UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

Cândido Eugênio Domingues de Souza

“Perseguidores da espécie humana”:

capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII

Orientador: Prof. Dr. Carlos Eugênio Líbano Soares

Salvador, 2011

Cândido Eugênio Domingues de Souza

“Perseguidores da espécie humana”:

capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Eugênio Líbano Soares

Salvador
2011

Souza, Cândido Eugênio Domingues de
S729 "Perseguidores da espécie humana": capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII / Cândido Eugênio Domingues de Souza. – Salvador, 2011.
218 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Eugênio Líbano Soares

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2011.

1. Brasil – Colônia. 2. Escravos – Tráfico – África. 3. Escravos – Bahia – História. I. Soares, Carlos Eugênio Líbano. II. Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título

CDD – 326

CÂNDIDO EUGÊNIO DOMINGUES DE SOUZA

"Perseguidores da espécie humana": capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Carlos Eugênio Líbano Soares
Universidade Federal da Bahia

Profª Drª Maria José Rapassi Mascarenhas
Universidade Federal da Bahia

Prof. Dr. Toby Green
King's College London,
Departments of History and Spanish, Portuguese and Latin American Studies

Para Luiza Izabel, minha mãe e vó Irá (*in memorian*)

À memória de aproximadamente 559.587 africanos sequestrados de seus lares,

que, de algum modo, fazem parte desta pesquisa

AGRADECIMENTOS

Por longos momentos pensei nestas longas páginas. Foram muitas as vezes que essas pessoas povoaram meus pensamentos acerca da forma e das palavras para cada agradecimento. Não fiz economia de palavras, confesso, afinal não vi economia de atenção e carinho de amigos, conhecidos, professores e orientador nesses anos de pesquisa. O texto foi escrito por mim, uma obra de autor único e gestada ao longo de muitas madrugadas. É, no entanto um texto de contribuições múltiplas! A todos minha gratidão por tudo o que vocês me proporcionaram.

No caso dessa dissertação agradecer ao orientador não algo meramente burocrático. Carlos Eugênio Líbano Soares, ou apenas Líbano como me acostumei a chamá-lo, acreditou em mim nas primeiras semanas de *Bahia I*, e corajosamente indicou-me para pesquisar com um amigo seu. Ao longo dessas seis anos, ele foi sempre uma fonte de incentivo, diálogo, negociação e sabedoria para lidar com os inúmeros conflitos que eu criava comigo mesmo e com meus objetos. Mais que agradecê-lo, devo-lhe também desculpas pelas vezes que o fiz perguntar quem era o orientador. Um grande abraço!

Flávio dos Santos Gomes foi o amigo a quem fui indicado por Líbano. Com Flávio tive o prazer de iniciar na pesquisa histórica e aprendi muito do mundo acadêmico. Sou-lhe grato, também, aos seus bons ensinamentos e incentivos. Ao professor João José Reis, agradeço as boas conversas, sempre momentos de aprendizado sobre a pesquisa e a crítica histórica.

Nos arquivos, talvez o melhor achado que fiz foi um grande parceiro e, hoje, mais que um irmão: Urano de Cerqueira Andrade. Urano não apenas está presente nessa dissertação com os vários documentos, livros, textos e prosas, foram muitas as leituras, críticas, preocupações, confiança e amizade a mim dispensadas. Sou grato, ainda, aos seus pais sempre carinhosos e amigos.

Ainda na iniciação, pude conhecer outro pesquisador que, assim como eu, engatinhava no Setecentos baiano: Carlos Silva Jr. Convivemos esses seis últimos anos forjando uma grande amizade e aprendendo o quanto a pesquisa compartilhada rende muito mais frutos. Isso nos possibilitou debatermos fortemente nossos temas e escolhas.

Não posso me esquecer da viagem para pesquisar que fizemos com seus pais e de sua acolhedora família no Rio de Janeiro.

Ediana Ferreira Mendes na seleção e disciplinas foi sempre fonte de bons diálogos e apoio. Seu realismo em lidar com as coisas e desafios sempre são ensinamentos. Uma amiga sempre presente, compartilhamos grandes momentos e viagens. Camila Amaral, Ediana e eu estudamos e comemoramos todos os momentos da seleção, apoiando-nos sempre que um fraquejava. Camila, fora ainda, uma amiga sempre pronta para ouvir. Rebeca Vivas, fecha este trio de pesquisadoras da Igreja e seus mundos. Além da amizade, sou-lhe grato à atenção aos meus personagens e interesses de pesquisa.

Maria Ferraz veio da Católica para somar num grupo de jovens historiadores em busca de um entendimento de um tempo tão distante. Aprendi muito com Maria, tanto sobre o hoje quanto acerca de *seus* conventos.

No ingresso no mestrado Carlos, Ediana, Camila, Rebeca e eu demos vido a uma ideia recente, dessa nasceu o Grupo de Estudos de História Colonial local onde tivemos grandes discussões sobre a História colonial brasileira e, onde hoje já discutimos nossos próprios textos. Outro reconhecido espaço de debate de ideias e pesquisas é a Linha de Pesquisa Escravidão e Invenção de Liberdade**,** da qual tive a honra de participar desde a iniciação científica. Aos membros de ambos os grupos agradeço a atenção e as críticas feitas nos textos discutidos, as quais foram muito importantes para pensar vários pontos dessa dissertação.

A David Barbuda devo um agradecimento especial pelos quatro meses que nos aturamos na Missão Estudantil PROCAD na Unicamp. Sempre paciente, David soube lidar com meu tempo rápido e impaciente. Foi sempre bom as discussões sobre as nossas pesquisas o que fizeram desses meses uma viagem de amizade a aprendizado.

No IFCH, em aula ou tomando um café em *Marcão*, sempre foi bom contar com as boas discussões e descontração dos colegas Marcus Rosa, Marcos Abreu, Adalberto Paz, Cristiane Melo, Cássia Silveira, Andrea Mendez, Emília Vasconcelos.

Ana Flávia Magalhães Pinto foi mais um grande achado na faina desta dissertação. *Conhecida de vista* na Bahia, foi na Unicamp que esta planaltinense veio a mostrar-se uma grande amiga. Sem dúvida compartilhar de sua amizade e bons

questionamentos de suas fontes e das minhas, fez-me crescer enquanto crítico da nossa formação histórica, além de aprender, sempre, sobre os movimentos da nossa sociedade.

Aos professores Robert Slenes e Sydnei Chalhoub pelas discussões nas disciplinas e dicas para o projeto final. A professora Sílvia Lara, que me recebeu em sua disciplina de graduação, mostrou-me meandros de uma Bahia colonial até então não atentado por mim.

Por fim, pare me despedir de Campinas, não posso deixar de lembrar dos companheiros do *1004*, com os quais conviver foi sempre um estado de aprendizado, boas conversas e entendimento de uma parte dos Brasis: Bartira Cortez (Paraíba), José Dantas (Alagoas), Tatiana Rovaris (Paraná), Gabriel (DF) José Portugal (luso-baiano) e os paulistas Diego Silva, Alan e William. E quando *Barão* já estava no limite de minha paciência era na casa de meus tios Clodoaldo e Lourdes que encontrava carinho e conforto. A eles, a meus primos Marcelo e Rodrigo, e aos amigos da família minha gratidão por todas as vezes que compartilhamos bons momentos e cafés.

Dos Colegas da turma de mestrado e doutorado de 2009 levarei sempre boas recordações das aulas, das conversas sob as mangueiras, dos almoços e descontrações nos botequins e das viagens e encontros. Foi muito bom trocar um *dedo de prosa* e fazer novas amizades e parcerias historiográficas.

Luciana Onety, Bruno Pastre, Poliana Cordeiro, Obede Guimarães, Raíza Canuta, Darlan Gomes, Jacira Primo, Vinicius Gesteira e os professores Tiago Gil e Gustavo Acioli indicaram-me ou enviaram-me textos, discutiram questões ou compartilhamos momentos da vida acadêmica. E a Juliana Henrique que atenciosamente me recebeu na Cátedra Jaime Cortesão (USP) dando início a um bom diálogo acerca da Bahia Colonial e seu serão pecuarista. Agradeço, ainda, a todos que ao assistirem apresentações minhas ao longo da construção desse texto, opinaram, questionaram termos e números, deram boas ideias. Sou grato a Leonardo Coutinho, por todas as vezes que meu computador e eu o incomodamos. A Abner Viana e Phelipe Sena pelo auxílio final de formatação.

Lucas Porto, Taíse Teles e Vinícius Mascarenhas mostraram-se grandes colegas da graduação e, o que é melhor: bons amigos. Hoje mestrandos, partilhamos as experiências e incertezas da vida além formatura.

À minha primeira turma depois de formado, cativantes e guerreiras estudantes da Licenciatura em Educação no Campo (UFBA/UFRB) e às coordenadoras em especial Tere Perin, pessoas com as quais muito aprendi e fizeram-me gostar mais de lecionar.

Pelos debates em sala de aula, conversas informais e apoio sempre que lembrávamos a solitária lida do historiador: por um lado cheio de personagens e colegas de arquivo (também *solitários*) e, por outro, tão distante de seu mundo ao escrever por madrugadas a fio, não posso deixar de mencionar os professores: Maria José Rapassi Mascarenhas, Evergton Sales Souza, Gabriela dos Reis Sampaio, Edilece Souza Couto e Adriana Reis. Amélia Polónia e Armândio Barros, da Universidade do Porto, foram sempre atenciosos com minhas dúvidas sobre o *mare lusitanum*. Com Cristiana Lyrio compartilho boas conversas sobre os caminhos tortuosos do estudo do tráfico negreiro.

Renata Bahia, as professoras Venétia Durando e Ana Maria Vilar e os estagiários, lembrados nas pessoas de Urano Andrade, Luciana Burgos (*in memoriam*), Felipe, Saulo, Jetro Luz, Sandra, Hugo Santiago, agradeço a sempre atenciosa acolhida e profissionalismo Laboratório Eugênio Veiga (UCSal). Neste laboratório onde se encontra o acervo da Cúria Metropolitana de Salvador, fiz minhas primeiras tentativas (muitas delas infrutíferas, num primeiro momento) da leitura paleográfica em fins de 2005. No CEDIG/UFBA contei com o apoio de Luís Borges e Fábio. No encalorado AMS foram-me sempre solícitos Felisberto e Adriana. Na rápida passagem pelo Arquivo Santa Casa, pude contar com o conhecimento e atenção de Neuza Esteves e Rosana Souza. Os atenciosos funcionários do Arquivo Nacional/RJ sempre atuaram com presteza fosse ao fazer o pedido via mensagem eletrônica, fosse quando do atendimento local. Na Unicamp, conhecer e pesquisar no Arquivo Edgard Leuenroth (AEL) mostrou-me o primoroso exemplo de difusão de fontes e de conhecimento que tanto a atual conjuntura ainda debate. Na Cátedra Jaime Cortesão (USP), sempre contei com valoroso atendimento de seus funcionários.

Foi no APB, principalmente que esta pesquisa tomou corpo. Verão que a grande parte das fontes aqui citadas está ali guardada. Não à toa sou grato a muitos de seus funcionários. No *Setor de Microfilmes* sempre contei com Marlene Moreira, Jacira Vitório e Valda Santana. No *Colonial* agradeço a Raimunda Borges e Carmosina do Nascimento. É no *Judiciário*, no entanto, por onde minha ficha mais andou, que devo muito pela atenção e paciência no atendimento. Ali sou grato a Maria Ângela Pereira, Edilza do Espírito Santo, Janice Machado, Marlene Oliveira e muitos de seus

estagiários lembrados nas pessoas de Ana Maria, Michel e Kleber. Não posso esquecer, ainda, daqueles que mais estão em contato com os pesquisadores. A todos os atendentes especialmente lembrados em Djalma Melo e Uiara, e àqueles que buscam a documentação para a consulta, em especial o senhor Mário, Lázaro e Roman meu sincero agradecimento pelas múltiplas vezes que solicitei suas atenções.

Assim como os arquivos, as bibliotecas também foram importantes para a composição desse texto. Lembro a atenção despendida pelos funcionários à minhas buscas – nem sempre bem referenciada – no Setor de Referências da Biblioteca Central (UFBA), na Biblioteca do APB, na Biblioteca do Estado da Bahia (em especial nas Coleções História da Bahia e Waldeloir Rego). Na Biblioteca de São Lázaro (FFCH/ UFBA) pude contar com o atendimento do senhor Davi, Dilzaná Oliveira (Nana) e dos estagiários. Ainda aqui, foi importante a atenção de Ana Portela e Hosana Azevedo para consultas aos periódicos e na elaboração da ficha catalográfica.

Em meu ingresso no PPGH/UFBA fui recebido pela professora Lígia Bellini à qual foi sucedida pelo professor Evergton Sales Souza como coordenador. A ambos agradeço pela atenção sempre quando necessária nesses dois anos. Sou grato, ao PPGH que, com recursos PROAP, financiou uma viagem para pesquisar no Rio de Janeiro.

Para desenvolver esta pesquisa contei com a bolsa integral do CNPq. Sou grato também ao PROCAD/Capes quando contei com a coordenação do professor Antônio Luigi Negro a quem também agradeço a atenção e preocupação pelo bom desempenho do período de estudos na Unicamp.

Na banca de qualificação os professores Lucilene Reginaldo e João José Reis fizeram importantes críticas e (re)direcionamentos com os quais cheguei ao texto final. Muitos momentos deste lembram as boas discussões daquele momento de aprendizado.

Agradeço a disponibilidade dos professores Toby Green e Maria José Rapassi Mascarenhas (a sempre querida Zezé) por aceitarem ler e avaliar o trabalho que ora apresento como minha candidatura a mais um seguidor de Clio. Contar com as observações e discussões de ambos será, certamente, muito enriquecedor.

Sou grato ao Núcleo Universitário de Telessaúde do Complexo HUPES (NUTS/UFBA) nas pessoas da professora Suzy Cavalvante (coordenadora) e dos funcionários Mara, João Paulo e Rabelo e Adewale D'Alcântara. Sem a competência e atenção suas a webconferência de defesa seria mais um página de transtornos.

Com meu primo Edison Rodrigues compartilhei as agruras do mundo de dúvidas que é o mestrado. Antropólogo zeloso e atento, desde cedo me apresentou as preocupações de sua área de conhecimento o que, não apenas, auxiliou-me na prova da seleção quanto me fez pensar meus próprios problemas de entender a sociedade baiana colonial. Na memória e aprendizado ficam os muitos momentos de grandes discussões sobre nossos objetos de pesquisa, quando começávamos discutindo, no religioso café da tarde – que nos acordava para continuar a escrita –, o povo *Enawene-nawe* e findávamos pensando os traficantes de escravos coloniais.

Nesses sete anos de Tororó não fui *buscar água*, mas encontrei-a por algumas vezes em seu largo. Esse bairro antigo e repleto de estudantes, um território do interior baiano na capital, sempre me contagiou. Nele, imperam o samba, as casas de estudantes, seus bares, ladeiras e mistérios a serem, ainda, descobertos.

Por fim, agradeço a mainha a atenção e apoio sempre presentes. Os anos de distância e as vezes que a proibi de perguntar "quando termina?" sempre permearam nossa convivência de cumplicidade e confiança mútuas. De vozinha, ficou o apoio e suas histórias. Memória viva e precisa, assim como Dermival Souza (Derne), certamente, ambos foram os grandes responsáveis pela minha escolha por História. Sou grato também a meu pai, Osvaldo Souza, a meu avô, Benedito Rodrigues (Dote) e a meu irmão, Tarcísio Domingues.

Não à toa dedico essa dissertação a Iraildes Domingues e Luiza Izabel, mãe e filha, personagens de momentos distintos da educação nacional e que sempre foram incentivadoras e porto seguro. Se uma não concluiu os estudos devido à situação familiar e histórica da educação nacional, a outra conseguiu fazê-lo apesar dos muitos percalços. Ambas, no entanto, nunca esqueceram a importância do estudo. A minha mãe devo toda a dedicação e desprendimento para que eu chegasse aqui.

A orientação cuidadosa do professor Líbano, foi importante para este trabalho, mas tomo como meus todos os deslizes e a responsabilidade por muitas escolhas, inclusive pelo tema aqui desenvolvido. Sou-lhe grato por estar sempre pronto a ouvir minhas ideias e entender minhas vontades. Defendi arduamente meu pensamento até que ele me provasse que eu estava errado e me dissuadisse, por vezes, isso não fora possível.

São tão rudes, ou tão ambiciosos, que os não desengana, que os não persuade, e que os não convence o acaso, de que quando querem trazem um maior número de escravatura, e a trazem até nas câmaras dos navios, vindo ela aliás, sempre presa...

Luís Antônio de Oliveira Mendes, *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura, 1793*. Sobre os capitães negreiros.

RESUMO

O objetivo desta dissertação é um estudo dos capitães negreiros atuantes no tráfico atlântico de escravos africanos na Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. Esta pesquisa intentou compreender as experiências destes sujeitos em busca de riqueza e distinção social na Salvador setecentista, suas condições materiais e os perigos enfrentados na lida no mar. Por fim, analiso a vida econômica desses sujeitos que além de comandar as embarcações, faziam o comércio na costa africana para os proprietários das embarcações, para outras pessoas e para eles mesmos, uma vez que eles também investiam no tráfico de escravos. O conhecimento de tais indivíduos lança luz sobre um lado da História da Diáspora Africana, que é conhecer os agentes responsáveis pela condução forçada dos africanos em diversos tipos de embarcações à vela, sob condições higiênicas e sanitárias inapropriadas que atingiam todos os presentes: africanos escravizados, tripulantes e os capitães negreiros.

PALAVRAS-CHAVE – Salvador (Bahia); Capitães negreiros; tráfico de escravos.

ABSTRACT

The aim of this dissertation is a slave ship captain study that performance acted in the slave trade to *Cidade da Bahia* in the first mid-18TH century. This search looks to understand the experience of this persons in search of wealth and social distinction in Salvador of 18TH century, theirs material conditions and sea work dangers. In the end, I aproach the economic life of this persons that besides rule the slave ship, made trade in african coast to the ship owner, other persons and themselves, since they also invested in slave trade. The knowlegde of this persons enlighten a side of African Diasporic History, wich is know the agents responsible for conduct of africans, by force, in several sailing-boat's rigs [kind], under unkind hygienic and sanitary conditions for anybody in ship: enslaved african, crew and slave ship captain.

KEYWORDS – Salvador (Bahia); slave ship captain; slave trade.

ABREVIATURAS USADAS

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

ACMS – Arquivo Cúria Metropolitana de Salvador

AHSCMB – Arquivo Histórico da Santa Casa da Misericórdia da Bahia

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

AMS – Arquivo Histórico Municipal de Salvador

APB – Arquivo do Estado da Bahia

CEAUP – Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto

LEV – Laboratório Eugênio Veiga

TSTD – The Trans-Atlantic Slave Trade: a Database

UCSal – Universidade Católica do Salvador

LISTA DE TABELAS

Tabela	**1**	Viagens que chegaram à Capitania da Bahia (1690-1760)	43
Tabela	**2**	Nível de riqueza nos inventário de Salvador**,** 1700-1760	89
Tabela	**3**	Riqueza dos capitães negreiros	90
Tabela	**4**	Escravos dos capitães negreiros do sexo masculino (1750-1763)	109
Tabela	**5**	Escravos dos capitães negreiros do sexo feminino (1750-1763)	114
Tabela	**6**	Irmandades dos capitães negreiros	120
Tabela	**7**	Comparação de registros dos mesmos Mestre e Capitão, 1734-35	131
Tabela	**8**	Relação entre os capitães e o número de viagem à África, 1690-1760	141
Tabela	**9**	Capitães negreiros com empréstimos para investimento em sua última viagem negreira, 1750-1762	165
Tabela	**10**	Valores dos africanos recém-desembarcados pertencentes a Manoel da Fonseca, 1758-1759	176
Tabela	**11**	Gastos com os Africanos recém-desembarcados pertencentes a Manoel da Fonseca, 28 de outubro de 1758 – 24 de abril de 1759	179

LISTA DE MAPAS E FIGURAS

MAPA	**1**	Mapa das principais regiões litorâneas africanas de comércio de escravos, 1514-1866	34
MAPA	**2**	Costa da Guiné no século XVII	45
MAPA	**3**	Ilhas de Ambozes, Fernando Pó, Príncipe e São Tomé	150

FIGURAS	**1**	Cidade da Bahia, Froger, *c.* 1697	49
FIGURAS	**2**	La baye de Tous lês Saints, Ancienne Capitale du Brésil dessinée sur les lieux par Albert Dufourcq en 1782	61
FIGURAS	**3**	Castelo de São Jorge da Mina	99
FIGURAS	**4**	Tubarões	135

UNIDADES DE PESOS E MEDIDAS

Massa e volume

1 alqueire	36,27 litros
1 arroba	14,746 quilograma
1 arrátel ou libra	0,460 quilograma
1 canada (da Bahia)	6,85 litros
1 onça	28,80 gramas
1 pipa (de Lisboa)	312 canadas (2.137,2 litros)

Comprimento

1 vara	1,10 metros
1 braça	2,20 metros

SUMÁRIO

Agradecimentos 5

Resumo 12

Abstract 13

Abreviaturas usadas 14

Lista de tabelas 15

Lista de mapas e figuras 16

Unidades de pesos e medidas 17

Introdução 20

Capítulo 1 – CIDADE DA BAHIA: TRÁFICOS… ESPAÇOS… SUJEITOS… 36

1 Fumo baiano, traficantes poderosos e outras histórias do comércio de escravos na Bahia 36

2 Conceição da Praia – a *Praya* de Nossa Senhora e dos traficantes 49

3 Trapiches e mercadorias 61

4 Armadores: a economia de grosso trato 70

Capítulo 2 – HOMENS DO MAR NA TERRA DE TODOS OS SANTOS 84

1 Riqueza e *status* 85

2 "Posuho mais so trastes de caza": família, residência e mobília 91

3 Escravos da casa, da rua e do mar 108

4 Irmandade e morte 116

Capítulo 3 – NEGREIROS AO MAR 125

1 Capitães e mestres: a burocracia lusitana 128
2 O governante do "reino de madeira" 134
3 "Pelo risco que lhe vai correndo no dito Navio de mar e fogo e corsário": turno e giro da Costa da Mina 143
4 "A fazer meu negócio e o que levo de minha conta e de partes": a economia dos capitães-armadores 158

Capitães-armadores 161
Créditos e carregações 163
A última viagem de Manoel da Fonseca 169

Viagens Conclusivas 181
Fontes e bibliografia 186
Glossário 203
Glossário de embarcações 204

Anexo I Alvará para viagem negreira, 1702 206
Anexo II Certidão da Alfândega sobre a entrada de um navio negreiro, 1759 208
Anexo III Lista de preços na Cidade da Bahia, primeira metade do século XVIII 209
Anexo IV Embarques e desembarques de africanos para o Brasil e a Bahia, 1690-1760 213
Anexo V Africanos nos inventários *post-mortem* de Salvador, 1700-1750 214
Anexo VI Dados biográficos dos capitães negreiros 215
Anexo VII Autógrafos de capitães negreiros 217

INTRODUÇÃO

Não à toa o ingresso em um programa acadêmico de pós-graduação pede um *projeto* de pesquisa. Meu caso foi tão comum como o da maioria dos colegas de instituições brasileiras. As poucas pessoas que tiveram oportunidade de acompanhar as diferentes versões do projeto que antecederam esta dissertação puderam perceber o quanto mudou entre aquele ambicioso planejamento de 2008 e o texto que ora apresento. Uma delas foi a professora Lucilene Reginaldo, que na qualificação tanto citou essa mudança como foi além ao perceber o quanto o desenrolar da pesquisa levou-me a mudar o rumo do navio. Ela acabara de apontar a bússola para o Norte. Se antes intencionava estudar os armadores dos navios, numa tentativa de identificar hierarquização entre eles e os espaços sociais frequentados como busca de distinção, poder e riqueza, agora, por mais que alguns destes interesses estejam presentes, os protagonistas mostram-se outros.

Os capitães negreiros assumiram o leme dessa dissertação logo após eu iniciar a pesquisa de identificação dos inventários *post-mortem* no Arquivo Público do Estado da Bahia. Para minha surpresa aqueles homens ricos, grandes investidores no tráfico de escravos, raramente apareciam a cada busca no sistema. Enquanto isso a realidade da pesquisa com os nomes dos capitães tornava-se mais fecunda e instigante, uma vez que em seus inventários eu encontrava detalhes de seus investimentos na sua última viagem à África, relações pessoais de crédito e o que se passava com os africanos recém-desembarcados.

Apesar de serem poucos os inventários desses sujeitos – uma realidade por demais comum para quem estuda a História colonial brasileira –, descortinavam um mundo de poucos bens, forte presença no bairro da *Praya*, indícios da busca pelas honrarias e prestígios da sociedade de Antigo Regime. Por fim, o arrolamento dos bens revelava investimentos em diversas partes do Império com privilégio para o universo do comércio de escravos. Para mim, estava mais do que óbvio um embarque por mares nunca dantes pensado. Isso, contudo, não se deu sem mais descobertas e desafios de buscar entender uma vida marítima, de homens brancos, mas de riqueza pouca ou mediana. Mais uma vez, sem um objetivo prévio, encontrei-me estudando um estrato

social que a historiografia baiana há muito reclama estudos e que timidamente parece ganhar fôlego.

***

Estudando a sociedade baiana na década de 1980, a historiadora greco-baiana Kátia Mattoso apontou a existência, na Salvador colonial, de "uma classe intermediária de homens livres e libertos ainda mal conhecida […] como os de barbeiro-sangrador, de músicos, *piloto de navio*, de bordadeira, de costureira, etc".[1] Apesar de este artigo se aproximar das três décadas de publicação, pouco se avançou neste tema na historiografia colonial. Esta pesquisa deve, ainda que modestamente, contribuir para um conhecimento inicial de um grupo desses sujeitos que estavam entre a pobreza e a grande riqueza colonial baiana – os capitães de embarcação. É importante dizer que apesar de o foco aqui ser voltado para o tráfico negreiro, esses capitães podiam já ter atuado como tripulantes em outros cargos, ou mesmo como capitão, em outras rotas como a Lisboa-Salvador, ou mesmo para a Índia.

Esses homens, portanto, comandando as naves negreiras ligavam aquelas costas que outrora foram unidas geologicamente: as costas americana e africana. Sua viagens, por outro lado, representavam maior conexão. O comércio de escravos na África colocava em contato uma miríade de povos, culturas e trocas comerciais com as quais os capitães negreiros deveriam saber lidar. Configuravam-se, portanto, como sujeitos atlânticos. Atores de uma História que se passava neste imenso oceano, que viu com intensidade crescer o comércio em seus portos, ao tempo que estes também cresciam em suas enseadas e baías, bem como a circulação de embarcações dos mais diversos tipos e nacionalidades. Os capitães negreiros, em constante comercialização na costa africana, eram agentes da construção desse espaço Atlântico e, mais especificamente do Império Português.[2]

---

[1] Kátia M. de Queirós Mattoso, "Bahia Opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763)", In: *Da revolução dos alfaiates à riqueza dos Baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*, Salvador, Corrupio, 2004, p. 295 [grifo meu], este artigo foi publicado anteriormente na *Revista de História* (USP), n. 114 (jan-jun/1983), pp. 5-20. Anos mais tarde outro importante estudioso da Bahia

[2] Apesar de concordar com Dale Tomich sobre a necessidade de expandir nossos entendimentos sobre o espaço Atlântico para além das divisões histórico-geográficas dos Estados Nacionais europeus não fui

Assentado em bases escravistas o período didaticamente conhecido como Idade Moderna, fez ressurgir no mundo europeu, com novo vigor, esta milenar instituição escravista, através da qual foi construída a civilização euro-americana. Inicialmente escravizaram-se os povos nativos do Novo Mundo, o quê, em nível diversificado, permaneceu por todo o período colonial ibérico. Os portugueses, presentes no comércio africano desde o século XV, perceberam na África um importante mercado onde se comercializar pessoas escravizadas para, também, atender à demanda do Brasil. Criava-se, pois, um dos motes principais da construção da riqueza atlântica daquele período. Importantes estudos buscam resposta para o entendimento da construção e funcionamento do tráfico moderno de escravos dos quais podemos lembrar Philip Curtin, um dos primeiros a buscar uma estimativa de pessoas traficadas durante todo esse período escravista; *O tráfico de escravo no Atlântico* do historiador Herbert Klein, torna-se um relevante manual para um entendimento sob as várias lógicas desse comércio e teve grande relevância para a construção desta pesquisa.[3]

No que toca à Bahia, importantes estudiosos debruçaram-se para entender o tráfico negreiro de seu porto. Destaco os clássicos *O negro na Bahia*, de Luís Viana Filho, e *Fluxo e Refluxo* de Pierre Verger. Se por um lado Viana Filho já apontava para a importância do tabaco baiano como definidor de seu comércio com a África Ocidental, Verger exaustivamente seguiu esse encalço na demonstração do quanto a Bahia se consolidou, no século XVIII, como o maior comprador da América portuguesa de escravos nessa região africana. Este autor também apresentou um grupo de armadores de navios, suficientemente fortes para debater com o monarca português e enfrentá-lo quando necessário para a manutenção do comércio bilateral – Bahia-Costa da Mina –, a despeito do que intentou Lisboa. Para se pensar o objeto ora estudado, tais obras somam-se aos recentes estudos de Alexandre Vieira Ribeiro.

---

capaz de me desvencilhar do pensamento do "Atlântico português" ainda que considerando a constante presença de outros povos europeus e africanos, cf. "O Atlântico como espaço histórico", In: *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 26, nº 2 (2004), pp. 221-240.

[3] Philip Curtin, *The Atlantic slave trade: a census*, Madison/Milwaukee/London, The University Wisconsin Press, 1969; Herbert S. Klein, *O tráfico de escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto–SP, FUNPEC, 2004. As pesquisas sobre o tráfico avançam a cada dia, autores importantes tem influenciado a historiografia brasileira tais como Paul Lovejoy, John Tohnrton, Joseph Miller, Robin Law, David Eltis, para citar alguns. Seus trabalhos com fontes de diversos arquivos africanos, europeus, e americanos tem mostrado a ação dos africanos na construção do Atlântico, fugindo da mão única de entendimento europeu da História.

Inicialmente, em sua dissertação de mestrado, Vieira Ribeiro desenvolveu uma pesquisa mais ampla entre o final do século XVII (início do comércio com a Costa da Mina) e a última década da legalidade deste comércio. O autor nota uma alta concentração das viagens em mãos de um pequeno grupo de traficantes e a importância da Bahia como mercado fornecedor de escravo para as Minas Gerais, juntamente com o Rio de Janeiro. À dissertação somou uma série de artigos e a tese de doutorado, com um recorte menor, a segunda metade do século XVIII, na qual abordou a atuação dos homens de negócio da Cidade da Bahia no mercado de crédito e de bens. Este último trabalho ajudou-me pelo foco privilegiado que o autor dá aos traficantes, e neste caso, aos maiores armadores de embarcações negreiras e discutindo-os dentro da lógica das elites do Antigo Regime, cuja busca pelos *status* e prestígio mostra-se marcadamente uma característica desta sociedade. É inegável a preponderância, na dissertação, do uso da documentação citada por Pierre Verger (*Fluxo e refluxo*), principalmente as burocráticas (Ordens Régias, mais especificamente). Quanto à tese, para além da interessante análise a partir dos *Livros de Notas*, predominam os personagens citados por Marieta Alves e poucos inventários para os estudos de casos não avançando no conhecimento de outros importantes personagens e famílias negreiras da Bahia colonial como o potencial dos trabalhos nos mostra.[4]

Os agentes do tráfico foram alvo do estudo de Jaime Rodrigues, pioneiro nesta temática para o Brasil. Sua abordagem sobre a rota Rio de Janeiro-Angola, entre as décadas de 1780 e 1860, vem sendo um fio condutor para quem busca compreender o universo desses sujeitos – e aqui não foi distinto –, principalmente aqueles menos visíveis nas fontes tais como, escravos, marinheiros e agentes comerciais. A

---

[4] Alexandre Vieira Ribeiro, "O tráfico Atlântico entre a Bahia e a Costa da Mina: flutuações e conjunturas (1683-1815)", In: *Estudos de História*, Franca-SP, vol. 9, nº 2 (2002), pp. 11-34; do mesmo autor, *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*, dissertação de mestrado, UFRJ, 2005, e *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c.1800)*, Tese de doutorado, UFRJ, 2009. Não podemos esquecer que Jean Baptista Nardi, já afirmara haver, na primeira metade setecentista, uma "oligarquia de negreira" que concentrava o grosso do comércio de escravos na Bahia colonial, cf. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo, Brasiliense, 1996, capítulo 7. O trabalho de Marieta Alves citado é o artigo "O comércio marítimo e alguns armadores do século XIII, na Bahia", que foi publicado em sete partes na *Revista de História* (USP), entre os anos de 1965 e 1971. Alguns artigos de Vieira Ribeiro mostram o quando os traficantes de escravos ocupavam as mais importantes cenas coloniais baianas e tiveram relevância para esta dissertação, cf. "O comércio das almas e a *obtenção de prestígio* social: traficantes de escravos na Bahia ao longo do século XVIII", *Locus Revista de História*, Juiz de Fora, vol. 12, n º 2 (2006), pp. 9-26, do mesmo autor, "O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial". In: João L. Fragoso, Antonio C. J. de Sampaio & Carla Mª C. de Almeida (orgs.), *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI e XVIII*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2007, pp. 311-335.

documentação do tribunal misto Brasil-Inglaterra de repressão ao tráfico, muito usado pelo autor, dá-nos conta do quanto era complexo a montagem de uma viagem negreira e, grosso modo, torna-se uma base de ilação sobre o período colonial tão deficiente de detalhes acerca da viagem e do comércio.[5]

Assim como Rodrigues não há como não se valer dos estudos do historiador Marcus Rediker. Suas pesquisas sobre os homens do mar da Inglaterra setecentista tem sido um fio condutor para entender os marinheiros das embarcações portuguesas, e possibilita-nos confrontar aproximações e distâncias dos indivíduos que navegavam sob estas bandeiras. A visão de Rediker sobre a embarcação como um espaço rigidamente controlado pelo tempo de execução das tarefas, de um espaço exíguo que tanto aprisiona o africano escravizado (no seu estudo sobre o navio negreiro) quanto o inglês livre, foi sempre lembrado ao se pensar o mundo dos capitães negreiros daquela Bahia. Seu livro, recentemente traduzido para o português, *O navio negreiro*, não apenas é bibliografia obrigatória para o entendimento da formação da Época Moderna, como é um contraponto para o estudo do tráfico no Brasil Colônia. O entendimento do navio negreiro como ator da História da humanidade, mola propulsora da formação do capital inglês setecentista é um alerta para que não o vejamos apenas como um objeto flutuante inerte no tempo. As condições do navio melhoraram ao passo dos avanços tecnológicos para desse modo, garantir mais lucros e maior rapidez das negociações negreiras.[6]

Por fim, a História do tráfico de escravos e do Brasil Colonial ainda se encontram em grande débito com estes sujeitos, quais sejam, os capitães de embarcação e os muitos tripulantes que ajudaram a construir a América portuguesa. O próprio mar português setecentista e seus mareantes são pouco conhecidos e ainda ofuscados pelas vastas pesquisas dos tempos que o Atlântico deixava de ser o Mar Tenebroso. Dessa forma, foram poucas as referências encontradas sobre o governo do navio. Mais uma vez destaca-se Marcus Rediker, o estudo introdutório de Suzanne Schwarz sobre as

---

[5] Jaime Rodrigues, *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola para o Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2005.

[6] Marcus Rediker, *Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700–1750*, Cambridge Universite Press, 1987; do mesmo autor, *O navio negreiro: uma história humana*, São Paulo, Companhia das Letras, 2011.

cartas de um capitão inglês escravizado após um naufrágio na costa marroquina, e citações bem dispersas como veremos ao longo do texto.[7]

No contexto baiano, os capitães negreiros desta pesquisa foram pensados como indivíduos que compartilhavam uma cultura ibérica de religiosidade católica e "economia bem comum", vivendo numa sociedade de escassa liquidez que lhes cobrava relações sociais mais próximas com os fornecedores do crédito e detentores de poder. Não deixavam, eles próprios, de também serem credores de quantias menores, o que configurava redes de interesses e confiança. Esse *modus vivendi* necessitava que estes sujeitos buscassem frequentar espaços de distinção na sociedade colonial e possuíssem objetos idem, tais como joias e utensílios feitos em prata.[8]

Sempre que possível busquei entender as experiências, individuais ou coletivas, dos sujeitos que atuaram no tráfico atlântico de escravos como capitães negreiros inseridos num Império Lusitano de vastas dimensões e conexões comerciais. Neste Estado marítimo esses homens reinavam como o soberano de um "reino de madeira" e foram de fundamental importância para a próspera negociação entre a Bahia e as costas africanas, em especial a Costa da Mina, que, como veremos, era o destino da grande maioria das embarcações negreiras saídas do porto de Salvador, no período em estudo.

---

[7] Marcus Rediker, *O navio negreiro*, em especial o capítulo 7; Suzanne Schwarz (edited with an introduction). *Slave captain – the Career of James Irving in the Liverpool Slave Trade*, Liverpool, Liverpool University Press, 2008.

[8] Sobre "economia bem comum" diz João Fragoso: "antes de tudo, trata-se de uma sociedade hierarquizada pela política. Deter o controle sobre o governo da República significava pertencer ao grupo social com chances de dominar a sociedade. […] Outra derivação deste quadro foi a formação de uma economia, cujo funcionamento não era ditado apenas pela oferta e pela procura, mas também pela política. A Câmara, os ofícios da coroa e as mercês, em geral, criavam para seus titulares possibilidades de acumulação de riquezas à margem da produção e do comércio. Isto formava o que chamo de economia do bem comum, ou seja, em nome da República, uma elite se apropriava de recursos do público, não somente dos escravos, mas também dos lavradores e dos comerciantes, entre outros grupos sociais.", cf. João Luís R. Fragoso, "*A nobreza vive em bandos*: a economia política das melhores famílias da terra do Rio de Janeiro, século XVIII. Algumas notas de pesquisa", In: *Tempo – Revista do Departamento de História da UFF, Niterói*, v. 8, nº 15 (2003), pp. 15-16. Uma longa discussão historiográfica vem sendo travada entre diversos historiadores, tanto brasileiros quanto portugueses, acerca do Antigo Regime sociedade colonial. Além do artigo citado, alguns exemplos são: João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI – XVIII)*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001; Antonio C. J. de Sampaio, *Na encruzilhada do Império: hierarquia sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c. 1650 – c. 1750)*, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2003; Ribeiro, *A cidade de Salvador*; Antonio Manoel Hespanha, "Antigo regime nos trópicos? O debate político do império colonial português", In: João Luís R. Fragoso & Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *Na trama da rede: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2010, pp. 43-93; *Fernando Novais, Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*, 6ª ed. São Paulo, Hucitec, 1995; Laura de Mello e Souza, *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*, São Paulo, Companhia das Letras, 2006, em especial o capítulo 1.

Vale dizer que o uso da expressão "capitão negreiro" não reflete um uso de expressão de época encontrado em documentação coeva. Muito pelo contrário, o que a documentação nos oferece de qualitativo é um silêncio tão profundo quanto as profundezas do Atlântico. Considero, pois, o uso de "negreiro" seguindo a palavra "capitão" uma estratégia de retórica que sempre levará o leitor a não se esquecer a principal atividade que esses homens desenvolveram nos mares da Era da Escravidão. Como pilotos, administradores das embarcações negreiras, ou ambos os papéis, eles eram os responsáveis diretos, pelo sucesso das viagens, na maioria das vezes, dos negócios feitos na África e do desembarque no Brasil de aproximados 4 milhões de pessoas escravizadas.

***

O objeto dessa pesquisa são os capitães negreiros que atuavam na Bahia na primeira metade de século XVIII. Para aproximar o máximo do que as fontes nos fornecem sobre eles recuei e avancei as datas limites em dez anos de modo a compreender setenta anos de viagens negreiras da Cidade da Bahia, assim inicialmente os capitães foram buscados entre 1690 e 1760. Isso possibilitou conhecer nomes e viagens daqueles capitães que iniciaram seu trato com a África antes do século XVIII, ou continuaram após 1751, fazendo de Salvador o maior porto negreiro da América no período citado.

Após concluir o primeiro banco de dados com os *Alvarás* de saída de navios para África foi disponibilizado em sítio eletrônico um monumental banco de dados produzido a partir de fontes guardadas em arquivos dos mais diversos países envolvidos no tráfico atlântico de escravos: o *Trans-Atlantic Slave Trade: a Database* (TSTD). Esta fundamental ferramenta de pesquisa oferece aos pesquisadores da diáspora Africana dados de 34.948 viagens, entre 1514 e 1866, abarcando todas as Américas.[9]

[9] Os livros de Alvarás referidos apresentam frágeis condições e descontinuidade serial, estão depositados no Arquivo Público do Estado da Bahia (APB), Seção Colonial e Provincial, Alvarás 439, 440, 443 e 447. Quanto ao TSTD, o projeto foi dirigido por David Eltis juntamente com Stephen Behrendt, David Richardson e Manolo Florentino, e encontra-se disponível em www.slavevoyages.org. Este banco de dados encontra-se em constante atualização disponível apenas paras os cadastrados a fazê-la, a cada três anos esses novos dados são disponibilizados ao púbico em geral. A primeira atualização ocorreu no início de 2011 e os dados utilizados nesta pesquisa acompanharam as mudanças.

Mais tarde foi organizado um livro com os pesquisadores do TSTD analisando seus avanços e possibilidades de pesquisa, cf. David Eltis & David Richardson (orgs.), *Extending the frontiers: essays on*

A pesquisa no TSTD foi importante para a confecção de uma tabela sobre as viagens negreiras que trouxeram escravos africanos para o porto de Salvador e, desse modo, ter conhecimentos dos capitães e dos donos das embarcações (ou líderes das sociedades cuja finalidade era comercializar africanos na América portuguesa).[10] Tomando por base de pesquisa a chegada naquele porto, a busca nos apresenta alguns poucos desembarques de escravos, na Baía de Todos-os-Santos, cuja viagem iniciou em outros portos como Lisboa, ou Rio de Janeiro. Isso não quer dizer que todos os escravos aqui chegados trabalharam na própria cidade ou em seu recôncavo. Muitos deles foram revendidos para outras regiões, principalmente as Minas Gerais, mas esse comércio interno não pode ser acompanhado pelo TSTD pela natureza e escassez de suas fontes. É imperativo lembrar, que o TSTD tem como objetivo primeiro arregimentar o máximo das viagens transatlânticas.

As pesquisas deste banco de dados avançaram muito principalmente no que se refere ao tráfico para a Bahia. Entre a primeira versão em CD-ROOM (1999) e o atual banco de dados, o número de desembarques nesta região brasileira aumentou em aproximadamente 500%, segundo Ribeiro.[11] Concentrada, porém, nos principais fontes que tocam o tráfico diretamente e que estão nos acervos baianos e cariocas, as informações para a Bahia ainda carecem de um olhar mais atento. São vários os problemas encontrados neste banco de dados durante toda a pesquisa desenvolvida para essa dissertação.

As primeiras impressões vieram ao perceber distorções de nomes oriundas da leitura paleográfica do mencionado *Livro de Alvarás 440* do APB. Como exemplo das

---

the new transatlantic slave trade database, New Haven/London, Yale University Press, 2008. Organizado pelos mesmos autores, mais recentemente saiu o *Atlas of the transatlantic slave trade*, New Haven, Yale University Press, 2010, esta obra tem como base os dados disponíveis no TSTD.

[10] Segundo Bluteau, *sociedade* é "Companhia, união, aliança" ou, ainda, "Companhia de negócio, em que às vezes um põe o dinheiro, outro sua indústria, outro o seu trabalho, segundo os concertos e condições em que convêm os sócios.", vocábulo "Sociedade", pp. 684-685. Sobre indústria diz o mesmo autor: "destreza em alguma arte", cf. D. Raphael Bluteau, *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico...* Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712-1728, 8 vols., vocábulo "Industria", p. 116.

[11] Alexandre Vieira Ribeiro, "The transatlantic slave trade to Bahia, 1582-1851", In: David Eltis & David Richardson (orgs.), *Extending the frontiers*, pp. 130-155. O grande avanço dos números de viagens negreiras para o Brasil em geral e a Bahia, em especial, deu-se com a pesquisa feita após o lançamento do CD-ROOM dando continuidade nas pesquisas de composição e aperfeiçoamento dos TSTD. Nesta etapa, priorizou pesquisa nos arquivos do mundo luso-atlântico. Para a Bahia podemos citar os Arquivo Municipal de Salvador e Arquivo Público do Estado da Bahia e no Arquivo Nacional-RJ onde se encontram fontes primárias sobre o tráfico baiano. Os acervos dos jornais do século XIX também foram consultados. No caso baiano, principalmente o periódico *A Idade do Ouro*, consultado na Biblioteca Nacional-RJ. A pesquisa no Brasil foi coordenada pelo professor Manolo Florentino (UFRJ), e a parte baiana ficou a cargo de Alexandre Vieira Ribeiro.

viagens deste livro, cito a viagem do capitão José Antunes, presente apenas uma vez em seus registros e constando no TSTD como duas viagens na mesma embarcação e para o mesmo senhorio: José Gonçalves da Costa. Segundo dados do TSTD, entre a saída da primeira viagem em 1711, e a da segunda passaram-se cinco meses, tempo insuficiente para se completar uma viagem Bahia-Costa da Mina e preparar a mesma embarcação para nova jornada. Assim como ocorre com esta viagem, em vários momentos não nos é oferecida a página do registro na documentação original dificultando a pesquisa. Ainda nesta mesma viagem o tipo da embarcação (neste caso um *navio*) é registrado pelo TSTD como um "*navio mercante*", nomenclatura não existente para as embarcações negreiras da Bahia neste *Livro*. No que se refere aos tipos de navios espanta a tradução desnecessária de termos como *ship* ou *fregat*. Isso seria justificável se houvesse um padrão internacional adotado pelos pesquisadores e previamente lembrado aos usuários do banco de dados o que, em verdade, não ocorre.[12]

Para não se estender mais, vale notar que, de acordo o TSTD a primeira viagem para a Costa da Mina saída da Bahia é datada de 1678, e o capitão seria Manoel da Costa Pereira. No *Livro de Alvarás* deste período e citado pelo banco de dados não se encontra esta viagem e este personagem se encontra relacionado com o comércio de farinha de mandioca no Recôncavo Sul.[13] À medida que se conhece mais detalhadamente a documentação do tráfico baiano, temos a sensação de que algumas viagens parecem estar duplicadas enquanto outras apresentam nomes errados de pessoas (é o caso do grande senhorio Manoel Ferreira dos Santos Maia, que aparece Manoel *Fernandes* dos Santos Maia).[14] Ao longo dos capítulos apontarei mais do que estou tratando.

Tais problemas advindos da pesquisa realizada não minoram a importância do TSTD para a pesquisa histórica das sociedades do Atlântico. Os sujeitos que compõem os dados ali presentes participaram da formação do mundo presente e isso, por si só, já é mais que suficiente para que todos os historiadores busquem seus personagens nesta

---

[12] TSTD, # 50387 (1711) e 50413 (1712), ambas da embarcação *Nossa Senhora da Conceição Santo Antônio e Almas*; APB, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 440, fl. 125f, a despeito do que traz o TSTD há anotado que o senhorio era interessado "em parte", ou seja, era uma sociedade. Sobre os tipos de embarcação encontra-se ainda: a *nau caravela Nossa Senhora da Vitória* aparece como *lugger* (TSTD, # 50480; APB, 440, fl. 305f) ou ainda a *fragatinha Nossa Senhora do Monserrat e São Cristóvão* tornou um *ketch* (TSTD, # 50328; APB, 440, fl. 82f). Estes são alguns exemplos apenas.

[13] TSTD, # 49950; APB, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 439, fl. 1 e 16.

[14] TSTD, # 50746 (1753) e 50769 (1756); APB, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 447, fls. 121 e 141, respectivamente.

base de dados. Isso já se mostra eficiente em conversas com colegas do mestrado para os quais tenho encontrado seus personagens no TSTD. É, pois, fundamental a pesquisa com esta ferramenta, mas, principalmente aqueles que estudam a Diáspora Africana devem estar sempre atentos para encontrar esses problemas, que, para a Bahia mostram-se para todo o período colonial.

Por fim cabe lembrar aos leitores que, para não abusar das notas e da paciência, só foram citadas todas as viagens de senhorios (armadores dos navios) quando estes atuaram em até dez viagens. Acima disso só citei as viagens dos capitães, personagem principal dessa pesquisa. Outro ponto relevante a ser mencionado é a grafia dos nomes das embarcações. Como eram usados vários santos católicos enumerados para formar o que eles chamavam de invocação (uma espécie de padroeiro da nave) sempre vou referir ao tipo da embarcação seguido do nome do santo da sua invocação ou nome de uso corriqueiro, sempre em itálico: *e.g. galera Santo Antônio*. É muito raro aparecer este nome "mundano" das naves, conheceremos, por exemplo, algumas exceções a este silêncio, qual sejam, *O Sueco* e a *Crioula*.[15] Do mesmo modo agirei ao me referir a navio. Sempre que me referir a navio como tipo de embarcação e não como um sinônimo *latu* de embarcação, escreverei em itálico, chamando atenção do leitor para a forma como a fonte registra aquela nave. Isso também ocorrera com todos os tipos de embarcações mencionadas sem seus nomes.

***

Seguindo a já clássica técnica da busca pelos nomes dos personagens em estudo, após a confecção da tabela a partir do TSTD fui à procura de inventários dos capitães negreiros e demais documentos que pudessem dar sustentação ao estudo desses sujeitos. Para tanto, realizei pesquisas principalmente em arquivos baianos e nos CDs do Projeto Resgate.[16]

---

[15] Sobre uma página da história das embarcações negreiras *O Sueco* e a *Crioula*, cf. capítulo 3.

[16] Carlo Guinzburg, "O nome e o como", In: Carlo Guinzburg, *et alli*, *A micro-história e outros ensaios*, Lisboa, Difel, 1991, pp. 169-178; João Luís R. Fragoso, "Afogando em nomes: temas e experiências em história econômica", In: *Topoi*, Rio de Janeiro, vol. 3, nº 5 (jul-dez/2002), pp. 41-70.

As dificuldades de conhecer o mundo brasílico desses homens são encontradas a cada seção documental e isso, por vezes, deve ter ficado bem explícito ao longo do texto. Os registros lusitanos que nos restaram versam sobre as viagens e a "luta de braços" entre traficantes e a coroa. De forma diferente as fontes do tráfico inglês apresentam-se bastante diversificada e detalhada, servindo de contraponto ou mesmo de base para conhecer acerca do que se passava nos navios em alto mar ou na costa africana.[17]

A seção Judiciária do APB guarda os testamentos e inventários *post-mortem* que, para esta pesquisa, foram de fundamental importância, pois nos mostram relações pessoais, investimentos e a riqueza acumulada pelos indivíduos. Estes documentos apresentam, ainda, detalhes acerca dos africanos recém desembarcados, sua espera até a venda, preço, alimentação, doenças, gastos e lucros, dados que até então só encontrei em inventários dos capitães, uma vez que ainda não se localizou qualquer livro de caixa do comércio negreiro baiano. Estes dados não aparecem nos inventários dos ricos armadores das viagens por motivos bem singulares, um deles é a reduzida quantidade de inventário *post-mortem* destes personagens. Outro fator, talvez mais importante, é que nem sempre sua morte coincidia com a chegada de uma carga humana, como ocorreu com alguns capitães de naves negreiras, inviabilizando o conhecimento de seus recentes investimentos nesse negócio.

Vale ressaltar, por ora, que a análise dos inventários é concentrada em documentos de seis capitães negreiros que atuaram no tráfico baiano de escravos na primeira metade do século XVIII, mais detidamente entre os anos de 1734 e 1763. Uma vez que não se encontra qualquer fonte desta natureza no APB para o primeiro quartel setecentista, busquei cotejar este silêncio com outros tipos referenciais para este período tais como viagens, ataques ou tragédias registradas na documentação seguinte.

Na seção Colonial e Provincial, destaco as Ordens Régias e os Livros de Alvarás.[18] Na primeira coleção vemos a importância do tráfico para o Império português, e em especial para a Bahia, nas discussões entre coroa e os negociantes sediados na praça mercantil de Salvador bem como notícias sobre os ataques de nações estrangeiras aos navios luso-baianos. Este tipo documental foi muito relevante para a composição do primeiro capítulo. Sobre os Alvarás, que já mencionei anteriormente,

[17] Sobre o tráfico inglês apoiei-me principalmente nas obras de Marcus Rediker citadas acima.

[18] A coleção de livros das Ordens Régias encontra-se microfilmada e sua pesquisa ocorre na Sala de Microfilmes do APB.

para além de sua importância para conhecer as viagens em alguns poucos encontramos referências a mercadorias ou alguma carta falando do comércio na África.

No que toca às coleções de documentos do Arquivo Histórico Ultramarino, referentes às Caixas do Brasil, que foram digitalizados através do Projeto Resgate, sua relevância para este trabalho foi a diversidade de assuntos tratados entre a administração colonial e o Conselho Ultramarino. Documentos sobre a quantidade de tabaco ou de escravo comercializado pela Bahia, mapa de cargas de embarcações e cartas falando sobre ataques de outros europeus às embarcações negreiras brasílicas destacam-se para ajudar a compor o negócio negreiro e os perigos que circundavam a atividade de capitão de seus tumbeiros.

Nos três capítulos que se seguem persegui alguns dos muitos "perseguidores da espécie humana". Oliveira Mendes não podia ser mais feliz em sua definição dessas pessoas. O arguto acadêmico baiano não foi injusto em sua frase. Ela é mais abrangente e deixa espaço para lembrarmo-nos dos diversos *perseguidores* movidos pelos lucros negreiros da Era da Escravidão. Desse modo, vale a pena citar o início de seu pensamento: "As capitães de todos aqueles navios, […] são *outros* perseguidores da espécie humana […]".[19] Hoje, somos nós os perseguidores de seu passado, não apenas pelo simplismo do conhecimento, mas movidos pela necessidade de entender as lógicas e engrenagens que forjaram num Atlântico negreiro uma sociedade brasileira desigual, racista, conservadora. As mudanças sociais tem em seu cerne o autoconhecimento da sociedade.

No capítulo 1 busco situar o leitor na dinâmica do tráfico atlântico de escravos na Cidade da Bahia. Trata-se de um capítulo diverso tematicamente, mas que ao fim a ao cabo tem no tráfico o seu centro. Privilegiei um estudo da freguesia da Conceição da Praia, local onde se encontrava o grosso do comércio baiano e onde moravam a grande maioria dos homens do mar e outros negociantes. Este era o lugar onde começava e se findava a carreira Bahia-Costa da Mina e esta foi melhor explorada inicialmente devido a preponderância de seu comércio em detrimento de outras rotas como a antiga rota

[19] Luís Antônio de Oliveira Mendes, *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura entre a Costa d'África e o Brasil* [1793], Salvador, P555, 2004, p. 42 [grifo meu].

Salvador-Angola. Destaca-se a forte presença dos traficantes sediados na Cidade do Salvador notadamente percebida nos diversos jogos políticos travados entre eles e a administração colonial, notaremos, outrossim, a diversidade de atuações desses poderosos homens na sociedade colonial donos dos homens e das coisas. Estas, por sua vez são outro ponto abordado, em especial as "coisas" de compra: as mercadorias do tráfico.

Arribando no porto da Cidade da Bahia conheceremos os capitães negreiros na cidade. O segundo capítulo tem como principal fonte os testamentos e inventários *post-mortem* dos capitães. Interessa, aqui, visualizar a casa, seus bens, os escravos e o espaço sócio-relacional desses sujeitos na sociedade colonial. Um ponto importante é a participação social dos capitães negreiros como Irmãos das diversas irmandades leigas da cidade, e, principalmente das poderosas Ordens Terceiras. Como confrades eles conviviam num *lócus* privilegiado de relações sociais que garantia a realização do rito funerário digno de sua fé e tornavam-nos mais próximos dos maiores credores desta praça mercantil. Era, por fim, um local onde se obter alguma distinção naquela sociedade marcada pelo *status*, o qual demandava altos investimentos e os capitães negreiros não o possuíam. Desse modo restavam-lhes buscar meios mais fáceis de inserção social e, estas Ordens eram bem mais acessíveis que a Santa Casa de Misericórdia, por exemplo.

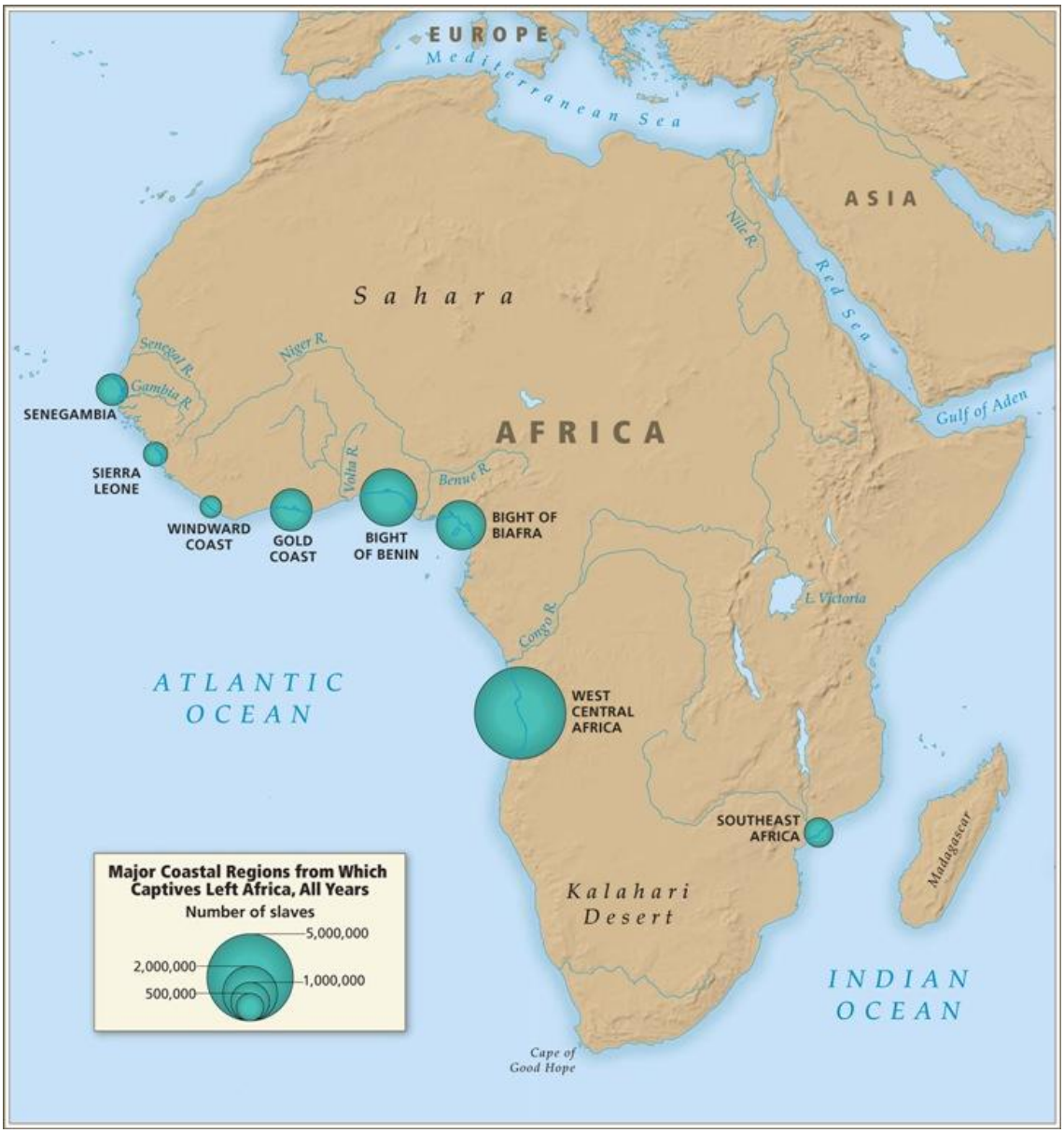
Para finalizar, no terceiro capítulo embarcaremos nas viagens, perigos e investimentos dos capitães negreiros. Percebendo o alto índice de capitães que viajaram uma única vez, penso nas condições adversas dos navios negreiros como um caminho de se responder às perguntas suscitadas por esse quadro de relações viagem *versus* capitão. Foco ainda noutro lado da riqueza dos capitães negreiros – uma vez que já falamos de suas casas e mobílias. Refiro-me, portanto, dos investimentos econômicos, da importância das relações de créditos, e as carregações para a costa africana ou Índia. Na última parte do capítulo Manoel da Fonseca ajuda-nos a entender o que ocorria com uma "carga" humana assim que desembarcava e o quanto a demora em sua venda significava um prejuízo certo. Num mercado conhecidamente de lucros o tempo era fator primordial.

***

Por ora, centrarei meu foco nos capitães de embarcação que serviam ao comércio de africanos na Cidade da Bahia. Por conta das deficiências documentais já relatadas, não poderei traçar um perfil fidedigno do que era ser um capitão negreiro na Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. O esforço intentado, no entanto, foi apontar os possíveis caminhos que estes personagens podiam seguir, sem a ambição de tornar este texto um espelho "definitivo" do que fora a vida desta gente do mar. Para tanto peço emprestado ao capitão negreiro José Pereira da Cruz seu "óculos grande de ver longe" para não perder os detalhes mais importantes da distante história desses personagens.[20]

A *galera* já está armada. Os ventos são favoráveis. O capitão intenciona governar seu *inferno*, todos a bordo, e boa viagem!… se é que isso é possível.

[20] APB, Seção Judiciária, 07/3257/53, *Inventário post-mortem de José Pereira da Cruz* (1752-55, incompleto), fl. 4v.



MAPA 1 - Principais regiões litorâneas africanas do comércio negreiro, 1514-1866.
FONTE: www.slavevoyages.org, mapa 07.

Da mesma [negociação com a Costa da Mina] se seguiu a ereção de tantos templos ornados com custosas peças de prata e ouro, e quantos admira a piedade e pode celebrar repetidas formas de louvor toda a posteridade; dela tem resultado a nobreza e esplendor dos edifícios públicos e particulares desta cidade [da Bahia] ampliando-se sua extensão em mais três partes do que era.

Dela vivem quase todos seus habitadores e empregados na fabris náutica e em outros ministérios. Com ela, e por razão dela, se cultivam os áridos campos da Cachoeira, em que também se empregam os milhares de lavradores [...]

Carta dos homens de negócio da Bahia para o rei dom João V,
7 de janeiro de 1731

CAPÍTULO I

CIDADE DA BAHIA: TRÁFICOS... ESPAÇOS... SUJEITOS...

Fumo baiano, traficantes poderosos e outras histórias do comércio de escravos na Bahia

Rua Direita da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia, Salvador, Cidade da Bahia de Todos os Santos, em sua alfândega. Em algum ano no início do último quartel seiscentista, entra no velho prédio da cidade baixa um senhorio de embarcação negreira com um inusual pedido. Ele queria ir resgatar escravos africanos na Costa da Mina. Desconhece-se quase tudo sobre estas primeiras viagens para a Costa da Mina, assim como sobre o tráfico de escravos do século XVII. Aqueles tempos, no entanto, marcariam o início de grandes negócios entre estas duas praças mercantis atlânticas e marcaria os próximos séculos do tráfico de escravos.[21]

Nos alvarás da década de 1680, uma das justificativas para aventurar suas velas nas águas dominadas pelos holandeses desde a tomada do Castelo de São Jorge da Mina, em 1637, era a bexiga que grassava em Angola, fonte principal de abastecimento de escravos para a América portuguesa até então. A epidemia, não fora o único, mas foi um fator importante para a busca de novos mercados de escravos. Os reais motivos talvez

---

[21] De acordo com o *Trans-Atlantic Slave Trade: a Database* (TSTD) a primeira viagem negreira da Bahia para Costa da Mina teria ocorrido em 1676, cujo capitão fora Manoel da Costa Pereira. O documento citado por este banco de dados é o Livro Alvarás 439, fl.16 (paginação em grafite correspondente à folha original 30f). Não encontrei qualquer referência para esta viagem na página citada. Se por um lado a página 16 original não existe no dito livro, por outro, a paginação em grafite (produto da reencadernarão feita pelo arquivo há mais de 30 anos) não consta qualquer dado de viagem para a Costa da Mina. Assim, encontram-se na folha 16f/v os seguintes registros: viagem do *navio Nossa Senhora das Angustias* para a Ilha da Madeira, cujo mestre é Pinto Maia, data mutilada; viagem de Francisco Lopes com seu patacho para a Ilha Terceira (Cabo Verde), 1684; e, viagem de Manoel Gonçalves, mestre do *patacho Santo Antônio e Almas* para a Ilha de SãoTomé com escala por Angola, data mutilada. Na folha 1f, encontrei um registro de Manoel da Costa Pereira relacionado à produção da farinha de mandioca no sul do recôncavo e sua escassez na Bahia (*circa* 1678). Também não consegui identificar as outras duas viagens da Bahia para a Costa da Mina, da década de 1670, que constam no TSTD e que deveriam estar registradas neste Livro de Alvarás. Cf. Arquivo Público do Estado da Bahia, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 439, fls. 1 e 16 (em grafite, doravante APB); TSTD, # 49950 (1676), 49952 (1679), 49953 (1680).

Pierre Verger delimita a Costa da Mina a Leste do Castelo de São Jorge, uma região dentro do Golfo ou Baía do Benin entre o Rio Volta e Cotonu, portanto antes do Rio Lagos, cf. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (dos séculos XVII a XIX)*, 4ª ed., Salvador, Corrupio, 2002, p. 37. Entre os traficantes ingleses e na bibliografia anglófona, a região conhecida como Costa da Mina na Bahia, foi nomeada de "*Slave Coast*" e se estende do rio Volta até o leste do canal de Lagos. O primeiro topônimo para tal região foi dado pelos portugueses no século XV, que a chamavam de "Rio dos Escravos", contudo não se estendia a toda a região que conhecemos e sim a uma área a leste. Atualmente compreende o território do sudeste de Gana, a República do Benim e do Togo e o extremo sudoeste da Nigéria, cf. Robin Law, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750: the impact of the atlantic slave trade on an African society*, Oxford, Oxford University Press, 1991, p. 13; Robin Law, *The Kingdom of Allada*, Leiden, Research School CNWS, 1997, pp. 86-87.

Senhorio é como aparece na documentação para aqueles que organizavam as viagens, sendo donos ou não das embarcações; tais viagens poderiam ser armadas por uma única pessoa ou por uma sociedade.

nunca sejam conhecidos; como bem aventou Luís Viana foram razões "de ordem política e econômica".[22]

Outro pilar da mudança teria sido o apreço dos comerciantes africanos da Costa da Mina pelo tabaco produzido na Bahia. Esta região não só assegurou um promissor mercado consumidor para seu fumo de terceira e ínfima qualidade, não aceito nas praças comerciais europeias, como garantiu o predomínio dos compradores de escravos provenientes da Cidade da Bahia entre os comerciantes da América portuguesa naquela costa.[23]

As relações comerciais crescentes entre estas regiões forjariam dinâmicas próprias na economia da colônia luso-baiana e na formação étnica de seu povo. O Castelo de São Jorge fora construído pelos portugueses em 1482 para dar-lhes acesso e segurança ao ouro africano na região que denominaram Costa do Ouro. Na Europa de fins do século XVI e pelo XVII afora, várias guerras influenciariam diretamente o destino do Império Ultramarino português. Fossem o conjunto de conflitos que se convencionou chamar de Guerra dos Trinta Anos, ou ainda, os oitenta anos de combates suscitados pelos Países Baixos para se libertarem do domínio espanhol, o que restou a Portugal e suas colônias ultramarinas, foram ataques e invasões. Eram tempos da união das coroas, período conhecido como União Ibérica; inimigos de uma tornavam-se, não sem propósito, o da outra também. Nesse contexto que se deram os ataques batavos à Bahia, Pernambuco, ao Castelo e a Angola, as principais regiões lusitanas do Atlântico Sul, produtoras de açúcar e mão de obra, portanto, importantíssimas para a economia da época.[24] Destas

---

[22] No "*Alvará pelo qual se passou licença ao mestre Antonio de Andrade para partir para a Costa da Mina*", de 22 de junho de1685, podemos notar o temor dos traficantes da Bahia diante da "notícia que veio do Reino de Angola de haver-se nele o mal de bexigas de tal maneira que se pode temer que em muitos anos não se lhe refaça a perda dos muitos negros que morreram", In: Domingos Borges de Barros, Documentos para História Colonial, *Annaes do APB*, vol. XX, 1931, pp. 112-113. Sobre os motivos do novo direcionamento dos negreiros sediados na Bahia de Angola para a Costa da Mina, cf. Luís Vianna Filho, *O negro na Bahia: (um ensaio clássico sobre a escravidão)*, 4ª ed., Salvador, Edufba/Fundação Gregório de Mattos, 2008, pp. 93-99, citação a p. 93; Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 37-38; Alexandre Vieira Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 – c. 1830*, Dissertação de mestrado em História Social, UFRJ, 2005, pp. 49-51.

[23] Sobre o início do comércio Bahia-Costa da Mina, bem como a importância do tabaco baiano para o mesmo, cf. Vianna Filho, *O negro na Bahia*, pp. 93-101; Verger, *Fluxo e refluxo*, capítulo 1; Jean Baptiste Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*, São Paulo, Brasiliense, 1996, pp. 218-221.

[24] A Costa do Ouro é a região que compreende a maior parte da atual República de Gana e o extremo ocidente da Costa do Marfim. Há uma vasta bibliografia sobre os ataques holandeses nas regiões atlânticas portuguesas e suas reconquistas. Acerca dos conflitos na Bahia, cf. *Pablo Antônio Iglesias Magalhães, "Equus Rusus": A Igreja Católica e as Guerras Neerlandesas na Bahia*, Tese de Doutorado em História Social, UFBA, 2010. Sobre a reconquista de Angola, cf. Charles R. Boxer, *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*, São Paulo, Companhia Editora Nacional/Edusp, 1973;

praças atlânticas somente o Castelo de São Jorge permaneceria em mãos holandesas, nunca voltando ao domínio lusitano. Apesar disso, os traficantes sediados na Bahia criaram fortes laços econômicos com os mercadores africanos próximos do Castelo garantidos pela licença holandesa de comercializar somente com o tabaco, do qual eles também dependiam para suas compras de escravos. A coroa Portuguesa, por inúmeras vezes, tentou proibir esse comércio bilateral Bahia-Costa da Mina, buscando salvaguardar para si um maior quinhão desse tráfico. Os traficantes da Bahia, no entanto, sempre enfrentaram a coroa e os negociantes de Lisboa colocando, sempre que possível, seus interesses comerciais em primeira ordem.[25]

Era mais vantajoso para o monarca português que as relações negreiras se dessem entre suas praças mercantis – locais onde, provavelmente, a garantia do pagamento do tributo e de não se fazer comércio com estrangeiros seria maior. Com a descoberta do ouro nas Minas Gerais, na década de 1690, este seria mais um motivo para se coibir viagens para regiões africanas onde a presença de ingleses, franceses e holandeses era constante. E a Costa da Mina era uma delas, como se nota em carta expedida ao rei no início do século XVIII:

> os moradores do Rio de Janeiro e das capitanias sua anexas, continuam a mandar, há poucos anos, várias embarcações a resgatar escravos à Costa da Mina, o que até agora não faziam. Examinei com particular cuidado os gêneros, que para isso embarcavam, e achei que a maior importância das suas carregações era ouro em pó e em barras; e que o negócio [negreiro] que haviam de fazer com os negros da dita Costa, levando para isso os gêneros costumados, […] fazem com os estrangeiros que nela andam, a troco do mesmo ouro, o que por todas as razões e circunstâncias, é muito contra a real fazenda de Vossa Majestade, pela perda que nisso tem por ser certo, que a maior parte do ouro, que vai é por quintar, além de não ser conveniente,

---

Alencastro, *O trato dos viventes*, capítulos 6 e 7. Para conhecer a conquista e a presença holandesa em Pernambuco, cf. Evaldo Cabral de Mello, *Olinda Restaurada – guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654*. São Paulo, Editora 34, 2007; do mesmo autor *Rubro Veio – o imaginário da restauração pernambucana*, Rio de Janeiro, Topbooks, 1997, e (org.), *O Brasil Holandês*, São Paulo, Penguin Classics e Companhia das Letras, 2010; Pedro Puntoni, *A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*, São Paulo, Hucitec, 1999, capítulo 2, em especial a p. 39 (o autor faz uma rápida alusão à Guerra dos 30 anos). As guerras luso-batavas, no entanto, ultrapassaram o Atlântico levando Boxer a considerá-las como a Primeira Guerra Mundial, em detrimento dos conflitos do início do século XX que ganharam este epíteto, cf. Charles R. Boxer, *O império marítimo português (1415-1825)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2002, capítulo 5. Uma visão original desses conflitos é o trabalho do historiador Sanjay Subrahmanyam; o autor destaca importante envolvimento dos diversos povos asiáticos presente nas regiões lusitanas orientais com influência direta no ocaso do império, abrindo o entendimento dos conflitos para além da visão eurocêntrica ocidental, cf. O *Império asiático português, 1500-1700: uma história política e económica*, Lisboa, Difel, 1993, capítulo 4.

