

---

## *“Sendo agora, como se fôssemos, uma família”: laços entre companheiros de viagem no navio negreiro Emília, no Rio de Janeiro e através do Mundo Atlântico<sup>‡\*</sup>*

---

Walter Hawthorne<sup>\*\*</sup>

**Resumo:** Este artigo analisa a vida dos africanos num navio negreiro, o Emília. O navio foi capturado pela fragata inglesa Morgiana em 1821 e levado ao Rio de Janeiro. No Rio, a comissão mista anglo-portuguesa condenou o navio pelo crime de comércio ilícito de escravos. Os africanos do Emília ficaram na condição de “africanos livres” sob a custódia do governo local por um período de quatorze anos. Foram distribuídos entre instituições públicas e concessionários particulares para servir como “trabalhadores livres”. Na prática suas experiências de trabalho foram semelhantes às de escravos. Depois de quatorze anos, um grupo dos africanos livres do Emília voltou à África juntos. O artigo propõe que a identidade mais importante para reforçar as relações entre os africanos não foi uma identidade étnica, mas sim uma identidade nascida no Emília, uma identidade de companheiros de viagem.

**Palavras-chave:** Navio negreiro; Africanos livres; Companheiros de viagem.

**Abstract:** This article analyzes the lives of a group of Africans from a slave ship, the Emilia. The ship was seized by the British frigate Morgiana in 1821 and taken to Rio de Janeiro. There, it was condemned by the British and Portuguese mixed commission court for illegal slave trading. The recaptives from the Emilia became “liberated Africans” and remained under the custody of the local government for fourteen years. They were distributed among public institutions and private hirers to serve as “free laborers”. In practice, their labor experiences were close to slavery. After fourteen years, a group of the Africans from the Emilia went back to Africa together. The article claims that rather than an ethnic identity, the most important bond among them was the identity they created during the middle passage on board the Emília, a shipmate identity.

**Keywords:** Slave ship; Liberated Africans; Shipmate identity.

Em fevereiro de 1821, 391 indivíduos do Golfo de Benin foram conduzidos à força para canoas e levados para um navio, o *Emília*, à espera no porto de Lagos, também conhecido como Onim. A maioria deles, nus e ainda sentindo o ardor do ferro em brasa marcando-lhes a carne, começava uma jornada que milhões de cativos africanos haviam sofrido através do Oceano Atlântico<sup>1</sup>. Marinheiros negros nascidos na região e que falavam

---

<sup>‡</sup> Tradução: Fabiane Popinigis e Neusa Popinigis; revisão: Beatriz Gallotti Mamigonian. Artigo publicado originalmente em inglês na *Luso-Brazilian Review* 45:1 (2008) e republicado aqui com autorização.

\* Dedico um agradecimento especial a Flavio Gomes e Roquinaldo Ferreira pela ajuda nos arquivos do Rio de Janeiro, e David Eltis em Kew. Beatriz Gallotti Mamigonian, Kristin Mann, Olatunji Ojo, Lynn Schler, James H. Sweet, Paul Lovejoy e Mary Karasch me deram inestimáveis sugestões na primeira versão. Mann generosamente compartilhou comigo o manuscrito de seu livro. Fulbright-Hays financiou minha pesquisa.

\*\* Michigan State University. Email: [walterh@msu.edu](mailto:walterh@msu.edu)

<sup>1</sup> As marcas estão registradas na documentação do navio no Arquivo Histórico do Itamarati (doravante AHI), Rio de Janeiro, Coleções Especiais, Lata 13, Maço 1.

as línguas locais podem ter tentado acalmá-los, dizendo-lhes alguma coisa do que esperar do comandante e da tripulação, que falavam português<sup>2</sup>. Ninguém, porém, poderia ficar à vontade naqueles porões apertados, escuros e fedorentos sob o convés do *Emília*. À medida que alguns começaram a adoecer atacados pela disenteria e outros tinham sede, devido às escassas rações de água, é provável que se tenham sentido irremediavelmente separados das suas famílias e comunidades na jornada para o sul através do Equador, e para oeste, em direção ao Brasil<sup>3</sup>.

Se alguma experiência de escravos atlânticos pode ser considerada típica, não é, com certeza, a dos cativos do *Emília*. Na verdade, a distância da travessia atlântica e especialmente o estatuto legal que os cativos adquiriram ao fim fizeram deles um grupo um tanto excepcional. Entretanto, o estatuto *de jure* deles não tornava as condições *de facto* sob as quais viviam nada diferentes das experimentadas pelos africanos trazidos como escravos para o Rio. Legalmente, suas experiências foram diferentes daquelas vividas pelos outros de duas maneiras.

Primeiramente, durante a travessia do Atlântico a marinha inglesa capturou o navio, acusando o comandante de violar legislação internacional que proibia o tráfico de escravos ao norte do equador. Assim, durante a maior parte da viagem, os africanos do *Emília* não eram propriedade dos traficantes, mas encontravam-se num estado de limbo legal sob a custódia protetora dos ingleses. Ainda assim, a proporção de mortes em trânsito foi mais ou menos a mesma que a média das travessias de navios negreiros, uma indicação de que a deles não foi mais fácil.

Em segundo lugar, depois de desembarcar no Rio de Janeiro, uma comissão internacional deu aos cativos documentos de manumissão. Isso não significou que eles tivessem os mesmos direitos de outras pessoas livres no Brasil. Pela lei, eles tinham de servir por um período de aprendizado de 14 anos, "empregados" pelos cidadãos que oferecessem os lances mais altos. Esses aprendizes *de jure* tornavam-se escravos *de facto*, com trabalho, acomodações e tratamento nas mãos dos brancos equivalentes àqueles oferecidos à maioria das pessoas de pele negra no Rio.

O que mais diferenciava aqueles levados a bordo do *Emília* dos outros cativos africanos transportados para o Brasil era o fato de que inúmeras instituições eram encarregadas de seguir seu rastro, de modo que muitos registros foram feitos a respeito deles. Quando organizados em sequência, dados retirados dos arquivos em Lisboa, Londres e Rio revelam muito sobre como os cativos de um navio negreiro criaram laços extremamente pessoais entre si durante a travessia, experimentaram novas "liberdades" legais tornadas possíveis por uma campanha antiescravista e formaram uma comunidade forte e duradoura em uma sociedade opressora e estratificada racialmente. Uma vez que as condições *de facto* das vidas que foram embarcadas à força no *Emília* eram semelhantes àquelas de muitos

---

<sup>2</sup> Escravos e livres estavam entre a tripulação africana do *Emília*. Cinco eram Haussá, dois Jeje e vários Mina. Public Records Office (doravante PRO), Londres, Kew, FO 84/12.

<sup>3</sup> AHI, Coleções Especiais, Lata 13, Maço 1 para a descrição do navio, sua ração de água inadequada e os cativos sofrendo de disenteria poucos dias depois de partir de Lagos.

escravos africanos, sua história pode ser também uma janela a fornecer ampla visão para o passado.

Na sua jornada oceânica, os cativos do *Emília*, como outros escravos antes deles, suportaram um prolongado período de sofrimento. É nesse sofrimento que filmes, romances e histórias da travessia da África para a América têm focalizado, conscientizando-nos da desumanidade do tráfico transatlântico de escravos<sup>4</sup>. Era desumano, sim, mas é hora de reconhecermos a travessia transatlântica em todas as suas complexidades. É hora de enxergarmos os navios negreiros como os cativos os enxergavam: um lugar onde indivíduos morriam, mas comunidades nasciam. Na sua jornada oceânica, os cativos do *Emília*, como outros antes deles, formaram uma comunidade de companheiros de viagem. Quando colocados em servidão nas Américas, os laços que eles compartilhavam fortaleceram-se, a própria comunidade de companheiros de viagem tornando-se o ponto central de suas vidas. Embora forjada em um novo ambiente, essa comunidade era conceitualizada de uma maneira que não era absolutamente nova. Originava-se de uma mentalidade que os cativos do *Emília* levavam consigo desde a terra natal, uma mentalidade que não era influenciada de nenhuma forma significativa por aqueles que os mantinham em cativeiro.

### O CONTEXTO HISTORIOGRÁFICO

Desnecessário dizer que para uma comunidade existir, um grupo de pessoas deve estar fisicamente reunido durante um período prolongado de tempo. Nas cidades e nas fazendas do Novo Mundo, os africanos passavam tempo juntos e lá formavam laços duradouros. Esses não eram, porém, os primeiros lugares onde os africanos escravizados desenvolviam o sentido de pertencer a um grupo. Antes de chegar às Américas, os escravos africanos estavam juntos nos navios negreiros.

No início do século XIX, Henry Koster comentou sobre a afeição que os escravos companheiros de viagem tinham uns pelos outros no Brasil. "Os negros", escreveu ele, "demonstram muito apego às suas esposas e filhos, aos seus parentes, caso os tenham, e aos seus malungos ou companheiros de viagem da África"<sup>5</sup>. Malungo, cujo significado Koster desconhecia, derivava da palavra mbundo “malunga”, que eram antigos símbolos de autoridade trazidos do mar pelos ancestrais<sup>6</sup>. Para os escravos mbundos, que haviam sido vendidos através dos portos angolanos, a associação de malungos com ancestrais do mar

<sup>4</sup> Entre muitos outros, *Amistad* (Universal City, CA: Dream Works, 1998); Robert Harms, *The Diligent: a Voyage Through the Worlds of the Slave Trade* (New York: Basic Books, 2002), 293-330; Joseph C. Miller, *Way of Death: Merchant Capitalist and the Angolan Slave Trade, 1730-1830* (Madison: The U. of Wisconsin P, 1988), 314-444; Daniel P. Mannix, *Black Cargoes: a History of the Atlantic Slave Trade, 1518-1865* (New York: The Viking Press, 1962), 104-30.

<sup>5</sup> Henry Koster, *Travels in Brazil*. C. Harvey Gardiner, ed. (Carbondale Southern Illinois UP, 1966), 182. Para outras referências a “mulungo”, ver Robert W. Slenes, “Malungo, *ngoma* vem!” África coberta e descoberta no Brasil”, *Revista USP*, 12 (1991-1992), 48-67.

<sup>6</sup> Slenes, “Malungo”, p. 53; Joseph C. Miller, *Kings and Kinsmen, Early Mbundu States in Angola* (Oxford: Clarendon Press, 1976), 54, 301; James H. Sweet, *Recreating Africa: Culture, Kinship, and Religion in the African-Portuguese World, 1441-1770* (Chapel Hill: U of North Carolina Press, 2003), p. 33-4.

deve tê-los tornado mais que simples "companheiros de viagem". Eram ao mesmo tempo elos com um passado real e mítico e pessoas que compartilhavam uma ligação especial no presente.

