



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

DANIELE SANTOS DE SOUZA

**TRÁFICO, ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NA BAHIA NOS “ANOS DE
OURO” DO COMÉRCIO NEGREIRO (c.1680-c.1790)**

SALVADOR
2018

DANIELE SANTOS DE SOUZA

**TRÁFICO, ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NA BAHIA NOS “ANOS DE
OURO” DO COMÉRCIO NEGREIRO (c.1680-c.1790)**

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

Orientador: Prof. Dr. João José Reis

Salvador

2018

Souza, Daniele Santos de

Tráfico, escravidão e liberdade na Bahia nos “anos de ouro” do comércio negro (c.1680-c.1790)/ Daniele Santos de Souza - Salvador, 2018.

325 f. il.

Orientador: Prof. Dr. João José Reis

Tese (Doutorado em História Social – Programa de Pós Graduação em História) Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2018.

1.História 2. Escravidão – Século XVIII 3. Bahia 4. Tráfico transatlântico de africanos 5. Costa da Mina 6. Angola 7. Benguela 8. Escravo-senhor I. Reis, João José II.Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Ciências Humanas III. Título.

CDU

DANIELE SANTOS DE SOUZA

**TRÁFICO, ESCRAVIDÃO E LIBERDADE NA BAHIA NOS “ANOS DE
OURO” DO COMÉRCIO NEGREIRO (c.1680-c.1790)**

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

Aprovada em:

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. João José Reis (orientador)
Universidade Federal da Bahia

Prof^a. Dr^a. Lucilene Reginaldo
Universidade Estadual de Campinas

Prof. Dr. Robert W. Slenes
Universidade Estadual de Campinas

Prof^a Dr^a Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes
Universidade do Estado da Bahia

Prof. Dr. Luís Nicolau Parés
Universidade Federal da Bahia

A Alex e Francisco.

AGRADECIMENTOS

Os caminhos percorridos ao longo dos seis anos de produção desta tese foram trilhados em muito boa companhia. O doutoramento é apenas a porta de entrada na vida acadêmica. Agradecer às pessoas com as quais caminhei até aqui nada mais é do que reconhecer que sem elas esta porta certamente não seria aberta. Logo, embora não assinem a obra, foram de certo modo cúmplices, contribuindo para que esta pesquisa rompesse a fronteira de uma mera proposição inicial. De igual maneira, algumas instituições foram fundamentais para que este trabalho pudesse ser desenvolvido, assim como seus funcionários e colaboradores.

Primeiramente, agradeço ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia (PPGH-UFBA) que acolheu o meu projeto de pesquisa e sempre buscou auxiliar-me nas questões técnicas e burocráticas relativas ao curso de doutorado. Agradeço também ao Instituto Federal de Educação, Ciência, e Tecnologia da Bahia, em especial, ao campus Feira de Santana, onde sou professora de História, por ter, através da concessão de licença para qualificação, proporcionado as condições necessárias para o desenvolvimento deste trabalho.

Ademais, agradeço à Capes pela concessão de uma bolsa de Doutorado Sanduíche vinculada ao projeto Capes/FCT “Uma cidade, vários territórios e muitas culturas. Salvador da Bahia e o mundo Atlântico, da América portuguesa ao Brasil República”, coordenado pelos professores George Evergton Sales Souza (UFBA) e Pedro Cardim (Centro de História de Além-Mar/Universidade Nova de Lisboa). Da mesma forma, estive vinculada durante aquela bolsa em Portugal à Universidade de Évora, sob orientação do professor Tiago C. P. dos Reis Miranda. Agradeço, ainda, à formação profissional oferecida durante a minha graduação pelo programa de estágio da lamentavelmente desaparecida Fundação Clemente Mariani, corresponsável pela aprovação em programas de pós-graduação *stricto sensu* e pelo ingresso na docência de universidades e institutos federais de vários de seus antigos estagiários.

O arquivo é o principal laboratório do pesquisador de história colonial e sem o apoio, a atenção e a colaboração dos servidores das diversas instituições arquivísticas o ofício do historiador dificilmente obteria resultados. Por isso, agradeço aos funcionários do Arquivo Público da Bahia, Arquivo Histórico Ultramarino, Arquivo Nacional da Torre do Tombo,

Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, Arquivo da Santa Casa de Misericórdia da Bahia e do Arquivo da Câmara Metropolitana de Salvador. Não posso esquecer dos funcionários da Biblioteca Nacional de Lisboa, da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro e da Biblioteca de Évora.

Tenho muito a agradecer ao professor João José Reis, que acreditou no meu trabalho e assumiu a sua orientação desde o Mestrado. Aliás, minha dívida com João vem de longas datas, desde as correções das primeiras resenhas, enquanto estudante de graduação na disciplina *Tópicos Especiais de História: escravidão*. Tê-lo como orientador foi um privilégio, não apenas pelo seu profundo conhecimento sobre as temáticas concernentes à escravidão, ao tráfico negreiro e a África Atlântica. Mas também, pela maneira gentil, respeitosa e competente que encaminhou esta orientação. Como professor, sempre me proporcionou liberdade e autonomia, mas sem deixar de apontar os caminhos e possibilidade que a pesquisa poderia seguir.

Da mesma forma, agradeço ao professor Tiago C. P. dos Reis Miranda por ter gentilmente aceitado ser meu co-orientador durante o estágio doutoral em Portugal, em 2015. As seções de orientação foram uma oportunidade única de diálogo e aprendizado. Além de apontar os acervos e coleções das bibliotecas e arquivos portugueses que poderiam contribuir com o desenvolvimento desta pesquisa, Tiago Miranda sempre se mostrou solícito em responder dúvidas e demandas decorrentes desse trabalho.

Esta tese segue os passos iniciados pela minha dissertação de mestrado. Logo, não poderia deixar de lembrar daqueles que me acompanharam nos primeiros ensaios como pesquisadora. Por isso, agradeço aos professores George Evergton Sales Souza e Maria José Rapassi que, durante a minha graduação, incentivaram-me a pesquisar a escravidão no período colonial. As professoras Lucilene Reginaldo e Gabriel dos Reis Sampaio, que participaram da banca de qualificação e de defesa da minha dissertação, contribuindo para o aperfeiçoamento daquele trabalho. Agradeço profundamente a todos os membros da linha de pesquisa *Escravidão e Invenção da Liberdade* do PPGH-UFBA pela leitura, comentários e críticas aversões preliminares dos capítulos da minha dissertação, bem como desta tese. Ter a oportunidade de discutir este trabalho com um grupo tão qualificado de pesquisadores foi importantíssimo, assim como a participação nas reuniões e discussões foi um dos principais espaços de aprendizado.