[25] Verger, *Fluxo e refluxo*, pp, 79-84, sobre o negócio bilateral entre Bahia-Costa da Mina, cf. p. 39; Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 231-234; Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, pp. 60-61.

> que os estrangeiros sejam senhores dele por troca de escravos que estão roubando, às nossas embarcações[26]

Esta carta dimensiona toda a problemática vivida pela administração colonial portuguesa na praça negreira baiana. A preocupação aqui é com os mercadores do Rio de Janeiro que, vendo os lucrativos negócios com a Costa da Mina, começaram a ir para lá, "o que até agora não faziam". O ouro, abundante no porto carioca, por onde se escoava para Lisboa, desponta aqui como mais um motivo para se coibir o comércio com esta região da África Ocidental. Não só por estar levando ouro sem quintar, lesando a coroa em seu imposto, como por entregá-lo em mãos de estrangeiros. Estes, por sua vez, atacavam as embarcações negreiras enquanto estavam comercializando, roubavam-lhes os escravos e vendiam-nos pelo ouro não quintado chegado à África nas naves brasílicas. Não era impossível venderem os escravos roubados de embarcações

---

[26] APB, Seção Colonial e Provincial, Ordens Régias, vol. 7, doc. 108 (*Carta sobre o Comércio que vam fazer a Costa da Mina, as embarcações das Capitaniaz do Sul com ouro por quintar.* Bahia, 1702), falta a parte final desta carta, o que impossibilita precisar a sua data; agradeço a Carlos Silva Jr. pela maioria das Ordens Régias usadas nesta dissertação. Em resposta a esta carta, o rei D. Pedro II proibiu os moradores do Rio de Janeiro e capitanias anexas de navegar para a Costa da Mina, cf. Ordens Régias, vol. 7, doc. 218 (*Carta sobre se mandar prohibir, que não não do Ryo de Jan^ro^, nem das Capitanias do Sul, embarcaçoñs à Costa da Mina*, Lisboa, 17 de Setembro de 1703). A partir de então a repressão ao descaminho do ouro passou a compor mais fortemente as cartas da administração real, cf. Ordens Régias, vol. 7, doc. 116 (*Carta escrita ao Secretr^o^. Jozeph de Faria, sobre váriaz matériaz, e despozições deste governo, para serem prezentes a S. Mag^e^.*, Bahia, 4 de março de 1703), doc. 120 (*Carta do Governador do Estado do Brasil ao Rei de Portugal, referindo-se a deficiência de escravos no Brasil pelo resgate que há dos mesmos por ouro em pó; descaminhos nos quintos do ouro, por ocasião dos resgates dos escravos na Costa da Mina e Angola, quando eram estes comprados aos estrangeiros a troco de ouro*, Bahia, 28 de junho de 1703), doc. 564 (Carta sobre os *Regimentos que se dão aos M^es^ dos Navios todas as frotas, para as buscas do Ouro*. *Não teve Resposta*, Lisboa, 23 de Julho de 1706), doc. 565 (*Carta sobre se observarem as ordens passadas aserca das buscas do ouro. Não teve resposta*, Lisboa, 19 de junho de 1709). A carta real de 23 de julho de 1706 ratificava o parecer do Conselho Ultramarino, do mesmo dia, em resposta à missiva enviada pelo chanceler do Tribunal da Relação, João de Souza, datada de 15 de dezembro de 1705, cf. AHU, Capitania da Bahia – documentos Avulsos (doravante AHU, Bahia Avulsos), cx. 05, doc. 433 (*Consulta do Conselho Ultramarino ao rei d. João V sobre o que informa o chanceler da Relação João de Sousa acerca das sumacas que vão a Costa da Mina resgatar escravos, anexo a carta datada de 17 de dezembro de 1705*, Lisboa). Os problemas, aos olhos reais, sobre o comércio com a Costa da Mina seriam debatidos ao longo de décadas como se vê nas Ordens Régias de 22 de setembro de 1725 quando o governador do Estado do Brasil, Conde de Sabugosa, relatava a inobservância desta lei pelos traficantes do Rio de Janeiro, cf. Ordens Régias, vol. 19, doc. 170 (*Sobre se continuar do Ryo de Janeyro a navegação da Costa da Mina sem embargo de estar prohibida; conta que dá o Director da feitoria de Ajuda, Reprezarias que fez a Galera Holandeza e outros particulares*, Bahia); a carta do governador data de 12 de janeiro de 1725, cf. AHU, Bahia Avulsos, cx. 20, doc, 1825 (*Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei [D. João V] informando sobre a sua proibição à exportação do ouro do Brasil para a Costa da Mina*, Bahia). Um exemplo do quanto o ouro brasílico corria em mãos estrangeiras é sua arrecadação pelos ingleses: entre março de 1724 e de março de 1727, a feitoria inglesa na África Ocidental coletou 5.845 onças do metal dourado, cf. Law, *The Slave Coast*, pp. 204-205.

portugueses a outras embarcações desta mesma bandeira.[27] Ora, motivos não faltavam para que o rei tentasse, incansavelmente, acabar com o comércio com a Mina.

Numas destas tentativas o monarca quis desviar o interesse dos homens de negócio da Bahia oferecendo-lhes a possibilidades de eles organizarem uma Companhia de Comércio para o Estado da Índia, sempre feito diretamente de Lisboa. A resposta dos negociantes brasílicos foi amigável, mas defensiva quanto aos seus interesses. Além de mostrar que o único produto baiano com interesse naquela praça oriental era o tabaco, afirmavam que seu baixo consumo não compensaria tamanho empreendimento. Diziam mais os homens de negócio da Cidade da Bahia. Se Sua Majestade concedesse a ida de algumas embarcações negreiras a Moçambique para comprar escravos "poderá suceder se animem alguns particulares a mandar tentar este negócio, e poderá resultar, *talvez*, animarem-se os moradores, na continuação deste". Definitivamente o Oceano Índico não era do interesse dos traficantes da Bahia, seus olhos não miravam além da Costa da Mina. Por fim, para que o rei não se esquecesse do que eles – os homens de negócio da Cidade da Bahia – vinham solicitando há algum tempo, findam sua missiva lembrando ao monarca que

> se tiver efeito a Companhia da Costa da Mina, *que se intentou*, poderá bem suceder que lá possam introduzir algumas das suas fragatas nesta negociação [com o Estado da Índia] *porque lhe hão de ser necessárias fazendas da Índia, búzio e outras drogas do mesmo estado, **para o resgate dos escravos da Costa da Mina***; e o tempo irá descobrindo meios por onde possa facilmente haver comércio do Brasil para a Índia, com muita largueza, que sempre nos princípios, são mais dificultosas as empresas.[28]

[27] O quinto era o imposto de 20% sobre todo o ouro minerado. Este devia ser levado à Casa de Fundição onde seria transformado em barras e retirada a parte da coroa (o quinto). Sobre o ouro baiano e a relação com o abastecimento de escravos, cf. Albertina Vasconcelos, *Ouro: conquistas, tensões, poder, mineração e escravidão – Bahia do século XVIII*, dissertação de mestrado em História Social, Unicamp, 1998, capítulo 3. Agradeço a Luciana Onety por me enviar esta obra.

[28] Para acompanhar a troca dessas cartas, cf. APB, Seção Colonial e Provincial, Ordens Régias, vol. 7: doc. 1, (*Carta sobre saberse se os home's de negócio querem fazer a comp^a. p^a. a Índia com a obrigação de pagarem a Faz^a. R^l. o mesmo q lhe Rende o Tabaco, q por conta della se manda aquelle Estado*, Lisboa, 6 de maio de 1702) e doc. 2 ("*Resposta*", Bahia, 3 de setembro de 1702); doc. 5 (*Carta sobre se informar aSerca da Comp^a. q' os homes' de negócios pretendem fazer, p^a. a Costa da mina os papéis a Resposta desta carta acuza estão registrados a f4 e 4 [ilegível]*, Lisboa, 28 de abril de 1702) e doc. 6 ("*Resposta*", Bahia, 9 de outubro de 1702); doc. 105 (*Carta dos homens de negócio da Praça da Bahia, a respeito de se abrir o comércio do Estado da Bahia para a Índia, obrigando aos Mercadores pagarem o mesmo rendimento que a Coroa têm no Estanco do tabaco, a dificuldade de introdução no Brasil dos gêneros de Portugal e patacas; a entrada do tabaco na Índia; a arrecadação das rendas pelos Ministros superiores e inferiores; a ida de Navios a Moçambique e resgate de escravos e drogas*, 15 de agosto de 1702), [todas as citações são deste último documento, grifos meus].

Devido à longa distância e a demora da viagem, o tráfico de escravos com Moçambique se dava através das embarcações da carreira da Índia, a qual também trazia tecidos indianos encomendados pelos traficantes da Bahia; ademais, os escravos da Costa Oriental tinham uma má fama entre os senhores.

Frontalmente, ratificavam seu comércio direto com Costa da Mina e faziam da proposta do rei seu apêndice. Quanto aos maiores interesses mercantis da Bahia com o Estado da Índia cabia, apenas, ao tempo descobrir. Isso seria lentamente e sem muito esforço daqueles homens. Assinavam a missiva os homens de negócio José dos Santos Varajam, Manuel Dias Figueira, Miguel Carvalho Lima, Nicolau Lopes Fiúza e Manuel Gomes Lisboa.[29]

Havia, no entanto, outra questão que fazia intensificar os laços comerciais com a Mina e atraia também a atenção dos cariocas, como vimos na carta acima. Corria entre, um traficante e outro, a fama de "que os negros da Costa da Mina, para as minas são os mais procurados". Uma propaganda dos comerciantes que fazia tanto impacto entre os senhores de escravos sobre as aptidões dos africanos que rendeu proibições de se enviar por ano mais de duzentos escravos de Salvador para a região das minas gerais. O objetivo era evitar a "falta de escravos para as fábricas dos açúcares e [dos] tabacos" que já vinham sentindo "os preços exorbitantes porque se vendem", pois o esplendor dourado que brotava das minas tornavam-nas ávidas por braços escravos – de preferência daqueles que tinham o *feitiço* para descobri-lo: os minas.[30]

Somente em 1759 foram armadas naves na Bahia com o destino àquela costa. Sobre a vinda de escravo nas naus do oriente, cf. AHU, Castro e Almeida, cx. 01, doc. 20 (anexo ao doc. 18), (*Relação dos escravos, que desembarcaram da Náu N. Sª da Conceição, vinda do Estado da Ìndia a este porto da Bahia e nella derão fiança seus donos aos direitos que hão de pagar na Casa da India da Cidade de Lisboa (a) João Dias da* Costa, Bahia, 03 de janeiro de 1741. Na ementa consta dia 5, mas o documento referente aos escravo data do dia 3); Lapa, *A Bahia e a carreira das Índias*, p. 265; acerca das viagens negreiras, condições dos escravos e comércio Bahia-Moçambique, cf. Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, pp. 54-55; Luís Frederico Dias Antunes, "O comércio com o Brasil e a comunidade mercantil em Moçambique (séc. XVIII)", In: *Dimensões*, n º 19 (2007), pp. 207-220; do mesmo autor "Nichos e redes: interesses familiares e relações comerciais luso-brasileiras na África Oriental (1750-1800)", In: Maria F. Bicalho, Vera L. A. Ferlini (orgs.), *Modos de Governar: idéias e práticas políticas no império português, séculos XVI a XIX*, São Paulo, Alameda, 2005, pp. 199-218.

[29] De acordo com o *TSTD* três deles estiveram envolvidos no tráfico: Manuel Diaz Figueira (capitão em uma viagem), Nicolau Lopes Fiúza (senhorio de sete viagens) e Manuel Gomes Lisboa (senhorio de três viagens).

[30] Sobre a proibição de mandar escravos para as Minas Gerais, cf. APB, Seção Colonial e Provincial, Ordens Régias, vol. 6, doc. 83, (*Alvará sobre o número de negros de Angola que se hão de vender aos paulistas, Lisboa*, 20 de janeiro de 1701), a proibição foi reiterada depois, cf. APB, Seção Colonial e Provincial, Ordens Régias, vol. 7, doc. 107ª [*Carta a respeito da venda e compra de escravos e proibição de levar os mesmos da Bahia, e Pernambuco para as minas de S. Paulo e Rio de Janeiro, avisando para o Governador de Angola mandar dois Navios para o Rio e Pernambuco e sobre a portaria passada ao Provedor da Fazenda* (carta sem a parte inicial), Bahia, 20 de junho de 1703]; para as citações, cf. vol. 13, doc. 140 (*Sobre não ser efficaz o meyo que aponta, aCerca do C[omércio] [da] Costa da Mina; nem a dem*[estragado]*sivel* [estragado] *da taxa de precço aos negros que della vem Resgatados*, Lisboa, 5 de maio de 1719); a alta dos escravos não passou despercebida por Sebastião da Rocha Pita, *História da América portuguesa desde o ano de mil e quinhentos do seu descobrimento até o de mil e setecentos e vinte e quatro*, Belo Horizonte/São Paulo, Itatiaia/Edusp, 1976, p. 232. Sobre a propagando dos escravos

Fortalecendo mais o argumento dos donos das embarcações da praça baiana, o tabaco do Recôncavo despontou como a principal moeda de troca para de adquirir escravos naquela costa. Preservar os negócios com a Costa da Mina era, também, manter forte a produção do fumo no recôncavo da Baía de Todos-os-Santos e de inúmeras pessoas envolvidas desde a sua cultura até a revenda nos trapiches de Salvador. Tais interesses em nenhum momento foram esquecidos pelos homens de negócio para sustentar seu comércio bilateral com aquela costa.

A lavoura de fumo requeria muita gente trabalhando e de todas as idades. Apesar de serem propriedades de extensão pequena e média, cuja escravaria não contasse com muitas dezenas, nos períodos que ocupavam muita gente, como a colheita, talvez requisitassem vizinhos e parentes para o trabalho. A grande quantidade de pequenos e médios fumicultores, donos de suas terras ou posseiros, também sofreria com a perda do mercado africano para seu tabaco de terceira qualidade. Como afirmava Antônio Cardoso da Silva, procurador dos negociantes, em 7 de janeiro de 1731, o fim do comércio baiano com a Costa da Mina arruinaria os "milhares de lavradores […] com sua laboriosa cultura do tabaco".[31]

Dessa forma fica mais do que evidente o que Luís Viana falou acerca dos fatores, político e econômicos, do redirecionamento dos negreiros sediados na Bahia para a Costa da Mina.

Os números referentes aos africanos desembarcados no Brasil entre 1690 e 1760 nos ajudam a entender melhor a importância do comércio da Bahia com a Costa da Mina. A tabela 1 aponta o predomínio da África Ocidental no tráfico baiano e, ao mesmo tempo, ratifica a não exclusividade das ações desses negreiros no continente africano. O comércio de almas ia onde havia pessoas para serem vendidas e o mínimo de segurança para negociar. Havia, sim, um predomínio regional como no caso baiano aqui analisado, ou do Rio de Janeiro com Angola e regiões adjacentes.[32]

---

da Costa da Mina feita pelos traficantes da Bahia, cf. Maria Inês Côrtes de Oliveira, "'Quem eram os "Negros da Guiné'? A origem dos africanos na Bahia", In: *Afro-Ásia*, n^{os} 19-20 (1997), p. 46.

[31] Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 59-61 e 68-70. Para a citação, cf. APB, Seção Colonial e Provincial, Ordens Régias, vol. 27, doc. 78a (não há título ou ementa, trata-se de uma representação dos homens de negócio contra o fim do negócio da Costa da Mina, Bahia, 7 de janeiro de 1731), citado também por Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 95. Este é o documento que nos serve de epígrafe neste capítulo.

[32] Para o comércio fluminense de escravos o historiador Manolo Florentino encontrou uma alta concentração regional de atuação. O autor defende que, para além de uma predominância de negócio numa região mais específica, no caso a África Centro-ocidental, as maiores sociedades traficantes possuíam uma especialização portuária de atuação. Esta análise de Florentino é fundamentada,

Tabela 1
Viagens que chegaram à Capitania da Bahia (1690-1760)

Costa Africana	Número de Viagens	%
África Ocidental	1392	76,32
África Centro-Ocidental	406	22,26
África Oriental	07	0,38
Local não identificado[33]	03	0,16
Não há destino	16	0,88
TOTAL	**1824**	**100**

FONTE: www.slavevoyages.org

Nestes setenta anos chegaram à Capitania da Bahia, principalmente no porto de sua capital, 1.824 viagens negreiras. Nelas foram embarcados 559.587 cativos dos quais se estima que 65.915 morreram na viagem. A média de 11,77% de mortalidade era normal entre os negreiros portugueses, reconhecidos pelas demais nações traficantes como os de melhor experiência para lidar com esta especial mercadoria. As leis reais que lhes obrigavam dar três rações alimentícias diárias, água e determinavam a quantidade de escravos que cada embarcação era capaz de trazer, são os principais responsáveis pela baixa mortalidade. Isso, contudo, não exclui as desastrosas viagens que viram morrer a grande maioria da carga.[34]

---

principalmente, em viagens entre 1811-1830, cf. *Em costas negras: uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*, São Paulo, Companhia das Letras, 1997, pp. 153-154. A documentação baiana para o século XVIII, não nos permite aventar tão profunda especialização geográfica, ela aponta sim, para o predomínio das relações bilaterais Bahia-Costa da Mina, como falado acima.

[33] Algumas localidades não identificadas foram compiladas como "*Other Africa*", por exemplo: Casnasonis e Touau-Toro, cf. <http://www.slavevoyages.org/tast/database/methodology-09.faces>.

[34] David Eltis, Stephen Behrendt, David Richardson & Manolo Florentino, *The Transatlantic Slave Trade: a Database* (doravante TSTD), disponível em http://www.slavevoyages.org. Até 2010 o computo dessas viagens era de 1835 para a Capitania da Bahia, a primeira atualização do *TSTD*, ocorrida em 2011, mudou a data de três viagens e excluiu onze, todas destinadas à África Ocidental. Sobre mortalidade, cf. Boxer, *Salvador de Sá*, pp. 244-246; Luís Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo, Companhia das Letras, 2000, p. 253; Herbert S. Klein, *O tráfico de escravos no Atlântico*, Ribeirão Preto-SP, FUNPEC, 2004, pp. 134-142. De acordo com Cohn, ao longo da Era da Escravidão houve uma tendência de queda na mortalidade devido às melhorias dos navios, redução do tempo de viagem, melhor conhecimento da costa africana, construção de navios mais adequados ao tráfico. O autor enfatiza a importância de se prestar atenção aos múltiplos fatores em detrimento de pesquisas anteriores que primavam por abordar uma questão em especial. Cohn chama a atenção para a necessidade de se considerar as rotas, pois as especificidades delas – conjugadas aos avanços da técnica naval – poderiam determinar o tempo de mudança na taxa de mortalidade, cf. Raymond L. Cohn, "Deaths of slaves in the middle passage", In: *The Journal of Economic History*, vol. XLV, nº 3 (september/1985), pp. 685-692, [A Symposium on the Atlantic Slave Trade].

Após a longa travessia atlântica, desembarcaram na Cidade da Bahia, 493.672 africanos. Isso representa 64,45% dos africanos desembarcados em todo o Brasil durante esses setenta anos. Isso reflete como a Bahia representou um importante mercado, juntamente com o Rio de Janeiro, no abastecimento de escravos para a região mineira do sudeste na primeira metade do século XVIII. Na primeira década dos setecentos, Salvador recebeu impressionantes 93,43% dos escravos desembarcados nos portos brasílicos. Neste período a capital do Estado do Brasil gozava de uma economia negreira já consolidada, um grupo mercantil forte e seus negócios iam de vento em popa na Costa da Mina.[35] Os números da hegemonia baiana no tráfico desta primeira metade do século XVIII pode ser melhor conferidos no Anexo IV.

Dos africanos destinados à Bahia 72,93%, nesse período, eram provenientes da África Ocidental. Os diversos povos vindos desta costa ficaram conhecidos naquela capitania, principalmente, como africano *mina*. A segunda maior região de embarque de africanos, no mesmo período, foi a costa Centro-Ocidental, cujos mercados de Luanda, Benguela, Cabinda e dos Reinos de Loango e do Kongo foram as principais portas de entrada de mercadorias para o comércio negreiro. Dos africanos enviados à Bahia, 26,53% vieram desta região.[36]

Desde meados do século XVII a costa Centro-Ocidental africana passou a ter laços mercantis mais estreitos com o Rio de Janeiro. Após a reconquista de Luanda pela esquadra liderada por Salvador Correia de Sá, em 1648, seguiu-se um período de dezessete anos no qual a região foi governada por homens com experiência administrativa no Brasil. Esses acontecimentos aproximaram ainda mais Angola dos fluminenses, que passaram oferecer a *jeribita* produzida no Recôncavo da Guanabara como principal moeda no comércio dos escravos. O grande consumo de álcool entre os povos centro-ocidentais foi determinante para a massiva aceitação da aguardente – exportada em grande quantidade pelo Rio – nas relações negreiras.[37]

---

[35] TSTD; sobre a posição baiana no abastecimento da região mineira, cf. Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, p. 29 e capítulo 4 (neste, o autor analisa a redistribuição dos escravo chegados pelo porto baiano); Carlos L. Kelmer Mathias, "Nos ventos do comércio negreiro: a participação dos traficantes baianos nas procurações passadas no termo de Vila do Carmo (1711-1730)", In: *Revista de História* (USP), v. 158 (1º semestre de 2008), *passim*.

[36] Cf. TSTD.

[37] Alencastro, *O trato dos viventes*, p. 262; sobre a preferência dos centro-ocidentais à jeribita, cf. José C. Curto, *Álcool e escravos: o comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental*, Lisboa, Editora Vulgata, 2002. Uma versão atualizada desta obra foi publicada como *Enslaving spirits: the Portuguese-Brazilian alcohol trade at Luanda and its hinterland*, Leiden/Boston, Brill, 2004; sobre os africanos centro-ocidentais no Brasil, cf. Joseph Miller, "A Economia política do tráfico angolano de

Apesar disso, não há como negar a supremacia numérica dos povos da África Ocidental nas ruas de Salvador. No alvorecer do século XVIII, o governador Dom João de Lencastro já dava um bom exemplo da grande presença destes povos na Salvador colonial ao escrever ao rei relatando a difícil tarefa de catequização dos escravos novos daquela costa "por se ignorar a *diversidade de suas línguas*, assim naquela Ilha [de São Tomé], como nesta Cidade [da Bahia]".[38] Contraditoriamente aos atenciosos ouvidos da administração lusitana, os funcionários não foram capazes de registrar essa diversidade de povos, não era sua preocupação. Fosse diferente a realidade, essa multidão de africanos *minas* que conhecemos estaria bem mais pulverizada sob outra multidão: a de diversos povos daquela região africana. Vejamos, brevemente, a dinâmica política desta região que possibilitou o quase monopólio do fornecimento de escravos à Bahia durante esta primeira metade setecentista.

***

MAPA 2 – Mapa da Costa da Guiné no século XVII.
FONTE: Barbot on Guinea, In: http://www.costadamina.ufba.br.

escravos no século XVIII", In: Selma Pantoja e José Flávio Sombra Saraiva, (orgs.), *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*, Rio de Janeiro, Bertrand Russel, 1999, pp. 56-61.

[38] AHU, Castro e Almeida, cx.03, doc. 314 (*Carta de Dom João de Lancastre de 4 de agosto de 1700 e resposta de Sua majestade*, Bahia, 23 de fevereiro de 1701), [grifo meu].

Durante o período que compreende o final do século XVII e a primeira metade do Setecentos, a Costa da Mina passou por diversas modificações político-territoriais que foram determinantes para a composição étnica da Bahia colonial. Os portos de venda de cativos desta região rapidamente ultrapassaram as exportações da África Centro-Ocidental e permaneceram como maior fornecedora de escravos durante as três primeiras décadas do século XVIII.[39] A dinâmica de guerras fomentaram o aprisionamento de inimigos e sua venda aos negreiros das diversas nações que ali iam buscar o braço africano para o trabalho.

As exportações de escravos da baía do Benin para a América como um todo cresceram espetacularmente a partir de 1676.[40] Certamente este crescimento da oferta de escravos, em especial na Costa da Mina – região entre o rio Volta e Cotonu, situada naquela baía –, deve ter pesado na escolha dos baianos em rumar suas velas para aqueles portos. Desse modo fugiam da epidemia de bexigas de Luanda e, se possível, da fiscalização lusitana.

Nas primeiras décadas do Setecentos, o Reino de Allada era o maior fornecedor de escravos da Costa da Mina, tendo Ajudá como porto principal. Nas duas primeiras décadas do século XVIII foram batizados na freguesia semirrural de Santo Antônio Além do Carmo 77 africanos ardas. A última a ser levada a entrar no grêmio católico foi Quitéria, escrava de Izabel da Silva, moradora desta freguesia de Salvador, no dia 12 de janeiro de 1721. Após esta data a nação desaparece dos registros batismais alguns poucos anos antes da investida final do Reino do Daomé sobre o Reino de Allada.[41]

Liderado pelo rei Agaja (o *dadá*), o Reino de Daomé iniciou sua expansão para o litoral na década de 1720. Com poderoso exército, pioneiro no uso de armas e famoso por sua tropa de mulheres guerreiras, o Daomé se tornou um grande fornecedor de

---

[39] Philip Curtin, *The Atlantic slave trade: a census*, Madison/Milwaukee/London, The University Wisconsin Press, 1969, p. 207; Paul Lovejoy, *A escravidão na África: uma história de suas transformações*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2002, pp. 94, 96 e 100-102; mais especificamente sobre o tráfico de Salvador, cf. Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, pp. 28-30.

[40] Lovejoy, *A escravidão na África*, pp. 100-101.

[41] Para um interessante resumo do tráfico de Allada, cf. Luís Nicolau Parés, *A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*, Campinas, Editora da Unicamp, 2006, pp. 42-47; sobre o reino de Allada, cf. Law, *The Kingdom of Allada*. O batismo de Quitéria encontra-se no Arquivo da Cúria Metropolitana de Salvador (doravante ACMS), estante 02, cx. 03, *Livro de registros de batismos da freguesia de Santo Antônio Além do Carmo 1713-1724* (livro transcrito), registro nº. 1181. Sobre as nações africanas na Salvador da primeira metade do século XVIII, cf. Carlos Eugênio Líbano Soares, "Instruído na fé, batizado em pé": batismo de africanos na Sé da Bahia na 1a metade do século XVIII, 1734-1742", In: *Afro-Ásia*, nº 39 (2009), pp. 79-113; Carlos Eugênio Líbano Soares & Carlos Silva Jr. "'Uma nova Guiné': africanos em inventários e registros de batismos na cidade da Bahia da primeira metade do século XVIII", In: *História Unisinos*, vol. 14, nº 3 (set-dez/2010), pp. 243-257.

cativos na Costa da Mina. Em 1724, diante de fortes ataques das forças do rei Agaja a cidade de Allada foi destruída. Construções foram incendiadas, milhares de pessoas foram mortas e outras 8.000 foram aprisionadas. As 300 ou 400 pessoas mais próximas ao rei Sozo foram decapitadas. Muitos dos derrotados morreram de fome e tantas outras foram vendidas como escravos. A fúria daomeana continuou em direção à costa. Em 1727 o rei atacou Savi, capital do Reino de Hueda e marchou para conquista de seu principal porto: Uidá (Glehue). Mostrava-se, desse modo, ao mundo atlântico como um novo senhor do comércio de africanos.[42]

De acordo com o historiador Robin Law, os reis daomeanos mantiveram uma política já praticada pelos soberanos de Hueda: mantiveram Uidá como um porto neutro de comércio com os europeus, onde estes não poderiam sofrer hostilidades; assim, ficariam garantidos os mercados euro-americanos para a Uidá daomeana. Em carta ao Conde de Sabugosa, de 4 de abril de 1727, Francisco Pereira Mendes relatou que tendo falado com o rei de Daomé, este se mostrou em todos os sentidos "a favor dos brancos, com quem queria todo o comércio". A guerra, contudo ainda não estava acabada. Para consolidar Uidá como o único porto do tráfico do Reino do Daomé, a destruição de Jaquin, em 1732, teve papel importante. A fortaleza de São João, em Jaquim, fora construída pelo polêmico súdito português Joseph de Torres, também responsável pela construção da fortaleza de Ajudá na década de 1720. Ela representaria a retomada de uma ligação mais direta entre os traficantes baianos e o mercado africano, porém, como vimos, mais uma vez venceram as forças de Agaja.[43]

Entretanto, o Daomé não reinou sozinho nesta nova conjuntura do tráfico da primeira metade do século XVIII naquela costa. Em 1730, o Reino de Oyo – reconhecido pela forte cavalaria de guerra – atacou o reinado de Agaja impondo-lhe o

---

[42] Uma boa síntese da formação dos reinos da Costa da Mina e das guerras setecentistas pode ser conferida em Renato da Silveira, *O candomblé da Barroquinha: processo de constituição do primeiro terreiro baiano de ketu*, Salvador, Maiangá, 2006, capítulo 5; Alberto da Costa e Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*, 2ª ed., Rio de Janeiro, Nova Fronteira, EdUERJ, 2004, capítulo 5; Parés também analisa estes conflitos nos séculos XVII e XVIII na região gbe-falante (região que hoje compreende o norte de Togo, a República do Benim e o sudoeste da Nigéria) focando a construção da identidade jeje na Bahia, cf. *A formação do candomblé*, capítulo 1 (sobre a definição da região gbe-falante ver pp. 14 e 34-35); para os números de prisioneiros na invasão, cf. Law, *The Kingdom of Allada*, pp. 107 e 117; para saber como os portugueses relataram esse ataque às autoridades da Coroa, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 166-168. Sobre a conquista da Uidá, cf. Robin Law, *Ouidah: the Social History of a West African Slaving 'Port', 1727-1892*, Oxford, Ohio University Press, 2004, capítulo 2. *Dadá* era o título do soberano do Reino do Daomé.

[43] Law, *Ouidah*, pp. 123-125; Verger, *Fluxo e refluxo*, citação à p. 167. Sobre a atuação de Joseph de Torres no comércio atlântico de escravos, cf. Verger, *op. cit.*, pp. 172-177; Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, pp. 60-62.

estado de tributário ao reino iorubano. O acordo de paz foi liderado pelo diretor da fortaleza lusitana em Ajudá, a pedido de Agaja. O *dadá* enviou 600 escravos ao *alafim* (rei de Oyo) e o selo da paz foi reiterado por casamentos de membros das famílias reais. Daomé, anualmente, deveria pagar o *agban*, tributo em cauris, panos diversos, coral, pólvora e armas.[44]

Os ataques de Oyo buscavam uma saída para os portos negreiros numa tentativa de vender seus cativos diretamente aos europeus. Desse modo evitava ter que entregar sua mercadoria aos daomeanos que as revendiam no litoral aos europeus. A guerra contra o Daomé não garantiu esta saída ao mar e Oyo teve de se valer de Porto Novo, localizado a leste dos portos tradicionais de Uidá e Jakin.[45]

Estas foram décadas difíceis para os negreiros naquela região.[46] Apesar dos tempos de incertezas e desassossego na costa Ocidental os traficantes de Salvador construíam aos poucos seu espaço mercantil com o novo rei daomeano. Em junho de 1728 o Conde de Sabugosa escreveu ao "Ilustre e Amigo" Agaja. Na carta, o governador confirmava que havia mandado o diretor do forte, Francisco Pereira, presenteá-lo com um

> chapéu de Sol em nome de El Rei, meu amo, e porque Antonio Pinto me diz que Vossa Alteza *distingue a nação Portuguesa entre todas as mais*, recebendo os portugueses repetidas atenções da sua benevolência e me remeteu um anão que Vossa Alteza lhe entregou para me mandar em demonstração do seu afeto, [as]seguro a Vossa Alteza [uma] fiel amizade, esperando que Vossa Alteza a consegue com El Rei, meu amo[47]

---

[44] De acordo com Luís Nicolau Parés, provavelmente na década de 1730 uma grande quantidade de etnias litorâneas da região gbe-falante (hulas, huedas a aïzos) encheu os porões dos navios baianos, a estes povos se somou muitos outros vindos do país Mahi e da região do rio Ouemé, regiões atacadas pelos daomeanos por ocasião da trégua de ataques de Oyo ao Daomé. Desse modo, afirma Parés, intensificava a chegada dos povos conhecidos na Bahia como jejes, nação que se consolidaria na segunda metade do século como das principais presentes nas terras baianas, cf. *A formação do candomblé*, p. 53. A nação jeje tem forte presença no livro de batismo da freguesia da Sé (1734-1742), infelizmente não dispomos dos livros de anos anteriores para melhor notarmos o desembarque desses povos; curiosamente apenas os padres da Sé perceberam outra denominação possível para esses povos além do mais genérico ainda *mina*, como certamente eles foram registrados nos assentos batismais das freguesias da Conceição da Praia (1696-1751, não sequenciado) e de Santo Antônio Além do Carmo (1713-1734), cf. ACMS. Os registros paroquiais de africanos tem sido tema de pesquisa do professor Carlos Eugênio Líbano Soares; uma analise dos registros da Sé podem ser conferidos no artigo "Instruído na fé, batizado em pé", o autor aborda essa presença jeje na principal freguesia da capital baiana.

[45] Sobre os ataques de Oyo, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 170; Law, *The Oyó Empire, c. 1600 - c. 1836: a West African imperialism in the era of the slave trade*, Oxford, Clarendon Press, 1977, pp. 157-169; Silva, *Francisco Félix de Souza*, capítulo 6; Parés, *A formação do candomblé*, pp. 52-57;

[46] Silva, *Francisco Félix de Souza*, p. 49. As cartas dos portugueses dão conta desta insegurança nos negócios na região da fortaleza de Ajudá, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 169-172.

[47] APB, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 443, fls. 71f-72f , "*Carta para o Rei de Ajudá*" [grifo meu], citado também por Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 168.

Este novo contexto africano foi responsável pela presença de novos elementos étnicos na Cidade da Bahia e seu recôncavo. Nicolau Parés mostra como os ataques daomeano à área Gbe foram de alta importância na formação da identidade jeje ao longo do século XVIII. Na Cidade da Bahia estes africanos jejes tiveram significativa presença nos batizados da Freguesia da Sé, curiosamente não aparecendo em outras pias batismais na primeira metade do século como nos mostra o historiador Carlos Eugênio Líbano Soares. A grande maioria desses povos, no entanto, chegavam à Bahia sob a grande "nação" mina. Se nos inventários das primeiras décadas setecentistas notamos uma forte presença dos centro-ocidentais, nestes mesmos anos as pias batismais viriam, em grande quantidade, os povos da África Ocidental.[48]

Todos estes africanos chegavam à Cidade da Bahia por um lugar especialmente organizado para receber todas as mercadorias destinadas à cidade: a freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia. Local de grande movimento comercial e, também, onde habitava muitos capitães negreiros e armadores dos navios.

Conceição da Praia – a *Praya* de Nossa Senhora e dos Traficantes

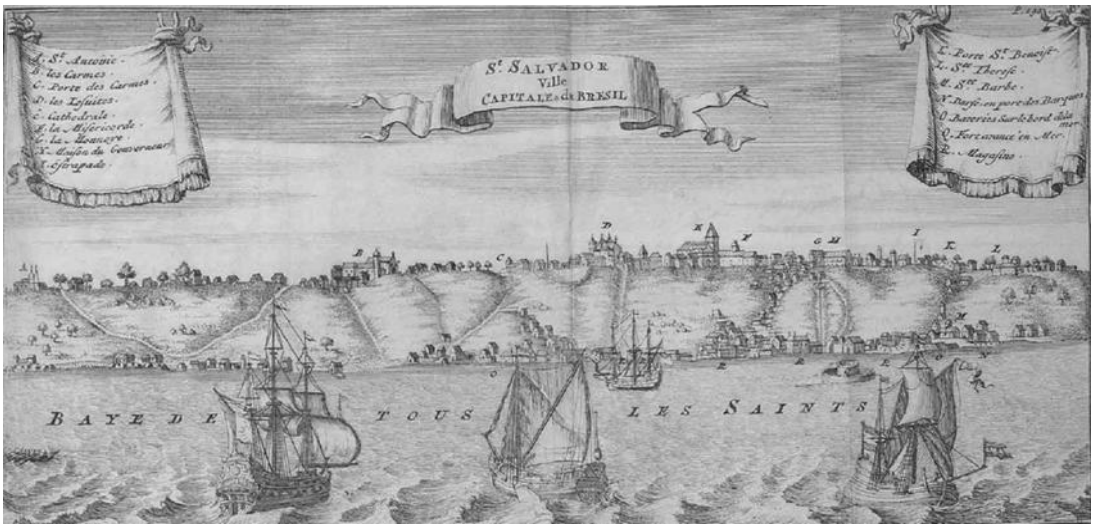


FIGURA 1 – Cidade da Bahia, *c.* 1697. FONTE: Sier Le Froger, *Relation d'un voyage*.

Quem chegava a Salvador pelo mar não deixava de ver os grandes prédios públicos da freguesia da Sé e os trapiches da Conceição da Praia, separadas pela montanha que

[48] Parés, *A formação do candomblé*, p. 53; Soares, "Instruído na fé, batizado em pé", *passim*; cf. Anexo V. É importante lembrarmos que o fato de em São Paulo de Luanda ter um bispado fora importante para a "ausência" dos africanos centro-ocidentais nos registros de batismos uma vez eu eles já saiam batizados dos portos de Angola, ao contrário de toda a costa Ocidental africana. Mesmo a obrigação de se levar um capelão nos navios não parece ter sido seguido à risca pelos traficantes baianos.

marcava a cidade em alta e baixa, de modo que um viajante a chamou de "Cidade dos dois andares". A Cidade do Salvador viu na primeira metade do Setecentos um vigoroso crescimento econômico e populacional, alavancado pelo tráfico com a Costa da Mina e pelo ouro.[49]

Em carta de agosto de 1755, o Arcebispo D. José Botelho de Mattos afirmava que, no longínquo ano de 1706, "como se vê em alguns livros desta Mitra, [nas] 6 freguesias que em tal tempo somente tinha" viviam 21.601 "almas de confissão", em 4.296 fogos. O conhecimento da população do período colonial só se é possível através dos dados paroquiais, como nesse caso, ou ainda pelos censos feitos por necessidade militar, qual seja, a contagem dos homens com idade militar. A Igreja contava as pessoas capacitadas a receber a Eucaristia, e seus livros de registros tornam-se importantes para conhecer, parcialmente, a massa populacional.

Botelho de Mattos afirmava que a Cidade da Bahia havia crescido em toda a primeira metade do século XVIII. Novos conventos e recolhimentos assistiam, pois, às vontades cristãs. E, a despeito das contínuas reclamações dos negociantes e produtores o comércio crescia e o tráfico de escravos com a Costa da Mina impulsionava os negócios e arrecadações da coroa. Crescia também a população das terras de todos os santos, contrariando o constante êxodo para as regiões auríferas.

Botelho de Mattos continuava em sua missiva: "no presente ano de 1755 tem nas sobreditas 6 freguesias e em 3 mais, que delas se desmembrarão, 6.719 fogos e 37.543 almas de confissão". Quatro anos depois D. Marcos de Noronha, o Conde dos Arcos e vice-rei do Brasil, mandava fazer um censo de toda a capitania da Bahia. Desta vez, a soma apontou apenas para a Cidade da Bahia uma população, acima dos sete anos de idade, de 40.263 almas habitando 6.752 fogos. Isso representava 16,1% da população de toda a capitania.[50] Estes censos não excluíam as singularidades das freguesias. E é uma delas que nos interessa conhecer mais profundamente: a Conceição da Praia.

---

[49] Affonso Ruy, "A importância do Bairro da Conceição da Praia no século XVIII", In: *O bi-centanário de um monumento bahiano*, Salvador, Editora Beneditina, 1971, citação à p. 130. Em carta ao rei os negociantes da Bahia diziam que o comércio com a Costa da Mina "adiantaram [aumentaram] as rendas reais desta cidade em quatro partes mais do que avultavam antes", cf. APB, Seção Colonial e Provincial, Ordens Régias, vol. 27, doc. 78a (Bahia, 7 de janeiro de 1731), também citado por Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 95.

[50] Sobre os dados dos três parágrafos, cf. AHU, Castro e Almeida, caixa 11, doc. 2010 (*Carta do Arcebispo da Bahia, para Diogo de Mendonça Corte Real, sobre o numero de freiras que podiam ser admitidas nos Conventos e os prejuízos que causava ao convento das Ursulinas da soledade e Coração de Jesus o não poder augmentar o numero das que tinha*, Bahia, 30 de Agosto de 1755); sobre o censo de 1759, cf. Jozê Antônio Caldas, *Notícia geral de toda essa capitania da Bahia desde o seu descobrimento*

A freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia era composta por duas paróquias: a de Nossa Senhora da Conceição e a de Nossa Senhora do Pilar. O Cais do Sodré situado ao Norte, onde se encontravam vários trapiches e cais particulares, servia de divisa de ambas. Tal configuração ficou até 1720, quando o Arcebispo D. Sebastião Monteiro da Vide desmembrou-as criando a freguesia do Pilar mais extensa e menos povoada.[51] Os dados, portanto, que conhecemos mais detidamente sobre o Conceição é posterior à separação.

Provavelmente o medidor de obras da cidade, Manoel de Oliveira Mendes conjugou os dados paroquiais com andanças pela estreita e populosa freguesia da Praia, o que afiguram dados mais atualizados e, talvez, mais precisos. Em 1757, Mendes contou "868 fogos e 5.464 almas nas quais entram as dos marítimos navegantes e peregrinos". Suas palavras nos alertam para a grande movimentação temporária da região do porto. Dois anos depois estes números já haviam aumentado e a freguesia contava com 913 fogos, onde habitavam 8.017 almas.[52] Uma quantidade muito maior de escravos e forros, cuja maioria não era contada, ocupava-se no efervescente comércio na freguesia e tinha-a como seu espaço privilegiado de comércio e sociabilidade. Estes homens e mulheres faziam de tão pouca terra, um promissor mercado.

Uma exígua faixa de terra, de dimensões muito menor que as atuais, separava o mar da montanha, aquela terra alta que fazia de Salvador uma vista tão bela quanto comentada pelos visitantes estrangeiros. Estamos na freguesia de Conceição da Praia – no Bairro da Praia ou simplesmente *Praya,* como era chamada à época, local de intenso movimento e porta de entrada pelo mar da Cidade da Bahia. Esta região não perfazia mais que um quinto de légua, aproximadamente 1.200 metros, e nenhuma de suas partes ultrapassava as 50 braças (110m) de largura. Ligando a Conceição ao centro administrativo e religioso, a freguesia da Sé, havia várias ladeiras das quais as da Conceição e da Misericórdia eram as principais. Essa última, que margeava as

---

até o presente ano desde 1757, In: Revista do Instituto Geographico e Historico da Bahia, nº 57 (1931), p. 38; um estudo dos censos do século XVIII pode ser conferido em Thales de Azevedo, *Povoação da Cidade do Salvador*, ed. Fac-símile, Salvador, Fundação Pedro Calmon, 2009 (1ª ed. 1949), pp. 150-168; pode-se conferir, também, estes dados da população de Salvador encontram-se também em Bert J. Barickman, *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no recôncavo (1780-1860),* Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003, p. 98.

[51] Nascimento, *Dez freguesias da cidade do Salvador*, pp. 54-55 e 58-59.

[52] APB, Seção Colonial e Provincial, maço 132 (1742-1822), fls. 108v-109f; Caldas, *Notícia geral de toda essa capitania da Bahia,* p. 38. Não há censos populacionais sobre as freguesias de Salvador até a década de 1750 que nos possibilite perceber o crescimento populacional ao longo desse meio século.

instalações da Santa Casa de Misericórdia, motivando seu nome, era onde morava o capitão negreiro Jacinto Gomes.[53]

De um lado e outro da freguesia, a matriz de Nossa Senhora da Conceição da Praia – que foi reconstruída entre 1739 e 1765 – e a igreja consagrada a São Frei Pedro Gonçalves, mais conhecido como Corpo Santo ou Santelmo, o padroeiro dos homens do mar zelavam pela vida espiritual de seus fregueses. Essa pequena igreja serviu de matriz durante os 26 anos em que se levantava o templo atual da matriz da Conceição. A presença do culto ao Corpo Santo era significativa para aquele local. Esse templo foi notado pelo capitão inglês Willian Dampier, quando esteve na Bahia em 1699, como uma capela onde logo após desembarcarem os homens do mar imediatamente iam pagar suas promessas. Silva Campos afirma que não saía embarcação sem que antes seus marinheiros fizessem seus pedidos e orações.[54]

Para completar a lista dos templos religiosos, além das capelas particulares como a do Solar do Unhão, havia na extremidade Norte da freguesia o Morgado de Santa

---

[53] Luís dos Santos Vilhena, *A Bahia no século XVIII* (notas e comentários de Braz do Amaral e Apresentação de Edison Carneiro), Salvador, Itapuã, 1969, vol. 1, pp. 93-95; sobre a extensão da freguesia, cf. APB, Colonial e Provincial, maço 132, fl. 108v. Para um estudo sobre as freguesias de Salvador oitocentista, mas que nos ajuda a conhecer seu passado colonial, cf. Anna Amélia Vieira do Nascimento, *Dez freguesias da cidade do Salvador: aspectos sociais e urbanos do século XIX*, Salvador, Edufba, 2007 [1ª ed. 1986], capítulo 1. Apesar de estarem entre duas freguesias, ligando-as, as ladeiras sempre são citadas na documentação como parte da Freguesia da Conceição da Praia, para a ladeira de Misericórdia, cf. Arquivo Histórico da Santa Casa da Misericórdia da Bahia, Livro de Banguê (1741-1743), fl. 141v.

[54] De acordo com Geraldo Ignácio Loyola Sodré Martins, autor de minucioso estudo nas construções da igreja de Nossa Senhora Conceição da Praia, a igreja antiga e o quartel general construídos no tempo de Tomé de Sousa, não foram destruídos quando da montagem do atual templo. Eles permanecem na parte traseira ao pé da montanha, não sendo, portanto, destruídos no século XVIII, cf. *Nossa Senhora da Conceição da Praia, 1765: construção ou ampliação?* Salvador, Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1985. João da Silva Campos, *Procissões tradicionais da Bahia*, 2 ed. rev., Salvador, Secretaria da Cultura e Turismo, Conselho Estadual de Cultura, 2001, pp. 365-367; William Dampier, *A voyage to New Holland, &c. in the year, 1699*, London, James Knapton, at the Crown in St. Paul' Church-yard, 1703, p. 51.

Curiosamente nenhuma das embarcações, das 1.759 viagens cuja invocação se conhece, era consagrada a São Pedro Gonçalves, em nove delas este santo aparece sob o nome de Corpo Santo, ainda assim muito timidamente. Por outro lado Nossa Senhora da Conceição, a padroeira do Império Lusitano, protegeu as viagens negreiras por 305 vezes (17,3%). A devoção a São Frei Pedro Gonçalves pelos homens do mar é atestada por George Cardoso, segundo o qual esse santo "é invocado dos mareantes de Portugal (como seu santo natural) nos maiores perigos e tempestades, erigindo-lhe por esta causa (reconhecidos a seus favores) muitos templos e confrarias", cf. *Agiologio lusitano dos sanctos, e varoens illustres em virtude do reino de Portugal e suas conquistas*, Lisboa, Officina de Henrique Valente d'Oliveira, 1657, tomo II, pp. 552-556, citação à última página. Desde o século XVI existia uma igreja em honra ao Corpo Santo nos "Arrecifes", região portuária que originaria a vila do Recife, construída pelos homens do mar que habitavam a região, cf. Silva, *A faina, a festa e o rito, pp. 40-41; sobre devoções dos marinheiros em Portugal no século XVI, cf. pp. 32-34.*

Bárbara, mais um local de grande comércio e onde o culto a esta santa era mais promissor.[55]

A Rua Direita ligava os dois templos: o de Nossa Senhora de Conceição e o do Corpo Santo. Era a "principal [rua] da praia, e a de maior concurso e negócio", onde se encontravam o guindaste dos jesuítas e importantes prédios da coroa – como o da alfândega e da ribeira das naus. Apesar de sua importância, esta rua não fugia aos buracos e ao constante perigo dos desabamentos, rotina daqueles que concorriam àquela região da cidade como se nota na vereação de 18 de janeiro de 1747. Nesse dia o Senado da Câmara "ordenou que os buracos e canos [...] se examinassem pelos mestres" e as ruas "se metessem a pregão", entre as quais estava esta rua principal do Bairro da Praia. Não passava despercebida a ninguém a sujeira das ruas da Cidade da Bahia da época, principalmente as deste bairro.[56]

Do prédio da alfândega, situado na parte central da freguesia, saiam cinco ou seis barcos para acompanhar as embarcações assim que fossem avistadas entrando na baía. Tentava-se, assim, evitar o contrabando de mercadorias, conforme notou o capitão inglês William Dampier.[57] Encontravam-se, também aí os fortes de Nossa Senhora do Pópulo e São Marcelo, já conhecido à época como Forte do Mar, que guarnecia a cidade com oito canhões de bronze e quatro de ferro de vários calibres, dentre outras peças bélicas. Somava-se a este, o forte de São Francisco, que se localizava "sobre a marinha e quase bem no centro da rua da Praia". Sua finalidade era defender os navios que estivessem no porto.[58] Rocha Pitta, na década de 1720, ressaltou a importância do Forte do Mar como "ante mural de toda a marinha".[59] Uma defesa que antecedia a cidade, tais quais os antemuros localizados nas fortalezas.

Ao chegar à Cidade da Bahia em julho de 1695, o viajante francês Froger, não deixou de elogiar a Baía de Todos-os-Santos. Podia ela "passar pela maior, mais bela e mais cômoda do mundo; [podendo] conter mais de 2.000 navios". Lugar digno do

---

[55] Rocha Pita, *História da América portuguesa*, p. 47-48, o autor não cita a capela do Solar do Unhão.

[56] *Atas da Câmara: 1731-1750*, Salvador, Câmara Municipal, Fundação Gregório de Mattos, 1994, pp. 278-279; AHU, Castro e Almeida, cx. 15, doc. 2667 (anexo ao doc. 2666), (*Notícia sobre a Freguesia de Nossa Senhora Conceição da Praia da Cidade da Bahia, pelo Vigario Wencesláo Pinto de Magalhães Fronteira*, Bahia, 1757); para saber sobre as más condições sanitárias da cidade baixa, cf. Russell–Wood, *Fidalgos e Filantropos*, pp. 207-208, segundo o autor "A cidade baixa era a cloaca da cidade alta".

[57] Dampier, *A voyage to New Holland*, p. 54. Um resumo de alguns relatos de viagens de estrangeiros que estiveram na Bahia colonial pode ser conferido em Visconde de Taunay, *Na Bahia colonial (1610-1764)*, 1923.

[58] Caldas, *Notícia geral de toda essa capitania da Bahia*, pp. 195-196.

[59] Rocha Pita, *História da América portuguesa*, p. 48.

principal porto do Atlântico Sul português, conhecido desde o século XVII como o "porto do Brasil".[60]

As embarcações, e entre elas as negreiras, ficaram arribadas na baía uma vez que próximo à praia não havia calado suficiente para recebê-las. Lanchas, saveiros e escaleres eram os responsáveis pela rotina dos embarques e desembarques das mercadorias, passageiros e tripulantes. Um grande leva e traz, de gente e coisas, ocorria entre as embarcações e a praia. Era este o primeiro contato dos passageiros com a terra de Todos os Santos.

Importante figura nesta região era o Cabo de Jangadas. João de Brito, "homem preto, pescador de jangadas" recebeu esta patente em 21 de junho de 1718. A partir de então passou a usar uma "bengala, que lhe serv[i]a de insi[g]nia do dito posto" e todos os pescadores das jangadas tiveram ordens para que o "honrem, e respeitem, obedecendo prontamente tudo o que por ele lhe for ordenado". Brito muito provavelmente um africano alforriado, não só se distanciava mais ainda de seus pares de cor e ofício como desempenharia importante função "de ir ou mandar reconhecer qualquer navio que nos mares dessa barra aparecer, ou se avistar e trazer logo a este Governo geral, a notícia do reconhecimento".[61] A importância de africanos como trabalhadores do mar será melhor conhecida adiante.

Assim como Brito, muitos africanos e crioulos concorriam para aquelas bandas da praia para mercadejar toda sorte de produtos e serviços. Como dissera o capitão inglês Dampier, ali era o "centro do comércio brasileiro" o que seria confirmado por Vilhena um século depois: "sabe todo o mundo comerciante, que a praça da Bahia é uma das mais comerciosas das colônias portuguesas". Foi exatamente este grande

---

[60] Sier Le Froger, *Relation d'un voyage fait en 1695, 1696 & 1697, Aux Cotes D'Afrique, Detroit de Magellan, Bresil, Cayenne et Isles Antilles, Par une Escadte des Vasteaux du Roi, commandée par M. de Gennes*, A Amsterdam, Chez les Heritiers, D'Antoine Schelte, 1699, p. 140, conforme o texto original: "*puet passer pour une de plus grandes, des plus belles & des plus commodes du monde; elle peut contenir plus deux mille Navires*"; Amaral Lapa, *A Bahia e a carreira das Índias*, capítulo 1, pp. 1-15 em especial na p. 1. Sobre o porto ver também Ana da Costa que aborda, rapidamente, sua importância numa ótica das mercadorias e relação com a carreira das Índias. Ana de Lourdes Ribeiro da Costa, *Salvador, século XVIII: o papel da ordem religiosa dos Beneditinos no processo de crescimento urbano*, Tese de Doutorado – Universitat Piltècnica de Catalunya, Barcelona, 2003, pp. 141-145.

[61] ABP, Seção Colonial e Provincial, maço 339, fls. 172v-173v (*Patente de Cabo de jangadas desde o porto desta Cidade athê o Ryo Vermelho provido* em João de Brito homem preto, 21 de junho de 1718). Na Bahia até meados do século XIX, "preto" era sinônimo de africano.

comércio, característico da Praia, o que fez La Barbinais, em 1714, achar "que o tumulto e a confusão tornavam a estada nela incômoda e enfadonha".[62]

Muito fácil nestes anos seria encontrar, no alvoroço da praia, Maria, do gentio da costa, uma ganhadeira escrava do morador e capitão negreiro Jacinto Gomes. Estas mulheres vendiam diversos alimentos enquanto outros escravos ofereciam serviços que variavam desde "carregadores" até tarefas de oficiais mecânicos. Segundo Vilhena, nos fins do século XVIII, havia três locais conhecidos como quitanda e um deles situava-se na Praia. Nestes lugares "se juntam muitas negras a vender todo o que trazem, como seja peixe, carne meio assada, a que dão o nome *moqueada*, toucinho, baleia no tempo da pesca, hortaliças etc". Tal cena poderia ser presenciada nas cidades portuária do mundo português, tais como Lisboa ou Rio de Janeiro. Na África Ocidental, também se via mulheres vendendo alimentos pelas ruas das cidades, o que fazia das africanas minas as senhoras da mercancia nas ruas das Américas.[63]

Nas diversas lojas que se concentravam nesta parte baixa da cidade encontravam-se expostos os mais variados produtos, importados ou da terra. Muitas pessoas estavam estabelecidas há muito tempo na freguesia, outras como o capitão de

---

[62] Dampier, *A voyage to New Holland*, p. 57, conforme o texto original: "the *Centre* of *Brasilian* Trade" [grifo do autor]. Vilhena, *A Bahia no século XVIII*, p. 56, nas páginas seguintes o autor seguiria mostrando a abrangência deste comércio baiano com os portos da América portuguesa, África, Ilhas Atlânticas, Portugal continental e Índia, cf. pp, 57-59. Le Sieur Le Gentil de La Barbinais, *Nouveau voyages autour du monde, par L. G. de La Barbinais; enrichi de plusieurs plans, vues et perspectives des principales villes et parts du Perou, chily, Brésil et de la Chine avec une description de l'Empire de la Chine ... et deux memoires sur les Royaumes de la Conchinchine, de Tonquin & de Siam*, Paris, Briasson, 1728, Tomo III, p. 155 *apud*, Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 105. A riqueza e diversidade do comércio da Cidade da Bahia não passaram despercebidas por todos os viajantes usados nesta pesquisa.

[63] APB, Seção Judiciária, 03/1147/1616/02, T*estamento e inventário post-mortem de Jacinto Gomes* (1752), fl. 7v. Sobre trabalho escravo na Cidade da Bahia, cf. Daniele Santos de Souza, *Entre o "serviço da casa" e o "ganho": escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII*, Dissertação de mestrado em História Social, UFBA, 2010. Vilhena, *A Bahia no século XVIII*, p. 93, (grifo do autor); Edison Carneiro anota que o termo quitanda aqui na Bahia tinha a mesma conotação que em Angola de feira livre. As quitandeiras do Rio de Janeiro, em 1776, já reclamavam direitos do uso do espaço portuário para a venda de seus produtos, cf. Carlos Eugênio Líbano Soares & Flávio dos Santos Gomes, "Dizem as quitandeiras... ocupações urbanas e identidades étnicas em uma cidade escravista. Rio de Janeiro, século XIX", In: *Acervo*, Rio de janeiro, v. 15, n. 2 (jul-dez/2002), p. 3-16, sobre a atividade das quitandeiras também em Luanda, cf. Selma Pantoja, *"A dimensão atlântica das quitandeiras"*, In: Junia Ferreira Furtado, *Diálogos oceânicos*: *Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino português*, Belo Horizonte, Editora da UFMG, 2001, pp. 45-67. *S*obre o comércio no porto de Lisboa, cf. Paulo *Miceli, O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, século XV e XVI)*, 3 ed. Campinas, Editora da Unicamp, 1998, p. 41. Robin Law apresenta-nos um intenso comércio entre os vários povos da África Ocidental. Em locais como Allada e Whydah haviam feiras regulares a cada 4 dias (duas vezes por semana, como os europeus se expressavam, ressalta ao autor). Essas transações comerciais eram altamente monetarizadas utilizando-se do cauri como moeda corrente, cf. *The Slave Coast*, pp. 45-58; Acerca da pesca e consumo de carne de baleia, hábito este que adentrou o Império do Brasil, cf. *Wellington Castellucci Jr., Caçadores de Baleia: armações, arpoadores, atravessadores e outros sujeitos envolvidos nos negócios do cetáceo no Brasil*, São Paulo, Annablume, 2009, *p. 39 e especialmente o capítulo 4*.

Mar e Guerra Teodósio Rodrigues de Faria, após deixar seu posto na carreira das Índias, estabeleceu-se na Cidade da Bahia, em fins de 1744, onde montou uma loja na Conceição. Ali não só se vendia produtos para as embarcações negreiras como se fornecia bens para as viagens marítimas em geral. Teodósio alugou três casas de sobrado com duas lojas no térreo onde montara um comércio e talvez vendesse, entre outras coisas, velas, cordoames e tantos produtos náuticos que conhecia tão bem de seus tempos de "lobo do mar". Nesse tempo o devoto do Senhor do Bonfim também investiu no tráfico de escravos.[64]

Em outras lojas, africanos recém-desembarcados, em sua maioria, eram expostos à venda junto a outras mercadorias. Uma cena dessas foi pontuada pelo francês Amédée François Frézier, na segunda década do século XVIII**:** "tem lojas cheias desses pobres infelizes que lá são expostos completamente nus, e que aí são comprados como animais".[65]

Por toda a parte viam-se os trapiches, grandes galpões onde se pesavam e armazenavam mercadorias, ou faziam a seleção daquelas que necessitavam, era o caso do fumo chegado do Recôncavo. Era, contudo, mais ao norte, já na direção dos limites da Conceição com o Pilar, que os encontravam em maior número. Paulo César Marins, ao falar desta parte baixa da cidade, mostra o quanto os jesuítas – donos de boa parte da marinha até sua expulsão em 1759 – e outros particulares, negociantes ou não, aterraram suas posses de mar aumentando seus atracadouros, colocando em risco o próprio sistema de defesa da cidade uma vez que diminuía a linha de fogo dos canhões. A Câmara, por sua vez, tentava ter o controle tanto sobre novas construções quanto sobre tais reformas. Numa dessas intervenções, Manoel Coelho dos Santos foi penalizado "'por fazer uma escada no cais da dita santa [Bárbara] sem licença'". Manoel queria

---

[64] Carlos Ott, *Evolução das artes plásticas nas igrejas do Bonfim, Boqueirão e Saúde*, Salvador, Universidade Federal da Bahia, Centro de Estudos Baianos, 1979, pp. 26-29; sobre sua atuação no tráfico cf. TSTD, # 47612 (1753), 50758 (1755) e APB, Seção Judiciária, 07/3195/09, *Testamento de José Pereira da Cruz* (1750-57), fls. 2f/v e 07/3257/53, *Inventário post-mortem de José Pereira da Cruz* (1752-55 incompleto), *passim*. Na segunda metade do XVIII, Francisco Xavier dos Reis, lisboeta letrado, montou uma casa comercial na Cidade da Bahia, onde aprendeu a lidar com o tráfico de escravo, estabelecendo relações comerciais com Benguela, onde morreu em 1792. Não se casou, porém, "constituiu famílias com as escravas que trazia de África", tendo com uma delas, a benguela Mariana, uma filha batizada na Conceição da Praia com o nome de Martinha dos Reis, instituída como herdeira, a qual não conhecera, cf. Estevam Costa Thompson, *Negreiros nos mares do Sul – famílias traficantes nas rotas entre Angola e Brasil em fins do século XVIII*, dissertação de mestrado em História Social, UnB, 2006, pp. 74-77.

[65] Amédée François Frézier, *Relation d'un Voyage de la Mer du Sud des Côtes du Chili, du Pérou et do Brésil,faite pendant les années 1712, 1713 et 1714*, Amsterdam, 1717, tomo II, p. 521, *apud* Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 104.

mais facilidade para o desembarque de suas mercadorias, ainda que para isso tivesse que invadir o espaço público, nem sempre respeitado como se percebe ainda em outras condenações.[66]

Não era só Manoel dos Santos quem buscava facilidades e rapidez em seus comércios. Com algum exagero, o francês La Barbinais afirmou que "todos os comerciantes, os homens de negócio e de mar fazem sua moradia na cidade baixa por causa da comodidade do porto".[67] Nem todos eles habitavam a cidade baixa, muito menos os grandes homens de negócio, pessoas de maior prestígio, alguns deles eram senhores de engenhos, que, conforme dissera o jesuíta Antonil era um "título a que muitos aspira[va]m".[68] Não se há de negar, entretanto, que havia preferência dos comerciantes de cabedal menos grandioso por esta região para estabelecer moradia e casa comercial: motivos não faltavam.

A "gente do mar" foi uma das "três classes" que La Barbinais afirmou poder distinguir no Brasil. Dentre estes o francês destacou aqueles que comercializavam com a África em um negócio bastante lucrativo. O viajante não distingue nem define quem eram estas "pessoas do mar" que, segundo ele, "navegavam para as costas da Guiné [e] carregam *seus* navios com tabaco".[69] Uma questão importante aqui é a distinção entre a "gente do mar" e os proprietários das embarcações. Como será analisado mais adiante, capitães e marinheiros não eram donos dos navios e nem tinham cabedal para possuí-los na primeira metade do século XVIII. Por outro lado, os senhorios não atravessavam o Atlântico, eles contratavam profissionais capacitados para tal serviço e com disposição de se arriscar diante das tantas adversidades da jornada. O estilo do texto ou a atenção do viajante, porém, não foi compatível com os detalhes do comércio com a África, o que lhe possibilitaria conhecer mais estes agentes do tráfico negreiro. Mas, uma coisa é certa: marinheiros, capitães de embarcações e senhorios dividiam constantemente o mesmo espaço da praia, inclusive como moradores.

---

[66] Sobre os trapiches, cf. Paulo César Garcez Marins, *Através da rótula: sociedade e arquitetura urbana no Brasil, séculos XVII a XX*, São Paulo, Humanitas/FFLCH/USP, 2001, pp. 83 e 86-87; acerca da atuação camarária, cf. Avanete Pereira Sousa, *Poder local e cotidiano: a câmara de Salvador no século XVIII*, dissertação de mestrado em História, UFBA, 1996, pp. 90-93.

[67] La Barbinais, *Nouveau voyages*, p. 156 *apud*, Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 105.

[68] André João Antonil, *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, introdução e notas de Andrée Mansuy Diniz Silva. São Paulo, Edusp, 2007 [1711], p. 79 (Documenta Uspiana II).

[69] La Barbinais, *Nouveau voyages*, pp. 186-187, *apud*, Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 105, [grifo meu].

Não temos condições de recensear estes agentes do comércio com a África de modo a melhor entender o peso social deles entre os moradores da freguesia. No entanto, alguns dados podem nos ser úteis para perceber sua presença na Conceição.

A nau da Índia *Nossa Senhora da Conceição* arribou na Baía de Todos-os-Santos em 7 de janeiro de 1741. Trazia notícias da Goa dourada lusitana, mercadorias do Oriente e 143 escravos cujos donos eram vinte e seis moradores da Cidade da Bahia. 50% dos donos desses africanos recém-desembarcados habitavam a Conceição da Praia. Cinco destes eram homens de negócio e sua moradia se localizava na região central da freguesia, entre o estaleiro e o forte de São Francisco. Outros seis homens moravam na Sé, freguesia da cidade alta e onde se encontravam, principalmente, os mais opulentos homens de negócio e senhores de engenho. Não há notícias do porto onde se deu a compra dos africanos. Muito provavelmente sua aquisição ocorreu em Moçambique, uma parada obrigatória da viagem.[70]

Este dado confirma a forte presença dos homens de negócio, mercadores e comerciantes nesta região. Aqueles treze homens, provavelmente eram vizinhos ou sócios dos capitães negreiros em estudo. Dos seis capitães inventariados somente Manoel Ferreira de Oliveira habitava a freguesia de São Pedro, na periférica Rua Direita das Portas de São Bento, e João Machado de Aguiar, a freguesia de Santo Antônio Além do Carmo, na Rua do Baluarte; todos os demais habitam a freguesia da praia.[71] Homens de negócio e comerciantes tinham moradia também nas freguesias centrais como a Sé e São Pedro, de onde podiam, rapidamente, alcançar o mercado mais barato da praia, o porto ou ir ao encontro de seus pares. Afinal, era ali que começava a viagem negreira, compravam-se mantimentos, mercadorias para o negócio e materiais náuticos, organizava a tripulação, pagavam-se os impostos.

No porto, dezenas de embarcações, dos mais diversos tipos e tonelagens esperavam sua vez de lançar suas velas ao vento, ou desembarcar suas mercadorias. Dampier presenciara trinta grandes naves vindas da Europa – duas delas de Sua Majestade Lusitana –, e mais duas do comércio com Angola, ou outras partes da África, como o mesmo ressaltou. Completando o quadro, viam-se em 1699, seis trapiches onde

---

[70] AHU, Castro e Almeida, cx. 01, doc. 20 (*Relação dos escravos*, Bahia, 7 de janeiro de 1741. Anexo ao doc. 18). Foram desembarcados 143 escravos em Salvador, provavelmente comprados em Moçambique, uma das principais escalas da viagem à Índia. Os demais moravam no Pilar (03) e em São Pedro (01), não há indicação de morada para três deles. Esta viagem não consta no TSTD. Sobre comércio na Conceição da Praia, cf. Ruy, "A importância do Bairro da Conceição da Praia no século XVIII", *passim*.

[71] Costa, *Salvador, século XVIII*, pp. 134-136, autora fala sobre a Rua Direita das Portas de São Bento às pp. 224-227.

se guardavam o açúcar, tabaco, os escravos recém-chegados e demais mercadorias por viajarem, ou já desembarcadas.[72]

No meio da baía, era possível ver grande diversidade de embarcações durante todo o ano. Galeras, sumacas, patachos, navios, charruas, galeões e naus eram as de atuação mais comum no comércio colonial – inclusive no de escravos – ou para o uso bélico – defesa da costa contra piratas, segurança das frotas, dentre outras.[73] Encontram-se, entre 1690 e 1760, vinte e quatro tipos de embarcações no *TSTD*, dentre as quais predominam os maiores ou mais velozes: a sumaca (25,60%), o patacho (19,35%) e a galera (17,54%). Segundo Kátia Mattoso "o século XVIII é o das grandes galeras e corvetas de fácil manobra". Apesar da evidente presença das galeras no tráfico baiano, elas só aparecem na terceira posição. A década de 1740, no entanto, é a década delas. Das viagens feitas nessa época, em 53% usou-se este tipo de embarcações atingindo o ápice de um cenário que vinha crescendo desde a década de 1720. Não por acaso o aumento do uso dessas grandes embarcações se dá num momento de alta oferta de escravos na Costa da Mina, como já se viu anteriormente. Patachos e sumacas, por outro lado, mantêm-se constantes no tráfico durante todas as décadas em estudo.[74]

O estudo dessas embarcações ainda necessitará de muita atenção. Esses termos não me parecem representar um tipo de casco específico e sim o modo como eram dispostas suas velas, tornando-os mais rápidos ou não. Isso, contudo, não quer dizer que as galeras seriam montadas num mesmo casco passível de ser armada uma fragata sabidamente de pequeno porte. A disposição das velas numa embarcação recebe o nome de *aparelhamento* e seria este o definidor do termo a ser usado para seu registro e não o tamanho de seus cascos. Isso pode ser exemplificado com o ocorrido em Salvador no início do século XVIII.

João da Costa Barbosa, senhorio da embarcação *Nossa Senhora das Brotas e São Gonçalo,* pediu o alvará de licença em 2 de janeiro de 1707 e registrou-a como uma sumaca. Registrada a viagem e arrumada as mercadorias, a tripulação e a nave, os

---

[72] Dampier, *A voyage to New Holland*, p. 53. Essa referência às embarcações não está traduzida em Verger.

[73] Sobre os tipos de embarcações e suas características, cf. o Glossário de Embarcações.

[74] Kátia M. de Queirós Mattoso, *Ser escravo no Brasil*, São Paulo, Brasiliense, 2003, p. 49. A autora identificou dezoito tipos de embarcações negreiras. *TSTD*, os termos fragatinha (1), fregat (02), fregata (06) foram contabilizados como fragata, do mesmo modo como os termos navio (64) e navio mercante (103); a primeira viagem com uma embarcação tipo galera data de 1713, TSTD, # 51648. Humberto José dos Santos Leitão e José Vicente Lopes (Comandantes), *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual*, 2ª ed., Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974 [1ª ed. 1963], vocábulos referentes a "aparelho", pp. 47-48, diz os autores: "*Navio aparelhado em galera, brigue, etc*. – o que tem mastreação e velame próprios de galera, brigue, etc.", [grifo dos autores].

funcionários da alfândega notaram que o dono dela tinha mandado "mastre[á-la] à redonda depois de passado este Alvará" e, desse modo, deveria corrigir o alvará registrando-a como um patacho.[75]

Tal fato é um indicativo para pensarmos o quanto podemos fiar nossos cálculos do tráfico atlântico de escravos pelo nome das embarcações. Uma galera podia fazer sua fama de gigante dos mares e trazer 834 escravos, como fizera a *São João Batista*, mas não era raro trazer bem menos de quatrocentos. Chegada à Cidade da Bahia em 18 de junho de 1735 a galera *Nossa Senhora do Varadouro Santo Antonio e Almas*, "só" desembarcara 260 africanos, o que equivale a 31% do carregamento da viagem anterior. De outro modo, a *curveta* – conhecidamente como nave de pequeno porte – *Nossa Senhora da Esperança e São José*, três décadas depois, foi arqueada para receber 742 escravos.[76] Aparelhando essa embarcação com velas redondas ela seria considerada uma galera ou um patacho? Pela capacidade de carga de seu casco a resposta, certamente, é afirmativa.

A Bahia contava com as principais condições para construir essas naves. Sua ribeira – área de construção naval – era grande e reconhecida pela produção de embarcações dos variados tipos. Isso também foi positivo à crescente atividade negreira desenvolvida pelos colonos portugueses e os brasílicos. Apesar de não termos dados sobre a construção dos navios baianos nem suas características técnicas é possível assegurar, pelo menos, que muitos deles foram construídos nesta ribeira. Como bem prestou atenção o francês La Barbinais, na Conceição da Praia

---

[75] APB, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 440, fls. 56v-57f, estas informações estão na orelha do documento datada de 13 de janeiro de 1707; esta viagem pode ser conferida em TSTD, # 50300. O uso da vela redonda foi comum desde os descobrimentos portugueses para embarcações de grande porte e mais lentas, sem preocupação com a velocidade das manobras, porém com ganhos pela grande capacidade de sua carga, cf. Pedro Agostinho, "Sobre a origem da designação 'vela redonda'", In: *Actas do congressa internacional de etnografia*, promovido pela Câmara Municipal de Santo Tirso (Portugal) de 10 a 18 de julho de 1963, vol. V (Colóquio de etnologia marítima), pp. 245-249.

