE

---

 *Mariza de Carvalho Soares*

## ABSTRACT

The article is a written version of my oral comments on the paper “Capitalism and the Transatlantic Slave Trade: some broader implications of the intrusion of the Northern Europeans” presented by David Eltis during the 2019 Almanack Forum about the recent results of the The Transatlantic Slave Trade Database. I argued about the format of the Database, and how the Database team researchers faced the expansion, and adjustments of the Database along the last 20 years.

## KEYWORDS

Slave Trade – database – Brazil – methodology.

**A** título de introdução, inicio meus comentários com uma breve apresentação do *The Transatlantic Slave Trade Database* (TSTD)<sup>3</sup>. Em seguida, passo a um conjunto de comentários mais especificamente voltados para o texto “Capitalism and the Transatlantic Slave Trade: some broader implications of the intrusion of the Northern Europeans”, apresentado por David Eltis por ocasião do Forum Almanack 2019, que aborda as conexões entre comércio de escravos e capitalismo.

O primeiro esforço para estimar a dimensão do tráfico de escravos entre a África e as Américas remonta à década de 1960, quando iniciativas individuais de diversos pesquisadores resultaram na reunião de dados parciais<sup>4</sup>. Quando o primeiro time de pesquisadores começou a reunir informações para construir o Database, os dados então disponíveis se concentravam no final do século XVIII e no XIX, e no comércio britânico e francês. Havia pouca informação sobre o comércio português e brasileiro de escravos africanos, e também sobre os séculos anteriores.

O Database tem como meta abranger a totalidade do tráfico atlântico de escravos sendo, portanto, um empreendimento de grandes proporções. David Eltis é, indiscutivelmente, o líder dessa iniciativa. A primeira versão do Database, apresentada em CDROM, veio a público em 1999, com 27 mil viagens<sup>5</sup>. Desde 2001 os professores David Eltis e David Richardson trabalharam com um grupo de pesquisadores coletando novos dados em diferentes arquivos. A atenção ao tráfico português e brasileiro esteve a cargo de Manolo Florentino.

---

3 Database disponível em: <<http://bit.ly/31AMAPf>>. Acesso em: 10 jan.2019.

4 A quantificação do tráfico de escravos realizada por Maurício Goulart (1949) foi um esforço pioneiro que chegou a um total de 3,6 milhões de pessoas desembarcadas no Brasil. Em 1969 seus dados foram utilizados no censo de Philip Curtin, um dos pontos de partida para o Database. GOULART, Maurício. *A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico* (1949). São Paulo: Alfa-Ômega, 1975; CURTIN, Philip. *The transatlantic slave trade: a census*. Madison: University of Wisconsin Press, 1969.

5 Para a primeira versão do Database, cf. ELTIS, David et al. *The Trans-Atlantic Slave Trade: a database on CD-ROM*. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

Pesquisadores independentes também ofereceram seus dados para serem agregados ao Database, que reúne hoje 36 mil viagens que atestam a escravização de pelo menos 12 milhões de pessoas forçadamente transferidas da África para as Américas na condição de escravos, sendo que mais de um milhão delas morreu durante a viagem, ou imediatamente após a chegada<sup>6</sup>.

Ao longo desses 20 anos, não apenas surgiram novas informações, mas também uma farta produção historiográfica, parte dela resultado, ou em muito dependente, do próprio Database. Ao longo dos anos também muitas críticas foram levantadas, entre elas a dificuldade de lidar com o modo como o Database distribui os portos de embarque e desembarque dos escravos. Essa distribuição pouco afeta o cálculo geral das viagens e o número de escravos transportados, mas afeta sua distribuição tanto nos pontos de embarque quanto de desembarque e, conseqüentemente, um melhor detalhamento das procedências e destinos registrados. No caso do tráfico para o Brasil, o problema é ainda mais grave, porque nem sempre a nomenclatura e a toponímia inglesa correspondem à portuguesa e brasileira, o que dificulta o cálculo do movimento de entrada e saída, porto a porto, e mesmo por região.