Usando observações como as de Koster, um grupo de historiadores em busca de um melhor entendimento sobre as vidas dos africanos nas Américas teceram especulações segundo as quais os laços de companheiros de viagem serviram tanto para a base em que novas comunidades foram construídas, como para reforçar identidades preexistentes. Até o presente, entretanto, nenhum estudo examinou um grupo de companheiros de viagem ao longo do tempo para determinar como e por que tais laços eram concebidos e mantidos. Levando-se em consideração que a história do Atlântico é um assunto cada vez mais atual, é surpreendente que não tenha havido maior interesse pelas comunidades que foram verdadeiramente formadas no Atlântico.

Em *Two Jamaicas*, de 1955, Philip D. Curtin tornou-se o primeiro a voltar a atenção acadêmica para os africanos que haviam enfrentado juntos a travessia, ao descrever "os estranhos laços entre 'companheiros de viagem'". Usando fatos do diário de bordo do proprietário, de 1834, ele continuou: "na Jamaica eram considerados quase tão fortes quanto um relacionamento sanguíneo, e passava de geração para geração – um rapaz sentia que o 'companheiro de viagem' do seu pai era seu parente também"<sup>7</sup>. Em um estudo sobre outras ilhas caribenhas (Leeward Islands), Elsa V. Goveia observou relacionamentos semelhantes. Citando o contemporâneo Bryan Edwards, ela argumentou que os escravos eram "fortemente apegados às pessoas do seu próprio país, e 'acima de tudo, àqueles seus companheiros que vieram no mesmo navio que os trouxera da África"<sup>8</sup>.

Em um ensaio de 1976, Sidney W. Mintz e Richard Price revelaram outros "fragmentos de evidências" indicando a força dos elos entre os companheiros de viagem. Em alguns lugares do Suriname, eles observaram, os africanos que enfrentaram a travessia atlântica juntos referiam-se uns aos outros pelo apelido carinhoso de *sippi*. Em outros lugares da colônia usava-se *máti*, em Trinidad *malongue* e no Haiti *bâtiment*. Entretanto, Mintz e Price extraíram mais significado da experiência da travessia do que autores anteriores, argumentando que fora importante tanto porque destruíra laços culturais que haviam existido na África como porque marcava o começo de novas sociedades afro-americanas. Africanos em navios negreiros, eles acreditavam, tinham sido retirados de várias partes do continente, e, portanto, não compartilhavam uma "cultura", ou um "conjunto de crenças e valores, adquiridos socialmente e padronizados, que serve [...] como guia para comportamento". Nada tendo em comum além do sofrimento, os companheiros de viagem formavam novos laços de importância duradoura. "Nós acreditamos", eles escreveram, "que o desenvolvimento desses laços sociais, antes mesmo que os africanos colocassem os pés no Novo Mundo, já anunciavam o nascimento de novas sociedades baseadas em novos tipos de

---

<sup>7</sup> Philip D. Curtin, *Two Jamaicas: The Role of Ideas in a Tropical Colony, 1830-1865*. Cambridge: Harvard University Press, 1995, p. 26.

<sup>8</sup> Elsa V. Goveia, *Slave Society in the British Leeward Islands at the End of the Eighteenth Century*. New Haven: 1965, p. 245. Também Orlando Patterson, *The Sociology of Slavery: an analysis of the origins, development and structure of negro slave society in Jamaica* (London: MacGibbon & Kee, 1967), 149.

princípios”<sup>9</sup>.

Estudiosos considerados “África-cêntricos”, porque iam além da travessia e buscavam nas sociedades africanas os princípios de organização social de comunidades escravas, apresentaram as críticas mais vigorosas à obra de Mintz e Price. Os escravos em navios e nas Américas, argumentaram, não foram sempre distribuídos aleatoriamente de tal forma que não conseguissem criar vínculos com outros dos mesmos agrupamentos culturais, e a travessia atlântica não foi tão traumatizante a ponto de tornar-se desintegradora de cultura<sup>10</sup>. Por um lado, estudiosos África-cêntricos reconhecem que laços entre companheiros de viagem eram permanentes e constituíam um dos blocos construtores de uma identidade americana compartilhada. Por outro lado, eles consideravam os laços entre companheiros de viagem como um reforço das identidades preexistentes, e não uma substituição delas. Por exemplo, examinando uma revolta na Bahia em 1835, Paul Lovejoy argumenta que “virtualmente todos os participantes... haviam chegado... nos mesmos navios portugueses e brasileiros”, e, portanto, “formado lealdades” que eram ainda mais consolidadas pela origem étnica similar<sup>11</sup>.

Com exemplos de africanos através das Américas professando afeição por companheiros de viagem, é óbvio que tais laços merecem uma maior atenção dos estudiosos. As poucas pesquisas que têm sido realizadas focalizam as grandes divergências sobre a natureza das identidades dos escravos africanos do Novo Mundo. Teriam os laços entre companheiros de viagem reforçado o que já existia ou servido de base para algo novo? Independentemente de quais sejam as respostas para essas perguntas, os estudiosos sempre representam os laços entre companheiros de viagem como um meio para um fim, e não um fim propriamente dito. Isto é, eles viam os laços entre companheiros de viagem como um meio para uma identidade com base mais ampla. Assim, deixaram passar muita coisa em branco. Deixaram de explorar a importância que os cativos davam ao restabelecimento imediato de laços muito íntimos e pessoais, e deixaram de reconhecer a natureza cultural específica da maior parte dos tipos de relacionamentos pessoais que os novos cativos

---

<sup>9</sup> Sidney W. Mintz e Richard Price, *The Birth of African-American Culture: an anthropological perspective*. Boston: Beacon Press, 1992, 8, pp. 42-44. *Sippi* vem de navio (ship), como é *bâtiment* em francês. *Máti* ainda significa amigo no Suriname. O trabalho recente de Russel Lohse se encaixa bem nesse argumento. Ver “Africans in a colony of creoles: the yoruba in colonial Costa Rica” em Toyin Falola e Matt D. Childs, eds., *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*. Bloomington, In: Indiana UP, 2004, pp. 141-2. Na Costa Rica, companheiros de navio se referiam a si próprios como *carabela*, que é caravela em espanhol, um navio português ou espanhol pequeno.

<sup>10</sup> Paul E. Lovejoy, “Identifying Enslaved Africans in the African Diaspora”, Lovejoy, ed. *Identity in the Shadow of Slavery* (New York: Continuum, 2000), pp. 1-29; John K. Thornton, *Africa and the Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1680* (Cambridge: Cambridge UP, 1992), 153, 192-5. Especialmente importante para analisar as travessias atlânticas tem sido David Eltis, et al., *The transatlantic slave trade: a database on CD-Rom*. Cambridge: Cambridge UP, 1999.

<sup>11</sup> Paul E. Lovejoy, “Background to Rebellion: the origins of Muslim Slaves in Bahia”. *Slavery & Abolition* 15 (1994), p. 155. Também “Jihad and Slavery: the origins of enslaved muslims in Bahia” in *Slavery, commerce and production in the Sokoto Caliphate of West Africa*. Trenton, NJ: Africa World Press, 2005, pp. 55-80; Mieko Nishida, *Slavery and Identity: ethnicity, gender and race in Salvador, Brasil, 1808-1888*. Bloomington: Indiana UP, 2003, p. 32; Monica Schuler, “Liberated Central Africans in Nineteenth-Century Guyana”, in Linda M. Heywood, ed., *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora*. Cambridge, Cambridge UP: 2002, p. 326.

formavam – aqueles de parentesco e comunidade<sup>12</sup>.

### ANTES DA VIAGEM

Trezentos e noventa e dois cativos se encontrariam a bordo do *Emília*: 391 de Lagos e um que foi comprado a oeste ao longo da costa<sup>13</sup>. Uma lista compilada por administradores no Rio no dia 31 de julho de 1821 indica a *procedência*, ou origem, de 352 desses cativos<sup>14</sup>. Não é claro se os cativos se viam, sobretudo, através de categorias étnicas. O que fica claro é que os comandantes, proprietários brasileiros de escravos e funcionários do governo, achavam essas categorias importantes, de modo que os registros que mantinham identificavam os cativos dessa forma. Dos 352 cativos identificados no Rio, 250 (71%) foram listados como Nagou ou Nagô, o etnônimo que os portugueses usavam para iorubás ou falantes de língua iorubá (2 dos 250 foram catalogados como Anagou ou Iorubá vivendo a oeste do rio Weme)<sup>15</sup>; 71 (20%) eram Haussá; 30 (8,5%) eram Tapa; e 1 era Jeje. Registros indicam o gênero e idades gerais de todos os 392 cativos: 191 (49%) eram homens, 101 (26%) meninos, 90 (23%) mulheres e 10 (2%) meninas. Dos haussás, 81% eram homens, dos iorubás 71%, dos tapas 61% e dos jejes 100% (1 pessoa do sexo masculino)<sup>16</sup>. Os números elevados de escravos do sexo masculino nesta amostra ajustam-se aos padrões descritos por Paul Lovejoy e David Eltis e refletem o desejo do mercado africano de reter mulheres escravas e a demanda do mercado Atlântico por homens de "primeira qualidade"<sup>17</sup>.

É possível que a maior parte dos iorubás obrigados a embarcar no *Emília* viesse do império de Oyó, um dos vários estados iorubás localizado em uma área chamada Iorubalândia. Politicamente estável e militarmente forte no final do século XVIII, Oyó dominava o comércio de exportação de escravos a partir da Baía do Benin. Em 1817, entretanto, guerras irromperam dentro do império. Embora historiadores tenham debatido múltiplas causas para essas guerras, eles concordam a respeito dos que participaram delas<sup>18</sup>. Em 1817, Afonjá, o líder da cidade de Ilorin, fez uma tentativa para derrubar o *alafin*, ou rei

<sup>12</sup> O exercício de Joseph C. Miller é uma exceção. "Retention, reinvention and remembering: restoring identities through enslavement in Africa and under slavery in Brasil", in José C. Curto e Paul E. Lovejoy, eds., *Enslaving Connections: changing cultures of African and Brasil during the Era of Slavery* (Amherst: Humanity Books, 2004), p. 81-124. Sobre a família escrava americana, Herbert G. Gutman, *The Black Family in slavery and freedom, 1750-1925*. New York: Vintage, 1976; Thornton, *Africa and the Africans*, pp.172-84; Douglas B. Chambers, *Murder at Montpelier: Igbo Africans in Virginia*. Jackson: UP of Mississippi, 2005, pp. 96-111, 176.