[76] AHU, Castro e Almeida, cx. 52, doc. 4541, (*Carta do provedor da alfândega da cidade da Bahia, Domingos da Costa de Almeida ao rei [D. João V] a informar da relação das embarcações que vieram da Costa da Mina*, Bahia, 27 de Junho de 1735). TSTD, # 50601 (*São João Batista*, 1734), 49691 (registrada só como *Nossa Senhora do Varadouro*, 1735), 50924 (*Nossa Senhora da Esperança e São José*, 1767); AHU, Castro e Almeida, cx. 51, docs. 9619-9631 (*Representação do negociante José de Sousa Reis, dirigida à Rainha, na qual pede para ser indemnizado dos prejuízos que soffrera com a perda da sua corveta N. S. da Esperança e S. José, que os hollandezes lhe apresaram, quando fora fretada em 1767 pelo Governador da Bahia Conde do Azambuja, para conduzir à Ilha do Príncipe o Governador e Capitão General do S. Thomé e Príncipe Lourenço Lobo de Almeida, próximo à Costa da Mina, onde largaram o Capitão Antônio da Costa Bastos e toda a tripolação*, s/d. Bahia, *c*. 1777). Arqueação é a capacidade de carregamento de escravos permitida a uma embarcação negreira, foi determinada pelo Regimento de Arqueação de 18 de março de 1684, para mais detalhes ver o capítulo 3, nota 297.

> há um arsenal e armazéns reais, onde se confecciona tudo quanto serve à construção dos navios […] Desde alguns anos o Rei de Portugal faz construir navios em todos os portos do Brasil, sobretudo no 'Rio Geneyro' [*sic*] e na 'Baía de Todos-os-Santos'. Esses navios são equipados com muito menos despesas do que na Europa: o país fornece toda a madeira em abundância e a melhor que se possa desejar para a construção dos navios, não somente para os mastros, mas ainda as popas, forrações, curvas, lemes, etc. É uma madeira incorruptível.[77]

A eficiente indústria naval baiana fora tema de cartas entre o governador local e o do Estado do Brasil, já com a capital no Rio de Janeiro. Em 1776, Manoel da Cunha Meneses (governador da Bahia), relatava ao Marquês de Lavradio que "neste porto [de Salvador], se estão construindo vários navios; e que dois deles [estão] quase construídos"; mais adiante ele revelou serem dez embarcações em vários estágios de construção.[78]

Na praia o movimento de pessoas e de negócios era o maior da América portuguesa. Somados a isso estavam centenas de embarcações saindo, chegando ou sendo construídas na Baía de Todos-os-Santos. As mercadorias que passavam pelo porto de Salvador, ou onde eram armazenadas é o que conheceremos à frente.

Trapiches e mercadorias

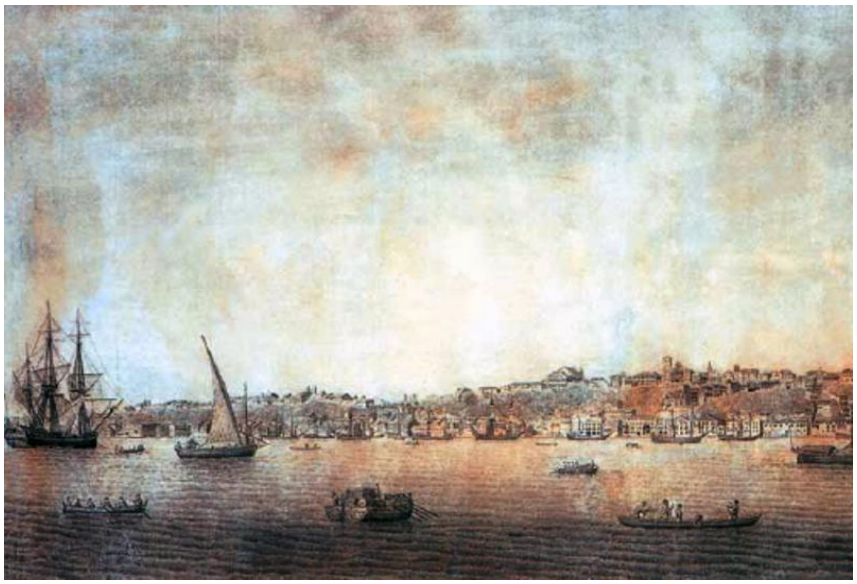


FIGURA 2 – "La baye de Tous lês Saints, Ancienne Capitale du Brésil dessinée sur les lieux par Albert Dufourcq en 1782", Albert Dufourcq. Litografia do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, Salvador. In: *A história do uso da água no Brasil. Do descobrimento ao século XX*, Brasília, Agência Nacional de

[77] La Barbinais, *Nouveau voyages*, p. 156, *apud*, Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 105.
[78] AHU, Castro e Almeida, cx. 50, docs. 9366-9375, o documento citado é o 9367, (*Officio do governador Manoel da Cunha Menezes para o Vice-Rei Marquez de Lavradio, sobre o assumpto q que se refere o documento anterior*, Bahia, 27 de novembro de 1776).

Águas, 2007, p. 44. Além de notarmos o crescimento da cidade em relação à imagem de Froger (Conceição da Praia 1695), temos melhor noção do movimento e a diversidade de embarcações nas águas da Baía de Todos-os-Santos. Na pequena embarcação de oito remos, no centro, há diversas mercadorias em caixas de madeira e barris enquanto pessoas são transportadas nas demais.

Não passava despercebido, a quem chegasse por mar, a "longa fileira de trapiches" nos cais "do Dourado", da Lixa, ou da Farinha.[79] Seis deles já estavam ali desde o final do Seiscentos, dentre os quais nos interessam os três que estavam diretamente ligados ao tráfico africano. A estocagem e beneficiamento do tabaco vindo do Recôncavo se davam ali, à beira mar.

As folhas de fumo chegavam de carro de bois ou pelo rio Paraguaçu ao porto de Nossa Senhora da Conceição da Cachoeira, onde ficava em grandes armazéns à espera das embarcações que o transportaria à Cidade da Bahia. Uma vez desembarcado nesta cidade, já em forma de bolas ou *pau*, o fumo deveria passar por um processo final de manufatura. Trançados em forma de corda, enrolavam-na formando rolos de uma corda só. Esta etapa se dava no trapiche de Julião de Souza, com escravos próprios ou alugados, sob forte vigilância para que o fumo não fosse consumido ou desviado.

Depois de arrumados, os rolos seguiam para o trapiche de Domingos Pires de Carvalho onde se localizava a balança do tabaco. Ali se pesava e pagavam as taxas referentes à arrecadação da coroa. Por fim, o de Maciel de Brito era usado somente para depositá-los.

O regimento de 1699 determinava a construção de um grande trapiche onde o tabaco seria pesado e taxado, contudo, ao invés disso escolheu-se aquele de Domingos Pires de Carvalho que estava "bem situado, pois se achava no centro da cidade baixa, ao lado das outras instalações alfandegárias, e em frente ao Tribunal da Relação e aos quartéis militares". Tal privilégio ficaria nas mãos desta família pela longa centúria setecentista. De acordo com Kennedy, os Pires de Carvalho, além de proprietária de terras, teriam o controle de importantes cargos administrativos na colônia.[80]

O fumo baiano juntamente com o ouro, segundo Robin Law, garantiram aos portugueses a preferência no mercado de escravos na Costa da Mina no início do século XVIII, com uma vantagem do metal frente ao tabaco. Estes traficantes nas últimas décadas do século XVII normalmente levavam outras mercadorias que não os

[79] Marins, *Através da rótula*, pp. 83 e 86-87.

[80] Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, p. 98; Jonh Norman Kennedy, "Bahian Elites, 1750-1822", In: *The Hispanic American Historical Review*, v. 53, nº 3 (ago/1973), p. 432.

diferenciavam dos demais europeus já estabelecidos no comércio daquela costa, fora a introdução, legalmente ou não, destas moedas de troca que os firmaram no negócio daquela costa, como relataram os diretores das feitorias inglesas e francesas.[81]

Em 1703, Dom Rodrigo da Costa, governador do Brasil, escrevia ao rei relatando a dificuldade de se combater o descaminho do ouro que era usado pelo Rio de Janeiro e Capitanias do Sul para comprar escravos em Angola e Costa da Mina. Como vimos acima, o combate ao comércio negreiro na Mina foi uma ação inócua contra esse descaminho, uma vez que o metal dourado nunca deixou de ser levado para a África. Manoel da Fonseca, cinquenta anos depois, afirmaria em testamento que levava muitas moedas de ouro e prata para comprar escravos africanos na África Ocidental.[82]

Os tecidos eram outra presença certa nos porões negreiros. Sua função no tráfico negreiro era diversa. No comércio, funcionava como moeda ou presentes para os potentados locais. No uso cotidiano, com os tecidos inferiores faziam-se vestimenta para os africanos recém-comprados: as tangas. Os bons tecidos – coloridos e resistentes –, na África, vestiam os povos que "produziam" os escravos em suas guerras e comercializavam-nos, também, por esses tecidos.

Não raro encontramos entre os bens de capitães negreiros panos indianos encomendados aos tripulantes da Carreira da Índia. Antes de partir para aquela que seria sua última viagem à costa africana, José Pereira da Cruz, juntamente com seu amigo e sócio Manoel Antonio Matheus, confiou a José Gonçalves dos Santos, mestre da *nau Bom Jesus de Vila Nova*, uma carregação que lhes resultaram em duas peças de linho, um azul e outra vermelha, ambas avaliadas em 7$200. Pereira da Cruz deixara ainda uma peça de chita fina no valor de 7$000 e "umas peças de linho enrolado com ramos brancos e campo azul" de 4$000.[83] Jacinto Gomes, também falecido assim que retornou da Costa da Mina, deixou uma peça de riscado vendida por 3$840.

---

[81] Law, *The Slave Coast*, pp. 136 e 204. Apesar de o autor contestar a afirmação de Verger sobre a importância do tabaco nos navios luso-baianos que iam para a Costa dos Escravos, já no século XVII, os alvarás das viagens das décadas de 1680 e 1690 são categóricos em confirmar esta mercadoria, cf. Law, *op. cit.*, nota 93; a afirmação de Verger criticada por Law encontra-se em *Fluxo e refluxo*, pp. 38-61. APB, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 439, *passim*. Da costa africana também vinham outras mercadorias tais como ouro, marfim e cera, cf. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Assuntos do Brasil, Livro 1096, *Projecto em o qual se mostra como foy o tempo passado, he o prezente, e sera o futuro o Estado do Brasil, formandose huma Companhia, q so ella possa fazer o Comercio em Africa, principalmente o Contracto dos Negros, do qual rezultara a Smag^de., e seos vassalos inexplicaveis interesses*, s/d, fls. 37v-42v [doravante ANTT], agradeço ao profº. Carlos Eugênio Líbano Soares por trazer-me este documento.

[82] Cf. capítulo 3.

[83] APB, Seção Judiciária, 07/3195/09, *Testamento de José Pereira da Cruz* (1750-57), fl. 4f.

No comércio com Angola, "ao lado da gerebita e das armas de fogo, os panos eram parte da tríade das mercadorias essenciais nos negócios dos sertões [...] era tão forte que eram conhecidos como *fazendas de negros*", afirma Roquinaldo Ferreira.[84] Luanda era outro ponto importante para se comprar tecidos vindos da Índia, uma vez que era comum às naves pararem aí após saírem de Moçambique.

As tangas usadas pelos recém-escravizados eram confeccionadas com um tecido a aniagem, tecido de qualidade inferior e, portanto barato. Para "vestir" os 45 escravos novos do falecido capitão Jacinto Gomes, foram necessárias 51 varas (56,10m) de Aniagé ao custo total de 8$160. Este pano é recorrente entre os bens dos capitães que investiam no tráfico.[85]

A cachaça, ou jeribita, foi outro importante produto para se adquirir escravos africanos. Vários donos de engenho tinham alambiques entre Salvador e o recôncavo, sendo possíveis fornecedores para os traficantes que não produzissem sua aguardente. A produção da bebida também se dava em Porto Seguro e Ilhéus, conforme podemos verificar pela denúncia de João de Faria da Mata, contratador da aguardente e bebidas da terra.[86]

Outros tipos de bebidas tinham presença confirmada nas armações negreiras. Licores finos de diversas nações europeias e vinhos eram comprados por fumo na costa africana antes das negociações. Na Costa da Mina a aguardente também seria valorizada. A cachaça fazia-se presente no pagamento dos carregadores que fariam o translado das mercadorias entre a praia e a embarcação, como presentes reais e, também, no momento da negociação de preços. De acordo com Caldas, nos portos de Epé, Badagre ou Porto Novo, uma embarcação cuja carga ia de 1.500 a 2.500 rolos de tabaco gastaria pelo menos duas pipas de aguardente na praia. No Daomé, a aguardente

---

[84] Roquinaldo Ferreira, "Dinâmica do comércio intracolonial: Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)", In: João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001, p. 351. Sobre a presença dos tecidos no comércio de escravo em Pernambuco, cf. Gustavo Acioli Lopes, *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760)*, Tese de doutorado em História Econômica, USP, 2008, pp. 159-160.

[85] APB, Seção Judiciária, 03/1147/1616/02, T*estamento e inventário post-mortem de Jacinto Gomes* (1752), fl. 41f.

[86] AHU, Bahia Avulsos, cx. 20, doc. 1825 (*Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei [D. João V] informando sobre a sua proibição à exportação do ouro do Brasil para a Costa da Mina*, Bahia, 12 de janeiro de 1725). De acordo com o contratador as Câmaras daquelas localidades se recusavam a pagar o imposto referente a seus alambiques principalmente porque eram os camaristas os próprios donos de alambiques e devedores. Seu contrato foi de 19 de março de 1702 a 19 de março de 1714.

era oferecida nas grandes festas reais como a que acontecia no palácio de Abomé, ocasião de grande banquete, sacrifícios e músicas. Nesta ocasião todos os cabeceiras – fidalgos reais – e ricos daomeanos presenteavam o *dadá* com ancoretas de aguardente e búzios.[87]

Curiosamente, em 29 de janeiro de 1710, a sociedade negreira liderada pelo capitão militar Afonso de Lima Calheiros mandava, para a Costa da Mina, o patacho *Santo Antônio e Almas* "sem tabaco e somente com águas ardentes da terra e fazendas secas". Um caso raro de um carregamento de mercadorias para o comércio negreiro naquela região africana. Infelizmente não há dados sobre o êxito dos negócios feitos na terra dos apreciadores do fumo baiano.[88]

Estes quatro produtos destacavam-se como os principais a encherem os porões das naves baianas. O tabaco liderava a lista. Alguns tecidos e as bebidas mais finas eram adquiridos na costa africana com os diversos mercadores europeus ali presentes. Era necessário ainda muitas outras mercadorias. Os africanos tinham um requintado gosto e faziam-no valer na mesa de negociação dos cativos. Nenhuma nação, como afirmara Klein, produzia todos os gêneros para armar uma nave e comprar escravos na costa africana.[89]

O búzio, zimbo, jimbo ou cauri (como eram chamadas as conchas de moluscos univalves em forma triangular) tinham valor monetário em várias partes da África, como Angola e Uidá. Chefes locais as ofertavam como presentes, ou as ganhavam como

---

[87] Caldas, *Notícia geral de toda essa capitania da Bahia,* p. 306; a embarcação citada por Caldas era uma sumaca, cf. p. 303. Sobre a festa no Reino do Daomé, cf. Alberto da Costa e Silva, "A Memória histórica sobre os costumes particulares dos povos africanos, com relação privativa ao Reino da Guiné, e nele com respeito ao rei de Daomé, de Luís de Antônio de Oliveira Mendes", In: *Afro-Ásia*, nº 28 (2002), pp. 267-268. A cachaça enviada à África era a chamada "aguardente da cabeça", líquido da primeira etapa de destilação com alto teor alcoólico e muito apreciado por eles, cf. Silva, *idem*, p. 267, nota 14. Curto, *Álcool e escravos*; do mesmo autor "Vinho verso Cachaça: a luta luso-brasileira pelo comércio do álcool e de escravos em Luanda". In: Selma Pantoja e José Flávio Sombra Saraiva, (orgs.), *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro, Bertrand Russel, 1999, pp. 69-97; Ferreira, "Dinâmica do comércio intracolonial". De acordo com o historiador José Curto, uma ancoreta de aguardente era um "barril de madeira com capacidade de cerca de 36 litros", cf. *Álcool e escravos*, p. 329.

[88] APB, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 440, fl. 97f; TSTD, # 50371.

[89] Klein, *O tráfico de escravos no Atlântico*, p. 87. A diversidade do comércio negreiro pode ser percebido também em Boxer, *Salvador de Sá*, p. 242; Corcino Medeiros dos Santos, "Brasil e Angola no império português, século XVIII", In: *Leituras, Revista da Biblioteca Nacional de Lisboa*, S. 3, Nº. 6 (abr-out/ 2000), pp. 57-72; Fernando Guedes, "Notícias de um fracassado negócio de escravos em tempos do Marquês de Pombal", In: Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, nº 101 (2006), pp. 215-232. No século XIX as mercadorias de troca das negreiras continuaram ainda mais sofisticadas, cf. Ubiratan Castro de Araújo, "1846: um ano da rota Bahia-Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros", In: *Afro-Ásia*, n^{os} 21-22 (1998-1999), pp. 83-110; João José Reis, Flávio dos Santos Gomes & Marcus J. M. de Carvalho, *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c. 1823 - c. 1853)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2010, capítulo 11.

relatado acima. Em Uidá não se fazia negócio sem muitos barris de cauris, que circulavam como moedas e tinham armazéns especiais para serem guardados.[90]

O zimbo de maior valor vinha das Ilhas Malvinas – arquipélago do Oceano Índico situado no caminho para Goa. Na Bahia um molusco cuja concha tinha menor valor na África era catado nas praias e enseadas da Vila de Ilhéus, na foz do Rio Caravelas (Capitania de Porto Seguro) e na vila de Boipeba, por indígenas ou famílias livres e pobres. A produção do zimbo nas costas do litoral sul é atestada pelo Juiz Conservador Baltazar da Silva Lisboa ao afirmar, no alvorecer do Oitocentos, que "nos anos passados se enchiam as costas de exploradores de zimbo que se remetiam para a costa da África". O mesmo ainda localiza uma "barreta chamada de zimbo" situada 800 braças após a foz do Morro, muito provavelmente afamada por tal extração.[91]

Adquirido livremente no mercado baiano seiscentista, o zimbo, ou cauri, foi alvo do monopólio real no século XVIII logo que percebido sua importância para o tráfico atlântico. Assim, em 1722 o rei mandava que o cauri vindo de Moçambique fosse destinado à Junta da Administração do Tabaco para ser revendido aos negreiros com avultados lucros. Os preços que a alfândega queria que se pagasse, no entanto, não compensava aos traficantes provocando o acúmulo deles nos armazéns ou a falta de arrematador para seu contrato. Finalmente, em 1770, o rei desistiu de coibir a livre mercancia das conchas e mandou que se vendesse a mercadoria acumulada nos armazéns reais.[92] Ainda assim pouco se sabe sobre o comércio desta mercadoria, seus

---

[90] John Atkins, *A voyage to Guinea, Brazil, & the West Indies*: *in his Majesty's Ships, the Swallow and Weymouth*, Londres, Printed for Ceasar Ward and Richard Chandler, 1735, p. 165; Silva' *"A Memória histórica*", p. 282. Segundo Alencastro as conchas são chamadas pelos ambundos de nzimbu, daí zimbo ou jimbo, já o "búzio é o termo em geral português para designar conchas côncavas […] O zimbo é a *Ollinvancillaria nana*", cf. *O trato dos viventes*, pp. 256 e 448 (nota 49). Um estudo sobre o cauri como moeda e sua inserção no tráfico de escravo, cf. Jan Hogendorn & Marion *Johnson, The shell money of the Slave Trade*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986; o capítulo 3, referente ao negócio português de escravos, tem um foco muito voltado aos séculos XVI-XVII.

[91] Alencastro, *O trato dos viventes*, pp. 256-259; sobre a citação, cf. Erivaldo Neves & Antonieta Miguel, (orgs.), *Caminhos do Sertão: ocupação territorial, sistema viário e intercâmbios coloniais dos sertões da Bahia*, Salvador, Arcadia, 2007, p. 164; Law, cf. *The Slave Coast*, pp. 48-58 e 135-136; Lovejoy, *A escravidão na África*, pp. 168-170. Sobre a coleta dos búzios, cf. *Ronaldo Lima da Cruz, "*Conchas valem dinheiro, escravos são como zimbos: a efemeridade da extração do zimbo no Sul da Bahia", In: *Revista Eletrônica Multidisciplinar Pindorama* (IFBA), nº 1, ano I, (agosto/2010); agradeço a Poliana Cordeiro pela indicação deste texto. "Segundo João Peres de Moya, nos seus Fragmentos Mathematicos, pag. 35, [Barra] é uma entrada de porto, que por nenhuma outra parte se pode entrar, nem sair dele, senão por ela. Ou, barra é uma entrada de porto em que entre duas terras corre a maré enchente e vazante", cf. Raphael Bluteau *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico...*, Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712-1728, vocábulo "Barra", p. 52; desse modo uma barreta seria uma barra pequena.

[92] Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 276-280; Alencastro, *O trato dos viventes*, pp. 256-257; Sobre a compra de zimbo em Moçambique também se pode, cf. APB, Seção Colonial e Provincial,

produtores, quantidade de produção, bem como a legislação sobre o extraído das praias baianas.

Por fim, compunham a diversificada lista de mercadorias para a compra de escravos na costa africana "barras de ferro, bacias de latão, cobre, pólvora, espingardas, miçangas, panicos", lembrados ao rei lusitano pelos comerciantes, numa tentativa destes de montar uma companhia monopolista.[93] Frézier, em 1714, viu no porto da capital baiana "pano de algodão, feito nas Ilhas de Cabo Verde, colares e vidro e outras bagatelas". Em setembro do mesmo ano, o mestre e capitão José de Brito e Silva saía de Salvador em direção à "Ilha de São Thiago de Cabo Verde a fazer panarîa para com este genero, hir a costa de Guinê e fazer escravos".[94]

O ferro era levado para vários portos em formas de barras ou manilhas usadas como adereços corporais. Estas poderiam ser também de bronze ou cobre. No delta do Rio Níger e Cross – região conhecida como Calabar –, no entanto, desenvolvia-se importante comércio com barras e fios de ferro. A *sumaca Nossa Senhora da Oliveira, Santo Antonio e Almas*, rumou suas velas para aquela região, em 1714, armada pela sociedade liderada por Manoel Soares de Oliveira, que "a tinha preparada para carregá[-la] com ferro e fazendas secas para o Porto do Calabar […] assinando primeiro [um] termo de não levar tabaco de nenhuma qualidade".[95] Conforme anotou Atkins, as "barras de ferro […] eram parte essencial das cargas da Costa Windward"; àquelas ele somou o cobre, produtos que não podiam faltar no tráfico com o Calabar.[96]

Ordens Régias, vol. 17, doc. 23 (*Carta a respeito de ter o Rei de Portugal aprovado o que se fez o navio de Ostende que viera com um aviso do Governador de Moçambique, Álvaro Caetano de Melo de Castro. Há ainda referência de ter o dito navio trazido da índia âmbar e ouro, pretendendo fazer comércio na Bahia, sendo, porém, impedido de fazer mais negócio que o indispensável para cobrir as despesas, em vista das ordens de S. M. em contrário, com relação a estrangeiros*, Lisboa, 2 de abril de 1723), documento muito estragado.

[93] ANTT, Assuntos do Brasil, Livro 1096, *Projecto em o qual se mostra…*, fl. 40f. Conforme Bluteau panicos é "um pano de algodão muito fino que vem da Índia" ou ainda "uma casta de roupa branca que vem de Hamburgo", cf. *Vocabulario portuguez & latino*, vocábulo "panîcos", p. 223; para o caso do tráfico negreiro configura-se melhor o primeiro significado.

[94] Frézier, *Relation du voyage de la mer de sud*, *apud* Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 105; APB, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 440, fl. 320f/v, mantive a grafia original desta citação.

[95] Lovejoy, *A escravidão na África*, p. 170; Chris Evans & Göran Rydén, *Baltic iron in the Atlantic world in the eighteen century*, Leiden/Boston, Brill, 2007, pp. 162-163; APB, Seção Colonial-Provincial, Alvarás 440, fl. 312f/v (28 de abril de 1714); TSTD, # 50490.

[96] Jonh Atkins, *A voyage to Guinea*, p. 159, conforme o texto original "Iron Bars […] are a substancial Part of Windward Cargoes". O termo "Windward Coast" pode ser traduzido para o português como Costa de Barlavento. De acordo com Marcus Rediker, Serra Leoa e Costa de Barlavento "por vezes era chamada de Alta Costa da Guiné, embora determinasse sub-regiões recebessem ocasionalmente o nome de Costa dos Grãos, Costa do Marfim, e Costa da Malagueta. […] [A]brangendo, pelo mapa atual, a Guiné Bissau, a Guiné, Serra Leoa, Libéria e Costa do Marfim.", cf. *O navio negreiro: uma história humana*, São Paulo, Companhia das Letras, 2011, p. 92-93.

Algumas dessas mercadorias eram reiteradamente contrabandeadas pelos traficantes da América portuguesa. Sobre o ouro já vimos acima vários momentos em que a coroa tentou impedir o seu desvio para a África. O fumo de primeira qualidade e muitos panos da Índia também era alvo da burla fiscal dos comerciantes negreiros ávidos por bons negócios na outra costa e melhores lucros.[97] O rei, notadamente, perdia a guerra contra as redes mercantis do Atlântico Sul, ainda que vencesse algumas pontuais batalhas.

A imensa variedade de mercadorias para a compra de escravos ainda contava com açúcar fino e doce das mais distintas frutas tropicais. A carga deveria conter também, os mantimentos para alimentar a tripulação e a carga humana que embarcaria na África, e para esta deveria ser muita comida, obviamente.

A farinha de mandioca era a base alimentar dos africanos durante todo o processo de escravização, desde os barracões no litoral até o final de sua vida na América portuguesa. Deles, e de todos os portugueses que aqui viviam. O historiador Luís Felipe de Alencastro afirma, que a farinha foi o grande motor dos vasos negreiros dos séculos XVI e XVII para Angola. Nesta época ainda não havia roças nos domínios portugueses da África Centro-Ocidental, nem tipo de alimentação capaz de fornecer o suficiente para a torna-viagem e foi o tubérculo americano que encheu porões e garantiu o futuro da empresa marítima lusitana.[98]

Produzida, também, em toda a franja da Baía de Todos-os-Santos a maior parte da farinha de mandioca procedia das "vilas marítimas do Cairú, Camamu, Boipeba e [na] povoação do Rio das Contas, que são os celeiros da Bahia […] a maior parte da farinha que se gasta na cidade e seu recôncavo".[99]

O alto consumo da farinha de mandioca levou o rei D. Pedro II a determinar, em 1688, o plantio anual de 500 covas de mandioca por cada escravo aos lavradores de cana e tabaco que habitavam distantes dez léguas da cidade. É notável que o recôncavo baiano, repousado nos doces lucros da açucarocracia, não destinava terra e braços suficientemente capazes para produzir alimentos para o consumo próprio e da capital. A

---

[97] Sobre o descaminho de mercadorias no tráfico negreiro, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 57-64 e 134-135; Roquinaldo Ferreira, "'A arte de furtar': redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português, (*c.* 1690 – *c.* 1750)", In: João Fragoso & Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *Na trama da rede: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2010, pp. 203-241.

[98] Alencastro, *O trato dos viventes*, p. 251-253; sobre a atuação da Câmara de Salvador, cf. Sousa, *Poder local e cotidiano*, pp. 138-154.

[99] Rocha Pita, *História da América portuguesa*, p. 49.

escassez de alimentos levou a uma importante discussão na Câmara da Cidade da Bahia, em 1700. Chamados os mais distintos homens da economia colonial, decidiu-se pela extensão da lei de 1688 aos moradores de todos os lugares, incluindo a mesma cidade, a plantar cana até as terras aonde a maré chegasse. Outras diretrizes foram tomadas, inclusive obrigando "que os donos das embarcações que navegam para as costas d'África, [tivessem] roças próprias para a plantação de mandioca, [das quais tirasse] a farinha precisa para a custeação das suas embarcações".[100]

Antes mesmo desta obrigação aos traficantes o governo colonial já devia estar tentando controlar o envio da farinha para a África. Em alvará de viagem passado a João Verdoa, consta que ele teria "assinado termo em que se obrigou a plantar a mandioca necessária de que pode tirar toda a farinha de que haja mister para fornecimento da dita sumaca". Verdoa pedia licença para mandar sua embarcação *Nossa Senhora do Rosário e Santo Antonio e Almas* à Costa do Calabar, em agosto de 1699. Curiosamente, a partir de dezembro de 1702, pouco mais de um ano, o termo sobre a produção da farinha não mais era anotado nos alvarás.[101]

A Câmara, argumenta a historiadora Avanete Sousa, manteve-se firme na sua decisão e ainda contou com o apoio do governador-geral. Por várias vezes os senhorios das embarcações tentaram suspender a incidência da lei sobre suas atividades negreiras, alegando que a agricultura não condizia com a mercancia.[102] Mais uma vez mostravam-se de um cinismo fora de lugar. Muitos deles eram plantadores de cana ou tabaco e agora diziam não poderem conciliar a agricultura e o comércio. Óbvio que não, afinal a mandioca não lhes rendia tanto lucro quanto aqueles outros gêneros.

Esta preocupação devia ser necessária se pensarmos o quanto se consumia em uma viagem à África. A *curveta Nossa Senhora da Esperança e São José*, capitaneada por Antonio da Costa Bastos, saiu de Salvador em 20 de Novembro de 1767, levando

---

[100] Sousa, *Poder local e cotidiano*, pp. 141-143; Vilhena, *A Bahia no século XVIII*, citação à p. 158; AHU, Castro e Almeida, cx. 08, doc. 1352 (Anexo ao doc. 1351) (*Alvará régio suscitando a observancia da lei de 15 de fevereiro de 1688 obrigando os habitantes da Capitania da Bahia à plantação da mandioca*, Lisboa, 27 de fevereiro de 1701, cópia); docs. 1353-1355 (Anexo ao doc. 1351) (*Posturas (3) da Camara da Cidade da Bahia, obrigando os donos das embarcações, que mantinham o commercio com a Costa da Mina, a plantarem a mandioca necessaria para o consumo das suas viagens*, Bahia, s/d). Em 1690 o governador-geral Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho decretou pena de 100$000 réis destinadas às fortificações a quem não cumprisse o Alvará Régio de 1688; com as novas determinações de fins 1700 a pena passou a 30 dias de cadeia e 20$000 réis de multa, cf. Sousa, *idem.*

[101] Borges de Barros, "Documentos para História Colonial", pp. 122-124, além do alvará para João Verdoa, há um outro para Nicolau Lopes Fiúza para a Costa da Mina (18 de agosto de 1700), estas viagem podem ser conferidas, em TSTD, # 50117 (consta como 1698) e 50158, respectivamente.

[102] Sousa, *Poder local e cotidiano*, p. 143-149.

1.579 alqueires de farinha. Tal quantidade equivalia a 57.270,33 litros do alimento e deveria ser suficiente para alimentar os 742 africanos, estipulados pela arqueação, e os tripulantes. A duração da rota negreira Salvador-Costa da Mina-Salvador, que seria feita pela dita corveta, poderia variar de 219 a 768 dias para ser concluída.[103]

Em sua cozinha, a *Nossa Senhora da Esperança* conduzia uma baixela diferenciada para tripulação e escravos. Para comida dos cativos havia grandes caldeirões uma vez que a alimentação seria feita em grande quantidade. Além da farinha de mandioca, havia na dispensa da nave dois barris grandes de arroz, quarenta alqueires de feijão, trinta alqueires de milho, dois barris de azeite dendê, uma pipa de vinagre e carne: "peixe seco", bacalhau e 760 arrobas de "carne do sertão boa". O feijão, o milho e o azeite e dendê foram comprados na Ilha de São Tomé.[104]

Armadores: a economia de grosso trato

"Muitos negociantes residem sempre na Bahia […] diz-se que eles são ricos, e possuem muitos escravos negros em suas casas". O visitante inglês Willian Dampier aponta para duas características fundamentais de Salvador: o comércio e a escravidão. Mais adiante, o autor ajudaria um pouco mais àquele que quisesse, mesmo de longe, entender melhor a cidade imbricando aqueles dois símbolos da Baía de Todos-os-Santos referindo-se ao forte *comércio de escravos*.[105]

Certamente o capitão inglês não falava de um só tipo de comerciante. Era comum na Bahia colonial investir em vários tipos de comércio e não se especializar numa só atividade. Por si só, esse modo da economia colonial leva-me a não ter dúvida quanto à presença dos comerciantes de escravos – ao menos os maiores deles – entre aqueles ricos negociantes que Dampier viu passar, conheceu ou sobre o qual apenas ouviu falar.

---

[103] TSTD, # 50924, sobre o citado tempo de viagem, cf. # 51887 (*Sumaca Nossa Senhora da Guia e São Boaventura*, 1724) e 52006 (galera *Santana e Bom Jesus da Boa Nova Santo Antônio*, 1742), respectivamente.

[104] AHU, Castro e Almeida, cx. 51, docs. 9619-9631 (*Representação do negociante José de Sousa Reys…*, Bahia, *c*. 1777).

[105] Dampier, *A voyage to New Holland*, p. 53, conforme o texto original "A great many Merchants always reside at Bahia […] are said to be Rich, and to have many Negros Slaves in their Houses"; a tradução é de Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 103.

O fato de consumir grandes somas de capital fazia a armação de um navio negreiro uma atividade que excluía uma grande parcela da população colonial como armador.[106] Isto, no entanto, não impossibilitava que uma gama de pessoas mais pobres, muitas delas embarcadas na viagem como marujo, aproveitasse para auferir algum lucro com o pequeno tráfico. Investidores menores, que não tinham condições de disponibilizar o alto capital necessário a uma viagem, podiam receber encomendas de algumas "peças" de outros mercadores que atuavam no tráfico negreiro. Um bom exemplo foi Francisco Gonçalves Dantas. Português que viveu na década de 1730 em Salvador, e investia no tráfico encomendado escravos aos capitães dos navios negreiros, desse modo ele atuou como comerciante de escravo sem necessitar se arriscar nas viagens, e utilizando-se do capital que possuía e que o impossibilitava de armar uma viagem como senhorio principal. Se Dantas participou de alguma sociedade com muitos sócios, isso não ficou registrado.[107]

Outros, um tanto mais aquinhoados, tinham capital suficiente para dividir a carregação principal com um ou mais sócios, o que era uma oportunidade de lucros mais avantajados; de todo modo, no porão ainda sobrava lugar para as pequenas encomendas. Assim não causa estranheza a afirmação dos homens de negócio de Salvador quando, em 7 de janeiro de 1731, escreveram ao rei afirmando que "quase todos" os habitantes da cidade participavam do comércio com a Costa da Mina. Comércio este, dominado por aqueles mesmos homens que escreviam ao soberano. Na Capitania da Bahia estes homens desempenhavam os mais diversos papéis sociais: eram não apenas traficantes de escravos, atuavam como senhores de engenho, sertanistas, ou ainda, pecuaristas.[108]

Para entender melhor o que se fala, devemos ter sempre em mente as palavras da historiadora Kátia Mattoso sobre os papéis sociais na América portuguesa. Afirma a autora que os sujeitos envolvidos na agricultura e no comércio coloniais "não [formam] categorias sociais de contornos nítidos e precisos".[109] Os papéis se confundiam e a estas

---

[106] Florentino, *Em costas negras*, pp. 150-154.

[107] Carlos Silva Jr., "Tráfico, traficantes e agentes na Bahia Setecentista". *Revista de História* (UFBA), nº 1 (1º semestre de 2009), pp. 37-52; do mesmo autor "Tráfico, Escravidão e comércio em Salvador do céculo XVIII: a vida de Francisco Gonçalves Dantas (1699-1738), 2010, texto inédito.

[108] APB, Seção Colonial e Provincial, Ordens Régias, vol. 27, doc. 78a (Bahia, 7 de janeiro de 1731). Esta carta foi citada também por Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 95. Maria Beatriz Nizza da Silva menciona resumidamente os traficantes de escravos na Bahia e apresenta uma pequena lista de negociantes entre 1759-1768, cf. *Bahia, a corte de América*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 2010, pp. 247-254.

[109] Kátia M. de Queirós Mattoso, "Bahia Opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-

atividades, na maioria das vezes, somavam-se às atividades creditícias. Tal fato seria ratificado pelos estudos de Maria José Rapassi Mascarenhas para a segunda metade setecentista. A autora aponta que, dentre os testadores e inventariados, "as maiores fontes de crédito provinham dos comerciantes, sobretudo daqueles que se dedicavam ao comércio marítimo de exportação".[110]

O conhecimento dos grandes senhorios negreiros, portanto, é revelador dos homens que comandavam a cidade em suas mais variadas instituições políticas e econômicas. Tais funções valiam-lhes papel na discussão dos principais assuntos da América portuguesa e, quando os próprios não estavam lá, seus representantes – familiares, sócios, confrades – defendiam seus interesses. A inserção nas redes sociais na Cidade da Bahia e no seu recôncavo era de fundamental importância para o aumento dos negócios, defesa de interesses, obtenção de empréstimos. No caso dos negreiros, a própria montagem da empresa traficante, muitas vezes, requeria bons laços sociais, uma vez que os altos investimentos nem sempre eram cobertos por um único comerciante. A montagem de sociedades negreiras, por mais que não seja expressivamente revelada nas fontes, era algo comum. Dividia-se entre os sócios, capital e lucros, riscos e perdas.[111] Vejamos a atuação de alguns traficantes de escravos em diversas situações da vida da

---

1763)", In: *Da revolução dos alfaiates à riqueza dos baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*, Salvador, Corrupio, 2004, p. 295. Discordo, entretanto, de Mattoso quando a autora considera que famílias de "muito velha tradição" eram fechadas aos recém-chegados. Como exemplo destas, ela apresenta, dentre outras, a Moniz Barreto de Aragão e a Fiúza. Esta última família, como veremos adiante, nascerá de dois irmãos que encontraram na velha linhagem dos Moniz Barreto de Aragão suas esposas e o caminho da fortuna.

[110] Maria José Rapassi Mascarenhas, *Fortunas coloniais: elites e riquezas em Salvador (1760-1808)*, Tese de doutorado em História Econômica, USP, 1998, p. 187.

[111] A ideia de uma sociedade negreira é balizada na união de capital financeiro de um ou mais sócios para se armar uma viagem à África. Tal união poderia ser válida para aquela única vez, ou poderia se repetir. As fontes para o período estudado, no entanto, se calam a respeito de todos esses sócios, o que inviabiliza maiores detalhes na pesquisa. Florentino, *Em costas negras*, capítulos 2 e 3, sobre sociedades negreiras no tráfico baiano, cf. Alexandre Vieira Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos*, capítulo 3; do mesmo autor, *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c. 1750 – c. 1800)*, Tese de doutorado em História Social, UFRJ, 2009, pp. 357-363, há um problema de formatação que faz a paginação saltar da página 88 para a 246, estou usando a paginação como consta na versão digital disponível no sítio eletrônico <http://www.dominiopublico.gov.br>.

Ainda sobre os agentes do comércio, deve-se lembrar os ensinamentos do historiador francês Fernand Braudel. Este autor mostra a existência de uma comunidade mercantil inserida na sociedade mais geral e convivendo com ela, fazendo parte da mesma, mas com lógicas e hierarquização próprias. Diz ele, "essa sociedade à parte, nós vamos encontrá-la, sempre igual, por todo o Ocidente e em todas as épocas. Tem seus movimentos próprios.". Cf. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII*. São Paulo, Martins Fontes, 1996, pp. 334, (vol. 2, O jogo das trocas). Essa visão serve-nos para entender e situar os traficantes de escravos da Cidade da Bahia agindo em conjunto quando necessário – vimos isso na defesa do comércio com a Costa da Mina –, ou em suas ações individuais.

América portuguesa. Usarei, para tanto alguns exemplos ilustrativos dessa diversidade de papéis sociais.

Nascido na Bahia, Pedro Barbosa Leal – filho de pai homônimo, português de Viana do Castelo –, pouco permanecia na sua casa sita à Rua Direita das Portas do Carmo, freguesia da Sé. Importante sertanista baiano, Leal empreendeu uma malograda busca pela prata no interior da capitania deparando-se, em 1696, apenas com minas de salitre. Sua descoberta, no entanto, logo despertou o interesse real que um ano depois o instituiu administrador da fábrica do salitre. Suas jornadas pelo sertão renderam-lhes vastas léguas de terras na Bahia e no Piauí, onde criava gado.

O conhecimento dos sertões baianos não só foi importante na composição de sua riqueza como também nas honrarias reais. Profundo conhecedor da geografia e modo de vida sertaneja, seguiu a carreira militar de seu pai e foi nome importante, assim como os paulistas, nas guerras aos indígenas. O coronel Pedro Barbosa recebeu o Hábito de Ordem de Cristo em 1696 e, sete anos depois, foi agraciado como fidalgo da Casa Real aumentando ainda mais seu *status* diante da sociedade colonial. Fora neste início de século que Leal desempenhou importante função nas instituições coloniais. Na Santa Casa da Misericórdia da Bahia, foi eleito provedor no ano de 1703 e reeleito no ano seguinte; na Câmara voltara a ser eleito para vereança de 1704.

Nesta primeira década do século parece que o sertanista se estabelecera mais longamente na cidade para cuidar de sua filha Úrsula Luísa de Monserrat. Temia que lhe ocorresse o mesmo fim trágico dos outros nove filhos falecidos e por isso lhe consagrara a Nossa Senhora do Monteserrat indo morar por alguns meses próximos à sua capela na península de Itapagipe. Foi nesse momento que o sesmeiro do sertão armou quatro viagens para a África, atuando no lucrativo comércio atlântico de escravos. A única herdeira de Pedro Barbosa Leal nunca se casou, resolvendo formar uma família mais ampla. Seu destino na Cidade da Bahia foi fundar o Convento das Mercês com a fortuna que herdara, cujos bens eram provenientes das jornadas nos sertão baiano, das guerras aos indígenas e do tráfico de escravos.[112]

---

[112] Para composição dos três parágrafos sobre Barbosa Leal, cf. Affonso Ruy, *História da Câmara Municipal da Cidade do Salvador*, 2° ed. aumentada, Salvador, Câmara Municipal de Salvador, 1996, pp. 344 (procurador da Câmara, 1682), 346 (vereador, 1696), 347 (vereador, 1704 junto com Sebastião da Rocha Pita); Russell–Wood, *Fidalgos e Filantropos*, p. 297, o autor fala de uma maior presença dos homens de negócio nas páginas 92 e 93; foi admitido como Irmão Maior da Santa Casa em 08 de abril de 1691, a admissão de seu pai, também como Irmão Maior, foi em 29 de maio de 1682, cf. Neuza Rodrigues Esteves (org.), *Catálogo dos irmãos da Santa Casa de Misericórdia da Bahia (século XVII)*, Salvador, Santa Casa de Misericórdia da Bahia, 1977, p. 86 (n^{os}. 287 e 288). TSTD, # 50328 (1708),

Diferente do futuro da linhagem dos Barbosa Leal, uma nova e poderosa família iria se formar na Bahia e, nos próximos séculos, consolidar-se-ia como importante nome da elite baiana: a Fiúza.

Em 1731 tomava posse no Senado da Câmara de Salvador, o sargento-mor João Lopes Fiúza, um dos senhores de engenho e homem de negócios mais ricos da Bahia colonial. Chegado a esta cidade na década de 1690, provavelmente como caixeiro de seu irmão mais velho Nicolau Lopes Fiúza – comerciante de açúcar e escravos –, João Lopes também ocuparia posição de destaque na sociedade baiana onde também ocupou o cargo de procurador daquela Câmara em 1723. Este português de Ponte de Lima (em Viana do Castelo) soube aproveitar os bons laços de parentesco e de negócios que lhes foram aparecendo. As núpcias com Eugênia Thereza de Meneses, em 09 de fevereiro de 1709, renderam-lhe a entrada na poderosa família Monis Barretto e a aquisição do engenho de Baixo na foz do rio Parnamerim, na importante região canavieira de São Francisco do Conde. Anos mais tarde, ainda compraria o Engenho de São Pedro de Tararipe, confirmando-se como dos mais "nobres" da terra. Em suas várias propriedades rurais espalhadas nos sertões do Piauí e Sergipe d'El Rei encontraríamos, ainda, produção de fumo, mandioca, aguardente e criação de gado. Seguindo os ensinamentos do irmão mais velho fez carreira militar, foi Familiar do Santo do Ofício e participou de distintas irmandades religiosas, incluindo a Ordem Terceira de São Francisco. Morreu em 1741, deixando uma vultosa soma para seus herdeiros.

João Lopes Fiúza Barretto, o primogênito do casal, não ficaria de fora dos bons negócios do pai, com quem aprendeu a lida com o engenho e os negócios. Administrou o engenho de Baixo e foi dono de uma das embarcações negreiras quando o rei determinou que, por ano, somente haveria 24 delas no comércio com a África, em 1751.[113] Seu casamento também fez aumentar os laços comerciais e políticos da família.

50364, 50351 e 50345 (estas três viagens em 1709); Irmã Maria Teresa do Menino Jesus da Costa Pinto Dantas, OSU, *História das Ursulinas no Brasil – I. O Convento de Nossa Senhora das Mercês*, Rio de Janeiro, Serviço Gráfico da Universidade Santa Úrsula, (prefácio de 1982), pp. 30-35; Marcio Roberto Alves dos Santos, *Fronteiras do sertão baiano: 1640-1750*, Tese de Doutorado em História Social, USP, 2010, pp. 132-138. Em 9 de julho 1741 de Úrsula de Montserrat ainda devia a João Lopes Fiúza 5:467$959 réis mais os juros de 6,25% ao ano, este valor era proveniente da herança de seu pai falecido em 1734, cf. APB, Seção Judiciária, 04/1571/2040/05, T*estamento e inventário post-mortem de João Lopes Fiúza* (1741), fls. 128f.

[113] A lei do *numerus clausus* (1698) determinava que somente 24 embarcações pudessem traficar com a Costa da Mina anualmente, sua aplicação, contudo, considerava 24 viagens o que possibilitava que um comerciante possuísse mais de um navio negreiro. Tal lei voltou a vigorar com o reorganização das esquadras do tráfico em 30 de junho de 1751, é esta edição que menciono, cf. Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 225-231. A lista dos 24 se encontra em AHU, Castro e Almeida, *cx. 2, doc. 124-125 (Officio do Vice-Rei Conde de Athouguia, para Diogo de Mendonça Côrte Real, acerca do commercio*

Ao desposar Luiza Tereza de Sant'Ana, filha do segundo matrimônio de Manoel Fernandes da Costa e de dona Thereza de Jesus Maria, entrava para uma grande família negreira baiana.[114]

O sogro de João Lopes Fiúza Barretto, o sargento-mor Manoel Fernandes da Costa nasceu no termo de Couto de Cavaleiro (arcebispado de Braga) e na primeira década do Setecentos já enviava da Bahia para Portugal açúcar, tabaco e solas (couro) como consta em sua carta de Familiar do Santo Ofício – cargo inquisitorial herdado pelo primogênito e homônimo. Costa foi vereador da Câmara da Bahia em 1744, posição ocupada por seu filho mais velho vinte anos depois. Os negócios negreiros da família começam a aparecer em 1726. Entre esta data e 1761 encontramos um total de 28 viagens, sendo dezenove encabeçadas pelo pai, das quais apenas duas aparecem seus sócios: Sebastião Álvares da Fonseca (1733) e João Lourenço Veloso (1735), este último, armador de mais oito viagens negreiras.[115]

---

com a Costa da Mina e das embarcações que faziam esse commercio, indicando os motivos porque fizera reduzir a 24 o número dessas embarcações. Tem annexa a relação dos donos d´esses navios, Bahia); Nardi, *idem*, p. 252; sobre a discussão prévia à composição da lista, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 118-119.

[114] Para informações sobre João Lopes, cf. APB, Seção Judiciária, 04/1571/2040/05, T*estamento e inventário post-mortem de João Lopes Fiúza* (1741); Frei Santa Maria Jaboatão, *Catálogo genealógico das principais famílias* (introdução e notas de Pedro Calmon), Salvador, Egba, 1985, vol. 2, pp. 619-627; Era Jean Flory, *Bahian society in the mid-colonial period: the sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Reconcavo, 1680-1725*, Tese de PhD, University of Texas, 1978, p. 124-5; Cândido Domingues, "João Lopes Fiúza: terra, comércio e poder na Cidade da Bahia", Comunicação apresentada no *IV Encontro Estadual de História da Anpuh-BA*, Vitória da Conquista, UESB, 2008, pp. 1-10. Ruy, *História da Câmara Municipal*, p. 349, ao referir-se aos vereadores de 1731 aparece o nome de José Lopes Fiúza, numa troca do nome, sobre a ata de posse de João Lopes para procurador, cf. *ATAS da Câmara de Salvador (1718-1731)*, Salvador, Prefeitura Municipal de Salvador, 1949, vol. VIII, p. 69. A ata de posse como vereador encontra-se em *ATAS da Câmara de Salvador* (*1731-1750)*, vol. IX, p. 289. O Familiar do Santo Ofício, Nicolau Lopes Fiúza, foi aprovado como Irmão Maior da Santa Casa da Misericórdia da Bahia em 20 de junho de 1702, AHSCMB, *Livro de Registro de Irmãos Nº 3*, pp. 147v-148f.

Foram nove as viagens negreiras da família Fiúza: TSTD, # 50129, 50158, 50173, 50190, 50196, 50276, 50291 (todas de Nicolau Lopes Fiúza entre 1699-1706); 50216 (João Lopes Fiúza, 1702); 50744 (João Lopes Fiúza Barretto, 1751). Apesar de não termos registros de armações de viagens num período muito longo entre 1706 e 1751, acredito que João Lopes possa ter participado em outras viagens como sócio, uma pista disso é a carta enviada à Câmara de Salvador por uma sociedade negreira encabeçada por ele reclamando da nova taxação dos escravos novos e do tabaco, cf. AMS, Ofícios do Governo, 1712-1737 (a data final correta é 1736), pp. 1f-3v (10/03/1712), agradeço a Ediana Ferreira Mendes por enviar-me este documento. Não há referência no TSTD a esta viagem, também não sei se ela realmente ocorreu.

[115] Jaboatão, *Catálogo genealógico*, pp. 625-626; Ruy, *História da Câmara Municipal*, pp. 350 e 352; Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 141 (nota 57) e 227-231. Manoel Fernandes da Costa foi tesoureiro da Alfândega, cf. AMS, Ofícios do Governo, 1712-1737, p. 14f (21/11/1714), no mesmo livro sabemos que, por motivo desconhecido, Costa deixou o cargo de Almoxarife da Ribeira das Naus, cf. 20v-21f (09/12/1715). Sua vaga foi ocupada por Manoel Gonçalves Viana traficante de escravos envolvidos em 49 viagens entre 1707 e 1731, cf. TSTD. Sabe-se que Gonçalves Viana – Familiar do Santo Ofício e Irmão Maior da Santa Casa – era o pai de duas freiras do convento de Santa Clara do Desterro, de onde era Procurador: Josefa Clara de Jesus e Joana Josefa de Jesus. A primeira delas, figura polêmica naquela casa religiosa, deixou o Desterro após anos de tensões sobre seus amores com o pároco,

Dona Thereza de Jesus Maria armou seis viagens negreiras. A dama do tráfico foi a única mulher a aparecer na lista de 30 de junho de 1751, que determinava os 24 navios que comercializariam com a Costa da Mina. Nesta lista, ela representava muito mais, pois, tanto seu nome quanto o do seu falecido esposo, Manoel Fernandes da Costa, morto há seis anos, constavam como donos de uma vaga. Ela, portanto, tinha duas embarcações, privilégio só concedido ao capitão de mar e guerra Teodósio Rodrigues de Farias pelos serviços prestados à coroa. Nas três últimas viagens da família já parecem como o armador o primogênito do casal que muito provavelmente auxiliava a mãe nos negócios.[116]

Os Fernandes da Costa, assim como tantas outras famílias importantes da Bahia, requisitavam, para si e para seus escravos, os cuidados do cirurgião João Cardoso de Miranda. Este homem destacou-se também na prática de comprar escravos doentes e os refugados no mercado de africanos novos para restabelecê-los utilizando-se de suas técnicas curativas, revendo-os com bons lucros. Entre 1740 e 1756, Miranda se envolveu também na armação de dez viagens mostrando que não era um mercador qualquer. O cirurgião trocava cartas e experiências profissionais com o autor do *Erário Mineral*, livro que versa sobre a cura de doenças de escravos escrito pelo também cirurgião sediado nas Minas Gerais: Luís Gomes Ferreira. Miranda também se aventurou pelas letras médicas. De suas obras destaca-se a *Relação cirúrgica, e médica, na qual se trata, e declara especialmente hum novo methodo para curar a infecção escorbútica* (1741), cujo teor seria relevante tanto ao trato da escravaria e como aos seus negócios negreiros de cura e revenda.[117]

Por fim veremos a situação de outra proeminente figura do tráfico de escravos na Bahia e importante acadêmico renascido: Joaquim Ignácio da Cruz.

Esse foi um dos mais atuantes traficantes de escravos da Bahia, armando sete viagens negreiras, três delas em sociedade. Seus interesses comerciais adentravam,

---

para se tornar uma das fundadoras do Convento de Nossa Senhora da Conceição da Lapa (7 de dezembro de 1744); sua irmã foi abadessa do Desterro entre 1765 e 1768. Manoel Gonçalves Viana é mais uma exemplo da influente atuação dos grandes traficantes de escravos na sociedade baiana colonial e da inserção em todos os setores da vida daquela cidade, cf. Anna Amélia Vieira Nascimento, *Patriarcado e religião: as enclausuradas clarissa do Convento do Desterro da Bahia (1977-1890)*, Salvador/Bahia, Conselho Estadual de Cultura, 1994, pp. 144-150, 425, 463 e 465; agradeço à Maria Ferraz esta informação, Ferraz desenvolve pesquisa de mestrado sobre a fundação do Convento de Lapa.

[116] TSTD.

[117] Jaboatão, *Catálogo genealógico*, p. 625; Maria Cristina Wissenbach, "Algumas reflexões sobre a escravidão, o tráfico e outros males.", In: Laura de Mello e Souza, Júnia Ferreira Furtado e Maria Fernanda Bicalho (orgs.), *O governo dos povos*, São Paulo, Alameda, 2009, pp. 286-287. TSTD, # 50632, 50643, 52013, 50655, 49836, 49843, 50717, 50747, 49608, 50771.

assim como de muitos outros comerciantes, na esfera administrativa. Membro da Mesa do Bem Comum dos Homens de Negócio da Bahia, Cruz e os demais componentes da Mesa propuseram a Dom José I, em 1757, a criação de uma Companhia de monopólio para o tráfico com a Costa da Mina. Neste mesmo tempo ele era o administrador da Companhia dos Vinhos do Alto Douro na Cidade da Bahia, cujo estatuto inspirara o da malograda companhia de tráfico.[118] Encontramos ainda em 1757, o traficante associado a João Lopes Rosa, irmão do Contratador do Tabaco de Lisboa, num intento de melhorar as exportações de fumo em folha para a Europa. Segundo Nardi, esta tarefa talvez fosse por pressão das fábricas francesas de rapé que almejavam um fumo baiano de melhorar qualidade. Seu conhecimento tanto do tráfico quanto da principal mercadoria de compra, o tabaco, seria útil à futura Academia Brasílica dos Renascidos, da qual tomaria parte.[119]

Por ocasião da fundação da Academia dos Renascidos (1759) o acadêmico e membro da Mesa de Inspeção do Tabaco, José Lopes Ferreira, propôs a escrita de uma memória sobre o tráfico de escravos. Na mesma ocasião lamentou a falta deste tipo de obra acerca do comércio português no ultramar. A tarefa de composição desta memória seria dada também a outros dois acadêmicos: José Álvares da Silva e Joaquim Ignácio da Cruz. Essa, certamente, não seria uma tarefa difícil para tais homens que além de apreciar as letras conheciam muito bem a arte do comércio, em especial o negreiro.[120]

---

[118] Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 127-129. Sobre a Mesa do Bem Comum dos Homens de Negócio da Bahia diz Clóvis Moura: "Entidade, criada na Bahia, em 1723, para atender às solicitações dos negociantes da cidade cujos interesses estavam ligados aos dos proprietários de navios de tráfico na Costa da Mina. Esta espécie de câmara de comércio foi criada pela provisão de 14 de junho de 1724", cf. *Dicionário da escravidão negra no Brasil*, São Paulo, Edusp, 2004, p. 272. O autor se utiliza de Verger para sua definição. Como vimos com Joaquim Ignácio da Cruz, os interesses dos membros da Mesa não estavam apenas "ligados aos dos proprietários de navios", eram os seus próprios interesses que estavam em jogo, afinal muitos dos membros eram armadores de embarcações negreiras. A Mesa do Bem Comum da Bahia teve suas atividades interrompidas em 1757, por ordem de Sebastião José de Carvalho e Melo, primeiro-ministro de d. José I e futuro Marquês de Pombal, cf. Verger, *idem*, pp. 129-130.

[119] Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 152-157; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 47.

[120] Iris Kantor, *Esquecidos & renascidos: historiografia acadêmica luso-americana (1724-1759)*, São Paulo, HUCITEC/Centro Estudos Baianos, 2004, pp. 138-140, agradeço a Juliana Henrique a informação deste traficante *Renascido*; TSTD, # 50708, 46695, 49598, 50764, 47614, 50830 e 50803 (entre 1748 e 1760, não há mais viagens dele após esta data); José Álvares da Silva armou pelo menos uma viagem negreira, cf. TSTD, # 50737 (1751). José Ignácio da Cruz foi também vereador em 1764 junto com Manoel Fernandes da Costa (filho), cf. Ruy, *História da Câmara Municipal*, p. 352. A representação e o estatuto da companhia de comércio apresentado pelos traficantes da Bahia podem ser conferidos em AHU, Castro e Almeida, cx. 16, docs. 2806-2807 (*Estatutos da nova Companhia que alguns dos principaes commerciantes da Praça da Cidade da Bahia pretendiam fundar para a exploração do commercio da Costa da Mina*, 3 de maio de 1757), ou parcialmente em Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 127-129 e 143-144 (nota 74), Verger cita como documento 2805. Este documento 2805 e o 2804, pertencentes à caixa 15, é o *Officio do Vice Rei Conde dos Arcos, para Sebastião José de Carvalho e Mello*,

O que a pesquisa por ora nos apresenta é um grupo mercantil que muito longe de se distanciar dos senhores de engenhos e proprietários de terra, são muitas vezes os mesmos indivíduos, num imbricamento que nas primeiras décadas do século XVIII já era fortemente visível na Cidade da Bahia. A ocupação de cargos proeminentes da administração colonial, a obtenção de hábitos das Ordens Militares, assim como a participação nas principais instituições religiosas na América portuguesa garantiam-lhes meios de mobilidade nos espaços da sociedade brasílica. O acúmulo de cargos e papéis na mesma realidade em estudo apontava para uma prática das sociedades do Antigo Regime, cuja distinção diante das demais pessoas era primordial para se afirmar enquanto grupo dominante e de prestígio social.[121]

Para além desses *status*, não se pode esquecer que a participações em instituições como o Santo Ofício, e nas irmandades lhes garantiam outras regalias. O santo tribunal, por outro lado, estendia seus olhos pelos mais recônditos lugares da colônia com a grande presença de comerciantes nesta função. Sua alta mobilidade e profundo conhecimento de vastas áreas e de muitas pessoas da América portuguesa tornavam-nos agentes de interesse para se obter informações sobre a fé e os costumes que transgrediam a ortodoxia religiosa. Ocupar a função inquisitorial de Familiar (cargo leigo do Tribunal) era um atestado de autêntico cristão-velho, o que já lhe diminuía

---

informando ácerca de uma representação dos commerciantes da Praça da Cidade da Bahia em que pediam autorisação regia para organizarem uma companhia com o monopolio do commercio da Costa da Mina e outros portos da África (4 de maio de 1757). Os documentos 2804, 2806 e 2807 encontram-se duplicados sob a seguinte catalogação, AHU, Castro e Almeida, cx. 16, docs. 2808-2809.

[121] Num clássico artigo publicado em sete partes entre os anos de 1965 e 1971, a pesquisadora Marieta Alves já apontou a grande amplitude de atuação político-administrativa dos armadores de embarcação da Bahia colonial. Como de costume, o tráfico de escravo não é lembrado como atividade de grande importância entre estes homens, a memória baiana sempre gostou de lembrar os feitos de armas e o negócio, não especificando a "mercadoria" exposta. A preocupação da autora com as atividades filantrópicas dos armadores torna-se evidente em todas as páginas, cf. *Revista de História* (USP). Mais recentemente as pesquisas de Alexandre Vieira Ribeiro tem se preocupado com a atuação daqueles armadores no comércio negreiro utilizando-se, inclusive, de muitos dos homens de negócio citados por Alves, cf. *A cidade de Salvador*; "O comércio das almas e a *obtenção de prestígio* social: traficantes de escravos na Bahia ao longo do século XVIII", *Locus Revista de História*, Juiz de Fora, vol. 12, nº 2 (2006), pp. 9-26, e "O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial", In: João L. Fragoso, Antonio C. J. de Sampaio & Carla Mª C. de Almeida (orgs.), *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI e XVIII*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2007, pp. 311-335; os exemplos do autor, por outro lado, tem concentração nos traficantes da segunda metade da centúria. Segundo Maria Beatriz Nizza da Silva, o acúmulo de patentes militares, hábitos de Ordens Militares, cargos administrativos ou eclesiásticos, foi o caminho para os colonos lusitanos viverem nobremente no além-mar, cf. *Ser nobre na colônia*, São Paulo, Ed. UNESP, 2005, pp. 20-21.

muito a desconfiança de judaização perante seus pares. Eram, também, isentos de pagar impostos, tinham tribunal especial e, tornavam-se facilmente insuspeitos.[122]

Ordens terceiras e misericórdias garantiam aos seus irmãos participar das festividades religiosas em situação de destaque e ampliavam suas redes sociais de crédito. Eram, também, fundamentais para arrumar-lhes o bom caminho para a vida além túmulo. Conventos e irmandades desempenhavam a fundamental atividade de empréstimos numa sociedade marcada pela constante falta de capital circulante.[123]

Não era à toa que os grandes traficantes ocupavam o topo da elite baiana ou, que os aventureiros de algumas poucas viagens tentavam se integrar, o quanto podiam, a estes espaços de sociabilidade. Alguns locais, como as Santas Casas, sem dúvida, já estavam reservados aos mais abastados: os integrantes do que Nardi chamou de "potente oligarquia de negreiros".[124]

Os estudos sobre a Bahia colonial tem mostrado as relações sociais das elites privilegiando o matrimônio. Historiadores como Rae Flory e David G. Smith apresentaram um quadro matrimonial das elites comerciante e agrária, em especial os senhores de engenho. Esses, em busca do capital mercantil, casavam suas filhas com os senhores da liquidez e do crédito.[125] A mesma paisagem foi mostrada para o Rio de Janeiro, na primeira metade setecentista, por Antonio Carlos Jucá de Sampaio. Segundo este autor a elite tradicional fluminense viu suas filhas casarem-se com os homens de

---

[122] Anita Novinsky, "A Igreja no Brasil Colonial: agentes da inquisição", In: Anais do Museu Paulista, São Paulo, tomo XXXIII, 1984, pp. 22-23, a autora dá uma lista bem detalhada dos privilégios desta ocupação; Daniela Buono Calainho, *Agentes da fé: familiares da inquisição portuguesa no Brasil Colonial*, Bauru/SP, Edusp, 2006, pp. 96-97; Nizza da Silva, *Bahia, a corte de América*, pp. 244-247.

[123] Acerca das instituições religiosas e do crédito, cf. Susan A. Soeiro, "The social and economic role of the convent: women and nuns in colonial Bahia (1677-1800)", In: *The Hispanic American Historical Review*, vol. 54, nº 2 (may/1974), Duke University Press, pp. 209-232, agradeço a Maria Ferraz pelo envio deste texto; Nascimento, *Patriarcado e religião*, parte VI, vários dos exemplos citados pela autora refere-se a traficantes de escravos; analisarei melhor as relações de créditos no terceiro capítulo, no subtítulo "Créditos e carregações". Falarei mais detidamente das Ordens Terceiras no capítulo 2 e sua importância para os capitães negreiros diante da morte. Além dessas instituições poder-se-ia contar com os homens de negócio que também faziam girar seu cabedal emprestando-o, cf. Stuart B. Schwartz, *Segredos internos*: *engenhos e escravos na sociedade colonial: 1500-1835*, São Paulo, Companhia das Letras, 1999, pp. 179-185. Um exemplo dos conhecidos até aqui é João Lopes Fiúza, que possuía pelo menos 30,8% de sua fortuna emprestada a diversos devedores, a quantia era a fortuna de 34:075$705 (lê-se trinta e quatro contos setenta e cinco mil setecentos e cinco réis), cf. APB, Seção Judiciária, 04/1571/2040/05, T*estamento e inventário post-mortem de João Lopes Fiúza* (1741), pp. 123f-128f, alguns valores não puderam ser somados pela condição do documento, ao fim da listagem também não há uma soma.

[124] Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 225 e 227.

[125] Rae Flory & David G. Smith, "Bahian merchants and planters in the seventeenth and early eighteenth centuries", In: *The Hispanic American Historical Review*, v. 58, nº 4 (nov/1978), pp. 571-594.

negócio que, naquele período, estavam se posicionando mais fortemente numa formação identitária e mostrando sua força coletiva na cidade do Rio de Janeiro.[126] Todos os autores reiteram que tais alianças não perpassavam um único e direto interesse econômico: elas inseriam os homens de negócio nos jogos maiores da política local e do Império, fortalecendo seus interesses.

Para o tráfico baiano, Alexandre Vieira Ribeiro confirma as palavras de Flory e Smith, quando o caso é o enlace entre as *filhas da terra* com os *filhos do crédito*. Seu foco é, ainda, nos grandes traficantes de escravos e, portanto, pessoas ligadas à alta estrutura sociopolítica das cidades do Recôncavo e da capital.[127]

Flory, Smith e Ribeiro, tem seus questionamentos e interesses voltados aos potentados do comércio negreiro baiano. Se, por um lado, isso se faz necessário para conhecermos as faces das elites da Bahia colonial, por outro, ofusca as relações desta mesma elite com personagens de menor quinhão, mas de não menos importância nas engrenagens do império: os homens do mar, por exemplo.

Os registros de batismo mostram-se peças de fundamental importância para compreender como os sujeitos envolvidos no tráfico construíram relações sociais para além dos contratos de viagem. Quando um escravo era padrinho de batismo de um cativo pertencente a um sócio ou senhorio de embarcação, de algum modo os donos estavam em interação. Como afirmam Schwartz e Gudeman "o compadrio é uma maneira de vincular pessoas entre si". Ainda que este contato fosse de modo indireto, muito provavelmente, donos – ou sua representação social – e, escravos estavam ali pondo em prática um valoroso sistema de relações sociais, criando vínculos entre pessoas, como diriam os autores.[128]

As relações sociais de grandes negreiros entre si ou com os capitães das embarcações também eram visíveis no momento dos batismos de seus escravos e,

---

[126] Antonio Carlos Jucá de Sampaio, "Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos", In: Fragoso, Sampaio & Almeida (orgs.), *Conquistadores e negociantes*, p. 241-255. De acordo com Sampaio a atuação dos negociantes na primeira metade do século XVIII, no Rio de Janeiro, passa a ser mais caracterizada pela agência grupal em detrimento das ações apenas individuais. Nestes cinquenta anos intensificam-se os documentos assinados como "homens de negócio" numa importante demarcação de espaço social e diferenciação entre os demais componentes sociais daquela cidade. Antes estes homens preferiam demonstrar "outras *titulações*" tais como "moedeiros, cavaleiros da Ordem de Cristo, familiares do Santo Ofício, ou mesmo nenhuma" (cf. p. 232), [grifo do autor].

[127] Ribeiro, "O comércio de escravos e a elite baiana", pp. 311-335.

[128] Stuart Schwartz & Stephen Gudeman, "Purgando o pecado original compadrio e batismo de escravos na Bahia no século XVIII", In: João José Reis (org.), *Escravidão e Invenção da Liberdade: estudos sobre o negro no Brasil*, São Paulo, Brasiliense, 1988, p. 58.

nenhum local da cidade seria melhor para compreender isso que a freguesia da Conceição da Praia.

Quatro escravos de Domingos Ferreira Pacheco (grande traficante e freguês da Conceição da Praia) foram padrinhos de quatorze escravos de dez donos diferentes entre 1743 e 1747.[129] Dentre estes nove donos destaca-se d. Tereza de Jesus Maria, já conhecida nossa. Dona Tereza levou para batizar, em 7 de agosto de 1746, Luzia, Caetana e Antonio, adultos da costa da mina.[130] Teriam eles atravessado o Atlântico na galera *Santana e Nossa Senhora da Conceição* cujos capitães foram Francisco Gonçalves da Luz e José de Abreu?[131] O padrinho foi Garcia, escravo de Domingos Ferreira Pacheco e, a madrinha foi Clara, escrava da mesma dona. Outra escrava de Tereza de Jesus, de nome Helena, esteve naquela igreja no dia 29 de setembro de 1748 para ser madrinha de Jerônimo, mais um adulto da costa da mina, escravo de outra proeminente figura do tráfico africano: Joaquim Inácio da Cruz. O padrinho dele foi o escravo Martins, cujo dono era o pardo, e freguês da Praia, Francisco Martins Neves.[132]

O capitão negreiro Jacinto Gomes não levou escravo algum seu à pia batismal da Conceição da Praia. Sua escrava Josefa, no entanto, fora a madrinha de Antonio, adulto da costa da mina escravo de Agostinho Freitas.[133] Antonia, provavelmente a escrava com quem o capitão teve dois filhos, desempenhava papel mais importante na rede social de Jacinto Gomes no que se refere ao cotidiano do compadrio. Além de ser a madrinha de Victoriano e Caetano, adultos da costa da mina e escravos do também capitão negreiro José Francisco da Cruz, anos mais tarde Antonia desempenharia o mesmo papel no batismo de Alberto, adulto da costa da mina, escravo de Joaquim Inácio da Cruz.[134]

---

[129] ACMS, estante 02, cx. 08, *Livro de registros de batismos da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia* (1743-1751), fls. 4, 36, 48, 65, 76, 112, 158, 168, 169. Pacheco armou 22 viagens negreiras entre os anos de 1730 e 1748, cf. TSTD. Sobre a importância deste traficante no comércio de almas, cf. Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 225-227.

[130] ACMS, *Conceição da Praia* (1743-1751), fl. 112.

[131] TSTD, # 50680.

[132] ACMS, *Conceição da Praia* (1743-1751), fl. 209.

[133] ACMS, *Conceição da Praia* (1743-1751), fl. 160.

[134] ACMS, *Conceição da Praia* (1743-1751), fls. 5 (batizado de Victoriano e Caetano) e 329 (batismo de Alberto). Sobre a viagem de José Francisco da Cruz, cf. TSTD, # 49833 (como armador 1748) e 50780 (capitão em 1757). Conforme seu inventário Cruz falecera no mar durante esta viagem de 1757, cf. 04/1580/2049/04 *Testamento e inventário post-mortem de José Francisco da Cruz* (1757), fl. 1f.

As relações católicas iam mais além entre os indivíduos do tráfico baiano. Seus laços estreitavam-se tornando compadres ao batizarem seus próprios rebentos ou participarem como testemunhas ou convidados do casamento dos mesmos. Já vimos, inclusive, matrimônio entre filhos de traficantes, uma importante estratégia para aumentar as redes sociais.