Da mesma maneira, tenho uma enorme gratidão pelo apoio e pelo prazer da convivência junto com os amigos da UFBA e do IFBA. Fosse em Salvador, Feira de Santana ou em Lisboa, eles testemunharam as minhas inquietações, apreensões e angústias durante a

realização deste trabalho, muitas vezes sob a companhia de copos, taças e algumas garrafas. Não vou listar aqui seus nomes, pelo medo da omissão, crime imperdoável, mas saibam elas e eles que tenho um grande carinho e afeição por todos.

Considero os agradecimentos sempre uma das partes mais difíceis de escrever, pois a emoção por diversas vezes interrompe o fluxo do pensamento. Terminei agradecendo aos familiares. Aos meus primos *kiriris* Moisés e Jônea, pelo carinho e generosa acolhida durante minhas pesquisas e andanças pelo Rio de Janeiro. Meus compadres merecem menção especial, Marta Lícia e Paulo de Jesus, cúmplices de toda esta história, pois além de todo o afeto, sempre compartilharam comigo as vicissitudes da vida acadêmica e pessoal. Lembro também meus afilhados Zende e Otávio, aos quais devo a cerimônia de batismo, que, após a defesa, finalmente será possível realizar. As minhas tias Cátia Cristina, Rita Cássia, Sílvia Maria e Solange Maria e aos meus tios Anselmo, Sandro, Sílvio, Pedro, Jerônimo e Gilberto, pelo apoio e pela compreensão da minha ausência. Agradeço ainda a minha avó Alaide e em memória a minha tia Leda e a minha avó Albertina, que partiram quando me encontrava em Lisboa. A minha sogra Iracy, minhas cunhadas Tatiane e Luciana e as minhas sobrinhas Gabriela e Záila pelo apoio, carinho e compreensão. A todas as minhas primas e primos que, da mesma forma, compreenderam minha ausência e estiveram torcendo pela conclusão desta tese – como são mais de trinta primos, fico no agradecimento coletivo.

Ressalto a importância de meus pais: Antônio Luís de Sousa, que sempre acreditou em mim, e a minha mãe Selma Maria Araújo dos Santos pelo seu amor incondicional, pelo apoio irrestrito e por ter, nos momentos mais difíceis de minha caminhada, me ensinado a amar. Alex e Francisco, meu Chicó, mereceriam um capítulo inteiro de agradecimentos. Alex, que há mais de quinze anos, é cúmplice e companheiro, compartilhou comigo os problemas, a ansiedade, os conflitos e as felicidades envolvidos na construção dessa tese. Esta história, há dois anos, resultou em um ser humaninho que enche nossas vidas de alegria e com quem estou aprendendo como nunca sobre a vida. Por isso, ambos merecem que este trabalho lhes seja dedicado.

RESUMO

Este trabalho é sobre a escravidão e o tráfico transatlântico de africanos na Cidade da Bahia (Salvador), ao longo do século XVIII. A análise abrange o período em que a Bahia consolidou sua presença na Costa da Mina como principal região fornecedora de mão de obra escrava, em fins do século XVII, até a emergência das revoluções atlânticas na última década do século XVIII, responsáveis por uma série de transformações que acabaram reconfigurando o tráfico e a escravidão nas Américas. O comércio negreiro possui espaço privilegiado nesta pesquisa, sendo tomado como fio condutor que entrelaça os capítulos. Deste modo, busca-se compreender as vicissitudes e as disputas envolvendo homens de negócio sediados em Lisboa e Salvador, ao longo do período setecentista. Este estudo volta-se a entender a logística em torno do resgate de escravos, principalmente no que tange à composição de sua tripulação, bem como a produção e manutenção das embarcações negreiras. Investiga-se a estrutura de posse e o perfil dos proprietários de escravos da Bahia, demonstrando como o tráfico contribuiu com a disseminação da escravidão, transformando brancos, pobres, libertos e, até mesmo, escravos em senhores. O trabalho se baseia em vasta documentação salvaguardada por arquivos no Brasil e em Portugal e/ou disponibilizados online, abrangendo fontes produzidas pela administração colonial, registros paroquiais, cartoriais, testamentos, inventários *post-mortem*, entre outras fontes.

Palavras-chave: tráfico transatlântico de africanos, escravidão, senhores de escravos, escravos-senhores e Bahia.

ABSTRACT

This doctoral thesis is a study of African slavery and the transatlantic slave trade in the City of Bahia, during the eighteenth century. It covers the period in which Bahia consolidated its presence on and made the Slave Coast in West Africa its main supplier of enslaved labor, from the end of the seventeenth century, until the emergence of the Atlantic revolutions in the last decade of the eighteenth century, a series of transformations that ultimately reconfigured African slavery and the slave trade to the Americas. The slave trade has a privileged space in this research, it is the thread that binds all chapters together. In this way, it seeks to understand the adversity and the disputes involving business men in Lisbon and Salvador. It discusses the needed logistics for the Atlantic slave trade to unfold, mainly the composition of slave ship crews, as well as the construction and maintenance of such ships. Also discussed are the structure of ownership and the profile of the slave owners in Bahia, demonstrating how the slave trade contributed to disseminate African slavery, transforming poor whites, freed persons and even slaves into slave masters. This work is based on a large volume of documents stored in archives in Brazil and Portugal or available online, which were produced by the colonial metropolitan administration, as well as parish, notarial, and probate records, among other sources.

Keywords: Atlantic slave trade, African slavery, slave masters, enslaved masters, Bahia.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AHU	Arquivo Histórico Ultramarino
APEB	Arquivo Público do Estado da Bahia
ANTT	Arquivo Nacional da Torre do Tombo
ASCMB	Arquivo da Santa Casa de Misericórdia da Bahia
ACMS	Arquivo da Cúria Metropolitana de Salvador
LEV	Laboratório Eugênio da Veiga
BE	Biblioteca de Évora
BNL	Biblioteca Nacional de Lisboa
CU	Conselho Ultramarino
DHAM	Documentos Históricos do Arquivo Municipal
TSTD	The Transatlantic Slave Trade Database

LISTA DE MAPAS E IMAGENS

MAPA 1	Costa da Mina.....	16
MAPA 2	Golfo da Guiné	81
MAPA 3	Porto Novo: destino dos escravos e portos de origem dos navios negreiros, 1760-1850.....	160
IMAGEM 1	Castelo de São Jorge da Mina.....	41
IMAGEM 2	Tradução de um passaporte para navegar na Costa da Mina concedido pelos holandeses aum navio português.....	43
IMAGEM 3	Planta da feitoria de Ajudá.....	62
IMAGEM 4	Assento de batismo de Benedita da Costa da Mina.....	302