<sup>13</sup> AHI, Coleções Especiais, Lata 13, Maço 1.

<sup>14</sup> Arquivo Nacional (doravante AN), Rio de Janeiro, Junta de Comércio, Códice 184, v. 3.

<sup>15</sup> Paul E. Lovejoy, "The Yoruba Factor in the Trans-Atlantic Slave Trade" in Toyin Falola e Matt D. Childs, eds., *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*. Bloomington, IN: Indiana UP, 2004, p. 42.

<sup>16</sup> AHI, Coleções Especiais, Lata 13, Maço 1.

<sup>17</sup> Lovejoy, "Jihad", pp. 59-63; David Eltis, "Fluctuations in the age and sex ratios of slaves in the nineteenth-century transatlantic slave traffic", *Slavery and Abolition*, n° 7: 1986, pp. 257-72; David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the transatlantic slave trade*. New York: Oxford UP, 1987, p. 358 nota 31.

<sup>18</sup> Robin Law, *The Oyo Empire: a West african imperialism in the era of the atlantic slave trade*, c.1600-1800 (Oxford: Clarendon Press, 1977), pp. 245-60; "The constitutional troubles of Oyó in the eighteenth century" *Journal of African history* n° 6, 2 (1971), pp. 239-41; I.A. Akingjogbin, "The prelude to the Yoruba civil wars of the nineteenth century", *Out.* 1, 2: 1965, pp. 24-46; Robert Smith, *Kingdoms of the Yoruba*. Londres: James Currey, 1988, pp. 109-24.

do império. Fez isso forjando uma aliança com um respeitado estudioso muçulmano que incitou escravos muçulmanos haussás e pastores fulas, assim como um grupo de muçulmanos iorubás a juntar-se em uma *jihad* contra os iorubás pagãos que dominavam o império. A promessa de liberdade deu a muitos escravos, que tinham sido vendidos da região dos Haussá para o sul e levados para Oyó em números cada vez maiores no século XIX, uma razão para abandonar seus senhores e empunhar armas<sup>19</sup>. A *jihad* de Afonjá foi a principal fonte produtora de cativos iorubás em 1820, o ano em que aqueles escravizados a bordo do *Emília* teriam sido feitos cativos<sup>20</sup>. Em 1820, aconteceram relativamente poucos levantes militares muito longe de Ilorim, o que significa que os cativos do *Emília* provavelmente vieram de um raio de aproximadamente 50 milhas da cidade<sup>21</sup>.

De Oyó, cativos iorubás foram vendidos para o sul, possivelmente passando pelas mãos de vários proprietários antes de chegar a Lagos<sup>22</sup>. Para trás ficaram as cidades, linhagens ou grupos de parentes aos quais haviam pertencido os iorubás mantidos em cativeiro a bordo do *Emília*. Ao contrário da maioria dos africanos ocidentais, os iorubás moravam em cidades de densa população. Na virada do século XIX, a população dessas cidades variava de 5.000 a 20.000 habitantes e eram essencialmente agrupamentos de complexos fechados compostos por habitações de pessoas da mesma linhagem (*compounds*).<sup>23</sup> Dentro dos complexos, existiam diferenças claras de hierarquia, com maior poder nas mãos dos chefes de linhagens do que qualquer outra pessoa – os idosos acima dos jovens e aqueles ligados por laços sanguíneos e de casamentos acima dos escravos adquiridos na Haussalândia. Para as linhagens, as pessoas representavam riqueza e poder. As pessoas plantavam, colhiam, produziam bens, negociavam e lutavam em guerras. Desse modo, as linhagens procuravam produzir proles numerosas, frequentemente através de casamentos polígamos exógenos, que proporcionavam aos homens mais esposas para que pudessem ter mais filhos. Os escravos aumentavam a população dos complexos, fornecendo

<sup>19</sup> J. F. Ade Ajayi, “Samuel Ajayi Crowther of Oyó” in Philip Curtin, ed. *Africa remembered, narratives by West Africans from the era of the slave trade* (Madison: The U of Wisconsin P, 1967, pp. 299; Samuel Johnson, *History of the Yorubas*. Lagos: C.M.S. Bookshops, 1956, pp. 197-8; James Brice Lockhart e Paul E. Lovejoy, *Hugh Clapperton into the Interior of Africa: records of the Second Expedition, 1825-1827*. Leiden: Brill, 2005, pp. 106-66.

<sup>20</sup> Lovejoy, *Jihad*, p. 59. Há duas outras possíveis fontes produtoras dos cativos iorubás. Primeiro, os estados de Ijebu e Owu estavam engajados num conflito em 1820, mas a data da queda de Owu e o resultante fluxo de cativos para o sul deu-se provavelmente após 1820. Ver Philip D. Curtin, “Joseph Wright of the Egba”, em Curtin ed., *África Remembered*, op.cit., p. 318fn; P. C. Lloyd, “Osifekunde of Ijebu” em Curtin, ed. *Africa Remembered...*, op. cit., p. 248fn; Law, *Oyo*, p. 275. Em segundo lugar, uma única *razia* por uma comunidade costeira no interior pode ter produzido os cativos do *Emília*. Entretanto, uma carta do *Emília* descrevendo os conflitos pelos quais os escravos eram produzidos não fala de uma *razia* (ou cerco), mas de “guerras” em curso. Em comunicações pessoais, o historiador Olatunji Ojo argumenta que a preponderância de cativos homens e o considerável número de Haussá e Tapas a bordo do *Emília* aponta para a origem dos cativos como o norte da Iorubalândia. Assim, a maior parte dos iorubás a bordo do *Emília* aparentemente eram originários da área de Ilorin.

<sup>21</sup> Comunicação pessoal, Olatunji Ojo.

<sup>22</sup> Crowther descreve ter sido transferido de um dono para outro na rota para a costa. Ajayi, “Samuel Ajayi Crowther”, pp. 289-316. Ver também Robin Law e Paul Lovejoy, eds., *The biography of Mahommah Gardo Baquaqua, His Passage from slavery to freedom*. Princeton: Markus Wiener Publishers, 2001, pp. 137-51.

<sup>23</sup> J. D. Y. Peel, *Religious encounter and eht making of the Yoruba* (Bloomington, In: Indiana UP, 2000, p. 31.

trabalhadores para as tarefas mais árduas<sup>24</sup>. As linhagens também absorviam "homens livres, porém não-parentes", que tinham os direitos de membros da família, mas não podiam assumir papéis de liderança. Para o sociólogo iorubá N. A. Fadipe, essas pessoas eram "parentes fictícios" ou *àkàkún*, o que significava "aquele que é considerado juntamente com os outros por uma questão de cortesia; que merece respeito"<sup>25</sup>.

Embora estruturados hierarquicamente, os complexos também possuíam uma qualidade comunal. Teoricamente, a linhagem, por si só, possuía propriedade, embora alguns tivessem mais autoridade na sua distribuição do que outros. Os membros trabalhavam juntos em muitos aspectos da agricultura e preparação dos alimentos e na produção de manufaturados tais como ferro, panelas de barro e tecidos de algodão. As linhagens negociavam o excedente da agricultura e os bens manufaturados, e o lucro resultante dessas transações elevava o prestígio do complexo e, portanto, dos seus membros como grupo. Era da linhagem que se originava a principal identidade social dos iorubás. As pessoas eram, literalmente, as linhagens às quais pertenciam. Indivíduos não se endividavam, e sim as linhagens. Indivíduos não cometiam crimes; crimes cometidos por um indivíduo eram vistos como crimes cometidos por todos. Os indivíduos, portanto, não eram absolutamente indivíduos. Eram parte de um grupo corporativo. Eram a própria companhia que mantinham<sup>26</sup>.

Nas cidades, os iorubás também interagiam diariamente com as pessoas de fora dos seus complexos, desenvolvendo amizades duradouras que frequentemente se expressavam em clubes e associações ocupacionais. As amizades mais profundas eram expressas através do idioma do parentesco, em que as pessoas enfatizavam um relacionamento compartilhado (fosse ele real ou fictício) com os ancestrais e, portanto, dando um sentido de que pertenciam ao mesmo grupo e lugar<sup>27</sup>. Como os complexos, as cidades eram estruturadas hierarquicamente. Alguns grandes homens tinham-se feito por si próprios, adquirido títulos, riqueza e bens pelos seus próprios esforços, e outros talvez tivessem sido ajudados pelas suas famílias, sua riqueza e seus títulos resultantes de heranças<sup>28</sup>.

Na caracterização de Orlando Patterson, frequentemente citada, ser roubado de uma comunidade e escravizado era sofrer uma "morte social"<sup>29</sup>. Entretanto, as experiências daqueles forçados a bordo do *Emília* levantam questões sobre esse tipo de "morte". Em suma, se os cativos do *Emília* morreram socialmente, rapidamente ressuscitaram formando uma nova comunidade à qual pertenciam, e assim o fizeram apoiando-se numa mentalidade que traziam da terra natal. Em outras palavras, a morte social era seguida pela "reencarnação social". Como explica J. D. Y. Peel, os iorubás que sobreviveram às guerras e deslocamentos em grande escala na primeira parte do século XIX "lutaram para apegar-se ao

---

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 32; Law, *Oyo*, p. 62.

<sup>25</sup> N. A. Fadipe, *The sociology of the Yoruba* (Ibadan: Ibadan UP, 1970, pp. 100, 117-19, 331.

<sup>26</sup> Miller, "Retention"; Toyin Falola, *Culture and Customs of Nigeria*. Westport: Greenwood, 2001, pp. 117-36; Kevin Roberts, "Yoruba family, gender and kinship roles in new world slavery" in Toyin Falola e Matt D. Childs, eds., *The Yoruba diaspora in the Atlantic World*. Bloomington: Indiana UP, 2004, pp. 248-59.

<sup>27</sup> Peel, *Religious Encounter*, *op. cit.*, pp. 53-9.

<sup>28</sup> *Ibid.*, pp. 59-62; Law, *Oyo*.