Aos 24 de outubro de 1753, casaram-se na Matriz da Conceição da Praia, dois moradores desta freguesia: o mulato Manoel Gomes Bahia, filho de Jacinto Gomes e Antonia, com Romana Lourença de Souza, filha legítima de Antonio Meireles e de Paula Correa, ambos falecidos. Compareceram à cerimônia e assinam o livro de presença Antonio Rodrigues Fontoura, Domingos Pereira Bastos (compadre de Jacinto) e Joaquim Inácio da Cruz, grandes figuras da Cidade da Bahia e já citado anteriormente. O mulato Manoel Bahia, agora adotando o adjetivo pátrio de sua terra natal herdava do pai não só o reconhecimento de herdeiro e o sobrenome como a importante rede social que criara nestes anos de vida nos mares lusitanos.[135]

***

Nenhuma região da Cidade da Bahia concentrava tanta vocação ao comércio na colônia portuguesa. O bairro da *Praya* não era apenas frequentado por todos os tipos de pessoas envolvidas nos negócios, ele também fora o local de moradia de muitos deles. Escravos ganhadores, pequenos mercadores, donos de loja, comerciantes e homens de negócio – a elite comercial da Baía de Todos-os-Santos –, movimentavam as ruas e a economia colonial da maior cidade da América portuguesa, naquela que era a freguesia de entrada da *urbe*.

Nesta movimentada região chegava o tabaco do recôncavo que conquistaria o importante mercado negreiro da Costa da Mina para a Bahia. Era, ali que os importantes homens de negócios compravam suas mercadorias para armarem suas viagens negreiras. Traficantes que, como vimos, movimentavam vultosas somas e ocupavam postos de alta

[135] APB, Seção Judiciária, 03/1147/1616/02, T*estamento e inventário post-mortem de Jacinto Gomes* (1752), fl. 56v. Não há notícia dos irmãos Manoel e Domingos Gomes terem se envolvido no tráfico transatlântico de escravos.

significação social na América portuguesa. Eram homens diferentes daqueles que aventuravam suas vidas nos mares em busca do lucro do armador: os capitães negreiros.

Os homens do mar concorriam também viam na Conceição um espaço para se estabelecer ou descansar da longa jornada enquanto sua lida no mar não recomeçava. Jacinto Gomes foi um dos muitos capitães negreiros, habitante da Conceição, que se estabeleceram ali para negociar seus serviços e escravos recém-desembarcados. Manoel da Fonseca, José Pereira da Cruz, Manoel Ferreira de Oliveira, José Francisco da Cruz e João Machado de Aguiar foram alguns que, ao levantar velas, deixaram na praia da Bahia família ou amigos e parte de sua riqueza. É sobre estes indivíduos que focarei no próximo capítulo.

Não importa que eles sejam surdos à muda voz da natureza, que fala a favor dos escravos, que sejam cegos à experiência, só porque trazem os olhos fitos no interesse, porque as maldiçoes do céu bem os castiga, que continuando, ou naufragam na costa do leste, ou descansando em terra morrem pobres, como principiaram.

Luís Antônio de Oliveira Mendes, *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura, 1793*

Capítulo 2

HOMENS DO MAR NA TERRA DE TODOS OS SANTOS

> As maldições do céu bem os castiga [os capitães], […] ou naufragam na costa do leste, ou descansando em terra *morrem pobres, como principiaram*.[136]

Os homens do mar se caracterizam por viverem pouco na terra. O cotidiano de longas jornadas entre uma costa e outra, sem dúvida, influenciou muitos mareantes a possuírem poucos bens materiais, a morar muitas vezes de aluguel e, possivelmente, a não se casarem seguindo o ritual católico ou, sendo casado, a abandonarem suas famílias – muitas vezes ainda no reino – não mais retornando ou dando notícias.[137] Por outro lado, talvez desejassem, realmente, ter poucos laços que os ancorassem à Cidade da Bahia, ou a outras cidades. Isso, contudo, não os faz pessoas socialmente isoladas quando em terra. Os laços sociais com outros capitães e armadores foram relevantes para seus negócios, quiçá para alcançar espaço na sociedade baiana. Estes são temas abordados neste capítulo que deve compreender os capitães negreiros na Cidade da Bahia, sua casa, riqueza e escravos, bem como suas irmandades e desejos diante da morte.

Para pensarmos estes indivíduos neste contexto sócio material, faz-se necessário uma compreensão da riqueza das famílias moradoras na Bahia desta primeira metade setecentista de modo que a partir daí possamos tem uma ideia de onde esses capitães estavam inseridos econômico e socialmente.

Riqueza e *status*

As palavras do acadêmico Oliveira Mendes ajudam-nos a começar a entender o universo vivido pelos capitães negreiros de Salvador. Nem todos eles morreram "pobres, como principiaram", contudo, concordando com o que disse esse baiano, nascido em 1748 na Cidade da Bahia e um dos poucos críticos luso-brasílico do tráfico

---

[136] Luís Antônio de Oliveira Mendes, *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura entre a Costa d'África e o Brasil* [1793], Salvador, P555, 2004, p 42, [grifo meu].

[137] Sobre a família distante dos marinheiros, cf. Maria Beatriz Nizza da Silva, *História da família no Brasil colonial*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1998, pp. 157-160.

de escravos, o perfil social desses homens não aponta para uma realidade de grande riqueza ou poder.[138]

Estudando a nobreza lusitana no início do século XIX, Luiz Pereira Oliveira não apenas reiterou a importância dos navegadores para a construção do "Império do Mar Oceano". Oliveira denunciou que "a legislação atual portuguesa, só favorece com privilégios e distinções aos donos, capitães, mestres e pilotos dos navios, e que todas as mais pessoas da tripulação e serviço marítimo geralmente são tidas e havidas por mecânicas".[139] De acordo com o mesmo autor, os oficiais do mar pertenciam, portanto, a um grupo entre o *povo nobre* e o *povo mecânico*, cuja importância os tornava dignos de nobilitação.[140]

O acesso à nobreza civil ou política "dependia da graça ou mercê régia".[141] Na colônia, os portugueses dependiam da vontade real para ascender a esta condição e os capitães negreiros estavam bastante longe de alcançá-la, ainda que constassem entre os profissionais nobilitáveis. Restavam-lhes, como a muitos outros indivíduos, buscar viver honradamente, sendo servido por escravos e frequentando irmandades que lhes colocassem em contato maior com os ricos e importantes homens da Bahia. Quando muito, conseguia uma patente militar como a de capitão de mar e guerra. Foi o caso de Jacinto Gomes.

O traficante Jacinto Gomes se destacou entre seus pares demonstrando seus feitos de guerra e bravura nos mares em defesa da coroa e no aumento da fazenda real que ganhava com o resgate de escravo desenvolvido por ele durante pouco mais de duas

---

[138] Alberto da Costa e Silva dá-nos informações valiosas sobre esse grande inventor e homem das letras do final do século XVIII, cf. Alberto da Costa e Silva, "A Memória histórica sobre os costumes particulares dos povos africanos, com relação privativa ao Reino da Guiné, e nele com respeito ao rei de Daomé, de Luís de Antônio de Oliveira Mendes", In: *Afro-Ásia*, nº 28 (2002), pp. 253-258.

[139] Luiz da Silva Pereira Oliveira, *Privilegios da nobreza, e fidalguia de Portugal*, Lisboa, Nova Officina de João Rodrigues Neves, 1806, pp, 111-113. O autor volta a diferenciar os donos de navios e oficiais da navegação do resto da tripulação na página 187. O inglês William Petty escreveu um tratado econômico exaltando a importância da navegação como força político-econômica de uma potência, sua preocupação era mostrar à Inglaterra como consolidar a presença nos mares garantir-lhe-ia respeito e riqueza diante das demais nações europeias, cf. William Petty, *Political arithmetic*, Londres, printed for Robert Clavel at the Peacock and Hen. Mortlock at the Phoenix in St. Paul'Church yard, 1690 [tradução brasileira: "Aritmética Política". In: *Obras econômicas*, São Paulo, Abril Cultural, 1983]. Sou grato a Vanessa Oliveira pela cópia do original em inglês.

[140] Sobre esse grupo intermediário, cf. István Jancsó, *Na Bahia, contra o império, história do ensaio de sedição de 1798*, São Paulo/Salvador, Hucitec/Edufba, 1996, pp. 82-83; Silva, *Ser nobre na colônia*, pp. 19-24; Kátia M. de Queirós Mattoso, "Bahia Opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763)", In: *Da revolução dos alfaiates à riqueza dos Baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*, Salvador, Corrupio, 2004, p. 295.

[141] Nizza da Silva, *Ser nobre na colônia*, pp. 17-19, citação à p. 18.

décadas. Suas lutas nos mares, viagens e as boas relações pessoais na corte e na Cidade da Bahia renderam-lhe a tão sonhada patente de capitão de mar e guerra que garantia o uso e o exercício de "todas as honras e graças, franquezas, proeminências, privilégios, isenções e liberdades que lhes tocam, podem e devem tocar". Sua nova condição também obrigava que

> os oficiais maiores e menores de guerra e milícia deste Estado [do Brasil], o conheçam, honrem, estimem e reputem por capitão de mar e guerra *ad honorem*: e aos oficiais e mais pessoas com quem andar embarcado, manda[-se que] façam o mesmo, obedeçam, cumpram, guardem e executem todas as suas ordens de palavra e por escrito tão pontualmente e inteiramente como devem e são obrigados.[142]

Nenhum dos capitães negreiros afirmou ter tido acesso aos hábitos das ordens militares, um fundamental caminho para bem luzir na sociedade baiana colonial. Do mesmo modo foi o acesso à terra ou engenho. Este último, a expressão mais alta de enobrecimento através da riqueza na América portuguesa.[143]

Viver nobremente significava "viver às suas próprias expensas, e não exercer nenhum ofício infamante". Para isso era necessário gozar de um alto nível de riqueza, o que a função de capitão de navio negreiro não lhes garantia.[144]

Um estudo dos inventários de 1700 a 1760 registrados em Salvador mostra-nos uma sociedade baiana cuja riqueza se encontrava altamente concentrada nas mãos de poucas famílias.[145] Apenas seis famílias eram donas de 58,43% da riqueza inventariada nesse período. Eram pessoas que possuíam cabedal acima dos 30:000$000, donos de grandes engenhos e centenas de escravos, proprietários de terras e gado, ocupantes de altos postos da administração colonial e influentes relações pessoais na Cidade da Bahia e seu recôncavo. Pessoas que jamais arriscariam suas vidas em uma embarcação

---

[142] AHU, Avulsos, cx. 97, doc. 7723 (*Requerimento do capitão do iate Nossa Senhora da Ajuda e Bom Jesus de Bouças Jacinto Gomes*, Bahia, 1º de fevereiro de 1749), [grifo do documento].

[143] André João Antonil, *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, introdução e notas de Andrée Mansuy Diniz Silva. São Paulo, Edusp, 2007 [1711], p. 79 (Documenta Uspiana II); Stuart B. Schwartz, *Segredos internos*: *engenhos e escravos na sociedade colonial: 1500-1835*, São Paulo, Companhia das Letras, 1999, capítulo 10. Sobre a importância de se possuir terra e escravos como meio de distinção e *status*, cf. Maria José Rapassi Mascarenhas, *Fortunas coloniais: elites e riquezas em Salvador (1760-1808)*, Tese de doutorado, USP, 1998, pp. 112-123.

[144] Jancsó, *Na Bahia, contra o império*, citação à p. 82.

[145] Não há inventários de Salvador para o período de 1690-1699, daí considerar entre 1700-1760 seguindo o período de análise das viagens negreiras. Cabe lembrar que apesar de estes inventários terem sido feito na Cidade do Salvador, eles apresentam bens em vários recantos da capitania da Bahia (incluído Sergipe d´El Rei), os inventariados, pois, estavam em trânsito constante, principalmente para o Recôncavo.

negreira, mas que fizeram seu capital, também, a partir dos rendosos investimentos no tráfico atlântico de escravos.

Dez famílias estavam num nível de riqueza considerada "grande baixa". Elas concentram 21,77% dos bens. Neste grupo encontram-se donos de terras e gado, militares, proprietários de sobrado ou casas de pedra e cal, além de algumas dezenas de escravos.

Num patamar mediano de riqueza encontramos 38 inventariados. Suas riquezas somadas correspondem a 17,68% do total, portanto um valor um pouco menor que o das dez famílias mencionadas anteriormente. A composição esse estrato já é bem mais diversificada, encontrava-se nele capitães negreiros, ferreiros, boticários, religiosos, militares, dono de loja. Alguns tinham casas de pedra e cal, plantavam cana, possuíam roça, curral e poucos escravos.

Por fim, 44,91% dos inventariados possuíam 2,12% da riqueza. Na diversificada formação deste extrato social, que melhor representa a maioria dos moradores da Cidade da Bahia com alguns bens, estão presentes militares, padres, donos de loja, capitães negreiros, marinheiro e, também, um preto forro. Curiosamente há neste meio um dono de um engenho na região do Caboto. Esse, talvez, fosse muito simples e barato para assegurar ao seu dono tão pouco cabedal. Encontra-se, ainda, uma quantidade maior de casas de taipa cobertas de telha ou moradores de casas alugadas. Nesta última faixa de riqueza é a que mais apresenta moradores de locais distantes do centro urbano, tais como Itapagipe, Rio Vermelho ou Pirajá. No que se refere à posse de escravos, notei que é inferior a uma dezena.

O estudo da riqueza em Salvador, na segunda metade do século XVIII, já havia revelado uma sociedade continuadamente desigual e mantenedora da alta concentração da riqueza nas mãos de uma pequena parcela populacional. Os seis indivíduos mais ricos que Maria José R. Mascarenhas situou no primeiro nível econômico tiveram sua fortuna inserida numa faixa de 105 a 304 contos-réis. Estas pessoas representavam 37,31% de toda a riqueza dos inventários da segunda metade. Na base social, aqueles que tiveram pelo menos uns poucos "trastes" para legar aos herdeiros, encontravam-se centenas de sujeitos.[146]

---

[146] Mascarenhas, *Fortunas coloniais*, p. 245. De acordo com Mascarenhas o montemor se configura como a "soma dos valores de todos os bens, inclusive das dívidas ativas, inventariados e avaliados", cf. *idem*, p. 246, nota 2.

A tabela a seguir melhor apresenta os níveis de riqueza dos moradores da Cidade da Bahia e de algumas vilas em seu entorno. Estes deveriam ter relações mais próximas com a capital do Estado do Brasil o que fez seus bens serem inventariados naquela *urbe*.

Tabela 2

NÍVEL DE RIQUEZA NOS INVENTÁRIO DE SALVADOR, 1700-1760[147]

Níveis da riqueza	Quantidade de inventário	%	Classificação da riqueza	Soma da riqueza da faixa	%
198:000$000 – 70:000$000	03	3,06	Muito Grande	378:286$746	45,13
41:000$000 – 30:000$001	03	3,06	Grande	111:519$905	13,30
30:000$000 – 10:000$001	10	10,20	Grande baixa	182:474$162	21,77
10:000$000 – 5:000$001	**11**	**11,22**	**Média alta**	**79:144$442**	**9,44**
5:000$000 – 3:000$001	**11**	**11,22**	**Média média**	**43:562$139**	**5,20**
3:000$000 – 1:000$001	**16**	**16,33**	**Média baixa**	**25:484$148**	**3,04**
1:000$000 – 500$001	**19**	**19,40**	**Baixa**	**11:400$215**	**1,36**
500$000 – 70$000	25	25,51	Muito baixa	6:275$162	0,76
TOTAL	**98**	**100**	**-**	**838:146$919**	**100**

FONTE: APB, Seção Judiciária, 98 inventários *post-mortem*, Salvador, 1700-1760.

[147] Foram usados os inventários *post-mortem* cujo montemor ou a soma total dos bens (STB) foi possível conhecer. Como STB entende-se as somas dos bens, das dívidas ativas e dos penhores. Nos quatro inventários em que houve reavaliação dos bens, utilizei-me dos valores novos, estes sempre foram maiores que os anteriores. O salto de 41 para 70 contos-réis é devido à inexistência de inventários com bens nesta faixa de riqueza. Nas faixas de riqueza em destaque (fonte diferente em negrito) encontram-se os seis capitães negreiros citados na tabela seguinte. Lembro que nesta tabela não se encontram os montemores dos capitães negreiros João Machado de Aguiar e Manoel Ferreira de Oliveira, pois eles faleceram após o ano de 1760.

Todos os 51 inventários, com valores dos bens, do período de 1700 a 1750 utilizados neste trabalho foram pesquisados por Carlos Silva Jr. a quem agradeço; àqueles acrescei os 47 inventários referentes ao período de 1751-1760. À professora Maria José Rapassi Mascarenhas, agradeço as boas conversas sobre a riqueza da Cidade da Bahia, principalmente no momento de confecção desta tabela e definição dos níveis de riqueza. Mascarenhas, desde o doutorado trabalha este tema e no momento desenvolve pesquisa nos inventários da primeira metade setecentista, o que em breve, apresentará maior avanço na discussão inicial que ora apresento.

Cabe agora localizar os capitães negreiros entre os inventariados para entendermos qual nível de riqueza eles alcançaram.

Na tabela abaixo apresenta o valor total dos bens que os capitães negreiros deixaram aos seus herdeiros. Podemos, pois, localizá-los entre os possuidores de fortunas medianas e pequenas que, se não lhes possibilitavam viver no luxo, ao menos lhes garantia acesso ao crédito, a inserção nas irmandades, enfim, à participação mais distinta na vida social da América portuguesa, que a grande maioria dos luso-brasílicos que a habitavam.

Tabela 3
Riqueza dos capitães negreiros

Capitão negreiro	Valor dos bens
Jacinto Gomes	8:767$760
José Pereira da Cruz	8:735$541
João Machado de Aguiar	665$704[148]
Manoel da Fonseca	3:801$088
José Francisco da Cruz	1:037$060
Manoel Ferreira de Oliveira	Maior que 5:155$279[149]

FONTE: APB, Seção Judiciária, Inventários *post-mortem* destes capitães negreiros, cf. nota 162.

[148] Uso o montemor após a morte do capitão João Machado de Aguiar e produto da revisão de partilha (7 de maio de 1766). Quando faleceu, Aguiar ainda era o inventariante da esposa – Rosa Maria da Assunção – cuja tarefa ainda não havia findado. Assim, o inventário dos bens do casal foi concluído, em dezembro de 1764, por Ana Maria do Nascimento, segunda esposa de Aguiar. O montemor por ocasião do falecimento de Rosa Maria somava 723$268 réis e o montemor do momento da morte do capitão perfazia os 707$102 (Cf. fls. 35f). Houve ainda uma reavaliação de partilha a pedido de Ana Maria – pois as três casas inventariadas que haviam sido compradas com o dinheiro do dote dela ficaram com o menor herdeiro, ficando ela sem moradia. Nesta nova avaliação o montemor foi reduzido: o de Rosa Maria somou 648$268 réis enquanto o do falecimento do capitão João Machado ficou em 665$704 réis (Cf. fls. 49f-50f). Todas as informações são de APB, Seção Judiciária, 04/1594/2063/02, *Testamento e inventário post-mortem de João Machado de Aguiar* (1763). Por ocasião de seu estudo da riqueza na Bahia colonial na segunda metade do século XVIII, Mascarenhas somou os dois últimos montemores da revisão da partilha (1766), cf. *Fortunas coloniais,* Anexos I, II e III; preferi manter na tabela o montemor apenas da ocasião do falecimento do capitão negreiro João Machado.

[149] O inventário de Manoel Ferreira de Oliveira está incompleto dificultando muito o conhecimento de sua riqueza. Por não haver o montemor fiz a soma total dos bens (STB) de seguinte forma: foram somados os roupas e móveis, escravos, a dívida ativa, o empréstimo tomado para investir no tráfico, a soldada de seu escravo marinheiro e ¼ da *galera Santana e Bom Jesus da Boanova* que havia partido na frota para Lisboa onde seria vendida. Para deduzir o valor de sua parte nesta embarcação, somei os débitos que o capitão disse ter na Corte e que seriam quitados com o valor da sua parte na galera. Vendida a embarcação e quitadas as suas dívidas, Manoel pedia ao seu procurador, o capitão José Dias Rangel, que "o que ficasse em sua mão me remetesse para esta Bahia por letra segura, ou de risco". O valor de sua riqueza, portanto, é uma estimativa do que ele conseguiu juntar e movimentar nos seus últimos dias de vida, já que não temos informações sobre o final do inventário e o que restou à viúva e herdeiros. Mascarenhas considerou a riqueza de Manoel Ferreira de Oliveira em 1:777$029, cf. *Fortunas coloniais*, Anexos I, II e III.

Apenas José Francisco da Cruz não teve bens suficientes para saldar seus compromissos com sócios e credores. Sua esposa, Ana Maria do Sacramento – tutora dos três filhos menores do casal – herdou uma dívida no valor de 236$067.

De acordo com Kátia Mattoso "existe em Salvador uma classe intermediária de homens livres e libertos ainda mal conhecida [homens e mulheres] cujos ofícios são prezados e procurados, como os de barbeiro-sangrador, de músicos, de piloto de navio, de bordadeira, de costureira, etc".[150] Entre essa "classe intermediária" encontravam-se os capitães negreiros da primeira metade setecentista cujo nível de riqueza é compatível com diversos profissionais mecânicos ou moradores daquela cidade. Nos inventários baianos deste período encontramos mestre de carpinteiro,[151] cirurgião,[152] boticário,[153] traficante que atuava encomendando escravos,[154] dono de loja,[155] e também, libertos, como o preto forro José Alves de Carvalho.[156] Essa grande variedade de tipos sociais, componente dos níveis baixo e médio de riqueza, coaduna com a grande variedade de ofícios que a Cidade da Bahia dispunha e aponta para um contínuo desconhecimento desses agentes da História baiana.

Não obstante essa situação, eles foram homens ativos na economia atlântica, agindo em vários espaços do império Lusitano pessoalmente, ou através de agentes comerciais (capitães, pilotos, contramestres, comerciantes de outras embarcações) que estivessem de viagem para outras praças mercantis.

"Posuho mais so trastes de caza": família, residência e mobília

Dos seis capitães analisados aqui, quatro eram casados como ordena a lei católica. João Machado de Aguiar foi o que mais vezes subiu ao altar. Casou-se três

---

[150] Mattoso, "Bahia opulenta", p. 295.

[151] APB, Seção Judiciária, 03/1147/1616/06, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel Pereira Ribeiro* (1754).

[152] APB, Seção Judiciária, 04/1598/2067/04, *Testamento e inventário post-mortem de José Luiz* (1756).

[153] APB, Seção Judiciária, 04/1581/2050/01, *Testamento e inventário post-mortem de Leonardo da Costa* (1721).

[154] APB, Seção Judiciária, 04/1614/2083/08, *Testamento e inventário post-mortem de Francisco Gonçalves Dantas* (1738).

[155] APB, Seção Judiciária, 04/1582/2051/08, *Testamento e inventário post-mortem de Luís de Amaral Coimbra* (1760).

[156] APB, Seção Judiciária, 04/1582/2051/02, *Testamento e inventário post-mortem de José Alves de Carvalho* (1754).

vezes. Apenas um capitão afirmou ser solteiro. José Pereira da Cruz era o único viúvo. Sua esposa havia falecido em Lisboa antes de ele vir para o Brasil.[157] Na Bahia, Cruz manteve uma relação com Maria da Conceição, moradora na Baixa dos Sapateiros com quem teve "um filho bastardo" chamado Manoel.

Apesar do pedido de casamento feito antes de viajar para a Costa da Mina, José Pereira não confiou a Maria da Conceição a criação do filho, muito provavelmente o capitão queria uma educação que garantisse a seu filho o entendimento das técnicas do comércio e das letras, assim como ocorreu com ele e seus amigos capitães negreiros. Como contou a parda Anastácia Ferreira Bernardo, moradora na ladeira do Alvo (bairro da Saúde) e vizinha de Maria da Conceição, assim "que nasceu o dito menor [Manoel, seu pai José Pereira da Cruz] o mandou por na casa de um Antônio Diogo, morador na Saúde onde esteve até ir para a casa do dito José da Cunha Barreiros". Ainda conforme a mesma testemunha, a mudança de lar ocorreu após o menino ser batizado. O rito batismal ocorreu em algum templo próximo à moradia da mãe, talvez na igreja de Nossa Senhora da Saúde, fazendo deslocar pessoas de outras freguesias da cidade. Manoel Antônio Matheus, habitante da Conceição da Praia, sócio, amigo e terceiro testamenteiro do capitão negreiro, foi o padrinho da criança que teve como madrinha Joana Maria de Figueiredo, moradora da freguesia da Rua do Passo.[158] Mais uma vez percebo a necessidade dos laços sociais mais amplos na cidade o que, não só lhes proporcionavam dividir investimentos financeiros como auxílio em momentos familiares ou pessoais.

Foi Jacinto Gomes o que afirmou ser solteiro, conforme a lei cristã. Ele, no entanto, há alguns anos vivia em concubinato com sua escrava, a preta Antonia, "mãe dos mulatinhos" Domingos e Manoel. Antônia, no momento da morte de Jacinto, já era

---

[157] Sobre família na colônia cf. Nizza da Silva, *História da família no Brasil colonial*, *passim*; os vários tipos de concubinato podem ser conferidos em Rangel Cerceau Netto, *Um em casa de outro: concubinato, família e mestiçagem na comarca do Rio das Velhas (1720-1780)*, São Paulo/Belo Horizonte, Annablume/PPGH-UFMG, 2008, pp. 104-126.

[158] José Pereira da Cruz havia se casado na "Freguesia dos Santos Velhos da Corte, e Cidade de Lisboa, com Ana Marta da Encarnação", com quem não teve filhos, cf. APB, Seção Judiciária, 07/3195/09, *Testamento de José Pereira da Cruz* (1750-57), fl. 1v; sobre o menino Manoel, seu batismo e retirada da casa da mãe, cf. fls. 74v, 82v (óbito em 18 de julho de 1753), 83v (batismo em 4 de dezembro de 1749). Maria da Conceição foi batizada em 21 de fevereiro de 1714, era filha de Sebastião da Cunha de Araújo e Joana de Figueiredo. Quando provou sua maternidade e ganhou a herança do filho falecido Maria da Conceição tinha prováveis 39 anos de idade, cf. fl. 84v. Não há informações acerca da cor de mãe e filho, creio, que fossem brancas, uma vez que é comum nos registros paroquiais a presença de termos referentes a cor para as pessoas não brancas, nestas são mais raros de aparecer sua cor.

"forra por carta de liberdade que lhe passei", como o mesmo afirmou.[159] As relações conjugais com as escravas mostram-se um fato presente, também, entre os capitães negreiros.

Esses capitães negreiros tiveram poucos filhos e, ao que parecem, não seguiram a atividade do pai. Também não há informações sobre a existência de descendentes não reconhecidos. João Machado de Aguiar foi o que teve o maior número de filhos: cinco. Apenas Manoel José, o herdeiro único e filho da segunda esposa – Rosa Maria –, estava vivo quando ele fez o testamento. Os quatro filhos do casamento com Ana Maria do Nascimento, sua terceira esposa e testamenteira, "esta[vam] no Céu". Cria ele, como bom católico que afirmava ser. Do primeiro matrimônio não houvera filhos.[160]

Alguns, como os dois filhos de Manoel da Fonseca, seguiram a carreira religiosa e permaneceram vivendo no Reino com a mãe. Frei Francisco Eugênio do Pilar, filho do capitão negreiro Manoel Ferreira de Oliveira e se sua esposa Eugênia de Jesus, parecia ser mais rebelde. Segundo as tristes palavras de seu pai, ele estava "fora da Religião há cinco [anos] coisa que assim me pesa muito. Deus Nosso Senhor permita que venha para a sua Religião conforme […] deseja." Manoel não queria perder essa ligação familiar com Deus nem seus "mais de cinco mil cruzados" que investira na religiosidade de seu filho.[161]

Outros como os mulatinhos de Jacinto Gomes, Domingos e Manoel casaram-se aqui na Bahia e constituíram famílias, ainda não tenho notícias de suas atividades ocupacionais.

Infelizmente não há dados para traçar um panorama conjugal mais fidedigno dos capitães negreiros da Cidade da Bahia, mas podemos notar algumas características. Diferentemente do que ocorria na alta elite, esses casamentos não lhes rendiam grandes dotes ou representatividade social. Entretanto, essa s mulheres desempenhavam papel social: deveriam cuidar de seus herdeiros – salvo o caso de José Pereira da Cruz – e dos escravos que ficavam na cidade a mercadejar pelas ruas.

---

[159] APB, Seção Judiciária, 03/1147/1616/02, *Testamento e inventário post-mortem de Jacinto Gomes* (1752), fls. 3v, 18f.

[160] APB, Seção Judiciária, 04/1594/2063/02, *Testamento e inventário post-mortem de João Machado de Aguiar* (1763), fls. 1f, 10v.

[161] APB, Seção Judiciária, 4/1580/2049/3, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel da Fonseca* (1757), fl. 2f e 3f; 4/1613/2082/05, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel Ferreira de Oliveira* (1762), fl. 4f.

O que se verá é uma realidade, que além de ofuscada pelo silêncio dos documentos das primeiras décadas setecentistas, não tem traços unânimes para todos os capitães negreiros. É, contudo, importante para um esforço de entendimento da vida material desses negreiros. No momento, é interessante conhecer um panorama das casas na Bahia colonial para que melhor entendamos as residências dos capitães negreiros que conheceremos adiante.[162]

***

As residências coloniais tem sido alvo de várias pesquisas recentes na historiografia brasileira. Fossem elas situadas na *urbe* ou nas zonas rurais, é consenso entre os historiadores a simplicidade e a existência de poucos bens. Mesmo as casas dos ricos proprietários, grandes solares e melhor ornados não fugiam totalmente dessas características.[163]

Na Cidade da Bahia encontraríamos muitas casas de pedra e cal e, mais ainda, de taipa (sustentação de madeira preenchida com barro). Elas poderiam ser cobertas com telhas ou palha, tinham poucas ou nenhuma janela o que lhes tornava um ambiente de reduzida circulação de ar. Vilhena, aproveitando-se de sua menção aos exíguos terrenos e construções na freguesia da Praia, criticava a falta de arejamento das casas baianas: "Não só de terreno são aqueles habitantes econômicos, como o são de ar".[164] Por estas circunstancias que locais como a cozinha e o quintal eram privilegiados durante o dia, ainda que não fossem tão asseados.

A maioria das residências possuía quintal, local onde era comum a criação de galinhas, cabras e porcos, bem como pomares com laranja, limões e banana que

---

[162] Para compor esta parte do capítulo sobre a casa utilizei-me de dados retirados de testamentos e inventários dos seis capitães negreiros seguintes, salvo exceções citadas previamente: APB, Seção Judiciária, 07/3195/09, *Testamento de José Pereira da Cruz* (1750-57) e 07/3257/53, *Inventário post-mortem de José Pereira da Cruz* (1752-55 incompleto); 03/1147/1616/02, *Testamento e inventário post-mortem de Jacinto Gomes* (1752); 04/1580/2049/04 *Testamento e inventário post-mortem de José Francisco da Cruz* (1757); 4/1580/2049/3, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel da Fonseca* (1757); 4/1613/2082/05, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel Ferreira de Oliveira* (1762); 04/1594/2063/02, *Testamento e inventário post-mortem de João Machado de Aguiar* (1763).

[163] Leila Mezan Algranti, "Famílias e vida doméstica", In: Laura de Mello e Souza (org.), *História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa*, São Paulo, Companhia das Letras, 1997, pp. 83-154; Sheila de Castro Faria, *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1998, capítulo 6; sobre a Bahia colonial, cf. Mascarenhas, *Fortunas coloniais*, pp. 154-172 "A casa, o mobiliário, a prata". Um olhar mais antropológico da cozinha, dos espaços de serviço e usos de utensílios na formação da casa popular brasileira pode ser conferido em Carlos A. C. Lemos, *Cozinhas, etc*., 2ª ed., São Paulo, Perspectiva, 1978.

[164] Luís dos Santos Vilhena, *A Bahia no século XVIII* (notas e comentários de Braz do Amaral e Apresentação de Edison Carneiro), Salvador, Itapuã, 1969, vol. 1, p. 92.

complementavam a alimentação de seus donos. Havia a possibilidade de possuírem, ainda, um cômodo chamado de *secreto*, ou telheiro, onde se faziam as necessidades fisiológicas ou, simplesmente se guardavam os urinóis para serem lançados no mar ou em terrenos afastados. O quintal era também o local onde se realizavam as tarefas domésticas e, portanto, onde se passava a maior parte do dia. Era ainda o local mais arejado, com sombra e, alguns deles, com jardins – mais difundidos no fim do século XVIII e início do XIX.[165] Ao lembrarmos de Vilhena falando das "imundícies, que por dentro da cidade se lançam por diversas paragens, além das que há *em quase todos os quintais*, em que percutindo o sol, faz subir aquelas partículas pútridas, de que impregna a atmosfera, contaminando o ar". De acordo aos olhares do professor de grego, nem os quintais salvar-se-iam da sujeira dos moradores.[166]

O interior das casas não mostrava uma realidade mais aconchegante.[167] Além das casas urbanas não serem grandes, havia poucas subdivisões. Senhores e escravos dormiam literalmente sob o mesmo teto, inclusive junto com mercadorias. Os documentos referentes aos capitães negreiros também são pouco detalhados sobre a divisão das casas e suas dimensões, assim como o são para os demais grupos sociais, inclusive senhores de engenho.[168]

No que toca à mobília, as referências são mais detalhadas, porém não era comum à maioria da população possuir muitos ornamentos e móveis, com exceção dos grandes senhorios dos solares urbanos e das grandes casas de vivenda de engenhos. A composição do mobiliário das casas refletia o *status* social que seus moradores ostentavam. Possuir muitos objetos de prata ou ouro, porcelanas da Índia ou China e boas vestes de tecidos europeus e sedas orientais eram objetos que distinguiam os sujeitos na América portuguesa e mantinham-nos na alta hierarquia social.[169] Escravas ricamente vestidas acompanhavam as senhoras brancas demonstrando um poder

---

[165] Algranti, "Famílias e vida doméstica", pp. 93-94.

[166] Vilhena, *A Bahia no século XVIII*, p. 154, [grifo meu].

[167] Algranti, "Famílias e vida doméstica", pp. 98-119.

[168] Para um bom exemplo do que poderia ser a riqueza numa casa de um grande senhor de engenho, cf. Wanderley Pinho, *História de um engenho do recôncavo: Matoim – Novo Caboto – Freguesia (1552-1944)*, 2 ed. il. e acrescida de um Apêndice, São Paulo/Brasília, Ed. Nacional/Instituto Nacional do Livro/Fundação Nacional Pró-Memória, 1982, capítulos "A casa de vivenda", "O mobiliário do 'sobrado'" e "Luxo dissipador".

[169] Mascarenhas, *Fortunas coloniais*, pp. 154-181, é notável aqui a comparação de três níveis de moradia deste período: uma casa nobre de sobrado, uma casa de sobrado e uma casa térrea. Sobre o viver honradamente na Bahia colonial, cf. pp. 103-110.

particular dentro das procissões reais que tomavam as ruas do Terreiro de Jesus e seus arredores.[170] Esses eram traços do viver honradamente na América portuguesa. Este modelo de vida era buscado pelos portugueses que habitavam a colônia numa tentativa de tornarem-se mais próximos do modo vida do reino, ou o que eles aqui se acostumaram a chamar de *nobreza da terra*.[171]

Isso, contudo, não estava ao alcance de todos. Aqueles que não alcançaram níveis de riqueza elevados se esforçaram para fazer uso de alguns símbolos das elites, tais como pertencerem a ordens leigas e irmandades e portarem espadins de prata dentre outros. Muitos dos habitantes europeus, da América portuguesa, sequer conseguiam bens além daqueles que lhes garantissem a sobrevivência básica. Os capitães negreiros da Bahia colonial, aparentemente, circulavam entre a pobreza e a tentativa de ser irmão terceiro ou alcançar uma patente de mar e guerra e, assim, ter uma melhor inserção social.

Antes de adentrar as alcovas e quintais dos capitães negreiros, vejamos como se configurava a propriedade imobiliária na Bahia colonial.

Jacinto Gomes morava na Ladeira da Misericórdia numa casa alugada junto ao padre Francisco Xavier de Pina por 35$000 réis ao ano. Parece ter sido uma característica dos capitães não terem casa própria, vivendo em casas alugadas.[172] A incerteza das viagens ou a vontade de voltar para Portugal talvez fossem uma motivações para não comprarem casas. Não se descarta, porém, a concentração imobiliária como um fator impeditivo aos capitães que podiam estar mais interessados

---

[170] Sobre as saídas à rua das mulheres brancas com suas escravas, cf. Vilhena, *A Bahia no século XVIII*, pp. 54-55.

[171] Sobre a recente discussão acerca do uso do termo "nobreza da terra" na historiografia colonial brasileira, cf. João Luís R. Fragoso, "A formação da economia colonial no Rio de Janeiro e de sua primeira elite senhorial (séculos XVI-XVII)", In: João Fragoso, Maria Fernanda B. Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI – XVIII)*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001, em especial as pp. 51-61; do mesmo autor "A nobreza vive em bandos: a economia política das melhores famílias da terra do Rio de Janeiro, século XVIII. Algumas notas de pesquisa", In: *Tempo – Revista do Departamento de História da UFF*, Niterói, v. 8, nº 15 (2003), pp. 11-35; Maria Fernanda B. Bicalho, "Conquista, mercês, e poder local: a *nobreza da terra* na América portuguesa e a cultura política do Antigo Regime", In: *Almanack Braziliense*, nº 2 (nov/2005), pp. 21-34. Para uma visão em total oposição a estes autores, cf. Laura de Mello e Souza, *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*, São Paulo, Companhia das Letras, 2006, capítulo 1.

[172] A forma de aluguel e pagamento variava entre os locatários e inquilinos, o valor poderia ser acertado em meses ou ano. Os beneditinos, por exemplo, alugavam suas casas por um período de nove anos e acertavam valores mensais, porém com o pagamento a cada três meses, o que chamava de pagamento "em quartéis", ou seja, a cada um quarto do ano, cf. Ana de Lourdes Ribeiro da Costa, *Salvador, século XVIII: o papel da ordem religiosa dos Beneditinos no processo de crescimento urbano*, Tese de Doutorado – Universitat Piltècnica de Catalunya, Barcelona, 2003, pp. 271-281.

em fazer movimentar seu capital e não imobilizá-lo de uma só vez comprando um imóvel.

De acordo com Maria José Mascarenhas na segunda metade do século XVIII "mais ou menos cinquenta por cento [dos inventariados] possuíam casa próprias, em chãos próprios ou foreiros". De um universo de 320 inventários a autora identificou somente oito oficiais de embarcação (capitão ou mestre) uma quantidade que não destoa do que encontrei para a primeira metade e que faço uso nesta pesquisa.[173] Na lista dos bens que compunha a riqueza, a autora identificou 150 inventariantes proprietários de 389 "casas urbanas", média de 2,59 casas por pessoa falecida; isso aponta para uma pequena maioria de 165 que não as possuíam.[174] Somando a isso as muitas casas das instituições religiosas completavam o quadro de alta concentração imobiliária da Cidade do Salvador. Interessa-me destes números, resgatar as informações sobre moradia dos oito oficiais identificados por Mascarenhas e Luís Pereira Quaresma, num total de nove mareantes. Seis dentre estes nove capitães de navio não eram donos de seus lares, vivendo em casas alugadas e seguindo o padrão dos capitães negreiros da primeira metade do Setecentos.

Dos seis capitães cujos inventários são anteriores a 1760 e analisados nesta pesquisa, quatro moravam de aluguel e dois não possuem dados sobre casas em seu inventário, o que pode ser um indicativo de não as possuírem, pois se existissem era natural que estivessem inventariadas.[175] Vejamos o interior das casas dos capitães negreiros.

***

[173] Para chegar a esta porcentagem compilei os inventários apresentados por Mascarenhas, *Fortunas coloniais*, Anexo I, Tabela I, "Elementos da Riqueza I, 1760-1808". Não se tem informações sobre o envolvimento de todos estes oito oficiais no comércio de escravos, mas como o interesse aqui é do padrão de moradia entre os homens sabidamente oficiais de embarcações justifica-se ao uso de tais dados. Além dos oito oficiais de embarcação há ainda Luís Pereira Quaresma cujo inventário não há informações sobre sua atividade de capitão negreiro, identifiquei-o como capitão negreiro no TSTD. Desse modo, somei-o aos oito e passo a considerar nove indivíduos. Foram quatro viagens capitaneadas por Quaresma: TSTD, 49837 (1749), 48175 (1753), 49614 (1756), 48657 (1758).

[174] Dos 320 inventários Mascarenhas não identificou a propriedade de casas de cinco indivíduos que foram subtraídos do universo, considerando então 315 inventariantes, cf. Mascarenhas, *Fortunas coloniais*, Anexo I, Tabela I.

[175] Como João Machado de Aguiar e Manoel Ferreira de Oliveira, cujos inventários são posteriores a 1760, já foram somados na tabela de Mascarenhas ambos foram subtraídos do universo da primeira metade.

Ao visitar a casa destes negreiros, abrindo baús e olhando seus cantos poderemos ter um entendimento mais visual do que era a vida entre poucos objetos, aqueles que deviam lhes garantir um mínimo de conforto e representação social. Nessas casas deparávamos com móveis simples e bem gastos pelo uso, qualidade destacada pelos próprios donos em testamento e confirmada pela avaliação. O tipo de mobília que apresento aqui é um conjunto do que foi inventariado após a morte daqueles indivíduos, e não o que um único capitão negreiro possuía. O que se via numa casa nem sempre podia ser encontrado em outra, ainda que fosse de um capitão de embarcação negreira. Não há uma uniformidade na posse de bens; percebo, sim, um predomínio de simplicidade e desgaste dos objetos, o que está longe de ser peculiar aos negreiros. Era, em verdade, uma condição do modo de vida da ampla população colonial, como já mencionei.

Encontramos poucos objetos de ornamento em suas posses confirmando o que já afirmara Algranti. Nas casas predominavam paredes nuas ou, quando muito, com algum oratório e imagem de santo.[176] Na casa de quatro destes capitães havia oratórios e imagens de Cristo e de Nossa Senhora.

Sem dúvida, era na casa do sobrinho do capitão negreiro Manoel Dias Maciel que encontraríamos a ornamentação de parede mais próxima ao tráfico negreiro. Juntamente com alguns retratos com motivos profanos, dos quais não há maiores detalhes, o sobrinho homônimo, Manoel Dias Maciel, contemplava – talvez com grande desejo em conhecer –, um quadro com o "Mapa do Castelo da Mina com sua moldura", local bem conhecido dos negreiros da Cidade da Bahia. Retrato de um dos principais palcos do maior *tragédia* da Época Moderna, e que "alegrava" as paredes, costumeiramente nuas, de uma casa colonial baiana.[177]

---

[176] Algranti, "Famílias e vida doméstica", pp. 108-109; a autora mostra que no começo do século XIX outros objetos como quadros retratando paisagens e tapetes comporiam a cena dos interiores das casas. Sobre a prática de possuir oratórios, imagens e lâminas de santos católicos em casa cf. Luiz Mott, "Cotidiano e vivência religiosa: entre a capela e o calundu", In: Souza (org.), *História da vida privada no Brasil*, pp. 166-167; Algranti, *idem*, pp. 130-131.

[177] APB, 4/1826/2297/4, Seção Judiciária, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel Dias Maciel* (1742), fl. 9f.

FIGURA 3 – Castelo de São Jorge da Mina. Provavelmente uma imagem parecida com aquela vista na parede da casa de Manoel Dias Maciel em meados do século XVIII. Vemos as duas construções: a portuguesa e a holandesa (construída após o domínio de 1637). Em ambos, e na embarcação, tremula a bandeira dos Países Baixos. Neste local os capitães negreiros da Bahia deveriam pagar os 10% da carga de tabaco e pegar um passaporte para negociar nos portos locais. Jean-Baptiste Labat, *Voyages du Chevalier des Marchais en Guinée, isles voisines et à Cayenne, fait em 1725, 1726 et 1727*, Paris, Chez Saugrain, Quay de Gefvres, à la Croix Blanche, 1730, tomo 1.

O uso de alguns cômodos como sala ou copa de dia e, à noite, como local de repouso dos escravos fazia com que se visse nesses locais bofetes e tamboretes de couro – cujo encosto poderia ser alto ou baixo –, e mesa de diversos tamanhos e formas feitas em vinhático ou jacarandá – esta última usada também para detalhes deste móvel.

Sobre as mesas, ou em algum outro móvel da casa, poderiam ser percebidos alguns livros. José Pereira da Cruz não fez referência aos títulos dos dez livros que possuía, o que nos priva de maiores detalhes acerca do conteúdo deles. Dentre os livros de Cruz, havia mais dois Regimentos de Piloto, obra técnica de sua ocupação profissional também listada por José Francisco da Cruz, que era possuidor de mais "dois livros […] de navegação". Talvez os demais capitães tivessem tal regimento, contudo, é estranho não serem arrolados entre seus bens. Estes dados levam-nos a refletir sobre o grau de letramento que estes homens possuíam. Marear e mercadejar, há muito, eram verbos conjugados na ponta da pena.

Manoel da Fonseca tanto lia e escrevia bem que redigiu seu testamento e assinou com exímia caligrafia. José Pereira da Cruz, por outro lado, apesar de possuir uma dúzia de livros em casa, não se considerava suficientemente capaz de redigi-lo e "por não escrever bem, pedi[u] a Antonio Basílio" para anotar suas últimas vontades. Afora José Francisco da Cruz, falecido sem testamento e Jacinto Gomes, cujo local onde ele firmou seu "sinal costumado" se perdeu, pode-se conferir as assinaturas dos demais quatro capitães analisados aqui.[178]

[178] A assinatura de Jacinto Gomes se perdeu devido à péssima condição do seu testamento. Para o ver autógrafo de alguns capitães negreiros, cf. Anexo VII.

Na grande maioria das viagens, cabia aos capitães negreiros da Cidade da Bahia também pilotar as naves. Esta era uma atividade que requeria, além do manejo de alguns instrumentos, a leituras de cartas náuticas e quiçá de mais alguns dos tantos livros sobre a arte de marear ou de dominar o entendimento da bússola como fizera José Francisco. Falando sobre marinheiros de diversos tipos de embarcações, exceto as negreiras, Hutter afirma que "poucos dentre eles não sabiam ler e escrever".[179]

O domínio da escrita não passava ao largo dos interesses comerciais. Não à toa os documentos referentes a empréstimos chamavam-se, até recentemente, *letras*. Nelas estava firmado um contrato de crédito, com os juros estabelecidos e assinados pelas partes e testemunhas. O mundo do comércio, de alguma maneira, exigia saber ler e escrever ainda que de forma rudimentar. Se todos os comerciantes não dominavam as letras, ao menos uma razoável porção deles o fazia e, assim, supriam as necessidades dos sócios e amigos. Aos capitães negreiros, sobretudo, as técnicas de leitura e escrita eram importantes para que redigissem os diários de bordo, manifestos de cargas e, quiçá, procurações.

Nos estudos sobre os homens de negócio das Minas Gerais, Júnia Furtado mostra como, ao longo do século XVIII, a necessidade de se corresponder com os agentes comerciais modificaram as lógicas do comércio que cada vez mais se utilizava da palavra escrita. Os homens de negócio assinavam o nome, possuíam livros e preocupavam-se com a instrução dos filhos. Conjuntamente essas três características, muito notadas pela autora, mostram que "o índice de alfabetização entre os homens de negócio era bastante alto, o que não era comum na sociedade colonial".[180]

---

[179] Lucy Maffei Hutter, *Navegação nos séculos XVII e XVIII: rumo: Brasil*, São Paulo, Edusp, 2005, p. 180. Sobre o domínio da escrita por pilotos, cf. Júnia Ferreira Furtado, *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*, São Paulo, Hucitec, 2006, p. 94. Para conhecer um pouco do embate entre a experiência e o conhecimento científico (através da leitura) na atividade de pilotar, cf. Paulo Miceli, *O* ponto *onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, século XV e XVI)*, 3 ed. Campinas, Editora da Unicamp, 1998, pp. 106-108.

[180] Furtado, *Homens de negócio*, capítulo 2, especialmente nas pp. 104-119. "Apesar de ter permanecido analfabeto" o comerciante português Francisco Pinheiro formou uma impressionante rede de agentes comerciais, muitos deles familiares, que atuavam na Europa e em todo o Atlântico português, inclusive dos sertões brasílicos até Cuiabá. Pinheiro movimentou uma gigantesca quantidade de cartas comerciais que foram publicadas por Luiz Lisanti Filho, que também fez uma breve análise da conjuntura comercial da América portuguesa através dessas missivas, cf. *Negócios coloniais: uma correspondência comercial do século XVIII*, Brasília, Ministério da Fazenda 1973, 5 volumes. Júnia Furtado, na obra citada, se utiliza dessas cartas para analisar as relações comerciais de Pinheiro nas minas de ouro, a citação no início desta nota é da autora, cf. p. 22; uma página dos investimentos de Francisco Pinheiro no tráfico de escravos pode ser lida em Carlos Gabriel Guimarães, "O fidalgo-mercador: Francisco Pinheiro e o 'negócio da carne humana': 1707-1715", In: Mariza de Carvalho Soares (org.), *Rotas atlânticas da diáspora africana: Baía do Benin ao Rio de Janeiro*, Niterói, EdUFF, 2007, pp. 35-64.

E o que mais se via nas casas dos capitães negreiros? Continuemos nossa visita.

Em baús, arcas, caixas ou canastras feitos em madeira ou couro cru, guardavam-se os mais variados objetos e papéis. Em viagem para a Costa da Mina, dizia Manoel da Fonseca, "levo o meu *baul* e dentro nelle roupa de meu uzo com os meus preparos de [louça] e prata e colheres e garfos, meu ezpadim, de prata fivelas e *tudo o q pertence a hú home*". Afirmava mais, "se morrer pelo Mar meu corpo sexa embarcado digo amortalhado em hú Lencol que para isso se achara *dentro no meu baul*.[181] No baú estava a solução de todos os problemas dele. Os capitães levavam poucos objetos, mas não deixavam de tentar garantir um conforto mínimo em sua jornada no mar. Levavam consigo o vestuário, pratos, panelas e talheres além de dinheiro em ouro e objetos penhorados por empréstimos, como fez Manoel da Fonseca. Em segurança nos baús, ainda iam as letras de risco e as carregações a eles confiados em terra.[182]

Alguns destes baús ou caixas, obviamente, ficavam em Salvador com a família, sócios, amigos ou compadres. José Pereira da Cruz deixou "um baú velho com alguns móveis de pouca entidade [*sic*], com alguns papéis digo com muitos papéis, entre os quais se acham várias Letras de direitos de Angola, e outras de risco da Costa da mina" na casa do também capitão negreiro Manoel Antonio Matheus. Além de ser credor de Manoel Antonio, José Pereira tinha sociedade com ele em algumas carregações.[183] A manutenção dessas relações eram importante para os capitães negreiros, pois, como pequenos e médios investidores que o eram, necessitavam de pessoas confiáveis que lhes garantissem o recebimento e pagamento de carregações que chegassem à Cidade da Bahia, e os mesmos estivessem em viagem à África.

---

[181] Mantive a escrita original dando, assim, maior proximidade com a situação do testador. APB, Seção Judiciária, 4-1580-2049-3, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel da Fonseca* (1757), fls. 1v e 2v, [grifo meu].

[182] Sobre carregações e letras de risco nos ensina Ana Amélia Vieira Nascimento: "**Carregações** eram o registro das mercadorias a serem trocadas em um comércio tanto por via marítima como por via terrestre." As "**letras de risco, ou de direito novos ou reais**, eram documentos enviados do porto de destino da viagem comercial, ou porto de descarga. […] Esta letra era um instrumento privilegiado de crédito. […] A diferença entre as letras de risco e as carregações, é que as primeiras exigiam juros pré-estabelecidos e as últimas não determinavam taxas de juros.", cf. *"Letras de Risco" e "Carregações" no comércio colonial da Bahia 1660-1730*, Salvador, Cadernos CEB-UFBA, nº. 78, 1977, pp. 17 e 11 respectivamente, [grifos meus]. Apesar das diversas proibições de levar ouro para a Costa da Mina, muitas delas já mencionadas no capítulo 1, Manoel da Fonseca afirmou levar muito dinheiro em prata para negociar.

[183] APB, Seção Judiciária, 07/3195/09, *Testamento de José Pereira da Cruz* (1750-55), fl. 2f. Manoel Antonio Matheus foi capitão em dez viagens, das quais se sabe que foi capitão-armador de duas, cf. TSTD, # 50653 (1744), 50682 (1746), 50700 (1748), 50733 (1750, capitão-armador), 50728 (1751, capitão-armador), 47545 (1754), 47477 (1754), 50763 (1755), 47615 (1757), 50808 (1760).

Manoel da Fonseca não se esqueceu dos momentos de refeição no navio em que ia capitaneando: em seu baú ainda havia garfos e colheres. Contrariando o que afirma Algranti sobre a falta de colheres na colônia, garfos e facas e a disseminação do costumes de se comer com as mãos, entre os inventários estudados aqui em apenas dois não há qualquer destes objetos.[184] O material desses talheres eram os mais variados: ossos – em alguns deles presente só no cabo –, ferro, estanho ou prata. A posse de objetos de prata, fosse talheres, jarras ou adereços do vestuário, "tornavam mais visíveis os valores fidalgos da comunidade colonial"; possuir tais objetos era tão importante que eles são o segundo bem mais presente nos inventários da segunda metade setecentista, perdendo somente para o escravo.[185] E como se depreende pelos inventários dos capitães negreiros na primeira metade da centúria também.

Como era a cozinha da qual se fala? O exemplo do Rio de Janeiro serve-nos para imaginar a cozinha das casas baianas.

> Penetremos na cozinha colonial, já colocada, como hoje, no fundo das casas, em chão de terra batida, ampla e de telha vã. O ambiente é desagradável. As paredes acaliçadas estão negras pela fumaça e lustrosas pela gordura. […] Lá está o fogão, peça baixa, enorme, tendo ao lado o forno, de proporções respeitáveis. A um canto estão assadores de ferro e madeira.[186]

Nesta parte da casa encontravam-se as cafeteiras de latão, pratos de vários tamanhos em estanho e outros utensílios. Xícaras e pires nem sempre se complementavam em pares, copos de vidro somavam-se aos objetos para o consumo de líquidos. De cobre havia alguns recipientes de cozimento, tais como caçarola, caldeirão e frigideira. Somente entre os bens de Jacinto Gomes podemos encontrar objetos como grelha e espeto de ferro.

Especiarias e demais substâncias usadas no preparo dos alimentos poderiam ser guardadas em frasqueira de madeira com capacidade de suportar de dez a quinze frascos de vidro. Havia, no entanto, alguns desses objetos com capacidade para apenas dois deles.

---

[184] Algranti, "Famílias e vida doméstica", pp. 122-123; Luís Edmundo fala da grande falta de talheres na colônia, cf. *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis*, 3ª ed. revista e anotada, Rio de Janeiro, Aurora, 1951, vol. 2, pp. 359-367.

[185] Mascarenhas, *Fortunas coloniais*, pp. 169-170.

[186] Edmundo, *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis*, vol. 2, p. 359; sobre os hábitos à mesa, alimentos e seu preparo, cf. pp. 535-379.

É intrigante a ausência de cadeiras na maioria dos inventários, assim como o reduzido número de tamboretes. Seriam objetos de "luxo"? Somente Manoel Ferreira de Oliveira possuíam tamboretes e mesa. Algranti afirma que era disseminado o costume de se fazer as refeições no chão. A autora lembra ainda das cenas captadas pelo pincel de alguns artistas, ainda no alvorecer do Oitocentos, de mulheres brancas e seus filhos comendo no chão enquanto o senhor tomava assento em uma cadeira à mesa.[187] Esta bem poderia representar o cotidiano alimentar destes capitães negreiros.

Para o repouso noturno e a tradicional sesta, hábito comumente anotado pelos visitantes da Bahia colonial, podia encontrar nestas casas um espreguiceiro, estrado ou colchão. José Francisco da Cruz é o único que podemos afirmar que contava com uma rede em casa, ela era pequena e confeccionada em algodão. Não excluo a possibilidade de seu uso ter sido mais comum do que os documentos nos permitem visualizar.

Castiçais e candeeiros de latão, com um ou três bicos de luz, iluminavam o espaço, alguns deles escuros pela fumaça e fuligem do fogão, quando estes estavam dentro de casa. Para higiene pessoal José Francisco da Cruz e José Pereira da Cruz possuíam uma bacia com jarro de estanho, já usados, o que lhes possibilitavam ter água dentro de casa para se lavarem.[188]

De todos os capitães negreiros foi Manoel da Fonseca quem deixou marcas, em seu testamento, do padrão de gênero dos navios no geral, e do negreiro, em especial. Fonseca escreveu que no baú que levava consigo para a Costa da Mina havia "*tudo o que pertence a um homem*". Essas palavras nos dão outra dimensão importante deste grupo: o padrão de masculinidade.

Em comunidades de grande concentração masculina era comum a presença homoafetiva. As comunidades de piratas e as prisões são um bom exemplo. As longas jornadas longe de mulheres ou a grande licença dos piratas eram fatores que somavam para facilitar prováveis relações homossexuais entre homens do mar. Jovens recém ingressados podiam obter maiores favores e melhor tratamento se contasse com os afetos do capitão. Essa realidade, talvez pudesse ser notada, entre os navios negreiros da Bahia colonial, no entanto, assim como para o mundo anglo-saxão, as fontes são ainda

---

[187] Algranti, "Famílias e vida doméstica", pp. 123-124.

[188] Algranti, no entanto, aponta o amplo uso das redes num período que cama era objeto raro e de luxo, cf. *idem*, pp. 106-107. O hábito de lavar os pés teria vindo dos paulistas bandeirantes que viviam descalços e quando se deitavam lavavam-nos já no quarto ou alcova, cf. p. 126.

mais raras sobre estes amores a bordo. Não podemos, contudo, excluir a possibilidade de ter ocorrido, uma vez que era uma prática corrente dos mares.[189]

Se a diversidade de idiomas, culturas e etnias era notável, também o era a presença exclusiva de homens e seus baús deviam conter muitos daqueles pertences.[190] Quais seriam eles é uma pergunta que ficará sem uma resposta mais contundente uma vez que nossos personagens, e Fonseca em especial, não nos revelaram esses objetos símbolos da masculinidade setecentista. Alguns deles, no entanto, são de mais fácil reconhecimento: seriam as ceroulas, lenços de tabaco, "camisa de homem", relógios, "chapas de atar gravatas", "bosseta de tabaco pequena", "bastão de pau com seu costão de prata lavrado, argolas e po[nte]ira", além das várias fivelas para calção, sapatos ou gravatas. Para compor o traje masculino somar-se-ia ainda a espada ou, como aparece mais comum entre os capitães negreiros, o espadim de prata.

"Trazer espada, ou espadim à cinta" era proibido a "todos os mancebos obreiros, que trabalham por jornal […] excetuando, porém […] todos os donos, mestres, ou arraes de caravelas e barcos de transporte e de pescaria […] porque aos referidos é minha intenção honrar como pessoas úteis a meu serviço, e ao bem comum dos meus reinos". É notável o reconhecimento das atividades marítimas como importantes para a coroa lusitana, ainda que a estes homens do mar não fossem reservados maiores benefícios e mercês. Tal situação de prestígio, no entanto, já os diferenciava de um jornaleiro qualquer impedido de usar aquele objeto que era um símbolo do homem português.[191]

---

[189] Robert Ritchie, *Capitão Kidd e a guerra contra os piratas*, Rio de Janeiro, Campus, 1989, p. 128; Wayne R. Dynes, Warren Johansson, William A. Percy & Stephen Donaldson, *Encyclopedia of Homosexuality: M-Z Index*, Garland Pub., 1990, verbete "Pirates", pp. 997-999; Amílcar Torrão Filho, *Tríbades galantes, fanchonos militantes: homossexuais que fizeram história*, São Paulo, Sammus, 2000, pp. 135-136. Paulo Miceli aborda rapidamente o ambiente marítimo, "masculino por excelência", mostrando as preocupações de religiosos, na carreira das Índias do século XVI. Suas denúncias ao rei pareciam mostrar que "a vida sexual de bordo era controlada com menor rigor", contudo "nem *todos* levavam mulheres a bordo" como quisera a pena do frei Vicente de Laguna que em 1530 denunciava "'os grandes pecados e pouco temor a Deus […] porque capitães, pilotos, mestres e marinheiros todos trazem mulheres nas naus e navios de vossa alteza, pelo que se levantam grandes contendas e deixam-se a dormir…'", frei Vicente de Laguna apud Miceli, *O ponto onde estamos*, pp. 148-152, [gripo do autor]. O diário particular do jovem capitão Antônio Jorge da Costa, 23 anos (1838), dá uma dimensão do medo e solidão a bordo, momentos de maior saudade da mulher amada, Rodrigues, *De costa a costa*, p. 196.

[190] Sobre a diversidade étnica da tripulação em navios negreiros, cf. o capítulo 3.

[191] *Collecção da legislação portuguesa desde a última compilação das ordenações*, redigida pelo desembargador Antonio Delgado da Silva, legislação de 1750-1762, Lisboa, Tipografia Maigrense, 1830, ver "Alvará de 21 de Maio de 1751, declarando vários capítulos da Pragmática de 24 de Maio de 1749", pp. 59-62. Arraes, diz Raphael Bluteau, "que quer dizer cabo e é o nome que os turcos são aos capitães das galés. Entre nós [portugueses] vai tanto como patrão de uma barca", cf. *Vocabulario portuguez &*

Quem visitou a Cidade da Bahia também não se esqueceu de atentar para destreza lusitana em lidar com as espadas. Freziér, passando por aqui em 1714, notou entre os homens da Bahia a presença de "longa espada à espanhola do lado esquerdo, e um punhal […] do lado direito a fim de que, na ocasião, não permaneça nenhum braço inútil para degolar seus inimigos".[192]

Cinco capitães negreiros possuíam espadim de prata. O de Jacinto Gomes era "grande, liso com seu punho vazado com dois bocais [e] gancho", alguns ainda eram ornados com botões, ponteira, ou eram simplesmente lisos; Gomes tinha também uma espada. Era o único a possuí-las. Esses homens eram, portanto, vistos nas ruas da Cidade da Bahia a portarem este distintivo de masculinidade e prestígio lusitanos. Vejamos algumas vestes que enchiam os baús dos capitães negreiros.

Na Bahia da década de 1750, o capitão negreiro Manoel da Fonseca trajava-se com "capote usado, um timão, uma veste e calção de chita, camisas de babados, jaleco e ceroulas de pano de linho". Destaca-se aqui o famoso capote português, marca do visual dos homens do império. Fossem na Bahia, Rio de Janeiro ou Lisboa, "quer de verão, quer de inverno, os homens não anda[va]m nunca sem uma espécie de capote espanhol, usado até pelos pobres mais miseráveis", observou o padre sueco Carl Ruders na Corte. Ele diria mais: "os carreteiros, os burriqueiros, os *barqueiros* e gentes parecidas, que em virtude de suas ocupações não podem usar esses trajos durante a semana, aparecem todos os dias santificados com grandes capotes de camelão".[193]

---

latino: aulico, anatomico, architectonico..., Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712-1728, vocábulo "arrais ou arràys", p. 545.

[192] Freziér *apud* Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 104, nota 30.

[193] Citações de Carl Israel Ruders (1761-1837), *Viagem em Portugal, 1798-1802*, Lisboa, Biblioteca Nacional, 2002, vol. 1, pp. 27-28, [grifo meu]. O uso do capote citado por Ruders e de outros elementos do vestuário masculino pode ser visto em Edmundo, *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis*, p. 200, *et. seq*. Aqui há uma lista mais detalhada deste vestuário masculino setecentista coletada nos inventários listados na nota 162: vestido de casaque e calcam de pano azul com botões de fio de ouro, vestido de casa, vestido casaque e colcam, cavaja de estofo de […] forrado de tafetá, calção de pano, [calcão] de pano encarnado forrados de tafetá verde com vestia de seda verde, calcão da […] forrado de bertanha, calcão de tripe, camisas de gamiam seus babados, camisas de bertanha, vestia de pano grosso, jalecas de baeta cor de [...], capote de camelão azul, capote de pano escuro sem forro, timão de baeta verde forrado de brim, timão de chita, jaleco de baeta azul, casaco de ano [gluso] forrado de baeta, lenços da Índia vermelhos, lenços de Tabaco, lenços de Algodão, lenços de seda e palha, chambre de chita forrado, chambre de riscadinho de algodão, par de meias de seda, colcha de chita, toalhas de [maris] de linho e linhagem, fronhas de travesseiros de bertanha, pano de palha, toalha de mesa grande de fustão com seus guardanapos. Uma discussão mais acurada no tocante a vestuário, joias e *status* encontra-se em Mascarenhas, *Fortunas coloniais*, pp. 172-181.

A moda masculina mudava muito pouco como se vê, e como disse Luís Edmundo não se via muita distinção entre as roupas dos portugueses do continente, ou de além mar. Alguns dos modos e modas eram importados da Corte francesa.[194]

Também não ficavam distante da indumentária dos capitães negreiros as fivelas e chapinhas de gravata em ouro ou prata que engalanavam os homens do mar quando estavam em terra firme. "A bengala e o bastão foram de certo agrado e uso dos habitantes da cidade [do Rio de Janeiro] e bastante usados, ao mesmo tempo que as espadas".[195] Não diferente ocorria entre os capitães moradores de Salvador. Tudo isso eles poderiam comprar na loja de José Ferreira da Costa Braga, ali mesmo na Conceição da Praia. Braga, não apenas vendia ao mais variados tecidos e objetos para uso pessoal como encontrariam em seu comércio, navalhas para barba, utensílios domésticos, óculos, chinelos e livros. Antes de viajar, nos anos 1750, seria muito útil visitar esse português vindo de Braga.[196]

Por fim, compunham o traje masculino o bastão, o chapéu, os óculos e o relógio de algibeira. Estes últimos objetos além de lhes auxiliarem na vida cotidiana poderiam ser-lhes úteis na faina da viagem. Para ver ao longe, ou saber os momentos mais precisos de tirar a altura dos astros os capitães negreiros se valiam dos óculos e relógios – de sol, de algibeira ou ampulheta. É tempo de conhecer alguns objetos de trabalho dos capitães.

O relógio neste caso tem a importante finalidade de controle de tempo da faina marítima. Pensando os trabalhadores do mar, como fez Rediker sobre a marinha mercante inglesa, o governo de embarcações e tripulação não diz respeito só à manutenção da ordem e das relações pessoais, está intrinsecamente ligado ao bom desempenho nas atividades diuturnas da mareação e, para tanto, o controle do tempo podia ser vital para a empresa negreira, ou qualquer outra viagem marítima.[197]

"Os traficantes foram pioneiros no uso de novas tecnologias navais", lembra Jaime Rodrigues notando o apreço pelas inovações que os homens envolvidos no tráfico

---

[194] Edmundo, *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis*, vol. 1, pp. 192-209.

[195] *Idem*, p. 204.

[196] APB, Seção Judiciária, 04/1598/2067/06, *Testamento e inventário post-mortem de José Ferreira da Costa Braga* (1756), fls. 8f-11v.

[197] Uma boa discussão sobre as condições de trabalho e espaço a bordo encontra-se em Peter Linebaugh, "Todas as montanhas atlânticas estremeceram", In: *Revista Brasileira de História*, São Paulo, ANPUH, n.6, set.1983, pp. 32-33; Marcus Rediker, *Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Cambridge Universite Press, 1987, pp. 159-160. Ver ainda o capítulo 3 dessa dissertação.

atlântico tinham. As mudanças mais significativas ocorreram principalmente na segunda metade de século XVIII e no século seguinte.[198]

A navegação sempre requereu o uso de alguns instrumentos mais elaborados e o seu domínio era essencial para o sucesso da viagem. Somente José Francisco da Cruz e José Pereira da Cruz listaram tais objetos entre seus bens.

"Uma [pequena] caixa de madeira lavrada em partes e pintada" talvez não representasse muito no mundo de madeira que era a embarcação negreira, contudo se houvesse "dentro dela uma agulha de marear" sua presença ali era essencial. Assim era descrita a bússola com a qual José Francisco da Cruz sabia seu norte e de toda a sua carregação negreira. As informações da bússola eram complementadas por aquelas oriundas do quadrante, do brestilho, do quarto sinecelo. A carta de marear mostrava o rumo a ser tomado pelas embarcações. Um capitão negreiro talvez possuísse, ainda, relógio de sol, ampulheta, compassos, e [prumos] de chumbo.[199]

Homens livres nas águas do Atlântico Sul, esse era o sentimento que os capitães negreiros pareciam nutrir. Leves de bens que lhes dessem preocupação, sua riqueza cabia num baú, que podia ser tão velho quanto representativo do valor de seus parcos bens. Alguns outros objetos maiores – sempre em número reduzido, obviamente – podiam ficar com amigos à sua espera. Ou à espera de uma nova viagem de seu dono. Eram homens com tamanha simplicidade nos haveres domésticos que, em 1787, Luís Pereira Quaresma chegou a declarar que "o catre de jacarandá de que uso é de Manoel Joaquim meu terceiro testamenteiro a quem se entregará", não listando mais bens além de três baús velhos com tampa e algumas "miudezas de Louça de estanho e cobre".[200]

Conforme afirma Maria José Rapassi Mascarenhas "ter ou não bens de prata não definia precisamente o nível de riqueza e a condição social do indivíduo, a distinção fazia-se pela quantidade, variedade e qualidade dos objetos".[201] Os capitães negreiros possuíam-nos, porém, não em grande quantidade ou diversidade. Grosso modo,

---

[198] Rodrigues, *De costa a costa*, pp. 142-145; Marcus Rediker, *O navio negreiro: uma história humana*, São Paulo, Companhia das Letras, 2011, pp. 80-81. Essa técnica aumentava a velocidade das embarcações e protegia a madeira de vermes e outros animais marinhos. O uso do vapor nas embarcações negreiras do Brasil, não parece ter sido sistemática.

[199] Estes dados podem ser conferidos nos inventários de José Pereira da Cruz e José Francisco da Cruz, este era possuidor de um Regimento de Piloto e "dois livros mais pequenos [*sic*] de navegação", já mencionado acima. Não encontrei o significado dos instrumentos: "coarleyram", "sinecelo" e "brestilho".

[200] APB, Seção Judiciária, 4/1620/2089/7, *Testamento e inventário post-mortem de Luís Pereira Quaresma* (1787), fl. 6f.

[201] Mascarenhas, *Fortunas coloniais*, p. 171.

podemos estender o pensamento da historiadora aos demais objetos da vida cotidiana presentes nos inventários. Ora, esses homens viviam com o básico à sua sobrevivência, de modo a poder levar alguns dos utensílios na viagem e deixar outros para a família. Quanto às condições dos objetos – outro sinal de distinção social – encontrei peças velhas, muito usadas, talvez até herdadas, como era comum à época.

Estes indivíduos buscaram outros meios para se aproximarem do viver "em estado de nobreza", apesar de sua condição de ofício e riqueza não lhes permitirem alcançá-lo. Havia uma premente necessidade de estar bem relacionado na sociedade, e já notamos em alguns momentos essas relações, quer com outros capitães negreiros, quer com influentes armadores das embarcações. Todos esses homens poderiam ter laços ainda mais fortes sendo irmãos das várias irmandades leigas, como as ordens terceiras. Outro caminho a ser tomado para se distinguir dos mais pobres era possuir escravos. Estes, não apenas ajudavam a aumentar as rendas dos donos, como faziam os serviços manuais que tanto desonravam o branco português.

Escravos da casa, da rua e do mar

Em alguns momentos notamos os traficantes também como senhores de escravos. Importantes na vida dos capitães, escravos e escravas mantinham os ganhos na cidade enquanto seus senhores estavam em alto mar, seguiam-no em viagens rendendo-lhe o soldo, ou ainda, podiam ser sua companheira e mães de seus filhos.

Todos os seis capitães negreiros eram senhores de pelo menos dois escravos, dos quais se destacava como maior proprietário o capitão negreiro Manoel Ferreira de Oliveira, com quatorze. Em sua casa ainda moravam mais cinco escravos da neta de sua esposa, como ele fez questão de frisar no testamento.

Ao todo esses capitães possuíam trinta e oito escravos de diversas idades. Dos 27 que tiverem seu ofício listado, encontram-se marinheiro, ganhadora, "do serviço da casa", lavadeira, costureira, barbeiro, sangrador e sapateiro. O perfil dessa escravaria reflete uma característica da escravidão urbana de prestação de serviços a terceiros em confluência com interesses dos senhores e capitães negreiros de ganharem a mais nas viagens à África oferecendo o serviço de seus escravos.