Um dos casos problemáticos é a quantificação da movimentação das embarcações na “Costa da Mina”, termo presente nas fontes portuguesas desde o século XV, que não tem correspondente na língua

---

6 O Database registra ao todo 36.002 viagens transatlânticas entre 1514 e 1875. Para essas informações, cf. <<http://bit.ly/2KKgslD>>. Acesso em: 18 jan. 2019. Um resumo dos resultados obtidos pode ser visto em: ELTIS, David; RICHARDSON, David. *Atlas of the transatlantic slave trade*. New Haven: Yale University Press, 2010.; e ELTIS, David; RICHARDSON, David. *Extending the frontiers: essays on the new Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven: Yale University Press, 2008. A versão de 2008 continha 34.940 viagens, e a de 1999 um total de 27.233. Desde então, outras correções foram feitas com inclusões e exclusões de viagens. A versão de 2016 apresenta 278 variáveis, comparadas às 98 que podem ser hoje consultadas on-line. Os interessados nas demais variáveis podem ter acesso a elas baixando o arquivo em formato SPSS. O Database oferece ainda mapas, quadros e outras informações complementares. Um *codebook* pode ser baixado em PDF para melhor entendimento das variáveis adotadas. Cf. página de downloads, disponível em: <<http://bit.ly/2MYhFlu>>. Acesso em: 18 jan. 2019.

inglesa. Essa disparidade resulta em uma discutível correspondência da Costa da Mina (não exatamente o mesmo recorte de Slave Coast) com as designações usadas no Database: Gold Coast e Bight of Benin (Costa do Ouro e Baía do Benim)<sup>7</sup>. Cito como exemplo a galera Aleluia da Ressurreição e Almas, que saiu de Pernambuco para a Costa da Mina em 1752. Ela cruzou o Atlântico e, antes de chegar à Costa da Mina, aportou no Cabo Lau (Cape Laho, no Database, Windward) controlado pelos holandeses, onde fez seu primeiro comércio. De lá seguiu até Anamabu ou Anomabu e Acara (Accra) (no Database, Gold Coast) até chegar ao Popo e depois a Ajudá (Whydah) (no Database, Bight of Benin). Ao que parece, a galera fez seu maior comércio em Ajudá, de onde cruzou para a Ilha de São Tomé para pagamento dos direitos sobre os escravos comprados, retornando em seguida ao Recife<sup>8</sup>. Esse é o percurso de grande parte das embarcações saídas de Pernambuco e Bahia desde o final do século XVII. Nele estão regularmente incluídas tanto a parada no Cabo Lau quanto em São Tomé, ambos portos fora dos limites da Costa da Mina e da Slave Coast. O Cabo Lau seria um porto para o comércio de mercadorias, e

---

7 Recentemente um grupo de historiadores apresentou uma alternativa para a distribuição dos portos de embarque do Database. Embora essa proposta contribua para melhor entendimento dos portos de embarque, ainda não resolve a discrepância entre a nomenclatura inglesa e portuguesa. Um resumo desse trabalho foi apresentado por Paul Lovejoy por ocasião do workshop *Digital Humanities and the History of Slavery*, organizado pelo projeto Slave Societies Digital Archives na Vanderbilt University, de 4 a 6 de maio de 2018. A primeira parte do argumento foi publicada em: LOVEJOY, Henry et al. Redefining African regions for linking open-source data. *History in Africa*, Cambridge, v. 46, p. 132, jun. 2019.

8 Para esse itinerário, cf.: ALMEIDA, Suely C. Cordeiro. Entre o Recife e a Costa da Mina: uma rota do comércio Atlântico de escravos (c.1724-c.1752). In: ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL, 8., 2017, Porto Alegre, *Anais...* Porto Alegre: UFRGS, 2017. p. 1-9. Disponível em: <<http://bit.ly/33y9jxl>>. Acesso em: 28 jun. 2019. Essa viagem aparece no Database como viagem 47.466 da embarcação Aleluia da Ressurreição e Almas. Embora a documentação consultada seja a mesma, o Database registra a compra de escravos em Anomabu e Ajudá (Whydah), assim como a parada em São Tomé, mas não as paradas no Cabo Lau, em Acara e no Popo (AHU, São Tomé, cx. 8, doc. 100). Para um roteiro dos portos da Costa da Mina segundo a designação portuguesa no século XVIII, cf.: SOARES, Mariza de Carvalho (org.). *Diálogos Makii de Francisco Alves de Souza*: manuscrito de uma congregação católica de africanos Mina, 1786. São Paulo: Chão, 2019.

São Tomé para pagamento de “direitos” (taxas). Embora seja difícil dimensionar, a presença de escravos chamados “São Tomé” no Brasil indica a ocorrência desse comércio. Não encontrei referência a escravos vindos do Cabo Lau, um entreposto que parece ter sido usado para rápido desembarque e reembarque, ao contrário de São Tomé, onde os escravos trazidos do continente, ao que parece, permaneciam por mais tempo. Esse é certamente um aspecto do tráfico da costa ocidental a ser melhor investigado.

