

Portos clandestinos e o comércio de escravizados em Sergipe: uma proposta arqueológica da dinâmica do tráfico e suas manifestações no presente*

Clandestine ports and the slave trade in Sergipe: an archaeological proposal on the dynamics of trafficking and its manifestations in the present

Luis Felipe Freire Dantas Santos

Doutor em Arqueologia pela Universidade Federal de Sergipe – UFS, com Pós-Doutorado em Arqueologia pela mesma Universidade no Projeto Arqueologia dos Movimentos de Independência no Baixo Rio São Francisco. Atualmente é Presidente do Instituto AFRORIGENS e Pesquisador do Laboratório de Arqueologia de Ambientes Aquáticos da Universidade Federal de Sergipe.

Fernanda Libório Ribeiro Simões

Mestra em Arqueologia pela Universidade Federal de Sergipe – UFS, é Doutoranda em Arqueologia pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE. Atualmente é Professora Assistente e Coordenadora de Ensino do Centro das Humanidades da Universidade Federal do Oeste da Bahia – UFOB e desenvolve pesquisa na região da Bacia Hidrográfica do Rio Grande (Bahia, Brasil).

RESUMO

O presente artigo se configura como uma proposta de análise dos locais utilizados no tráfico de africanos no território de Sergipe, com ênfase nas dinâmicas portuárias e rotas comerciais que se estruturaram na Bacia Hidrográfica do Rio Real e Rio Piauí, no período de ilegalidade do comércio transatlântico, a partir de 1831 até a década de 1850. Por meio de uma práxis arqueológica que dialoga com a pesquisa histórica e a memória social quilombola, propõem-se avançar proficuamente na investigação do tráfico clandestino em Sergipe e discutir os efeitos dos crimes da escravidão na sociedade atual e, especialmente, nos portos que foram estrategicamente utilizados para o comércio de vidas negroafricanas.

PALAVRAS-CHAVE: Portos Clandestinos; Tráfico Transatlântico; Crimes da Escravidão; Arqueologia; Sergipe

ABSTRACT

This paper constitutes an analysis proposal of the locations utilized in the African slave trade within the territory of Sergipe. It places particular emphasis on the dynamics of ports and commercial routes that emerged in the Hydrographic Basin of the Rio Real and Rio Piauí during the illegal transatlantic trade era, spanning from 1831 to the 1850s. By employing an archaeological approach that intertwines with historical research and draws from the social memory of quilombola communities, the goal is to make significant strides in the investigation of clandestine trafficking in Sergipe. Additionally, it aims to engage in a discourse regarding the enduring impacts of slavery's crimes on contemporary society, with a special focus on the strategically utilized ports for the trade of African lives.

KEYWORDS: Clandestine Ports; Transatlantic Traffic; Crimes of Slavery; Archeology; Sergipe

*Artigo recebido em 28 de setembro de 2023 e aprovado para publicação em 14 de novembro de 2023.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 19, n° 38, p. 38-54 – 2023.

APRESENTAÇÃO

A terra é o meu quilombo, o meu espaço é o meu quilombo. Onde eu estou, eu estou, quando estou eu sou (...) Ó paz infinita, poder fazer elos de ligação numa história fragmentada. África e América e novamente Europa e África. Angola. Jagas. E os povos do Benin de onde veio minha mãe. Eu sou atlântica. (Maria Beatriz Nascimento, filme *Orí*, 1989)

Estimativas atuais apontam que o Brasil foi o destino de cerca de 45% dos africanos vitimados pelo tráfico transatlântico. O movimento diaspórico de populações africanas no processo colonial, que devastou e criou cicatrizes profundas no continente africano e americano, hoje é considerada a maior migração forçada da história – uma série de crimes que configurou o mundo moderno como o conhecemos na atualidade. Nesse processo, o Brasil ocupa um controverso lugar de destaque, não só como destino principal das vítimas do tráfico, mas também por ter sido uma relevante base logística e financeira do infame comércio de seres humanos, atendendo às demandas locais e de outros países das Américas (SANTANA *et al.*, 2022).

O presente artigo se configura como uma proposta de análise, por meio de uma abordagem arqueológica decolonial e afrocentrada, dos locais utilizados no tráfico de africanos no território de Sergipe, com destaque às dinâmicas portuárias e comerciais que se estruturaram na Bacia Hidrográfica do Rio Real e Rio Piauí, no período de ilegalidade do comércio transatlântico, a partir de 1831 (Lei Feijó) até a década posterior a 1850 (Lei Eusébio de Queiroz).

A pesquisa, atualmente em fase embrionária, faz parte das ações de investigação do Instituto Afrorigens, instituição sem fins lucrativos que congrega pesquisadoras(es) de diferentes áreas, comunidades, gestores

públicos, organizações, entre outros, que atuam nas temáticas ligadas a diáspora africana, sobretudo, a sua materialidade histórica, e na reivindicação de direitos e reparação dos crimes da escravidão e do tráfico de escravizados, atuando com o empoderamento social e econômico de comunidades quilombolas. Para o desenvolvimento de seus projetos, a instituição conta com o apoio da rede internacional *Slave Wrecks Project*, com sede no *National Museum of African-American History and Culture Smithsonian*, com a *George Washington University*, e da *Universidade Federal de Sergipe*.

No presente texto, serão trabalhados os municípios de Santa Luzia do Itanhý, Estância e Indiaroba. A escolha desses locais se dá a partir da existência na memória e oralidade das comunidades quilombolas da estrutura utilizada pelo tráfico de escravizados, como rotas terrestres e portos ilegais, bem como daquelas associadas ao trabalho escravo.

Como se deu a participação de Sergipe no tráfico de africanos? Quais portos eram utilizados para o desembarque ilegal? Quais rotas terrestres foram utilizadas? Quem foram os financiadores desses crimes? Como as comunidades quilombolas poderão lidar e se apropriar da materialidade desses episódios históricos relacionados aos crimes da escravidão?

A partir da articulação de diferentes fontes (histórica, etnográfica e arqueológica), as atividades situam-se no desenvolvimento de uma Arqueologia negra, que, ao estudar a materialidade ligada às práticas portuárias do tráfico clandestino, busca a transformação social, difusão de uma prática arqueológica decolonizante, construção do conhecimento sobre esse recorte cronológico e a transposição para o debate público dos crimes cometidos contra as populações negroafricanas.

UMA ARQUEOLOGIA NEGRA DO TRÁFICO ESCRAVAGISTA

Ao tratar dos crimes da escravidão, tanto dos períodos de tráfico legal e ilegal, estamos inevitavelmente rompendo com uma perspectiva centrada em uma história nacional ou fenômenos puramente locais, mesmo restringindo o foco de análise para o território sergipano. Estamos tratando de um fenômeno histórico de magnitude global, com grande amplitude geográfica, muitos atores políticos, sociais e econômicos, numa grande escala de tempo, onde suas consequências ainda são vivenciadas continuamente no presente (SANTANA *et al.*, 2022). Como brilhantemente sintetizou Maria Beatriz Nascimento, “não se estuda, no negro que está vivendo, a história vivida. Somos a história viva do preto, não números” (2021, p.44). Não temos como contar essas histórias, que são vividas, sem integrar ao processo de produção do conhecimento/narrativas, as mãos e vozes das comunidades negras e quilombolas localizadas no “presente”, nas rotas de tráfico de africanos empreendidas em um “passado”.