LISTA DE TABELAS, QUADROS E GRÁFICOS

TABELA 1	Local de embarque dos africanos importados: Bahia (1671-1800).....	131
TABELA 2	Local de desembarque de africanos no Brasil (1701-1800).....	138
TABELA 3	Origem dos escravos nos inventários de Salvador (1700-1800)	201
TABELA 4	Ocupações marítimas nos inventários(1700-1800).....	205
TABELA 5	Posse de escravos em Salvador, 1700-1800.....	243
TABELA 6	Tráfico, batismos e preço dos escravos africanos	279
TABELA 7	Origem e sexo dos escravos-senhores e seus cativos.....	292
TABELA 8	Origem étnica dos escravos-senhores e de seus cativos.....	293
QUADRO 1	Viagens negreiras da Bahia para a Costa da África.....	30
QUADRO 2	Ordem de saída dos navios para a Costa da Mina estabelecida pela a Mesa do Comércio da Bahia em 1746.....	101
QUADRO 3	Perfil da tripulação dos navios negreiros em 1775.....	209
GRÁFICO 1	Ocupações dos escravos nos inventários (1700-1800)	202
GRÁFICO 2	Perfil dos senhores de escravos nos registros de batismo (1670-1800).....	274

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	17
 PARTE I	
CAPÍTULO 1:	
O TRÁFICO TRANSATLÂNTICO DE AFRICANOS NOS ANOS DE OURO DO CONTRABANDO.....	25
Os últimos anos dos Seiscentos: a lei de arqueação e a Costa da Mina.	28
Os reverses d'além mar: a ação holandesa na Costa da Mina.....	40
Uma feitoria portuguesa em Ajudá.....	55
Um vice-rei exaltado diante de uma torre de denúncias.....	63
O contrabando de ouro e a lei de arqueações de 1731	71
 CAPÍTULO 2:	
TRÁFICO DE AFRICANOS, MONOPÓLIO E LIVRE-COMÉRCIO EM DISPUTA	76
Uma efêmera companhia diante de longas disputas.....	78
Projetos de companhias e as querelas pelo monopólio: negociantes de Lisboa e da Bahia em torno do tráfico negreiro.....	87
Pombal, uma nova página no tráfico baiano.....	103
 CAPÍTULO 3:	
A PRAÇA DA BAHIA NO REINO DE ANGOLA	
Panos, cachaça e distúrbios: o tráfico baiano em Luanda	121
A entrada de Benguela no circuito negreiro da Bahia.....	126
O tráfico negreiro baiano na Angola de Pombal.....	132
 CAPÍTULO 4:	
A ROTA BAHIA-COSTA DA MINA NOS TEMPOS DO AFRICANO JOÃO DE OLIVEIRA	143
A Costa da Mina após as conquistas daomeanas	145
De escravo a cabeceira.....	153
Um crime corriqueiro para um réu singular.....	165

João de Oliveira: um senhor de escravos171

CAPÍTULO 5:

O TRÁFICO NEGREIRO NA ERA DAS REVOLUÇÕES: O ANOS FINAIS DO SETECENTOS

Monopólio outra vez? A Mesa de Inspeção e o tráfico na Costa da Mina.....179

Rumo à leste: tráfico, conflitos e tensões na Costa da Mina.....184

Em 1789, uma inflexão: o tráfico nos últimos anos do Setecentos...189

PARTE II

CAPÍTULO 6:

TRABALHADORES EM TERRA E MAR: ESCRAVOS, LIBERTOS E A CARREIRA DA COSTA DA MINA

Uma cidade marítima e africana.....199

A lida em terra: construção e manutenção de embarcações.....211

Ribeira das Naus: um espaço de conflito e resistência.....219

A carreira do tráfico negreiro.....226

CAPÍTULO 7:

BRANCOS, PRETOS, LIVRES E LIBERTOS: OS DONOS DE ESCRAVOS DA CIDADE DA BAHIA

Os senhores em números.....238

Os donos e suas posses.....245

Liberdade e propriedade: os forros donos de escravos.....254

CAPÍTULO 8:

ESCRAVOS SENHORES DE ESCRAVOS NA CIDADE DA BAHIA.....269

Sob os auspícios da Conceição e das venturas e desventuras do tráfico.....272

O direito positivo nega, o costumeiro assegura.....282

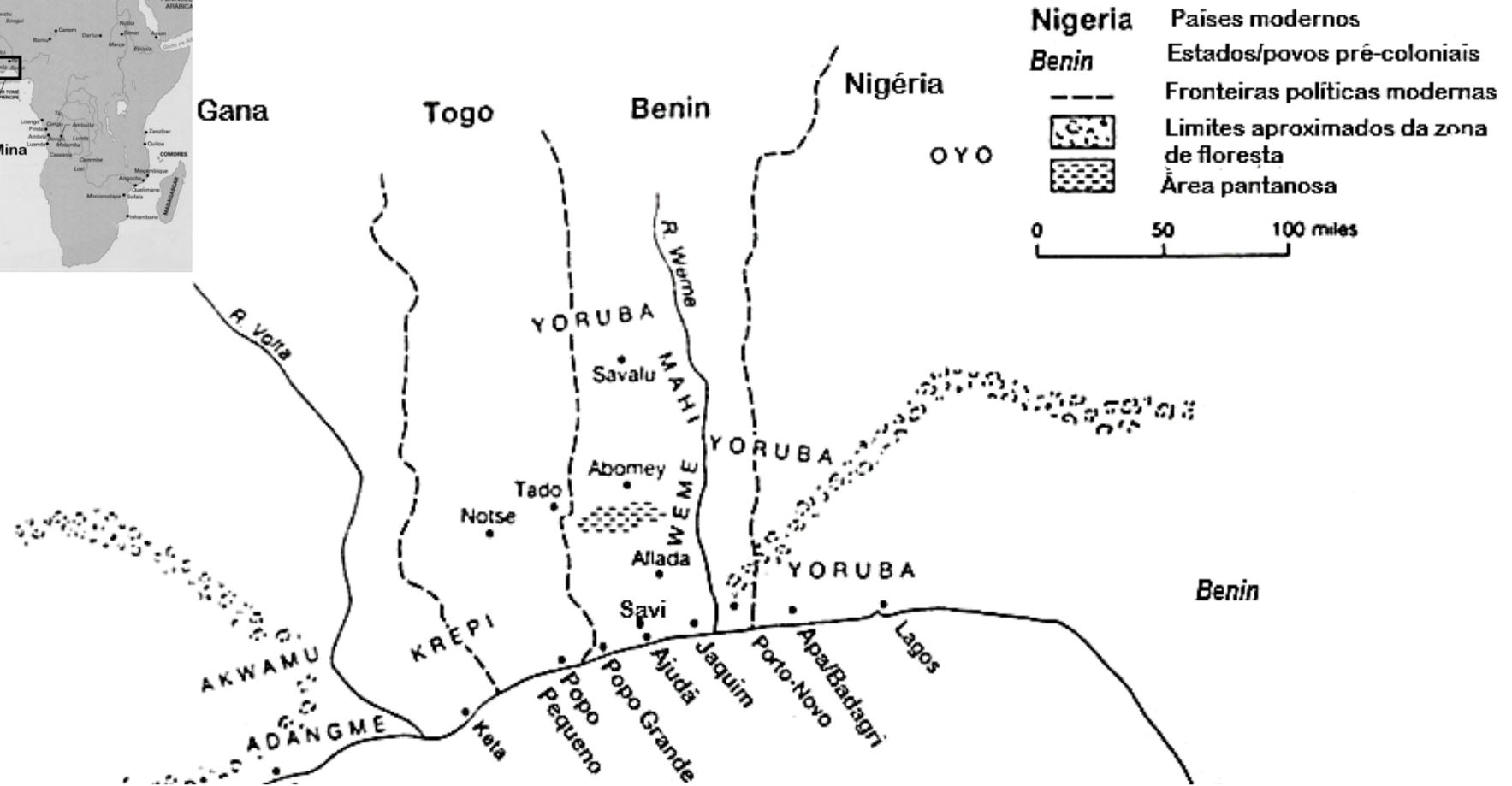
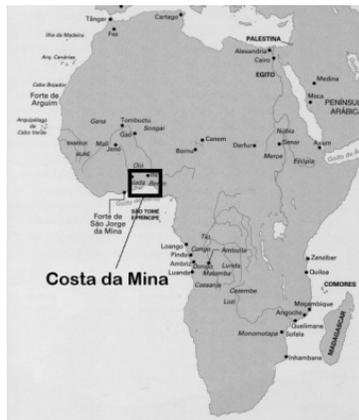
Perfil e cotidiano dos escravos donos de escravos.....291