Outro comentário preliminar diz respeito à tradução da palavra, usada na expressão “*slave trade*”. Quando traduzida para o português, podese usar as palavras “comércio” ou “tráfico”, sendo a segunda mais usual para identificar o comércio de escravos. No caso de seu uso em relação aos africanos escravizados, abrange tanto o período legal quanto o ilegal (até 1807 para os ingleses e 1831 para os brasileiros). Essa variedade de termos aponta não só mudanças na terminologia dos estudos da escravidão ao longo do tempo, mas também particularidades desse campo. Para efeitos deste comentário, uso alternadamente as palavras “comércio” (quando privilegio o comércio em si) e “tráfico” (quando me refiro ao deslocamento de pessoas).

Passo agora a dirigir minha atenção para os argumentos expostos por David Eltis em seu texto apresentado. Minha atenção concentra-se na construção do Database e no redimensionamento da participação “portuguesa/brasileira” no comércio atlântico como resultado dos novos dados revelados nos últimos anos pelo Database.

O primeiro ponto a ser discutido aparece no próprio título do texto: “a intrusão (*intrusion*) dos *Northern Europeans*” no comércio de escravos<sup>9</sup>. Para discutir a questão da intrusão é necessário antes entender como os critérios usados para a construção do Database podem

---

9 Definição de “*intrusion*”: “the act of wrongfully entering upon, seizing, or taking possession of the property of another” (“o ato de incorretamente entrar, apreender ou tomar posse da propriedade de outro”, tradução minha). Fonte: Dicionário Merriam-Webster. Disponível em: <<http://bit.ly/31yyAFw>>. Acesso em: 10 jan. 2019. Essa definição corresponde à definição de “intrusão” em português: “Ação de se introduzir sem direito numa sociedade, num cargo; usurpação”. Fonte: Dicionário On-line de Português. Disponível em: <<http://bit.ly/2Mdjyl6>>. Acesso em: 10 jan. 2019.

ter afetado os resultados encontrados, assim como as conclusões de seus estudiosos. Um banco de dados não é uma construção neutra. Tem um quadro teórico por trás dele. O quadro teórico por trás do Database é justamente o debate sobre as conexões entre o comércio de escravos e o capitalismo. A organização dos dados ali presentes é feita segundo as bandeiras (*flags*) das embarcações, que correspondem às nações que tiveram participação no comércio atlântico de escravos, desconsiderando as mudanças por que passaram essas bandeiras ao longo dos séculos<sup>10</sup>. O comércio atlântico de escravos prolongou-se de cerca de 1450 até meados da década de 1870, o que corresponde a bem mais que o escopo abrangido pelo capitalismo.

A ênfase no período final do tráfico é compatível com a ideia de que o tráfico assumiu uma nova dimensão quando associado ao surgimento e aos desdobramentos do capitalismo no mundo atlântico. Esse pressuposto (que não estou aqui questionando) parece ter influenciado as escolhas de pesquisa e o formato do Database. Assim, a concentração inicial de informações do Database nos séculos XVIII e XIX parece ter a ver não apenas com os dados disponíveis, mas também com o interesse dos pesquisadores que o conceberam. Existe, portanto, uma defasagem entre dados disponíveis e interesses concentrados, de um lado, e a meta de abranger a totalidade do comércio atlântico de escravos, de outro.

Cito como exemplo o comércio de mercadorias, uma variável importante do comércio português e depois brasileiro, assim como de outras nações. O comércio de mercadorias não foi incorporado ao

---

<sup>10</sup> A expressão “português/brasileiro” que atravessa o texto corresponde à organização do Database por “bandeiras”. Grosso modo, essa organização corresponde à própria concentração de informações por bandeiras nos arquivos e obras em que as viagens foram identificadas. Como exemplo, lembro a documentação do Foreign Office (tráfico britânico); do Arquivo Histórico Ultramarino (tráfico português); do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (tráfico brasileiro); assim como o levantamento feito por Jean Mettas para o tráfico francês. Cf. METTAS, Jean; DAGET, Serge (Ed.). *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIIIe siècle 1*: Nantes. Paris: Société Française d’Histoire d’OutreMer, 1978; e METTAS, Jean; DAGET, Serge; DAGET, Michelle (Eds.). *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIIIe siècle 2*: ports autres que Nantes. Paris: Société Française d’Histoire d’OutreMer, 1984.

Database. Do século XV ao início do XVIII o comércio de escravos não existia separado do comércio de mercadorias. Esse comércio era, por definição, um comércio combinado. Progressivamente, a proporção de escravos aumentou, mas uma lista de mercadorias consumidas dos dois lados do Atlântico sempre compôs parte significativa das carregações, sem contar a constante presença de passageiros.