Resgatar os vestígios e memórias de um “passado” de crimes contra a humanidade, exclusão e marginalização da população negra, que ainda ecoam profundamente, no que tange a desigualdades e injustiças sociais perante a esses grupos, é praticar uma Arqueologia negra no mundo Atlântico, que considera as diferenças de poder no passado e no presente, na esfera pública, bem como dentro da própria profissão. Para tanto, é importante pensarmos um corpo de trabalho que possui as ferramentas teóricas, autorreflexivas e metodológicas para tirar proveito de um registro arqueológico complexo e rico, mas, sobretudo, deixar como legado da pesquisa um mundo melhor, principalmente para aqueles que vivem continuamente as consequências desses crimes (AGBE-DAVIES, 2007).

Consequência estas, que podem ser combatidas através de ações de identidade, que visam reconstruir narrativas históricas predominantemente coloniais por meio de uma prática científica colaborativa, que possa dar protagonismo aos grupos historicamente excluídos, e, que valorize seus saberes tradicionais. Para estabelecer uma comunicação do saber científico com a comunidade a qual lhe pertence, faz-se necessário a fundamentação de uma prática científica que privilegie o patrimônio cultural, fortalecendo as identidades e raízes das comunidades, e, conseqüentemente, sua valorização como indivíduos no presente.

A possibilidade teórica de assumir o “eu” no processo de construção do conhecimento histórico é uma abordagem que permite a configuração de uma Arqueologia negra que assuma sentido no contemporâneo, servindo de ferramenta para grupos sociais excluídos da história oficial e dos espaços formais de produção das narrativas hegemônicas, e faz parte de um movimento de exploração das fronteiras de uma arqueoetnografia e uma autoarqueologia (HARRISON; SCHOFIELD, 2009). Logo, busca-se por meio da prática arqueológica um momento de reflexão e de reavaliação daquilo que nós, como “cientistas”, realmente fazemos na mais interdisciplinar das ciências (ARAÚJO, 2019), e como interferimos na sociedade com nossas práticas.

No século XXI, testemunhamos o surgimento de uma nova geração de pesquisadores cujas reflexões e pensamentos são de natureza exploratória, buscando potenciais aplicações além dos limites tradicionais da Arqueologia. Existe a percepção de que o passado contemporâneo pode impactar a vida das pessoas, tendo relevância e significado social de maneira que talvez não se apliquem às Arqueologias de cronologias recuadas

(HARRISON; SCHOFIELD, 2009). Ao discutirmos a Arqueologia negra brasileira, é inevitável concentrarmos essas discussões no contemporâneo. Isso se deve ao fato de que a diáspora é um fenômeno de longa duração que ainda ressoa no presente, especialmente no que se refere ao acesso de pessoas negras à Arqueologia e à narrativa de suas próprias histórias.

Ao propor uma abordagem arqueológica sobre as estratégias desenvolvidas pelo tráfico de africanos escravizados em Sergipe, através da leitura das suas mais diversas expressões materiais, atingiremos não somente o estabelecimento de uma prática acerca da materialidade ligada a eventos diaspóricos do tráfico transatlântico – com ênfase nas estratégias estabelecidas com as rotas oceânicas, dinâmicas portuárias e rotas terrestres, que se configuram principalmente a partir da política de proibição do tráfico escravagista, com a promulgação da Lei Feijó, em 7 de novembro de 1831 – como também almeja-se a construção de uma pesquisa que faça sentido para as diferentes pessoas envolvidas que, mesmo vivendo em lugares distantes e com trajetórias diversas, compartilham algo em comum, o de serem vítimas de crimes colonialistas, que deixaram cicatrizes profundas em nossas almas e mentes (FANON, 2022).

Uma das maneiras pelas quais os poderes dominantes mantêm sua hegemonia é perpetuando a ideia de que não há conexões entre o racismo estrutural, os problemas das populações mais pobres, os problemas de equidade de gênero ou de proteção perante a lei, com o presente vivenciado (AGBE-DAVIES, 2007). Sabe-se que a colonização é um empreendimento de dilacerar gente, e que ela tem os seus prediletos. Não podemos ignorar que a problemática do conhecimento é fundamentalmente étnico-racial, o que afeta diretamente os meios formais de

produção dos saberes. A descolonização do pensamento pode ser entendida como um conceito norteador no enfrentamento da colonialidade dos saberes, mas também como prática social criadora de novos seres e de reencantamento do mundo nas esquinas da modernidade, através da credibilização de outros saberes, como as epistemologias e ontologias negroafricanas, com o reposicionamento histórico daqueles que a praticam (RUFINO, 2019).

Nesta ação de tecer novas narrativas, contrariando o esquecimento que foi imposto aos povos colonizados, resistimos contrariando a morte, as estatísticas, a falta de perspectivas, contrariando tudo aquilo que foi imposto aos milhões de africanos atravessados de forma cruel pela “calunga grande”, após a “[...] passagem pelo portal do não retorno nos portos da banda de lá, dos suicídios, do banzo, dos genocídios, da zoomorfização, da transformação do ser em mineral [...] transformação do homem-metal em homem-moeda, base estruturante do primeiro capitalismo” (RUFINO, 2019, p.15). Almejamos uma Arqueologia decolonial que se configure como uma reivindicação de ancestralidade, perspectiva emergente na Arqueologia brasileira (HARTEMANN; MORAES, 2018).

Colocando no cerne de discussão a materialidade do tráfico de escravizados, principalmente aquela resultante das dinâmicas da logística transoceânica do empreendimento colonial escravocrata – a exemplo dos naufrágios de embarcações escravagistas, portos-fazendas de recepção, cemitérios de recém-chegados (pretos novos), mercados de escravizados e rotas comerciais terrestres –, buscamos uma reflexão sobre processos mais amplos e operados em escala global, bem como os seus reflexos regionais. Do mesmo modo, de forma decolonial e afrocêntrica, abrir para a sociedade brasileira, com a parceria de comunidades quilom-

bolas, um espaço de transversalidade de uma prática científica que se constitui como uma ação política, que propicie transformações no presente.

O conceito de comunidade deve ser adaptável, reconhecendo a constante evolução e diversidade das comunidades, evitando simplificações. A ideia de simplesmente “aderir” a uma comunidade como parte da pesquisa é inadequada e até exploratória quando vista de maneira ingênua. Ao entender o conceito de “comunidade” como um processo em constante mutação, é possível identificar estratégias para se integrar às comunidades com as quais se colabora. A eficácia da disciplina arqueológica em servir essas comunidades está relacionada à nossa participação ativa na construção dessas «comunidades», com base em interesses compartilhados, localização e interações sociais (AGBE-DAVIES, 2010).

Apesar de ter expectativas teóricas e sociais mais amplas, no que tange a formulação de espaços de produção de conhecimento e o papel político dos agentes sociais envolvidos, a pesquisa centra-se para este fim num recorte cronológico de pesquisa bem delimitado, o período do tráfico ilegal de africanos em Sergipe, considerando como marcos a Lei Feijó em 1831 e a Lei Eusébio de Queiroz em 1850. Apesar da existência de leis antitráfico, o comércio de escravizados persistiu, causando mais vítimas e disseminando instabilidade e violência no continente africano. Esse fenômeno não apenas evidenciou a ligação fundamental entre escravidão e capitalismo nas Américas, mas também demonstrou a habilidade dos traficantes em se adaptarem às leis antitráfico (SANTANA *et al.*, 2022).