PALAVRAS FINAIS.....303

FONTES.....307

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....310

MAPA 1
COSTA DA MINA



Fonte: Robin Law, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750. The Impact of the Atlantic Slave on an African Society*, Oxford: Clarendon Press, 1991, p.18, (adaptado).

INTRODUÇÃO

Em 1770, dezoito renomados senhores de embarcações negreiras da Cidade da Bahia, como então se chamava Salvador, assinaram uma petição reconhecendo os préstimos realizados pelo liberto africano João de Oliveira em prol da navegação portuguesa na Costa da Mina. O liberto havia sido preso na cadeia pública pouco depois de ter chegado da África e seus bens tinham sido confiscados sob a acusação de contrabando de tecidos. Para os signatários do abaixo-assinado, no entanto, os serviços realizados por João de Oliveira aos súditos da Coroa portuguesa superavam a falta alegada, merecendo, por isso, o perdão real e a restituição do seu patrimônio.¹

O primeiro negociante a ratificar o abaixo-assinado foi Antônio Cardoso dos Santos, familiar do Santo Ofício, tesoureiro-geral da Fazenda Real na capitania da Bahia e proprietário de várias embarcações que navegavam para a Costa da Mina desde o final da primeira metade do século XVIII. Ao encabeçar a lista, o tesoureiro-geral conferiu credibilidade tanto ao documento, quanto às alegações de João de Oliveira, e sua assinatura foi acompanhada pela de seu sócio, Clemente José da Costa. Também assinaram o documento os armadores David de Oliveira Lopes, João Pereira Lima, Luiz Gonçalves Lima e Luiz Coelho Ferreira, que havia quase duas décadas se engajavam no comércio com a Costa da Mina, assim como Francisco Borges dos Santos e José de Abreu Lisboa. Estes últimos, além de Antônio Cardoso, atuavam no tráfico desde a década de 1740.

Outros signatários foram o capitão José da Costa Ferreira e os negociantes Manoel Teixeira Bastos e Manoel Lourenço da Costa, donos de loja na freguesia da Conceição da Praia os quais, naquele período, forneciam crédito a investidores do tráfico. Agostinho Gomes, João Antônio Monção, Jacinto José Coelho, e os sócios Francisco Gomes Loures e João da Silva Guimarães eram importantes homens de negócio desde meados do Setecentos, atuando todos eles como armadores e fornecedores de crédito. Francisco Fernandes Vieira Guimarães possuía duas embarcações que, desde os anos de 1760, navegavam para a África Ocidental, enquanto Antônio José Coelho tinha iniciado a carreira de traficante havia poucos anos.²

¹ Atestado de comerciantes da Bahia, em que afirmam os serviços prestados pelo preto João de Oliveira ao comércio da Costa da Mina. Bahia, 30/05/1770, AHU, CU, 005-1 *Bahia - Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx 44 D. 8244-8251.

² José Antônio Caldas, *Notícia Geral de toda essa Capitania da Bahia, desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, Edição fac-similar, Salvador: Tipografia Beneditina, 1951, p. 316-321. Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes, “Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808” (Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, 2012), pp. 245-263. Ver imagens no TSTD #48657, #50873, # 50908,

João de Oliveira, assim como os homens de negócio que ratificaram seus préstimos, foi um dos protagonistas na tragédia que transportou mais de 900 mil africanos para a Bahia durante o século XVIII em condições subumanas. Esta narrativa é apenas um dos capítulos da trajetória do tráfico transatlântico de africanos na capitania da Bahia. Ao longo do Setecentos, os homens de negócio da praça de Salvador consolidaram a Costa da Mina como principal região de abastecimento de mão de obra escrava local, sem deixar de lado os portos angolanos, especialmente Benguela. Através de uma ação incisiva, eles mantiveram um ferrenho controle sobre o tráfico negreiro baiano. Protagonistas de uma engrenagem de expropriação da força de trabalho e acumulação de riqueza, aqueles indivíduos se lançaram nos negócios com a África e disso auferiram lucro e prestígio social. Sem dúvida, a escravização e o tráfico transatlântico de africanos foi uma das faces mais cruéis do processo de colonização e formação do Brasil. A Cidade da Bahia foi um dos palcos principais deste drama, por ter sido o segundo entre os mais importantes portos negreiros das Américas, perdendo apenas para o Rio de Janeiro a se contar todo o período do tráfico, do século XVI ao XIX.

A lavoura açucareira e fumageira, presentes no Recôncavo baiano, e a descoberta de veios auríferos no interior do Brasil exigiram uma quantidade crescente de braços. Demanda que os mais diversos negociantes, autoridades e a própria Coroa portuguesa estavam engajados em suprir. Por isso, o tráfico, ao longo do século XVIII, alcançou proporções até então inimagináveis, não apenas em direção à América portuguesa, mas para colônias europeias ao redor do continente americano, sobretudo o Caribe. No caso brasileiro, e baiano em particular, o volume, a quantidade de recursos, mercadorias e, sobretudo, o uso como moeda de troca do ouro contrabandeado nas transações levou-nos a definir o período setecentista como os “anos de ouro” do tráfico negreiro.