Como abrange uma ampla temporalidade, o Database tem dificuldade de se ajustar a cada uma delas em suas particularidades, correndo o risco de ficar descompassado em relação tanto à documentação disponível para cada segmento abrangido quanto à historiografia que vai além dos dados fornecidos pelo Database. O recorte adotado por David Eltis em seu texto reforça o papel do capitalismo no comércio atlântico de escravos, em detrimento de outros sistemas comerciais e outros períodos não integrados ao capitalismo. Não estou aqui cobrando outro texto, mas mostrando como o presente texto espelha certos interesses de pesquisa e um modo particular de acessar a documentação e construir essa base de dados.

As “bandeiras” mencionadas anteriormente são uma das chaves de entrada do Database e, no caso “português/brasileiro”, um de seus maiores problemas. No texto, Eltis admite que, comparando os dados de 1999 com a atual versão, podese constatar que a inclusão de novas informações permitiu chegar a um número de pessoas escravizadas muito maior do que o inicialmente registrado: “agora nós sabemos que 4,9 milhões de cativos chegaram ao Brasil”. Embora anuncie a majoritária participação de Portugal e Brasil no tráfico transatlântico para as Américas, o texto não enfoca diretamente o tráfico “português/brasileiro”, preferindo, como diz o título, tratar da “intrusão” dos norteeuropeus na empresa não capitalista dos portugueses e brasileiros. Ou seja, mesmo ao abordar o tráfico majoritário dos “portugueses/brasileiros”, o texto aborda o tema a partir dos britânicos.



**Quadro 1**  
*Total de escravos embarcados por bandeira (1501-1875)*<sup>11</sup>

	Espanha/ Uruguai	Portugal/ Brasil	Grã-Bre- tanha	Países Baixos	Estados Unidos	França	Dina- marca/ Báltico	Total
15011525	6363	7000	0	0	0	0	0	13363
15261550	25375	25387	0	0	0	0	0	50762
15511575	28167	31089	1685	0	0	66	0	61007
15761600	60056	90715	237	1365	0	0	0	152373
16011625	83496	267519	0	1829	0	0	0	352844
16261650	44313	201609	33695	31729	824	1827	1053	315050
16511675	12601	244793	122367	100526	0	7125	653	488065
16761700	5860	297272	272200	85847	3327	29484	25685	719675
17011725	0	474447	410597	73816	3277	120939	5833	1088909
17261750	0	536696	554042	83095	34004	259095	4793	1471725
17511775	4239	528693	832047	132330	84580	325918	17508	1925315
17761800	6415	673167	748612	40773	67443	433061	39199	2008670
18011825	168087	1160601	283959	2669	109545	135815	16316	1876992
18261850	400728	1299969	0	357	1850	68074	0	1770978
18511875	215824	9309	0	0	476	0	0	225609
<b>Totals</b>	<b>1.061.524</b>	<b>5.848.266</b>	<b>3.259.441</b>	<b>554.336</b>	<b>305.326</b>	<b>1.381.404</b>	<b>111.040</b>	<b>12.521.337</b>

Fonte: TSTD. Disponível em: <<http://bit.ly/2ySdwNZ>>. Acesso em: 9 ago. 2019.

A questão não é a maior participação dos “portugueses/brasileiros”, tampouco o fato de o Database, ao ser concebido, não ter previsto essa participação. A questão é como, depois dessa constatação, não questionar a decisão de manter juntos o comércio de Portugal e Brasil; a questão é entender por que não houve até hoje interesse em

<sup>11</sup> A distribuição do tráfico está organizada por bandeiras (*flags*), que correspondem às nações envolvidas no tráfico, com algumas combinações como Espanha/Uruguai, Portugal/Brasil e Dinamarca/Báltico. Disponível em: <<http://bit.ly/31AMAPf>>. Acesso em: 18 jan. 2019.

dimensionar cada um deles separadamente. Na coluna referente ao tráfico dos Estados Unidos é fácil constatar que, já no século XVII, o tráfico é registrado separadamente do britânico (juntos, correspondem a 3,5 milhões de escravos). Já a coluna Portugal/Brasil mantém juntos os quase 6 milhões de escravos. Essa agregação de dados fica ainda mais complicada se considerado o fato de que o pico do comércio ilegal, que envolveu o desembarque de mais de 1 milhão de africanos, ocorreu a partir da década de 1830, portanto quase dez anos depois da independência do Brasil, em 1822<sup>12</sup>.