Na capitania/província de Sergipe o tráfico transatlântico desempenhou a manutenção de suas escravarias, mesmo que limitada em comparação com outras

capitanias da mesma época, segundo inventários sergipanos da primeira metade do século XIX, a presença de africanos manteve-se constante ao longo do período, o que evidencia a participação dos senhores sergipanos no tráfico transatlântico, inclusive durante sua fase ilegal de 1831 a 1850 (MALAQUIAS; SANTOS, 2020).

Portanto, a presente pesquisa busca uma abordagem sobre a materialidade ligada às redes internas e externas do tráfico ilegal de africanos em Sergipe, um tema ainda pouco explorado pela História e Arqueologia, com a aplicação de métodos e técnicas para o estudo de sítios arqueológicos históricos, localizados em ambiente terrestre e aquático. Além desse aspecto, busca-se com a pesquisa um desafio teórico e social mais amplo de construção do conhecimento arqueológico representativo de pessoas que comungam algo em diáspora, a história negra no Brasil.

Ao explorarmos práticas de pesquisa com uma perspectiva afrocentrada, adota-se uma postura que nos permita ser os protagonistas de nossas próprias narrativas históricas. Ao compartilharmos abertamente em nossas investigações arqueológicas as nossas frustrações, complexos e traumas sociais, sem negá-los, celebramos com orgulho a riqueza e a complexidade de nossa história e identidade negra. Isso abre um caminho para a discussão crítica de nossa trajetória como atores sociais, destacando as desigualdades que persistem em todos os espaços que percorremos. A materialidade do tráfico escravagista continua a desempenhar um papel significativo no presente. “Só assim poderemos nos entender e nos fazermos aceitar como somos, antes de mais nada pretos, brasileiros, sem sermos confundidos com os americanos ou africanos, pois nossa história é outra, como é outra nossa problemática” (NASCIMENTO, 2021, p.44).

A DINÂMICA DO COMÉRCIO DE ESCRAVIZADOS EM SERGIPE

No contexto brasileiro, é de extrema relevância instaurar uma discussão pública sobre os crimes da escravidão e do tráfico transatlântico/interprovincial de africanos, pois são questões indissociáveis do problema da violência contra a população negra na atualidade. O Brasil é o país que mata um homem negro a cada 23 minutos, um dos países que mais encarcera e asila sua população negra, detendo a terceira maior população carcerária mundial, somente atrás dos Estados Unidos e da China (SANTANA *et al.*, 2022). Torna-se, portanto, imperativo promover uma análise aprofundada sobre a persistência de práticas do comércio de negros africanos, mesmo diante das medidas antitráfico implementadas na primeira metade do século XIX.

Tal discussão deve considerar não apenas a dimensão das motivações para a criminalização e o conseqüente esforço de contravenção, mas também como essa questão influenciou e continua a moldar a configuração sociocultural da sociedade brasileira, principalmente, nas regiões que desempenharam um fundamental papel no desembarque e distribuição clandestina de africanos. Ainda sabemos muito pouco sobre as estratégias utilizadas para a entrada de africanos no período de ilegalidade, tanto no sentido da logística empregada (embarcações, portos, trapiches, estradas, fazendas, etc.) e, especialmente, do envolvimento dos poderes políticos e das elites escravocratas na manutenção do tráfico (AVELINO, 2018).

CONTEXTO HISTÓRICO

A história do comércio transatlântico de africanos escravizados constitui uma área fecunda dentro da historiografia. Seus estudos remontam ao final do século

XIX e início do século XX. Nas décadas subsequentes, as investigações sobre o tráfico de escravizados, especialmente em sua dimensão demográfica, predominaram na cena historiográfica. Um dos temas destacados nesse campo é a abolição do tráfico transatlântico de africanos, cujo início está associado ao movimento britânico de abandonar essa prática. A partir dos anos 1980, estudos sobre desembarques clandestinos em várias regiões do Brasil destacaram a importância de examinar as experiências regionais na dinâmica da ilegalidade. A regionalização dessas pesquisas permitiu investigar como cada província reagiu diante da proibição do tráfico a partir de 1831 (SANTANA *et al.*, 2022).

Apesar dos diferentes caminhos que a historiografia brasileira vem possibilitando nos estudos sobre o tráfico transatlântico, explorando suas múltiplas dimensões e rompendo suas barreiras nacionais e historiográficas, para algumas regiões da costa brasileira, a exemplo da Capitania de Sergipe del Rey, faz-se necessário um melhor entendimento sobre as dinâmicas regionais do tráfico de africanos e os seus efeitos na produção de materialidades, bem como na formação das comunidades quilombolas estabelecidas nessas rotas clandestinas. Uma contribuição que a Arqueologia possibilita, como já foi observado, em diferentes níveis, por pesquisas arqueológicas desenvolvidas no contexto brasileiro (AGOSTINI, 2011, 2013; CARVALHO, 2012; RAMBELLI, 2006, 2013; ALVES, 2016).

A falta de um mapeamento dos portos e rotas do tráfico de escravizados em Sergipe é motivada em grande parte pela escassez das fontes históricas disponíveis. Contudo, graças ao esforço conjunto daqueles que se dedicaram ao estudo da história da escravidão em território sergipano, atualmente contamos com alguns indícios para um melhor entendimento. O

volume exato da entrada de africanos escravizados em Sergipe Del Rey até o final do século XVIII permanece desconhecido, devido à falta de dados demográficos deste período. O ápice da população de africanos nessa província ocorreu na primeira metade do século XIX, com um percentual de 34,9% em 1802. Durante o período de ilegalidade entre 1831 e 1850, não há dados precisos disponíveis sobre a entrada de africanos devido ao comércio clandestino.

A historiografia sergipana costuma relacionar como principais justificativas para o baixo volume de escravizados africanos na primeira metade do século XIX, frente ao processo de criouliização da população escrava local, as questões de precariedade econômica dos empresários sergipanos, que os impediram de ingressar no tráfico transatlântico, perspectivas que ainda carecem de investigação mais profícua (AVELINO, 2018).

Segundo Mott (1982, p.20) essa questão poderia ter uma raiz nas relações de dependência econômica com a Capitania da Bahia. Para o historiador, assim como na maioria das pequenas capitânicas, a introdução de africanos se fazia através dos portos das grandes capitânicas. Logo, no sentido da manutenção das relações comerciais com a praça da Bahia, explicaria a tentativa frustrada dos senhores de engenho sergipanos de irem traficar escravizados diretamente na costa africana no início do século XVIII, por não contar com o consentimento da Coroa. A rota de comércio de escravizados com a Bahia no período colonial pode ser explicada pelo fato de Sergipe ter sido parte do território baiano até 1822 (AVELINO, 2018).