O “resgate de escravos”, como os contemporâneos denominavam esse comércio, foi alçado a protagonista desta tese, como o fio condutor que perpassa todos os capítulos. A análise abrange o período em que a Costa da Mina se consolidou como principal região fornecedora de sua mão de obra escrava para a Bahia, em fins do século XVII, até a emergência das revoluções atlânticas na última década do século XVIII. Esta baliza temporal levou em consideração as profundas transformações impulsionadas por este cenário revolucionário sobre a escravidão e o tráfico transatlântico de africanos para Américas. Ao transformar o “resgate de escravos” em tema central deste trabalho, a tese se desdobrou em escrutinar a história política deste comércio enterlaçando-o com

a história social da escravidão. Deste modo, os capítulos estão organizados em duas partes que dialogam tendo como eixo o argumento de que o tráfico negreiro moldou a escravidão na Cidade da Bahia, conferindo-lhe características e facetas que influenciaram a ação e a percepção de autoridades coloniais, senhores, libertos e escravos sobre a escravidão e o mundo atlântico.

O caminhar deste trabalho somente foi possível devido ao diálogo com as pesquisas desenvolvidas, nos últimos trinta anos, pela historiografia da escravidão, do Brasil colonial, do Império português, da África e do mundo Atlântico. Embora a Cidade da Bahia seja o ponto de partida, esta pesquisa se propõe a uma discussão acerca do tráfico negreiro em sua dimensão atlântica, ou seja, analisando como indivíduos, grupos sociais e processos políticos no continente africano, em Lisboa e na América portuguesa se entrelaçavam.

Esta tese não busca quantificar o tráfico de africanos, iniciativa já desenvolvida por outros estudiosos, com destaque para o trabalho de Philip Curtin, que buscou mensurar o número de escravos transportados para as Américas. Este esforço lançou as bases quantitativas que foram seguidas por uma geração de pesquisadores sobre o tema. Nos últimos anos, estudos de muito maior porte resultaram em um banco de dados sobre as viagens e os números do tráfico transatlântico de africanos, um trabalho que já dura décadas, coordenado por David Eltis e David Davidson. O *The Trans-Atlantic Slave Trade Database* (TSTD) lançado em plataforma *online*, em 2008, reúne informações sobre milhares de viagens negreiras, fruto do trabalho de vários estudiosos em diversos arquivos e bibliotecas do mundo. Nesta pesquisa, utiliza-se largamente as informações do TSTD, sem o qual muitas análises e conclusões não seriam possíveis, embora se reconheça que o banco de dados apresenta, ainda que pontualmente, imperfeições na catalogação de algumas viagens negreiras.³

O escrutínio sobre o oceano de fontes portuguesas acerca do tráfico negreiro é uma das características desta pesquisa. Alguns documentos utilizados já haviam sido trabalhados por outros autores. No entanto, são retomados no cruzamento com outras fontes e para a análise de sub temas até agora negligenciados, como o papel da lei de arcações no comércio com a Costa da Mina e as disputas que este comércio suscitou entre negociantes sediados em Lisboa e na Bahia.

Pierre Verger, sem dúvida, é um dos principais interlocutores deste trabalho.⁴ Sua obra, ao versar sobre o tráfico entre a Bahia e o Golfo do Benim entre os séculos XVII e XIX,

³ Disponível em: <http://www.slavevoyages.org/tast/index.faces>. Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade. A Census*, Wisconsin: University of Wisconsin Press, 1969.

⁴ Vários outros autores se debruçaram sobre o tráfico negreiro no período colonial, no decorrer dos capítulos suas contribuições serão reconhecidas. Por ora, enfatizo a obra de Verger por se tratar de uma das principais

reuniu um imenso volume de fontes, talvez um dos maiores dentro da historiografia sobre o tráfico negreiro. Tal qual uma câmera fotográfica, Verger lançou suas lentes sobre os arquivos de Portugal e da Bahia⁵, adicionando ainda os papéis produzidos pela Grã-Bretanha, França e Holanda, nações concorrentes do tráfico luso-brasileiro, e os relatos de vários viajantes europeus que visitaram a Bahia e a costa africana. Através da análise desta documentação, Verger organizou seu trabalho tal qual uma exposição, cujo itinerário caminhava desde a retomada do comércio na Costa do Ouro e na Costa da Mina, em fins do século XVII, até a abolição definitiva deste negócio em 1850. Nesta mostra sobre o tráfico, o autor apresenta os documentos, transcrevendo-os total ou parcialmente, tendo como argumento central que a Costa da Mina e, mais tarde, a Baía de Benin foram os locais privilegiados do tráfico baiano, graças ao fumo de terceira qualidade produzido no Recôncavo, e mantiveram, ao longo destes séculos, intensas trocas mercantis, sociais e culturais.⁶

Fluxo e refluxo permitiu o conhecimento de uma vasta documentação sobre o tráfico transatlântico de africanos, em um momento em que o acesso aos acervos dos arquivos portugueses e de demais países europeus não era tão simples. Hoje, com a digitalização e a disponibilidade *online* de parte dos documentos custodiados pelo Arquivo Histórico Ultramarino e o Arquivo Nacional da Torre do Tombo, ambos em Lisboa, é possível desenvolver pesquisas sem necessariamente deslocar-se para o outro lado do Atlântico.⁷

Este trabalho aproxima-se do de Verger ao reconhecer o papel crucial da Costa da Mina no tráfico baiano, mas caminha em outro sentido ao dar também espaço para o comércio realizado com Angola, compreendendo que as dinâmicas impulsionadoras das relações com estas praças não eram opostas, pelo contrário, estavam interligadas. Isto se distancia do autor não por uma mera delimitação de espaço geográfico, mas pela opção interpretativa, pois ao analisar exclusivamente o tráfico negreiro baiano com a Costa da Mina, imputou a este comércio à ideia de ciclos. Ou seja, o resgate de escravos teria se organizado a partir do indeterminado ciclo da Guiné, passando pelo ciclo de Angola, até alcançar o da Costa da

referência para os estudos do tráfico entre a Bahia e a Costa da Mina. Pierre F. Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: século XVII ao XIX*, São Paulo: Corrupio, 1987

⁵ Reis usou metáfora semelhante em um artigo para o jornal *Folha de São Paulo*, cf. João José Reis, *Verger historiador. Folha de São Paulo/Caderno Mais*, São Paulo, p. 6 - 6, 18 fev. 1996.

⁶ O trabalho de Luís Vianna Filho, publicado em 1946, foi o pioneiro na análise sobre o comércio negreiro entre a Bahia e a costa africana, tendo sido o primeiro autor a se referir a ideia de ciclos no tráfico. Luiz Viana Filho, *O negro na Bahia: (um ensaio clássico sobre escravidão)*, 4ª edição, Salvador: EDUFBA, Fundação Gregório de Mattos, 2008.