<sup>29</sup> Orlando Patterson, *Slavery and Social Death: A Comparative Study*. Cambridge: Harvard UP, 1982.

que puderam das velhas identidades e padrões de vida. Mesmo quando espalhados e separados dos parentes... carregavam com eles as origens da identidade social; onde pudessem buscavam reconstruir suas comunidades”<sup>30</sup>.

### A VIAGEM

O *Emília* deixou a Bahia no dia 14 de outubro de 1820, com uma carga que consistia, principalmente, de fumo e bebidas espirituosas. O comandante Severo Leonardo portava um passaporte e documentos declarando que seu destino era Molembo, um porto ao sul do Equador<sup>31</sup>. Leonardo, entretanto, não tinha intenção de visitar aquele porto. Seu destino era Lagos, que ficava ao norte do Equador e, portanto, um porto no qual a exportação de escravos era ilegal.

Em 1815, os ingleses tinham imposto um tratado a Portugal que proibia súditos portugueses de participar do tráfico de escravos acima de zero grau de longitude. A Convenção Adicional de 1817 fornecia os mecanismos de aplicação do tratado de 1815. Portugal concordou que os oficiais da marinha inglesa poderiam deter navios suspeitos de tráfico de escravos ilegal. Uma comissão mista, de juízes de cada país, foi estabelecida em vários lugares, inclusive em Serra Leoa e no Rio de Janeiro, para assumir os navios apreendidos, levar a julgamento traficantes suspeitos e liberar os africanos dos navios condenados<sup>32</sup>.

Não se sabe exatamente quando o *Emília* chegou a Lagos e quanto tempo lá ficou. Mais tarde, no Rio de Janeiro, dois membros negros da população declarariam que o navio visitara diversos portos antes de chegar a Lagos, comprando canoas, água, conchas e um escravo ao longo do percurso<sup>33</sup>. Uma carta apreendida com o navio localizou o *Emília* em Lagos em meados de dezembro. Se isso for verdade, Leonardo e a tripulação esperaram no porto durante dois meses antes de carregar o navio e partir para o Brasil em meados de fevereiro. Existe algum indício de que os negreiros do Atlântico estavam enfrentando atrasos em Lagos durante esse período. No dia 12 de fevereiro os traficantes reclamaram, em uma carta enviada a bordo do *Emília*, que havia, em geral, uma "falta de escravos" na área. Outra carta dos traficantes, provavelmente referindo-se à *jihad* de Afonjá, referia-se a "guerras no interior entre os selvagens das quais escravos não haviam aparecido em abundância"<sup>34</sup>. Levando-se isso em consideração, é provável que aqueles levados de Oyó tenham sido rapidamente entregues a Leonardo assim que chegaram a Lagos, passando pouco tempo

<sup>30</sup> Peel, *Religious Encounters*, pp. 53-9.

<sup>31</sup> PRO, FO 84/12. Capitães comerciando ilegalmente das Baías do Benin e de Biafra frequentemente afirmavam que haviam estado em Molembo. PRO, FO 131/1. Para mais informações sobre o *Emília*: Pierre Verger, *Trade relations between the Bight of Benin and Bahia, 17th-19th Century* (Ibadan: Ibadan UP, 1976). pp. 358.

<sup>32</sup> Robert, Conrad, "Neither Slave nor free: the emancipados of Brasil, 1818-1868", *The Hispanic American Historical Review* 53, 1, Feb., 1973: 51; *A Complete collection of the Treaties and Conventions and Reciprocal Regulations at Present Subsisting between Great Britain and Foreign Powers ...* (3 vols., Londres, 1827), II, 77-79,99-101.

<sup>33</sup> AHI, Coleções Especiais, Lata 13, Maço 1; PRO, FO 84/12.

<sup>34</sup> AHI, Coleções Especiais, Lata 13, Maço 1.

juntos em barracões na costa. Tendo negociado a compra de sua carga de escravos por volta do início de fevereiro de 1821, Leonardo e a tripulação marcaram com ferro ardente cada um dos cativos com a mesma marca, registrando o local em um livro que carregavam com eles<sup>35</sup>. Os cativos forçados a bordo do *Emília*, portanto, compartilhavam o mesmo símbolo permanente de sua experiência no Atlântico, as marcas inscritas nos seus corpos.

No dia 11 de fevereiro o *Emília* deixou Lagos. Nesse dia, muitos daqueles espremidos sob seu convés eram provavelmente estranhos uns para os outros. Entretanto, devido à natureza dos conflitos na *Iorubalândia*, alguns com certeza haviam lutado no mesmo regimento militar, outros tinham sido vizinhos nas mesmas cidades, e outros tinham laços consanguíneos. Era, porém, a primeira vez que esse grupo estivera junto no mesmo lugar. Arrancados de suas cidades e dos seus grupos familiares, sozinhos e naquele momento socialmente mortos, os cativos do *Emília* estavam começando o que deveria ser uma longa e compartilhada provação.

O comandante Leonardo tomou o rumo em direção à Bahia. Entretanto, no dia 14 de fevereiro, a fragata inglesa *Morgiana*, comandada por William Finlaison, interceptou a escuna e rapidamente apurou que Leonardo havia comprado escravos ilegalmente em Lagos<sup>36</sup>. Durante uma inspeção, Finlaison avaliou que o *Emília* estava em condições de navegar e possuía um grande suprimento de aves domésticas. Entretanto, Finlaison não tinha "certeza" que o estoque de provisões pudesse alimentar "tantas pessoas" numa travessia do Atlântico. Além disso, ele "não acreditava que a água fosse, nem de longe, suficiente". Posteriormente ele lembraria que "os escravos, com exceção de alguns levemente indispostos, tinham boa saúde, mas estavam terrivelmente espremidos". Assim, ele decidiu, "por uma questão de humanidade", levar 100 homens e 80 meninos a bordo do *Morgiana*, além da tripulação, que era constituída por 21 homens<sup>37</sup>.

Com sua tripulação no controle do *Emília*, Finlaison ordenou que os dois navios seguissem para Serra Leoa, onde ele planejava apresentar Leonardo à comissão mista. Entretanto, durante o percurso, o comandante notou que as condições a bordo do *Emília* eram "terríveis", de modo que levou os dois navios a um porto mais próximo para abastecê-los de água e provisões. Os navios chegaram à fortaleza britânica de Cape Coast no dia 12 de março, e Finlaison desembarcou 16 homens africanos e duas mulheres que estavam sofrendo de disenteria. Ele então seguiu para oeste. Depois de ter navegado durante mais de um mês em direção a Serra Leoa, Finlaison decidiu, em algum lugar perto do forte de São Jorge da Mina, mudar a rota e atravessar o oceano em direção ao Rio de Janeiro<sup>38</sup>.

Embora nunca tenha explicado o que lhe passara pela cabeça, Finlaison pode ter mudado de direção por sentir-se frustrado com o ritmo lento do seu avanço. Em geral, o tempo de viagem dos golfos de Benin e Biafra para a Serra Leoa em janeiro e fevereiro levava

---

<sup>35</sup> *Ibid.*

<sup>36</sup> AHI, Coleções Especiais, 33 Comissões Mista, Lata 13, Maço 1; PRO, FO 84/12.

<sup>37</sup> PRO, FO 8412; AHI, Coleções Especiais, 33, Lata 13, Maço 1; Lata 51, Maço 4. Era comum separar escravos nos navios. Harms, *Diligent*, 251; R.N. Forbes, *African Blockade, from April to October 1848*. Londres: Dawson's of Pall mall, 1969, p. 95; Law e Lovejoy, *Baquaqua*, p. 153.

<sup>38</sup> PRO, FO 84/12.

em média de 40 a 45 dias. Durante esses meses a velocidade e a direção do vento e as correntes oceânicas, chamadas correntes da Guiné, eram particularmente desfavoráveis<sup>39</sup>. A média de tempo de navegação do golfo do Benin até a Bahia, de 1821 a 1830, era de apenas 30,2 dias. Acrescentando-se mais alguns dias para chegar até o Rio, podia-se fazer uma travessia relativamente rápida entre o golfo do Benin até o Rio, em vez de Serra Leoa<sup>40</sup>. Finlaison, naturalmente, já havia desperdiçado um mês navegando em direção a Serra Leoa e um mês ao mar em um navio sobrecarregado, mesmo estando sob a custódia protetora da marinha inglesa era, sem dúvida, emocionalmente e fisicamente sacrificante para os cativos<sup>41</sup>.

O que quer que Finlaison tivesse em mente, de São Jorge da Mina o *Morgiana* e o *Emília* voltaram-se para sudoeste, navegando naquela direção até que cruzassem a linha do Equador e alcançassem a Ilha de São Tomé, no dia 12 de abril<sup>42</sup>. Partindo para o Brasil algum tempo depois, os navios alcançaram a Bahia no dia 21 de maio, onde Finlaison buscou mais provisões. Infelizmente para o comandante, a presença de um navio inglês integrante da campanha antiescravista despertou a ira da população local, que prendeu um suboficial nascido na África e facilitou a fuga de Leonardo e de todos os membros da sua tripulação branca, exceto um<sup>43</sup>. Jamais seriam submetidos a julgamento. Nas palavras do juiz Henry Hayne, eles ficaram "à vontade para retomar sua desumana profissão". Finlaison gastou tempo apresentando queixa a autoridades britânicas, o que adiou sua partida até o dia 4 de julho<sup>44</sup>.

Finalmente, no dia 7 de julho o *Morgiana* e o *Emília* adentraram o porto do Rio<sup>45</sup>. Finlaison imediatamente tentou estabelecer contato com os juizes ingleses da comissão mista, na esperança de remover os africanos dos navios. "Estes negros", disse ele, "que estou extremamente ansioso para desembarcar o mais rápido possível, estão doentes, vários deles, e muito debilitados. Tenho, portanto, que solicitar-vos as devidas providências para remover esses homens do *Morgiana* esta noite ou amanhã, se for possível, uma vez que meus oficiais e os outros homens da tripulação foram consideravelmente afetados na sua saúde pelo sacrifício causado pela falta de conforto"<sup>46</sup>. No dia 10 de julho, 149 dias após o *Emília* ter deixado Lagos, os cativos sobreviventes, agora em número de apenas 354, foram removidos para um armazém protegido por guardas<sup>47</sup>. A travessia do Atlântico tinha levado por volta de cinco vezes mais tempo do que o tempo médio de travessia enfrentada por cativos trazidos

<sup>39</sup> David Northrup, "African Mortality in the Suppression of the Slave Trade: The Case of the Bight of Biafra", *Journal of Interdisciplinary History* 9, 1. Verão 1978, 51.