A ascensão da economia açucareira em Sergipe na transição do século XVIII para o XIX está intrinsecamente ligada ao contexto do Mundo Atlântico, com o Reformismo Ilustrado português, visando atender aos mercados internacionais e respondendo

às mudanças na oferta global do produto no final do século XVIII. Com o ressurgimento da agricultura de exportação no Brasil, estimulou o aumento do tráfico de escravos e a abertura de novas áreas de exportação na África. As fontes que documentam o crescimento dos engenhos em Sergipe apontam para uma expansão, especialmente a partir do final do século XVIII, se intensificando no segundo quarto do século XIX, quando as estimativas apontam para a existência de cerca de sete ou oito centenas de engenhos na província (MALAQUIAS *et al.*, 2018).

Ainda no século XVIII, os africanos escravizados foram introduzidos com a finalidade de trabalhar na pecuária e nos engenhos de açúcar sergipanos. Durante esse período, o fluxo de entrada ocorreu principalmente pela rota do tráfico de escravos entre a África e a Bahia. Desembarcando inicialmente no porto de Salvador e, posteriormente, enviados para a Vila de Estância. Na praça comercial da Vila de Estância, eram vendidos para os proprietários de engenhos localizados no Vale do Cotinguiba e em outras regiões da província (AVELINO, 2018).

Antes que os africanos escravizados chegassem a Sergipe, eles passavam pelo mercado de escravos em Salvador e eram submetidos a um longo transporte. Os produtores de açúcar em Sergipe competiam pela mão de obra africana com os abastados proprietários de engenho do Recôncavo Baiano, o que aumentava os custos por unidade adquirida, o que justificaria o fato de que o tráfico transatlântico, mesmo desempenhando um papel nas escravarias de Sergipe, não tenha contribuído com mais de um terço da força de trabalho cativa na região (MALAQUIAS *et al.*, 2018) – o que também fundamentaria em parte a alta criouliização da população escravizada em Sergipe na primeira metade do século XIX, segundo os inventários

post mortem do período (MALAQUIAS; SANTOS, 2020)

Dentro dessa lógica que se firmaria no final do séc. XVIII, a presença de escravizados africanos reflete a prosperidade econômica dos senhores, capazes de adquirir diretamente de África, no mercado do tráfico transatlântico, indicando acesso a recursos financeiros substanciais ou crédito. Isso resultava em um desequilíbrio de gênero nos grupos de escravos, dada a predominância masculina entre os escravos trazidos pelo tráfico transatlântico, dificultando a formação de relações conjugais e a reprodução. Por outro lado, a presença de escravizados nativos (pretos e pardos) indicava a capacidade de reprodução interna da força de trabalho, independente do tráfico transatlântico, levando os proprietários sergipanos a se afastarem (de forma direta) do mercado internacional e se protegerem contra o endividamento. Para os próprios escravizados, a existência de grupos compostos por indivíduos nativos apresentava um equilíbrio de gênero mais favorável, promovendo a formação de famílias e o desenvolvimento de uma comunidade (MALAQUIAS *et al.*, 2018; MALAQUIAS; SANTOS, 2020).

A produção historiográfica tem indicado alguns caminhos que podem nos ajudar a entender quais fatores podem ter favorecido a organização de um tráfico clandestino de africanos em Sergipe, mesmo que ainda não existam dados substanciais que dimensionem o real quantitativo de entradas ilegais. O impacto na praça da Bahia devido à interferência inglesa nos negócios dos traficantes na Costa da Mina, após o tratado de Aliança e Amizade (1810), é um fator a ser considerado. Os negociantes baianos foram alvos das operações de repressão do comércio de africanos realizadas pelos cruzadores britânicos

na costa africana entre 1811 e 1814. Isso resultou na perda de navios, redução da tripulação qualificada, desorganização dos serviços portuários e escassez de cativos africanos, além de afetar as receitas da capitania. Apesar dos esforços dos traficantes, não conseguiram conter o ímpeto dos cruzadores britânicos, nem reverter os prejuízos (JESUS, 2022).

Após 1815, com o fim dos conflitos entre Inglaterra e França e mudanças na conjuntura europeia, a perspectiva para o comércio transatlântico de cativos africanos para a Bahia não melhorou. Em resposta, os negreiros que atuavam em Salvador desenvolveram gradualmente um eficiente sistema de subterfúgios, com a conivência de agentes do governo português, permitindo a realização de inúmeras operações bem-sucedidas e a manutenção da lucratividade de seus negócios, mesmo após a ilegalidade (JESUS, 2022).

Até que ponto a adaptação dos comerciantes de escravizados da Bahia, frente aos primeiros movimentos de uma política abolicionista, demandou o estabelecimento de novas rotas terrestres e aquáticas? Ou a participação direta de proprietários de engenhos sergipanos no tráfico transatlântico?

Outro fator que auxilia na compreensão do efeito do tráfico transatlântico ilegal na Capitania de Sergipe são os dados demográficos da região na primeira metade do séc. XIX, por meio dos mapas estatísticos da população de Sergipe, em 1834 e 1851 (AMARAL, 2012), e dos inventários *post mortem* (MALAQUIAS *et al.*, 2018; MALAQUIAS; SANTOS, 2020).

O mapa estatístico da população de Sergipe em 1834 revela que cerca de 30% da população era composta por escravizados, e havia uma alta taxa de miscigenação, com pardos representando 49% da população livre. Somando pardos livres, indivíduos livres e libertos de cor preta,

africanos e afrodescendentes totalizavam 72% da população livre. A taxa de masculinidade na população escrava era de 118 homens para cada cem mulheres. Resultando em uma alta proporção de homens adultos na sociedade devido ao padrão demográfico do tráfico (AMARAL, 2012).

Já as estatísticas de 1851, elaboradas durante o auge da produção açucareira em Sergipe, revelam um aumento absoluto na população escravizada, mas uma diminuição relativa em comparação com 1834. A taxa de masculinidade entre os escravizados na região da Cotinguiba, conforme o mapa de 1851, foi de 123 homens para cada 100 mulheres. Esse comedido crescimento pode indicar um aumento na compra de africanos durante o período de ilegalidade do tráfico de escravizados (AMARAL, 2012).

Os inventários *post mortem* fornecem um panorama mais completo do período de ilegalidade, indicando uma alta taxa de crioulação na população sergipana. No entanto, essa tendência não pode ser considerada definitiva para descartar o tráfico transatlântico como uma influência na manutenção da escravidão em Sergipe. Embora limitada, a presença de africanos, se comparada a outras regiões abastecidas pelo tráfico clandestino no mesmo período (PESSOA, 2013) – foi constante ao longo desse período, evidenciando o envolvimento dos senhores de engenho sergipanos no tráfico, mesmo durante sua fase ilegal de 1831 a 1850 (MALAQUIAS; SANTOS, 2020).

Considerando a baixa demografia africana, cerca de um quinto da população total, como um horizonte de análise do efeito do tráfico clandestino, não deve ser subestimada a importância simbólica e social na integração constante de novos indivíduos nas escravarias predominantemente crioulas de Sergipe. Podendo indicar uma estratégia das

elites escravocratas no controle das condições de sociabilidade dos escravos (MALAQUIAS; SANTOS, 2020).