⁷ Graças ao Projeto Resgate, os fundos referentes ao Brasil colonial custodiados pelo AHU estão disponíveis em: <http://resgate.bn.br/docreader/docmulti.aspx?bib=resgate&pagfis=> . No sítio do ANTT há alguns documentos digitalizados sobre o Brasil, principalmente sobre a Inquisição, cf. <https://digitarq.arquivos.pt>

Mina e depois o da Baía de Benim, caminho que já havia sido proposto por Luís Vianna Filho, para o qual Verger adicionou apenas o último ciclo. Aliás, a ideia de pensar a história econômica do Brasil colonial de forma cíclica – tendo por base o ciclo do pau-brasil, açúcar, ouro e café – prevalecia sobre os estudos da época. A mesma lógica foi aplicada ao tema do tráfico baiano por Viana, Verger e outros autores.⁸

Este “minacentrismo” contribuiu com a visão de que os africanos oriundos dos portos angolanos teriam pouca importância na escravidão baiana, a partir de fins do século XVII. Tal interpretação, entre outras razões, afirmava uma suposta menor qualidade e mesmo inferioridade destes indivíduos em comparação àqueles vindos da Costa da Mina. Construiu-se o estereótipo de passividade e inferioridade em torno daqueles africanos, tendo como “prova” as revoltas escravas ocorridas na Bahia, entre os anos de 1807 e 1835, protagonizadas por africanos embarcados no golfo do Benim.⁹ De acordo com Lucilene Reginaldo, desde os trabalhos antropológicos de Nina Rodrigues, em finais do século XIX, passando por Arthur Ramos e Viana Filho, consolidou-se um campo de estudos que invisibilizava e inferiorizava os africanos centro-ocidentais. Contudo, nos últimos anos, pesquisas, como a de Reginaldo, buscam desconstruir esses estereótipos, elucidando a participação dos africanos bantos na vida política, social e cultural da Bahia.¹⁰ Além disso, trabalhos como o de Cristiana Ximenes demonstram não apenas a relevância do comércio baiano com Angola, mas, principalmente, sua perenidade e vigor até os anos finais do tráfico negreiro.¹¹

No entanto, ao se contrapor à visão cíclica do tráfico baiano, esta tese não rechaça o itinerário analítico proposto por Verger. Ao contrário, utiliza-o como uma das ferramentas para compreensão das relações da praça da Bahia com a costa africana, a Coroa portuguesa, as autoridades coloniais e os negociantes da metrópole numa perspectiva atlântica. Este percurso interpretativo pressupõe que, se houve algum ciclo a caracterizar o tráfico baiano, foi aquele

⁸ Luiz Viana Filho, *O negro na Bahia: (um ensaio clássico sobre escravidão)*, 4ª edição, Salvador: EDUFBA, Fundação Gregório de Mattos, 2008, pp. 33-154. Caio Prado Júnior, *História Econômica do Brasil*, 23ª ed., São Paulo: Círculo do Livro S.A, 1986, pp 23-106. Celso Furtado, *Formação Econômica do Brasil*, edição comemorativa: 50 anos, São Paulo: Companhia das Letras, 2009, pp. 49-148 e 176-184.

⁹ Uma das primeiras críticas a esta visão foi feita por João José Reis ao analisar as revoltas escravas ocorridas na Bahia entre 1807 e 1835, cf. João José Reis, “Um balanço dos estudos sobre as revoltas escravas baianas”, in: João José Reis. (org.), *Escravidão e invenção da liberdade* (1ªed., São Paulo: Brasiliense, 1988), pp. 87-140 e *Rebelião Escrava no Brasil. A História do Levante dos Malês em 1835*, Ed. rev. e amp, São Paulo: Companhia das Letras, 2003, passim.

¹⁰ Lucilene Reginaldo, *Os Rosários dos angolas: irmandades de africanos e crioulos na Bahia setecentista*, São Paulo: Alameda, 2011, pp. 243-301. Ver também: Pedro Moraes Trindade, “Do lado de cá da Kalunga: os africanos Angolas em Salvador - 1800-1864”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2008), passim.

¹¹ Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes, “Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 1999), pp. 67-94 e “Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808” (Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, 2012), passim.

em que os homens de negócio sediados na capitania controlaram diretamente este comércio, navegando para portos em Angola e no golfo do Benim, desde fins do Seiscentos até a sua extinção em meados do século XIX.

Este argumento se apresenta já no primeiro capítulo, ao analisar o redirecionamento do tráfico baiano para a Costa do Ouro e da Mina no último quartel do século XVII. A discussão, contudo, caminha no sentido de entender o papel da lei de arcações de 1684 neste processo. Diferentemente de Verger e Viana Filho, a pesquisa enfatiza menos a epidemia de varíola em Luanda, nesse período, e mais as disputas envolvendo negociantes em Lisboa e proprietários de embarcações no Brasil. Além disso, demonstra como a ação holandesa contra as embarcações luso-brasileiras na Costa da Mina se estabeleceu já nos idos da década de 1680. Discute, ainda, o esforço dos homens de negócio para o estabelecimento de uma feitoria portuguesa em Ajudá, com vistas a ampliar a presença e proteger as embarcações baianas das investidas europeias na região. Neste processo, o capítulo destaca o papel do vice-rei Vasco Fernandes César de Menezes, o conde de Sabugosa, na organização do tráfico baiano em consonância com os interesses dos comerciantes desta praça. Este capítulo se debruçou sobre um emaranhado de fontes, algumas também apresentadas por Verger, que também salientou o protagonismo do conde de Sabugosa e do capitão José Torres no comércio com a Costa da Mina na primeira metade do século XVII. Neste trabalho, todavia, o diálogo com as fontes tem por objetivo não uma súpula dos fatos, mas um debate em torno da inserção dos homens de negócio da Bahia na Costa da Mina, analisando os processos políticos em curso nas duas margens do Atlântico.

A discussão sobre as disputas envolvendo negociantes da praça de Lisboa e da Bahia em torno do tráfico transatlântico de africanos assume o centro do palco no segundo capítulo. Neste momento, os diversos projetos de criação de companhias de comércio propostos por ambos os grupos são analisados. Busca-se compreender o desfecho desta competição e quais as estratégias tecidas pelos comerciantes de Salvador para instituir um monopólio que prescindisse de uma companhia. A virada política proporcionada pela administração do marquês de Pombal também é escrutinada. Demonstra-se como as medidas intervencionistas no tráfico baiano inseriram-se na lógica de reestruturação do império marítimo português durante o período josefino.