<sup>40</sup> Eltis, *Economic Growth*, 133. Baseado nos dados sobre 34 viagens.

<sup>41</sup> Ver, por exemplo, Curtin, "Joseph Wright", 332; Ajayi, "Samuel Ajayi Crowther", p. 314.

<sup>42</sup> Manobrar nessa direção era a única maneira de escapar às correntes da Guiné. In Harms, *Diligent, op. cit.*, p.273. Finlaison se demorou em São Tomé, investigando outro navio, o *Fuinha*. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa, Portugal, Negócios Estrangeiros, Comissão Mixta, cx. 228, n° 17.

<sup>43</sup> Apresamentos eram discutidos nos jornais. Ver *Idade D'Ouro do Brazil* 28. 7 de abril de 1815; 1° de agosto de 1815. Em 1816, marinheiros portugueses atacaram marinheiros britânicos na Bahia. Ver PRO, FO 63/198.

<sup>44</sup> PRO, FO 63/240; FO 84/12; FO 129/3; Verger, *Trade Relations*, 358.

<sup>45</sup> PRO, FO 63/240.

<sup>46</sup> AHI, Coleções Especiais, 33 Comissões Mistas, Lata 13, Maço 1.

<sup>47</sup> AHI, Coleções Especiais, 33 Comissões Mistas, Lata 51, Maço 5.

do Golfo do Benin para o Rio de Janeiro nesse mesmo período<sup>48</sup>.

Em depoimento no Rio, a tripulação escrava do *Emília* declarou que nenhum dos 392 escravos havia morrido durante os três dias em que o navio navegara antes da captura. Tirando os 18 escravos que permaneceram em Cape Coast, cujo destino é desconhecido, 25 escravos, ou 7% do total que tinha sido embarcado, sucumbiram no percurso saindo de Lagos. Entre os mortos estavam 18 homens e um menino, que haviam sido transferidos para o *Morgiana*, e 5 homens e uma mulher no *Emília*. Embora sob a custódia protetora da marinha inglesa, a mortalidade entre os escravos do *Emília* e do *Morgiana* não se mostrou muito diferente daquela sofrida pelos escravos a bordo da maioria dos navios entre os golfos de Biafra e do Benin em direção ao Rio, no mesmo período<sup>49</sup>. Em outras palavras, se os índices de mortalidade podem ser considerados indicadores, a experiência da travessia atlântica dos africanos a bordo do *Morgiana* e do *Emília* não foi menos difícil do que para a maioria dos africanos.

## RIO DE JANEIRO

Em 31 de julho de 1821, dois dos escravos que haviam sido colocados no depósito haviam morrido, restando 352<sup>50</sup>. Naquele dia, administradores portugueses registraram seus nomes, gênero, idades estimadas e identidades étnicas. Também anotaram a forma e o lugar das marcas que Leonardo e sua tripulação haviam feito a ferro ardente na pele deles. Aquele 31 de julho foi também o dia em que a comissão mista do Rio libertou oficialmente os cativos do *Emília*, tendo declarado Leonardo, foragido, culpado de violar legislação internacional. Seguindo o estabelecido em um alvará, ou decreto, datado de 26 de janeiro de 1818, a comissão colocou os africanos libertados aos cuidados do juiz da ouvidoria da comarca ou juiz do distrito, a 1º de agosto<sup>51</sup>. Embora tivessem sido libertados, os africanos não eram tecnicamente livres. De acordo com a lei, eram denominados *africanos livres*, e deveriam ser submetidos a um período de aprendizado de 14 anos antes de alcançar direitos como pessoas livres. Registros oficiais também se referem a eles como *emancipados*, ou africanos emancipados<sup>52</sup>.

Como os cativos do *Emília* foram os primeiros africanos livres alocados a empregadores, as coisas não correram com muita facilidade. No dia 24 de outubro o juiz Henry Hayne, da comissão mista inglesa, explicou como o sistema funcionaria: "O juiz [do distrito]", ele

<sup>48</sup> Eltis, *Economic Growth*, p. 133.

<sup>49</sup> Eltis, *Database*, calculou a mortalidade na travessia em 8.44%. Klein e Stanley L. Engerman, "Shipping Patterns and mortality in the African trade to Rio de Janeiro, 1825-30", *Cahiers d'Etudes Africaines* XV, 1975, Tabela 9; David Northrup, "African Mortality in the suppression of the slave trade: the case of the Bight of Biafra", *Journal of Interdisciplinary History* 9, 1, Summer 1978, pp. 47-64.

<sup>50</sup> AHI, Coleções Especiais, Lata 51, Maço 5.

<sup>51</sup> Coleção das Leis do Brasil, 1818. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890, p. 7-10.

<sup>52</sup> *Ibid.* Conrad, "Neither Slave", pp. 50-70; Mary C. Karasch, *Slave Live in Rio de Janeiro, 1808-1850*. Princeton: Princeton UP, 1987, p. 9. Beatriz Galotti Mamigonian argumenta que o *status* dos africanos livres era "peculiar", já que eles eram "legalmente livres, mas engajados em trabalho involuntário". "Revisitando a 'transição para o trabalho livre': a experiência dos africanos livres", em Manolo Florentino, ed. *Tráfico, cativo e liberdade – Rio de Janeiro, séculos XVII-XX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, pp. 389-411.

escreveu, "anunciaria ao Público que os negros deveriam ser empregados por indivíduos que se candidatassem por escrito diante dele". Tal juiz também nomearia um guardião, ou curador, para supervisionar a administração do programa de aprendizado. O curador receberia as petições e deveria "certificar-se de que os candidatos fossem pessoas aptas" antes de "alugar" os africanos "ao melhor licitante em frente ao juizado". Os empregadores em potencial faziam ofertas sobre os salários anuais que pagariam para cada aprendiz pelo trabalho dele ou dela. Tal quantia deveria ser paga "anualmente, antecipadamente", "e depositada em uma conta estabelecida para cada aprendiz. Segundo a lei, esperava-se daqueles que empregassem um aprendiz africano "que o sustentassem, vestissem e o instruissem na religião cristã, assim como lhe assegurassem um modo de subsistência"<sup>53</sup>. A lei estabelecia muito claramente que os empregadores deveriam ser "tutores", instruindo aqueles sob sua tutela nos bons hábitos ocidentais, isto é, moldando-os à sua própria imagem<sup>54</sup>. Os africanos livres deveriam ser "europeizados"<sup>55</sup>.

Hayne observou que a demanda por aprendizes era muito grande. Explicando os gastos dos empregadores em réis, unidade de moeda corrente, escreveu:

Apesar [...] do trabalho e da despesa por conta da contratação desses negros, a competição era considerável, devido, eu suponho, a tratar-se de uma raça muito superior à daqueles geralmente importados aqui, e ao fato de que não havia risco de perda de capital devido a morte ou destruição. Eles eram contratados... à razão de 9 a 34 mil réis por ano; o que, em média, é exatamente igual aos juros do dinheiro da compra de novos negros<sup>56</sup>.

É óbvio que Hayne entendia os cálculos que os licitantes estavam fazendo. Ao comprar um escravo, os compradores corriam o risco de perder o considerável capital empregado, caso o escravo morresse ou ficasse incapacitado. Se fizesse um empréstimo financeiro para comprar um escravo e este morresse, o comprador continuaria devendo o capital e os juros. Era possível alugar um africano livre pela quantia equivalente à dos juros pagos anualmente sobre o empréstimo para comprar um escravo. Entretanto, se um aprendiz africano morresse antes que se cumprisse o período de contratação dos seus serviços, os pagamentos cessavam e o empregador não tinha mais nenhuma obrigação<sup>57</sup>. Os empregadores, portanto, poderiam fazer com que os aprendizes trabalhassem tanto ou mais do que os escravos, sem correr o risco de sofrerem uma perda de capital. Em resumo, embora não fossem escravos segundo a lei, aqueles carregados pelo *Emília* tornaram-se escravos *de facto*, e seus regimes de trabalho, arranjos de moradia e tratamento nas mãos

<sup>53</sup> PRO/FO 129/3, 129/5; *Collecção das Leis do Brasil, 1818*, pp. 7-10.

<sup>54</sup> Luciano Raposo, *Marcas de escravos: listas de escravos emancipados vindos a bordo de navios negreiros (1839-1841)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1989, p. 17.

<sup>55</sup> Conrad, "Neither Slave", p. 52.

<sup>56</sup> PRO, FO 129/3.

<sup>57</sup> Alan K. Manchester analisa o pagamento de juros sobre os empréstimos para a compra de escravos. *British preeminence in Brazil, its rise and decline*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1933, pp. 181-182f.

dos brancos eram os mesmos que recebiam a maioria das pessoas de pele negra no Rio<sup>58</sup>.

Mas levaria algum tempo antes que os africanos livres saíssem do armazém para as mãos de empregadores abusivos, pois não eram prioridade para os funcionários locais. Em meados de setembro, a maioria, ainda reunida e sob vigilância, encontrava-se "muito pior de saúde e aparência do que quando haviam desembarcado". No final de novembro, um juiz português sentiu-se compelido a requerer que o governo, "por uma questão de humanidade... fizesse o possível" para designar os africanos a empregadores<sup>59</sup>. E no dia 3 de dezembro, quase cinco meses após a chegada do *Emília* ao Rio, alguns ainda não haviam sido contratados!<sup>60</sup>

Naturalmente, como nos navios durante a travessia, os sobreviventes do *Emília* passaram muito tempo juntos no armazém do Rio. Compartilhando as mesmas marcas feitas a ferro ardente e lembranças da mesma longa jornada, eles agora se encontravam privados de todo contato com o mundo exterior, exceto por rápidas interações com os guardas que os vigiavam e alimentavam e os sacerdotes que tentavam suprir suas necessidades religiosas. Na maior parte do tempo, portanto, eles só tinham uns aos outros, e mais ninguém. É fácil imaginar que eles, como escravos mantidos em depósitos antes da venda, continuassem a desenvolver laços profundos e pessoais. Uma forma de laço permanente, tanto no Sudão Central como no Brasil, era o casamento. Embora a maioria dos homens cativos tivesse sido separada das mulheres depois que Finlaison tomara o *Emília*, uma vez no Rio, o grupo se reuniu novamente em terra, homens e mulheres juntos sob vigilância. Apesar de a pesquisa ainda não ter revelado alguma documentação indicando que cerimônias de casamento teriam sido realizadas nos próprios depósitos, quando alguns dos cativos reapareceram nos registros em setembro, oficiais observaram que seis deles eram casados<sup>61</sup>. Isso indica a possibilidade de formação de uniões enquanto eles viviam nos depósitos, embora também seja possível que já fossem casados antes de ser escravizados e embarcados para o Rio.