Tabela 4
Escravos dos capitães negreiros do sexo masculino, 1750-1763

	Costa da Mina	Gentio da Costa	São Tomé	Angola	Não identificada	Total
Marinheiro	03	02	-	01	02	**08**
Barbeiro e sangrador	01	-	-		-	**01**
Barbeiro, Sangrador e Marinheiro	-	01	-		-	**01**
Ganhador	-	03	-		-	**03**
Serviço de casa	-	-	02		-	**02**
Sapateiro	-	01	-	-	-	**01**
Não identificado	01	01	-		-	**02**
Total	**05**	**08**	**02**	**01**	**02**	**18**

Fonte: APB, Seção Judiciária, Inventários dos capitães negreiros, cf. nota 162.
Somam-se, ainda, duas crianças crioulas e 1 do "gentio […]" não contados.

A tabela nos aponta para uma maioria de escravos voltados para o tráfico negreiro: nove ao todo. A estes poderíamos somar também aquele ocupado na arte de curar que não possuía domínio sobre as técnicas da mareação, isso nos levaria a um número de dez escravos que atendiam a alguma necessidade do tráfico. Barbeiros e sangradores tinham, portanto, trabalho certo no mar e na terra. A atividade de ganhador aparece como a segunda ocupação dos escravos, refletindo uma boa possibilidade de ganhos para seus senhores. Por vários momentos mencionei a venda de comidas e a oferta de serviços na Cidade da Bahia, em especial na freguesia da Conceição da Praia onde a grande parte dos capitães negreiros residia.

Abramos um parêntese para entender a relevante presença dos marinheiros e mestres das artes da cura para os capitães negreiros.

A importância dos africanos escravizados no Atlântico lusitano tem sido evidenciada pela historiografia brasileira ainda que necessitemos de estudos mais avançados. Luís Geraldo Silva afirma "que algumas das diversas nações ou etnias africanas envolvidas no tráfico atlântico entre os séculos XVII e XIX detinham um arcabouço técnico simples, de pequena escala (armadilhas, redes e embarcações),

empregado na pesca marítima e litorânea e na navegação por rios e mar".[202] Estas qualidades não só foram percebidas, como valorizadas no mundo do tráfico; armadores e capitães negreiros possuíam escravos africanos com tais especializações para embarcarem em suas viagens comerciais.

Considerável parte da tripulação dos navios negreiros era composta de escravos, porém, infelizmente, não temos condições de precisarmos a porcentagem para o período estudado devido à falta das listas. Outra característica marcante destes navios eram possuírem tripulação bem maior que da marinha mercante comum, isso se devia à grande quantidade de pessoas para serem alimentadas e tratadas quando doentes e pelo constante perigo de revoltas – apesar de não termos notícias delas para o comércio negreiro baiano do período. A tudo isso se somava as atividades relativas à própria navegação, como cuidar das velas e cordoames e auxiliar os oficiais.[203]

Tomando como exemplo a *corveta Nossa Senhora da Esperança e São José*, temos uma noção do que pode ter sido a presença negra entre os trabalhadores do tráfico marítimo de escravos setecentista. A corveta saiu de Salvador em 20 de novembro de 1767 com destino à Ilha do Príncipe destinada a conduzir o governador daquela ilha. Seu dono José de Souza Reis, afirmou ao governador da Bahia que tal viagem só seria viável se a embarcação fosse à Costa da Mina comprar escravos. Logo, além da encomenda real, o capitão Antonio da Costa conduzia uma carregação para comprar 742 escravos e levava uma tripulação escrava composta por oito marinheiros e um barbeiro. Não temos a listagem dos homens livres que compunha a tripulação. Todos os escravos pertenciam ao senhorio da embarcação, o negociante José de Souza Reis, que os avaliou "uns por outro a 150$000" totalizando em 1:350$000. Reis não só era dono do casco da

---

[202] Lembro aqui de alguns estudos sobre escravos envolvidos nas carreiras marítimas, cf. Jaime Rodrigues, *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola para o Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2005, pp. 161, 278-282; João José Reis, Flávio dos Santos Gomes & Marcus J. M. de Carvalho, *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c. 1823 - c. 1853)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2010; Luiz Geraldo Silva, *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*, Campinas, Papirus, 2001, especialmente os capítulos 3 e 6, citação à p. 61. Uma análise sobre trabalho escravo centrada na Bahia da primeira metade do século XVIII encontre-se em: Daniele Santos de Souza, *Entre o "serviço da casa" e o "ganho": escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII*, dissertação de mestrado em História Social, UFBA, 2010.

[203] Rodrigues, *De costa a costa*, pp. 167-169.

corveta como possuía os escravos especializados para seu manejo dos quais sete eram jejes, inclusive o único barbeiro, e os outros dois angolas.[204]

Entre os marinheiros dos capitães aqui estudados, apenas um era angola. Nenhum foi identificado com vindo da costa oriental – mais raros e mal quistos na Bahia setecentista. O padrão de sua escravaria é muito próximo do apresentado pelo senhorio da *Nossa Senhora da Esperança*. Percebemos a forte presença dos africanos ocidentais em ambos os casos como também foi encontrado por Jaime Rodrigues para o Rio de Janeiro entre os séculos XVIII e XIX.[205] Dois fatos interagem neste contexto, se por um lado na Bahia a oferta de escravos mina era bem maior que de centro-ocidentais, esse maior tráfico com a Costa da Mina requeria, por conseguinte escravos marinheiros que falassem um idioma próximo ao daqueles africanos que seriam negociados – quando não o mesmo. A presença de africanos que pudessem dialogar com os recém-escravizados, ouvir seus murmúrios ou planos de rebelião e fuga era imperativa nas embarcações negreiras.

Não há como descartar a presença dos escravos vindos da África Centro-Ocidental nos navios negreiros, como foi o caso de marinheiro Antônio, angola, escravo de João Machado de Aguiar. Apesar de uma aparente preferência dos traficantes pelos africanos minas no desempenho de tarefas da marinhagem e das artes de curar (como barbeiro ou sangrador) não se nota um exclusivismo referente a estes escravos e o porto ou região de destino dos navios. O Rio de Janeiro é um bom exemplo disso. A maioria de sua população escrava era centro-ocidental. O tráfico para o Rio de Janeiro, entre 1780 e 1863, contou com 80,56% de africanos sendo embarcados na África Centro-Ocidental, porém, isso não tinha total reflexo entre os tripulantes africanos de seus tumbeiros, cuja maior parte era de africanos minas.[206]

---

[204] AHU, Castro e Almeida, cx. 51, docs. 9619-9631, (*Representação do negociante José de Sousa Reis, dirigida à Rainha, na qual pede para ser indemnizado dos prejuízos que soffrera com a perda da sua corveta N. S. da Esperança e S. José, que os hollandezes lhe apresaram, quando fora fretada em 1767 pelo Governador da Bahia Conde do Azambuja, para conduzir à Ilha do Príncipe o Governador e Capitão General do S. Thomé e Príncipe Lourenço Lobo de Almeida, próximo à Costa da Mina, onde largaram o Capitão Antônio da Costa Bastos e toda a tripolação,* s/d, Bahia, *c*. 1777); TSTD, # 50924 (1768). Apesar de tendência de um superfaturamento dos preços, quando de um pedido de indenização, esse valor de 150$000 para tais escravos não é irreal, o marinheiro Antônio, do Gentio da Costa da Mina, escravo do capitão José Francisco da Cruz, foi avaliado em 150$000, no final da década de 1750. Isso não exime, totalmente, José de Sousa Reis de ter usado desse estratagema para aqueles escravos menos condizentes com tal quantia, pedindo o mesmo valor como se todos tivessem as mesmas qualidades ocupacionais e condições de saúde.

[205] Rodrigues, *De costa a costa*, pp. 186-188.

[206] Somente 31,1% dos escravos marinheiros embarcados em navios negreiros no Rio de Janeiro, entre

Dessa maneira, os capitães negreiros ofereciam aos seus contratantes, os donos da viagem, além de seus serviços, o aluguel de escravos que preenchiam perfeitamente as necessidades do trato negreiro. No que toca aos ofícios da saúde não se descarta a presença de práticas curativas africanas nas atuações desses escravos barbeiros e sangradores, destacando-se os vindos da Costa da Mina.[207]

Aos capitães negreiros era interessante ter seus escravos aprendizes embarcados no mesmo navio ou com capitães amigos, pois lhes garantia um bom ensino das práticas da mareação. Podemos notar essa prática com José Pereira da Cruz e seu escravo Francisco, um moleque da costa da mina.

O moleque Francisco, ainda muito jovem, voltou à Costa da Mina com seu senhor como "aprendiz de marinheiro". Em geral, os aprendizes começavam muito jovens sua vida nas embarcações para aprenderem com os velhos lobos do mar as agruras da vida e do trabalho.[208] Muitos foram os aprendizes de marinheiro nas mesmas condições deste moleque da mina, inclusive da mesma nação; sua história, contudo, não ficaria somente na viagem, pois Francisco protagonizaria um fato não muito raro nas embarcações atlânticas: a fuga.

Em algum momento em que a *galera Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio* aportou na Ilha de São Tomé, o moleque Francisco se arvorou de um momento de distração do dono e dos demais tripulantes e fugiu. É clássico na historiografia do tráfico atlântico mostrar que as embarcações "funcionavam como rotas de fugas para escravos que se fizeram passar por marinheiros livres e se engajaram no trabalho marítimo".[209] Desse modo escapavam-se dos seus donos, viviam novas aventuras entre

---

1780 e 1863, era centro-ocidental enquanto 53,1 % eram da África Ocidental. Entre os barbeiros essa diferença era bem maior: 66% era minas e 33% era angola, cf. Rodrigues, *De costa a costa*, pp. 186-187 e 274-275 respectivamente. Ainda sobre uma predileção dos africanos minas como oficiais da arte de curar, cf. *idem*, pp. 278-282. Sobre o tráfico para o Rio de Janeiro para o período desses dados (1780-1863), cf. TSTD, pesquisa feita para as designações "Rio de Janeiro" e "Rio de Janeiro province" obtendo 2.387 viagens. O período adotado fora para condizer com o mesmo tempo dos dados de Jaime Rodrigues, vendo apenas as viagens do século XVIII, para o Rio de Janeiro, a porcentagem da África Centro-Ocidental é ainda maior: 94% de 926 viagens compraram escravos nesta costa africana.

[207] Sobre as práticas curativas e os escravos minas, cf. Rodrigues, *De costa a costa*, pp. 278-280.

[208] Sobre a condição de escravo-marinheiro ver Jaime Rodrigues, "Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII E XIX)", In: *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 19, nº 38 (1999), pp. 20-25, (Dossiê Identidades Alteridades), este artigo foi aperfeiçoado tornando o capítulo 6 da tese de doutorado, mais tarde publicada, cf. Jaime Rodrigues, *De costa a costa*, pp. 185-220; Lapa, *A Bahia e a carreira das Índias*, p. 190; Hutter, *Navegação nos séculos XVII e XVIII*, pp. 170-171.

[209] Rodrigues, *De costa a costa*, p. 119 [citação]. As fugas também eram comuns nos portos do Rio de Janeiro e Recife, cf. respectivamente, Soares, *A capoeira escrava*, em especial o capítulo 4; Silva, *A faina, a festa e o rito*, pp. 190-194. Diferente do tipo de fuga do aprendiz Francisco, estas fugas nos

um porto e outro e compartilhavam novos valores culturais. As idas e vindas dificultariam uma possível recaptura.

Francisco usou o espaço da embarcação de outro modo. Ela fora uma porta diferente para a sua liberdade, contrariando a sua função de cativeiro. Diferente de seus pares, ele estava ali como cativo na faina do mar, contudo sua mobilidade como aprendiz de marinheiro, possivelmente, permitiu-lhe passar por um africano livre ou liberto na Ilha de São Tomé, fugindo sob as barbas do experiente capitão negreiro.

Quando ditava o seu testamento, José Pereira da Cruz não se esqueceu de Antônio, escravo da costa da mina que se encontrava fugido e sem notícias. Talvez fosse mais um personagem das fugas atlânticas como o moleque Francisco. Se considerarmos que Antonio era um marinheiro, podemos nos perguntar se o novo fugitivo não estaria sendo preparado para ocupar o lugar daquele nas viagens do seu dono. Francisco poderia estar indo bem no aprendizado da mareação, contudo, parece não ter aprendido a lição completa sobre as fugas.

O tempo de liberdade de Francisco não foi prolongado. Os olhos atlânticos pareciam não se fechar, mesmo nas horas de sono! Ele foi encontrado e conduzido à Cidade da Bahia pelo capitão Manoel Antonio Matheus, amigo de José Pereira da Cruz e nosso conhecido. Aos 9 de setembro de 1751, o moleque Francisco, agora em Salvador, estava diante dos avaliadores José de Souza Coelho e Domingos Correa Valle, que determinaram seu valor em 70$000 réis, quantia 30% inferior à que fora realmente vendido.[210] Não se pode esquecer que, mais uma vez, as conexões de amizade, compadrio e sociedade se fizeram importantes para a saúde da sociedade branca dominante.

A escravaria dos capitães negreiros não se resumia aos homens. Quinze era o número das mulheres africanas e crioulas pertencentes a estes seis donos, dentre as quais se destacavam as atividades de casa e do ganho nas ruas, uma delas, Inácia, do gentio da costa, escrava do capitão Manoel Ferreira de Oliveira reunia ambas as tarefas. A tabela 5 ajuda-nos a visualizar as atividades e as nações dessas escravas.

---

portos ao ingressar nos navios que estavam próximos de zarpar foram identificadas pela historiografia no Mundo Atlântico e entendidas como "fugas atlânticas". Uma característica era escravos, passando-se por forro, usarem o navio como o espaço e o meio para a fuga e não fugir dele próprio, como fez Francisco. Além das obras citadas devemos olhar, em especial, ao clássico artigo de Peter Linebaugh, "Todas as montanhas atlânticas estremeceram", In: *Revista Brasileira de História*, São Paulo, ANPUH, n.6, set.1983, pp. 7-46.

[210] APB, Seção Judiciária, 07/3257/53, *Inventário post-mortem de José Pereira da Cruz* (1752-55 incompleto), fl. 9f/v.

Tabela 5
Escravos dos capitães negreiros dos capitães do sexo feminino, 1750-1763

	Costa da Mina	Gentio da Costa	São Tomé	Jeje	Crioula	Total
Serviço de casa	-	03	01	-	-	**04**
Ganhadeira	-	04	-	-	-	**04**
Serviço de casa e ganhadeira	-	01	-	-	-	**01**
Costureira	-	-	-	-	01	**01**
Lavadeira	-	-	-	-	01	**01**
Não identificado	01	01	-	01	-	**03**
Total	**01**	**09**	**01**	**01**	**02**	**14**

Fonte: APB, Seção Judiciária, Inventários dos capitães negreiros, cf. nota 162.
Somam-se, ainda, três crianças crioulas não contadas.

Era comum entre os senhores da Cidade da Bahia deixar a seus escravos do ganho, homens ou mulheres, os encargos com a própria alimentação e vestimenta. Assim, ganhadeiras e lavadeiras poderiam trabalhar nas ruas, vendendo ou alugando seus serviços e daí tirando o seu sustento além da quantia que seria entregue ao seu senhor.

Não se pode descartar, também, que mesmo o escravo, mulher ou homem, sendo listado como do "serviço da casa", pudessem render jornais aos seus donos, uma vez que esta função ocupacional podia esconder outra mais específica como lavadeira, carregador de cadeira ou serpentina, dentre tantas outras atividades ao ganho da Cidade da Bahia.[211]

Para os capitães ter escravos que pudessem se sustentar seria importante. Representavam, assim, uma preocupação a menos para se pensar durante suas longas jornadas marítimas. Como vimos, os marinheiros eram alugados ou seguiam com os próprios donos, também ganhando soldo. Os demais ficavam sob a guarda dos sócios e amigos ou da família.

Ao partir para a África, Jacinto Gomes deixou suas escravas com a mãe de seus filhos, a preta Antônia. Escravas podiam tornar-se a mulher de seus senhores,

[211] Dos 71 escravos do "serviço da casa", oito foram anotados com uma ocupação mais específica: 3 rendeiras (uma aprendiz), 1 lavadeira, 1 cozinheira, 1 costureira, 1 carregador de rede e 1 carregador de serpentina, cf. APB, 51 inventários entre 1700-1751. De acordo com Bluteau "Serpentina em que andam na Bahia, e outras partes do Brasil. É uma rede coberta com teto e cortinas a modo de liteira. Dois homens levam-na com uma cana de Angola nos ombros e como as primeiras levavam por arremate a cabeça e a cauda de uma serpente foram chamadas de Serpentinas", cf. *Vocabulario portuguez & latino*, vocábulo "Serpentina", p. 608.

forçadamente ou não. Ao ditar seus últimos desejos, Jacinto ratificou a alforria que havia dado à "preta Antonia mãe dos mulatinhos [que] é forra por carta de liberdade que lhe passei". O casal, não oficial diante da igreja, teve dois filhos "mulatinhos": Domingos e Manoel. A família vivia sob o mesmo teto, uma casa alugada na ladeira da Misericórdia.

Talvez para auxiliar Antônia com os serviços da casa, Jacinto dera-lhe a escrava Joanna, a quem viria se somar a escrava Narcisa, uma moleca. A presença dessas escravas poder-lhe-ia ser importante na criação dos filhos e como companhia nos longos meses de viagens do capitão Jacinto. Estas escravas provavelmente eram ganhadeira assim como suas companheiras de cativeiro Maria e Josefa, ambas do gentio da costa. Ao ditar seu testamento Jacinto Gomes mandou seu inventariante alforriar Maria e Josefa, "pelos [serviços] que me tem feito". Diria mais, que o inventariante lhes passasse "Carta de Liberdade [e] enquanto o não fizerem lhe *servirá est[e] verbo de carta*", reiterando seu desejo de libertá-las.[212]

Antônio, marinheiro do gentio da costa, escravo do capitão Jacinto Gomes, teve de pagar pela sua liberdade. Assim que soube que fora avaliado em 130$000 réis, o preto Antônio procurou a Juiz dos Órfãos para dizer-lhe que "os tem prontos e quer entregar [ao] testamenteiro do dito defunto".[213] Antônio aprendeu os trâmites da sociedade colonial escravista em que vivia e foi recompensado por estar atento ao que se passava à sua volta. Como resposta de sua petição obteve a seguinte sentença: "seja servido mandar que o dito testamenteiro receba a referida quantia, do suplicante e repasse carta de liberdade". No dia 9 de novembro de 1753, o testamenteiro Domingos Pereira Bastos e os dois herdeiros de Jacinto Gomes – Domingos Gomes Bahia e Manoel Gomes Bahia – reconheciam que Antônio possuía o referido valor e ratificavam a determinação do Juiz dos Órfãos. Infelizmente, não sabemos o quanto esses africanos precisavam trabalhar, nem quais as estratégias usadas para guardar o sonhado dinheiro de sua alforria. Certamente o marinheiro Antônio, deve ter viajado muito, tanto no Atlântico quanto nas águas da Baía de Todos-os-Santos, para juntar o valor que apresentara como caminho para livrar-se da escravidão.

---

[212] APB, Seção Judiciária, 03/1147/1616/02, *Testamento e inventário post-mortem de Jacinto Gomes* (1752), fls. 3v-4v, [grifo meu], não consta a nação das escravas Antônia, Joana e Narciza.

[213] *Idem*, fls. 7v (avaliação) e 18f (pedido e confirmação da alforria). Para uma análise mais geral sobre os padrões da alforria na Bahia colonial, cf. Stuart B. Schwartz, "Alforria na Bahia, 1684 – 1745", In: *Escravos, roceiros e rebeldes*, Bauru-SP, EDUSC, 2001, pp. 171-218.

Por fim, é notável que os capitães negreiros apresentavam um padrão modesto de escravaria, proporcional ao seu cabedal e às suas casas simples. Diria mais, esse padrão refletia os interesses econômicos e profissionais desses homens, principalmente em se falando dos escravos masculinos. Todos eles, independente do gênero, por sua vez, rendiam aos seus donos o jornal do trabalho nas ruas e fontes da cidade, ou os soldos ganhos nas viagens negreiras em que iam embarcados. Os capitães estavam, desse modo, ativos na economia da *urbe* mesmo estando embarcado. Em alto mar, onde também ganhava o seu soldo, lucravam com o aluguel de seus escravos marinheiros somados aos seus investimentos no tráfico.

Capitães negreiros e senhores de escravos, estes sujeitos preocupavam-se também em participar das importantes festividades da colônia e em assegurar um ritual funerário digno à sua crença como cristão. De tal modo, como foi comum no mundo português, estes sujeitos buscaram pertencer a várias irmandades, alguns deles alcançando a honra de ser irmão terceiro. Estes investimentos simbólicos da vida e da morte é o que conheceremos a seguir.

Irmandade e morte

Homens e mulheres buscavam se associar a irmandades religiosas leigas cujo espaço de sociabilidade e fé poderia lhes oferecer boas relações pessoais com os demais irmãos, asseguravam lugares de destaque nas procissões e demais festas católicas além de lhes garantir os ritos fúnebres como mandava a tradição de seu tempo e a filantropia social.[214] Era interessante participar dessas confrarias também, pois muitas vezes elas atuavam como instituições de créditos, emprestando dinheiro aos seus irmãos ou estreitando os laços entre irmãos credores e devedores. Eram, portanto, um *locus* privilegiado para se usufruir daquilo que a sociedade da Salvador colonial e a sua condição financeira ofereciam.[215]

---

[214] Sobre a atuação das Ordens Terceiras e as principais festividades, cf. A. J. R. Russell-Wood, "Prestige, power, and piety in Colonial Brazil: the Third Orders of Salvador", In: *Hispanic American Historical Review*, vol. 69, nº 1 (fev/1989), p. 80; Socorro Targino Martinez, *Ordens Terceiras: ideologia e arquitetura*, Dissertação de mestrado em Ciências Sociais, UFBA, 1979, pp. 14-15 e 21.

[215] As mais importantes irmandades do mundo português eram as Santas Casas da Misericórdia nas quais desconheço a presença dos capitães negreiros. Sobre a instituição de Salvador cf. Russell–Wood, *Fidalgos e filantropos*. Para uma melhor compreensão da importância das várias irmandades na morte dos irmãos, cf. Reis, *A morte é uma festa*, especialmente o capítulo 2; Martinez, *Ordens Terceiras, passim*.

A Santa Casa da Misericórdia e as Ordens Terceiras destacavam-se como as mais importantes confrarias da América portuguesa. A Misericórdia, por sua vez, era o local onde se encontravam as mais importantes famílias da Bahia colonial, inclusive os armadores ou donos dos navios negreiros, cuja associação requeria muito investimento financeiro e social, o que dificultava a entrada de grande parte dos portugueses da Cidade da Bahia. Nenhum dos capitães negreiros aqui analisados, no entanto, era irmão de Nossa Senhora da Mãe de Deus da Misericórdia.[216]

Na Bahia setecentista existiam três delas sob a invocação de São Francisco (1635), Nossa Senhora do Carmo (1636) e São Domingos de Gusmão (1723). Era evidente na colônia a "importância que as ordens terceiras franciscanas adquiriram como veículos de comunicação e integração entre os emigrados portugueses e sua terra natal", funcionavam, também, como um local de aproximação de conterrâneos – não necessariamente conhecidos.[217] Tais características poderiam ser estendidas às demais Ordens Terceiras, como afirmou Russell-Wood: "os terceiros formavam parte de uma complexa rede na Bahia colonial, cuja lealdade a sua própria ordem foi paralelizado pelo aguçado senso de responsabilidade cívica, e defesa franca e enérgica dos interesses coloniais".[218]

Ainda que os pesquisadores, de algum modo, não cheguem a um consenso acerca do nível de riqueza e prestígio social dos irmãos terceiros, como eram conhecidos e se reconheciam, todos concordam que era importante pertencer a qualquer uma delas, ou a mais de uma; a maioria não descarta serem elas um espaço "aristocrático".[219] Um das fontes principais para essa definição seriam os livros de entradas, contudo um estudo prosopográfico tem se tornado cada dia mais difícil, quiçá impossível, pela perda – parcial ou total – de muitos destes livros e, mesmo, a falta de informações nos registros existentes. Assim, se por um lado Russell-Wood mostra que

---

[216] Sobre a distinção entre irmão maior e menor na Santa Casa da Misericórdia da Bahia cf. Russell–Wood, *Fidalgos e filantropos*, pp. 95-97.

[217] Juliana de Mello Moraes, "Da qualidade dos irmãos terceiros franciscanos: formas de inserção e afirmação social das elites locais nas duas margens do Atlântico, século XVIII", Comunicação apresentada no *Congresso Internacional O Espaço Atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedade*, Universidade Nova de Lisboa e Instituto de Investigação Tropical, Lisboa, 2005, p. 18.

[218] Russell-Wood, "Prestige, power, and piety", p. 89, trecho original: "In short, tertiaries formed part of an intricate network in colonial Bahia, whose loyalty to their own orders was paralleled by a keen sense of civic responsibility and strong and vocal advocacy of colonial interests".

[219] Russell-Wood, "Prestige, power, and piety", pp. 61-89; Maria Vidal de Negreiros Camargo, *Os terceiros dominicanos em Salvador*, Dissertação de mestrado em Ciências Sociais (História Social), UFBA, 1979, especialmente o capítulo 6; Reis, *A morte é uma festa*, pp. 51-53.

foram poucos os anos do século XVIII em que a Câmara de Salvador não incluía um irmão terceiro, uma demonstração do alto prestígio destes homens; por outro, Camargo, estudando as entradas dos irmãos de São Domingos, entre 1816 e 1834, afirma que, apesar de reduzidos, o que os "dados indicam é que não há qualquer elitização, pelo menos sob o aspecto sócio-profissional".[220]

A importância das Ordens Terceiras para estreitar vínculos mercantis e de trabalho – como poderiam ser o caso dos capitães negreiros –, não fora uma peculiaridade da Cidade da Bahia. Esse nicho social agregava grande quantidade de comerciantes tanto no Reino quanto em diversas cidades e vilas da colônia. No Rio de Janeiro e na cidade do Porto "a maioria dos terceiros se dedicava às atividades artesanais, contudo também fica evidenciada nas duas associações a emergência dos grupos mercantis" assim como em São Paulo, onde muitos terceiros, imigrantes lisboetas, se dedicavam à arte da mercancia no planalto de Piratininga.[221] Na Ordem de São Domingos de Salvador, também se percebeu uma preferência de comerciantes em serem irmãos. O mesmo fenômeno se verificou para os terceiros de São Francisco, dentre os quais, na década de 1760, os comerciantes representavam 73%.[222]

Sendo ou não um lugar exclusivo aos ricos homens da América portuguesa, as ordens terceiras tinham espaço para aqueles de menores posses, mas em condições de ostentar suas honrosas insígnias.[223] Os capitães negreiros eram alguns deles. Manoel da Fonseca, por exemplo, expressou em testamento que

> morrendo nesta Cidade da Bahia meu corpo seja enterrado em São Francisco por ser seu irmão terceiro na minha terra [há] mais de trinta anos em que ocupei vários

---

[220] Russell-Wood, "Prestige, power, and piety", p. 78; Camargo, *Os terceiros dominicanos em Salvador*, pp. 89-90 e 99.

[221] Moraes, "Da qualidade dos irmãos terceiros franciscanos", pp. 15 e 18.

[222] Camargo, *Os terceiros dominicanos em Salvador*, p. 91, a autora refere-se ao período já citado de 1816-1834; Martinez, *Ordens terceiras*, capítulo 5, em especial as páginas 125-127, 131 as Tabelas de 1 a 3 e Gráficos de 1 a 3; a autora afirma que no século XVIII nota-se "o predomínio das pessoas ligadas ao comércio" nas Ordens de São Francisco e no Carmo. Reis, *A morte é uma festa*, p. 52-53, o autor mostra a presença de comerciantes em outras irmandades religiosas, mesmo não sendo Ordem Terceira. Em importante estudo sobre as Ordens Terceiras fluminenses (a de Nossa Senhora do Carmo e a de São Francisco) William de Souza Martins reitera a forte presença de grupos mercantis, já na primeira metade do século XVIII, como irmãos terceiros, cf. *Membros do corpo místico: ordens terceiras no Rio de Janeiro (c. 1700-1822)*, São Paulo, Edusp, 2009, capítulo 3. Ainda nas confrarias fluminenses os homens ligados à navegação (donos de embarcações, capitães, mestres e marinheiros) compunham o terceiro grupo entre os irmãos, cf. p. 348. Agradeço a Maria Ferraz e Ediana Mendes pela indicação desta obra.

[223] Martinez aponta um *corpus social* diversificado na Ordem Terceira de São Francisco de Salvador, cf. *Ordens terceiras*, p. 24.

> cargos na mesa e serei acompanhado pela minha Irmandade do Santíssimo Sacramento da minha freguesia da Conceição da Praia.[224]

Era comum os terceiros possuírem uma patente de sua ordem para que pudesse garantir sua aproximação e exéquias pelas Ordens Terceiras de outras partes do mundo lusitano, como ocorreu com o capitão Manoel da Fonseca que era terceiro de São Francisco em Portugal.[225]

Manoel da Fonseca foi além dos outros quatro capitães negreiros e irmãos terceiros, ele ocupou diversos cargos na administração da sua ordem demonstrando maior prestígio dentre os capitães em estudo. Salta aos olhos o fato dos quatro capitães confrades das Ordens Terceiras serem os de maior riqueza: todos eles detinham montemor acima de um conto de réis.[226]

Não ficavam, contudo, restritas às Ordens Terceiras e à Santa Casa da Misericórdia as possibilidades de inserção na sociedade colonial; era importante também participar das demais irmandades distribuídas pelas dezenas de igrejas de Salvador. Destacava-se entre estas as irmandades do Santíssimo Sacramento amplamente difundida nas igrejas da Bahia como fica evidente nos testamentos dos capitães negreiros. Participar das confrarias do Santíssimo e das outras compunham os sinais de prestígio social na América portuguesa.[227]

Manoel Ferreira de Oliveira foi categórico sobre sua vasta presença nelas. Declarou em testamento que pertencia a "várias irmandades nesta cidade a quem meus testamenteiros darão parte do meu falecimento". Dos capitães que disseram ser confrade em qualquer instituição somente Jacinto Gomes não afirmou pertencer a outras irmandades além da Ordem Terceira de São Domingos. Ele, contudo, legou 50$000 ao Santíssimo Sacramento da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia para serem aplicados nas obras da Igreja.[228]

---

[224] APB, Seção Judiciária, 4/1580/2049/03, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel da Fonseca* (1757), fl. 1v; em outro momento afirma ser irmão em Portugal há apenas 28 anos, fl. 2v.

[225] Sobre as patentes das Ordens Terceiras, cf. Martinez, *Ordens terceiras*, pp. 16-17; Martins, *Membros do corpo místico*, pp. 320-321.

[226] O montemor de José Francisco da Cruz foi de 1:037$060, porém, a maior parte fora de empréstimo para investir no tráfico cujo lucro não veio a seus herdeiros. Foi o único que teve um saldo devedor; sobre empréstimos dos capitães negreiros ver o capítulo 3.

[227] Russell-Wood, "Aspectos da vida social das irmandades leigas da Bahia no século XVIII", In: *O bi-centanário de um monumento bahiano*, Salvador, Editora Beneditina, 1971, pp. 142-168; do mesmo autor, "Prestige, power, and piety", p. 78.

[228] APB, Seção Judiciária, 04/1613/2082/05, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel Ferreira de*

Sabemos que José Pereira da Cruz, poucos dias antes de viajar para a Costa da Mina foi à Ilha de Itaparica pedir ao reverendo da capela dos Velásquez, sita à freguesia de Santa Vera Cruz de Ilha de Itaparica, para ser o juiz da irmandade de Santo Antônio dos Coqueiros no ano de 1751, e foi eleito para o cargo. O capitão, no entanto, retornou da África muito doente sendo impedido de assumir o cargo e falecendo logo em seguida.[229]

A tabela a seguir apresenta todas as irmandades que os capitães negreiros declararam serem irmãos. Dos seis analisados, dois não afirmaram pertencer a qualquer uma delas, e nenhum participava de mais de uma Ordem Terceira. Curiosamente nenhum deles era irmão da Ordem Terceira do Carmo. No que toca às demais confrarias não se percebe nenhuma ligada aos protetores dos homens do mar como São Pedro Gonçalves (Santelmo ou Corpo Santo), por exemplo.

TABELA 6
Irmandades dos capitães negreiros

Nome	Ordens Terceiras	Demais irmandades e suas freguesias
José Pereira da Cruz	São Francisco	**Freguesia da Sé** Santa Casa de Jerusalém[230] **Freguesia de N. S. da Conceição da Praia** Nossa Senhora Santana **Freguesia de Santa Vera Cruz de Ilha de Itaparica** Santo Antônio dos Coqueiros, capela dos

Oliveira, fl. 3v. APB, Seção Judiciária, 03/1147/1616/02, T*estamento e inventário post-mortem de Jacinto Gomes* (1752), fl. 5f. Desta irmandade participavam os mais importantes homens da Cidade da Bahia como se pode notar na lista de seus juízes compilada por Russell-Wood, cf. "Aspectos da vida social das irmandades leigas da Bahia", pp. 164-168.

[229] APB, Seção Judiciária, *Testamento e inventário post-mortem de José Pereira da Cruz*, fls. 11-13. A viagem referida encontra-se em TSTD, # 49592. Cruz retornou da Costa da Mina em 26 de março de 1751 e faleceu no fim de abril.

[230] Os "padres da Terra Santa, esmoleres dos Santos Lugares ou do Santo Sepulcro [tinham a missão de] arrecadar as ofertas e esmolas, com que a piedade dos povos de boa-mente concorresse para a sustentação do culto dos Santos Lugares, em que existem os constantes monumentos dos sofrimentos de Nosso Senhor Jesus Cristo e para a edificação de hospícios, onde se recolhem os sacerdotes leigos", cf. José Vieira Fazenda, "Antiqualhas e memórias do Rio de Janeiro", In: *Revista Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* (RIHGB), tomo 88, vol. 142, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1920, ver o artigo "Hospícios de Jerusalém", pp. 3-8, (2ª ed. 1940, pp. 7-13); sobre a fundação da irmandade em Portugal cf. Oliveira, *Privilegios da Nobreza*, pp. 298-301.

		Velásquez
Jacinto Gomes	São Domingos	–
Manoel da Fonseca	São Francisco	**Freguesia de N. S. da Conceição da Praia** Santíssimo Sacramento
Manoel Ferreira de Oliveira	São Francisco	**Freguesia de N. S. da Conceição da Praia** Santíssimo Sacramento Nossa Senhora Conceição da Praia; Nossa Senhora das Dores; Nossa Senhora Santana; Irmandade das Almas; Santa Bárbara na sua Capela; **Freguesia de São Pedro** Santíssimo Sacramento em São Bento; Santa Luzia nas Mercês Nossa Senhora das Angustias nas Mercês; São José nas Mercês; **Freguesia de Nossa Senhora da Vitória** São Lourenço em Nossa Senhora da Graça.
João Machado de Aguiar	–	**Freguesia de Nossa Senhora do Pilar** Santíssimo Sacramento; Irmandade das Almas; Nossa Senhora do Rosário da Santíssima Trindade dos quartéis em Água de Meninos; **Freguesia de Santo Antônio Além do Carmo** Santíssimo Sacramento; Irmandade das Almas **Freguesia da Sé** Santa Luzia do Convento de São Francisco

Fonte: APB, Seção Judiciária, Inventários destes capitães negreiros, cf. nota 162.

As irmandades estavam presentes na vida de seus confrades nos momentos de necessidades financeiras e na enfermidade garantindo-lhes auxílio e companhia da doença ao momento da morte. Todos os cinco irmãos terceiros desejaram ser amortalhados no hábito de sua Ordem e ser sepultado nas suas igrejas como ocorreu com aqueles falecidos em Salvador. Esse direito também era assegurado aos filhos e

esposas dos confrades. Manoel, herdeiro do irmão José Pereira da Cruz, faleceu aos quatro anos e foi enterrado na igreja dos religiosos de São Francisco.[231]

Sendo membros de alguma irmandade, o seu corpo era acompanhado à sepultura pelos confrades, cuja obrigação se estendia a participar também das missas de corpo presente. Definitivamente, morrer desacompanhado de familiares e amigos não era a melhor forma de se despedir dos vivos nos tempos coloniais. Ser capitão negreiro, nesses tempos, era motivo para se preocupar duplamente quando se referia à morte. Primeiro na sua própria, uma vez que era alto o risco de morrer no mar, "sozinho" e sem as exéquias condizentes com a sua fé. Essa morte significava mais. Como a lei era sempre descumprida não havia capelão em todas as embarcações, logo, era certa uma morte sem os "sacramentos dos mortos" e sua entrada no céu seria marcada pelos pecados terrenos ainda não absolvidos.[232]

A segunda preocupação seria por não poder acompanhar seus confrades à sepultura ou não participar das festas principais da irmandade, estando em viagem. Esta ausência foi lembrada por Manoel Ferreira de Oliveira e para compensar a sua falta grave, devido às muitas vezes em que esteve viajando, ofertou duas capelas de missas (100 missas) para o conforto da alma dos terceiros seus irmãos e de sua própria, que não podia alcançar a Corte Celestial com dívidas a seus irmãos.[233] Sua precaução deve lhe ter rendido melhores recepções celestiais, afinal Manoel, como muitos capitães, faleceu no mar.

Manoel da Fonseca, como de costume, anotou suas vontades referentes ao seu funeral se falecesse na cidade. Não satisfeito, se precaveu por não saber o que o "Senhor de mim quer fazer, e quando será servido de me levar para Si". Pedia ao padre que ia embarcado que fizesse "todos os sufrágios que puder e o tempo e paragem o permitir e

---

[231] APB, Seção Judiciária, 07/3257/53, *Inventário post-mortem de José Pereira da Cruz* (1752-55 incompleto), fl. 82v.

[232] Sobre auxílio das irmandades durante momentos de dificuldades dos irmãos, cf. Martinez, *Ordens terceiras*, pp. 13-14, 24 e 46; Martins, *Membros do corpo místico*, capítulos 3 e 4. Acerca dos últimos sacramentos destinados ao moribundo cf. Reis, *A morte é uma festa*, pp. 103-109, em especial a p. 109 sobre morrer no mar. Refiro-me ao Regimento de Arqueação de 18 de março de 1684, cf. José Justino de Andrade e Silva, *Collecção chronologica da legislação portugueza, 1683-1700* (compilada a anotada), Lisboa, Imprensa Nacional, 1859, (*Carta de Lei de18 de Março de 1684. Regimento da condução dos negros cativos de Angola para o Brasil*); seu capítulo XI determinava que todo navio fosse "obrigado a levar um sacerdote que sirva de capelão para neles dizer missa, ao menos [n]os dias Santos, e assistir aos moribundos"; para detalhes sobre a arqueação ver o capítulo 3, nota 297. De acordo com Nardi em 21 de julho de 1727 uma provisão eximiu as pequenas embarcações a levar capelão, cf. *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 241-242, nota 69.

[233] APB, Seção Judiciária, 04/1613/2082/05, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel Ferreira de Oliveira*, fl. 4f.

[que] todas as missas que disser no decurso de toda a viagem serão pela minha alma pagando-lhe o meu testamenteiro a esmola de $200 cada". Disse mais, que em seu baú de viagem havia um lençol devidamente escolhido pelo capitão para seguir consigo ao oceano profundo, sua possível sepultura. Manoel, no entanto, recebeu a graça divina de morrer em terra. Seu corpo foi conduzido na tumba maior da Santa Casa da Misericórdia compondo pomposamente sua última saída pelas ruas da Cidade da Bahia. O cortejo saiu da Igreja do Corpo Santo, muito provavelmente subiu a ladeira da Misericórdia, contornou a Sé pelos fundos atingindo o terreiro de Jesus. No último plano via-se o convento franciscano. O corpo do capitão negreiro foi sepultado na sua Ordem Terceira.[234]

Muitos deles tanto viveram no oceano que em suas águas profundas encontraram o caminho para o além. Em alto mar seus corpos se depariariam com tubarões famintos encontrando-se com o mesmo destino de seus milhares de vítimas africanas que não sobreviveram à viagem para as Américas.[235] Alguns destes capitães, ao fazer seu testamento, deixavam ordens para que suas exéquias fossem efetuadas assim que a notícia chegasse à cidade, dessa forma suas almas alcançariam a salvação divina. Esse foi o caso de Jacinto Gomes que ao testar pediu que

> ainda que faleça fora desta Cidade vindo a notícia de meu falecimento sempre se farão o mesmo ofício na forma declarada e se *me mandarão dizer mais cinquenta missas por minha Alma* de esmolas de trezentos e vinte reis aonde meu testamenteiro vir que é mais conveniente.

O capitão Jacinto agiu corretamente. Aquela era a última viagem em que iria embarcado. Ele faleceu logo após iniciar seu retorno da Costa da Mina e assim que a embarcação arribou no porto baiano noticiando sua morte seu testamenteiro tratou de cumprir as últimas vontades do capitão negreiro. Na matriz de Nossa Senhora da Conceição da Praia vinte padres e o pároco oficiaram o Ofício de Nossa Senhora e rezaram mais trinta missas. A essa e os tocheiros trataram de materializar a cena fúnebre, cujo corpo não mais existia, dando mais vivacidade ao rito. Àquelas missas juntaram-se outras vinte, rezadas pelos carmelitas. Essa capela de missas, não pedida

---

[234] APB, Seção Judiciária, 4-1580-2049-3, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel da Fonseca* (1757), fls. 1f/v e 45f-46v. A primeira citação é recorrente nos testamentos para designar o desconhecimento diante da morte e dos desígnios do deus cristão. A matriz da Conceição da Praia fora transferida para a Igreja do Corpo Santo por conta da reconstrução naquela.

[235] Encontraremos mais tubarões no último capítulo.

caso morresse em terra, funcionaria como elemento de barganha divina uma vez que suas exéquias não ocorreram como mandava a tradição do bem morrer.[236]

Inseridos, pois, nesta sociedade onde a posição social era determinada pelo nascimento, mas também galgado ao longo da vida através de riqueza e formas de distinção e terminando com um funeral ostentatório, os capitães negreiros buscaram meios de se fazer mais presente no corpo social da América portuguesa.

Por ora, não encontrei maiores informações que me permitam uma análise mais acurada do grupo de capitães de embarcações negreiras nas irmandades, e quaisquer fossem elas, creio que não iriam encontrá-los em um quadro muito diferente do apresentado aqui, ocupando os mais altos postos da mesa, por exemplo. Eram homens simples e de mediana riqueza, com algumas exceções. Manoel da Fonseca, já citado, foi uma delas, ocupando "vários cargos na mesa" dos terceiros de São Francisco.

****

> Os mecanismos reconhecidos para atingir o sucesso, vale dizer, atingir níveis de desempenho pessoal que, legitimados socialmente, permitiam a ascensão social através da obtenção de elementos distintivos específicos do tempo – privilégios, honras e as condições materiais de viver *em estado de nobreza* […][237]

Nossos personagens não compunham o mais alto escalão hierárquico da colônia. Por tudo que vimos até aqui esta afirmação torna-se mais firme. Relembrando os seus bens domésticos, sua residência, a quantidade de escravos que lhes serviam, tal afirmativa pode ser mais facilmente entendida. A busca dos colonos por uma vida *em estado de nobreza* era repleta de empecilhos, tais como o seu alto custo e o alto risco dos investimentos sem a garantia de alcançá-la. Não tendo nascido em rica família, os capitães negreiros encontravam no comércio um meio de ascensão financeira e social. Por desempenhar uma atividade de mando e responsável por aumentar a riqueza dos investidores coloniais e da Fazenda Real, a importância dos capitães negreiros ganhava dimensões maiores que um simples comerciante ou oficial mecânico, por exemplo. Esse conjunto de fatores lhes proporcionou melhores relações pessoais e financeiras na Cidade da Bahia setecentista, ainda que não compusessem a elite baiana colonial.

---

[236] Para os dados do funeral de Jacinto Gomes, cf. APB, Seção Judiciária, 03/1147/1616/02, T*estamento e inventário post-mortem de Jacinto Gomes* (1752), fls. 4v [citação, grifo meu], 28f-29v e 41f. A viagem referida encontra-se em TSTD, # 50750.

[237] Jancsó, *Na Bahia, contra o império*, p. 70 [grifo do autor].

No entanto o capitão manda a manobra,
E após fitando o céu que se desdobra,
Tão puro sobre o mar,
Diz do fumo entre os densos nevoeiros:
"Vibrai rijo o chicote, marinheiros!
Fazei-os mais dançar!..."

E ri-se a orquestra irônica, estridente. . .
E da ronda fantástica a serpente
Faz doudas espirais...
Qual um sonho dantesco as sombras
voam!...
Gritos, ais, maldições, preces ressoam!
E ri-se Satanás!...

Castro Alves, O Navio Negreiro – tragédia no mar

Capítulo 3

NEGREIROS AO MAR

A viagem oceânica era um fenômeno arriscado e complexo. Importantes homens de negócio, dentre os quais poderemos incluir o monarca, investiam vultosas somas de dinheiro na construção, compra ou aluguel das embarcações, a aquisição das mercadorias e contratação dos tripulantes e oficiais. No que toca a estes últimos, era essencial que fossem bons profissionais e conhecedores dos mares para onde iriam rumar suas velas.

Para que essa empresa tivesse efeito montou-se, desde os primórdios, uma hierarquizada divisão do trabalho no mar. Homens governavam homens e suas cargas, enquanto outros tantos – a maioria – eram governados, não, obviamente, sem contestações e eventuais enfrentamentos. Se as funções regidas pela hierarquia durante uma viagem eram imutáveis, o mesmo não podemos dizer sobre o uso dos termos, ao longo dos tempos.

Ser capitão podia significar desde o comando de uma única embarcação ao de uma armada, sendo neste último caso chamado de capitão-mor. Quando das Grandes Navegações lusitanas, o rei investia num homem de sua confiança e prestígio o comando de sua esquadra destinada ao Oriente. Este cargo de Capitão-Mor durava somente ao tempo de seu retorno a Lisboa e podia ser repetido outras vezes conforme a vontade real. Todos os demais capitães das armadas deviam-lhes total obediência.

O capitão, quer de uma esquadra quer de uma nave, tinha plenos poderes de governo de todas as pessoas na embarcação, fossem-nas tripulantes ou passageiros, não importando sua nobreza. Sendo uma armada, o capitão-mor assumia a chefia máxima. Dentre tais responsabilidades estavam o poder de justiça – salvo condenação a pena de morte –, e julgar atos cíveis em até duzentos mil cruzados sem direito de apelação. Podia, ainda, "por a tormento no navio" ou aplicar outros castigos físicos, "conservar a qualquer homem preso com ferros aos pés durante toda a viagem" entregando-o à justiça em terra, assim que desembarcasse. Havendo alguma questão de maior importância o capitão chamava "todos os oficiais, fidalgos e mercadores" que, reunidos em conselho, votavam e assinavam "o auto, para a todo tempo responder".[238]

---

[238] *Via* , *ilhas de Maldiva, Maluco, e ao Brazil, e os differentes casos, que lhe aconteceram na mesma viagem nos dez annos que andou nestes paizes: (1601 a 1611) com a desc , leis, usos, policia, e governo: do trato e commercio, que nelles ha: dos animaes, arvores, fructas, e outras singularidades, que alli se encontram*, (trad. Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara, da edição francesa de 1679), Nova Goa, Imprensa Nacional, 1858, tomo I, pp. 165-166, todas as citações são desse viajante. Tormento, diz Bluteau, "em frase judicial, é a pena corporal, que se dá ao preso, contra o qual haja prova semiplena e indícios bastantes da culpa, que lhe imputa", cf. Raphael Bluteau, *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico…*, Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712-

As prerrogativas do capitão tinham seu limite diante da pilotagem. Esta arte era da alçada do piloto e quando aquele intervia na viagem devia ser lavrado um termo que seria assinado por ambos, no qual o capitão assumia quaisquer responsabilidades pela mudança da rota.

A definição de Bluteau é feliz e direta: "o piloto é o que, com a carta e a agulha de marear, governa o navio nas coisas concernentes à derrota". A esta ocupação cabia o êxito da viagem, saber corretamente a rota e conduzir em segurança coisas e pessoas. Antes dele, Pyrard de Laval mostrava o quanto esta tarefa exigia do indivíduo: "não se arreda o pé de seu posto à popa, atento sempre à sua agulha e à sua bússola".[239]

O terceiro em importância numa embarcação era o mestre. Sua função era auxiliar o piloto nas manobras da nave, receber suas ordens e repassá-las aos "marinheiros, grumetes e outra gente do serviço do navio; e há [ainda] abaixo dele o contramestre para ajudá-lo". O contramestre, por sua vez, comandava a proa, na frente da embarcação, e "tem o cuidado de toda a carga do navio, assim para carregar como para descarregar, e outras ocorrências necessárias" em mar ou terra.[240]

Bluteau lembra, ainda, que o "mestre da nau mercantil" era o responsável pelas mercadorias que eram embarcadas e era quem deveria dar notícia de todas elas aos homens de negócio, atuando como o contramestre citado por Laval.[241]

1728, 8 vols., vocábulo "Tormento", p. 208; Bluteau, op. cit., Vocábulo "Capitam, Capitâõ", pp. 126-127; Humberto Leitão & José Vicente Lopes (Comandantes), Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual, 2ª ed., Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974, Vocábulo "Capitão", pp. 135-136; sobre a armada das Grandes Navegações, cf. Teresa Lacerda, Os Capitães das Armadas da Índia no reinado de D. Manuel I – uma análise social, Dissertação de Mestrado em História e Arqueologia da Expansão e dos Descobrimentos Portugueses,, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2006, capítulo 1; José Roberto do Amaral Lapa, A Bahia e a carreira das Índias (Ed. Fac-símile), São Paulo/Campinas, Hucitec/Editora da Unicamp, 2000, pp. 150-151.

[239] Bluteau, *Vacabulario Portuguez & Latino*, Vocábulo "Pilôto", p. 507; derrota "propriamente é o caminho, ou a viagem que se faz por mar", cf. Vocábulo "Derrota, Derrôta", p. 78; *Viagem de Francisco Pyrard de Laval*, tomo II, pp. 165. De acordo com Miceli o piloto era a "autoridade suprema" sobre o caminho a ser seguido. Ainda segundo o autor, apesar da importância da função, a pilotagem "às vezes [era] acrescentada de inexperiência e teimosia, o que punha a perder vidas e coisas sem conta", cf. Paulo Miceli, *O* ponto *onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, século XV e XVI)*, 3 ed. Campinas, Editora da Unicamp, 1998, pp. 106-109.

[240] Para as citações, cf. *Viagem de Francisco Pyrard de Laval*, tomo II, pp. 165-166, ainda segundo este viajante, ao mestre cabia o governo da popa até o mastro principal, uma região nobre da embarcação de onde era comandada a ré e a manobra. Nesta região traseira do navio, situava-se também o castelo de popa – onde estão os aposentos do capitão e dos seus oficiais, além dos passageiros importantes. Antes daquele mastro estava o leme, a cargo do piloto. Lucy Hutter, enfatiza a função do mestre no comando e supervisão dos marinheiros e grumetes, cf. *Navegação nos séculos XVII e XVIII: rumo: Brasil*, São Paulo, Edusp, 2005, p. 171.

[241] Bluteau, *Vacabulario Portuguez & Latino*, Vocábulo "Mestre", pp. 455-457; Leitão & Lopes, *Dicionário da linguagem de marinha*, Vocábulo "Mestre", p. 355.

Apesar de notarmos que as palavras *capitão* e *piloto* relacionam-se intrinsecamente com posições de comando – um da embarcação, outro da rota – e, que o *mestre* desempenhava tarefas de auxílio, nota-se na história do tráfico atlântico de escravos na Bahia do século XVIII, um acúmulo de funções e uma enorme confusão no uso do termo pelos escrivães. Essa divisão parece ter sido bem seguida na Carreira da Índia e demais embarcações do coroa. Pessoas que viajaram nestes navios atestam a divisão de tarefas como é o caso do citado Francisco Pyrard de Laval.[242]

Esse rápido entendimento da ocupação dos oficiais dos navios deve iluminar nossas ideias quando pensarmos nos capitães negreiros. Na maioria das vezes suas funções se assemelhavam, afinal o espaço de trabalho e o tipo de encarregados eram os mesmos, diferenciava drasticamente o tipo da carga que iria conduzir: uma carga de gente. Homens, mulheres e crianças que eles deveriam "ir buscar àquela costa [africana], e trazê-los em direitura a esta cidade [da Bahia]".[243]

Capitães e mestres: a burocracia lusitana

Pelas águas de todos os santos singraram centenas de naves destinas à costa africana, cuja imensa responsabilidade pelo sucesso repousaria em mãos de homens de grande experiência no mar, em especial no litoral da África. As fontes não são categóricas em definir as atividades de cada sujeito e isso exige maior esforço analítico para entender como se dava o governo dos navios negreiros.

Uma olhar rápido já seria revelador da confluência de funções. Percebe-se que a uma mesma pessoa podia ter seu nome anotado ora como mestre, ora como capitão, o que por si só já descortina uma imbricação de significados. Talvez o fato de aqueles sujeitos cumprirem tarefas de ambos os cargos fizessem os funcionários qualificarem-nos por um ou outro termo inadvertidamente.

O caso de Antonio Nunes de Brito ilustra bem essa corriqueira realidade, literalmente anotada nas páginas do tráfico luso-brasílico. Ao apresentar requerimento para ir à Costa da Mina em 1734, Brito teve sua viagem registrada em Alvará como mestre do *patacho Nossa Senhora do Monte e Santiago*. Manoel Lobo de Souza,

---

[242] Cf. "Regimento do Regio Arsenal, e Ribeira das Naos da Cidade de Goa" (13 de julho de 1773), In: *Systema, ou collecção dos regimentos reaes*, Lisboa, Officina Patriarcal de Francisco Luiz Ameno, 1791, tomo VI, pp. 32-130, em especial a p. 117.

[243] Este trecho é oriundo da parte burocrática dos Alvarás de viagem, cf. APB, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 440, fl. 1f/v.

escrivão da alfândega da Bahia, entretanto, ao redigir o relatório de saída do tabaco para aquela costa, no biênio 1734-1735, registrou-o como capitão da mesma nave, anota-a agora como um *navio*.[244] Vemos que, mesmo aos funcionários reais não parecia ser fácil distinguir o papel de um *mestre* do de um *capitão*, o mesmo acontecendo com o tipo da embarcação que, como se percebe, foi mudado no segundo momento.

O historiador português José Capela define, rapidamente, os principais agentes do tráfico de escravos em Moçambique. A tríade que aparece naquela praça mercantil é formada por: capitão, mestre e caixa. Referindo-se ao caixa, o autor afirma que "os documentos disponíveis levam-nos a crer que estas designações não obedeciam a qualquer tipo de rigor. Há casos de surgirem associados no mesmo nome 'senhorio, sobrecarga e capitão', 'senhorio e armador', 'mestre e dono', 'mestre e piloto', 'capitão, caixa e proprietário' e 'capitão e piloto'".[245] Esta falta de rigor dos notários é o que também se sente ao consultar a documentação baiana para a economia negreira.

Entre dezembro de 1702 e 1714, trezentas e duas viagens foram iniciadas na Cidade da Bahia com destino à costa africana. O escrivão da alfândega da Bahia registrou o oficial responsável pela embarcação como "mestre" por 281 vezes, uma gigantesca maioria de 93%. Em treze saídas de negreiros do porto baiano, o seu comandante foi anotado como "capitão". E pra finalizar, em oito daquelas viagens registrou um "capitão e mestre", não necessariamente dispostos nesta ordem.[246]

O termo mestre é uma constante ao longo de toda primeira metade do Setecentos na pena destes funcionários da alfândega, aparecendo, vez ou outra, nas correspondências para o Conselho Ultramarino. O que chamo a atenção aqui é para se perceber a flagrante distorção na forma como os responsáveis pela embarcação negreira

---

[244] APB, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 443, fl. 176f/v; AHU, Castro e Almeida, cx. 52, doc. 4541 (*Carta do provedor da alfândega da cidade da Bahia, Domingos de Almeida ao rei [D. João V] a informar da relação das embarcações que vieram da Costa da Mina*, Bahia, 27 de Junho de 1735). TSTD, # 50598.

[245] José Capela, *Dicionário de negreiros em Moçambique (1750-1897)*, Porto, Edições eletrônicas CEAUP, 2007, pp. 15-16.

[246] APB, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 440 (12/12/1702-18/10/1714). Estes termos continuam sendo usados nos alvarás seguintes (APB, Alvarás 443, 447), mas, por escolha metodológica, não foram contabilizados. Uso esta fonte para esta analise, pois o TSTD, nem sempre, mantém os termos locais. No que concerne aos sujeitos que interessam a este estudo, todos foram alocados sob a nomenclatura "Crew [tripulação] / Captain A, B e C", não indicando, estas letras, necessariamente um grau de importância ou diferenciação, nem respeitando o termo que aparece nas fontes. O cargo de escrivão da alfândega foi criado com a fundação de Salvador. Uma de suas funções era "passar registro de cada provisão dada aos navios em embarcações que forem para a Costa da Mina". Além disso, deviam seguir o Provedor nas vistorias de armazéns e fortalezas, anotando as mercadorias dentre outras atividades, cf. Graça Salgado (coord.), *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*, 2ª ed., Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1985, p. 288.

eram anotados na mesma instituição colonial sediada na Cidade da Bahia. Grosso modo, ao sair em direitura à África, esses escrivães registravam-nos como *mestre*, porém, quando necessitavam fazem alguma prestação de contas a Lisboa, os mesmos homens eram anotados como *capitães.* Isso pode ser entendido melhor nos exemplos seguintes.

Estariam, então, os funcionários do Reino mais acostumado a chamar os responsáveis pelos navios pelo título de *capitão*, e os provedores da Alfândega baiana ao lidar com eles, seguiam uma prática daquela Corte? Ou estamos diante da desobediência da burocracia lusitana ao rigor terminológico, já lembrado por José Capela? Uma e outra devem ser consideradas, uma vez que entender a mentalidade desses funcionários não é o objetivo primordial aqui. Podemos nos perguntar, ainda, até que ponto o rigor da hierarquia oficial marítima (capitão, mestre, piloto, etc.) era conhecido pelos funcionários reais e seguido ao serem registrados.

Podemos confrontar a pena do escrivão Domingos Luís Moreira, aquele que registrava nos livros da alfândega as viagens, com a do outro escrivão, Manoel Lobo de Souza, responsável por redigir uma relação constando as saídas do tabaco para a Costa da Mina entre janeiro de 1734 e junho de 1735, cujas embarcações eram as mesmas anotadas por Moreira.[247]

Apesar de ser uma amostragem pequena, somente vinte e três registros referentes a um ano de viagens, a intenção é exemplificar o quanto as informações referentes ao ofício de mestre e capitão mudavam nos documentos, apesar de referir-se às mesmas pessoa e viagem. E neste caso, a redação de alguns registros dista um do outro em poucos meses ou dias: o último Alvará de pedido para viajar à África foi de 10 de julho de 1735, enquanto o Ofício para Lisboa foi escrita pelo provedor da alfândega dezessete dias depois.

Dessas vinte e três viagens anotadas por Manoel Lobo de Souza a pedido do provedor da Alfândega, Domingos da Costa de Almeida, identifiquei dezenove nos *Livro de Alvarás*. Confrontando estas viagens duplamente encontradas nesta pesquisa, nota-se que em seis delas o capitão ou mestre não é a mesma pessoa registrada anteriormente. Em todas as outras o nome do Alvará de saída foi confirmado.

Analisando estas treze expedições restantes vemos o quanto a nomenclatura usada para definir o governante da nave podia mudar entre o Alvará de saída da viagem negreira e uma listagem da mesma instituição numa correspondência entre Salvador e

---

[247] APB, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 443; AHU, Castro e Almeida, cx. 52, doc. 4541 (*Carta do provedor da alfândega da cidade da Bahia…*, 27 de julho de 1735).

Lisboa. Somente em três assentos a ocupação original registrada nos Alvarás se manteve, revelando uma mudança de visão entre os funcionários em 76,9% das vezes, como se verifica com detalhes na tabela 7.

Tabela 7
Comparação de registros dos mesmos Mestre e Capitão, 1734-1735

Escrivão Domingos Luís Moreira [a]	Escrivão Manoel Lobo de Souza [b]	Número de registro de viagem	%
Mestre	Capitão	5	38,45
Capitão e mestre	Capitão	4	30,75
Mestre	Mestre	2	15,40
Capitão	Capitão	1	7,70
Capitão e mestre	Mestre	1	7,70
Total	**–**	**13**	**100**

FONTE: (a) APB, Seção Colonial e Provincial, *Alvarás*, 443; (b) AHU, Castro e Almeida, cx. 52, doc. 4541.

Mais instigante ainda é a sub-representação do termo *mestre* numa outra correspondência para Lisboa, desta vez enviada pelo vice-rei Conde de Athouguia. A missiva tinha como função, apresentar o rendimento auferido pelo tabaco exportado para a costa africana no decênio 1743-1753. Nos livros do Juiz da Balança do Tabaco há registro de 126 embarcações, nas quais havia sido embarcado fumo da Bahia para a África nestes dez anos. Das cento e dez viagens cujo oficial da embarcação foi registrado, em 96,36% o escrivão Francisco da Costa Pinto usou *capitão* e não *mestre* para designá-lo.[248]

A indefinição mostrada pelas fontes que registram tais viagens da Cidade da Bahia para a costa africana, mais que nos apontar um provável desconhecimento dos funcionários da Coroa diante dos oficiais, ou dos tipos de navios utilizados, revela-nos o quanto era complexa a atividade por eles desenvolvida.[249] A realidade complica-se um pouco mais.

---

[248] AHU, Castro e Almeida, cx. 05, docs. 744-749 (*Offício do Vice Rei Conde de Athouguia, informando acerca do rendimento dos direitos do tabaco, exportado da Bahia nos ultimos 10 annos para Africa, Rio de Janeiro, e Costa da Mina*, Bahia, 20 de setembro de 1753).

[249] Amélia Polônia mostra que os notários portugueses, mesmo no reino, também não mantinham uma homogeneidade em seus termos variando de pessoas a pessoa, assim, nota-se a variação do nome das carreiras na pena do cosmógrafo João Batista Lavanha (1596-1606 e 1619), e uma homogeneidade na de Manoel de Figueiredo (1606-1622), cf. "Mestres e pilotos das Carreiras Ultramarinas (1569-1648)", In: *Revista da Faculdade de Letras - História*, Universidade do Porto, II Série, vol. 12 (1995), pp. 279-280.

Neste mar de nomes, curiosamente, ainda não tocamos naquele que teria como função fazer o navio singrar as correntes precisas do Atlântico em busca da mão de obra colonial: o piloto. Este ofício nunca é lembrado pelos notários da burocracia colonial. Talvez não fosse da alçada do piloto ir registrar a viagem perante a administração lusitana, cabendo ao capitão ou ao senhorio da embarcação. Outra possibilidade é o acúmulo das funções de piloto e capitão na mesma pessoa, sendo registrado apenas o último cargo.

Em se configurando esta última cena, um detalhe importante do tráfico baiano pode ser melhor conhecido nos testamentos e inventários *post-mortem*: mestres ou capitães, como queiramos chamá-los, também poderiam se responsabilizar pela rota. Alguns dos capitães negreiros analisados aqui afirmavam levar consigo "todos os trastes pertencentes à arte de piloto", muitos deles já velhos e desgastados pelo tempo e uso. O acúmulo dos ofícios de piloto e capitão também ocorria no tráfico de Moçambique.[250]

A patente de Capitão de Mar e Guerra de Jacinto Gomes confirma essa realidade. Ao redigir o pedido da patente ao rei, o Conde das Galveas afirmou que Gomes "há vinte anos [viajava] para a Costa da Mina, em várias embarcações com o emprego de capitão e piloto a resgatar escravos". O texto não é suficientemente objetivo em afirmar se ele desenvolveu ambas as funções ao mesmo tempo, ou em épocas diferentes. De todo modo ele pode ter ascendido à posição de piloto e depois à de capitão, ou mesmo já iniciado como este último. Gomes já era um experiente homem do mar como demonstra a mesma patente. Antes de ingressar no tráfico atlântico de escravos ele tivera no mínimo uma década de experiência em vários navios do rei, dentre eles a *Nau Penha* que trouxe o Conde de Vimieiro à Cidade da Bahia, em 1718.[251] Muito provável que o início de sua carreira, ainda como aprendiz de marinheiro, tivesse iniciado antes, afinal ela já aparece em destaque nesta viagem o que não seria muito comum aos iniciantes dos mares.

---

[250] APB, Seção Judiciária, 07/3195/09, T*estamento de José Pereira da Cruz* (1750-57), fl. 1v; 04/1580/2049/04, *Testamento e inventário post-mortem de José Francisco da Cruz* (1757), fl. 3v. Capela, *Dicionário de negreiros em Moçambique*, p. 16.

[251] AHU, Bahia Avulsos, cx. 97, doc. 7723 (*Requerimento do capitão do iate Nossa Senhora da Ajuda e Bom Jesus de Bouças Jacinto Gomes*, Bahia, 1º de fevereiro de 1749). Dom Sancho de Faro e Souza, o 2º Conde de Vimieiro, foi governador de 1718-1719, cf. Luís Henrique Dias Tavares, *História da Bahia*, 10ª ed., Salvador/São Paulo, Edufba/Ed. UNESP, 2001, p. 202; Jozé Antonio Caldas, *Notícia geral de toda essa capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano desde 1757*, In: Revista do Instituto Geographico e Historico da Bahia, nº 57 (1931), pp. 141-142. Não temos dados sobre estes mais de 20 anos do tráfico de Jacinto Gomes, a primeira viagem dele como capitão negreiro é de 1734.

Tudo isso não exclui, obviamente, a presença de piloto e capitão numa mesma embarcação negreira. Isso ocorreu, por exemplo, em 1714 com a *galera Nossa Senhora da Atalaia e Santo Antônio*, de propriedade do grande traficante Francisco Pinheiro, sediado em Lisboa. Em carta datada de 13 de dezembro daquele ano, seu caixeiro João Denis de Azevedo, recém-chegado ao porto de Ajudá, justificou que a demora da viagem e os possíveis prejuízos seriam ocasionados "pelos ruins pilotos que trazíamos, e as muitas calmas que topamos, e na viagem tivemos alguns sustos com vários navios que avistamos". Essa informação seria confirmada pelo capitão da galera e afilhado de Pinheiro, José Vieira de Azevedo, ao escrever também sua carta dando conta da jornada entre Lisboa e Ajudá.

Dois pontos devem ser destacados aqui. Apesar dos contratempos naturais e de possíveis ataques nos mares os pilotos eram os primeiros a ser responsabilizados, tamanha era a sua importância para o desfecho da atividade negreira. Depois, a composição da galera é reveladora da forma empresarial como Francisco Pinheiro conduzia seus negócios no mundo português. À divisão de tarefas nos navios somava-se uma importante fiscalização através de correspondências de todos os seus encarregados. Tudo isso diferenciava muito do que vemos na maioria das viagens negreiras saídas de Salvador.[252]

O testamento do marinheiro Manoel Ferreira dos Santos deixa-nos algumas pistas sobre a presença dessa divisão também nas embarcações brasílicas saídas da Bahia. Ao embarcar em 1728, para Costa da Mina, no *navio Nossa Senhora […] Santo Antonio, e Almas* ele indicava como segundo testamenteiro o capitão e em terceiro o piloto. Precavido, estendeu sua vontade para as próximas viagens que viesse a fazer:

---

[252] Luís Lisanti, *Negócios coloniais: uma correspondência comercial do século XVIII*, Brasília/São Paulo, Ministério da Fazenda/Visão Editorial, 1973, vol. IV, *Carta de João Denis de Azevedo para Francisco Pinheiro, Carta da Costa da Mina, 13/12/1714*, p. 540; *Carta de José Vieira de Azevedo para Francisco Pinheiro, Carta da Costa da Mina, 13/12/1714*, p. 539. TSTD, # 46736. No TSTD a embarcação consta como navio apesar de em carta de 15 de setembro de 1714, Francisco Pinheiro escrever a seu irmão Antonio Pinheiro Neto, no Rio de Janeiro, avisando da saída da *gelara Nossa Senhora da Atalaia e Santo Antônio*, cf. Lisanti, *Negócios coloniais*, vol. IV, p. 540, citado por Carlos Gabriel Guimarães, "O fidalgo-mercador: Francisco Pinheiro e o 'negócio da carne humana': 1707-1715", In: Mariza de Carvalho Soares (org.), *Rotas atlânticas da diáspora africana: Baía do Benin ao Rio de Janeiro*, Niterói, EdUFF, 2007, pp. 47-48. Uma análise mais ampla do comércio das Minas Gerais a partir das cartas de Francisco Pinheiro pode ser conferida em, Júnia Ferreira Furtado, *Homens de Negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*, São Paulo, Hucitec, 2006.

"indo embarcado em outra qualquer [*mutilado*] [se]rão meus testamenteiros o capitão, ou quem fizer [as ve]zes, ou o piloto".[253]

Não é possível, portanto, assegurar os motivos pelos quais a burocracia lusitana na Bahia não se mantinha uniforme quanto aos registros dos oficiais embarcadiços nos navios negreiros. Do mesmo modo não conto com informações suficientes para afirmar um expressivo acúmulo das funções de pilotagem e governo das embarcações do tráfico baiano num mesmo homem. Capitanear e pilotar uma embarcação, sem dúvida, requeria muita perícia e, por vezes, eram tarefas que se confundiam de uma costa a outra.

O governante do "reino de madeira"

Ser capitão de num navio negreiro requeria muito controle e destreza para enfrentar as adversidades da travessia atlântica. Pouco se sabe sobre o tipo humano e o caráter desses indivíduos do tráfico da Bahia colonial. É muito provável que não fossem muito diferentes dos ingleses, cuja farta documentação oferece-nos um panorama de brutalidade e uso demasiado da força diante de seus subordinados, brancos ou negros. O cosmopolitismo dos mares africanos aproximava essas diversas culturas através de seus sujeitos: capitães, marujos, traficantes africanos e brancos sediados na costa e os africanos de diversas etnias escravizados. O próprio desenrolar dos negócios colocava em contato capitães de outras nacionalidades em busca de mercadorias finas para serem presenteados ou do fumo e do ouro brasílicos. Trocavam objetos e práticas usadas contra seus marinheiros e cargas.[254]

No Brasil colônia pouco se falou acerca desses homens. Luís Antônio Oliveira Mendes foi um deles. Em sua *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura* traçou a jornada vivida pelos africanos desde a captura na África à venda na América

---

[253] APB, Seção Judiciária, 04/1800/2270/11, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel Ferreira dos Santos* (1730-35), fl. 1f/v.

[254] Marcus Rediker, *O navio negreiro: uma história humana*, São Paulo, Companhia das Letras, 2011, capítulo 7; os capitães ingleses faziam reuniões para discutir a suas viagens, para se distraírem enquanto esperavam a carga, ou para julgar infrações de marinheiros numa espécie de corte marítima, pp. 217-220. Sobre comércio de ouro e escravo entre negreiros ingleses e portugueses, cf. Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (dos séculos XVII a XIX)*, 4ª ed., Salvador, Corrupio, 2002, pp. 62-64; Robin Law, *The Slave Coast of West Africa: the impacts of the atlantic slave trade on an African society (1550-1750).* Oxford: Clarendon Press, 1991pp. 204-205.

portuguesa e, rapidamente, falou da ação dos capitães diante da sua carga humana. De acordo com o autor, eram cruéis, desumanos, tiranos, rudes, interesseiros e ambiciosos, eram, enfim, tal qual o armador e todos os demais envolvidos no comércio humano, "outros verdadeiros perseguidores da espécie humana". Muito dessa fama de tirania era assegurada pelos capitães negreiros ao alimentarem os tubarões durante a viagem mantendo-os próximos das embarcações. Isso lhes garantia uma situação de terror tanto para os escravizados quanto para a tripulação. Estes peixes foram retratados como monstros marinhos por alguns viajantes como Labat, durante viagem negreira na década de 1720.[255]

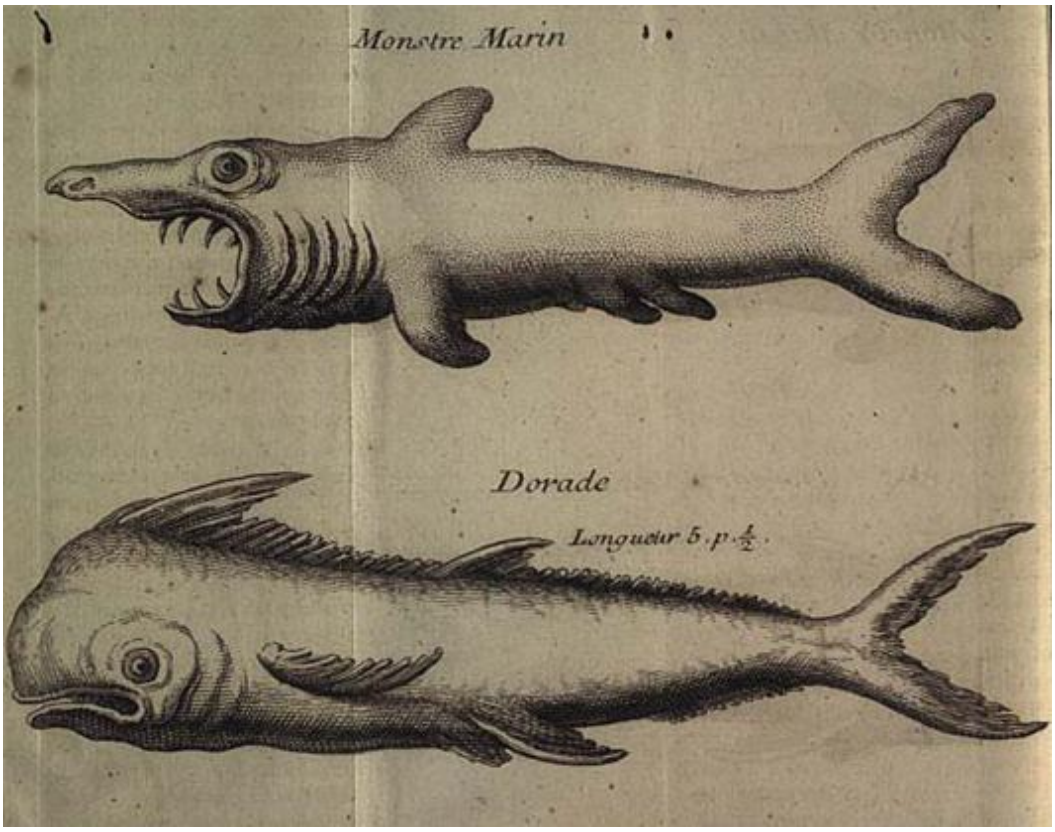


FIGURA 4 – Tubarões. Capitães negreiros alimentavam tubarões para disseminar o terror entre escravos e tripulação. *Monstro marinho*, In. Jean-Baptiste Labat, *Voyages du Chevalier des Marchais en Guinée, isles voisines et à Cayenne, fait em 1725, 1726 et 1727*, Paris, Chez Saugrain, Quay de Gefvres, à la Croix Blanche, 1730, vol.1, p. 51.