Sabendo-se que houve a entrada de africanos de forma clandestina em Sergipe, algumas questões necessitam ser consideradas para entendermos como se estabeleceu o fluxo do tráfico: Em quais portos clandestinos eles desembarcavam? Quais rotas comerciais terrestres eram estabelecidas? Como era desempenhada a fiscalização pelas autoridades locais? Qual o envolvimento de comerciantes e proprietários de engenhos sergipanos no gerenciamento do tráfico?

Pesquisas arqueológicas no futuro poderão esclarecer como se configurou o comércio de escravizados em Sergipe, mas os documentos existentes revelam que a província tinha um comércio ativo com a Bahia e Pernambuco durante o período de ilegalidade. A região serviu como uma rota crucial para o deslocamento de pessoas escravizadas por terra entre o território da Bahia e Pernambuco, papel desempenhado desde o período colonial, sugerindo que os africanos foram trazidos para Sergipe na primeira metade do século XIX depois de atravessarem o Atlântico e usarem a rota do comércio interno entre Bahia, Sergipe e Pernambuco. Mesmo antes do tráfico ilegal, já havia um comércio interno ativo conectando comerciantes dessas províncias, o que provavelmente facilitou o comércio ilegal de africanos escravizados no século XIX (AVELINO, 2018).

Estância e São Cristóvão são mencionadas como os principais portos de recebimento de pessoas escravizadas em Sergipe. Ao chegar a essas cidades, homens, mulheres e crianças eram comercializados para outras cidades e vilas da província. No entanto, é importante observar que essa rota pode não ter sido o único meio pelo qual as pessoas escravizadas entraram em Sergipe. Muitos traficantes haviam estabe-

lecido relações comerciais com empresários sergipanos (AVELINO, 2018).

Seguindo essa perspectiva, podemos deduzir que as rotas comerciais terrestres, que já estavam estabelecidas durante a legalidade do comércio de escravos e posteriormente usadas para o tráfico interprovincial, provavelmente desempenharam um papel significativo na distribuição de africanos recém-chegados durante o período clandestino. É evidente que essas rotas se estendiam até a fronteira com a Bahia. Maruim e Capela, cidades próximas a Laranjeiras, muito provavelmente utilizaram os portos desta última cidade para embarcar escravizados. Por outro lado, a Vila do Lagarto, localizada mais centralmente, oferecia a flexibilidade de deslocamento tanto para Estância quanto para Laranjeiras (LIMA FILHO, 2019).

A importância do comércio intra e interprovincial no abastecimento de escravizados para a região de Sergipe antes de 1850, possibilitaria também os estabelecimentos dessas rotas. As cidades de Estância, Lagarto e Laranjeiras eram conectadas por rotas terrestres, que as ligavam ainda mais às cidades da Bahia. Essa rede facilitava o transporte de mercadorias e escravizados, desempenhando assim um papel crucial no comércio interprovincial após 1850 (SANTOS, 2004).

Além das rotas terrestres, não podemos desconsiderar a possibilidade de o tráfico transatlântico ter se utilizado de rotas aquáticas e da dinâmica portuária de algumas barras de rio sergipanas, como a do Rio Real e o Vaza-Barris. Existem alguns documentos que servem para aventar essa possibilidade.

Em um documento datado de 1835, o juiz de paz de Estância expressou suas preocupações ao presidente da província com relação ao tráfico ilegal de africanos. A Vila de Estância foi identificada como um local-chave para a entrada de indiví-

duos escravizados da Bahia em Sergipe. O juiz de paz revelou ainda que esses indivíduos escravizados estavam sendo levados para as fazendas dos compradores com a cooperação das autoridades locais, apesar de isso ser contra a Lei de 1831. Outro documento é uma correspondência datada de 1881, onde Francisco José Alves faz um relato histórico do tráfico ilegal em Sergipe. Ele menciona que, em 1842, o corsário Antônio Maria chegou à província com um barco carregado de africanos. Com o consentimento do presidente e do chefe de Polícia, 1.200 africanos foram desembarcados na barra de São Cristóvão. Esses documentos lançam luz sobre a extensão do tráfico ilegal em Sergipe durante esse período, bem como da cooperação das autoridades locais na manutenção dessas práticas clandestinas (AVELINO, 2018).

Pesquisas realizadas pelos autores do presente artigo, também identificaram em relatos de jornais da época episódios de desembarque clandestino de africanos no Rio Real, muito provavelmente buscando a distribuição pela rota comercial de Estância. Segundo matéria do *Correio Mercantil: Jornal Político, Commercial e Litterario (BA)*, de 3 de abril de 1839, uma embarcação *negreira*, sem identidade identificada, ao avistar o Vapor *Todos os Santos* “[...] pensando ser elle de guerra, e vendo-o demandar a mesma barra, arrojou-se contra os baixios do Rio Real, e totalmente se perdeu, salvando-se com toda a carga [...]”.

CONTEXTO ETNOGRÁFICO

Além das fontes documentais, que abrem caminhos para o entendimento do tráfico escravagista e a memória dos crimes da escravidão no território sergipano, é fundamental considerarmos a oralidade das comunidades quilombolas localizadas nas regiões que atenderam ao comércio clandestino. Atualmente, Sergipe conta

com 32 territórios quilombolas certificados e 14 quilombos que ainda estão em busca de certificação (FEITOSA *et al.*, 2021). Na região sul de Sergipe, que desempenhou um papel estratégico no comércio de escravizados, como discutido anteriormente, encontramos quatro comunidades quilombolas: Curuanha e Porto D'Areia, em Estância; Luiziense, em Santa Luzia do Itanhy; e Desterro, em Indiaroba.

O quilombo Porto D'Areia está localizado dentro da sede municipal de Estância e diretamente associado ao porto da cidade. Já a história do quilombo Luiziense, por exemplo, é intimamente ligada aos processos de transformação econômica do município de Santa Luzia do Itanhy, principalmente, no que tange a produção açucareira e a exploração de negros africanos. Os povoados da Rua da Palha, Crasto, Cajazeiras e Taboas têm uma ligação histórica com as antigas sedes dos engenhos da região. Esses vilarejos estavam situados próximos a sedes de engenhos, usinas e pequenos portos, como Engenho São Félix, Castelo, Priapu, São José, Saguim e outros. O território do quilombo Luiziense é distribuído em sete povoados: Bode, Cajazeiras, Crasto, Pedra D'Água, Pedra Furada, Rua da Palha e Taboas. Surgiram de um contexto histórico compartilhado, centrado no trabalho nos engenhos, ocupando a mesma área geográfica. Eles compartilham atividades de lazer, trabalho e subsistência e mantêm relações tradicionais de afinidade e parentesco (MARCON; BOMFIM, 2016).

Contudo, à medida que reconhecem sua ancestralidade ligada aos escravizados que viveram na área, também afirmam esse vínculo por meio de depoimentos, como o da moradora do Crasto, Valdomira Sales dos Santos: “[...] a gente é sim descendente dos escravos, queira as pessoas ou não [...]” (BOMFIM, 2008, p.4). O senhor José Rodrigues dos

Santos (Deca), morador da Rua da Palha, é enfático em assinalar essa descendência: “[...] antigamente quem morava aqui eram os escravos [...] muitos foram embora, mas muitos ficou e formou família aqui [...] acho que se olhar direitinho vai ver que a gente é parentes deles [...] foi eles que trabalharam primeiro nesse engenho do Castelo.” (BOMFIM, 2008, p.4).