Pouco sabemos sobre o destino da maioria dos africanos livres durante um período de 14 anos, depois que deixaram o depósito. Registros indicam que 40 foram contratados para acender as luzes da cidade, três casais nos Passeio Público do Rio e quatro indivíduos para uma fonte pública<sup>62</sup>. A cidade pouco oferecia a seus contratados. Registros posteriores mostraram que os aprendizes públicos nada recebiam além de um par de calças de algodão, duas camisas, cobertor de algodão branco, esteira de palha para dormir, chapéu de palha, prato, copo e talher de metal<sup>63</sup>. Concessionários particulares contrataram o restante daqueles "libertados" do *Emília* provavelmente para cozinhar, limpar, lavar e passar. Algumas mulheres cuidavam das crianças de seus empregadores e outras provavelmente serviam como amas de leite<sup>64</sup>. Outros trabalhavam como "pretos no ganho" ou buscavam emprego

<sup>58</sup> *Ibid.*, p. 230; Conrad, "Neither slave", pp. 60, 62.

<sup>59</sup> PRO, FO 84/17.

<sup>60</sup> *Ibid.*, p. 230; Conrad, "Neither Slave", pp. 60,62.

<sup>61</sup> PRO, FO 84/17.

<sup>62</sup> *Ibid.*

<sup>63</sup> AGCRJ, código 39.3.28.

<sup>64</sup> Mamigonian, "Revisitando", pp. 395-6, investiga o trabalho dos africanos livres.

onde podiam, remetendo uma porção desses ganhos para os seus feitores<sup>65</sup>.

É impossível determinar quais residências contrataram aprendizes do *Emília*, uma vez que o sistema não conseguia rastreá-los<sup>66</sup>. Em 1826, Hayne e Cunningham apelaram junto ao governo para que "emitisse um decreto solicitando a todos aqueles que tivessem contratado escravos emancipados pela comissão mista, ou que estivessem em posse desses escravos, com ou sem autoridade, que prestassem contas sobre eles". Também escreveram sobre "negligência e administração corrupta" no tratamento dos africanos livres<sup>67</sup>. Mais tarde, os dois publicaram uma crítica mais mordaz, declarando que "grandes números de escravos emancipados haviam sido vendidos, dessa forma condenados à perpétua escravidão; disto ainda não temos prova concreta, mas a total falta de cuidado para prevenir tal abuso é quase suficiente para levantar suspeita e justificar investigação". Muitos africanos livres "tinham sido transferidos sem qualquer coisa... tendo sido assinada por quem detinha sua posse ou [sem terem] tido seus nomes registrados"<sup>68</sup>.

Várias investigações foram feitas, revelando uma série de problemas<sup>69</sup>. Em 1832 o Ministro da Justiça, Diogo Antônio Feijó, condenou a crueldade daqueles que empregavam aprendizes, observando que "sobrecarregando-os talvez com excesso de trabalho ou negando-lhes o sustento estritamente necessário para a preservação da vida, poderia encurtar-lhes a existência consideravelmente, tornar sua condição mais precária e deplorável que a dos próprios escravos"<sup>70</sup>. Em 1834, Coutinho Mattozo relatou que muitos dos 50 indivíduos empregados nas instituições públicas tinham sido cedidos para concessionários particulares. Não fica claro se a cidade havia feito algum depósito em suas contas, e ninguém sabia por quem haviam sido contratados. Dos seis designados para o Passeio Público, "nenhum existe, alguns escaparam e outros foram emancipados". Ninguém, na administração da Iluminação pôde ou quis prestar informação sobre seus aprendizes. Mattozo concluiu que "ao longo do tempo de 13 anos, alguns daqueles contratados não mais existem, seja por morte ou fuga, ou pela corrupção dos próprios empregadores". Sem registros, ele fez a única coisa que podia fazer: "Solicitar aos arrematantes, através de anúncios, que apresentem judicialmente os indivíduos emancipados sob seu domínio"<sup>71</sup>.

Em janeiro de 1835, o ano em que os aprendizes do *Emília* deveriam ter concluído o período de aprendizado, intensificaram-se as tensões entre os brancos e os africanos no Brasil. Um grupo de escravos nascidos na África, a maioria deles iorubás muçulmanos, organizou uma revolta em Salvador. "A rebelião", escreveu João José Reis, "teve repercussão nacional... temendo que o exemplo baiano fosse seguido, as autoridades no Rio começaram a vigiar os negros cuidadosamente"<sup>72</sup>. Pior, algumas áreas de brancos no Rio dirigiram sua ira

<sup>65</sup> *Ibid.* PRO, FO 129/6; Conrad, "Neither Slave", p. 54.

<sup>66</sup> Mamigonian, "Revisitando", argumenta que os membros da elite política e burocrática receberam mais aprendizes.

<sup>67</sup> PRO, FO 129/5.

<sup>68</sup> *Ibid.*

<sup>69</sup> Ver PRO, FO 129/5.

<sup>70</sup> Conrad, "Neither Slave", p. 59.

<sup>71</sup> PRO, FO 129/5.

<sup>72</sup> João José Reis, *Slave Rebellion in Brazil: the Muslim uprising of 1835 in Bahia*. Baltimore: The Johns Hopkins

contra os negros da cidade. Um observador escreveu sobre "a crueldade dos habitantes brancos e da soldadesca contra os negros inofensivos". Outro disse que tinha visto negros "espancados até a morte como cães em plena luz do dia"<sup>73</sup>. Os juízes ingleses George Jackson e Frederick Grigg observaram "o alarme ocasionado pela recente insurreição na Bahia e a apreensão que se tem de ocorrências semelhantes, neste e em outros lugares"<sup>74</sup>.

Apesar disso, em janeiro de 1835 um juiz brasileiro interferiu no caso dos africanos do *Emília*, ordenando "que fosse preparado um memorando... visando assegurar aos sobreviventes... liberdade plena e absoluta a que têm direito quando expirar o prazo de quatorze anos". Ele continuou: "Receamos, entretanto... que pouco podemos esperar de tal solicitação, e que será muito difícil, senão impossível, rastrear a maioria deles". A princípio, os juízes erraram os cálculos segundo os quais o período de aprendizado dos africanos do *Emília* deveria ter fim, fixando a data em maio de 1835. Entretanto, esse "erro insignificante" foi rapidamente corrigido, e a data de 31 de julho estabelecida<sup>75</sup>. Para alguns, aquele pequeno lapso de tempo deve ter tido uma grande importância. No dia 27 de julho Grigg e Jackson escreveram que:

a compra de cadáveres negros está se tornando uma prática muito comum atualmente na cidade – uma prática que, como não há falta de sujeitos para todos os propósitos anatômicos, pode unicamente, ao que parece, ter como objetivo levar para a escravidão os africanos arrematados [como aprendizes] pela alegação de que teriam morrido, e produzindo cadáveres de aparência correspondente para provar a alegação<sup>76</sup>.

Enquanto oficiais ingleses e brasileiros procuravam os sobreviventes do *Emília*, negros mortos eram substituídos por africanos livres, condenados a uma vida de cativo.

De agosto de 1835 a março de 1836, os juízes britânicos da comissão mista perseguiram seus parceiros brasileiros, os funcionários locais e o governo brasileiro em busca de informação sobre o destino dos africanos livres do *Emília*. Entretanto, recebiam repetidamente a informação de que "até agora" nenhum dos inquéritos chegou a qualquer conclusão<sup>77</sup>.

### LAÇOS ENTRE COMPANHEIROS DE VIAGEM

O que, então, fizeram os cativos embarcados no *Emília* entre 1821 a 1835? Foram arrancados de seus grupos familiares. Partilhavam um longo período de sofrimento no Atlântico. Estiveram juntos durante meses num depósito. Foram espalhados pelo Rio, trabalhando como escravos para patrões opressores. Alguns foram sequestrados e escravizados. E aqueles que evitaram o sequestro, teriam mantido contato entre si? Teriam

---

UP, 1993, p. xiii.

<sup>73</sup> *Ibid.*, 190-191.

<sup>74</sup> PRO, FO 129/6.

<sup>75</sup> *Ibid.*

<sup>76</sup> *Ibid.*

<sup>77</sup> PRO, FO 129/6.

eles estabelecido laços baseados no companheirismo nascido durante a experiência da travessia atlântica? Eles formavam uma comunidade? A resposta, definitivamente, é sim. De forma impressionante, muitos encontraram maneiras de rejeitar as tentativas dos patrões para reduzi-los a meros trabalhadores e as tentativas dos legisladores de moldá-los à imagem do Ocidente, torná-los indivíduos esclarecidos à moda iluminista. Assim o fizeram distanciando-se dos que os exploravam e voltando-se para dentro da comunidade que haviam formado no oceano.

Alguns tentaram conseguir esse feito usando as leis a seu favor. No artigo 5º do Alvará de 1818, os africanos livres poderiam candidatar-se a terminar seu aprendizado "dois ou mais anos" antes se demonstrassem "aptidão e bons costumes"<sup>78</sup>. Portanto, em julho de 1831, Cazemiro, homem adulto que havia sido identificado como iorubá em 1821, juntamente com outros "pretos minas", isto é, negros da Costa da Mina, todos vindos no *Emília*, apresentaram uma petição à administração municipal. Citando o artigo 5º, solicitaram "títulos de liberdade". Que eles conhecessem o Alvará tão bem que conseguissem entendê-lo em seus menores detalhes é impressionante. O Alvará não esclarecia a cláusula de "aptidão e bons costumes", que consiste apenas de poucas palavras no meio de um texto longo<sup>79</sup>. Que Cazemiro aparecesse na administração municipal com outros negros do *Emília* também é impressionante, revelando que pelo menos uma parte da comunidade de companheiros de viagem permanecera unida durante mais de uma década e continuava unida, tentando desfrutar de maiores liberdades legais<sup>80</sup>.