[255] Luís Antônio de Oliveira Mendes, *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura entre a Costa d'África e o Brasil* [1793], Salvador, P555, 2004, pp. 39-42, citação à p. 42. Sobre tubarões seguirem navios negreiros, cf. Edmundo, *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis*, vol 2, p. 524; Daniel P. Mannix & Malcolm Cowley, *Black cargoes: a history of the Atlantic Slave Trade, 1518-1865*, Penguin Books, 1976, p. 131; Rediker, *idem*, pp. 46-49.

O inglês John Newton, um dos capitães negreiros mais famosos, tornou-se pastor anglicano, renegou seu passado como capitão negreiro e engajou-se na causa abolicionista. Autor de um dos mais detalhados relatos, disse ele: "'muitos capitães são criados no tráfico; e enquanto passam pelos vários estágios como aprendizes, sobcontramestres e imediatos, antes de chegarem ao comando, aos poucos adquirem, juntamente com o conhecimento do tráfico, uma disposição cruel." Seguindo as palavras desse capitão, Rediker afirma: "a violência, a crueldade e o terror eram intrínsecos ao tráfico de escravos", onde "o espírito mais selvagem e invencível era o do capitão, o soberano do mundo de madeira".[256]

O reino marítimo de madeira tinha no capitão o seu monarca. Se os enormes taboados e mastros que o compunham logo saltavam às vistas de quem se aproximava, não diferente ocorria com a forte hierarquia e disciplina de trabalho e as condições insalubres à vida humana. Tudo isso era especialmente controlado pelos olhos atentos de capitão e demais oficiais que lhes auxiliavam. Controle e insalubridade eram potencialmente superiores quando se tratava dos africanos escravizados.

Para que a viagem tivesse sucesso, os lucros fossem alcançados conforme as expectativas dos investidores e a mão de obra, edificadora do Novo Mundo, desembarcasse com o mínimo de perda e de doenças, era fundamental contar com um capitão negreiro eficiente na arte de marear, na de mercadejar e em tratar dos africanos adquiridos. Tais sujeitos acumulavam muitas obrigações na viagem, das quais, uma das mais importantes talvez fosse a de agente comercial, representavam, portanto, para o tráfico atlântico mais que uma simples peça no jogo do tabuleiro atlântico. Eram o "rei", chefe político, "diplomata", guerreiro e comerciante de seus reinos ao singrar os mares negreiros.

O sucesso nos mares contava muito com a experiência acumulada em outras viagens, muitas destas não destinadas à África. Vários capitães iniciaram sua vida como marítimos nas mais inferiores posições da hierarquia ou em rotas muito diferente do comércio negreiro. Isso lhes dava vasto conhecimento da mareação, dominando os saberes acerca dos mares, terras, ventos, astros, instrumentos.

O conhecimento da rota a ser seguida era tarefa assegurada pela experiência na lide marítima ou, ainda, pelos "livros […] de navegação no mar" ou *Regimentos de Piloto* que alguns capitães afirmaram conter entre seus bens. Importante, também, era

---

[256] Rediker, *O navio negreiro*, p. 228, sobre a trajetória de John Newton, cf. *idem*, capítulo 6.

entender das cartas de marear assegurando-lhes melhores condições de viagem e ancoradouro, evitando bancos de areia, como o que se encontra na entrada da Barra de Santo Antônio, portal da Baía de Todos-os-Santos, e outros inúmeros acidentes geográficos nas costas onde iam comercializar. Tais necessidades exigiam, portanto, desses homens o conhecimento, ainda que rudimentar, da escrita e da leitura, além de muita sabedoria empírica acumulada em décadas de viagens como denuncia a carta patente de Jacinto Gomes.[257]

A presença de uma cultura letrada na capitania das naves negreiras, pode ser confirmada por alguns capitães que afirmaram ter escrito com a própria "mão e letra" seus testamentos, ou não tê-lo feito por não ter boa leitura, como afirmou José Pereira da Cruz. Suas responsabilidades não se findavam no leme. O capitão negreiro tinha mais obrigações na viagem: comprar os africanos no mercado de escravos. Chegando à África o capitão ia à praia onde contratariam os remadores responsáveis pela descarga das mercadorias e, após muita negociação, os africanos recém-comprados. Um traficante francês anônimo do início do Setecentos, interessado em aprender todas as fases do comércio negreiro, escreveu ao amigo que ficara em França: "desço à terra [para] ver como se faz o tráfico dos negros. […] Ainda uma ou duas viagens, e saberei tanto quanto os mestres."[258]

No litoral africano, cabia aos capitães negreiros adquirir algumas mercadorias estrangeiras necessárias para complementar a carga cujo destino era a compra dos escravos. A diversidade de itens estrangeiros era importante tanto na hora do pagamento da carga humana quanto para presentear os soberanos e os chefes locais, bem como seus familiares, e contratar pessoas para o desembarque e embarque das cargas. No século XIX essa função de agente comerciante na África rendia-lhe o adjetivo de supercarga.[259]

---

[257] Lapa, *A Bahia e a carreira das Índias*, p. 144; Miceli, *O ponto onde estamos*, pp. 101 e 108. AHU, Bahia Avulsos, cx. 97, doc. 7723 (*Requerimento do capitão do iate Nossa Senhora da Ajuda e Bom Jesus de Bouças Jacinto Gomes*, Bahia, 1º de fevereiro de 1749).

[258] Gilberto Ferrez, "Diário anônimo de uma viagem às costas d´África e às Índias espanholas (1702-03). O tráfico de escravos no Brasil", (tradução e comentários) In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Nº 267 (abr/jun 1965), p. 7, cujo título original da obra é: *Journal d'un voyage sur les costes D'Afrique et aux Indes d'Espagne avec une description particuliere de la rivière de la Plata, de Buenosayres & autres lieux: commencé en 1702 et fini en 1706*, Amsterdam, chez Paul Marret, 1723. Muito do comércio negreiro inglês poder-se-ia ocorrer no próprio navio, cf. Rediker, *O navio negreiro*, pp. 214-217.

[259] Jozé Antonio Caldas lista os passos das negociações a serem feitas no litoral africano e valores de presentes, bens a serem adquiridos e serviços a serem contratados, cf. *Notícia geral de toda essa capitania da Bahia*, pp. 303-312. Mendes, *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura*, pp. 39-40; Jaime Rodrigues, *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de*

O domínio da escrita assegurava-lhe registrar as cargas, e as compras dos diversos interessados. Isso era importante, pois nem sempre o navio contava com um escrivão ou caixa. Pessoas responsáveis pelas anotações da viagem, inclusive de fazer o inventário dos bens dos falecidos no mar. Infelizmente não sabemos o limite de poder do caixa e do capitão quando ambos existiam numa embarcação negreira.

No que se refere à carga do comércio negreiro o que demandava mais conhecimento dos capitães talvez fosse aprender a lidar com ela: viva, rebelde, perigosa. Comandar um navio negreiro era, talvez, o maior dos desafios dos capitães de navio da Era Moderna, uma vez que a tarefa exigia manter a paz e o bom governo de seus "súditos": os marinheiros; e, acima de tudo, cuidar para que esses seus encarregados "zelassem" pela preciosa mercadoria que transportavam. Eram frequentes os maus tratos que os marujos dispensavam aos africanos escravizados como forma de descontar os desmandos dos seus superiores.[260]

Manoel Ferreira dos Santos foi um dos milhares portugueses que se aventuraram nos mares como marinheiro do tráfico de escravos. Sabe-se menos ainda sobre estas pessoas, sua vida, família e a lide no mar. Moravam, assim como a maioria dos capitães negreiros na parte baixa da Cidade da Bahia, nas freguesias da Conceição da Praia e de Nossa Senhora do Pilar – vasta região desmembrada da Conceição que se estendia até a freguesia de Nossa Senhora da Penha de França de Itapagipe.[261] Somavam aos marinheiros portugueses uma multidão de africanos de diversas etnias, o que fez Emma Christopher perceber nas embarcações negreiras uma cena muito mais complexa do que a simples dualidade branco *versus* preto. Ali, povos diversos, quiçá inimigos de outrora, compartilhavam o mesmo cativeiro atlântico. Cada embarcação do tráfico marítimo,

---

Angola para o Rio de Janeiro (1780-1860), São Paulo, Companhia das Letras, 2005, pp. 114; Gustavo Acioli Lopes faz uma pormenorizada descrição das negociações na costa africana em 1774, cf. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)*, Tese de doutorado em História Econômica, USP, 2008, pp. 151-172. Sobre a denominação de supercarga para o capitão negreiro, cf. João José Reis, Flávio dos Santos Gomes & Marcus J. M. de Carvalho, *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c. 1823 - c. 1853)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2010, p. 134; de acordo com os mesmos autores no século XIX podia constar na lista da tripulação a figura do prático, cuja tarefa era manobrar a embarcação nos portos, etapa de extrema importância devido à geografia e a profundidade das águas, p. 134. Não encontrei nenhum destes dois termos (supercarga e prático) do tráfico para o período em estudo.

[260] Rediker, *O navio negreiro*, *passim*, em especial pp. 247-251.

[261] Seção de Arquivo Colonial-Provincial, Maço 132, (1742-1822), *Registro de Correspondência Expedida do Senado da Câmara de Salvador para o Rei, 1757*, fls. 109-110,

negreiro ou não, representava, pois, um microcosmo da sociedade assentada em hierarquias cujos espaços determinantes eram maleáveis e sujeitos a mudanças.[262]

Os escravos africanos marinheiros viviam no navio um duplo cativeiro. Alugados ou acompanhados pelo seu próprio dono estes escravos estavam sujeitos aos mandos dos oficiais e, quando aprendizes, podiam sofrer as brincadeiras pesadas dos marinheiros veteranos, muitas delas beirando a tortura. Além dos múltiplos mandos, o espaço da embarcação diminuía as possibilidades de fuga da linha de visão de seus superiores, cerceando-lhes, diferente da vida nas ruas da Bahia, as possibilidades de movimentação e de compartilhar maiores relações sociais.

A vida a bordo requeria trabalho repetitivo e contínuo, além de reduzidas horas de sono e descanso – reduzidas ainda mais nos períodos de tempo ruim. Ao contrário dos capitães, tinham a alimentação e a água reduzidas, principalmente nos momentos de escassez o que os encorajavam ao motim. A disciplina, no entanto, não estava direcionada apenas aos escravos marinheiros ou não, mesmo os brancos estavam sujeitos a chicote dos capitães negreiros.[263]

Diante de tanta tarefa a cargo dos capitães negreiros torna-se difícil classificar a ordem de importância delas.

Por ser um comércio particular, do qual a Coroa conseguia mais auferir suas taxações que lhes impor maior controle, o tráfico de escravos não seguia a rigor a organização do comércio mercante do reino, ou mesmo da Carreira da Índia. A falta de pilotos, fenômeno por longos séculos reclamado em Portugal e, até mesmo, a redução

---

[262] Jaime Rodrigues usa o termo "caldeirão de etnicidades" para referir-se a esta diversidade nos navios negreiros luso-brasílicos. Segundo ele, não se encontrava nos negreiros do Brasil aquela quantidade de pessoas de Estados Nações europeus que Peter Linebaugh encontrou na marinha mercante inglesa que o fez cunhar a expressão "caldeirão de internacionalismo", *De costa a costa*, pp. 185-188. Ver também Peter Linebaugh, "Todas as montanhas atlânticas estremeceram", In: *Revista Brasileira de História*, São Paulo, ANPUH, n.6, set.1983, pp. 7-46. Emma Christopher, *Slave Ship Sailors and Their Captive Cargoes, 1730-1807*, New York, Cambridge University Press, 2006, capítulo 2, em especial p. 52; sobre o navio como microcosmo da social, cf. Richard Graham, *Feeding the city: from street market to liberal reform in Salvador, Brasil (1780-1860)*, University of Texas Press, 2011, p. 78, o autor ainda mostra a relevância do mar para a economia da Cidade do Salvador que adentrou o século XIX, bem como os conflitos de capitães com os senhorios tanto no comércio para o Recôncavo quanto no de longa distância.

[263] Uma boa discussão sobre as condições de trabalho e espaço a bordo encontra-se em Linebaugh, "Todas as montanhas atlânticas estremeceram", pp. 32-33 e Marcus Rediker, *Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Cambridge Universite Press, 1987, pp. 159-160; do mesmo autor Rediker, *O navio negreiro*, capítulo 8. Amaral Lapa encontrou uma realidade de maus tratos dos marinheiros e péssimas condições de viagem na Carreira da Índia não muito diferente do que ocorria no tráfico de escravos, cf. *A Bahia e a carreira das Índias*, pp. 188-189.

de gastos para os armadores, poderiam ser alguns dos fatores que os levavam a confiar num só homem tamanho investimento de uma viagem negreira.[264]

Este acúmulo de função tornava-os, quiçá, o protagonista da expedição negreira. Ora, ter o capital ou acesso ao crédito necessário para a armação da viagem, principal participação dos grandes armadores do tráfico negreiro, não eram fatores desconsideráveis, muito pelo contrário. Não se deve esquecer, no entanto, que comandar a embarcação no seu "giro e turno", manter o ânimo o controle da marinhagem, fazer bons negócios e trazem em segurança os cativos, era, sem dúvida, tarefa das mais complexas. E era essa a responsabilidade dos capitães negreiros.

***

Nos setenta anos tomados como limites para este estudo encontram-se registradas 1824 viagens cujo desembarque se deu no porto da Cidade da Bahia. Conhecida a quantidade das jornadas atlânticas busquei contabilizar cada indivíduo no intento de chegar a um número mínimo de pessoas envolvidas no tráfico baiano. Saber com precisão quantas pessoas atuaram direta ou indiretamente neste comércio é impossível. Alguns fatores são responsáveis diretos por isto, quais sejam:

- a natureza da economia negreira de não apresentar, no momento de solicitação da viagem, o nome de todos os investidores da sociedade negreira;
- a inexistência da listagem dos carregadores menores que faziam encomendas à tripulação dos navios. Pelo fato delas serem feitas a várias pessoas – capitão, marinheiros, passageiros - creio que sequer eram coligidas num livro de bordo. Era comum anotá-las em papéis avulsos, como nos revela os testadores;
- não há registro dos tripulantes e trabalhadores do porto, e dos mercadores intermediários;
- a inexistência, atualmente, de livros de portaló, diário de bordo, "livro de Razão", livros de contas, ou de qualquer outro tipo, levados na viagem; e, ainda a alta deterioração dos registros existentes.[265]

---

[264] Sobre a falta de pilotos e como se dava o recrutamento de marinheiros para a careira da Índia, cf. Lapa, *A Bahia e a carreira das Índias*, pp. 190-199; Hutter, *Navegação nos séculos XVII e XVIII*, pp. 171-172.

[265] A despeito do que afirma Frédéric Mauro sobre o uso da expressão "Livro Razão" ser atual, não sendo usados na Idade Moderna, encontrei no testamento de João Lopes Fiúza, além de "livro das contas da

Diante deste panorama de precariedade do registro dos personagens do tráfico atlântico, cheguei ao não menos expressivo número de 932 pessoas listadas como capitães ou mestres de navio negreiro que capitanearam 1666 viagens.[266] Tal panorama representa uma média de 1,8 viagens por capitão. Essa média não destoa muito das 2,2 viagens por capitão encontradas pelo historiador Jay Coughtry para o tráfico de Rhode Island, no século XVIII; apenas cinquenta desses capitães negreiros fizeram cinco viagens ou mais. No caso baiano esse número é bem maior, nos setenta anos abordados aqui, 78 viajaram cinco ou mais vezes à África como vemos na tabela abaixo.[267]

Tabela 8
Relação entre os capitães e o número de viagem à África, 1690-1760

Número de viagens	Número de capitães	%
01	615	66,0
02	135	14,5
03	60	6,4
04	44	4,7
05	25	2,8
06-10	46	4,9
11-17	07	0,7
Total	**932**	**100**

FONTE: www.slavevoyages.org

É assombrosa a quantidade de capitães que aparecem somente uma única vez atravessando o oceano Atlântico. Creio que as doenças e a mortalidade foram responsáveis por este alto número de capitães com uma viagem somente, ainda que não tenham sido as únicas responsáveis. Como capitães negreiros estes homens não apenas acumularam muitos anos de trabalho no mar e boas histórias das viagens, certamente ganharam muitos problemas de saúde também. Dessa forma, antes da precipitação em

terra" o uso de "Livro de Razão", na qual ele apontava que havia as dívidas ativas e passivas, cf. Frédéric Mauro, "O 'Livro Razão' de Coelho Guerreiro", In: *Nova história e novo mundo*, 3ª ed., São Paulo, Perspectiva, 1973, pp. 149-176, especialmente a p. 155; APB, Seção Judiciária, 1571/2040/05/07, *Testamento e inventário post-mortem de João Lopes Fiúza* (1741), fls. 3f e 5f.

[266] Há a possibilidade desta cifra (932) ser um pouco maior devido ao constante uso dos nomes dos pais nos seus filhos, que possivelmente também tenham seguido no mesmo ofício. Nem sempre é possível perceber essa diferença o que leva o historiador a somar como uma única pessoa. Vale lembrar que não dispomos de dados sobre os capitães em 158 viagens.

[267] Jay Coughtry, *The notorious triangle: Rhode Island and the African slave trade*, (1700-1807), Filadelfia, Temple University Press, 1981, *apud* Rediker, *O navio negreiro*, p. 198.

pensar que esses capitães negreiros morreram na sua primeira viagem nesta função, cabe considerar que por vezes a fragilidade da saúde coincidiu com a viagem negreira como capitão, e que alguma enfermidade fora-lhe fatal. Faz-se necessário, ainda, pensarmos noutras possibilidades para sua ausência no tráfico que vai desde o seu ingresso como outra função – e portanto não apresentada nas fontes –, até uma mudança de rota marítima, ou mesmo uma maior ascensão social. Esta última possibilidade considero bem mais distante da realidade desses profissionais do mar.

Apenas 5,6% dos capitães atuaram em mais de cinco viagens negreiras. Destaca-se nesta faixa o capitão Domingos Fernandes Dourado, o que mais enfrentou as águas atlânticas com dezoito viagens entre 1699 e 1714. Durante estes anos ele não zarpou do porto baiano somente em 1710 e 1712. Em 1711 sua antepenúltima viagem ele figura como armador e capitão, usufruindo de lucros anteriores ou das redes sociais de créditos disponíveis na Cidade da Bahia.[268]

No que toca aos 94,4% restante, esses capitães podiam estar ocupados em outras carreiras e, portanto, seus nomes ainda navegariam na documentação não relativa à carreira africana. O comércio com a Nova Colônia do Sacramento (atual Uruguai) ou com Buenos Aires crescia e estes bem poderiam ser os novos destinos. Assim como Jacinto Gomes, tais mestres também poderiam ter capitaneado embarcações para outras partes do Brasil, para Lisboa ou o Estado da Índia (não quero, contudo, dizer que estas rotas eram tão mais seguras, o que seria uma temeridade analítica), fugindo da perigosa rota negreira, ou, quem sabe, aproveitando melhores oportunidades de servir a El-rei, nestas rotas não menos efervescentes.[269]

Podiam, ainda, ter desistido da vida marítima e se estabelecido em alguma cidade da América portuguesa ou voltado à sua cidade natal. Nessa situação talvez tenham feito o que tanto fizera na costa africana: comercializar. Em uma loja aberta com os dividendos do comércio negreiro gozariam de melhores condições de saúde e desfrutando do que o mar lhe dera. Não seria de estranhar que em tais estabelecimentos encontrássemos os materiais ou os mantimentos necessários às embarcações negreiras e,

---

[268] TSTD, # 50394. Domingos muito provavelmente era irmão de Pedro Fernandes Dourado, armador de dez viagens, porém, não há registros sobre eles para que possamos confirmar o grau de parentesco.

[269] Ao pedir a confirmação real da patente de Capitão de Mar e Guerra o requerente, Jacinto Gomes, disse que há vinte anos viajava para a África e também havia servido ao rei em viagens de Lisboa para a Salvador e desta para o Rio de Janeiro, cf. AHU, Bahia Avulsos, cx. 97, doc. 7723, (*Requerimento do capitão do iate Nossa Senhora da Ajuda e Bom Jesus de Bouças Jacinto Gomes*, Bahia, 1º de fevereiro de 1749).

de outro modo, permaneceriam indiretamente ligados à perigosa carreira marítima Cidade da Bahia-Costa da Mina.

"Pelo risco que lhe vai correndo no dito Navio de mar e fogo e corsário": turno e giro da Costa da Mina[270]

Não era raro o capitão falecer durante uma viagem marítima como ocorreu com José Francisco da Cruz, falecido "no mar a [seis] dias de viagem vindo de volta da Costa da Mina para esta cidade [de Salvador a] dezessete de novembro de 1757".[271] Nestes casos outro oficial, com capacidade de mareação, assumia o comando da nave ao seu destino. Informações sobre o novo capitão a comandar o navio nem sempre são conhecidas, como ocorreu na viagem de Cruz quando o novo capitão não foi anotado nas fontes.

A possibilidade e necessidade de um oficial assumir o posto de capitão são apontadas por Manoel Ferreira dos Santos, marinheiro do *navio Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antonio das Barreiras*. Ao ditar seu testamento em 28 de junho de 1728, dias antes de embarcar, o marinheiro português pediu que, morrendo a bordo, fosse seu testamenteiro "em segundo lugar o capitão [ou] *a pessoa que fizer as vezes*".[272] No comércio negreiro anglo-saxão encontramos diversos membros dos oficiais que podiam assumir tal função; era comum a presença de mais de um piloto na viagem, tamanho eram os perigos que lhes cercavam. Suas fontes, contudo, são bem mais completas que as portuguesas para esses detalhes.[273]

Considerando somente as viagens das quais se conhece ao menos um capitão, em 90,58% delas houve um único capitão registrado. Em 8,88% um segundo indivíduo

---

[270] APB, Seção Judiciária, 04/1800/2270/11, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel Ferreira dos Santos* (1730-35), fl. 10f.

[271] APB, Seção Judiciária, 04/1580/2049/04, *Testamento e inventário post-mortem de José Francisco da Cruz* (1757), fls. 1v; TSTD, # 50780.

[272] APB, Seção Judiciária, 04/1800/2270/11, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel Ferreira dos Santos* (1730-35), fls. 1v (sobre o testamenteiro) e 10v (sobre sua função no navio), [grifo meu]; TSTD, # 50566.

[273] Rediker, *O navio negreiro*, pp. 66-68.

foi considerado nesta função, e em 0,54% foram anotados três nomes.[274] Para além da possibilidade de o capitão ter morrido e outro oficial assumir seu posto, não podemos esquecer que a documentação portuguesa apresenta, por vezes, pessoas diferentes responsáveis pelo navio sendo anotadas ora como mestre, ora como capitão, e uma vez tendo um papel muito próximo, como já dito acima, não causaria estranheza anotarem todos esses sujeitos como capitão. Vejamos alguns exemplos do que se fala.

A *galera Bom Jesus de Vila Nova e Almas* recebeu licença para ir buscar escravos na Costa da Mina em 1748, tendo como capitão Antônio de Amorim Soares conforme anotado em alvará. Cinco anos mais tarde, em carta ao rei, o conde de Athouguia assinalou como capitão da mesma viagem Francisco de Freitas Henriques, grande capitão negreiro da praça baiana. Poderíamos pensar numa possível morte do capitão Antônio Soares não fosse sua continuação no tráfico em, pelo menos, mais três viagens registradas para os anos seguintes.[275] Seria um caso de duplicata do nome do capitão, fato não raro na burocracia lusitana? Ou, o capitão que iniciou a viagem teria adoecido ao ponto de não poder seguir no comando da nave e Freitas Henriques assumiu seu posto até a prestação de contas na Alfândega?

Não podemos afirmar que uma enfermidade acometera o capitão Antônio de Amorim Soares, porém a possibilidade era grande. A vida no mar em nada favorecia a saúde; marinheiros, passageiros e, principalmente, os africanos escravizados atravessavam o Atlântico em péssimas condições sanitárias.[276] À falta de alimentos e remédios se somava a de água. O reabastecimento necessário nem sempre era levado a sério, além disso, atrasos advindos da demora em conseguir completar a carga, das intempéries marítimas, dos ataques de embarcações holandesas próximas à Costa da Mina, de piratas ou corsários podiam piorar as condições da viagem tanto para os africanos recém-embarcados, quanto para a tripulação e oficiais. Estima-se que, nos séculos XVII e XVIII, 20.000 cidadãos ingleses tenham sido capturados na costa africana por corso ou pirataria. O paradoxal risco de tripulantes de embarcações

---

[274] Das 1835 viagens somente 158 (8,62%) não conhecemos o capitão. Incluí na totalização dos capitães conhecidos aqueles quatro indivíduos citados na nota 47, uma vez que se sabe ao menos o prenome.

[275] APB, Seção Colonial e Provincial, Alvará, 447, fl. 94v; AHU, Castro e Almeida, cx. 05, docs. 744-749 (*Offício do Vice Rei Conde de Athouguia, informando acerca do rendimento dos direitos do tabaco…*, Bahia, 20 de setembro de 1753); TSTD, # 50716 (1749), 40228 (1750), 50743 (1751) e 40288 (1752). Há ainda uma viagem de Antônio de Amorim Soares anterior à que citei, foi em 1747 (# 8771), completando cinco.

[276] Sobre as condições sanitárias e o perigo à vida no mar ver, Klein, *O tráfico de escravos no Atlântico*, p. 130; Rodrigues, *De costa a costa*, capítulo 8. Falarei sobre isso mais à frente.

negreiras serem escravizado não era absurda, muitos desses marujos compuseram aqueles milhares de ingleses. O capitão negreiro James Irving foi um deles. Após naufragar ao largo da costa de Marrocos foi capturado e vendido como escravo.[277]

Tudo isso contribuía para as constantes perdas de vidas no comércio transatlântico de escravos. Um navio negreiro francês, que também praticou corso na costa centro-ocidental africana, experimentou vários dessas situações difíceis no alvorecer do século XVIII.

A fragata francesa *L'Aigle* (ou *L'Aigle Noir,* A Águia Negra) possuía 44 canhões e fora cedida pelo rei à *Compagnie Royale d'Assiento* para o tráfico atlântico de escravos. Chegando à altura de Loango no dia 8 de outubro de 1702, logo os tripulantes avistaram duas embarcações inglesas, uma das quais, cairia sob o domínio francês após dois dias de perseguição. O *navio Conventry* não resistiria aos antigos rivais, superiores em trinta canhões. O navio tinha em seus porões mercadorias inglesas para comprar 200 escravos que, agora, seriam somadas às que a *L'Aigle* trazia da França para o comércio na África. Ao chegar a Benguela, em 17 de outubro, uma embarcação holandesa zarpava e mais três (uma inglesa e duas portuguesas) permaneciam ancoradas. Passados dois dias, os franceses e sua rapinagem marítima atacaram os ingleses tomando o navio *Dom Carlos* que já estava carregado com 162 africanos, os quais foram transferidos para os dois navios: o *L'Aigle* e o *Conventry.*

Após um mês de estadia e comércio em Benguela os franceses resolveram mandar o *Conventry* para o Rio de Janeiro e daquele porto seguir para Buenos Aires, mercado cujos escravos estavam destinados. Além dos quatro passageiros (inclusive o autor anônimo) seguiu uma tripulação de dez homens e a carga humana de 158 escravos. A embarcação maior que os trouxera da França permaneceria ali para continuar o comércio e seguir depois aumentando os lucros da viagem. Após embarcar os escravos que estavam a bordo do *L'Aigle* e apesar das precárias condições, o *Conventry* levantou âncora em 20 de novembro.

---

[277] Suzanne Schwarz (edited with an introduction), *Slave captain – the Career of James Irving in the Liverpool Slave Trade*, Liverpool, Liverpool University Press, 2008, pp. 4 e 44. James Irving capitaneava a *escuna Anna*, de 50 toneladas que havia deixado Liverpool no dia 5 de fevereiro de 1789, cf. TSTD, # 80295. A pirataria foi duramente perseguida pelos ingleses no século XVIII depois que os interesses seiscentistas de governo e comerciantes não mais coadunavam com eles ou com o corso (expedições financiadas por governos nacionais e comerciantes para atacar navios inimigos visando a carga e a derrota militar), cf. Robert Ritchie, *Capitão Kidd e a guerra contra os piratas*, Rio de Janeiro, Campus, 1989; Marcus Rediker, *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*, Boston, Beacon Press, 2004.

Pelo péssimo estado em que se encontrava, o navio começou a fazer água aumentando o perigo de ir a pique o que os obrigou a parar na ilha portuguesa de São Tomé. Parados ali por mais um mês para os consertos seguiram viagem, mas logo foram obrigados a outra parada, agora por conta de uma revolta liderada pelo piloto e o contramestre contra os quatro passageiros e com intenções de matar Jorge Hays, o diretor da feitoria de Buenos Aires que estava a bordo. Mais uma vez o navio voltou a terra, agora na também lusitana Ilha do Príncipe. O capitão negreiro Luís Courreau foi apoiado pelo governador da ilha onde ficaram quatro tripulantes (o piloto incluso). Agora com apenas seis homens do mar e tendo um dos seus passageiros – o autor anônimo – com febre que durou vinte dias, não restava ao capitão outra alternativa: desfazer-se de parte dos escravos e trocar o navio pelo minúsculo *bergantim Notre Dame d'Epine de France*. Deixou 101 africanos com o governador da ilha e partiu com quarenta. Dezessete escravos já compunham um rastro da tragédia épica desse negócio francês.

Nem a Nossa Senhora, nem os ventos, ajudavam os traficantes franceses. Tendo partido em 25 de janeiro, ainda se encontravam em alto mar em 6 de março, após longas calmarias e ventos contrários. Neste dia o autor anônimo registrou uma realidade muito comum na navegação da era da escravidão:

> 'Nossa água está má; está preta e fedorenta e nem por isso deixamos de bebê-la com prazer. A farinha de mandioca nos parece boa. Como-a como se fosse a melhor coisa do mundo. Toda a equipagem não come outra coisa. Não há nada mais pesado e indigesto, entretanto, ninguém passa mal; não temos um só doente a bordo. O que prova que não são os pratos mais requintados que mais contribuem para a nossa saúde e que os mais simples alimentos e mais comuns bastam para a sobrevivência do homem. Há quase um mês e meio que vivo somente de mandioca e água; passo tão bem ou possivelmente melhor do que aqueles que comem as iguarias mais delicadas.'

Nosso resignado autor e aprendiz de traficante, agora provando do "maravilhoso" tempero que os africanos eram obrigados a degustar, demorariam ainda mais duas semanas até mudar de cardápio. Em 23 de março o bergantim navegou escoltado por um cardume de *Bonito*.[278] Estes foram pescados fartamente ao mesmo

[278] Embarcado no navio negreiro dinamarquês *L'Espérance-du-Prince-Frederich* rumo a Acra, em 2 de julho de 1783, o médico berlinense Paul Erdman Isert, fala do encontro de seu navio com um cardume de Bonito (*Scomber pelamis*), cujo ventre prateado protagonizava um efeito fosforescente na água, cf. *Voyages en Guinée et dans les îsles Caraïbes en Amérique* (Int. e notas de Nicoué Gayibor), Paris, Karthala, 1989, pp. 40-41. Isert tornou-se o primeiro negreiro na luta contra o tráfico dinamarquês, cf. p.

tempo em que se jogavam na água fervendo, que, dizia ele, era "a melhor maneira de prepará-los". Mas a calmaria voltava e, agora com a rota mudada e já em direção à Cidade da Bahia, somente fundearam na Baía de Todos-os-Santos em 28 de abril, 94 dias após deixarem a Ilha do Príncipe, tempo suficiente para fazer duas travessias deste arquipélago à Bahia.[279]

16.

[279] Em 1756 Jozé Antônio Caldas avistou a Ilha do Príncipe 35 dias após deixarem Salvador e nove dias depois desembarcou em São Tomé (44 dias de travessia entre setembro e outubro), cf. AHU, Castro e Almeida, cx. 14, doc. 2467 (*Carta do Engenheiro Jozé Antônio Caldas para o Vice-rei Conde dos Arcos em que dá informações sobre a Ilha de S. Thomé*, Ilha de São Tomé, 15 de outubro de 1756. Anexo ao doc. 2465). Um século após a viagem do *bergantim Notre Dame*, entre 1803-1810, a travessia das ilhas de São Tomé e Príncipe a Salvador era feita numa média de 43 dias, cf. Arquivo Histórico Municipal de Salvador, Seção Provedoria da Saúde, Livro de Entrada de navios vindos da África, 1802-1829. Esta fonte foi pesquisada por mim para o profº Flávio dos Santos Gomes a quem agradeço a disponibilização dos dados.

O relato dos infortúnios da viagem francesa tem como base Ferrez, "Diário anônimo de uma viagem às costas d'África", pp. 3-42. O destino dos africanos embarcados no navio *L'Aigle*, que ficara negociando na costa de Benguela não foi melhor. Ao partir com o *Conventry* o capitão levou a documentação que possibilitava o comércio francês, através do *asiento*, com as colônias espanholas, contudo, os percalços da viagem só os fizeram avistar a Colônia do Sacramento no dia 19 de setembro de 1703, exatos dez meses após deixar Benguela. No porto de Buenos Aires, com guarda montada para impedir o desembarque dos africanos, morreram de frio entre 325 e 400 africanos aprisionados no convés inferior à espera dos documentos que provavam que a carga humana trazida pelo capitão Leroux era de propriedade do *asiento*. O governador Alonso de Valdés ainda não havia recebido a licença de comércio com a França concedido pela nova dinastia dos Bourbons; sua ação e lealdade à Coroa foram parabenizadas pelo governo de Madrid. Ainda sobre o caso dessa primeira viagem do *asiento* francês para a recente Espanha bourbônica, cf. Elena Fanny Scheuss Studer, *La trata de negros en el Rio de la Plata durante el siglo XVIII*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1958, pp. 113-116. Durante a permanência em Salvador o *bergantim Notre Dame d´Epine de France* passou por reparos – talvez tenham aumentado sua capacidade no convés inferior para ter êxito na nova viagem – e foi armado com a ajuda dom cônsul francês, o Sr. Verdois, partindo para a Ilha do Príncipe no dia 28 de junho de 1703 para pegar os escravos que ficaram sob a guarda do governador. Os números dos escravos apresentados pelos autores são controversos e não confirmam a soma. Se por um lado o autor anônimo disse ter deixado 101 africanos na Ilha do Príncipe e partido para o Brasil com 40, tendo vendido 10 em Salvador para pagar as despesas e não relatando a compra de outros, uma vez também que não tinham dinheiro para isso, por outro, Studer afirma o desembarque de 40 africanos em Buenos Aires num primeiro momento. Estes teriam seguido para a região platina no porão alugado de uma sumaca destinado ao Rio de Janeiro e daí foram em outra embarcação juntamente com os passageiros vindos desde a França. Controverso ainda é a viagem do bergantim da Ilha de Príncipe a Buenos Aires, pois havendo ali 101 africanos à sua espera segundo Studer chegaram em 1704 apenas 72, somando as duas cargas teríamos 112 africanos, cf. Cuadro II. O TSTD, no entanto, usando os dados dessa autora aceita o desembarque de 31 dos 40 africanos iniciais naquele primeiro momento (# 33519, 1703), mas na segunda viagem considera um embarque de 112 com desembarque final de 64 africanos (# 33503, mortalidade de 42,9%) diferente dos 72 apresentados por Studer. Não há registro no TSTD da viagem do capitão Leroux como o *L'Aigle* acompanhado do *Dom Carlos* (navio inglês que eles tomaram na costa africana).

Com a sucessão dinástica na Espanha o contrato de venda de escravos para as colônias hispano-americanas (*asiento*) passou de Portugal para a França durando de agosto de 1701 a 1715, cf. Studer, capítulo 4; sobre o comércio negreiro dessas e de outras nações europeias, cf. David Eltis, Stephen D. Behrendt & David Richardson, "A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: novas evidências", In: *Afro-Ásia*, n. 24 (2000), pp. 9-50. Entre 1702 e 1713 os ataques de corso aos navios ingleses feito pelos franceses e espanhóis, e vice-versa, foram comuns. Estas nações se enfrentavam pela sucessão ao trono castelhano que tinham o apoio francês de modo que temos que ler o desenrolar desta viagem negreira francesa a partir da configuração da "política aritmética da

A dificuldade de alimentos nas viagens marítimas era generalizada no Atlântico. Após alguns dias ou semanas os alimentos frescos escasseavam-se, a depender dos ventos chegava à escassez quase total como foi o caso do traficante francês. Nem todos os marinheiros eram bons pescadores e nem sempre havia cardumes na rota do navio. Quando os destinos se cruzavam, a marujada vivia efusivo momento de festa e pescaria. Para diminuir tais situações, os piratas que atravessavam o Atlântico conheciam ilhas onde facilmente se abasteciam de tartarugas garantindo alimento fresco para mais algumas semanas de viagem. A Ilha de Ascensão era o local preferido, uma vez que se encontravam ali milhares de tartarugas verdes em período de reprodução. Este ilha também era um local onde se deixava mensagens, funcionando como um ponto de correio no meio do oceano.[280]

Assim como era importante a embarcação estar em bom estado – apesar de muitas vezes a realidade ser bem diferente, como vimos – também o era saber sair da Costa da Mina na ocasião certa. Como afirmou o engenheiro militar Jozé Antônio Caldas,

> os navios que saem dos portos da Costa da Mina em direitura para o Brasil, ou ilhas de São Tomé e Príncipe […] devem esperar ocasiões de águas paradas para se fazerem a vela, ou [as] que corram a que[sentido] Oeste, estas somente as há em ocasiões de trovoadas, e quando muito durem, não passam de 48 horas. Assim deve haver particular cuidado em emendar os bordos e fazer muita força por se chegar por a linha fugindo em todo caso de avistar a Ilha de Fernando Pó por não lhe suceder, o que sucedeu ao Corsário de José da Costa Terra[281]

Pelo que nos conta Jozé Antônio Caldas a viagem trágica do *navio Corsário* ainda era famosa duas décadas depois e serve-nos para exemplificar a importância de capitão e pilotos, caso fossem pessoas distintas, escolherem o momento certo de fazer a vela e zarpar dos portos da Costa da Mina.[282]

---

pirataria" como aborda Rediker. Este historiador do mar arvora-se do termo do *sir* William Petty "*political arithmetic*" – que versou sobre os métodos para uma nação dominar os mares e tornar-se uma potência –, para entender a pirataria na formação dessas potências europeias, cf. Rediker, *Villains of All Nations*, capítulo 2; William Petty, *Political arithmetic*, Londres, printed for Robert Clavel at the Peacock and Hen. Mortlock at the Phoenix in St. Paul'Church yard, 1690 [tradução brasileira: "Aritmética Política". In: *Obras econômicas*, São Paulo, Abril Cultural, 1983].

[280] Ritchie, *Capitão Kidd*, p. 167.

[281] Caldas, *Notícia geral de toda essa capitania da Bahia*, p. 298; ele esteve pelo arquipélago de São Tomé e Príncipe entre os anos de 1756-1757.

[282] Sobre esta viagem, cf. APB, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 443, fls. 178v-179v; APB, Seção Judiciário, 04/1614/2083/08, *Testamento e inventário post-mortem de Francisco Gonçalves Dantas*

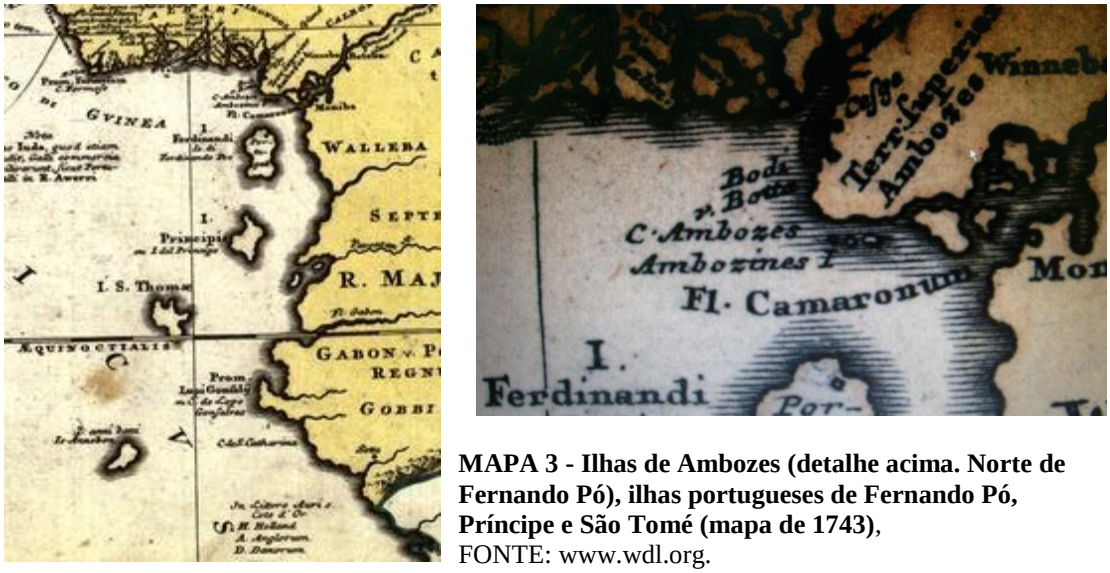
No dia 25 de julho de 1733 o mestre Francisco de Freitas Henriques fora registrar sua próxima viagem na alfândega da Cidade da Bahia. Era um experiente capitão negreiro e partia para a sua quinta viagem, capitaneando a terceira nave diferente. O *navio Nossa Senhora da Boa Morte, Conceição e São Boaventura* foi armado pelo traficante José da Costa Terra para trazer nada menos que 700 africanos, aproximadamente. Tamanha fortuna em investimentos só os grandes homem de negócio do tráfico podiam despender. Ainda que saibamos que parte destes 700 escravos fosse de outros investidores que figuravam como sócios de Terra ou que haviam encomendado aos embarcadiços, a participação do armador era consideravelmente alta neste caso.[283]

Após comprar pouco mais de 700 escravos na Costa da Mina o capitão Freitas Henriques zarpou talvez num momento mal escolhido. Se o capitão saíra daquele costa em boas condições, terminou por deparar-se com a falta de ventos e, depois de "andar bordejando por cinco meses entre [as Ilhas de] Fernando Pó e a terra firme, veio a deitar setecentos escravos em terra por falta de mantimentos, e chegou a esta Bahia sem nenhum". Tantos meses seriam suficientes para algumas travessias do Atlântico. Ao contrário do que Caldas disse, desembarcaram cinco africanos, dos seis que lhes restaram após deixar toda a carga nas praias da Ilha de Ambozes. Deste pequeno arquipélago situado no golfo de Biafra o *Corsário* seguiu para a Ilha do Príncipe, pagou o imposto sobre os seis cativos e levantou âncora, finalmente, chegando a Salvador em 26 de maio de 1735.[284]

(1734), agradeço a Carlos Silva Jr. por me ceder a transcrição deste documento; Caldas, *Notícia geral de toda essa capitania da Bahia*, p. 298; TSTD, # 50600. Sobre perigos na viagem negreira, cf. Carlos Silva Jr., "Tráfico, Escravidão e comércio em Salvador do século XVIII: a vida de Francisco Gonçalves Dantas (1699-1738), 2010, texto inédito, o autor cita a viagem do *Corsário*.

[283] José de Sousa dos Reys calculou em 54:639$282 os gastos totais da armação de sua *corveta Nossa Senhora da Esperança e São José*, estavam inclusos o valor o casco e todos os instrumentos do navio, mantimentos, mercadorias para o negócio, fretes das encomendas e nove escravos seus (8 marinheiros e 1 barbeiro). A corveta partiu em 20 de novembro de 1767 e tinha sido arqueado para trazer 743 africanos. Cf. AHU, Castro e Almeida, cx. 51, docs. 9619-9631 (*Representação Representação do negociante José de Sousa Reis, dirigida à Rainha, na qual pede para ser indemnizado dos prejuízos que soffrera com a perda da sua corveta N. S. da Esperança e S. José, que os hollandezes lhe apresaram, quando fora fretada em 1767 pelo Governador da Bahia Conde do Azambuja, para conduzir à Ilha do Príncipe o Governador e Capitão General do S. Thomé e Príncipe Lourenço Lobo de Almeida, próximo à Costa da Mina, onde largaram o Capitão Antônio da Costa Bastos e toda a tripolação,* s/d., Bahia, *c*. 1777).

[284] As citações são de Caldas, *Notícia geral de toda essa capitania da Bahia*, p. 298. O escrivão da Alfândega Manuel Lobo de Souza, por duas vezes registrou esta viagem e em ambas ele mudou o mês da chegada. No inventário de Francisco Gonçalves Dantas há uma certidão expedida por Lobo de Souza, em 04 de junho de 1735, onde consta o mês de *maio*, contrariando a Carta enviada a Lisboa datada de 27 de julho de 1735, onde o mês de chegada do *Corsário* é *março*, ora, os burocratas lusitanos mais uma vez



MAPA 3 - Ilhas de Ambozes (detalhe acima. Norte de Fernando Pó), ilhas portugueses de Fernando Pó, Príncipe e São Tomé (mapa de 1743),
FONTE: www.wdl.org.

O resultado dessa viagem talvez tenha sido fatal para os negócios do senhorio José da Costa Terra, pois não o encontramos mais como principal armador de outras viagens, é possível que tenha evitado a ruína total investindo pouco no tráfico, mas desconheço suas relações de crédito na cidade pra aventar melhores possibilidades de futuro de seu negócio. Quanto ao capitão Francisco de Freitas Henriques, parece que ele contornou bem a situação e demonstrou sua sagacidade como capitão negreiro em mais oito viagens à África.[285]

Muito provavelmente, o capitão Francisco de Freitas Henriques, em suas tantas idas à África, tenha avistado alguma embarcação de piratas ou corsários. Talvez tenha tido a má sorte de muitos de seus pares que sofreram ataques, perdendo a carga, o navio, quiçá a vida. Por outro lado, é possível que nesse ponto a sorte tenha sido fiel sua tripulante e ele nunca tenha se deparado com este constante perigo dos mares negreiros.

A presença de europeus de várias nacionalidades na Costa da Mina é atestada logo no início do século. Em carta de 17 de dezembro de 1705, o chanceler da Relação

---

indecisos quanto seus próprios registros, cf. AHU, Castro e Almeida, cx. 52, doc. 4541 (*Carta do provedor da alfândega da cidade da Bahia…*, Bahia, 27 de julho de 1735)

[285] José da Costa Terra armou 8 viagens entre 1716 e 1735, a primeira foi em sociedade com João Teotônio Pereira de Araújo Azevedo e as demais sozinho, inclusive a última e trágica que acabamos de conhecer, cf. TSTD, # 51676, 51731, 51665, 51861, 51885, 51906, 50530, 50600. Sobre as treze viagens do capitão negreiro Francisco de Freitas Henriques, cf. TSTD, # 40.276 (1727, objetivo original frustrado (desastres naturais)), 40275 (1729), 8626 (1731), 50589 (1732), 50600 (1735), 51974 (1737), 51956 (1739), 50629 (1742), 50649 (1742), 50665 (1744), 50730 (1750), 50716 (1749), 52018 (1747). Na sua primeira viagem como capitão, em 1727, indo ao porto de Jakin (Costa da Mina), Freitas Henrique tivera de enfrentar problemas naturais desconhecidos nos mares africanos, cf. TSTD.

da Bahia, João de Sousa, apresentava ao Conselho Ultramarino um rápido panorama do que marcaria o século XVIII, a *Idade de Ouro* do comércio de escravos entre Salvador e a Costa da Mina. Segundo o chanceler, as embarcações negreiras corriam grande

> risco pelo encontro que muitas vezes na dita Costa [da Mina] se acham com os navios Holandeses, Ingleses, e Franceses tomando-lhes por contrabando, e de presente com mais excesso os Franceses, que como a inimigos declarados roubam e cativam as embarcações e fazendas; pelas notícias de muitas que aqui tem chegado e experimenta esta terra[286]

Os mares da África Ocidental foram palcos de desdobramentos das guerras europeias desde o início do século XVII. Os ataques aos navios negreiros ou aos fortes na região não eram folhas avulsas nesta história. Investidas como a francesa contra as duas embarcações inglesas nos primeiros anos do Setecentos relatados há pouco, são um bom exemplo. Em carta ao rei de 1710, o governador Dom Lourenço de Almada, ainda que exageradamente, dizia que "quase todas as embarcações, que tem saído deste porto [da Bahia], para a Costa da Mina, foram roubadas [pelos] Franceses [pelo que] esta praça tem recebido muito considerável perda".[287]

Eram os holandeses, no entanto, quem mais preocupavam os capitão negreiro e investidores luso-brasílicos. Eles mantinham galeras em constante fiscalização naquele costa para evitar, entre outras coisas, a sonegação do pagamento dos 10% da carga de tabaco no Castelo de São Jorge.[288]

---

[286] AHU, Avulsos, cx. 05, doc, 433 (*Consulta do Conselho Ultramarino ao rei d. João V [sic] sobre o que informa o chanceler da Relação João de Sousa acerca das sumacas que vão a Costa da Mina resgatar escravos* , Lisboa, 23 de julho de 1706. Anexo a carta datada de 17 de dezembro de 1705). O rei D. Pedro II faleceu em 9 de dezembro de 1706 e seu filho, D. João V, foi coroado no primeiro dia de 1707. Sobre o longo reinado de D. João V, cf. Maria Beatriz Nizza da Silva, *D. João V*, Lisboa, Temas e Debates, 2009.

[287] APB, Seção Colonial e Provincial, Ordens Régias, vol. 7, doc. 615 (*Carta sobre os seguintes assuntos: sobre serem as embarcações que se dirigem para a Costa da Mina roubadas pelos franceses o que impede de irem buscar negros à Costa da Mina, com prejuízo para os engenhos*, Bahia, 26 de Junho de 1710).

[288] Por alguns momentos os ataques holandeses davam trégua, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 95. A questão da insegurança das embarcações negreiras luso-brasílicas sempre voltava à baila nas cartas entre Salvador e Lisboa, cf. APB, Seção Colonial e Provincial, Ordens Régias, vol. 18, doc. 41 (*Carta do Rei de Portugal declarando admitir a represália feita à Galera da Companhia da Holanda, por não se achar outro meio mais eficaz a fim de impedir esses danos*, Lisboa, 12 de janeiro de 1724); em 28 de abril de 1727 falou-se em enviar uma nau de guerra pra defesa das embarcações negreiras, cf. *idem*, vol. 21, doc. 5. Os problemas de ataques, de quaisquer nações, às embarcações negreiras brasílicas persistiriam por longos anos, para apenas alguns exemplos, cf. AHU, Avulsos, cx. 189, doc. 13904 (*Declaração dos oficiais e marinheiros da corveta Santa Ana e Santo António de Almas, vinda da Bahia a resgate de escravos, sobre o ataque e incursão de dois navios ingleses, African Queen of Bristol e Eleezar of* Bristol, Acrá, 02 de outubro de 1787); *idem*, cx 195, doc, 14189 (*Declaração pública do governador do Castelo do Cabo da Costa, Arquimedes Dalzel, sobre a tentativa de ataque de uma canoa holandesa à curveta*

Após a tomada de Jakin pelas tropas de Agaja, *dadá* de Daomé, em abril de 1732, os holandeses atacaram e tomaram duas embarcações baianas, uma de propriedade de João Ferreira de Souza e a *Crioula* de André Marques. De acordo com o diretor do forte português de Ajudá, João Basílio, os ataques feitos por Mynheer Hertog fora "sob o pretexto que Antônio Pinto, diretor da feitoria de Jakin, era responsável pela guerra que fazia o Daomé a Jakin". Ainda de acordo com Basílio, depois de alguns dias Hertog conduziu a *Crioula* ao porto de Apá onde lhes quebraram as escotilhas e "tiraram-lhes à força 464 rolos de tabaco, dizendo que era em pagamento das dívidas que tinham para com eles […] era apenas um pretexto para roubar".[289]

Apesar dos notados interesses diplomáticos e econômicos diante da situação delicada em que a guerra daomeana transformava os portos da Costa da Mina, o tabaco baiano seria o grande chamariz para os ataques holandeses e isso perduraria por décadas na correspondência portuguesa. Os grandes traficantes da Bahia aproveitavam-se dessa situação duradoura para, incansavelmente, pedir ao rei liberdade para se montar uma companhia monopolista sediada naquela praça. Suas preocupações e alternativas às investidas holandesas aparecem no trecho seguinte ao falar dos roubos

> que a Companhia Holandesa nos está fazendo, que somente [no] ano passado consta a perda das embarcações que tiveram os homens de negócio do Estado do Brasil passando de dois milhões, o que não sucederá formada a nova Companhia, porque como os navios, que andarem na Carreira fazendo este negócio, *serão de força comboiados por outros de guerra* que então vão seguros, não poderão os Holandeses enriquecer com tais roubos.
>
> Andam estes [holandeses] em busca das nossas embarcações, porque sabem muito bem, que elas não podem resistir e que os gêneros que levamos para fazer o contrato dos negros, são ouro e tabaco, o que lhe produz grande interesses, como atrás já dissemos, e por isso armam a corso várias embarcações[290]

---

portuguesa Nossa Senhora da Glória e Sant' Ana, da Bahia, da qual é capitão João de Deus Lima, e pedindo aos comandantes da Marinha Britânica que protejam a referida curveta e sua carga, 02 de novembro de 1792). Anexo: 2 docs.

[289] Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 176-178. A embarcação *Crioula* tinha como invocação *Nossa Senhora da Barroquinha e Santa Rita*, tinha como capitão Francisco Lopes dos Reis e deixou Salvador em abril de 1732, momento em que Agajá atacava Jakin. Ela só chegou à Bahia em dezembro, certamente após ser consertada e ter comercializado com o que restou da carga. Provavelmente fizera 10 viagens sendo armada em galera, patacho ou navio entre 1723 e 1746, cf. TSTD, # 51919 (1726), 51936 (1727), 50539 (1729), 50565 (1730), 49812 (1732), 51985 (1737), 51968 (1738), 50626 (1742), 50653 (1744), 50682 (1746).

[290] Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Assuntos do Brasil, Livro 1096, *Projecto em o qual se mostra como foy o tempo passado, he o prezente, e sera o futuro o Estado do Brasil, formandose huma Companhia, q so ella possa fazer o Comercio em Africa, principalmente o Contracto dos Negros, do qual rezultara a SMagde., e seos vassalos inexplicaveis interesses*, s/d, fl. 41v [grifo meu].

A presença de corsários, piratas e das temidas galeras holandesas representava perigos que ultrapassavam os ataques para roubar as cargas. Comercializando na costa africana pela Companhia do Corisco, o capitão Antônio Coelho de Oliveira viu a galera que capitaneava "fazer a vela fugindo [de] uma holandesa", sendo abandonado em terra. Antônio Coelho capitaneava a *galera Nossa Senhora da Madre de Deus* e embarcou de volta à Bahia no *patacho Nossa Senhora da Barroquinha e Santa Rita*, a *Crioula*, cujo capitão Belchior Rodrigues da Costa traficava escravo nas proximidades de Ajudá. Na viagem de retorno, Antônio Coelho veio a falecer após deixar a Ilha de São Tomé. Talvez não tenha resistido às diversas doenças tropicais que faziam da costa ocidental africana, conhecidamente no mundo atlântico como "um túmulo dos marujos".[291]

Talvez dos perigos mais presentes nos navios negreiros fossem as doenças. Por mais que ao ataques batavos perdurassem por toda a centúria setecentista, seus efeitos eram esparsos – uma vez que era de seu interesse a permanência do negócio baiano com a Costa da Mina, meio para se conseguir o fumo do recôncavo – e, também, não atingiram todos os armadores. Quanto às rebeliões de escravos não há notícias durante o período colonial que o tráfico baiano tenha sofrido levante escravo na travessia atlântica. Caso único registrado é uma rebelião já nas proximidades de Mar Grande, na Ilha de Itaparica em 1704. Naquela ocasião mais de cinquenta africanos minas fugiram de uma embarcação negreira e se embrenharam pelas matas daquela praia. Dezessete fugitivos foram recuperados – 10 homens e 7 mulheres –, dentre os quais havia um homem mortalmente ferido e uma mulher que entrou em trabalho de parto.[292]

---

[291] Entre os bens do capitão Antônio Coelho de Oliveira foi encontrado ouro em pó chamando a atenção dos funcionários da fazenda real quando o patacho chegou à Cidade da Bahia, devido à proibição de levá-lo à África, cf. APB, Seção Colonial e Provincial, Ordens Régias, vol. 21, docs. 101 (*Carta sobre a diligencia que mandou fazer com a noticia de que em hum Navio que vinha da Costa da Mina, se achava algum ouro, e o que rezultou della*, Bahia, 18 fevereiro de 1727), 101a (*Copia da Portaria que acuza a carta assima*) e 101b (*Copia da ordé escrita sobre o mesmo particullar*). TSTD, # 51919. A viagem em que Antônio Coelho de Oliveira foi abandonado na África não consta no TSTD. A franco-lusitana Companhia do Corisco, criada em Lisboa em 23 de junho de 1723, protagonizou diversos incidentes com as galeras holandesas da costa africana contrarias à sua criação. O que relato é apenas um deles. Curiosamente uma de suas embarcações foi desviada da função inicial e transformada em navio pirata pelos tripulantes. Não há mais notícias da companhia após 1725, provavelmente a viagem de Coelho de Oliveira fora uma das últimas, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 88-89. Sobre a fama das doenças na África Ocidental, cf. Rediker, *O navio negreiro*, p. 206.

[292] Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, Vol. 40, Correspondência dos Governadores Gerais, 1704-1714, Rio de Janeiro, Typ. Batista de Souza, 1938, pp. 195-196, *Carta para o capitão Manuel de Sá sobre os negros minas que fugiram em um barco* (19 de setembro de 1704). Um navio saído do Recife para o Rio de Janeiro, com 70 escravo foi palco de um levante logo sufocado pelo capitão Francisco da Silva Pereira e sua tripulação a 14º Sul. Por ocasião do infortúnio o capitão negreiro rogou a Nossa Senhora do Rosário do Castelo, cf. Rodrigues, *De costa a costa*, imagem de capa e p. 4 (transcrição).

Os incêndios, constante preocupação dos traficantes ingleses, não são bem registrados pelas fontes que dispomos. Se por um lado isso não descarta a sua existência, por outro dá-nos uma mínima segurança quanto a sua pouca frequência. Portanto, é na proliferação de doenças causadoras de debilitações e morte da "mercadoria" viva da carreira atlântica que repousa um dos principais perigos do abastecimento de mão de obra do Novo Mundo. Em sua passagem pela Bahia no ano de 1717, o francês La Barbinais notou o quanto as doenças estavam diretamente ligadas aos ganhos do tráfico negreiro:

> esse comércio é bastante lucrativo quando a mortalidade não se instala nos navios, mas acontece muitas vezes que, estando carregados de escravos, a morte tira grande parte deles, quer pela falta de viveres, quer pela sujeira e outros acidentes. Acrescentarei que a melancolia é um veneno que mata vários.[293]

Malária, febre amarela ou tifoide (*mal da bicha*), lepra – confundida por vezes com a, também presente, elefantíase –, maculo (inflamação anal), disenteria e diarreia, oftalmias (tanto a passageira quanto a total) e os famosos *mal de Luanda* (escorbuto), a *bexiga* (varíola) e o *banzo* (melancolia) embarcavam na quase totalidade das viagens negreiras. Muitas dessas doenças desembarcaram nas Américas juntamente com europeus e, depois, intensamente com o tráfico africano, foi o caso da lepra e da varíola. Esse choque biológico provocou verdadeira chacina nos povos nativos que não tinham imunidade aos novatos agentes patológicos.[294]

Do outro lado do Atlântico as doenças tropicais tornavam a estadia dos tripulantes euro-americanos ainda mais difícil, isso se agravava com a debilidade alimentar e a pesada jornada diária de trabalho.[295]

---

[293] La Barbinais, Le Sieur Le Gentil de. *Nouveau voyages autour du monde, par L. G. de La Barbinais; enrichi de plusieurs plans, vues et perspectives des principales villes et parts du Perou, chily, Brésil et de la Chine avec une description de l'Empire de la Chine ... et deux memoires sur les Royaumes de la Conchinchine, de Tonquin & de Siam*. Paris, Briasson, 1728, Tomo III, p. 186, *apud*, Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 105.

[294] O estudo de Luís Antônio de Oliveira Mendes torna-se de extrema importância para o conhecimento dos diversos males que atingiam os escravos desde a África até a escravidão na América, cf. *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura*, capítulo 6. A chegada de doenças desconhecidas nas terras americanas teve consequências devastadoras para os povos autóctones e mesmo para a sociedade colonial, cf. Joseph Miller & Dauril Alden, "Out of Africa: the slave trade and the transmission of smallpox to Brazil, 1560-1831", In: *The Journal of Interdisciplinary History*, vol. XVIII, nº 2 (autumn/1987), pp. 195-224; Luiz Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes*, pp. 127-133; Magali Romero Sá, "A "peste branca" nos navios negreiros: epidemias de varíola na Amazônia colonial e os primeiros esforços de imunização", In: *Revista Latinoamericana de Psicopatologia Fundamental*, São Paulo, v. 11, nº 4, (dez/2008), p. 818-826, (Suplemento). Rodrigues, *De costa a costa*, capítulo 8.

[295] Klein, *O tráfico de escravos no Atlântico*, p. 131; Rodrigues, *De costa a costa*, pp. 171-173; Rediker,

O tráfico francês entre 1748 e 1792 apresenta uma mortalidade média de tripulantes na casa dos 16,9%. No tráfico inglês, na década de 1780, a taxa era tão altas quanto a francesa. Entre 1786 e 1787 dos 3170 tripulantes de 88 viagens negreiras saídas de Liverpool, 20% pereceram no mar; esta porcentagem era um pouco superior no tráfico saído de Bristol: 23,7% de 910 tripulantes entre 1784 e 1785.[296]

O navio negreiro, realmente, era uma representação do mundo vivido. Poder, mando, hierarquia, local de encontro de muitas culturas e povos e, doenças. No que toca a esta última característica, todos eram atingidos independentes de sua posição no navio. Não há dúvida, porém, que eram os africanos quem estavam na situação mais degradante da vida humana.

Um dos fatores que diretamente influenciavam as más condições dos navios negreiros era a superlotação do convés inferior, onde ficavam os homens, e em algumas embarcações também as mulheres. Apesar da lei que regulamentava a quantidade de escravos que podiam vir nas embarcações ser do ano de 1684 ela era periodicamente reiterada, pois os negreiros descumpriam-na.[297] Essa infração pode ser notada também nas correspondências administrativas. O despacho do Conselho Ultramarino de 20 de janeiro de 1719 se referia a uma carta do ano anterior na qual o Governador de Angola registrava a superlotação dos navios negreiros e a falta de suplementação de víveres. Os conselheiros escreviam ao Conde de Vimieiro que o

> Governador do Reino de Angola me representou em carta de dezesseis de fevereiro do ano passado que nos navios que do porto de Luanda [*mutilado*] carregados de [ne]gros para os portos desse Estado [do Brasil] iam muitos mais negros por alto do que é a sua arqueação, causa porque no mar, morriam muitos, pois não lhe metiam

---

O navio negreiro, sobre doenças, cf. pp. 203, 205-206.

[296] Philip Curtin, *The Atlantic slave trade: a census*, Madison/Milwaukee/London, The University Wisconsin Press, 1969, p. 283-285.

[297] Segundo o Regimento de Arqueação de 18 de março de 1684, em seu capítulo VI, os navios deveriam trazer "sete cabeças em duas toneladas" nas coberturas com portinholas e cinco nas sem portinholas, "nas partes superiores poderão levar […] cinco cabeças miúdas, de idade e nome de moleques, em cada uma tonelada, sem que por causa alguma se possa acrescentar este número, ou se possam apertar mais as ditas toneladas", cf. José Justino de Andrade e Silva, *Collecção chronologica da legislação portugueza, 1683-1700* (compilada a anotada), Lisboa, Imprensa Nacional, 1859, (*Carta de Lei de 18 de Março de 1684. Regimento da condução dos negros cativos de Angola para o Brasil*). O descumprimento da lei era tamanho que a mesma fora reeditada por duas vezes no período em estudo: 21 de junho de 1721 e 16 de maio de 1744. Estas leis também podem ser conferidas em Domingos Borges de Barros, Documentos para História Colonial, *Annaes do APB*, vol. XX, 1931, pp. 90-91. A reedição desta lei em 25 de maio de 1731 foi alvo de interpretações de alguns historiadores, cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 92-99; Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 240-245; Vasconcelos, *Ouro*, pp. 169-171, esta autora lembra a passagem histórico-literária do romance de Herberto Sales, onde três personagens discutem, perplexos, sobre a lei. Ver Herberto Sales, *Os pareceres do tempo*, 4ª ed., Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2000, pp. 50-53.

> mais água nem mais mantimentos que para aquela quantidade de negros em que o navio está arqueado

Na mesma missiva os conselheiros ultramarinos pediam

> para se *castigarem os guardas* que deram ocasião a este engano, e dano dos miseráveis escravos pois por irem mal acomodados sucede o morrerem muitos e também remetereis a este Reino a certidão dos *Mestres dos Navios que entraram nesse porto e os que levaram mais peças da sua arqueação* para se proceder contra eles[298]

A punição dos culpados parece ter ficado na mesma situação da lei. As péssimas condições das naves do tráfico permaneceram com poucas mudanças, assim como o descumprimento da lei de arqueação o que lhes permitiam "trazer um maior número de escravatura [inclusive] nas câmaras dos navios".[299] No início da década de 1730, o cirurgião Luís Gomes Ferreira, considerado por um amigo como o "novo Galeno", escrevia nas Minas Gerais o seu *Erário Mineral*, livro sobre as doenças que ele via e tratava nas minas auríferas. Referindo ao escorbuto, lembrava que

> nesta Cidade [da Bahia] morriam em cada um ano para cima de dois mil escravos, e muitos homens brancos, pelo grande comércio, que há para os Reinos de Angola, e Costa da Mina, donde vem mais comumente esta infecção; porque o ano passado de 1731 em um navio, que veio dessa Corte [de Lisboa] por Benguela para esta Cidade [da Bahia], ao qual depois de chegar a terra lhe morreram mais de 200 enfermos, além dos que no mar lhe faleceram e no próprio tempo entrou da Costa da Mina uma embarcação, que desta cidade tinha ido, na qual morreram 360, e todas as mais com maior, ou menor prejuízo[300]

---

[298] APB, Seção Colonial e Provincial, Ordens Régias, vol. 14, doc. 8 (*Carta sobre os navios que saíam de Loanda para os portos do Estado do Brasil, carregados de negros, levarem número maior à sua arqueação, faltando-lhes água e mantimentos suficientes, causa por que no mar morriam muitos negros. Para evitar este dano, o Rei de Portugal estabelece condições neste particular, ordenando não se exceda a arqueação dos navios*, Lisboa, 20 de janeiro de 1719) [grifo meu]. Nos navios mercantes ingleses as condições de higiene não eram muito melhores, ratos, baratas, larvas de insetos e vermes marinhos que atacavam o casco dividiam o apertado espaço das naves com filhotes de cachorro e gatos, papagaios e animais para o consumo, tais como porcos e gado bovino, ovino e caprino, cf. Rediker, *Between the devil and the deep blue sea*, pp. 160-162.

[299] Mendes, *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura*, p. 41.

[300] Luís Gomes Ferreira, *Erário mineral dividido em doze tratados*, Lisboa, Oficina de Miguel Rodrigues, 1735, pp. 478-479. Jaime Rodrigues faz interessante análise das doenças relacionadas ao tráfico negreiro fluminense e as discussões médicas sobre o seu tratamento, cf. *De costa a costa*, pp. 260-270. No mesmo ano de 1731 os vereadores da Cidade da Bahia falavam da necessidade de cirurgião para "examinar as navios contagiosos [*sic*] que a podem infestar transportados a este país da Costa da Mina e dos mais portos de África", cf. Arquivo Municipal de Salvador, Cartas do Senado à Sua Majestade, 1715-1741, fls. 140f-141f. Sobre as condições sanitárias e de saúde de Salvador, bem como a presença de marinheiros e escravos recém-chegados doentes, cf. A. J. R. Russell–Wood, *Fidalgos e filantropos*: *a Santa Casa da Misericórdia na Bahia: 1550-1750*, Brasília, UnB, 1981, em especial o capítulo 11.

Anos mais tarde esta enfermidade, juntamente com tantas outras, continuaria sendo assunto numa carta em que os recém-empossados vereadores da Câmara da Bahia e o oficial da saúde, escreviam à Sua Majestade requerendo que, além do médico, houvesse um cirurgião para se proceder à vistoria das embarcações "que vem das com[quis]tas, com o comércio de escravos". Tal pedido era justificável pelo crescimento da cidade e seus moradores, além da situação sanitária descrita:

> sendo ela de antes mui salutífera pela benignidade dos ares, e clima [...] já a experiência o [mostra] contrário nas várias epidemias que grassam geralmente [pelos] bairros, com [o] sarampo, malignas, bexigas, diarréias, disenteri[as], [tu]mores malignos, [actua... defluxos], sarnas, escorbutos, elephansias; […] doenças originadas todas dos navios, que vem das conq[uis]tas, com o negócio de escravos, que chegando infeccionados dos referentes achaques, assim mesmos desembarcam, para esta Cidade.[301]

No ocaso colonial, o professor de grego Luís dos Santos Vilhena também percebeu as diversas doenças que desembarcavam dos navios negreiros em sua descrição da Cidade da Bahia. Falando mais detidamente sobre os *tumbeiros* (navio negreiro) Vilhena voltava a um assunto que o Senado da Câmara, no longínquo ano de 1719, já discutira com o rei: a necessidade de cirurgiões que a Cidade da Bahia ainda não dispunha em quantidade suficiente para vistoriar todas as embarcações. Dizia mais, era importante que a tripulação também fizesse quarentena em local afastado para, assim, não contagiar os demais moradores. Segundo a historiadora Avanete Sousa, a vistoria em todas as embarcações arribadas no porto de Salvador, bem como a fiscalização no comércio de alimentos – outra preocupação com a saúde dos habitantes da cidade – era comprometida pela falta de funcionários e ficou muito no plano das denúncias. Somente na década de 1770, a Câmara de Salvador "deu início a um arrojado sistema de fiscalização nas vendas, açougue e porto da cidade".[302]

Mesmo com o aumento da fiscalização, Vilhena não negou sua pena inclemente aos mercadores de mantimentos que os vendiam mesmo estragados. Arrematava o

---

[301] APB, Seção Colonial e Provincial, Correspondência recebida pelo Governo da Bahia/Senado da Câmara (1733-1750), maço 198, Carta de 18 de fevereiro de 1750; agradeço a Urano de Cerqueira Andrade por enviar-me este documento.