Em relação ao comércio de escravizados na região, relatos como a de Dona Però, Perolina Felix Conceição, moradora do Crasto, nos ajuda a remontar essas percepções internas da escravidão:

D. Però: o meu avô mesmo era um homem muito velho... ele só contava que tinha um tio que ia lá pra Estância levar os homens do coco... e quando chegou lá... ele dizia: “quando eu fui chegando no porto da areia, foguete a vontade, samba, samba, samba... ai saimo mas meu tio, quando eu cheguei lá, ai pronto alforria, não tem ninguém mais escravo...”

W: onde?

D. Però: lá em Estância...

W: Então se comprava escravo ai em Estância?

D. Però: ... ai o tio dele comprava na Bahia, e vinha trazer pra Estância... ele queria um escravinho também né, menino sabe como é que... quando chegou lá que não compraram pra ele, ele Chorou mais que os escravos, com vontade de possuir um menino também... ele disse que alcançou os escravos muito anos... ficou aquela Santa Cruz ali em Dr. Jorge... lá em Estância... uma igreja, perto da casa de Dr. Jorge... no dia 03 de maio todo ano tem festa... ali foi no tempo dos escravos, meu avô alcançou... meu avô me contava (BOMFIM, 2008, p.6).

Diante do contexto etno-histórico da região, conseguimos vislumbrar que ainda existe um longo caminho de pesquisa para

um entendimento das dinâmicas regionais do tráfico transatlântico de escravizados e das redes políticas/econômicas de manutenção do comércio de africanos. Integrando pesquisa histórica, memória social quilombola e pesquisa arqueológica, acredito que poderemos avançar proficuamente na investigação do tráfico clandestino em Sergipe. Trazendo ao debate público elementos para discutirmos os efeitos dos crimes da escravidão na sociedade atual e, especialmente, nas regiões que estrategicamente foram utilizadas para o infame comércio.

O único porto organizado na região da Bacia Hidrográfica do Rio Piauí/Real era o Porto de Estância e os portos clandestinos identificados foram: Porto da Rua da Palha, Porto d'Angola, Porto do Crasto, Porto Cajazeiras, Porto Pedra D'Água e Porto Taboa. Todos os portos, o organizado e os clandestinos, estão articulados com a presença de remanescentes quilombolas. Essa constatação nos leva a inferir sobre a permanência desses grupos nos locais de desembarque, plenamente conhecidos e controlados pelos financiadores do tráfico. Essa complexa convivência e permanência desses grupos poderá ser discutida com base na materialidade levantada.

O Porto d'Angola, em um primeiro momento, não se articula diretamente com as áreas das fazendas/engenhos. Entretanto, a toponímia em si já fornece elementos para investigações futuras no local. Atualmente, o Porto d'Angola é um dos principais portos para a ida à Mangue Seco (Bahia), ponto estratégico para a entrada de embarcações na Barra do Rio Real/Piauí.

A partir das informações levantadas, foi possível realizar o mapa abaixo (Figura 1).

Já estão previamente registrados como Sítios Arqueológicos junto ao IPHAN (Figura 2): Sítio Caju I (Povoado Rua da Palha), Sítio do Pati (Povoado Cajazeiras), Sítio Bode (Povoado Bode), Sítio

Areal (Povoado Bode) e Sítio Barão (Engenho Priapu).

O Sítio Areal e o Sítio Bode são sítios cerâmicos, sendo o último localizado às margens do Rio Piauí, apontando para grande potencial de associação com o Povoado Bode e/ou Povoado Cajazeiras e com o uso dos portos no período legal e ilegal do tráfico de escravizados. Portanto, será fundamental um aprofundamento da investigação dos referidos sítios arqueológicos, bem como a sua associação com as práticas sociais de grupos negro-africanos que viveram nas regiões nos regimes de escravidão.

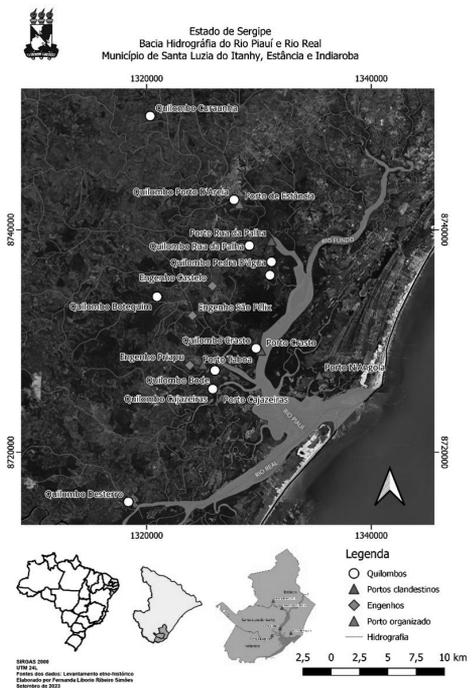


Figura 1: Localização dos Engenhos, Quilombos e Portos identificados na Contextualização. Fonte: Acervo pessoal, 2023

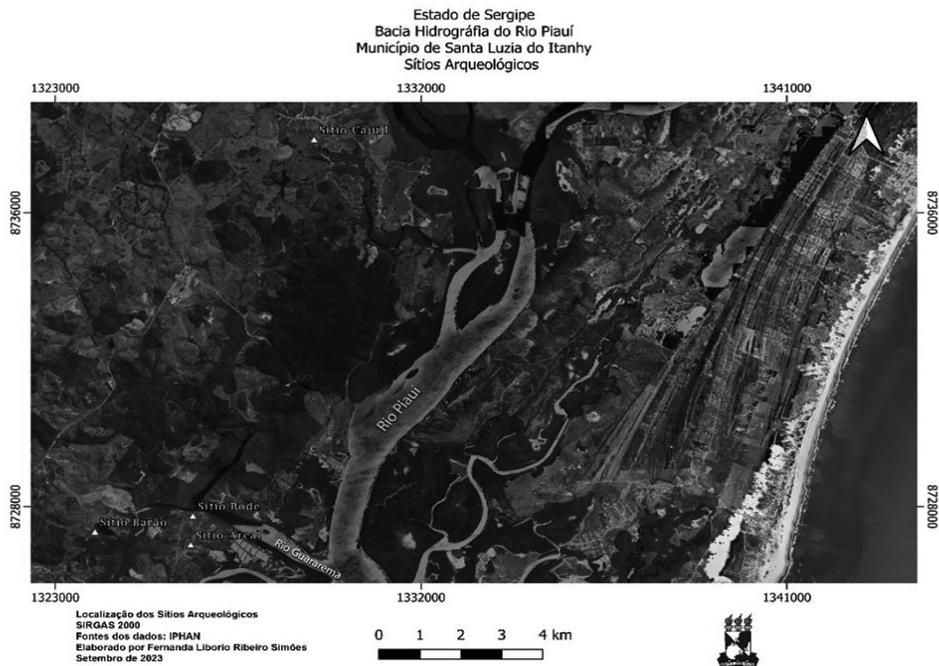


Figura 2: Localização dos Sítios Arqueológicos na Bacia do Rio Real
Fonte: Acervo pessoal, 2023

PRÓXIMOS PASSOS DA PESQUISA

Considerando que a pesquisa apresentada possui articulação com diferentes fontes e métodos, a sua execução dependerá de diferentes frentes de trabalho, em intensa atuação com as comunidades locais. Além da pesquisa histórica, já iniciada, se fará necessário o alcance da materialidade por meio de uma *práxis* arqueológica, que corrobore nos diálogos com as fontes e demandas do contexto de produção do conhecimento.