A importância e as vicissitudes do tráfico entre a Bahia e Angola entram em cena no terceiro capítulo. As peculiaridades do comércio baiano em Luanda, bem como a inserção de Benguela, a partir da década de 1720, na rota dos negociantes de Salvador, que até então

atuavam na Costa da Mina, são analisados em suas relações com os interesses e intervenções das forças metropolitanas.

No quarto capítulo, volto ao liberto João de Oliveira. Sua trajetória é o pano de fundo para discutir as desventuras do tráfico luso-brasileiro na Costa da Mina, na segunda metade do século XVIII. As investidas militares do Daomé, Oyó e demais reinos vizinhos, e os desdobramentos disto sobre o comércio atlântico com os europeus, são descortinados neste capítulo. Detalha-se, ainda, as circunstâncias em torno da prisão e apreensão dos bens de João de Oliveira ao desembarcar em Salvador, em 1770, e as possibilidades que a documentação paroquial revela acerca da sua vida após este episódio.

O quinto capítulo discute os desdobramentos das medidas do governo de d. José sobre o resgate de escravos para América portuguesa, em especial, as ações dos homens de negócio da praça da Bahia para assegurar o controle sobre este comércio, a despeito da liberalização empreendida pelo marquês de Pombal. Ademais, analisa-se os primeiros impactos da era revolucionária, que sacudiria o Ocidente no final do período setecentista, sobre o tráfico de africanos na capitania, destacando as ações francesas na Costa da Mina e em Angola.

Com este capítulo, encerro a primeira parte da tese, que traça um panorama político sobre a ação dos indivíduos envolvidos no comércio de escravos. Ou seja, historiciza este negócio a partir da análise das disputas entre os diferentes indivíduos e grupos que comandaram, decidiram e lucraram com este empreendimento. A segunda parte da tese volta-se para entender como o comércio transatlântico de africanos moldou a sociedade e a escravidão baiana, conferindo-lhes determinadas características e peculiaridades. Senhores, escravos e libertos, principalmente àqueles que residiam nas freguesias portuárias da cidade, Conceição da Praia e Pilar, possuíam diversos aspectos da vida econômica, social e religiosa influenciados pelo comércio negreiro. As possibilidades de alforria e sobrevivência após a manumissão, para muitos africanos e seus descendentes, perpassavam, direta ou indiretamente, por suas relações com o tráfico. Assim como o padrão de posse e investimento na escravidão de muitos senhores dialogava com o fluxo, os preços e as circunstâncias enfrentadas pelo comércio com a África. Inserida nesta perspectiva analítica, a história social toma assento nesse trabalho, que passa, então, a analisar um conjunto de fontes seriadas, como inventários *post-mortem*, registros de batismo e dados sobre as exéquias realizadas no *banguê* da Santa Casa de Misericórdia, além da documentação produzida pela burocracia colonial.

Assim, no sexto capítulo busca-se compreender como se dava a organização logística do tráfico negreiro. Traficantes e autoridades coloniais são postos de lado e entram em cena os

trabalhadores de origem africana, escravos e libertos que labutavam na marinhagem da carreira da Costa da Mina. Discute-se também a construção e o abastecimento das embarcações, destacando a importância da Ribeira das Naus, e daqueles que nela laboravam, bem como dos demais estaleiros localizados ao longo da freguesia da Conceição da Praia.

O capítulo sete discute quem eram os senhores de escravos na Cidade da Bahia, analisando o seu perfil e estrutura de posse. Neste sentido, o tráfico de escravos é tido como o principal responsável pela disseminação da propriedade escrava em Salvador ao longo do Setecentos. O oitavo e último capítulo é um desdobramento do anterior. Nele escrutina-se o fenômeno dos escravos donos de escravos, aqui denominados de escravos-senhores. A chave interpretativa deste capítulo traz novamente o papel do tráfico negreiro para o centro da discussão, associado à função ideológica desempenhada pela alforria, pelo pecúlio e pela possibilidade de transformá-lo numa propriedade escrava.

CAPÍTULO 1

O TRÁFICO TRANSATLÂNTICO DE AFRICANOS NOS ANOS DE OURO DO CONTRABANDO

Uma das faces mais cruéis do processo de colonização e formação do Brasil foi o desembarque de milhares de africanos extenuados, alguns já sem vida, vitimados pela escravização e pelo tráfico transatlântico. A pujança, a perenidade, as implicações econômicas e, principalmente, sociais tornaram a análise sobre o comércio negreiro baiano preponderante nesta tese. Desde as primeiras pesquisas de Inácio Accioli anotadas por Braz do Amaral, publicadas em 1919, passando por Luiz Viana Filho, em 1946, e pela obra de Pierre Verger, em 1968, que o tráfico de africanos vem sendo discutido na Bahia e continua a fomentar uma historiografia sobre os mais diversos aspectos da diáspora africana.¹²

Apesar de ser um tema bastante visitado, a abordagem desenvolvida neste trabalho discute as relações políticas tecidas em torno do tráfico de africanos na Cidade da Bahia. O objetivo é compreender como os interesses sobre este comércio moldou as ações de negociantes, governadores, vice-reis e oficiais da administração lusitana, estivessem eles na Bahia, na Costa da Mina, em Angola ou em Lisboa. Por ora, as vítimas do tráfico aparecem como pano de fundo de um cenário no qual a Coroa portuguesa, traficantes, autoridades coloniais e africanas atuaram e disputaram os lucros do comércio negreiro.

Neste capítulo, a análise recai sobre a conjuntura do tráfico de africanos desde o último quartel do século XVII, quando a Costa da Mina ingressou de vez no circuito negreiro baiano, até o final do governo do vice-rei Vasco Fernandes César de Menezes, o conde de Sabugosa, em 1735. Propor o fim desta administração como recorte levou em consideração as medidas empreendidas por ela, visando avivar, organizar e regulamentar o comércio negreiro em um momento crítico, em especial nos anos de 1720. Período este de intenso tráfico, impulsionado pela demanda de mão de obra escrava trazida pela extração aurífera, e, ao mesmo tempo, de interrupções desse comércio na Costa da Mina, devido às guerras de expansão do Reino do Daomé. Eventos que levaram os portos da África Centro-Occidental – especificamente Luanda

¹² Inácio Accioli de Cerqueira e Silva, *Memórias Históricas e Políticas da Província da Bahia*, anotadas por Braz do Amaral, vol 1, Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1925, p.391 e vol 2, pp. 159-160. Luiz Viana Filho, *O negro na Bahia: (um ensaio clássico sobre escravidão)*, 4ª edição, Salvador: EDUFBA, Fundação Gregório de Mattos, 2008, pp. 33-154. Pierre F. Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: século XVII ao XIX*, São Paulo: Corrupio, 1987, passim.

e, posteriormente, Benguela, que já eram importantes regiões fornecedoras de cativos – a intensificarem sua participação no comércio negreiro com a Bahia.