Isso mostra que a construção do Database por bandeira claramente privilegia o detalhamento do comércio norteeuropeu, em detrimento do comércio ibérico e da América Latina (em particular Brasil e Cuba)<sup>13</sup>. Mais uma vez parece razoável pensar que a distribuição das bandeiras resulta do fato de, inicialmente, o foco do Database ter sido o comércio norteeuropeu e não o ibérico ou latinoamericano. Obviamente é possível, com muito trabalho, reconstituir os desembarques porto a porto e recompor os percentuais, mas há, no modo como o Database agrega seus dados, uma simplificação que, a essa altura, é injustificada.

Segundo o texto, os comerciantes portugueses organizaram um sistema atlântico para comércio de escravos no qual os britânicos e outros norteeuropeus terminaram por se “intrometer”. Sem dúvida os portugueses antecederam outros europeus, mas isso não nos leva necessariamente a pensar que os demais seriam intrusos. Não só os ingleses aderiram ao tráfico de escravos como, ao longo do tempo, deram-lhe um perfil bastante consolidado, a ponto de ter contribuído de forma determinante para a concepção do Database. Eles foram, aliás, os campeões do tráfico no século XVIII. Não sou uma historia-

---

12 Cf. gráficos da distribuição anual do tráfico em: <<http://bit.ly/2H2eyvh>>. Acesso em: 28 jun. 2019. O site permite visualizar os números relativos aos anos posteriores à independência, quando por motivo algum se justifica a reunião das duas bandeiras.

13 Embora fora do escopo desta análise, merece referência a coluna “Espanha/Uruguai”, que reúne o tráfico espanhol e do rio da Prata de um lado, e faz desaparecer o comércio de Cuba, Colômbia e outras regiões da América espanhola de outro.

dora da economia, e o tema não me é confortável, mas diria que uns e outros adotaram diferentes estratégias comerciais. Embora essa questão possa parecer um detalhe, pensar de uma forma ou de outra muda substancialmente a abordagem do tema. Se intrusão houve foi de todos, cada um a seu modo, sobre o continente africano.

Outro pressuposto do texto é a expansão do capitalismo em direção às Américas em geral, e ao Brasil em particular. Tenho muitas reservas em relação à teoria da acumulação endógena defendida por vários historiadores brasileiros<sup>14</sup>. Por outro lado, defendo fortemente a ideia de que há muito mais a ser considerado nesse processo do que tem sido levado em conta pela historiografia atlântica de língua inglesa, principalmente quando o recorte e a cronologia do comércio britânico são tomados como referência para o conjunto do comércio atlântico. Coincidentemente, no Brasil as fontes são mais fartas e regulares justamente a partir da última década do século XVIII, o que favorece estudos quantitativos a partir desse período<sup>15</sup>. Quero reforçar que é imensa a contribuição do Database e do trabalho pessoal de David Eltis e seus colaboradores para os estudos do tráfico atlântico e da escravidão no Brasil. Por outro lado, apesar de muitos autores de língua inglesa terem hoje acesso à historiografia brasileira, raramente essa produção, mesmo quando citada, é efetivamente esmiuçada nos textos em língua inglesa.

O avanço da historiografia brasileira sobre escravidão e tráfico não diretamente associada ao uso de recursos do Database pode em

---

14 Refiro-me aqui ao debate deflagrado a partir da publicação do livro *O arcaísmo como projeto*, rapidamente citado no texto. Cf. FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia*: Rio de Janeiro, c.1790-c.1840. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. p. 26, nota 47.

15 É o caso de *Em costas negras*, que analisa basicamente a documentação do tráfico no Rio de Janeiro a partir de 1790. Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995. Para texto mais recente, cf.: FLORENTINO, Manolo. The slave trade, colonial markets and slave families in Rio de Janeiro, Brazil, ca. 1790-ca. 1830. In: ELTIS, David; RICHARDSON, David (Eds.). *Extending frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database*. New Haven: Yale University Press, 2008. p. 275-312.

muito contribuir para repensar, por exemplo, a distribuição das bandeiras. Refirome aqui não apenas ao fornecimento de subsídios para o acréscimo de novas variáveis, o que vem sendo feito, mas a uma revisão do próprio formato do Database no que diz respeito ao Brasil. A atenção para essa volumosa historiografia hoje disponível, em grande parte inédita (teses de doutorado e dissertações de mestrado), permitiria inclusive entender melhor as particularidades das diferentes redes comerciais envolvidas, seja do lado europeu (aí incluídos os comerciantes das Américas), seja do lado africano.