A pesquisa arqueológica é um campo de estudo fundamental para compreender o passado humano e suas implicações no presente. Domingo *et al.* (2014) apresentam uma série de etapas concretas que tornam-se necessárias ao ofício da Arqueologia, sem hierarquizá-las: levantamento das informações escritas, levantamento das informações orais, planejamento e execução do registro (fotos, vídeos, fichas de campo, inventários, diários de campo, etc.), realização de intervenções (levantamento

interventivo ou não, escavações sistemáticas, registros *in situ*, etc.), processamento dos dados (análises laboratoriais de diferentes naturezas), conservação e extroversão do conhecimento (conservação *in situ*, ações educativas, articulação com os gestores locais e de popularização da Arqueologia) e divulgação científica.

Toda pesquisa arqueológica prática deve passar por três etapas interdependentes: pré-campo, campo e pós-campo. A escolha do termo «campo» para esta discussão destaca a natureza imersiva da pesquisa arqueológica, na qual os arqueólogos entram em contato direto com o fenômeno a ser estudado. Essa etapa é essencial, pois a pesquisa de campo serve como base para todas as etapas subsequentes do processo. A etapa de pré-campo, como apontam Domingo *et al.* (2014), é fundamental e inclui levantamentos de fontes escritas e orais, articulação com comunidades locais e organização de dados cartográficos. Além disso, a submissão do projeto às autori-

dades competentes, como o IPHAN e Marinha do Brasil, é crucial para garantir a legalidade e o apoio necessário.

Após a etapa de pré-campo, a etapa de campo consistirá em: prospecção aleatória a partir dos relatos orais e documentais, visitando os locais com as lideranças das comunidades quilombolas; prospecção sistemática estratificada a partir da separação das unidades geomorfológicas com os métodos descritos por Rodet *et al.* (2002), Fernandes *et al.* (2020), Renfrew e Bahn (2008); prospecção subaquática considerando as áreas de interface, sítios depositários portuários e relatos de naufrágios/pesqueiros; escavação dos sítios arqueológicos selecionados, provavelmente os primeiros sítios a serem escavados sistematicamente serão os localizados no Quilombo do Bode e no Quilombo do Crasto; curadoria *in situ* com os artefatos coletados, passando por um processo emergencial de conservação; educação patrimonial através de formações continuadas com docentes dos municípios e documentação e registro audiovisual de todas as pessoas envolvidas e atividades realizadas.

A pesquisa arqueológica desempenha um papel fundamental na reconstrução da história e cultura, mas a falta de informações detalhadas em áreas específicas pode mascarar a verdadeira distribuição dos sítios arqueológicos. No entanto, ao considerar o conhecimento das comunidades quilombolas, torna-se possível aplicar análises que combinem várias variáveis, como unidades geomorfológicas, pedologia, hidrografia e vegetação, para identificar potenciais locais de ocupação. Isso ressalta a importância da integração do conhecimento acadêmico com as perspectivas das comunidades locais.

Da mesma forma, ao agregar à pesquisa arqueológica o conhecimento das

comunidades, suas trajetórias são fundamentais na interpretação e atribuição do uso social e político do conhecimento produzido, nesse sentido, ao adentrarmos na conformação de uma Arqueologia negra, que tenha um caráter de autoarqueologia, faz sentido a incorporação de *práxis* teórico-metodológicas que sejam coerentes com o contexto de desenvolvimento do projeto e de seus atores (comunidades e pesquisadores). Por exemplo, flertando com o conceito de escrevivência (EVARISTO, 2020), entendida como uma experiência singular de escrita negra, que ao adicionar o seu “eu”, suas vivências e trajetórias, coaduna na consolidação de um fenômeno diaspórico coletivo e na discussão de questões estruturais profundas da sociedade contemporânea.

A etapa de campo, que abrange uma série de atividades interdependentes, não segue uma hierarquia fixa, mas é realizada de maneira simultânea por equipes multidisciplinares. A análise dos dados espaciais coletados considera fatores como paleoambiente, contexto regional arqueológico, topografia do sítio e distribuição do acervo. A Geoarqueologia é uma ferramenta valiosa para verificar hipóteses preestabelecidas.

O pós-campo trabalha com os dados já construídos e seu respectivo processamento. Essa etapa pode ser dividida em quatro categorias: análise dos dados espaciais, conservação e análise do acervo arqueológico gerado, análises cronológicas e divulgação científica.

Por fim, a divulgação científica não deve ser vista apenas como a conclusão da pesquisa, mas como um processo de comunicação contínua com pares e a sociedade em geral.

Em resumo, a pesquisa arqueológica é um empreendimento complexo que envolve uma série de etapas interdependentes. A discussão aqui apresentada ressalta a

importância de cada etapa, desde a fase de planejamento até a divulgação científica, e destaca o compromisso político e científico da(o) arqueóloga(o). Não é apenas uma busca por crimes ocorridos no passado, mas também uma contribuição valiosa para a compreensão das sociedades contemporâneas e suas raízes e estruturas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do levantamento bibliográfico e de dados arqueológicos, foi possível identificar o complexo sistema portuário que forma a paisagem náutica articulada com a existência dos quilombos e engenhos/fazendas. A presença de estruturas históricas voltadas para esses portos (organizados ou clandestinos) demonstra o seu uso intenso no passado, a exemplo da Igreja Velha do Crasto, conhecida pelos moradores com a sua associação com os “escravos”.

Foram identificados seis quilombos diretamente associados a estruturas portuárias ainda utilizadas no presente. Cabe verificar arqueologicamente quais outros portos não preservados poderiam ter sido utilizados por outros quilombos.

O tráfico transoceânico de africanos, mesmo que de forma menos intensa quanto o de outras províncias, se estabelece em terras sergipanas de forma direta

no período de ilegalidade (1831-1851) na barra do Rio Real se integrando, através do uso de portos clandestinos pertencentes aos grandes engenhos da região, às rotas comerciais terrestres já existentes previamente, garantindo a distribuição constante de africanos recém-chegados as regiões produtivas açucareiras, como o Vale do Cotinguiba.

No entanto, não exclui a possibilidade de um abastecimento de regiões próximas como o nordeste da Bahia, algo que pode ser verificado através de um aprofundamento dos mapeamentos das rotas terrestres e unidades associadas (trapiches, portos, cemitérios, fazendas, entre outras).

Os quilombos existentes ao longo do Rio Real manifestam, nos relatos, a presença de memória associada ao trabalho escravo nos engenhos da região; cabe à Arqueologia fornecer a materialidade para fortalecer esses discursos. A organização de uma pesquisa complexa com envolvimento direto das comunidades fornecerá base para lidar com grandes problemas de pesquisa, flexibilidade para apresentar estratégias e sensibilização quanto à responsabilidade social que envolve a prática arqueológica quando alinhada à investigação de crimes da escravidão negroafricana sergipana.