[302] Cf. Vilhena, *A Bahia no século XVIII*, pp. 135-136, 154-156; Avanete Pereira Sousa, *Poder local e cotidiano: a câmara de Salvador no século XVIII*, Dissertação de Mestrado em História – UFBA, 1996, pp. 177 e 187-197, citação à página 190.

professor: "tudo é prejudicial à saúde, tudo nocivo, e não se pode negar que tudo procede da falta de governo econômico, e omissões do Tribunal da Saúde".[303]

Esse contexto cruel e assombroso grassou na Cidade da Bahia e nas embarcações do tráfico africano por toda a Era da Escravidão. Os poderes concentrados nas mãos dos capitães negreiros não os livravam de compartilhar as agruras de ataques inimigos, intempéries e doenças, mesmo estando em posição melhor no navio: o castelo de popa, local de maior conforto e menor balanço. Uma coisa, no entanto, é certa, nada que eles tenham enfrentado nos mares afugentaram-nos totalmente do tráfico de escravos, afinal, seus lucros enchiam os olhos de todos na América portuguesa e incentivavam a movimentação do capital entre todos aqueles que possuíam uma mínima quantia em caixa ou crédito na praça que possibilitasse a compra de alguns africanos. Não podendo viajar, eles encomendavam aos seus pares do mar, e assim todos ganhavam com o comércio de gente.

"A fazer meu negócio e o que levo de minha conta e de partes": a economia dos capitães-armadores[304]

Uma viagem negreira começava muito antes de as velas serem içadas e a âncora levantada. Muito trabalho do capitão negreiro e dos armadores antecedia a travessia Atlântica. Sobre o capitão recaia a responsabilidade de formar a tripulação que cuidaria dos velames e cordoames, não sem a sua atenta supervisão. Muito provavelmente agiram desse modo o capitão Manoel da Fonseca e seus oficiais (imediato, contramestre, piloto), exímios conhecedores do "reino de madeira".

Era primordial saber quais materiais da embarcação estavam em condições de viagem e o que faltava ser comprado. Qualquer erro nessa etapa poderia ser fatal para a viagem. O primeiro passo era conferir o casco da nave e das embarcações menores (lancha grande, escaleres, ou outras do tipo). Sem essas últimas não se viajava. Elas seriam de grande efeito para o deslocamento dos tripulantes entre o navio negreiro e os litorais – baiano ou africano. Devia-se verificar, ainda, a necessidade de se adquirir remos e fatexas para estas embarcações menores.

---

[303] Cf. Vilhena, *idem*, p. 161.

[304] APB, Seção Judiciária, 04/1800/2270/11, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel Ferreira dos Santos* (1730-35), fl. 1v.

Nas lojas da Conceição da Praia encontrariam as peças de lona, de brim de vela e os fios necessários às costuras e remendos. Ainda ali, compravam-se as "amarras de piaçava das grossuras necessárias para a segurança do navio". Num baú, já estavam separados os "vários ferros de calafate, machado, enxós, martelos, serras, marrão e vários [outros] pertences miúdos a este respeito". Sempre surgiam ajustes para serem feitos durante a viagem e era essencial a presença de tripulantes com conhecimento deste ofício, cujo trabalho iniciava-se ainda em águas baianas. Ainda em Salvador, outro ator entrava em cena o funileiro. Os interessados pela viagem mandavam este profissional fazer "de folha de flandes, lanternas, lampiões e bombas, e alguma miudeza mais". Não podia deixar de conferir também as âncoras, fundamentais para que a embarcação permanecesse atracada em segurança nestas regiões sem portos.

O tanoeiro cuidava das dezenas de tonéis e barricas de madeira com arcos de ferro da aguada do navio. Essa era outra parte delicada do preparo da viagem, afinal tais objetos deveriam estar em perfeito estado caso contrário poderia significar desastrosas perdas.

Por fim, não podiam faltar "os ornamentos da missa necessários de cálice, patena, missal" e as imagens do altar, que podiam ser um Santo Cristo, uma Nossa Senhora, cuja invocação podia depender da devoção do capitão ou do dono e, possivelmente, uma imagem de São José – conhecido padroeiro dos traficantes de escravo lusitanos.

Ao senhorio, juntamente com seus sócios (se houvesse) cabia arrumar o capital de suas próprias reservas ou tomar emprestado junto a outros negociantes ou às casas religiosas, antigas credoras da velha Bahia. Cabia-lhe também comprar o tabaco, a aguardente e os búzios, para negociar na outra costa e os mantimentos da viagem. Estes, já seguiam em grande quantidade daqui, aos quais se somavam outros comprados na África para complementar e restituir a falta de alimentos frescos. Do recôncavo sul ou das roças dos traficantes, chegavam toneladas de farinha de mandioca para abastecer a cidade e os negreiros. Milho, arroz, feijão, carne do sertão, peixe seco (inclusive bacalhau), tudo regado a azeite dendê completavam a refeição dos oficiais, tripulação e escravos. A caixa de botica com os medicamentos necessários, não podia faltar.

Na organização da viagem não podiam esquecer-se das caldeiras para a cozinha. Nas menores, cozinhava-se a comida da "gente do mar e escravos doentes", configurando refeições melhores, com maior teor de proteínas e melhor tempero, bem diferente da aprontada na "caldeira de cobre grande para se fazer o comer dos cativos".

Para cozinhar tantas refeições não faltaria muita lenha, comprada no cais da lenha na Conceição da Praia.

Todas essas etapas foram cumpridas pelo capitão Manoel da Fonseca e o senhorio Manoel Ferreira dos Santos Maia em meados de 1756.

A última semana de preparos foi de intensa movimentação de Manoel da Fonseca no porto da Cidade da Bahia. Depois de andar pelas tavernas, cais e pontos de encontro no bairro da *Praya* em busca dos tripulantes era o momento de partir. Necessitando chamar algum passageiro mandava-se um marinheiro, provavelmente escravo, avisá-lo do momento da partida. Todos deveriam estar no navio esperando, apenas que o vento inflassem as velas em direção ao Sul da cidade.

No meio da baía, a *galera O Sueco*, cuja invocação era *Bom Jesus de Vilanova Santo Antônio e Almas*, balançava-se ao sabor das águas de Todos os Santos. Marinheiros luso-brasílicos e africanos encarregaram-se de colocar suas cordas e velas aparelhando-o para seguir viagem para a Costa da Mina. Nos porões, mercadorias, mantimentos, lenha e água já haviam sido acondicionados em seus lugares e deviam estar bem protegidos para não sofrer saques dos tripulantes. O vento Nordeste chegara, enfim! As velas infladas levavam *O Sueco* para fora da baía rumo às águas africanas.[305]

***

Antes de continuar a viagem com o "escandinavo" navio negreiro e seu capitão Manoel da Fonseca, façamos um parêntese para entender a atuação dos capitães no comércio de escravos e os espaços do crédito da Cidade da Bahia. Quais as possibilidades de investimentos que os capitães negreiros dispunham para atuar no comércio que eles mesmos faziam movimentar é um questionamento válido para ser pensado a partir desta fase deste estudo.

---

[305] Para compor este trecho usei Ferrez, "Diário anônimo de uma viagem às costas d'África", *passim*, ele fala do vento nordeste à p. 27; APB, Seção Judiciária, 4/1580/2049/3, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel da Fonseca* (1757), fl. 2f/v e 34f/v; AHU, Castro e Almeida, cx. 51, docs. 9619-9631 (*Representação do negociante José de Sousa Reys…*, Bahia, *c.* 1777); Rediker, *O Navio Negreiro*, capítulo 2; TSTD, # 50769. De acordo Klein montar uma viagem negreira comsumia longos seis meses de organização por parte do armador ou da sociedade negreira, cf. *O tráfico de escravos no Atlântico*, p. 83. Acerca dos termos náuticos, cf. Glossário. Sobre o preparo de navios negreiros no século XIX, cf. Ubiratan Castro de Araújo, "1846: um ano da rota Bahia-Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros", In: *Afro-Ásia*, N^{os}. 21-22 (1998-1999), pp. 83-110; Reis, Gomes & Carvalho, *O Alufá Rufino*, capítulo 9.

Capitães-armadores

Alguns capitães conseguiram armar sua própria viagem – comprando ou alugando o navio. O modo como adquiriam o casco para a viagem é algo que talvez nunca tenhamos informações substantivas e, a esse desconhecimento somam-se uma infinidade de etapas da viagem das quais não se tem notícias para ao tráfico baiano. Depois de terem acumulado um capital considerável, ou mesmo conseguido crédito com algum financista, estes capitães provavelmente puderam armar sua própria viagem em busca de um lucro maior que os oriundos das pequenas compras, como faziam antes. Outra hipótese seria uma união com outros investidores em que os capitães entravam também com a experiência e conhecimento dos meandros do comércio negreiro, como ocorreu na sociedade do capitão negreiro José Pereira da Cruz e Teodósio Rodrigues de Faria, o capitão de mar e guerra da Carreira da Índia.[306]

Creio que estas viagens de capitães-armadores deveriam ser feitas em sociedade com comerciantes da praça mercantil baiana ou outros capitães negreiros. Como é característico da documentação do tráfico da Bahia os demais sócios não aparecem. Seus nomes confirmariam tal afirmação, contudo os altos custos da viagem e nível de riqueza dos capitães negreiros dificilmente lhes garantiriam a condição de armadores principais de uma viagem do tráfico.[307]

No universo de viagens compilado para este estudo, somente trinta e nove (2,14%) tiveram o capitão do navio como o próprio armador, ou como um membro de uma sociedade.[308] Ao todo são trinta capitães-armadores que compõem esta lista. Comparada aos donos do grande capital negreiro, isso não representa muito, contudo, esse número deve ser pensado dentro da realidade dos capitães, homens muito menos abastados que aqueles e que tinham a oferecer a esta economia atlântica um pouco além do seu conhecimento dos mares e a determinação para enfrentar os perigos deste

---

[306] Cândido Domingues, "Tráfico e Traficantes – poder e riqueza dos traficantes de escravos na Cidade da Bahia (1700-1751)", In. *Anais do XXV Simpósio Nacional de História: Por uma est(ética) da beleza na História*. Fortaleza-CE: ANPUH, 2009.

[307] Estou considerando "armadores principais" aqui, aqueles senhorios que tinham capacidade financeira de possuir a maior parte da carga. Ou ainda, aqueles com capacidade de comprar acima de cem escravos, o que não encontrei para qualquer desses capitães negreiros.

[308] Entre 1811 e 1830, no Rio de Janeiro, os investimentos dos capitães-armadores não diferenciavam muito do já encontrado aqui. Em 1187 viagens eles foram consignatários de 46 delas, representando 5,5%, cf. Manolo Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*, São Paulo, Companhia das Letras, 1997, pp. 150-153.

comércio. Estes trinta homens conseguiram diversificar sua vida econômica e, por um momento foram os senhores de suas próprias travessias.

Os capitães-armadores mantiveram uma regularidade entre as décadas de 1710 e 1760, de cinco a nove viagens por decênio. Nos primeiros dez anos do século XVIII, creio que por haver maior concentração do capital nas mãos dos grandes traficantes, talvez, ainda, ou por conta da pouca oferta de escravos na costa africana – se compararmos com o que se veria nas décadas pós 1720, com as guerras do reino do Daomé - os investimentos dos capitães só conseguiram sustentar duas viagens.

É interessante ver em qual momento de sua carreira no tráfico os capitães começaram a investir como armadores. Neste momento, contudo, não é possível afirmar em definitivo, pois nunca saberemos qual a primeira viagem deles, talvez ainda como simples marinheiros. Sendo assim, tomo por base os dados que tenho utilizado até agora.

O quadro é bem variado. O capitão Brás Pereira Dormondo, foi um dos vinte e três capitães-armadores de uma única viagem. Esses armadores de única viagem representam 76,66% dos capitães negreiros que também armaram embarcações.

José da Cunha Pereira, juntamente com mais outros quatro capitães, foram além armando e capitaneando duas jornadas negreiras, o que equivale a 16,66% do universo dos capitães-armadores. Pereira armaria uma última viagem, mas não viajou. Nessa o responsável pelo governo do navio foi o capitão Antônio Ferreira, que também era armador da viagem. Talvez José da Cunha Pereira tivesse adoecido ou mesmo, conseguira cabedal suficiente para não mais por em risco sua vida nos mares negreiros. Por fim, José de Araújo Batista e João da Cruz de Moraes armaram e viajaram por três vezes o que representa 6,66%.[309]

Apenas três capitães aparecem como armador em sua primeira viagem. Essa situação não corresponde com a realidade do tráfico negreiro, extremamente caro para um iniciante. Mais uma vez as fontes não nos revelam o ingresso desses traficantes nas viagens negreiras. O interessante, pois, é notar a relação capital *versus* armação do navio. A grande maioria dos capitães que também figuram como armadores só aparece nesta função a partir de sua segunda travessia demonstrando a necessidade de se

---

[309] Sobre as viagens dos capitães citados, cf. TSTD: Brás Pereira Dormondo (#, 1693); José da Cunha Pereira, 1742-1745 (# 50635 e 50670), na viagem # 50688 ele não viajou, o capitão foi Antônio Ferreira; José de Araújo Batista, 1719-1723 (# 51737, 51639 e 51859; ele havia armado três viagens (1713-1716) antes de aparecer como capitão, cf. # 51644, 51611 e 41798) e João da Cruz de Moraes 1740-1747 (# 51996, 50673 e 50692).

conseguir maior capital. A primeira viagem, nesses casos, pode ter funcionado como um meio de fazer render um capital menor e que fora levado em forma de uma carregação cujo lucro seria somado à soldada de capitão para financiar uma viagem maior. Esse investimento poderia ser acrescido com um empréstimo. A permanência neste mercado como armador, contudo, não era para aventureiros ou pessoas sem cabedal, crédito e relações pessoais privilegiadas. O papel de capitão-armador só é repetido por cinco deles. Estes, e aqueles que armaram somente uma viagem, voltaram a trabalhar em outras viagens alugando seus serviços como capitão negreiro.

Por mais que os lucros fossem animadores e que investimentos e riscos fossem divididos entre sócios, uma viagem negreira demandava alto investimento. Os africanos novos poderiam demorar alguns meses para serem vendidos e, na maioria das vezes, a venda seria a prazo. O retorno do capital investido poderia ser lento, e isso significava maior tempo de juros a ser pago. Isso, definitivamente, não condizia com a realidade dos capitães de embarcação daquela Bahia.[310]

Créditos e carregações

Algumas atividades já comuns ao cotidiano de viagens do capitão negreiro eram assumidas em dimensões maiores quando eles também eram um capitão-armador. Na nova condição, sozinho ou com sócios, estes homens deveriam se encarregar da compra de todas as mercadorias e os mantimentos e, antes de tudo, de tomar o dinheiro emprestado, caso não o tivesse como era comum.

O mais comum parece ter sido tomar dinheiro emprestado junto às pessoas mais próximas, amigos ou sócios antigos. Foi o caso de Manoel da Fonseca que fez um

[310] Alguns capitães negreiros conseguiram alcançar fortuna e mercês reais no tráfico atlântico da segunda metade do século XVIII, atuando na África Centro-Ocidental (principalmente em Benguela); este mesmo fenômeno, como pudemos ver, ainda não fora possível perceber na Bahia da primeira metade, cf. Estevam Costa Thompson, *Negreiros nos mares do Sul – famílias traficantes nas rotas entre Angola e Brasil em fins do século XVIII*, Dissertação de mestrado - UnB, 2006, em especial o capítulo 4, pp. 93-117. O caso do ex-capitão negreiro José da Silva Teixeira bem ilustra a ascensão econômica e social no tráfico Rio de Janeiro-Benguela, cf. Roquinaldo Ferreira, "Biografia, mobilidade e cultura atlântica: a micro-escala do tráfico de escravos em Benguela, séculos XVIII-XIX", In: *Tempo*, vol. 10, nº 20 (jan/2006), p. 74; as viagens de José da Silva Teixeira podem ser conferidas em TSTD, # 48741 (1792), 8461 (1794), 49256 (1795), 19013 (1796), 19027 (1796), 19047 (1797), 19076 (1798), 19140 (1801), 49376 (1802), 87 (1818). No tráfico inglês setecentista os oficiais tinham participação nos lucros, muitos deles conseguiram auferir ganhos que lhes possibilitaram atuar como armador em algumas viagens, cf. Klein, *O tráfico de escravos no Atlântico*, pp. 82-83; Rediker, *O navio negreiro*, pp. 198-204.

empréstimo junto a Lourenço da Silva Niza, a quem também pediu para ser seu testamenteiro.

O capitão José Pereira da Cruz fez diferente. Partindo para a Costa da Mina em janeiro de 1750, ele conduzia o *navio Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio* armada em sociedade com o capitão de mar e guerra Teodósio Rodrigues de Faria. Este velho "lobo do mar", então comerciante sediado na Conceição da Praia, foi o responsável por comprar o tabaco necessário e por resolver as demais pendências relativas à empreitada. Não há detalhes acerca da tripulação, porém, na divisão das tarefas, talvez sua formação tenha ficado a cargo de Cruz – mais acostumado com a carreira africana –, ainda que Teodósio tivesse a devida competência para indicar bons mareantes.[311]

As relações sociais construídas nos espaços da Cidade da Bahia ou do navio negreiro eram importantes para garantir-lhes o acesso ao crédito. A confiança entre estas pessoas era esteirada através do parentesco familiar ou ritual (compadrio por batismo dos filhos ou apadrinhamento em matrimônio), ou da fraternidade das confrarias coloniais. Um motivo importante de pertencer às Ordens Terceiras e demais irmandades era criar ou fortalecer laços entre irmãos – muitos deles senhores de engenho e grande traficante. Isso facilitava a existência de relações financeiras entre eles ou com as instituições religiosas da cidade. Tais laços podiam abriam-lhes as portas do céu, na morte, e do crédito em vida. Segundo Schwartz, na sociedade colonial, era mais importante ter acesso ao crédito que ter dinheiro em caixa.[312]

---

[311] APB, Seção Judiciária, 07/3195/09, T*estamento de José Pereira da Cruz* (1750-57), fl. 1v-2v; TSTD, # 49592, não há o nome dos senhorios da viagem: Teodósio Rodrigues de Faria e José Pereira da Cruz (só aparece como capitão), ainda neste banco de dados aparece como *galera*, diferente do testamento do capitão. Para mais detalhes desta viagem, cf. Domingues, "Tráfico e Traficantes".

[312] Instituições religiosas tais como a Santa Casa de Misericórdia e o Convento de Nossa Senhora do Desterro tiveram a importante função de financistas coloniais, cf. Anna Amélia Vieira Nascimento, *Patriarcado e religião: as enclausuradas clarissa do Convento do Desterro da Bahia – 1977-1890, Salvador/*Bahia, Conselho Estadual de Cultura, 1994, Parte 6 especialmente a pp. 282-283; sobre as relações de créditos do Convento de Santa Claro do Desterro, cf. Susan A. Soeiro, "The social and economic role of the convent: women and nuns in colonial Bahia (1677-1800)", In: *The Hispanic American Historical Review*, vol.54, nº 2 (may/1974), Duke University Press, pp. 209-232, agradeço à Maria Ferraz pelo envio deste texto. Rae Flory mostrou que 45,3% dos credores da Bahia (1698-1715) eram as instituições religiosas, cf. Rae Jean Flory, *Bahian society in the mid-colonial period: the sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Reconcavo, 1680-1725*, Tese de Ph.D, University of Texas at Austin, 1978, pp. 72-73. Sobre liquidez, cf. Maria José Rapassi Mascarenhas, *Fortunas coloniais: elites e riquezas em Salvador, 1760-1808*, Tese de doutorado em História Econômica, USP, 1998, p. 185. A análise de Schwartz do mercado de crédito interligado com a economia açucareira é importante para perceber a amplidão das fontes creditícias da Bahia colonial, cf. Stuart B. Schwartz, *Segredos internos*: *Engenhos e escravos na sociedade colonial: 1500-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1999, pp. 179-185. Para uma realidade bem diferente da clássica economia

A importância do crédito para os capitães-armadores trona-se ainda mais evidente ao analisar a tabela seguinte. Apesar de não serem conhecidos os valores dos empréstimos tomados por todos os capitães negreiros listados abaixo, é inquestionável as altas quantias arroladas como dívidas ou gastos durante a feitura de seu inventário. Todos eles faleceram ou no mar, retornando da Costa da Mina, ou logo após desembarcarem na Cidade da Bahia, vindos daquela região africana. Apesar de todos terem investidos no tráfico em sua última viagem, apenas José Pereira da Cruz o fizera como armador. Os demais tomaram dinheiro emprestado. Mesmo não servindo de modelo, os dados do empréstimo de Manoel da Fonseca exemplificam o quão significativo eram esses empréstimos diante de seus montemores. Fonseca tomou emprestado 1:600$000 réis para montar a viagem que analisarei no final deste capítulo. Quando de seu falecimento, essa quantia representava nada menos que 42% de toda a riqueza que ele acumulara durante seus últimos anos de vida, inclusive com a ajuda do dito empréstimo, com o qual comprou 30 africanos.[313]

Tabela 9
Capitães negreiros com empréstimos para investimento em sua última viagem negreira, 1750-1762

Capitão negreiro	Montemor	Despesas/dívidas	Líquido
Jacinto Gomes	8:767$760	1:560$391	7:207$369
José Pereira da Cruz	8:735$541	4:709$245	4:026$296
Manoel da Fonseca	3:801$088	3:488$934	312$154
José Francisco da Cruz	1:037$060	1:273$127	- 236$067

FONTE: APB, Seção Judiciária, Inventários destes capitães negreiros, cf. nota 162.

No tráfico de escravos, credores e devedores por diversas vezes estavam muito mais próximos que o normal: eles dividiam o exíguo espaço das embarcações negreiras. Parece ser comum o empréstimo de dinheiro aos marinheiros que iam embarcados juntamente com o credor. Foi o que aconteceu com José Pereira da Cruz e Jacinto

açucareira do Nordeste é interessante conferir as redes de crédito no mundo dos tropeiros do sul da América portuguesa, local onde o tempo era contado não à espera das *frotas* e sim das *tropas*, Tiago Luís Gil, *Coisas do caminho: Tropeiros e seus negócios do Viamão à Sorocaba (1780-1810)*, Tese de Doutorado em História Social, UFRJ, 2009, capítulo 10.

Braudel deu-nos importante contribuição sobre a atuação creditícia na Europa moderna. O autor mostra o quanto o crédito era importante para comerciantes grandes ou pequenos. Como vimos, na colônia portuguesa não era diferente. Cf. Ferdinand Braudel, *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII*. São Paulo, Martins Fontes, 1996, pp. 336-339, (vol. 2, O jogo das trocas).

[313] José Francisco da Cruz tinha dívidas anteriores à sua viagem daí o déficit no seu inventário. O motivo principal de Manoel da Fonseca ter tatos gastos foi o desenrolar de sua viagem. Conheceremos esse história mais à frente.

Gomes, exemplo de capitães negreiros e credores. Ambos tiveram entre seus devedores pessoas que embarcaram na mesma viagem. Esta situação aponta que entre a marinhagem havia relações que ultrapassavam os limites do próprio navio.

O contramestre da *galera Nossa Senhora dos Milagres e São José*, da qual Jacinto Gomes era o capitão, devia-lhe 200$000 de uma letra de risco a que se somavam os juros. Também o capitão Antonio da Cunha Pereira, o armador desta viagem devia a Jacinto uma letra no valor de 600$000, mostrando que não necessariamente a relação armador – capitão se dava verticalmente nessa ordem.[314]

José Pereira da Cruz, por sua vez, tinha quantias mais modestas nas mãos de seus parceiros de mar. Francisco Mendes da Luz devia-lhe 30$000 réis, enquanto a José Lopes cabia a dívida de uma letra no valor de 103$200 réis de "principal, e juro". Ambos eram marinheiros e acompanharam José Pereira à costa africana na *galera Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio*.[315] Não há dados sobre a economia do navio que extrapolem estas relações creditícias. Diferente do que até agora se conhece sobre o tráfico brasílico, no tráfico inglês era comum o comércio de mercadorias (aguardente, alimentos, tabaco, objetos pessoais, tais como blusas, calças, boinas e jaquetas) que levava ao endividamento dos marujos devido seus poucos salários e altos custos dos objetos, o "que criava uma espécie de escravidão por dívida".[316]

Os empréstimos conferidos por estes capitães, no entanto, não se restringiam aos mareantes. Homens e mulheres tomavam-lhes dinheiro a crédito, pagando-lhes, em geral, o regulamentado e costumeiro 6,25% de "avanços", como também se referiam aos juros. Rita Pereira foi uma delas: tomou emprestado 50$000, em dinheiro, junto ao capitão Jacinto Gomes e, como garantia, deu-lhe "um crucifixo, uma imagem da Conceição e um par de argolas tudo de ouro que se lhe entregar[ia] pagando a referida quantia". Rita Pereira pagou sua dívida ao inventariante de Jacinto, reavendo seus objetos sacros e a argola, para quem sabe empenhar em mãos de outrem novamente. Essa, afinal, é a dinâmica do crédito: correr as mais variadas mãos e praças mercantis. Além de ser o único empréstimo, arrolado por estes capitães, em que há um bem

---

[314] APB, Seção Judiciária, 03/1147/1616/02, *Testamento e inventário post-mortem de Jacinto Gomes* (1752), fl. 4f/v; cf. dados sobres esta viagem TSTD, # 50750. Muito provavelmente o armador Antonio da Cunha Pereira, cuja patente desconheço, fosse um capitão militar e não um capitão negreiro. Seu nome não consta como capitão de embarcações do tráfico de escravos.

[315] APB, Seção Judiciária, 07/3195/09, T*estamento de José Pereira da Cruz* (1750-57), fl. 2f.

[316] Rediker, *O navio negreiro*, p. 214.

penhorado, nota-se a importância de objetos sacros pelo seu valor econômico. Isso muito se deve à quantidade de metal precioso, neste caso o ouro, neles empregada.[317]

O investimento do capital desses homens não seria encontrado apenas em suas próprias viagens ou na Cidade da Bahia. Os capitães constantemente mandavam letras de risco e carregações por diversas pessoas e para as mais diferentes partes do Império português através de outros homens do mar. Estes, no imaginário da época, eram frequentemente associados à figura dos *comissários*, homens que levavam encomendas para comprar determinadas mercadorias em troca de uma comissão ou da metade do lucro.[318]

O marinheiro português Manoel Ferreira dos Santos ilustra bem essa situação. Santos mandou anotar em seu testamento que estava "para seguir viagem para a Costa da Mina, *a fazer meu negocio, e o que levo de minha conta e de partes* há de constar dos assentos que se me acharem".[319] Apesar de não ser um capitão negreiro, suas rápidas palavras são úteis porque revelam uma característica muito importante do cotidiano destes homens: navegar à África com a finalidade de comerciar para si e para outrem. Desse modo, eles ganhavam ao comprarem seus próprios escravos para revender e pelo que cobravam pelas encomendas que lhes eram feitas na Cidade da Bahia.

"Em casa do Capitão Manoel Antonio Matheus [...] se acha[vam] várias letras de direitos de Angola, e outras de risco da Costa da Mina", pertencentes ao seu compadre José Pereira da Cruz. Os dois capitães enviaram uma carregação de mais de 66 mil réis por "José Gonçalves dos Santos, mestre da nau que veio [de] arribada [de nome] Bom Jesus de Vila Nova *para a Índia*".[320] É provável que essas carregações garantissem aos capitães negreiros o acesso aos panos do Oriente, tão importantes nas compras de escravos na costa africana.

Dentre os bens dos capitães negreiros sempre se encontram peças de tecidos indianos. Tais panos eram valorizados pelos africanos por seu brilho, qualidade e, principalmente, por sua durabilidade e capacidade de manter as cores permitindo-lhes

---

[317] APB, Seção Judiciária, 03/1147/1616/02, *Testamento e inventário post-mortem de Jacinto Gomes* (1752), fl. 4v. Os juros eram chamados também de "avanços". Sobre penhora de imagens nas Minas Gerais, cf. Furtado, *Homens de negócio*, p. 130.

[318] Flory, *Bahian society in the mid-colonial period*, pp. 222-223.

[319] APB, Seção Judiciária, 04/1800/2270/11, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel Ferreira dos Santos* (1730-35), fl. [1v.]

[320] APB, Seção Judiciária, 07/3195/09, *Testamento de José Pereira da Cruz* (1750-57), fl. 2f, [grifo meu].

lavá-los diversas vezes sem desbotar, característica do tecido que importava muito a estes exigentes consumidores. Isso deveria ser considerado pelos africanos que passavam muitos meses ou anos nas longas jornadas para adquirir novos africanos escravizados no interior do continente. Roquinaldo Ferreira lembra a importância dos tecidos no comércio com Angola: "ao lado da gerebita e das armas de fogo, os panos eram parte da tríade de mercadorias essenciais nos negócios dos sertões [...] era tão forte que eram conhecidos como *fazendas de negros*", conclui. A importância desta mercadoria também é enfatizada por Gustavo Lopes no comércio negreiro de Pernambuco com a Costa da Mina. [321]

Na velha Bahia, tão propaladamente sem dinheiro de contado (moedas), uma forma de riqueza aquecia as relações de compra, venda e pagamentos: a "riqueza invisível".[322] Emprestar e tomar emprestado eram vitais para se manter ativo na economia colonial. Tal situação não era restrita aos pequenos negociantes ou aos proprietários de terra. Os grandes senhores de engenho também necessitavam dos empréstimos para que seus negócios tivessem bom êxito.

Diante dessa situação são excepcionais as palavras de Manuel Carvalho da Silva ao declarar "que não dev[ia] coisa alguma". Do mesmo modo, afirmaria Luís Pereira Quaresma, em 1787, que "nem se me deve[m] coisa alguma, nem eu devo nada a ninguém mais que tão somente o aluguel da casa em que atualmente moro que mando se pague". Jacinto Gomes foi mais cauteloso: apesar de "não lembra[r] que dev[esse] coisa alguma", afirmava que "se aparece[sse]" e, fosse realmente comprovada a dívida, dever-se-ia pagá-la.[323]

---

[321] Roquinaldo Ferreira, "Dinâmica do comércio intracolonial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)", In: João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001, pp. 351-366, citação à página 351; Klein, *O tráfico de escravos no Atlântico*, p. 87-88; Lopes, *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico*, p. 159-160. Nos inventários dos capitães negreiros encontrei também tecidos europeus e panos da costa; eles os adquiriam junto aos negociantes africanos e outros europeus para servir-lhes de moeda de troca na África. Amaral Lapa aponta a importância do porto de Salvador como intermediário do comércio com o Oriente, sendo muitas mercadorias redistribuídas a partir dele para outras capitanias, tal afirmação, diz o autor, apesar de necessitar maiores estudos já possuía uma base sólida se se considerasse o fluxo das "fazendas de negro", cf. *Bahia e a carreira das Índias*, capítulo 10, em especial p. 277. Vemos, pois, que Lapa estava certo em seus indícios, como confirmam os trabalhos citados anteriormente,

[322] Esta expressão é de Mascarenhas, *Fortunas coloniais*, cf. especialmente o capítulo 4, cujo título é "A Riqueza Invisível", sobre a falta de liquidez, cf. p. 185.

[323] APB, Seção Judiciária, 4-1586-2055-4, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel Carvalho Silva* (1747, incompleto) *Testamento de Manuel Carvalho da Silva* (1747), fl. 4f; 4/1620/2089/7,

Nizza da Silva mostra que vários marinheiros dos Açores diziam nada dever, ou anotavam quantias diminutas para serem quitadas por seus herdeiros e testamenteiro.[324] Admitir dívidas, inclusive as de caráter social e religioso, era fator primordial quando se escrevia ou ditava o testamento. Esse era o momento de acertar todos os erros e pagar os credores. De tal modo o fiel católico preparava o terreno para uma boa morte e a salvação de sua alma.[325]

Dever e emprestar dependia, em certa medida, de uma rede de pessoas de confiança. Não quero, com isso, afirmar que aqueles dois capitães não tinham relações de confiança com alguns homens de negócio ou outros capitães com maior cabedal. Eles simplesmente poderiam já ter quitado suas dívidas ou mesmo se esquecido de alguma de valor baixo. Foi o caso de Quaresma. O capitão não se lembrou dos 6$400 que devia a Manoel Lourenço.[326]

Sem essas redes, tornava-se mais difícil negociar e mesmo viver na Cidade da Bahia. A inserção em tais malhas socioeconômicas ajudava-os também a frequentar melhores espaços sociais e galgar distinções mais perceptíveis, como era o caso das irmandades.

A última viagem de Manoel da Fonseca

Aos 25 de junho de 1756, Manoel da Fonseca escreveu seu testamento colocando sua "alma no caminho da Salvação" e arrumando os caminhos terrenos para que seus negócios fossem conhecidos por seu futuro testamenteiro quando de seu falecimento. O capitão negreiro tinha um interesse mais imediato para escrever aquelas três folhas: estava de partida para a África.

> Vou nessa viagem para a Costa da Mina por Capitão do navio chamado O Sueco de que é Senhorio Manoel Ferreira dos Santos Maia o qual me ajustei com ele em a praça de duzentos rolos de tabaco e quinhentos mil réis de soldada. Declaro que os levo por minha conta para a Costa da Mina para com eles fazer o negócio que Deus

---

Testamento e inventário post-mortem de Luís Pereira Quaresma (1787), fl. 6f; 03/1147/1616/02, *Testamento e inventário post-mortem de Jacinto Gomes* (1752), fl. 4v.

[324] Maria Beatriz Nizza da Silva, *História da família no Brasil colonial*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1998, *História da família no Brasil colonial*, p. 157.

[325] João José Reis, *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*, São Paulo, Companhia das Letras, 1991, p. 96.

[326] APB, Seção Judiciária, 4/1620/2089/7, *Testamento e inventário post-mortem de Luís Pereira Quaresma* (1787), fl. 32f.

> der como também a que constar da minha carregação. Declaro que para o poder fazer pedi ao Senhor Lourenço da Silva Niza um conto e seiscentos mil réis a [juros de] dezoito por cento para lhe pagar na volta da minha viagem […] Levo mais comigo o meu moleque com a sua praça de Marinheiro por nome Antônio de nação da costa da mina. […] Levo mais bastante dinh[ei]ro em prata para trocar na Costa da Mina.[327]

Manoel Ferreira dos Santos Maia, importante homem de negócio da Cidade da Bahia e senhorio dessa viagem, contratou um experiente capitão para comandar sua embarcações negreiras até a Costa da Mina. Manoel da Fonseca acertou com Maia "a praça de duzentos rolos de tabaco e quinhentos mil réis de soldada". A *praça*, nesse caso é o direito de se levar mercadorias para o comércio africano pagando ao senhorio pelos fretes delas, com esse dinheiro os capitães negreiros e demais marinheiros comprariam escravos aumentando seus ganhos na viagem. Assim também acertou o capitão Jacinto Gomes, "levo de minha praça quatrocentos e tanto rolos [de tabaco] em que entra a praça de meu negro marinheiro Antonio".

No segundo quartel do século XVIII, a soldada de capitão negreiro na Cidade da Bahia era de 600$000 réis. Esse fora o valor acertado pelos capitães José Pereira da Cruz (1734) e Jacinto Gomes (1752). Quanto aos marinheiros africanos, alguns dados podem nos ajudar a traçar um panorama sobre o soldo dos escravos do tráfico.

O valor do trabalho de um escravo marinheiro no tráfico podia variar entre os 30$000 réis – acertados por Manoel da Fonseca, o senhor de Antônio da costa da mina – e 70$000, acertados no início da década de 1750 pelos serviços de Martinho, escravo de Jacinto Gomes, "o qual foi de marinheiro na sumaca do defunto José da Silva que despachou para São Tomé".[328]

---

[327] APB, Seção Judiciária, 4/1580/2049/3, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel da Fonseca* (1757), fls. 2f-3f. Há algumas divergências entre os dados desta viagem presente no inventário de Manoel da Fonseca e aqueles citados no TSTD (# 50769). De início este banco de dados aponta como senhorio Manoel *Fernandes* dos Santos Maia o que não corresponde com o real nome do armador que é Manoel *Ferreira* dos Santos Maia. O mesmo ocorre com o nome do capitão: Manoel *Gonçalves* da Fonseca não aparece nem no Alvará de partida nem nas diversas citações do seu inventário, o próprio assina "Man^{el} de Affon^{ca}", variando as citações para "Afonçeca", "Afonceca", "Afonsequa", "Affonsequa", "Afonseca" ou "M.^{el} de Fonc.^{a}". Um de seus filhos também não apresenta o sobrenome *Gonçalves*: Pedro Nolasco de Affonceca. Do outro filho não há referência, pois como já era Religioso de Santo Agostinho apenas aparece o nome pós-ordenação: Frei Jerônimo. A invocação da galera registrada no TSTD falta *Santo Antônio*. Por fim, e mais importante, de acordo com o Escrivão da Alfândega da Bahia, Francisco Xavier da Costa, a chegada da *galera Bom Jesus de Vilanova Santo Antônio e Almas* ocorreu no dia 24 de setembro de 1757 e não em 08 de outubro de 1756, como consta no TSTD, cf. *Testamento e inventário*, fls. 34f/v (*Certidão* [do Escrivão da Alfândega passada em 27 de abril de 1759]; transcrita no Anexo 2).

[328] APB, Seção Judiciária: 07/3195/09, *Testamento de José Pereira da Cruz* (1750-57), fl. 2v; 07/3257/53, *Inventário post-mortem de José Pereira da Cruz* (1752-55 incompleto), fl. 52f; 03/1147/1616/02, *Testamento e Inventário post-mortem de Jacinto Gomes* (1752), fls. 4f; 4/1580/2049/3, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel da Fonseca* (1757), fl. 3f. Quanto à viagem de José da Silva, não

Creio que o valor mais corriqueiro fosse o de 30$000 réis, também acertado por Manoel Ferreira de Oliveira, dono de Inácio "molecão do gentio da costa, oficial de barbeiro e sangrador e com porte de Marinheiro". Infelizmente não há dados para aventarmos os motivos pelos quais a soldada de Antônio ter sido 70$000. Instiga mais ainda saber que Inácio, versado em três artes foi ganhando os, aparentemente normais, 30$000 réis.

Assim como o capitão e a tripulação não escrava, os marinheiros escravos deveriam cuidar de desaparelhar a embarcação negreira após ter desembarcado o último africano. Inácio não cumpriu essa tarefa como lhe era obrigado.

Assim que a notícia da chegada da *corveta Nossa Senhora da Boa Hora, Santana e São Joaquim* o filho do capitão Manoel Ferreira, Frei Francisco Eugênio do Pilar, Religioso de Nossa Senhora do Carmo, "subrepticiamente, se meteu de violenta e injusta posse […] indo logo com o dito escravo Félix buscá-lo a bordo, chamando a seu domínio com falsíssimo título, semelhante ao que tem praticado com o mesmo Félix". Além de temer a perda dos dois escravos para o Frei do Carmo, essa contenda da viúva e segunda esposa do capitão negreiro, Tereza Maria de Jesus, revela-nos mais uma página da história dessas viagens: o final. Com o "rapto" do marinheiro Inácio, Tereza recebeu apenas "29$040 réis líquido de 30$000 réis da soldada que foi ganhar na Costa da Mina em a dita corveta o preto Inácio de que se trata abatidos $960 réis do desaparelho da dita corveta a que devia assistir o dito preto e pelo o não fazer". [329]

Voltemos à viagem de Manoel da Fonseca. Somadas a sua soldada como capitão e a de seu escravo marinheiro, tudo lhe renderia 530$000 réis, dez mil réis a mais que o custo dos fretes. Ao referir-se às soldadas, o testamenteiro anotou: "se não cobrará porque o defunto deve ao tal Senhor os fretes dos tabacos e dos negros". Ao que parece a pequena diferença – valor do frete de um escravo – foi desconsiderada pelo

---

consegui identificá-la no TSTD. Os fatores vão desde a falta de dados de várias viagens da década de 1750 (uma consequência do estado da documentação) até a falta de mais detalhes que pudessem ser somados ao seu nome, muito comum na América portuguesa.

[329] Para a composição dos três parágrafos usei a seguinte fonte: APB, Seção Judiciária , 4/1613/2082/05, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel Ferreira de Oliveira* (1762), fls. 1f, 3f, 6f e 31f-33f. O capitão negreiro Manoel Ferreira de Oliveira faleceu nesta corveta, cujo senhorio era Luís Gonçalves Lima. É provável que esta viagem seja a registrado no TSTD com o número 50850, porém não consta o capitão e a data de chegada está 1761. Isso não exclui a possibilidade de ser a mesma viagem, uma vez que a fonte usada pelo banco de dados é o Livro de Alvarás 447 (APB), que como sabemos é um livro de saída e não de entrada de embarcação. Por outro lado coincide o tipo e o nome da embarcação negreira e as datas. Manoel Ferreira de Oliveira fez "por minha mão e de minha própria letra" o testamento em 15 de novembro de 1761, pouco antes de partir para a Costa da Mina, e a abertura desse documento se deu em 7 de fevereiro de 1763. Esses quinze meses parecem-me suficientes para todas essas práticas burocráticas e a viagem à África.

senhorio.[330]

Foi o próprio Manoel da Fonseca quem comprou o tabaco que levou para a Costa da Mina. Assim afirmou em testamento. Muito provavelmente a compra ocorrera junto a um dos trapiches do bairro da Praia, onde morava e se concentrava o grosso comércio na Cidade da Bahia.[331]

Como era o costume, a soldada combinada com o senhorio da embarcação só seria paga no torna viagem, o que, de algum modo, obrigou o capitão a recorrer a Lourenço da Silva Nizza – que seria seu testamenteiro – tomando-lhe emprestado a significativa quantia de 1:600$000. Esse capital, acrescido dos juros de 18%, seria pago ao fim da viagem. Esta taxa de juro era aproximadamente o triplo da maior taxa de juros permitida![332]

Igreja e Coroa decidiam o limite dos juros nas transações comerciais dentro de padrões do pecado da usura. Desse modo, o máximo permitido era a cobrança de 6,25% de "avanços" sobre o "principal" emprestado. Isso obviamente, não excluía o uso de taxas menores. Em 1757 o teto da taxa de juros foi abaixado para 5% por conta das queixas dos senhores de engenho – sempre endividados – e para dinamizar a economia colonial. Assim como Silva Niza, muito outros desrespeitavam esta taxa ultrapassando-a, e muito, o juro máximo legalmente aceito. Ana Amélia Nascimento mostra que os juros das letras de risco variavam de 25 a 150%, dependendo de vários fatores do período, que podia ser o tempo de viagem, a liquidez do mercado, a distância para onde

---

[330] Para embarcar cada rolo de tabaco para a Costa da Mina o senhorio cobrava um frete de 1$200 réis. Para a construção destes três parágrafos, além do inventário de Manoel da Fonseca, foram consultados: APB, Seção Judiciária, 07/3195/09, *Testamento de José Pereira da Cruz* (1750-57); 07/3257/53, *Inventário post-mortem de José Pereira da Cruz* (1752-55 incompleto); 03/1147/1616/02, *Testamento e Inventário post-mortem de Jacinto Gomes* (1752); AHU, Castro e Almeida, cx. 51, docs. 9619-9631, (*Representação do negociante José de Sousa Reys…*, Bahia, *c*. 1777).

[331] Para saber acerca dos trapiches do fumo e o processo desde a chegada na Cidade da Bahia até a trançagem, cf. Jean Baptiste Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*, São Paulo, Brasiliense, 1996, pp. 97-100.

A viagem ocorreu entre julho de 1756, data em que Manoel da Fonseca registrou o testamento e outubro de 1757, quando se iniciou o inventário. Isso pode nos ser útil para pensar as datas referentes aos escravos novos em poder do testamenteiro.

[332] Assumir o inventário de um devedor era uma estratégia dos credores para ter o acesso aos seus bens e garantir o pagamento da dívida. Essa prática mais tarde foi ratificada pelas reformas do Marques de Pombal, cf. Nizza da Silva, *História da Família no Brasil Colonial*, pp. 107-108; Thompsom, *Negreiros nos mares do Sul*, p. 75. Sobre Lourenço da Silva Nizza sabe-se que havia sido vereador, na Cidade da Bahia, em 1749, cf. Affonso Ruy, *História da Câmara Municipal da Cidade do Salvador*, 2° ed. aumentada, Salvador, Câmara Municipal de Salvador, 1996, pp. 351.

seria destinada.[333]

Além do tabaco levado como mercadoria principal do comércio negreiro, destaca-se, na carregação de Fonseca, a presença de "bastante dinh[ei]ro em prata", contrariando tanto a conhecida falta de dinheiro em moedas na colônia, quanto as proibições reais de se levar ouro ou prata, ainda que na forma de moedas. O tráfico de escravos, não raro contrariava as determinações régias, principalmente no que toca ao descaminho de ouro para a Costa da Mina como temos visto ao longo desta pesquisa. É sabido que o ouro circulava entre as costas atlânticas nos navios brasílicos e assegurou uma importante presença dos portugueses no comércio da Costa da Mina.[334]

Certamente o tabaco e a prata que Fonseca levava assegurariam a compra de outras mercadorias na costa africana, tais como licores, vinhos e algum tecido para se preceder ao negócio com os mercadores africanos. É possível, ainda, que ele tenha levado doces de frutas da Bahia e algum açúcar fino para presentes ou mesmo pagamento dos escravos negociados. Tudo como mandava o exigente mercado africano de pessoas. O capitão Manoel, no entanto não especificou isso em testamento, nem restou qualquer mapa de mercadorias da viagem, pelo qual teríamos notícias dos demais investidores.

A carga de um navio negreiro nunca era composta por um único investidor. E a história dos capitães-armadores é uma boa confirmação disso. Esta prática de reservar partes dos porões para outros investidores já era comum nas armadas reais portuguesas, cujos oficiais tinham direito a carregar mercadorias de seus próprios negócios. Isso funcionava tanto como uma mercê real aos seus súditos capitães-mores da armada da Índia, quanto como parte de seu soldo.[335]

---

[333] Flory, *Bahian society in the mid-colonial period*, pp. 71-72; Schwartz, *Segredos internos*, p. 179; Ana Amélia Vieira Nascimento, "*Letras de Risco" e "Carregações" no Comércio Colonial da Bahia 1660-1730*, Salvador, Cadernos CEB, nº. 78, 1977, pp. 12-13. Schwartz mostra que muitos comerciantes conseguiam aumentar seus ganhos nos empréstimos aos senhores de engenho com o subterfúgio de condicionar o pagamento com a próxima safra e baixa do preço do açúcar, o que garantia maior quantidade de açúcar para revendê-lo quando estivesse em falta no mercado. Augusto Fagundes da Silva dos Santos tem encontrado diferentes taxas de juros nos empréstimos da Santa Casa da Bahia, contudo ainda não conseguiu maiores explicações para a falta de uniformidade e o descumprimento da lei, cf. "A Misericórdia da Bahia e o seu sistema de concessão de Crédito nos Setecentos (1726-1790)", In: *Caderno Acadêmico de História – Revista discente de História do IM-UFRRJ*, vol. 2, nº 2 (2011), pp. 1-15.

[334] Verger, *Fluxo e refluxo*, *passim*; Florentino, *Em costas negras*, p. 119. Uma detalhada análise do poderio dos traficantes baianos pode ser conferida em Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, capítulo 7. A desobediência dos traficantes da Bahia quanto à proibição de levar ouro foi analisado no capítulo 1 desta pesquisa.

[335] Era corrente no comércio marítimo lusitano dividir o espaço destinado às cargas entre investidores e tripulação. Isso ocorria desde os descobrimentos e funcionava, inclusive, como parte do soldo de oficiais

Na Cidade da Bahia, Francisco Gonçalves Dantas parece ter sido uma figura emblemática no tráfico negreiro baiano ao atuar como um médio investidor que vivia de encomendar escravos àqueles que iam à África. Em outros momentos ele se juntava a algum sócio, como Geraldo Barbosa, para encomendar mais africanos.[336] Pode-se pensar que este tipo de investimentos, que eu chamaria aqui de tráfico por encomenda, tivesse suas bases na promessa de grandes lucros. Não vamos esquecer que era também uma forma de manter-se economicamente ativo e, de obter o escravo a um menor preço, não obstante os alto risco que se corria de perder todo o investimento na jornada marítima.

Desconheço qualquer encomenda feita aos oficiais e tripulantes d'*O Sueco*. O pouco que restou desta viagem é a lista dos gastos do capitão Manoel da Fonseca e sua confirmação de que levava "várias carregações à minha consignação para depois tirar a meação como é estilo depois de tirar fora os donos o seu principal". Sua comissão, portanto, seria a metade do lucro líquido. O testamenteiro não encontrou os papéis que definiam os donos dessas carregações, que tiveram que reclamar seus investimentos. De tal modo, o que se pode conhecer atualmente é apenas uma pequena parcela do que havia no porão, que, com certeza, chegou à Cidade da Bahia cheio da "carne humana".[337]

A parte do porão que cabia a Manoel da Fonseca era seus duzentos rolos de tabaco, com os quais comprou 21 "negros do gentio da costa" e "nove molecões bossais também do gentio da costa" todos avaliados em 2:910$000 na praça mercantil baiana. Os africanos comprados pelo capitão refletiam uma preferência do tráfico atlântico pelos homens entre 15 e 25 anos. Esse perfil de escravo tinha mais aceitação no mercado colonial e, teoricamente, poderiam ter melhores condições de saúde para suportar as terríveis condições de viagem.

Ao chegar em Salvador, na última semana de setembro de 1757, a carga humana d´*O Sueco* pode ter permanecido alguns dias antes de ser desembarcada, ou apenas os

---

e marinhagem. Assim, nas frotas mercantes armadas pela Coroa que deixavam Lisboa, o rei possuía uma parcela significativa, enquanto o restante era dividido entre comerciantes e os homens do mar, cf. Miceli, *O ponto onde estamos,* pp. 103-106; Lapa, *Bahia e a carreira das Índias,* capítulo 10. Conforme José Gonçalves Salvador, "já em 1591 relatou Domingos de Abreu de Brito que os trezentos, quatrocentos, quinhentos dos conduzidos ao Brasil, em cada nau ou caravela *'são de muitos donos*'", cf. *Os magnatas do tráfico de escravos, séculos XVI e XVII,* São Paulo, Pioneira, 1981, p. 102.

[336] Carlos Silva Jr., "Tráfico, traficantes e agentes na Bahia Setecentista". *Revista de História* (UFBA), nº 1 (1º semestre de 2009), pp. 37-52; do mesmo autor "Tráfico, Escravidão e comércio em Salvador do século XVIII".

[337] APB, Seção Judiciária, 4-1580-2049-3, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel da Fonseca* (1757), fls. 2f-3f

africanos doentes tenham permanecido até sararem. Não há dados sobre o que ocorreu imediatamente à chegada. Em geral após desembarcarem os escravos novos eram levados para casas alugadas na Conceição da Praia, ou para algum armazém do senhorio.

O capitão Manoel da Fonseca desembarcou muito doente, talvez a demora da viagem tenha não lhe feito bem. Poucas semanas após o desembarque ele faleceu. Seu corpo foi encomendado na Matriz da Conceição da Praia – que por razão da reforma do templo principal estava sendo na Igreja do Corpo Santo – e enterrado na sua Ordem Terceira de São Francisco.[338] Lourenço da Silva Niza, testamenteiro de Manoel, recebeu os trinta africanos novos em 28 de outubro de 1757. Cabia a ele alugar um local para mantê-los armazenados, cuidar daqueles que chegaram doentes e dos que adoeceriam – diante das condições insalubres essa era uma certeza do mercado de escravos novos – bem como alimentá-los até o dia da venda.

A negociação dos escravos recém-chegados não podia demorar muito. Em algumas regiões do Caribe esta venda ocorria em duas ou três semanas garantindo maiores lucros paras os interessados na viagem. Pelo menos os escravo trazidos pelos capitães negreiros pareciam demorar mais para serem vendidos na Cidade da Bahia. Os 53 africanos novos comprados pela sociedade de José Pereira da Cruz e Teodósio Rodrigues de Faria foram vendidos ao longo de seis meses. Alguns fatores poderiam influenciar a demora de venda tais como a grande oferta no mercado de escravos novos ou o tempo de recuperação dos debilitados.[339]

A demora em vender os africanos trazidos por Manoel da Fonseca foram de outra natureza. Como o capitão negreiro não tinha família na Bahia, sua esposa e o único herdeiro moravam na vila de Cascais, a negociação destes escravos dependia das decisões judiciais que se prolongaram demais. Por fim, depois de passar um ano e meio presos a correntes, os escravos foram a leilão em praça pública no dia 24 de abril de 1759. A longa espera tanto aumentava os riscos de doenças e morte e, inevitavelmente,

---

[338] O capitão Manoel da Fonseca ainda foi medicado com remédios da botica do Licenciado Antonio Soarez da Cruz, gastando 3$840, cf. *idem*, fl. 51f.

[339] Klein, *O tráfico de escravos no Atlântico*, pp. 96-97. APB, Seção Judiciária, 07/3195/09, *Testamento de José Pereira da Cruz* (1750-57); 07/3257/53, *Inventário post-mortem de José Pereira da Cruz* (1752-55 incompleto), *passim*.

causavam mais gastos diminuindo os lucros. A tabela 10 detalha melhor os valores e o tempo de espera destes trinta africanos. [340]

Tabela 10
Valores dos africanos recém-desembarcados pertencentes a Manoel da Fonseca, 1758-1759

Idade presumida	Avaliação (cada)	Total da venda	Dias de espera	Observação
1 molecão	100$000	–	228	Faleceu em 15-06-1758
1 molecão	90$000	94$000	367	Venda em 3-11-1758
3 moleques	90$000	330$000	380	Venda em 13-11-1758
20 negros[341]	100$000	–	542	Arrematação em 22-04-1759
5 molecões	90$000	–	542	Arrematação em 22-04-1759
30 escravos novos	2:910$000	2:897$040	–	–

Fonte: APB, Seção Judiciária, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel da Fonseca* (1757).

Durante esse ano e meio os africanos ficaram numa casa, provavelmente na Conceição da Praia, cujo aluguel custou 23$040 réis por todo o período. Não há registros de quantos deles adoeceram, mas pelos gastos presume-se que não foram poucos. Somente com saúde foram despendidos 47$520 réis. Estes gastos compreendem remédios, 223 sangrias e assistência do cirurgião e do boticário.

Enquanto esteve enfermo o escravo Félix "comeu galinha e carne moqueada". Esse "banquete" durou 21 *dias*. Somando esses *dias* da enfermidade de Félix aos "324 dias" dos 25 escravos arrematados em leilão, chegamos a um total de 345 *dias* em que esses africanos deram mais gastos do que o pretendido pelo traficante. Foram tempos

[340] Sobre as contas desta última viagem da Manoel da Fonseca, cf. APB, Seção Judiciária, 4/1580/2049/3, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel da Fonseca* (1757), fls. 59f-60v; o fato de Fr. Jerônimo, filho de Manoel da Fonseca, ser religioso de Santo Agostinho impedia-o de ser herdeiro restando somente "Pedro [da Fonseca, que] se acha no tempo presente habilitado[-se] para ser clérigo do hábitos de São Pedro", cf. fls. 2f e 3f. De acordo com Maria Beatriz Nizza da Silva muitos homens do mar deixavam suas esposas no reino e partiam para trabalhar nos mares lusitanos, muitos deles sequer voltava ou lembrava-se de esposa e filhos, deixando-os em situação de extrema pobreza, cf. *História da família no Brasil Colonial*, pp. 157-160. Sobre os riscos comuns ao tráfico de escravos, cf. Florentino, *Em costas negras*, pp. 140-150.

[341] O valor da venda dos vinte negros e cinco molecões foi 2:473$040.

em que os recém-desembarcados "não comerão o comum por doença".[342] Àqueles alimentos protéicos, apenas servidos quando enfermos, somaram-se também ovos. Durante todo o ano e meio despendeu-se 16$150 réis em alimentação para os africanos enfermos. Ao todo, somando os gastos com saúde e os da alimentação especial dos doentes, gastou-se 63$670 réis.

Se considerarmos estes 26 escravos novos adoecidos durante a longa espera – apenas quatro, dos trinta africanos desembarcados, não tiveram problemas de saúde que demandasse cuidados alimentares –, o que se gastou com alimentação especial para os doentes não representa uma grande diferença no valor diário, *per capita*, da alimentação dos saudáveis. Se a avareza de Lourenço da Silva Niza mandava gastar apenas 40 réis com o que ele chamava de comer "o comum", aos doentes, numericamente, a mesquinhez não era menor, uma vez que se gastava apenas 46,8 réis *per capita* a cada dia de enfermidade. Nem assim o testamenteiro alcançava os 60 réis diários, que ele mesmo reconhecia ser o valor normal a ser gasto com a alimentação diária de um africano escravizado.

Os dados com a alimentação "comum" continuam demonstrando mais um aspecto da crueldade e avidez pelos lucros desses homens. Ainda sobre a alimentação de Félix, o experiente traficante de escravos Lourenço da Silva Niza, não se exime de mostrar o quão era bom negociante e sabedor das artes para tentar gastar menos e lucrar mais. Dizia ele que ao subtrair os 21 dias da alimentação como enfermo, ficavam "207 [dias] de 40 réis por dia somente, sem o embargo de o comum ser a 60 réis". Desse modo o traficante economizava 1/3 do valor da alimentação que, no caso do africano Félix significou 4$140 réis. Este era o valor de um par de meias de seda novo, ou pouco mais do que se pagou ao boticário licenciado Antônio Soares da Cruz. Todos os gastos

---

[342] Uso aqui o termo *dias* como consta na prestação de contas do testamenteiro, creio que ele se refere à refeição, contudo não posso afirmar quantas refeições cada escravo, doente ou não, fazia. Lourenço Niza, ainda multiplica os ditos "dias" por cada escravo o que dá a entender que ele se refere ao valor gasto em toda a alimentação a cada período de 24 horas para cada africano.

Os efeitos curativos da canja de galinha eram muito difundidos na América portuguesa. Luís Gomes Ferreira diz que o frango "na forma que se aponta, servem pra refrescar os doentes que estiveram esquentados na obstrução do fígado", cf. *Erário mineral*, p. 517; Leila Mezan Algranti, "Famílias e vida doméstica", In: Laura de Mello e Souza (org.), *História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa*, São Paulo, Companhia das Letras, 1997, pp. 127-129. Ao chegar doente da Costa da Mina, o capitão negreiro José Pereira da Cruz teve em seu tratamento o consumo de canjas, cf. APB, Seção Judiciária, 07/3257/53, *Inventário post-mortem de José Pereira da Cruz* (1752-55 incompleto), fl. 33f.

com alimentação "comum" dos 30 escravos novos somaram 588$680 réis.[343] Apesar da morte de Félix não podemos desconsiderar elevada taxa de sobrevivência de 96% alcançada pelo testamenteiro, o que lhe garantiu, apesar de imensa demora da venda, não ter prejuízo.[344]

Os gastos não paravam por aí. Para vesti-los, por duas vezes o testamenteiro comprou aniagem, ao preço de $200 réis a vara, totalizando 110$800 réis. Foram necessárias 59 varas (64,9m) deste tecido de qualidade muito inferior para se fazer tangas que cobririam as genitálias dos escravos. Este mesmo tecido era usado nas tangas feitas para vesti-los antes de iniciar a travessia da África para a América portuguesa.

Todas estes despesas estão compiladas na Tabela 11, assim como os nomes dos prestadores de serviço que foram arrolados e passaram recibo, desse modo temos uma melhor visão dos gastos necessários para manter uma carga humana recém chegada na Cidade da Bahia setecentista. Em condições normais, obviamente, estas despesas seriam

---

[343] Apesar de não constar o que se ofereceu aos escravos de Manoel da Fonseca como alimentação "comum", a alimentação em geral era farinha de mandioca que podia ser complementada com alguma carne como a de baleia, em tempos de caça. Ainda seria possível encontrar alguma fruta como a banana. Esta fora listada no inventário de Jacinto Gomes juntamente com a farinha, óbvio! Como afirma Luís Antônio de Oliveira Mendes, nos fins do século XVIII, após desembarcarem na cidade, a situação de "fome [era] continuada", cf. *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura*, p. 46. Stuart Schwartz mostra que a fome também grassava nos canaviais do recôncavo baiano. Algumas frutas, ratos e subprodutos da cana, como o aguardente, eram comuns na alimentação dos escravos dessas propriedades, cf. *Segredos internos*, pp. 126-127. Wanderley Pinho afirma que em 1752 no engenho Freguesia, a alimentação de 44 escravos (365 alqueires de farinha de mandioca, 310 arrobas de carne e 50 galinhas para os doentes) custou-lhe 285$000 réis. Com assistência médica gastava-se 62$000, com assistência espiritual – a desobriga da quaresma – 1$760 e com vestuário 44$000 a cada dois anos, cf. *História de um engenho do recôncavo: Matoim – Novo Caboto – Freguesia (1552-1944)*, 2 ed. il. e acrescida de um Apêndice, São Paulo/Brasília, Ed. Nacional/Instituto Nacional do Livro/Fund. Nacional Pró-Memória, 1982, pp. 255-256. Em estudo de paleopatologia dentária Teresa Cristina de Souza Mendonça e Carlos Etchevarne observaram que os indivíduos enterrados no adro da Igreja da Sé de Salvador – em geral, brancos pobres, alforriados e escravos -, apresentavam doenças características de um "quadro alimentar associado à escassez e à irregularidade alimentar". O baixo padrão nutricional e a subnutrição foram notados também, confirmando uma alimentação rica em carboidratos, amido e açúcar, cf. "Evidências arqueológicas da saúde bucal em dois grupos populacionais da Salvador Colonial", In: *Revista Argentina de Antropología Biológica*, vol. 9, nº 2, (2007), pp. 09 e 23-25.

[344] O escrivão da Santa Casa de Misericórdia e do Hospital de São Cristóvão: "Em quinze de junho de 1758, faleceu um negro do gentio da costa da mina, a Lourenço da Silva Niza, que se batizou e lhe pôs o nome de Félix da conta do defunto capitão Manoel da Fonseca, de quem é testamenteiro, […] pagou [do] Banguê oitocentos reis". Assim como todos os outros 29 africanos vendidos, Félix aparece na lista dos bens ainda sem nome, apenas consta "molecão que faleceu". Seu batismo fora uma questão meramente protocolar, mais um exemplo do descaso dos senhores para com os africanos que eles resgatavam do "paganismo" para "salvarem-lhes a alma" e que já deveriam ter sido batizados. Cf. APB, Seção Judiciária, 4/1580/2049/3, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel da Fonseca* (1757), fl. 44v. Para saber mais sobre o banguê da Misericórdia, cf. Russell–Wood, *Fidalgos e filantropos*, pp. 177-183; apesar destes livros de registro não terem sua série completa, eles tem sido fonte de grande importância para se estudar o enterramento de escravos e identidade étnica, como exemplo de estudos recentes, cf. Daniele Santos de Souza, *Entre o "serviço da casa" e o "ganho": escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII*, Dissertação de mestrado em História Social, UFBA, 2010.

bem menores, uma vez que a venda seria mais rápida.

TABELA 11
Gastos com os africanos recém-desembarcados pertencentes a Manoel da Fonseca, 28 de outubro de 1758 – 24 de abril de 1759

Prestador do serviço	Serviço e bens	Valor
Miguel Teixeira dos Anjos	223 Sangrias	13$380
João Rodrigues Pereira (Licenciado)	Remédios	6$300
Manoel da Silva Tosca[is] (Cirurgião Licenciado)	Visitas *	24$000
Antônio Soares da Cruz (Boticário Licenciado)	Visitas *	3$840
Santa Casa de Misericórdia	Banguê de Félix	$800
–	3 varas de serapilheira para a Mortalha de Félix[345]	$480
–	Aluguel de casa	23$040
–	Alimentação "comum"	588$680
–	Alimentação para doentes	16$150
–	64,9 metros de aniagem para tangas	110$800
TOTAL	–	**676$670**

Fonte: APB, Seção Judiciária, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel da Fonseca* (1757).
* Não consta o número das visitas nos recibos de quitação.

Como vimos no desenrolar da última viagem do capitão negreiro Manoel da Fonseca, sua morte impediu que ele mesmo cuidasse de seus negócios e auferisse os lucros desejados. A espera em mais de um ano e meio para a venda de seus escravos novos, por motivos jurídicos, rendeu à sua testamentaria um escravo morto e muitos gastos. Tal prejuízo poderia ser evitado vendendo-o, a um preço muito mais baixo, a qualquer profissional da saúde envolvido no comércio de escravos doentes. Era o caso do licenciado João Cardoso de Miranda e muitos outros que aproveitavam o baixo preço na compra, curavam-nos com os seus conhecimentos, revendendo-os com valor agregado.[346] Verdadeiros investidores de rapina.

O ano e meio de espera custou mais. A demora em vender os africanos novos

[345] Serapilheira, segundo Bluteau, "na baixa Latinidade se dizia do pano velho, de que se faziam envoltos. Hoje, entre mercadores […] é aquele pano grosso de linho, em que vem fardos", cf. *Vocabulario portuguez & latino*, vocábulo "Serapilheira", p. 600. Três varas equivalem a 3,30 metros.

[346] Maria Cristina Wissenbach, "Algumas reflexões sobre a escravidão, o tráfico e outros males.", in. Laura de Mello e Souza, Júnia Ferreira Furtado e Maria Fernanda Bicalho (orgs.), *O governo dos povos*, São Paulo, Alameda, 2009, pp. 281-300.

consumiu 676$670 réis em mantimentos, gastos com a saúde dos trinta escravos e o enterro de Félix. Para melhor compreender a representação desta quantia, lembremos que, na Bahia daquele período, adquirir-se-iam seis ou sete "negros" com as mesmas qualidades daqueles negociados por Lourenço da Silva Niza. Com todos estes percalços restava ao credor e testamenteiro resgatar o seu capital emprestado a Manoel da Fonseca, somando-se os juros, e contar os poucos réis de lucro que esta empreitada negreira rendera ao capitão falecido.

A história dessa viagem negreira resume muito da vida e da importância dos capitães negreiros para o tráfico atlântico de escravos. Envolvidos diretamente e conhecedores de todas as etapas de uma viagem – ainda que em menor escala, no que toca o investimento de capital –, estes homens arriscavam suas vidas nas longas viagens pelo Atlântico em condições insalubres de trabalho e enfrentando toda sorte de incidentes. Suas crueldade e brutalidade faziam dominadores da situação e dos homens: brancos ou negros. Em terra, imperavam sua capacidade de negociar no mercado africano ou de fazer alianças necessárias para se conseguir crédito e confiança nas praças mercantis coloniais. Por fim, torna-se evidente o quanto o fator tempo era importante para se obter bons ganhos. Não apenas o menor tempo despendido na viagem, mas o de revenda da escravaria nova também. Não fosse a morte do capitão Manoel da Fonseca, seus africanos novos seriam vendidos em poucas semanas ou alguns meses e a taxa de lucros, provavelmente, teriam ficado entre 15 e 20% acompanhando a regra do mercado de escravos baiano do século XVIII.[347]

---

[347] Alexandre Vieira Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador (c. 1680 - c.1830)*. Dissertação de mestrado em História Social, UFRJ, 2005, p. 77; sobre uma lucratividade líquida média de 19,2% no Rio de Janeiro oitocentista, cf. Manolo, *Em costas negras*, p. 164-169; o autor mostra o quanto este lucro estava acima daquele de qualquer outra praça atlântica pré-1830. Outra questão em jogo naquele período era a pressão da campanha inglesa anti-tráfico o que, por si só, já mudava as regras do jogo. Eram tempos de incertezas e, por mais paradoxal que possa parecer, de investir o máximo para também tentar ganhos na mesma proporção.

Para uma visão bem distinta sobre a porcentagem de lucro auferida no tráfico negreiro, cf. Lopes, *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico*, pp. 151-172. Estudando o tráfico para Pernambuco este autor deduziu, a partir de um mapa da carga de uma viagem negreira de 1752, os gastos em todas as etapas da viagem chegando a um lucro líquido pouco superior aos 3% (pp. 164-165). Estes cálculos, como o próprio autor menciona, são especulativos e não poderiam ser diferente, afinal ainda não se encontrou qualquer documento que contemple todas as variantes de gastos para uma única viagem negreira do Brasil Colônia. A viagem estudada por Lopes é da *galera Aleluia da Ressurreição e Almas*, capitaneada por José Francisco Rocha, cujo senhorio era José de Freitas Sacotto, cf. TSTD, # 47466. Lopes utiliza apenas o nome "*Aleluia e Ressurreição*".

VIAGENS CONCLUSIVAS

A *sumaca Nossa Senhora da Guia e São Boaventura* voltou a singrar as páginas da burocracia portuguesa no dia 19 de agosto de 1723. Neste dia era registrada mais uma viagem negreira no 4º livro da Secretaria do Estado do Brasil pela pena do secretário Bernardo de Souza Estrella. Após viajar pelos livros da Fazenda Real e da Relação do Tabaco a sumaca, por fim, chegou à pena do escrivão da Alfândega, nosso conhecido Manoel Lobo de Souza, que a registrou simplesmente como um *navio*. Era dia 7 de setembro de 1723. *Nossa Senhora* estava pronta pra *guia*r a *boa-ventura*nça do comércio negreiro do importante homem de negócio e sargento-mor Custódio da Silva Guimarães. Nas próximas décadas Custódio seria procurador da Câmara de Salvador (1733), e no ano de 1743 acumularia as funções de Provedor da Santa Casa e Vereador. Ocuparia, portanto, importantes posições na cidade discutindo assuntos relevantes para o tráfico de escravo e demais áreas da economia colonial.[348]

Governando aquele "reino de madeira" ia o capitão Manoel Gomes.[349] Mais uma vez, por motivos desconhecidos, ele não reinava no comando ao chegar à Cidade da Bahia: como capitão vinha Custódio Gonçalves da Vieira. É muito provável que alguma das doenças mencionadas ao longo desta pesquisa pode ter acometido o capitão impossibilitando capitanear a nave. Esse não seria um fato único. O capitão Custódio Gonçalves já tinha experiência nas viagens para a África Ocidental, para onde capitaneou embarcações de Félix de Lemos Coimbra por três viagens, duas delas antes

---

[348] Sobre Custódio da Silva Guimarães, cf. AHSCMB, *Livro Registro de Irmão n. 3*, pp. 368 (admitido como Irmão Maior em 29 de março de 1733) e 630 (ele foi riscado em 2 de julho de 1735 e readmitido em 23 de outubro de 1735), neste mesmo registro há a informação que ele faleceu em agosto de 1744; Affonso Ruy, *História da Câmara Municipal da Cidade do Salvador*, 2° ed. aumentada, Salvador, Câmara Municipal de Salvador, 1996, p. 349-350; *Atas da Câmara de Salvador* (*1731-1750)*, Salvador, Prefeitura Municipal de Salvador, 1949, vol. IX, pp. 37-38, 207-208; A. J. R. Russell-Wood, *Fidalgos e filantropos*: *a Santa Casa da Misericórdia na Bahia, 1550-1750*, Brasília, UnB, 1981, p. 298; Custódio armou oito viagens para a Costa da Mina entre 1723 e 1732, cf. TSTD, # 51800, 51887 (viagem mencionada acima), 51914, 50509, 50523, 50545, 50553 e 50570; também sobre a viagem, cf. Arquivo Nacional, Alfândega da Bahia, códice 141, vol. 2, fls. 163v-164f (este documento também foi usado pelo TSTD). A embarcação de Guimarães, *Nossa Senhora da Guia e São Boaventura*, noutro momento foi anotado como um *patacho* por cinco vezes e uma como *galera*. Nota-se que as viagens deste armador são todas antes de ele ingressar nos altos postos da vida política da cidade. Poderíamos pensar que o tráfico neste caso foi o caminho para alcance de riqueza maior e, por conseguinte, de prestígio. Creio que o mais certo é que ele continuou investido no tráfico em sociedade com outros grandes traficantes que tomavam a frente dos negócios burocráticos.

[349] O capitão negreiro Manoel Gomes da Silva, como creio, capitaneou quatro viagens, cf. TSTD, # 51887 (1724, viagem mencionada acima), 51914 (1725), 50509 (1726), 50523 (1728).

de 1724.[350] Creio que Manoel Gomes seja o mesmo Manoel Gomes da Silva, que capitaneado a dita embarcações negreiras por três outras viagens para o mesmo senhorio entre 1725 e 1728.