Sobre a incorporação de novas variáveis ao Database, cito o exemplo dado pelo próprio Eltis ao se referir às novas tecnologias marítimas. Uma das riquezas do Database é registrar o modelo das embarcações. A leitura do texto me alertou para o fato de que hoje sabemos mais sobre tecnologia do que 20 anos atrás. Eltis argumenta o quão fortemente a nova tecnologia de revestimento das embarcações com placas de cobre afetou as viagens norteeuropeias<sup>16</sup>. É, portanto, importante pensar o impacto da nova técnica de construção nas embarcações portuguesas e brasileiras. Como mostra Jaime Rodrigues em *De costa a costa* (2005), embora a primazia pelo uso do revestimento de cobre deva ser atribuída aos ingleses, na primeira metade do século XIX as embarcações inglesas que perseguiram o tráfico ainda não tinham incorporado essa tecnologia. Já no Brasil, pelo menos alguns traficantes a adotaram e, por isso, conseguiam escapar a seus perseguidores. Um exemplo é a embarcação Feliz Americano, de propriedade de José Gomes Pereira. Em 1812, em sua terceira viagem, a embarcação foi apreendida pelos ingleses em Porto Novo, com 562 escravos a bordo. O armador requereu uma alta indenização sob o argumento de que a embarcação era nova, “inteiramente de

---

16 A mesma pergunta pode ser colocada para outras épocas: a substituição da velha caravela no século XVI; as diferenças de tecnologia de holandeses e portugueses no século XVII, tão detalhadamente descritas pelo capitão Willem Bosman. Na versão inglesa, cf. BOSMAN, William. *New and accurate description of the coast of Guinea*. London: Ballantine Press, 1907.

madeira do Brasil” e tinha o casco “forrado de cobre”<sup>17</sup>. Dando suporte a essa referência, uma tese recente mostra o crescimento da indústria naval baiana depois de 1810. De 1810 a 1815 foram construídas 31 novas embarcações (10 entre 1810 e 1811, e 21 entre 1812 e 1815), uma média de cinco por ano<sup>18</sup>. Claramente, os traficantes baianos melhoraram sua tecnologia para maximizar seus lucros e, como parte dessa estratégia, enfrentar os ingleses.

Outro foco das pesquisas realizadas no Brasil que merece ser considerado é a crescente preocupação com o conhecimento do perfil das tripulações. Além dos proprietários, o Database nomeia capitães e mestres. Poderia também incorporar outros profissionais, como barbeiros, cirurgiões e capelães. O conhecimento de sua presença ajuda a avançar no estudo das condições de transporte dos africanos escravizados. Tomo como exemplo um melhor conhecimento sobre o trabalho realizado a bordo pelos chamados barbeiros (africanos escravos e libertos) que atuavam no cuidado das doenças durante a travessia do Atlântico. Enquanto nas embarcações inglesas, francesas e mesmo portuguesas, desde o século XVII, essa tarefa cabia aos cirurgiões, nas embarcações do Brasil, até o final do tráfico, predominaram os barbeiros. Esses barbeiros foram uma particularidade do tráfico brasileiro que precisa ser explorada. Trabalhavam tanto no tratamento dos escravos e das tripulações quanto no auxílio dos capitães por ocasião das negociações de compra. O impacto de seu trabalho nas embarcações brasileiras não tem sido levado em conta e, com certeza, poderia contribuir para maior conhecimento sobre morbidade e mortalidade tanto ao longo das viagens quanto nos bar-

---

17 Cf. RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro. (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 140-142. Agradeço a Jaime Rodrigues pela detalhada informação sobre a cobertura de cobre do *Feliz Americano* por ele localizada no Arquivo Histórico Ultramarino, que integra pesquisa sua em andamento.

18 Cf. JESUS, Paulo Cesar Oliveira de. *Mantendo o curso: restrições, subterfúgios e comércio da escravatura na Bahia (1810-1817)*. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017. p. 46, Tabela 1.

rações de embarque e nos mercados depois do desembarque, onde também atuavam<sup>19</sup>.

Mesmo que essas e outras novas informações sejam de difícil quantificação que justifique serem incorporadas à totalidade das viagens, é possível construir pequenos bancos de dados a serem associados ao Database (isso já foi feito com o banco de dados de nomes, o *African Origins Database*). Não posso deixar de mencionar aqui o desafio do projeto que envolve a criação de um *online hub* que conecta coleções de dados de oito universidades, com financiamento da Fundação Mellon. Mesmo sem esses novos recursos, é possível, por meio de um esforço colaborativo, como o que ocorreu em outros momentos do projeto, desenvolver investigações setoriais que contribuam com o Database, seja incrementando a base principal, seja criando pequenos bancos com dados específicos a serem combinados à base principal.