REFERÊNCIAS

AGBE-DAVIES, A. S. Practicing African American Archaeology in the Atlantic World. In: *Archaeology of Atlantic Africa and the African Diaspora*. Bloomington: Indiana University Press, 2007, pp. 413–25.

AGBEDAVIES, A. S. Concepts of community in the pursuit of an inclusive archaeology. *International Journal of Heritage Studies*, 16:6, pp. 373-389, 2010.

AGOSTINI, C. À Sombra da clandestinidade: práticas religiosas e encontro cultural no tempo do tráfico ilegal de escravos. *Vestígios*, vol. 7, pp. 75-106. 2013.

AGOSTINI, C. *Mundo Atlântico e clandestinidade - Dinâmica material e simbólica em uma fazenda litorânea no Sudeste, século XIX*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2011.

- ALVES, L. B. *A Diáspora africana no litoral norte paulista: desafios e possibilidades de uma abordagem arqueológica*. 2016. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, 2016.
- AMARAL, S. *Um pé calçado outro no chão: liberdade e escravidão em Sergipe (Continguiça, 1860-1900)*. Salvador: EDUFBA; Aracaju: Editora Diário Oficial, 2012.
- ARAUJO, A. G. M. *Por uma Arqueologia cética – ontologia, epistemologia, teoria e prática da mais interdisciplinar das disciplinas*. Curitiba: Appris Editora, 2019.
- AVELINO, C. *Os sentidos da liberdade: trajetórias, lutas sociais e relações de trabalho no Vale do Cotinguiba na abolição e pós-abolição*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2018.
- BOMFIM, W. J. *O papel da memória no processo de definição de território quilombola: identidade coletiva e individualismo moderno em pauta*. Faculdade Pio X/ CESAD-UFS, 2008.
- CARVALHO, P. M. *A travessia atlântica de árvores sagradas: estudos de paisagem e arqueologia em área de remanescente de quilombo em Vila Bela/MT*. Dissertação (Mestrado em Arqueologia). Museu de Arqueologia e Etnologia, Universidade de São Paulo, 2012.
- PESSOA, T. C. O comércio negreiro na clandestinidade: as fazendas de recepção de africanos da família Souza Breves e seus cativos. *Afro-Ásia*, n. 47, pp. 43-78, 2013.
- DOMINGO, I.; BURKE, H.; SMITH, C. *Manual de campo del arqueólogo*. Barcelona: Ariel, 2014.
- EVARISTO, Conceição. A escriturabilidade e seus subtextos. In: *Escriturabilidade: a escrita de nós. Reflexões sobre a obra de Conceição Evaristo*. Rio de Janeiro: Mina Comunicação e Arte, 2020. p. 26-46.
- FANON, F. *Os condenados da Terra*. Rio de Janeiro: Zahar, 2022.
- FEITOSA, F. R. S.; CASTILHO, C. J. M.; FACCIOLI, G. G.; LACERDA, R. S. Panorama dos quilombos sergipanos: condições de vida e vulnerabilidades. *Revista Produção Acadêmica - Núcleo de Estudos Urbanos Regionais e Agrários/ NURBA*, vol. 7, n.1, pp. 90-116, 2021
- FERNANDES, L. A.; PENHA, U. C. NASCIMENTO, G. S. Metodologia de prospecção de sítios líticos de superfície na região de Piragiba, oeste da Bahia. In: *Arqueologia e Patrimônio Cultural na UFRB: 10 anos de pesquisas (2008-2018)*. Pelotas: BasiBooks, 2020. pp. 40-66.
- FERREIRA, L. M. Patrimônio, pós-colonialismo e repatriação arqueológica.: *Ponta de Lança*. São Cristóvão, v.1, n. 2, pp. 37-62, 2008.
- HARRISON, R.; SCHOFIELD, J. Archaeo-ethnography, auto-archaeology: Introducing archaeologies of the contemporary past. *Archaeologies*, 5(2), pp. 185–209, 2009.
- HARTEMANN, G.; MORAES, I. P. Contar histórias e caminhar com ancestrais. *Vestígios*, v. 12, pp. 9-34, 2019.

JESUS, P. C. O. de . Por conta do desassossego que tem causado na praça da Bahia: tráfico, ultimatoss e apreensões no Atlântico (1810-1815). *Afro-Ásia*, Salvador, n. 65, p. 42–90, 2022.

LIMA FILHO, V. M. *Comércio e tráfico interprovincial de escravos em Salvador 1840-1880*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2019.

MARCON, F.; BOMFIM, W. J. Processos Identitários e a Comunidade Quilombola Luzien- se. *Revista Ambivalências*, v. 4, n. 7, pp. 134-154, 2016.

MALAQUIAS, C. O.; VIEIRA, E. F. S.; PEREIRA, A. C. Açúcar, farinha e escravidão: o Atlântico e a História Agrária de Sergipe Del Rei na ascensão da lavoura canavieira. *Pon- ta de Lança*, v. 12, pp. 13-42, 2018.

MALAQUIAS, C. O.; SANTOS, I. L. População e família escrava em Sergipe, primeira metade do século XIX. *Resgate: Revista Interdisciplinar de Cultura*, v. 28, pp. 01-30, 2020.

MOTT, L. R. B. População e economia: aspectos da mão de obra escrava em Sergipe (séculos 18 e 19). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe*, Aracaju, nº 28, pp.19-33, 1982.

NASCIMENTO, B. *Uma história feita por mãos negras: relações raciais, quilombos e mo- vimentos*. Org.: Alex Ratts. Rio de Janeiro: Zahar. 2021.

PESEZ, J. M.. História da Cultura Material. In: *A História Nova*. São Paulo: Martins Fon- tes, 2005, pp. 237- 285.

RAMBELLI, G. Arqueologia de naufrágios e a proposta de estudo de um navio negreiro. *Revista de História da Arte e Arqueologia*, v. 6, pp. 97-106, 2006.

RAMBELLI, G. A vida social entre o céu e o mar: navios negreiros enquanto artefatos da escravidão. In: *Objetos da escravidão: abordagens sobre a cultura material da escravidão e seu legado*. 7 Letras, Rio de Janeiro, 2013.

RENFREW, C.; BAHN, P. *Archaeology: Theories, Methods and Practice*,. London:Thames & Hudson. 2008.

RODET, M. J.; NASCIMENTO, S. A.; FERREIRA,D.; HUGUET, Y. Metodologia de prospec- ções arqueológicas dentro de uma bacia (exemplo da bacia do rio Peruaçu, Minas Gerais, Brasil). *Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia*. São Paulo, pp. 25-41 2002.

RUFINO, Luiz. *Pedagogia das encruzilhadas*. Rio de Janeiro: Mórula, 2019. 164 p.

SANTANA, A. R.; SILVA JÚNIOR, C. F.; REGINALDO, L.; FERREIRA, R. Repensando o trá- fico transatlântico de africanos escravizados na era da ilegalidade. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 65, p. 12–41, 2022.

SANTOS, J. C. *Entre farinhadas, procissões e famílias: a vida de homens e mulheres es- cravos em Lagarto, Província de Sergipe (1850-1888)*. Dissertação (Mestrado em História). Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal da Bahia. 2004.