No mesmo ano, dois africanos livres, sem dúvida do *Emília*, solicitaram ao chefe de polícia do Rio que seu cativo terminasse antes do tempo previsto. Ângelo, registrado como um menino iorubá na lista de 1821 dos cativos do *Emília*, queria deixar seu patrão, o cônsul francês. Cosme, nome que aparece duas vezes na lista de 1821, tanto para um garoto iorubá como para um garoto haussá, entregou idêntica petição dois dias depois<sup>81</sup>. As semelhanças no palavreado indicam que os dois eram unidos. O fato de pedirem o final do aprendizado no mesmo ano em que Cazemiro e seus colegas o fizeram pode ser apenas coincidência, mas levanta a possibilidade de que todos aqueles sobreviventes da travessia transatlântica tenham mantido seus laços por muitos anos.

Um número desconhecido de aprendizes do *Emília* também fugiu de seus empregadores, segundo um relatório de 1834. Esse vago registro refere-se apenas a aprendizes que haviam trabalhado para a cidade<sup>82</sup>. Os registros não dizem quais dos africanos livres empregados por particulares fugiram, se é que isso ocorreu. Entretanto, Mary Karash argumenta que não era incomum que aprendizes fugissem de seus empregos em casas opressoras. Os empregadores de africanos livres fugitivos publicavam anúncios nos

<sup>78</sup> *Collecção das Leis do Brazil de 1818*, pp. 7-10.

<sup>79</sup> *Ibid.*; AGCRJ, código 6.1.23, fl. 109.

<sup>80</sup> Beatriz Gallotti Mamigonian fornece exemplos de *africanos livres* fazendo petições juntos. Ver "Do que 'o preto mina' é capaz: etnia e resistência entre africanos livres." *Afro-Ásia*, 24: 2000, pp. 71-96.

<sup>81</sup> Carlos Eugênio Líbano Soares, *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Ed. da Unicamp, 2002, pp. 353-4.

<sup>82</sup> PRO, FO 129/6.

jornais locais para recuperá-los, da mesma forma que faziam com os escravos fugitivos<sup>83</sup>. Como os escravos, então, os aprendizes não aceitavam passivamente os papéis que lhes eram delegados numa sociedade racialmente estratificada. Juntos e individualmente, tentavam usar modos legais e extralegais para distanciar-se daqueles que os oprimiam.

Uma outra indicação de que os sobreviventes do *Emília* mantiveram seus laços e se distanciavam dos empregadores pode ser encontrada em registros com os nomes de "retornados" que custearam uma viagem do Rio para Lagos. Tendo decidido arquivar o caso do *Emília*, os juízes ingleses ficaram muito satisfeitos em relatar, no dia 5 de março de 1836, que "entre duzentos a trezentos dos africanos livres estavam prestes a embarcar desse lugar em direção à costa da África, e que uma embarcação inglesa havia sido fretada por eles... para levá-los ao antigo lar chamado Lagos". Intrigados sobre se alguns desses africanos poderiam ter sido liberados do *Emília*, os juízes investigaram e escreveram mais tarde:

Descobrimos que a iniciativa foi encabeçada principalmente por um negro livre, um dos que vieram para cá na carga de escravos do '*Emília*', o qual, tendo adquirido alguma propriedade e alguma influência entre seus conterrâneos emancipados, tinha feito uso de propriedade e influência para convencê-los a retornar à terra natal, e para facilitar essa tarefa tinha vendido vários escravos, de sua propriedade, e concedido liberdade a outros, que o acompanhariam. Do número total dos que estão partindo, sessenta, temos certeza, pertenciam ao '*Emília*'<sup>84</sup>.

Essa declaração revela duas coisas sobre aqueles trazidos para o Rio a bordo do *Emília*. A primeira deixa claro que para eles a "liberdade" prometida pelos tratados e legislações deixava muito a desejar. Se o sistema de aprendizado funcionasse como os legisladores planejavam, depois de viver sob a tutela de "modernos" empregadores, esses africanos deveriam ter adotado os valores ocidentais. Mas não o fizeram; rejeitavam-nos coletivamente. Desapontados, os juízes ingleses escreveram: "Esta visão do funcionamento do sistema... está longe de corresponder às intenções humanas do governo de Sua Majestade"<sup>85</sup>.

A segunda é que a passagem indica que esses africanos livres não apenas mantinham contato como também se consideravam um grupo corporativo, ao qual pertenciam. Isto é, é evidente que o modelo de relacionamento humano era, para eles, africano e não ocidental. O "negro livre" do *Emília*, que havia adquirido riqueza e influência, poderia ter pago apenas a própria passagem de volta para Lagos, mantendo, como era vista pelos juízes ingleses, "sua" riqueza para si mesmo. Ele, porém, não o fez, provavelmente porque não via "sua" riqueza como "sua" da mesma forma que um bem-sucedido comerciante brasileiro do século XIX, ou um proprietário de escravos, ou um juiz inglês. Como os seus companheiros de viagem, o "negro livre" não tinha razão nem oportunidade para adotar a mentalidade dos seus patrões brasileiros, e tinha todos os motivos para adotar, talvez mais que nunca, em um mundo cada

<sup>83</sup> Karash, *Slave Life*, p.10n.

<sup>84</sup> PRO, FO 129/6.

<sup>85</sup> *Ibid.*

vez mais hostil em relação a gente como ele, a mentalidade que trouxera consigo da terra natal. Tal mentalidade fornecia um modelo segundo o qual as relações humanas deveriam funcionar e como as comunidades deveriam ser conceitualizadas. Dentro da sua comunidade, o "negro livre" fora, nas palavras dos juízes, capaz de adquirir "alguma influência entre os seus conterrâneos emancipados, evidentemente tornando-se um "grande homem" por si próprio, algo que não era incomum na Yorubalândia. No Brasil, o fato de adquirir influência entre os seus pares pode não ter-lhe dado os mesmos poderes que teria em Oyó, mas certamente permitiu que o negro livre confirmasse a sua identidade e o elevasse acima da humilde posição a que uma sociedade escravista o tinha relegado. Durante um período de 14 anos, ele havia se tornado semelhante àqueles com quem convivia; ele "era" seu grupo familiar, ainda que este fosse fictício.

Os juízes explicaram que com a morte do empregador do "negro livre" e de alguns outros vindos no *Emília*, não restara "ninguém para cuidar deles". Portanto, eles ganhavam "a vida da melhor maneira que conseguiam". Outros tutores haviam permitido que seus aprendizes "levassem uma vida de vagabundos, ganhando tanto dinheiro quanto conseguissem", e descontando-lhes "uma certa quantia diária"<sup>86</sup>. Como "vagabundos" eles andavam com aqueles que quisessem, os quais eram, evidentemente, seus companheiros de viagem. Eles se sustentavam com suas próprias habilidades, economizando tudo que podiam para ser usado pela comunidade como um todo<sup>87</sup>.

## **PARTINDO**

Em fevereiro de 1836, um jornal comercial publicou listas da maioria dos nomes dos 234 africanos partindo a bordo do navio britânico Porcupine rumo a Lagos<sup>88</sup>. As listas não diferenciavam os africanos livres do *Emília* dos outros africanos libertos que houvessem comprado a própria liberdade ou sido liberados pelos seus senhores. Elas diferenciavam os passageiros por etnia, gênero e estatuto legal, principalmente escravo ou livre. Entre os livres, sete não foram identificados por etnia.

O maior grupo de pessoas livres foi classificado como "Minas", e era composto de 144 pessoas, 72% dos quais eram do sexo masculino. Usado no Brasil, o termo "minas" significou coisas diferentes em momentos diferentes. Na lista de 1836, provavelmente designava aqueles que haviam sido exportados de algum lugar a leste do forte de São Jorge da Mina<sup>89</sup>. Em registros oficiais, então, os iorubás, os haussás, os tapas e os jejes que tinham chegado no *Emília* em 1821 haviam se tornado minas por volta de 1836. Assim como com as designações étnicas, essa designação regional pode ter tido significado ou não para os sobreviventes do *Emília*. Não há evidências de que eles tenham adotado uma "identidade

---

<sup>86</sup> PRO, FO 129/6.

<sup>87</sup> *Ibid.* Os juízes disseram que a viagem não foi financiada por nenhum dinheiro vindo das contas dos aprendizes da cidade.

<sup>88</sup> *Jornal do Commercio*, 27, 5 de fevereiro de 1836; 28, 6 de fevereiro de 1836; 29, 8 de fevereiro de 1836, 31, 10 de fevereiro de 1836; 32, 11 de fevereiro de 1836; 38, 18 de fevereiro de 1836; 44, 22 de fevereiro de 1836.

<sup>89</sup> Nishida, *Slavery and Identity*, 31; Hall, *Restoring the Links*, 37.

Mina". O segundo maior grupo de pessoas livres, em número de 64, foi classificado como crioulo, ou negros nascidos no Brasil. Os passageiros minas levavam com eles 13 escravos, dos quais oito foram listados como minas.

O jornal trazia prenomes cristãos para a maioria dos passageiros e, algumas vezes, incluía sobrenomes cristãos, todos eles de origem portuguesa<sup>90</sup>. É possível imaginar quais passageiros chegaram ao Rio no *Emília* comparando-se os prenomes no jornal de 1836 com os nomes na lista feita pelos funcionários em 1821, pouco depois da chegada do navio. Entretanto, uma vez que os cativos não tinham sobrenomes cristãos em 1821, é impossível determinar com certeza quais passageiros eram do *Emília* e quais não eram. Entre os 68 passageiros do Porcupine que (com base em prenomes) podem ter chegado no *Emília*, 52% eram iorubás, 39% haussás e 9% tapas. Tudo isso aponta para a possibilidade de que "minas" livres a bordo do Porcupine não fossem exclusivamente iorubás. Muitos, aparentemente, eram haussás que haviam estabelecido laços com seus companheiros de viagem iorubás durante a travessia e mantido esses laços no Rio, formando uma comunidade multiétnica que tentava retornar a Lagos.

As listas de 1836 são instrutivas por várias razões. Primeiro, elas designavam alguns dos passageiros como chefes de família<sup>91</sup>. Nas listas, o chefe de família era registrado primeiro, seguido daqueles que ele ou ela (quatro eram mulheres) estivessem levando na viagem. Comparando os nomes das listas de 1821 e 1836, é possível que 40 dos 54 chefes de família tivessem chegado no *Emília*. Apenas 14 dentre os 54 chefes de família viajavam sozinhos. Os outros 40 estavam patrocinando a viagem de membros da família ou escravos: 25 pessoas foram registradas como esposas, 63 como filhos nascidos no Brasil (crioulos) de passageiros minas, incluindo um neto e um genro. Os cativos do *Emília*, portanto, tinham expandido seu grupo através de casamentos exógenos, reprodução e compra de escravos, exatamente da maneira como os grupos familiares se expandiam na Yorubalândia.