Em resumo, a pergunta é: será que a configuração de agregação de bandeiras, principalmente no caso ibérico, e em especial do Brasil, ainda pode ser mantida? Em que medida, se estimada antes, a importância do comércio “português/brasileiro” teria levado à construção de um Database diferente do que temos hoje? Pode esse formato do Database ter influenciado ou mesmo distorcido as conclusões das pesquisas realizadas? Pode o Database, mesmo com as recentes mudanças, estar levando a distorções nas pesquisas sobre a distribuição do tráfico hoje em andamento? Essas são questões que precisam ser discutidas para além dos limites deste comentário.

Por fim, o texto apresentado por David Eltis argumenta sobre aspectos da experiência vivida dos escravos transportados para as Américas. Segundo Eltis, “apesar da hoje extensa historiografia, es-

---

<sup>19</sup> Existem vários trabalhos que abordam a atuação dos barbeiros como auxiliares ou substitutos dos cirurgiões no Brasil. Sobre os barbeiros nas tripulações das embarcações do tráfico de escravos, cf.: SOARES, Mariza de Carvalho. African barbeiros in Brazilian Slave Ports: a case study from Rio de Janeiro. In: CAÑIZARES-ESGUERRA, Jorge; CHILDS, Matt D.; SIDBURY, James (Eds.) *The black urban Atlantic in the Age of the Slave Trade*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2013. p. 207-230.

tudos sobre essas experiências são ainda escassos”. É surpreendente reconhecer como, depois de 20 anos, com 36 mil viagens registradas, 12 milhões de africanos embarcados e uma significativa produção acadêmica, ainda se constata a dificuldade em desvendar o que efetivamente acontecia no interior dessas embarcações. É urgente um exercício de repensar as fontes de modo a conseguir uma reconstrução, mesmo que fragmentária, dessas experiências. A riqueza da historiografia brasileira sobre as experiências vividas pelos africanos após o desembarque pode contribuir para a construção de novas abordagens que possam nos levar a melhor entender a experiência da travessia<sup>20</sup>. Há também um crescente interesse pelo estudo das viagens recorrendo a fontes diversas<sup>21</sup>. A leitura cuidadosa dos diários de bordo é certamente um caminho a ser mais explorado<sup>22</sup>.

---

20 Cito alguns brasileiros que trabalham nessa perspectiva e tiveram obras publicadas nos Estados Unidos nas últimas décadas. Para uma análise de africanos de primeira geração no Brasil, cf.: REIS, João José. *Slave Rebellion in Brazil: the Muslim uprising of 1835 in Bahia*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1993; Idem. *Divining slavery and freedom: the story of Domingos Sodré, an African Priest in Nineteenth-Century Brazil*. New York: Cambridge University Press, 2015; e SOARES, Mariza de Carvalho. *People of faith: slavery and African Catholics in eighteenth century Rio de Janeiro*. Durham: University Press, 2011. Para outros livros recentes sobre escravidão no Brasil, cf.: FURTADO, Junia Ferreira. *Chica da Silva: a Brazilian slave of the eighteenth century*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009. (New Approaches to the Americas); e FRAGA, Walter. *Crossroads of freedom: slaves and freed people in Bahia, 1870-1910*. Durham: Duke University Press, 2016. Entre os trabalhos publicados no Brasil, destaco: FARIAS, Juliana Barreto. *Mercados minas: africanos ocidentais na Praça do Mercado do Rio de Janeiro (1830-1890)*. Rio de Janeiro: Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro, 2015.

21 O trabalho de Jaime Rodrigues tem sido pioneiro para o entendimento das condições de transporte das viagens transatlânticas. Do mesmo modo que avança sobre o tema, mostra as limitações do acesso às experiências vividas tanto pelas tripulações quanto, especialmente, pelos escravos transportados. Cf. RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico, de Angola ao Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005; Idem. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (180-1850)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2000; Idem. *No mar e em terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres*. São Paulo: Alameda, 2016.

22 Ver como exemplo os trabalhos de Robert Harms e Bruce Mouser, que analisam diários de bordo. HARMS, Robert. *The Diligent: a voyage through the worlds of the slave trade*. New York: Basic Books, 2002; MOUSER, Bruce L. (Ed.). *A slaving voyage to Africa and Jamaica: the Log of the*

Como comentário final, quero destacar que os novos números apresentados pelo Database permitem divulgar a procedência e o destino dos 12 milhões de homens, mulheres e crianças que, submetidos à violência das escravização, foram forçadamente enviados a diferentes partes das Américas nas 36 mil viagens que atravessaram o Atlântico ao longo de mais de quatro séculos. A eles nossa homenagem. A seus descendentes nosso apoio em todas as campanhas de devolução patrimonial e reparação das usurpações materiais e existenciais que se acumulam ao longo dos séculos.