Pouco se sabe sobre o capitão Manoel Gomes, mas em sua primeira viagem ele já desempenhara com primor, e provável violência, o papel de protagonista da *tragédia* que foi encenada por séculos nas águas entre a Costa da Mina e a Cidade da Bahia. No convés inferior da *Nossa Senhora da Guia*, 1.037 africanos protagonizavam a outra cena do "sonho dantesco". Certamente ele elencava várias das características caras aos capitães negreiros (poder, violência, dureza) para garantir o desembarque de 918 africanos na Bahia em 25 de outubro de 1724, aumentando consideravelmente a riqueza de seus contratantes e a arrecadação da Coroa. Nos mares ficou um rastro de 119 corpos a alimentarem famintos tubarões à espera do "banquete" do Atlântico negreiro. A perda de 11,47% nessa viagem não só se enquadrava aos padrões de mortalidade da época, como não atingiria drasticamente os lucros dos interessados. Talvez o Bairro da *Praya* nunca tivesse presenciado tamanha invasão forçada de africanos vinda num único navio negreiro.

Esta é sem dúvida uma viagem negreira que resume muito do que discuti ao longo dessa pesquisa que, por ora, finaliza-se com esta impressionante e absurda quantidade de pessoas agrilhoadas aos caminhos do Novo Mundo. Um mundo diferente do seu, duplamente construído pelo tráfico de escravos africanos. Este comércio não apenas produziu sua mão de obra, como financiou muito de sua construção, e isso foi abertamente falado pelos traficantes da Bahia no auge de seus negócios.

***

Cidade de Salvador Bahia de Todos os Santos, primeira metade setecentista. Na América portuguesa essa cidade despontava como principal porto do Império do Além Mar português, e o seu principal porto negreiro. Nesses tempos, Portugal viveu um dos seus reinados mais longo, cujo monarca, D. João V, assentado no ouro brasílico, fê-lo

[350] Cf. TSTD, # 51772 (1721), 51799 (1722), 51908 (1725); e como segundo capitão nas viagens # 51887 (1724, viagem mencionada acima) e 51909 (1725).

uma corte suntuosa aos moldes de França. Certamente outro *ouro* teve forte presença na construção de seu mundo atlântico. Africanas e africanos (crianças, jovens e adultos) encheram não apenas os porões dos navios negreiros luso-brasílicos como os cofres de muitos homens de negócio sediados na colônia e os da Coroa.

Foi também, um tempo de guerras pelos mercados de escravos da África, tanto no continente quando nos mares. As mesmas Nações europeias que fomentavam o comércio de pessoas africanas atacavam, guerreavam e roubavam embarcações negreiras na costa africana. Mas eles também tinham interesses para além de roubo. Como vimos no capítulo inicial era constante o comércio entre portugueses e ingleses, principalmente, e com outros europeus sem o qual não se conseguiriam as mercadorias finas e diversificadas que o mercado africano exigia.

A construção do Mundo Moderno se consolidava no século XVIII e estava fortemente assentada no comércio de escravos. Para interligar suas diversas partes um personagem se destacava nos mares: o capitão de embarcações. A pesquisa desenvolvida para esse trabalho buscou conhecer um tipo especial desses personagens atlânticos: os capitães de embarcações negreiras sediados em Salvador na primeira metade setecentista. Busquei entender como esses homens viviam nesta cidade através de uma análise de suas casas, local de moradia e relações sociais e, principalmente, o que lhes esperavam nos mares. Infelizmente o corpus documental luso-brasileiro não nos permitiu, ainda, conhecer maiores detalhes destas viagens, seus conflitos e suas histórias cotidianas.

Como defende o historiador marítimo Marcus Rediker, o navio negreiro foi a principal máquina da construção daquele mundo. Nele, capitães, demais oficiais e marinheiros livres e escravos eram trabalhadores que atuavam no sentido de produzir mais trabalhadores, milhões deles. O navio era, também, um mundo à parte. Um "reino de madeira" na imensidão do Atlântico aprisionava centenas de africanos em seus conveses e os homens do mar sob o domínio de seus capitães e em condições das mais adversas.[351]

Manoel Gomes, capitão negreiro conhecido anteriormente, é exemplar do que fala Rediker. Um único trabalhador do comércio colonial produziu quase um milhar de outros trabalhadores. Seu pulso firme, sua destreza para governar a embarcação, os homens e as cargas são reveladores da importância dos capitães negreiros como *guia*

[351] Marcus Rediker, *O navio negreiro: uma história humana*, São Paulo, Companhia das Letras, 2011. O autor defende estes argumentos ao longo de todo o livro.

para a *boa ventura* dos tumbeiros, dos armadores e do capital que construíam as Américas.

Corajosos, rudes, perversos, duros, os capitães negreiros enfrentaram o Atlântico e fizeram do trabalho no mar sua atividade principal para ganhar a vida. Nos mares eram diversos os perigos e desafios. Um dos mais frequentes era o de manter em ordem seus marinheiros – homens rudes e violentos que trabalhavam sob baixos saldos e maus tratos, recebendo quantidades insuficientes de alimentos, água e aguardente enquanto cumpriam a faina em condições insalubres. Mas, não ficavam por aí os problemas marítimos. Piratas, corsários, doenças, e as intempéries naturais cercavam o ambiente cotidiano de medo e perigo das embarcações negreiras. Nesse mundo atlântico, restava à perícia dos capitães negreiros assegurar a manutenção da "tragédia no mar"[352] e da riqueza das elites baianas e, brasílicas no geral.

Esses homens eram também investidores. Os capitães negreiros não fugiam à regra colonial de atuar em mais de uma atividade econômica. Investiam no comércio (principalmente no negreiro), emprestavam dinheiro, compravam tecidos da Índia para negociar na África, eram donos de escravos, os quais colocavam ao ganho na cidade ou no mar. O sucesso das viagens negreiras dependia, e muito, do domínio das técnicas do bom negócio africano. Essa era, sem dúvida, uma característica fundamental de um bom capitão negreiro.

O estudo dos capitães do tráfico atlântico de escravos da Bahia, pequenos investidores, ou especuladores da economia negreira, é uma porta que se abre ao entendimento dos marinheiros de longa jornada, em especial com atuação na costa africana, e também dos homens pobres e brancos. Apesar de terem seus "olhos fitos no interesse",[353] os capitães negreiros não ultrapassaram os níveis de uma riqueza mediana baixa. Suas casas eram modestas e muitas delas alugadas, seguindo um padrão dos setores intermediários da sociedade colonial, como era seu caso, ou dos mais pobres não escravos.

Essa situação, por outro lado, não os excluía totalmente de participar de alguns espaços sociais como as irmandades e ordens terceiras, de ser um dos fios das redes sociais da colônia e, assim, compartilhar investimentos no comércio de escravos, tomar

---

[352] Castro Alves, "O navio negreiro – tragédia no mar", In: *Os escravos: poesias*, Lisboa, Tavares Cardoso & Irmão Editores, 1884, pp. 21-30.

[353] Luís Antônio de Oliveira Mendes, *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura entre a Costa d'África e o Brasil* [1793], Salvador, P555, 2004, p. 42.

empréstimos junto aos grandes comerciantes, de tê-los como amigos e testamenteiros. Não ocuparam, entretanto, altas posições políticas ou administrativas.

***

A primeira metade do século XVIII abriu as portas do mercado baiano de escravos para uma multidão de africanos ocidentais, escravos produzidos, em parte, pela avidez da cana de açúcar, do tabaco, das minas de ouro, enfim da acumulação de capital da América portuguesa presente nas mãos das grandes famílias negreiras que adentrariam décadas, séculos no poder. Essa é outra pesquisa que o estudo dos capitães negreiros já nos aponta como necessária e possível.

Naquele início de século milhares de pessoas na Cidade da Bahia já eram surdos "à muda voz da natureza" ouvida pelo acadêmico Luís Antônio de Oliveira Mendes no fim da centúria. Talvez ela fosse, e continuasse por longas décadas ainda, muda mesmo! Milhares de capitães negreiros teriam muito trabalho até o ocaso da Era da Escravidão atlântica e outros tantos milhões de africanos ainda seriam sequestrados de seus sonhos e lares para construir as Américas.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I – Fontes Manuscritas

APB – Arquivo Público do Estado da Bahia

Seção Colonial e Provincial

Ordens Régias, volumes de 1-27 (sala de microfilmes);

Maço 132 (Registro de correspondência expedida do Senado da Câmara de Salvador para o Rei, 1742-1822);

Maço 198 (Correspondência recebida pelo governo da Bahia do Senado da Câmara, 1733-1750);

Maço 339 (Patentes, 1717-1718);

Maço 439 (Alvarás, 1678-1702);
Maço 440 (Alvarás, 1702-1714);
Maço 443 (Alvarás, 1726-1733);
Maço 447 (Alvarás, Provisões e Registros, 1739-1767).

Seção Judiciária

98 Testamentos e inventários *post-mortem* de Salvador, 1700-1760.

- **Testamentos e inventários *post-mortem* dos capitães negreiros**

03/1147/1616/2, Testamento e Inventário *post-mortem* de Jacinto Gomes (1752);
04/1594/2063/2. Testamento e Inventário *post-mortem* de João Machado de Aguiar (1763);
04/1580/2049/4, Testamento e Inventário *post-mortem* de José Francisco da Cruz (1757);
07/3195/9, Testamento de José Pereira da Cruz (1750-57);
07/3257/53, Inventário *post-mortem* de José Pereira da Cruz (1752-55 incompleto);
04/1580/2049/3, Testamento e Inventário *post-mortem* de Manoel da Fonseca (1757);

04/1613/2082/5, Testamento e Inventário *post-mortem* de Manoel Ferreira de Oliveira (1762).

AHSCMB – Arquivo Histórico da Santa Casa da Misericórdia da Bahia

Livro de Registro de Irmãos Nº 3.

AMS – Arquivo Histórico Municipal de Salvador

Ofícios do Governo (1712-1737).

ACMS – Arquivo Cúria Metropolitana de Salvador (Laboratório Eugênio Veiga-UCSal)

Estante 02, caixa 03

Livro de registros de batismos da freguesia de Santo Antônio Além do Carmo (1713-1724, livro transcrito);

Livro de registros de batismos da freguesia de Santo Antônio Além do Carmo (1724-1734, livro transcrito).

Estante 02, caixa 08

Livro de registros de batismos da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia (1796-1706);

Livro de registros de batismos da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia (1703-1714);

Livro de registros de batismos da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia (1730-1736);

Livro de registros de batismos da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia (1736-1739);

Livro de registros de batismos da freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Praia (1743-1751).

AN-RJ – Arquivo Nacional (Rio de Janeiro)

Alfândega da Bahia, códice 141, vol. 2 (1718-1727).

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

CDs do Projeto Resgate Brasil

- Castro e Almeida, 25 CDs;
- Avulsos da Capitania da Bahia, 32 CDs.

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

Assuntos do Brasil, Livro 1096 {*Projecto em o qual se mostra como foy o tempo passado, he o prezente, e sera o futuro o Estado do Brasil, formandose huma Companhia, q so ella possa fazer o Comercio em Africa, principalmente o Contracto dos Negros, do qual rezultara a Smag^de., e seos vassalos inexplicaveis interesses*, s/d, fls. 37v-42v}.

II - Fontes impressas

ANTONIL, André João, *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, introdução e notas de Andrée Mansuy Diniz Silva. São Paulo, Edusp, 2007 [1711], p. 79 (Documenta Uspiana II).

ATAS da Câmara de Salvador (1718-1731). Salvador, Prefeitura Municipal de Salvador, 1949, vol. VIII.

ATAS da Câmara de Salvador (*1731-1750)*. Salvador, Prefeitura Municipal de Salvador, 1949, vol. IX, p. 289.

ATKINS, John. *A voyage to Guinea, Brazil, & the West Indies: in his Majesty's Ships, the Swallow and Weymouth*. Londres, Printed for Ceasar Ward and Richard Chandler, 1735, p. 165.

CALDAS, Jozê Antônio. Notícia geral de toda essa capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano desde 1757. In: *Revista do Instituto Geographico e Historico da Bahia*, nº 57 (1931).

CARDOSO, George. *Agiologio lusitano dos sanctos, e varoens illustres em virtude do reino de Portugal e suas conquistas*. Lisboa, Officina de Henrique Valente d'Oliveira, 1657, tomo II.

COLLECÇÃO da legislação portuguesa desde a última compilação das ordenações, redigida pelo desembargador Antonio Delgado da Silva, legislação de 1750-1762, Lisboa, Tipografia Maigrense, 1830. Disponível em: http://iuslusitaniae.fcsh.unl.pt (acesso em 25 de fevereiro de 2011).

DAMPIER, William. *A voyage to New Holland, &c. in the year, 1699*. London, James Knapton, at the Crown in St. Paul' Church-yard, 1703.

DOCUMENTOS Históricos da Biblioteca Nacional. Correspondência dos Governadores Gerais, 1704–1714, vol. 40, Rio de Janeiro, Typ. Batista de Souza, 1938.

ESTEVES, Neuza Rodrigues (org.). *Catálogo dos Irmãos da Santa Casa de Misericórdia da Bahia (século XVII)*. Salvador, Santa Casa de Misericórdia da Bahia, 1977.

FRÉZIER, Amédée François. *Relation d'un Voyage de la Mer du Sud des Côtes du Chili, du Pérou et do Brésil,faite pendant les années 1712, 1713 et 1714.* Amsterdam, 1717.

ISERT, Paul Erdman. *Voyages en Guinée et dans les îsles Caraïbes en Amérique* (Int. e notas de Nicoué Gayibor). Paris, Karthala, 1989.

FROGER, Sier Le. *Relation d'un voyage fait en 1695, 1696 & 1697, Aux Cotes D'Afrique, Detroit de Magellan, Bresil, Cayenne et Isles Antilles, Par une Escadte des Vasteaux du Roi, commandée par M. de Gennes*. A Amsterdam, Chez les Heritiers, D'Antoine Schelte, 1699.

HILL, Pascoe Grenfell. *Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro*. Rio de Janeiro, José Olympio, 2006. (Coleção Baú de histórias)

JABOATÃO, Frei Santa Maria. *Catálogo genealógico das principais famílias* (introdução e notas de Pedro Calmon). Salvador, Egba, 1985, vol. 2.

FERREIRA, Luís Gomes. *Erário mineral dividido em doze tratados.* Lisboa, Oficina de Miguel Rodrigues,1735. Disponível em: <www.googlebooks.com>, acesso em 25 de maio de 2010.

MENDES, Luís Antônio de Oliveira. *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura entre a Costa d'África e o Brasil* [1793]. Salvador, P555, 2004. (Coleção Auto Conhecimento/Brasil)

OLIVEIRA, Luiz da Silva Pereira. *Privilegios da nobreza, e fidalguia de Portugal*, Lisboa. Nova Officina de João Rodrigues Neves, 1806. Disponível em: www.googlebooks.com, acesso em 25 de março de 2011.

PETTY, William. *Political arithmetic*, Londres, printed for Robert Clavel at the Peacock and Hen. Mortlock at the Phoenix in St. Paul'Church yard, 1690. [Edição brasileira: "Aritmética Política". In: *Obras econômicas*. São Paulo, Abril Cultural, 1983]

PITA, Sebastião da Rocha. *História da América portuguesa desde o ano de mil e quinhentos do seu descobrimento até o de mil e setecentos e vinte e quatro*. Belo Horizonte/São Paulo, Itatiaia/EDUSP, 1976.

RUDERS, Carl Israel. *Viagem em Portugal, 1798-1802*. Lisboa, Biblioteca Nacional, 2002, vol. 1. Disponível em: <http://books.google.com.br/books?id=ZdX7kLtuhKIC&pg=PA341&lpg=PA341&dq=RUDERS,+Carl+Israel.+Viagem+em+Portugal,+17981802.+Lisboa,+Biblioteca&source=bl&ots=WLku_IKWOD&sig=dmjPi7C7xFGlo6JerRvw4ONf_4E&hl=ptBR&ei=FbvTYGwJMTz0gGWt_SsCQ&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=1&ved=0CC0Q6AEwAA#v=onepage&q=RUDERS%2C%20Carl%20Israel.%20Viagem%20em%20Portugal%2C%201798-1802.%20Lisboa%2C%20Biblioteca&f=false>

SILVA, José Justino de Andrade e. *Collecção chronologica da legislação portugueza, 1683-1700* (compilada a anotada). Lisboa, Imprensa Nacional, 1859. Disponível em: <http://iuslusitaniae.fcsh.unl.pt> acesso em 25 de fevereiro de 2011.

SYSTEMA, ou collecção dos regimentos reaes. Lisboa, Officina Patriarcal de Francisco Luiz Ameno, 1791, tomo VI. Disponível em: http://iuslusitaniae.fcsh.unl.pt>, acesso em 25 de fevereiro de 2011.

VIAGEM de Francisco Pyrard de Laval, contendo a noticia de sua navegacao aìs Indias Orientaes, ilhas de Maldiva, Maluco, e ao Brazil, e os differentes casos, que lhe aconteceram na mesma viagem nos dez annos que andou nestes paizes: (1601 a 1611) com a descripcao exacta dos costumes, leis, usos, policia, e governo: do trato e commercio, que nelles ha: dos animaes, arvores, fructas, e outras singularidades, que alli se encontram, (trad. Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara, da edição francesa de 1679). Nova Goa, Imprensa Nacional, 1858, tomo I.

VILHENA, Luís dos Santos. *A Bahia no século XVIII* (notas e comentários de Braz do Amaral e apresentação de Edison Carneiro). Salvador, Itapuã, 1969, vol. 1.

Dicionários

BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico...* Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712-1728, 8 vols. (disponível em Ed. fac-símili, CD-ROM, Rio de Janeiro, UERJ, 1994, ou <http://www.brasiliana.usp.br>).

CAPELA, José. *Dicionário de negreiros em Moçambique (1750-1897)*, Porto, Edições eletrônicas CEAUP, 2007.

DYNES, Wayne R.; JOHANSSON, Warren; PERCY, William A. & DONALDSON, Stephen. *Encyclopedia of Homosexuality: M-Z Index.* Garland Pub., 1990.

LEITÃO, Humberto José dos Santos & LOPES, José Vicente (Comandantes). *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual*, 2ª ed. Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974 [1ª ed. 1963].

MOURA, Clóvis. *Dicionário da escravidão negra no Brasil*, São Paulo, Edusp, 2004.

SILVA, Antonio de Moraes. *Diccionario da lingua portugueza – recompilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado*. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813. Disponível em: <http://www.brasiliana.usp.br>.

III – BIBLIOGRAFIA

Artigos

AGOSTINHO, Pedro. "Sobre a origem da designação 'vela redonda'". In: *Actas do congressa internacional de etnografia*, promovido pela Câmara Municipal de Santo

Tirso (Portugal) de 10 a 18 de julho de 1963, vol. V (Colóquio de etnologia marítima), pp. 245-249.

ALGRANTI, Leila Mezan. "Famílias e vida doméstica". In: Laura de Mello e Souza (org.), *História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa*. São Paulo, Companhia das Letras, 1997, pp. 83-154.

ALVES, Marieta. "O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia". In: *Revista de História* (USP). nº 63 (jul-set/1965), parte I, pp. 133-42.

_____. "O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia". In: *Revista de História* (USP). nº 69 (jan-mar/1967), parte II, pp. 92-98.

_____. "O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia". In: *Revista de História* (USP). nº 70 (abr-jul/1967), parte III, pp. 537-543.

_____. "O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia". In: *Revista de História* (USP). nº 73 (jan-mar/1968), parte IV, pp. 153-160.

_____. "O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia". In: *Revista de História* (USP). nº 74 (abr-jun/1968), parte V, pp. 425-434.

_____. "O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia". In: *Revista de História* (USP). nº 81 (jan-mar/1970), parte VI, pp. 179-183.

_____. "O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia". In: *Revista de História* (USP). nº 86 (abr-jun/1971), parte VII, pp. 475-481.

ANTUNES, Luís Frederico Dias. "Nichos e redes: interesses familiares e relações comerciais luso-brasileiras na África Oriental (1750-1800)". In: Maria F. Bicalho, Vera L. A. Ferlini (orgs.), *Modos de Governar: idéias e práticas políticas no império português, séculos XVI a XIX*. São Paulo, Alameda, 2005, pp. 199-218.

_____. "O comércio com o Brasil e a comunidade mercantil em Moçambique (séc. XVIII)". In: *Dimensões*. nº 19 (2007), pp. 207-220.

ARAÚJO, Ubiratan Castro de. "1846: um ano da rota Bahia-Lagos. Negócios, negociantes e outros parceiros". In: *Afro-Ásia*. nºs 21-22 (1998-1999), pp. 83-110.

BARROS, Domingos Borges de. "Documentos para História Colonial", In. *Annaes do APB*, vol. XX, 1931.

BICALHO, Maria Fernanda B. "Conquista, mercês, e poder local: a *nobreza da terra* na América portuguesa e a cultura política do Antigo Regime". In: *Almanack Braziliense*, nº 2 (nov/2005), pp. 21-34.

COHN, Raymond L. "Deaths of slaves in the middle passage". In: *The Journal of Economic History*. vol. XLV, nº 3 (september/1985), pp. 685-692. [A Symposium on the Atlantic Slave Trade]

COSTA E SILVA, Alberto da. "A Memória histórica sobre os costumes particulares dos povos africanos, com relação privativa ao Reino da Guiné, e nele com respeito ao rei de Daomé, de Luís de Antônio de Oliveira Mendes". In: *Afro-Ásia*. nº 28 (2002), pp. 267-268.

CRUZ, Ronaldo Lima da. "Conchas valem dinheiro, escravos são como zimbos: a efemeridade da extração do zimbo no Sul da Bahia". In: *Revista Eletrônica Multidisciplinar Pindorama* (IFBA). nº 1 (agosto/2010), pp. 1-13. Disponível em:

http://www.revistapindorama.ifba.edu.br/files/Ronaldo%20Lima%20da%20Cruz%20UNESP.pdf>, acesso em 21 de abril de 2011.

DOMINGUES, Cândido. "João Lopes Fiúza: terra, comércio e poder na Cidade da Bahia". In: *Anais IV Encontro Estadual de História da Anpuh-BA, História: sujeitos, saberes e práticas*. Vitória da Conquista, UESB, 2008, pp. 1-10. 1 CD-ROOM.

_____. "Tráfico e Traficantes – poder e riqueza dos traficantes de escravos na Cidade da Bahia (1700-1751)". In: *Anais do XXV Simpósio Nacional de História: Por uma est(ética) da beleza na História*. Fortaleza-CE: ANPUH, 2009. 1 CD-ROOM.

ELTIS, David; BEHRENDT, Stephen D. & RICHARDSON, David. "A participação dos países da Europa e das Américas no tráfico transatlântico de escravos: novas evidências". In: *Afro-Ásia*. nº 24 (2000), pp. 9-50.

FAZENDA, José Vieira. "Antiqualhas e memórias do Rio de Janeiro". In: *Revista Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Tomo 88, vol. 142, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1920.

FERREIRA, Roquinaldo. "Dinâmica do comércio intracolonial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)". In: João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI – XVIII)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001, pp. 351-366.

_____. "Biografia, mobilidade e cultura atlântica: a micro-escala do tráfico de escravos em Benguela, séculos XVIII-XIX". In: *Tempo*. vol. 10, nº 20 (jan/2006), pp. 23-49.

_____. "'A arte de furtar': redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português, (*c.* 1690 – *c.* 1750)". In: João Luís R. Fragoso & Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *Na trama da rede: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2010, pp. 203-241.

FERREZ, Gilberto. "Diário anônimo de uma viagem às costas d'África e às Índias espanholas (1702-03). O tráfico de escravos no Brasil", (tradução e comentários). In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. nº 267 (abr/jun 1965) [o título original da obra é: *Journal d'un voyage sur les costes D'Afrique et aux Indes d'Espagne avec une description particuliere de la rivière de la Plata, de Buenosayres & autres lieux: commencé en 1702 et fini en 1706*, Amsterdam, chez Paul Marret, 1723]

FLORY, Rae & SMITH, David G. "Bahian merchants and planters in the seventeenth and early eighteenh centuries". In: *The Hispanic American Historical Review*. vol. 58, nº 4 (nov/1978), pp. 571-594. Disponível em: <www.jstor.org>, acesso em novembro de 2007.

FRAGOSO, João Luís R. "A formação da economia colonial no Rio de Janeiro e de sua primeira elite senhorial (séculos XVI-XVII)". In: João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI – XVIII)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001, pp. 29-72.

_____. "A nobreza vive em bandos: a economia política das melhores famílias da terra do Rio de Janeiro, século XVIII. Algumas notas de pesquisa". In: *Tempo*. vol. 8, nº 15 (2003), pp. 11-35.

_____. "Afogando em nomes: temas e experiências em história econômica". In: *Topoi*, Rio de Janeiro, nº 5 (dez/2002), pp. 41-71.

FURTADO, Júnia F. & VENÂNCIO, Renato P. "Comerciantes, tratantes e mascates". In: Mary Del Priore, *Revisão do Paraíso: 500 anos e continuamos os mesmos*. Rio de Janeiro, Campus, 2000, pp. 95-113.

GUEDES, Fernando. "Notícias de um fracassado negócio de escravos em tempos do Marquês de Pombal". In: *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*. nº 101 (2006), pp. 215-232.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. "O fidalgo-mercador: Francisco Pinheiro e o 'negócio da carne humana': 1707-1715". In: Mariza de Carvalho Soares (org.), *Rotas atlânticas da diáspora africana: Baía do Benin ao Rio de Janeiro*, Niterói, EdUFF, 2007, pp. 35-64.

GUINZBURG, Carlo. "O nome e o como". In: Carlo Guinzburg, *et alli, A micro-história e outros ensaios*. Lisboa, DIFEL, 1991, pp. 169-178.

HESPANHA, Antonio Manoel. "Antigo regime nos trópicos? O debate político do império colonial português". In: João Luís R. Fragoso & Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *Na trama da rede: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2010, pp. 43-93.

KENNEDY, Jonh Norman. "Bahian Elites, 1750-1822". In: *The Hispanic American Historical Review*. vol. 53, nº 3 (ago/1973), pp. 415-439. Disponível em: <www.jstor.org>, acesso em novembro de 2007.

LINEBAUGH, Peter. "Todas as montanhas atlânticas estremeceram". In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, ANPUH, vol. 3, nº6 (set.1983), pp. 7-46.

MATHIAS, Carlos L. Kelmer. "Nos ventos do comércio negreiro: a participação dos traficantes baianos nas procurações passadas no termo de Vila do Carmo (1711-1730)". *Revista de História* (USP). vol. 158 (1º semestre de 2008), pp. 89-129.

MENDONÇA, Teresa Cristina de Souza & ETCHEVARNE, Carlos. "Evidências arqueológicas da saúde bucal em dois grupos populacionais da Salvador Colonial". In: *Revista Argentina de Antropología Biológica*. vol. 9, nº 2, (2007), pp. 7-28.

MILLER, Joseph. "A Economia política do tráfico angolano de escravos no século XVIII". In: Selma Pantoja e José Flávio Sombra Saraiva, (orgs.), *Angola e Rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro, Bertrand Russel, 1999, pp. 11-67.

MILLER, Joseph & ALDEN, Dauril. "Out of Africa: the slave trade and the transmission of smallpox to Brazil, 1560-1831". Inº *The Journal of Interdisciplinary History*. vol. XVIII, nº 2 (autumn/1987), pp. 195-224.

MORAES, Juliana de Mello. "Da qualidade dos irmãos terceiros franciscanos: formas de inserção e afirmação social das elites locais nas duas margens do Atlântico, século XVIII". Comunicação apresentada no *Congresso Internacional O Espaço Atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedade*, Universidade Nova de Lisboa e Instituto de Investigação Tropical, Lisboa, 2005, pp. 1-18 Disponível em: http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/juliana_mello_moraes.pdf>, acesso em 21 de abril de 2011.

MOTT, Luiz. "Cotidiano e vivência religiosa: entre a capela e o calundu". In: Laura de Mello e Souza (org.), *História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa*. São Paulo, Companhia das Letras, 1997, pp. 155-220.

NOVINSKY, Anita. "A Igreja no Brasil Colonial: agentes da inquisição". In: *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, tomo XXXIII, 1984, pp. 22-23.

OLIVEIRA, Maria Inês Côrtes de. "'Quem eram os "Negros da Guiné'? A origem dos africanos na Bahia". In: *Afro-Ásia*, n^{os} 19-20 (1997), pp. 37-73.

PANTOJA, Selma. "A dimensão atlântica das quitandeiras". In: Júnia Ferreira Furtado, *Diálogos oceânicos*: *Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino português*. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2001, pp. 45-67.

POLÔNIA, Amélia. "Mestres e pilotos das Carreiras Ultramarinas (1569-1648)". In: *Revista da Faculdade de Letras – História*. Universidade do Porto, II Série, vol. 12, (1995), pp. 279-280.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. "Aspectos da vida social das irmandades leigas da Bahia no século XVIII". In: *O bi-centanário de um monumento bahiano*. Salvador, Editora Beneditina, 1971, pp. 142-168.

_____. "Prestige, power, and piety in Colonial Brazil: the Third Orders of Salvador". In: *Hispanic American Historical Review*. vol. 69, nº 1 (fev. 1989). Disponível em: <http:// www.jstor.org/stable/2512567>, acesso em 27 de abril de 2010.

RODRIGUES, Jaime. "Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX)". *Revista Brasileira de História*, vol. 19, nº 38 (1999), pp. 15-53, (Dossiê Identidades Alteridades).

RIBEIRO, Alexandre Vieira. **"**O tráfico Atlântico entre a Bahia e a Costa da Mina: flutuações e conjunturas (1683-1815)". In: *Estudos de História*, Franca-SP, vol. 9, nº 2 (2002), pp. 11-34.

_____. "O comércio das almas e a obtenção de prestígio social: traficantes de escravos na Bahia ao longo do século XVIII". In: *Locus Revista de História*. Juiz de Fora, vol. 12, nº 2 (2006), pp. 9-26.

_____. "O comércio de escravos e a elite baiana no período colonial". In: João L. Fragoso; Antonio Carlos J. de Sampaio & Carla Maria C. de Almeida (orgs.), *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no antigo regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI e XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2007, pp. 311-335.

RUY, Affonso. "A importância do Bairro da Conceição da Praia no século XVIII". In: *O bi-centanário de um monumento bahiano*. Salvador, Editora Beneditina, 1971, pp. 130-142.

SÁ, Magali Romero. "A "peste branca" nos navios negreiros: epidemias de varíola na Amazônia colonial e os primeiros esforços de imunização". In: *Revista Latinoamericana de Psicopatologia Fundamental*. São Paulo, vol. 11, nº 4 (dez/2008), p. 818-826, (Suplemento). Disponível em: <http://www.fundamentalpsychopathology .org/ 8_cong_anais/SIMP_29c.pdf>, acesso em 21 de abril de 2011.

SANTOS, Augusto Fagundes da Silva dos. "A Misericórdia da Bahia e o seu sistema de concessão de Crédito nos Setecentos (1726-1790)". In: *Caderno Acadêmico de História*

– Revista discente de História do IM-UFRRJ, vol. 2, nº 2 (2011), pp. 1-15. Disponível em: http://cahistoria.wordpress.com/2011/04/04/cahistoria%E2%80%93-revista-discente -de-historia-do-im-ufrrj-%E2%80%94-2010-vol-i-n%C2%BA-02/>, acesso em 21 de abril de 2011.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. "Brasil e Angola no império português, século XVIII". In: *Leituras*, Revista da Biblioteca Nacional de Lisboa, S. 3, nº 6 (abr-out/2000), pp. 57-72.

_____. "A Bahia no Comércio Português da Costa da Mina e a Concorrência Estrangeira". In: Maria Beatriz Niza da Silva (org.), Brasil: colonização e escravidão. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2000, pp. 221-227.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. "Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos". In: João L. Fragoso; Antonio Carlos J. de Sampaio & Carla Maria C. de Almeida (orgs.), *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no antigo regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI e XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2007, pp. 225-264.

_____. "O mercado carioca de crédito: da acumulação senhorial à acumulação mercantil (1650-1750)". In: *Estudos Históricos - FGV*, nº 29 (2002), pp. 29-49.

SCHWARTZ, Stuart & GUDEMAN, Stephen. "Purgando o pecado original compadrio e batismo de escravos na Bahia no século XVIII". In: João José Reis (org.), *Escravidão e Invenção da Liberdade: estudos sobre o negro no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 1988, pp. 33-59.

SILVA JR. Carlos. "Tráfico, traficantes e agentes na Bahia Setecentista". *Revista de História* (UFBA). nº 1 (1º semestre de 2009), pp. 37-52. Disponível em: <www.revistahistoria.ufba.br>, acesso em 18 de maio de 2009.

_____. "Tráfico, Escravidão e comércio em Salvador do século XVIII: a vida de Francisco Gonçalves Dantas (1699-1738)". 2010, texto inédito.

SOARES, Carlos Eugênio Líbano. "Instruído na fé, batizado em pé": batismo de africanos na Sé da Bahia na 1ª metade do século XVIII, 1734-1742". In: *Afro-Ásia*. nº 39 (2009), pp. 79-113.

_____, & GOMES, Flávio dos Santos. "Dizem as quitandeiras... ocupações urbanas e identidades étnicas em uma cidade escravista. Rio de Janeiro, século XIX". In: *Acervo*. Rio de janeiro, v. 15, nº 2 (jul-dez/2002), pp. 3-16.

_____, & SILVA JR., Carlos. "'Uma nova Guiné': africanos em inventários e registros de batismos na cidade da Bahia da primeira metade do século VIII". In: *História Unisinos*. vol. 14, nº 3 (set-dez/2010), pp. 243-257.

SOEIRO, Susan A. "The social and economic role of the convent: women and nuns in colonial Bahia (1677-1800)". In: *The Hispanic American Historical Review*. vol. 54, nº 2 (may/1974), Duke University Press, pp. 209-232. Disponível em: <http:// www.jstor.org/stable/2512567>, acesso em 27 de abril de 2010.

SCHWARTZ, Stuart B. "Alforria na Bahia, 1684-1745". In: *Escravos, roceiros e rebeldes*. Bauru-SP, EDUSC, 2001, pp. 171-218.

TOMICH, Dale. "O Atlântico como espaço histórico". In: *Estudos Afro-Asiáticos*. ano 26, nº 2 (2004), pp. 221-240.

WISSENBACH, Maria Cristina. "Algumas reflexões sobre a escravidão, o tráfico e outros males". In: Laura de Mello e Souza, Júnia Ferreira Furtado e Maria Fernanda Bicalho (orgs.), *O governo dos povos*. São Paulo, Alameda, 2009, pp. 286-287.

Livros

ALENCASTRO, Luís Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000.

A HISTÓRIA do uso da água no Brasil. Do descobrimento ao século XIX. Brasília, Agência Nacional de Águas, 2007.

AZEVEDO, Thales de. *Povoação da Cidade do Salvador*, ed. Fac-símile. Salvador, Fundação Pedro Calmon, 2009 (1ª ed. 1949).

BARICKMAN, Bert J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no recôncavo (1780-1860)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.

BRAUDEL, Ferdinand. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII*. São Paulo, Martins Fontes, 1996 (vol. 2, O jogo das trocas).

BOXER, Charles R. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*. São Paulo, Companhia Editora Nacional/EDUSP, 1973.

CALAINHO, Daniela Buono. *Agentes da fé: familiares da inquisição portuguesa no Brasil Colonial*. Bauru/SP, EDUSP, 2006.

CAMPOS, João da Silva. *Procissões tradicionais da Bahia*. 2 ed. rev. Salvador, Secretaria da Cultura e Turismo, Conselho Estadual de Cultura, 2001.

CASTELLUCCI Jr., Wellington. *Caçadores de baleia: armações, arpoadores, atravessadores e outros sujeitos envolvidos nos negócios do cetáceo no Brasil*. São Paulo, Annablume, 2009.

CERCEAU NETTO, Rangel. *Um em casa de outro: concubinato, família e mestiçagem na comarca do Rio das Velhas (1720-1780)*. São Paulo/Belo Horizonte, Annablume/PPGH-UFMG, 2008.

CHRISTOPHER, Emma. *Slave ship sailors and their captive cargoes, 1730-1807*. New York, Cambridge University Press, 2006.

COSTA E SILVA, Alberto da. *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*. 2ª ed. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, EdUERJ, 2004.

CURTIN, Philip. *The Atlantic slave trade: a census*. Madison/Milwaukee/London, The University Wisconsin Press, 1969.

CURTO, José C. *Álcool e escravos: o comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental*. Lisboa, Editora Vulgata, 2002. [edição atualizada: *Enslaving Spirits: the Portuguese-Brazilian Alcohol Trade at Luanda and its Hinterland*, Leiden/Boston, Brill, 2004]

DANTAS, Irmã Maria Teresa do Menino Jesus da Costa Pinto, OSU. *História das Ursulinas no Brasil – I. O Convento de Nossa Senhora das Mercês*. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico da Universidade Santa Úrsula, (prefácio de 1982).

EDMUNDO, Luís. *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis*. 3 ed. revista e anotada. Rio de Janeiro, Aurora, 1951, vol. 2.

ELTIS, David & RICHARDSON, David (orgs.). *Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database*. New Haven/London, Yale University Press, 2008.

EVANS, Chris & RYDÉN, Göran. *Baltic iron in the Atlantic world in the eighteen century*. Leiden/Boston, Brill, 2007.

FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1998.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo, Companhia das Letras, 1997.

_____ (org.). *Tráfico, cativeiro e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII a XIX*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2005.

FRAGOSO, João Luís R. *Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1998.

_____; BICALHO, Maria Fernanda & GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI – XVIII)*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio – a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo, Hucitec, 2006.

GRAHAM, Richard. *Feeding the city: from street market to liberal reform in Salvador, Brasil (1780-1860)*. University of Texas Press, 2011.

HOGENDORN, Jan & JOHNSON, Marion. *The shell money of the slave trade*. Cambridge, Cambridge University Press, 1986.

HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos séculos XVII e XVIII: rumo: Brasil*. São Paulo, Edusp, 2005.

JANCSÓ, István. *Na Bahia, contra o império, história do ensaio de sedição de 1798*. São Paulo/Salvador, Hucitec/Edufba, 1996.

KANTOR, Iris. *Esquecidos & renascidos: historiografia acadêmica luso-americana (1724-1759)*. São Paulo, HUCITEC/Centro Estudos Baianos, 2004.

KLEIN, Herbert S. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto–SP, FUNPEC, 2004.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira das Índias* (Ed. Fac-símile). São Paulo/Campinas, Hucitec/Editora da Unicamp, 2000.

LAW, Robin. *The Oyó Empire, c. 1600 - c. 1836: a West African imperialism in the era of the slave trade*. Oxford, Clarendon Press, 1977.

_____. *The Slave Coast of West Africa 1550-1750: the impact of the atlantic slave trade on an African society*. Oxford, Oxford University Press, 1991.

_____. *The Kingdom of Allada.* Leiden, Research School CNWS, 1997.

_____. *Ouidah: the Social History of a West African Slaving 'Port', 1727-1892*. Oxford, Ohio University Press, 2004.

LEMOS, Carlos A. C. *Cozinhas, etc*., 2ª ed. São Paulo, Perspectiva, 1978.

LISANTI FILHO, Luiz. *Negócios coloniais: uma correspondência comercial do século XVIII* [de Francisco Pinheiro]. Brasília, Ministério da Fazenda 1973, 5 volumes.

LOVEJOY, Paul. *A escravidão na África: uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2002.

MANNIX, Daniel P. & COWLY, Malcolm. *Black cargoes – a history Atlantic of the slave trade, 1518-1865*. New York, Penguin Books, 1976.

MARINS, Paulo César Garcez. *Através da rótula: sociedade e arquitetura urbana no Brasil, séculos XVII a XX*. São Paulo, Humanitas/FFLCH/USP, 2001.

MARTINS, William de Souza. *Membros do corpo místico: ordens terceiras no Rio de Janeiro (c. 1700-1822)*. São Paulo, EDUSP, 2009.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo, Brasiliense, 2003.

_____. *Da revolução dos Alfaiates à riqueza dos baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*. Salvador, Corrupio, 2004.

MAURO, Frédéric. *Nova história e novo mundo*, 3ª ed. São Paulo, Perspectiva, 1973. (Coleção Debates/História, nº 13)

MELLO, Evaldo Cabral de. *Rubro veio – o imaginário da restauração pernambucana*. Rio de Janeiro, Topbooks, 1997.

_____. *Olinda restaurada – guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654*. São Paulo, Editora 34, 2007

_____. (org.). *O Brasil holandês*. São Paulo, Penguin Classics/Companhia das Letras, 2010.

MELLO E SOUZA, Laura de. (org.), *História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa*. São Paulo, Companhia das Letras, 1997.

_____. *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo, Companhia das Letras, 2006.

MICELI, Paulo. *O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, século XV e XVI)*, 3 ed. Campinas, Editora da Unicamp, 1998.

MOTT, Luiz. *Bahia: inquisição e sociedade*. Salvador, EDUFBA, 2009.

NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo, Brasiliense, 1996.

NASCIMENTO, Ana Amélia Vieira. *"Letras de Risco" e "Carregações" no comércio colonial da Bahia 1660-1730*. Salvador, Cadernos CEB-UFBA, nº. 78, 1977.

_____. *Dez freguesias da cidade do Salvador: aspectos sociais e urbanos do século XIX*. Salvador, EDUFBA, 2007 [1ª ed. 1986].

_____. *Patriarcado e religião: as enclausuradas clarissa do Convento do Desterro da Bahia (1977-1890)*. Salvador/Bahia, Conselho Estadual de Cultura, 1994.

NEVES, Erivaldo F. & MIGUEL, Antonieta (orgs.). *Caminhos do sertão: ocupação*

territorial, sistema viário e intercâmbios coloniais dos sertões da Bahia. Salvador, Arcadia, 2007.

NIZZA DA SILVA, Maria Beatriz. *História da família no Brasil colonial*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1998.

_____. *Ser nobre na colônia*. São Paulo, Ed. UNESP, 2005.

_____. *D. João V*. Lisboa, Temas e Debates, 2009. (Coleção Reis de Portugal)

_____. *Bahia, a corte de América*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 2010.

NOVAIS, Fernando. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*, 6ª ed. São Paulo, Hucitec, 1995.

OTT, Carlos. *Evolução das artes plásticas nas igrejas do Bonfim, Boqueirão e Saúde*. Salvador, Universidade Federal da Bahia, Centro de Estudos Baianos, 1979.

PARÉS, Luís Nicolau. *A formação do candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*. Campinas, Editora da Unicamp, 2006.

PINHO, Wanderley. *História de um engenho do recôncavo: Matoim – Novo Caboto – Freguesia (1552-1944)*, 2 ed. il. e acrescida de um Apêndice. São Paulo/Brasília, Ed. Nacional/Instituto Nacional do Livro/Fundação Nacional Pró-Memória, 1982.

PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte: a escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. São Paulo, Hucitec, 1999.

REDIKER, Marcus. *Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700–1750*. Cambridge Universite Press, 1987.

_____. *Villains of all nations: Atlantic pirates in the Golden Age*. Boston, Beacon Press, 2004.

_____. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo, Companhia das Letras, 2011.

REIS, João José. *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil do século XIX*. São Paulo, Companhia das Letras, 1991.

REIS, João José, Gomes, Flávio dos Santos & Carvalho, Marcus J. M. de. *O alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c. 1823 - c. 1853)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2010.

RITCHIE, Robert. *Capitão Kidd e a guerra contra os piratas*. Rio de Janeiro, Campus, 1989.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola para o Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2005.

RUSSELL–WOOD, A. J. R. *Fidalgos e filantropos*: *a Santa Casa da Misericórdia na Bahia: 1550-1750*. Brasília, UnB, 1981.

RUY, Affonso. *História da Câmara Municipal da Cidade do Salvador*, 2° ed. aumentada. Salvador, Câmara Municipal de Salvador, 1996.

SALGADO, Graça (coord.). *Fiscais e meirinhos: a administração no Brasil colonial*, 2ª ed. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1985.

SALVADOR, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico de escravos, séculos XVI e XVII*. São Paulo, Pioneira, 1981.

SAMPAIO, Antonio C. J. de. *Na encruzilhada do Império: hierarquia sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c. 1650 – c. 1750)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 2003.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a conjuntura atlântica*. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos*: *engenhos e escravos na sociedade colonial: 1500-1835*. São Paulo, Companhia das Letras, 1999.

SCHWARZ, Suzanne (edited with an introduction). *Slave captain – the career of James Irving in the Liverpool slave trade*. Liverpool, Liverpool University Press, 2008.

SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Campinas, Papirus, 2001.

SILVEIRA, Renato da. *O candomblé da Barroquinha: processo de constituição do primeiro terreiro baiano de ketu*. Salvador, Maiangá, 2006.

SOARES, Carlos Eugênio Líbano. *A capoeira escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro, 1808-1850*, 2ª ed. Campinas, Editora da Unicamp, 2004.

SOARES, Mariza de Carvalho (org.). *Rotas atlânticas da diáspora africana: da baía do Benim ao Rio de Janeiro*. Niterói, EdUFF, 2007.

STUDER, Elena Fanny Scheuss. *La trata de negros en el Rio de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1958. (Publicaciones del Instituto de Historia Argentina Doctor Emilio Ravignani)

SUBRAHMANYAM, Sanjay. O *Império asiático português, 1500-1700: uma história política e económica*. Lisboa, Difel, 1993.

VERGER, Pierre *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (dos séculos XVII a XIX)*, 4ª ed. Salvador, Ed. Corrupio, 2002.

TAUNAY, Visconde de. *Na Bahia colonial (1610-1764)*. 1923.

TAVARES, Luís Henrique Dias. *História da Bahia*, 10ª ed. Salvador/São Paulo, Edufba/Ed. Unesp, 2001.

THOMPSON, E. P., *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo, Companhia das Letras, 1998.

TORRÃO FILHO, Amílcar. *Tríbades galantes, fanchonos militantes: homossexuais que fizeram história*. São Paulo, Sammus, 2000.

VIANNA FILHO, Luís. *O negro na Bahia: (um ensaio clássico sobre a escravidão)*, 4ª ed. Salvador, EDUFBA/Fundação Gregório de Mattos, 2008.

Dissertações e teses

CAMARGO, Maria Vidal de Negreiros. *Os terceiros dominicanos em Salvador*, Dissertação de mestrado em Ciências Sociais (História Social), UFBA, 1979.

COSTA, Ana de Lourdes Ribeiro da. *Salvador, século XVIII: o papel da ordem religiosa dos Beneditinos no processo de crescimento urbano,* Tese de Doutorado – Universitat Piltècnica de Catalunya, Barcelona, 2003.

FLORY, Rae Jean. *Bahian society in the mid-colonial period: the sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Reconcavo, 1680-1725*, Tese de PhD, University of Texas, 1978.

GIL, Tiago Luís. *Coisas do caminho: Tropeiros e seus negócios do Viamão à Sorocaba (1780-1810)*. Tese de doutorado em História Social, UFRJ, 2009.

LACERDA, Teresa. *Os Capitães das Armadas da Índia no reinado de D. Manuel I – uma análise social*, Dissertação de mestrado em História e Arqueologia da Expansão e dos Descobrimentos Portugueses, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2006.

LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760)*, Tese de doutorado em História Econômica, USP, 2008.

MAGALHÃES, Pablo Antônio Iglesias. *"Equus Rusus": A Igreja Católica e as Guerras Neerlandesas na Bahia*, Tese de doutorado em História Social, UFBA, 2010.

MARTINEZ, Socorro Targino. *Ordens Terceiras: ideologia e arquitetura*, Dissertação de mestrado em Ciências Sociais, UFBA, Salvador, 1979.

MASCARENHAS, Maria José Rapassi. *Fortunas coloniais: elites e riquezas em Salvador (1760-1808)*, Tese de doutorado em História Econômica, USP, 1998.

SANTOS, Marcio Roberto Alves dos. *Fronteiras do sertão baiano: 1640-1750*, Tese de doutorado em História Social, USP, 2010.

SOUSA, Avanete Pereira. *Poder local e cotidiano: a câmara de Salvador no século XVIII*, Dissertação de mestrado em História, UFBA, 1996.

SOUZA, Daniele Santos de, *Entre o "serviço da casa" e o "ganho": escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII*, Dissertação de mestrado em História Social, UFBA, Salvador, 2010.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*, Dissertação de mestrado em História Social, UFRJ, 2005.

_____. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c.1800)*, Tese de doutorado em História Social, UFRJ, 2009.

THOMPSON, Estevam Costa. *Negreiros nos mares do Sul – famílias traficantes nas rotas entre Angola e Brasil em fins do século XVIII*, Dissertação de mestrado em História Social, UnB, 2006.

VASCONCELOS, Albertina. *Ouro: conquistas, tensões, poder, mineração e escravidão – Bahia do século XVIII*, Dissertação de mestrado em História, Unicamp, 1998.

XIMENES, Cristiana F. Lyrio. *Joaquim Pereira Marinho – perfil de um contrabandista de escravos na Bahia – 1828-1887*, Dissertação de mestrado em História Social, UFBA, 1998.

Obras Literárias

ALVES, Castro. "O navio negreiro – tragédia no mar". In: *Os escravos: poesias*. Lisboa, Tavares Cardoso & Irmão Editores, 1884, pp. 21-30. Disponível em: <http://www.brasiliana.usp.br>, acesso em 22 de abril de 2011.

CALONIUS, Erik. *O último navio negreiro da América*. Rio de Janeiro, Record, 2008.

SALES, Herberto. *Os pareceres do tempo*, 4ª ed., Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2000.

IV - Sítios Eletrônicos

http://cvc.instituto-camoes.pt

http://uranohistoria.blogspot.com/

http://www.africanos.eu/ceaup/

http://www.archive.org

http://www.brasiliana.usp.br.

http://www.books.google.com.br

http://www.costadamina.ufba.br

http://www.dominiopublico.gov.br

http://www.fcnym.unlp.edu.ar

http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt

http://www.jstor.org

http://www.slavevoyages.org

http://www.wdl.org

http://www.ihgb.org.br/rihgb.php

GLOSSÁRIO

Aparelho	É o conjunto do massame, poleame e velame.
Cordoame ou massame	O conjunto dos cabos que se empregam no aparelho do navio.
Enxós	Ferramenta da carpintaria usada para desbastar peças grossas de madeira.
Fatexas	Ferro com cabo, como o da âncora, e muitos dentes para fundear barcos. Ferro com dentes de tirar do fundo do mar alguma coisa em que pode fazer presa.
Gurupés	É um mastro que se projeta, quase na horizontal, para frente da proa de um navio.
Libambos	Corrente de ferro com gargantilhas para o pescoço.
Marrão	Martelo muito grande da feição de uma pipa ou cilíndrico e roliço encavado; serve para quebrar pedra, derrubar paredes.
Mastaréu	Vergôntea (haste, broto) que espiga por cima dum mastro real ou de outro mastaréu. É um pequeno mastro suplementar.
Patena	Pratozinho redondo, com que se cobre o Cálice no altar, onde se há Hóstia.
Popa	Região traseira da embarcação, onde se localiza o castelo onde ficam o capitão e seus principais passageiros.
Portaló	É o lugar por onde se entra e sai do porão do navio, ou mesmo por onde se recebe e tira a sua carga.
Poleame	Conjunto das polés, roldanas, moutões, sapatas, andorinhas, etc., que se empregam para passagem dos cabos no aparelho do navio.
Proa	Região da frente da embarcação.
Velames	O conjunto das velas que se empregam no aparelho do navio.

FONTE: Raphael Bluteau, *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico...* Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712-1728, 8 vols; Humberto José dos Santos Leitão & José Vicente Lopes (Comandantes). *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual*, 2ª ed. Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974 [1ª ed. 1963]; Antonio de Moraes Silva, *Diccionario da lingua portugueza – recompilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado*. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813. José Roberto do Amaral Lapa, *A Bahia e a carreira das Índias* (Ed. Fac-símile). São Paulo/Campinas, Hucitec/Editora da Unicamp, 2000.

GLOSSÁRIO DE EMBARCAÇÕES

BERGANTIM Eram embarcações de dois mastros armados no feitio dos brigues.

BRIGUE Embarcações de dois mastros, o maior dos quais se inclina para a proa utilizando-se gurupés e seu velame.

CARAVELA Pequena embarcação de velas latinas. A vela latina linha a forma triangular.

CHARRUA Embarcação com dois a três mastros e grande porão. Utilizavam-se muitas vezes como charruas, por falta de navio próprio, naus e fragatas. Foi usado durante os séculos XVII, XVIII e parte do XIX.

CORVETA Navio com três mastros. Por sua natureza eram de guerra, mas também aplicados ao comércio, pela razão da defesa contra pirata.

ESCUNA Embarcarão de dois mastros, com vergas no da proa e sem mastaréu de joanete.

FRAGATA Embarcarão redonda de três mastros ou de três gáveas, idêntico à nau, mas de menores dimensões. Navio de guerra, também destinado ao comércio.

GALEÃO Navio de alto bordo, de guerra e também destinado ao comércio, com vela latina.

GALERA Embarcação comprida e estreita com dois e três mastros redondos com mastaréus em cada um.

PATACHO Embarcado de dois mastros.

NAVIO Barco de grandes dimensões, destinado à grande cabotagem e às viagens transoceânicas.

SUMACA Embarcação maior do que os iates, toda coberta, com escotilha e câmara e destinada à condução de tabaco. Barco de má construção, armado em patacho, sendo o mastro de vante e respectivo mastaréu feito de uma só peça.

FONTE: Domingos Borges de Barros, Documentos para História Colonial, *Annaes do APB*, vol. XX, 1931; Corcino Medeiros dos Santos, *O Rio de Janeiro e a conjuntura Atlântica*, Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993.

ANEXOS

ANEXO I

Alvará para viagem negreira, 1702

Alvara de licença concedido a João Nunes
Cap^{m}. da charrua N. S^{ra}. do Bom Sucesso
p^{a}. carregar p^{a}. a Costa da Mina, por esta
vez Som^{te}.

[Dom] Rodrigo da Costa do Concelho de S. Mag^{e}. q Deus g^{de}., G^{ov}. e Cap^{m}. g^{l}. do Estado do Brasil. Etr^{a}. Faço saber aos q este Alvara virem, q João Lopes Fiuza, se me enviou a representar por sua petição, era senhor, e possuidor de huá charrua, por innvocação N. S^{ra}. do Bom Successo, de q he Cap^{m}. João Nunes, a qual queria mandar com negocio p^{a}. a Costa da Mina, a buscar escravos, p^{a}. esta cidade, o q não podia fazer sem licença minha, pella dita charrua [não] ser das do numero: pedindo me lhe concedesse licença p^{a}. esta viagem, por se achar o numero diminuto de quatro embarcacoens q era delle, e havia hido p^{a}. Lx^{a}. e Angolla. E vista amformação que sobre […]^{a}r. deu o Dez^{or}. Superintendente do tabaco; e haver S. Mag^{e}. q Deus g^{de}. permitido a seus vassallos, poderem navegar aos Reinos de Guiné, p^{a}. delle trazerem escravos aos portos do Brasil: Respeitando eu o serviço, q o dito João Nunes fas a S. Mag^{e}. em os ir buscar aquela Costa, e trazellos em direitura [a] esta cidade, pella grande falta q fazem aos muitos Eng^{os}. e faz^{as}. de canas q nella tem accrescido. Hey por bem de [conce]der licença por esta ves tam som^{te}., para q possa carregar a [dita] charrua p^{a}. a Costa da Mina, na [forma] q tenho ordenado: com declaração q não embarcará nella, Armas, polvora, ballas, nem outro genero de muniçoens, e bem assy pao Brasil, sub pen[a] [de s]er castigado com as declaradas nas Condiçoens do contrato dele, nem poderá levar Soldado desta praça, ou outra pessoa de qualquer qualidade, foro, e condição q seja, sem expreça licença minha, a qual me pedirá para sair deste porto, e se lhe [da]rem os despachos [ne]cessarios na Alfandega, desta Cidade: e o Prov^{or}. della lhe mandará tomar a fiança da quantia q julgar bastante, pella arqueação q na dita charrua se tiver feito, como he est[illo] E será obrigado a [passar] Certidão do Escrivão da faz^{a}. R^{l}. deste

Estado, de como tem assinado termo na forma do bando q se mandou publicar, de não levar tabaco senam da terceira, e infima qualidade, examinado em presença [do] Dez^{or}. Joseph da Costa Correa, Superintendente do tabaco, a quem tem está encarregada es[ta] di[li]gencia. Para firmaza do q mandey passar o presente, sub meu sinal, e selco de minhas armas, o q[u]al se registrará nos livros da secretaria do Estado, e nos mais a q tocar: e se guardará, e cumprirá inviolavelmente, como nelle se contem. Luís da Costa Sepúlveda o fes nesta cidade do Salvador B^{a}. de Todos os Santos, em os 11 dias do mes [de] [de]z^{ro}. de 1702. Pagan deste 1.600 rz na forma do estillo: Gonca[lo] Ramos e Cavalcante e Albuquerq o fis escrever./. Dom R[od]rigo da Costa. /. Alvara por q v[s^{a}.] teve por [bem conceder] a João Nunes, Cap^{m}. da charrua Nossa Senhora do bom Sucesso, de q he Senhorio João Lopes Fiuza, Licença por esta ves tam somente, p^{a}. carregar p^{a}. a Costa da Mina, na forma ordenada em as clausullas ordenadas: e pellos respeitos asim declarados. P^{a}. vs^{a}. Ver./.

FONTE: Arquivo Público do Estado da Bahia, Seção Colonial e Provincial**,** Alvarás 440, fls. 1f/v.

ANEXO II

Certidão da Alfândega sobre a entrada de um navio negreiro, 1759

Certidão

Francisco Xavier da Costa escrivam da Alfandega desta Cidade da Bahya. Certifico que havendo o livro quinto […] de entrada das enbarcaçoens que vem da Costa da Mina nelle a folha duzentos e vinte e seis verso se acha lançada a da Entrada que deu Manoel de Affoncequa Cappitam Cappitam [*sic*] da Galera por invocassam Bom Jesus de villa nova Santo Antonio e Almas de que hera senhorio Manoel Ferreyra dos Santos Maya, e delle consta deu sua entrada nesta Alfandega o dito Cappitam em os vinte e quatro dias do mes de Septembro de o anno de mil Sete Centos Cincoenta e Sete [Passada] E [Referida] na verdade e ao dito Livro Me reporto de donde passey a […] com a conformancia de despacho Retro do Provedor da Alfandiga Rodrigo da Costa de Almeyda Bahya e de Abril vinte e sete de mil Setecentos Cincoenta e nove annos,, Francisco Xavier da Costa,,

FONTE: Arquivo Público do Estado da Bahia, Seção Judiciária, 4/1580/2049/3, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel da Fonseca* (1757), fl. 34f-35f.

> Estes livros referidos na Certidão, não existem mais para serem consultados. Provavelmente, não sobreviveram aos dois incêndios do prédio da Alfândega (1969 e 1983), atual Mercado Modelo. Da coleção dos Livros da Alfândega restaram apenas uns poucos para o século XVIII sobre assuntos diversos. Estes livros englobam os anos de 1788-1797. Apenas nos inventário *post-mortem* temos a raríssima chance de conhecer o teor desses documentos.

ANEXO III

Lista de preços na Cidade da Bahia, primeira metade do século XVIII

TRÁFICO NEGREIRO[354]

Mercadorias

1 rolo grande de tabaco	$950
1 arroba de búzio	1$600
1 pipa de aguardente da terra	20$000
1 pipa de aguardente de cabeça	30$000
1 boião de doce de frutas	1$120
1 cara de açúcar de arroba, encourada	1$920
1 barril de mel para concertar o tabaco	4$000

Embarcação

O casco de uma corveta grande, possante e em bom uso capaz como foi para navegar com carga para a Costa da Mina pelo bom fabricamento, com 3 âncoras, com sua lancha grande para a sua descarga, seu escaler, e 8 peças de artilharia, e demais ferramentas (machado, enxós, martelos, serras, marrão) e peças (lonas sobresselentes, brim de vela e fio)	10:000$000

---

[354] AHU, Castro e Almeida, cx. 51, docs. 9619-9631 (*Representação do negociante José de Sousa Reis, dirigida à Rainha, na qual pede para ser indemnizado dos prejuízos que soffrera com a perda da sua corveta N. S. da Esperança e S. José, que os hollandezes lhe apresaram, quando fora fretada em 1767 pelo Governador da Bahia Conde do Azambuja, para conduzir à Ilha do Príncipe o Governador e Capitão General do S. Thomé e Príncipe Lourenço Lobo de Almeida, próximo à Costa da Mina, onde largaram o Capitão Antônio da Costa Bastos e toda a tripolação,* s/d. Bahia, *c*. 1777).

Cara é "a primeira parte da forma de açúcar; a parte mais branca do açúcar da forma", cf. Stuart B. Schwartz, *Segredos internos*: *engenhos e escravos na sociedade colonial: 1500-1835*. São Paulo, Companhia das Letras, 1999, p. 451.

1 barco busca-vida novo	3$200
1tonel para aguada de madeira de vinhático e tapinhão com arcos de ferro com capacidade de 3,5 pipas	25$600
1 âncora grande nova	120$000
1 remo novo	$320
1 corrente de ferro de libambos com suas coleiras	6$400
1 algemas de ferro	$200
1 grilhão de ferro "para os pés dos negros"	$560

Soldos[355]

Soldo do capitão negreiro	600$000
Soldo de um escravo marinheiro	30$000 a 70$000

CASA E OBJETOS[356]

1 casa de pedra e cal coberta de telhas (Santo Antônio Além do Carmo)	210$000
1 casa de taipa coberta de telhas (São Pedro)	25$000
1 "quadro Mapa do Castelo da Mina com sua moldura"	1$600
1 faca de mesa com cabo de pau	$030
1 par de sapatos novos para homem	$500
1 óculos grande de ver longe	4$000

[355] Cf. capítulo 3.

[356] APB, Seção Judiciária, 04/1594/2063/02, *Testamento e inventário post-mortem de João Machado de Aguiar* (1763). Para o valor do sapato, cf. APB, Seção Judiciária, 04/1800/2270/11, *Testamento e inventário post-mortem de* Manoel Ferreira Santos (1730-35); sobre o valor do quadro, cf. 04/1826/2297/04, *Testamento e Inventário post-mortem de Manoel Dias Maciel* (1742); Sobre o valor dos óculos, cf. 07/3257/53, Inventário (incompleto) de José Pereira da Cruz (1752-55).

ALIMENTOS[357]

1 barril de azeite doce	10$500
1 libra de manteiga	$105
1 barril de biscoito	1$440
1,5 pipa de vinagre	18$700
1 alqueire de farinha de mandioca	$400

TECIDOS[358]

1 peça de chita	1$280
1 peça de chita de Surrete	2$240
1 peça de linhos vermelhos	1$760
1 peça de panículo de forro	
1 peça de bertanha de Hamburgo	1$400
1 covado de olanda com forro	$130
1 lenço vermelho da Índia, grosso e pequeno	$180
1 pano da Costa pequeno	$200

[357] APB, Seção Judiciária, 04/1582/2051/08, *Testamento e inventário post-mortem de Luís do Amaral Coimbra* (1760). O preço da farinha consta em *Atas da Câmara: 1731-1750*, Salvador, Câmara Municipal, Fundação Gregório de Mattos, 1994, p. 69. Segundo os vereadores (14/10/1734) este "é o preço que corria antes da alteração que subitamente teve sem causa".

[358] APB, Seção Judiciária, 04/1598/2067/06, *Testamento e inventário post-mortem de José Ferreira da Costa Braga* (1756). Sobre o pano da costa, cf. 07/3257/53, *Inventário (incompleto) de José Pereira da Cruz* (1752-55).

ESCRAVOS[359]

Crioulinho com de 5 anos de idade	20$000
Molecona boçal com "falta de vista em ambos os olhos"	35$000
Costureira	50$000
Escravo do serviço de casa	75$000
Escrava do serviço de casa	80$000
Escrava do serviço de casa e ganhadeira	80$000
Ganhadeira	90$000
Africano-novo inda boçal	90$000 a 110$000
Marinheiro	130$000 a 150$000
Oficial de barbeiro e sangrador com porte de marinheiro	150$000

[359] APB, Seção Judiciária, 07/3257/53, *Inventário (incompleto) de José Pereira da Cruz* (1752-55). 03/1147/1616/02 *Testamento e inventário post-mortem de Jacinto Gomes* (1752); 04/1580/2049/04 *Inventário post-mortem de José Francisco da Cruz* (1757); 04/1613/2082/05, *Testamento e inventário post-mortem de Manoel Ferreira de Oliveira* (1762).

ANEXO IV

Embarques e desembarques de africanos para o Brasil e a Bahia, 1690-1760

	Brasil		Bahia	
Decênio	**Embarcados**	**Desembarcados**	Desembarcados	% em relação desembarques no Brasil
1690	**3.396**	**2.975**	2.975	100
1691-1700	**61.070**	**53.920**	43.986	81,57
1701-1710	**58.423**	**51.723**	48.329	93,43
1711-1720	**98.264**	**86.162**	70.579	81,91
1721-1730	**176.253**	**156.579**	83.497	53,32
1731-1740	**146.972**	**129.674**	86.490	66,69
1741-1750	**184.606**	**161.893**	87.110	53,80
1751-1760	**135.888**	**123.045**	70.706	57,46
Total	**864.872**	**765.971**	**493.672**	**64,45**

FONTE: www.slavevoyages.org (TSTD)

ANEXO V

Africanos nos inventários *post-mortem* de Salvador, 1700-1750

Região de embarque	1700	1701-1710	1711-1720	1721-1730	1731-1740	1741-1750	Total	%
Quantidade de inventários	**1**	**3**	**7**	**9**	**17**	**31**	-	-
África Centro-ocidental	7	67	7	4	15	104	**204**	31,39
África Ocidental	6	25	28	30	77	231	**397**	61,07
África Oriental	-	1	1	-	2	7	**11**	1,70
Não identificado	3	10	3	8	10	1	**35**	5,38
Indefinido	2	-	-	-	1	-	**3**	0,46
Total de africanos	**18**	**103**	**39**	**42**	**105**	**343**	**650**	100

FONTE: APB, Seção Judiciária, 68 inventários *post-mortem*.

ANEXO VI

Dados biográficos dos capitães negreiros

CAPITÃO NEGREIRO	COMPANHEIRA	LOCAL DE NASCIMENTO	LOCAL DA MORTE	LOCAL DE MORADIA	TIPO DA MORADIA	ATUAÇÃO NO TRÁFICO	ANO DO INVENTÁRIO
José Pereira da Cruz	Maria da Conceição	São Martinho, extra-muros da Cidade do Porto	Salvador	Conceição da Praia	Aluguel	1734-1751 4 viagens	1750
Jacinto Gomes	Antônia, costa da mina, ex-escrava dele forra	Nossa Senhora de Adouse, termo de Vila Real	No mar, retornando da África	Ladeira da Misericórdia, Conceição da Praia	Aluguel	1746-1753 4 viagens	1752
José Francisco da Cruz	Ana Maria do Sacramento	-	No mar, retornando da África	Rua da Preguiça, Conceição da Praia	Aluguel	1757 1 viagem	1757
Manoel da Fonseca	Dorotéia Pereira	Cascais	Salvador	Conceição da Praia	-	1742-1756 4 viagens	1757

Manoel Ferreira de Oliveira	Eugênia de Jesus	-	Costa da Mina	Rua Direita das Portas de São Bento	Aluguel	1739-1755 6 viagens	1762
João Machado de Aguiar	Rosa Maria da Assunção (2ª esposa) Ana Maria do Nascimento (3ª esposa)	Freguesia de Santa Maria Maior, cabo do Calhao, Ilha da Madeira	-	Rua do Baluarte, Santo Antônio Além do Carmo	Própria	1756 1 viagem	1763

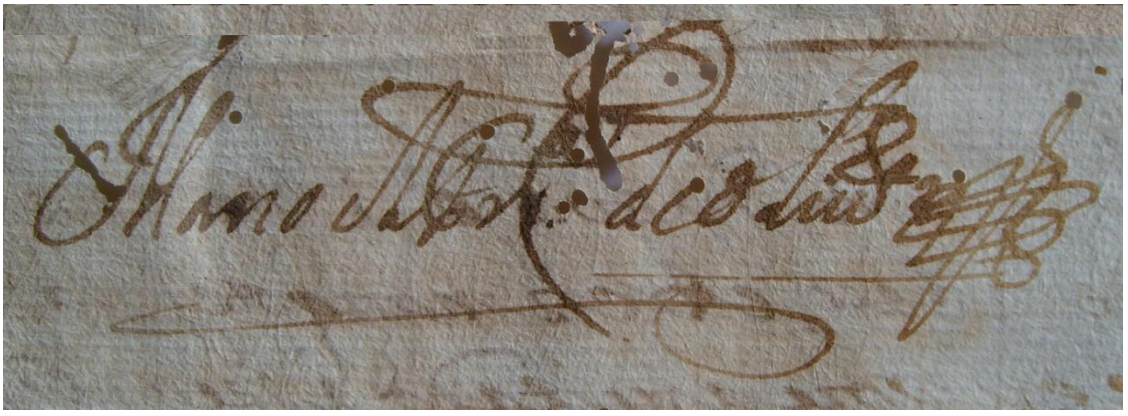
FONTE: APB, Seção Judiciária, inventários *post-mortem* desses capitães negreiros.

ANEXO VII

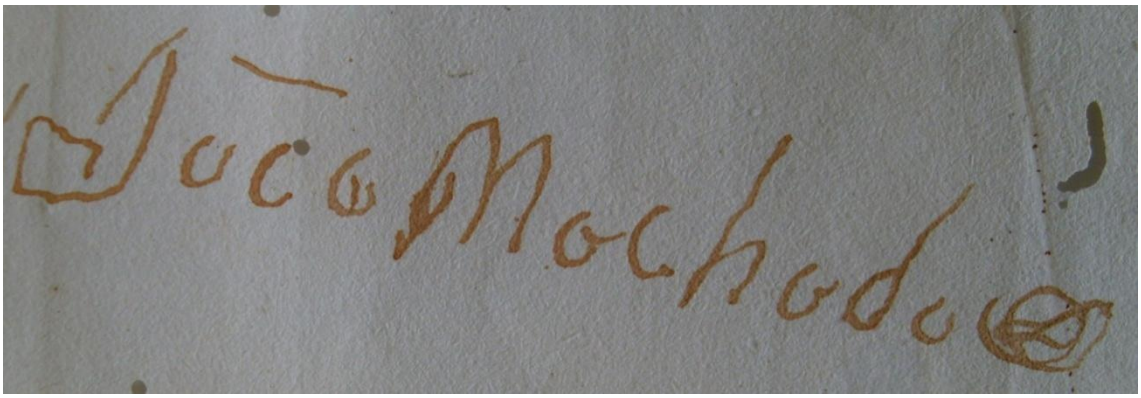
Autógrafos de capitães negreiros

José Pereira da Cruz, 1750

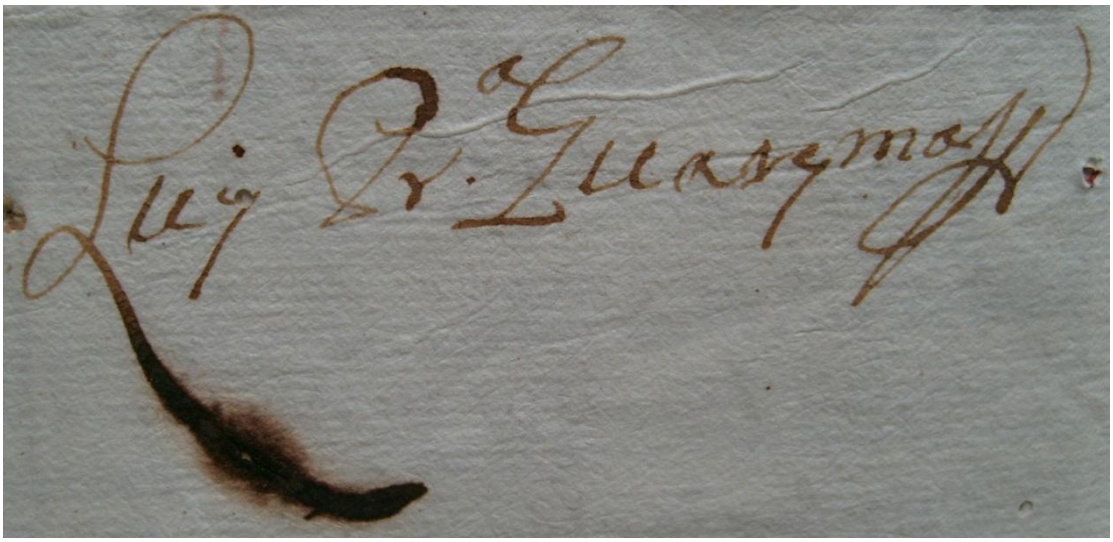
Manoel da Fonseca, 1756



Manoel Ferreira de Oliveira, 1761



João Machado de Aguiar, 1763



Luís Pereira Quaresma, 1787