As listas incluíam um tipo especial de membro de família, o "agregado". B. J. Barickman afirma que o termo significava "alguém que tinha sido acrescentado ou se ligara a uma residência ou família", principalmente "um indivíduo que era de alguma forma dependente de um 'chefe de família' e, portanto, subordinado a ele"<sup>92</sup>. Diversos estudos da dinâmica da família brasileira focalizam a relação entre os chefes de família e seus dependentes não familiares, ou agregados. No Brasil rural, os agregados frequentemente moravam nas suas próprias "choças", espalhadas por grandes propriedades dominadas pela casa do proprietário<sup>93</sup>. No Brasil urbano, eles viviam sob o mesmo teto das famílias às quais tinham sido "integrados". Para os brancos urbanos, Elizabeth Anne Kuznesof explica: o

<sup>90</sup> A despeito do fato de que o alvará de 1818 definia que os africanos livres deveriam "conservar um sobrenome (juntamente com o nome cristão que é deixado no testamento de seus arrematantes), o nome que tinham em seu país", nenhum nome africano ou do "país" aparece nas listas de 1821 ou 1836. PRO, FO 84/42.

<sup>91</sup> Barickman, "Reading", p. 289.

<sup>92</sup> *Ibid.*, p. 303. Ver também Elizabeth Anne Kuznesof, *Household Economy and Urban Development*. São Paulo, 1765 a 1836. Boulder: Westview, 1986, p. 195.

<sup>93</sup> T. Lynn Smith, "Land Tenure in Brazil", *The Journal of Land & Public Utility Economics* 20, 3, Agosto de 1944, 198-200; Stewart Schwartz, "Patterns of slaveholding in the Americas: New Evidence from Brazil", *The American Historical Review*, 87, 1, Fevereiro, 1982, p. 67.

agregado, "geralmente uma pessoa solteira ou viúva, às vezes uma mulher com filhos pequenos", poderia "substituir o escravo sem precisar ser comprado, da mesma forma que poderia ser dispensado caso não fosse conveniente conservá-lo"<sup>94</sup>.

Isso não quer dizer, necessariamente, que se chefes de família brancos vissem os agregados de uma forma, os africanos os veriam da mesma forma. Os africanos, afinal, tinham vindo de lugares nos quais os relacionamentos sociais eram conceitualizados de forma muito diferente, em que os forasteiros eram regularmente incorporados a grupos familiares. Os sobreviventes do *Emília*, portanto, teriam visto o agregado como um membro fictício do grupo familiar que era "considerado como os outros", que era um àkàkún. No total, 54 (23%) dos passageiros do Porcupine eram agregados. Muitos eram registrados como minas, significando que tentavam retornar à terra onde haviam nascido. Outros eram angolanos e crioulos, viajando com seus grupos para um lugar no qual nunca tinham estado.

Infelizmente, não há evidência sobre o que aconteceu com os passageiros do Porcupine, sendo raros os registros para o período. Depois de 1835, os africanos e os afro-brasileiros começaram a chegar a Lagos, principalmente da Bahia. O regresso deles ao lar nem sempre era glorioso. Alguns tiveram seus navios desviados para Ajudá, onde foram privados de suas propriedades e escravizados. Aqueles que desembarcaram em Lagos nem sempre eram bem recebidos pelo rei da ilha. Alguns tiveram de pagar impostos pesados e outros, observaram oficiais ingleses, e foram escravizados. Devido às guerras que tinham abalado o interior desde a sua captura em 1820, aqueles que foram trazidos para o Brasil no *Emília* e depois para Lagos no Porcupine não conseguiriam retornar às comunidades de nascimento. Se o Porcupine aportou em Lagos e seus passageiros conseguiram manter-se livres, provavelmente ficaram na ilha, tentando ganhar a vida da melhor forma que conseguissem, competindo na esfera comercial. Ironicamente, nas décadas de 1830 e 1840, muitos africanos retornados do Brasil tornaram-se traficantes de escravos, empregados dos brasileiros brancos. Os ingleses tentaram acabar com a escravidão entre 1854 e 1857, expulsando os brasileiros, e depois da anexação de Lagos em 1860 deixaram claro que não tolerariam o tráfico de escravos. Lisa A. Lindsay revela que em Lagos alguns retornados encontraram relações familiares e amigos. Entretanto, a maioria formara seus laços sociais mais importantes com os companheiros de suas viagens de retorno. Os companheiros de viagem frequentemente se fixaram juntos em residências compartilhadas. Além disso, Lindsay escreve que testamentos "indicam que para muitos repatriados seus companheiros de viagem estavam entre suas únicas relações íntimas em Lagos, e era para esses amigos que propriedades, com frequência, eram deixadas como herança"<sup>95</sup>.

<sup>94</sup> Kuznesof, *Household Economy*, p. 87.

<sup>95</sup> Lisa Lindsay, "‘To return to the Bosom of their Fatherland’: Brazilian immigrants in nineteenth-century Lagos", *Slavery & Abolition*, 15, 1 Abril 1994, pp. 22-50. Citação da 28. Ver também Robin Law e Kristin Mann, "West Africa in the Atlantic Community: the case of the Slave Cost"; *William and Mary Quarterly* LVI, 2, Abril de 1999, pp. 307- 334; Richard D. Ralston, "The return of Brazilian freedmen to West Africa in the 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> centuries", *Canadian Journal of African Studies*, 3, 3, outono de 1969, pp. 555-593.

## CONCLUSÃO

Não se sabe se os 68 sobreviventes do *Emília* que embarcaram no Porcupine conseguiram chegar a Lagos e lá estabeleceram uma vida juntos. Antes da partida do navio, os juízes ingleses examinaram o navio e entrevistaram seus passageiros. Era óbvio para eles que o destino do comandante do navio era Lagos, e que o governo brasileiro não estava forçando a partida dos africanos. "Podemos apenas assegurar...", eles escreveram, "que, quando questionados sobre o assunto", se estariam sendo expulsos à força, os passageiros "veementemente descartaram tal ideia, e todos declararam estar voltando por livre e espontânea vontade, e somente por amor ao País"<sup>96</sup>.

Depois de 14 anos como "africanos livres", os sobreviventes do *Emília* não tinham adotado os valores ocidentais. Não tinham visto razão para fazê-lo. Levados de Lagos numa embarcação brasileira, encontravam-se em um mundo onde aqueles que detinham poder devotavam-se aos antiéticos objetivos de reduzi-los a meros trabalhadores e moldá-los à imagem dos modernos indivíduos ocidentais. Naquele mundo, eles testemunharam seus entes mais íntimos submetidos aos abusos dos patrões opressores e sentiram a dor de muitas separações, enquanto companheiros eram sequestrados e vendidos para fazendas no interior. Não tinham com quem desabafar. Não havia espaço para eles entre os livres. Como os milhares nas décadas que viriam, seriam aprendizes *de jure*, mas escravos *de facto*<sup>97</sup>.

À medida que buscavam lugares dos quais pudessem fazer parte, lugares onde pudessem encontrar identidade social, os sobreviventes do *Emília* apegaram-se profundamente uns aos outros. Assim, sua cultura – seus valores e suas crenças – guiara-lhes o comportamento. Arrancados de suas comunidades e trazidos a Lagos, estavam sozinhos, isolados e talvez "socialmente mortos". Por esse motivo, eles, como outros africanos apanhados pelo tráfico de escravos, buscavam reconectar-se aos outros, ressuscitar através da criação de comunidades em que pudessem encontrar sua identidade social e na qual pudessem alcançar "alguma influência". Para eles a "morte social" era apenas temporária; era seguida no navio negreiro e depois, nas Américas, pela "reencarnação social".

Mas a experiência desses sobreviventes foi igual à de outros africanos forçados em navios negreiros e trazidos para as Américas? Arrancado de sua família e comunidade e escravizado em Oyó em 1821, Samuel Ajayi Crowther foi embarcado de Lagos no navio negreiro português *Esperanza Felix* em 1822, apenas um ano após a partida do *Emília*. Como o *Emília*, o *Esperanza Felix* foi capturado pela marinha inglesa. Crowther descreveu os sentimentos de seus companheiros escravos quando se encontraram face a face com os ingleses portando armas. "Encontramo-nos nas mãos de novos conquistadores, a quem muito tememos a princípio, estando eles armados com longas espadas. À medida que os ingleses dividiam os cativos entre as embarcações, havia motivos para novos temores, sem

---

<sup>96</sup> PRO, FO 129/6. Os britânicos se opuseram a uma tentativa feita pelo Brasil de legislar a reexportação dos africanos livres em 1831 e 1832; então os juízes tiveram motivos para investigar. Manchester, *British Preeminence*, pp. 231-243.

<sup>97</sup> Até por volta de 1865, os britânicos mostraram preocupação a respeito da situação dos africanos livres. Ver especialmente W. D. Christie, *Notes on Brazilian Questions*. Londres, 1865.

que soubéssemos até onde iria nosso sofrimento". Esses temores eram aumentados pelo fato de que os cativos, depois de meses seguindo rumo ao sul, ao longo de rotas que partiam de Oyó, tinham finalmente chegado a um lugar onde poderiam criar novos laços com outros seres humanos. Enquanto os ingleses dividiam os cativos, estes, o que mais tinham em mente era a separação – separação da família, dos parentes. "Sendo agora, como se fôssemos, uma família", Crowther escreve de seus companheiros, "começamos a nos despedir daqueles que foram baldeados primeiro, sem saber o que seria deles e de nós mesmos" <sup>98</sup>. Uma família, verdadeiramente; uma família africana, ele poderia ter acrescentado.

Quando consideradas em conjunto com o fato de que africanos nas Américas professaram afeição por *malungos*, *sippis*, *mátis*, *malongues*, *bâtiments* e *carabelas*, as palavras de Crowther e as ações daqueles trazidos para o Rio a bordo do *Emília* sugerem que o navio negreiro foi mais do que um lugar de sofrimento. Para alguns, era lugar de reconstrução – um lugar onde as relações humanas mais íntimas eram recriadas de uma maneira culturalmente específica. Para aqueles que conseguissem manter contato com os companheiros de viagem, esses laços se tornaram os mais importantes e mais duradouros que a diáspora africana poderia criar.

---

Recebido em 29/01/2012

Aceito para publicação em 10/02/2012

---

<sup>98</sup> Ajayi, "Samuel Ajayi Crowther", p. 312-3.