### **Bibliografia**

- ALMEIDA, Suely C. Cordeiro de. Entre o Recife e a Costa da Mina: uma rota do comércio atlântico de escravos (c.1724-c.1752). In: ENCONTRO ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NO BRASIL MERIDIONAL, 8., 2017, Porto Alegre. *Anais...* Porto Alegre: UFRGS, 2017. p. 1-9. Disponível em: <<http://bit.ly/33y9jxl>>. Acesso em: 28 jun. 2019.
- BOSMAN, William. *New and accurate description of the coast of Guinea*. London: Ballantine Press, 1907.
- CURTIN, Philip. *The transatlantic slave trade: a census*. Madison: University of Wisconsin Press, 1969.
- ELTIS, David; RICHARDSON, David (Orgs.) *Extending the frontiers: essays on the new Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven: Yale University Press, 2008.
- \_\_\_\_\_. *Atlas of the Transatlantic slave trade*. New Haven: Yale University Press, 2010.
- \_\_\_\_\_, et al. *The Trans-Atlantic Slave Trade: a Database on CD-ROM*. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.
- FARIAS, Juliana Barreto. *Mercados minas: africanos ocidentais na Praça do Mercado do Rio de Janeiro (1830-1890)*. Rio de Janeiro: Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro, 2015.
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escla-*

---

Sandown, 1793-1794. Indianapolis: Indiana University Press, 2002. Infelizmente, no caso das embarcações do Brasil, relatos de bordo não são frequentes.



- vos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX). Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.
- \_\_\_\_\_. The slave trade, colonial markets and slave families in Rio de Janeiro, Brazil, ca. 1790ca. 1830. In: ELTIS, David; RICHARDSON, David (Eds.). *Extending frontiers: essays on the new Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven: Yale University Press, 2008. p. 275312.
- FRAGA, Walter. *Crossroads of freedom: slaves and freed people in Bahia, Brazil, 1870-1910*. Durham: Duke University Press, 2016.
- FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- FURTADO, Junia Ferreira. *Chica da Silva: a Brazilian slave of the eighteenth century*. Cambridge: Cambridge University Press, 2009. (New approaches to the Americas).
- GOULART, Maurício. *A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico (1949)*. São Paulo: AlfaÔmega, 1975.
- HARMS, Robert. *The Diligent: a voyage through the worlds of the slave trade*. New York: Basic Books, 2002.
- JESUS, Paulo Cesar Oliveira de. *Mantendo o curso: restrições, subterfúgios e comércio da escravatura na Bahia (1810-1817)*. 2017. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.
- LOVEJOY, Henry et al. Redefining African regions for linking open-source data. *History in Africa*, Cambridge, v. 46, p. 132, jun. 2019.
- METTAS, Jean; DAGET, Serge (Ed.). *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIIIe siècle 1: Nantes*. Paris: Société Française d'Histoire d'OutreMer, 1978.
- \_\_\_\_\_; DAGET, Michelle (Eds.). *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIIIe siècle 2: ports autres que Nantes*. Paris: Société Française d'Histoire d'OutreMer, 1984.
- MOUSER, Bruce L. (Ed.). *A slaving voyage to Africa and Jamaica: the Log of the Sandown, 17931794*. Indianapolis: Indiana University Press, 2002.
- REIS, João José. *Slave Rebellion in Brazil: the Muslim uprising of 1835 in Bahia*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1993.

- \_\_\_\_\_. *Divining slavery and freedom: the story of Domingos Sodré, an African priest in nineteenth-century Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press, 2015.
- RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2000.
- \_\_\_\_\_. *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.
- \_\_\_\_\_. *No mar e em terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres*. São Paulo: Alameda, 2016.
- SOARES, Mariza de Carvalho. *People of faith: slavery and African Catholics in eighteenth-century Rio de Janeiro*. Durham: University Press, 2011.
- \_\_\_\_\_. African barbeiros in Brazilian slave ports: a case study from Rio de Janeiro. In: CAÑIZARES-ESGUERRA, Jorge; CHILDS, Matt D.; SIDBURY, James (eds.) *The black urban Atlantic in the Age of the Slave Trade*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2013. p. 207-230.
- \_\_\_\_\_. (org.). *Diálogos Makii de Francisco Alves de Souza: manuscrito de uma congregação católica de africanos Mina, 1786*. São Paulo: Chão, 2019.

Recebido em: 12/02/2019 – Aprovado em: 01/06/2019