Talvez um dos aspectos mais singulares do tráfico de escravos para a Bahia seja o fato de ele ter sido controlado por negociantes que residiam nesta praça, tendo como principal mercadoria de troca na costa africana um artigo oriundo do Recôncavo: o fumo de terceira qualidade ou terceira poda, chamado de refugo. A boa aceitação desse produto no mercado africano, somada à quase exclusividade baiana da oferta, como destacou Verger e Nardi, proporcionaram uma condição privilegiada a estes negociantes na Costa da Mina.¹³ Embora as carregações fossem também compostas por outras mercadorias – como tecidos, açúcar, aguardente e artigos proibidos pela metrópole, como armas, pólvora e ouro –, os rolos de tabaco formavam o principal produto da carregação.

Os traficantes do Rio de Janeiro dispunham da aguardente, a famosa jeribita, produzida nos alambiques do recôncavo da Baía de Guanabara para comercializarem na praça de Luanda. Porém, ao contrário do fumo na Costa da Mina, a cachaça não era a principal mercadoria de troca do tráfico angolano, era apenas a segunda mais desejada. Tecidos asiáticos apeteçiam mais os traficantes nas feiras e pumbos do interior que qualquer bebida alcoólica.¹⁴ O circuito mercantil de têxteis indianos, pelo menos até o último quartel do Setecentos, não era facilmente alcançado pelos comerciantes fluminenses.¹⁵ Grandes negociantes de Lisboa e seus agentes sediados em Luanda controlavam parte significativa das transações mercantis daquela praça, de modo que a cachaça, segundo José Curto, respondia por apenas 25% dos escravos transportados pelos navios negreiros cariocas.¹⁶

A posição dos traficantes da Bahia no comércio africano, em princípio, era mais confortável. Seus dissabores seriam outros. A consolidação do tráfico entre a capitania e a

¹³ Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 12-29 e Jean Baptiste Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, São Paulo: Brasiliense, 1996, pp. 222-261.

¹⁴ Roquinaldo Ferreira, “Dinâmicas do comércio intracolônia: geribitas, panos asiáticos e guerras no tráfico angolano de escravos (século XVIII)”, in: João Fragoso, Maria Fernanda Baptista Bicalho, Maria de Fátima Silva Gouvêa (orgs.), *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*, (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001), pp. 339-378.

¹⁵ Luís Frederico Dias Antunes, “A influência africana e indiana no Brasil, na virada do século XVIII: escravos e têxteis”, in: João Fragoso, Manolo Florentino, Antônio Carlos Jucá, Adriana Campos (orgs), *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português* (Vitória: Edufes, 2006), pp. 125-150.

¹⁶ 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: Vulgata, 2002, p. 304. Sobre o domínio dos comerciantes lisboetas no comércio de mercadorias indianas e metropolitanas no tráfico de Luanda, cf. José Miller, *Way of Death: Merchant Capitalism and Angola Slave Trade, 1739-1830*, Wisconsin: The University Wisconsin Press, 1988, pp.207-244. Gustavo Acioli e Maximiliano M. Menz, “Resgate e Mercadorias: uma análise do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII)”, *Afro-Ásia*, nº 37, (2008), pp. 43-73.

Costa da Mina não foi algo automático. Segundo Flory e Smith, no último quartel do século XVII, Salvador já contava com um influente grupo de negociantes ligados ao comércio de longa distância e grosso trato, que se relacionava com os lavradores e senhores de engenho do Recôncavo.¹⁷ A demanda por mão de obra escrava, a disponibilidade mínima de crédito e o acesso fácil ao tabaco permitiram aos negociantes baianos engajarem-se no comércio transatlântico de africanos já nas últimas décadas do Seiscentos.

Na outra margem do Atlântico, os navios luso-brasílicos enfrentaram os ataques holandeses, juntamente com a concorrência destes e de outras nações europeias no comércio negreiro. Apesar dessas adversidades, os negociantes sediados na Bahia mantiveram o controle do tráfico, principalmente aquele feito a partir da Costa da Mina. Esta região era responsável, a depender das circunstâncias, por fornecer 55% a 70% do contingente de africanos desembarcados na Bahia.¹⁸ A autonomia mercantil da praça baiana, no que tange ao comércio com a costa africana, foi uma experiência singular. Pode-se afirmar que as peculiaridades do tráfico baiano forjaram a escravidão na capitania, moldando a vida social de seus habitantes brancos, mestiços, africanos e crioulos. Embora fosse instável e repleto de reveses, o comércio negreiro constituiu-se em uma das principais atividades econômicas da cidade, mobilizou capitais, dinamizou a produção fumageira e demandou uma mão de obra especializada não apenas na navegação, mas também na construção e manutenção das embarcações.

Algumas personagens receberão destaque neste capítulo. Reis, vice-reis, negociantes, capitães negreiros, governadores, provedores da alfândega, da fazenda e pequenos investidores foram atores do que podemos chamar de uma história política do tráfico transatlântico de escravos. Aqueles que residiam em Salvador contracenaram com indivíduos na outra margem do Atlântico, tanto na costa africana quanto na metrópole, e buscaram defender seus interesses e consolidar seus espaços de poder. O desfecho dessa história todos conhecem bem: foi o transporte e a escravização de milhares de africanos para as Américas.

¹⁷ Rae Flory e David Grant Smith. "Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries". *Hispanic American Historical Review*, vol. 58 n. 4, (1978), pp. 571-594.

¹⁸ Alexandre Vieira Ribeiro, "The Transatlantic Slave Trade to Bahia, 1582-1857", in David Eltis e David Richardson (orgs.), *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database* (New Haven e Londres: Yale University Press, 2008), pp. 130-154; cf. www.slavevoyages.org/voyage/search

Os últimos anos dos Seiscentos: a lei de arqueação e a Costa da Mina

Em 1678, o capitão Manoel Pereira da Costa recebeu do governador-geral do Brasil, Roque da Costa Barreto, autorização para se aventurar em arriscado empreendimento: negociar escravos em um dos portos da Costa da Mina. Para sorte dos investidores da carregação e do próprio capitão, a embarcação retornou   Bahia com um número estimado de 356 africanos.¹⁹ A região de destino desta embarcação, denominada pelos portugueses como Costa da Mina, teve seu espaço geográfico alterado ao longo do século XVIII. Quando o vaso capitaneado por Manoel Pereira da Costa partiu para África, em 1678, a Costa da Mina compreendia, no Golfo da Guiné, a região a leste do Castelo de São Jorge da Mina, perímetro onde se encontravam os portos de Popo Grande, Ajudá, Jaquim e Apa.²⁰ A partir de meados do Setecentos, novos portos, a leste de Ajudá, passaram a ser frequentados pelas embarcações portuguesas e a documenta o setecentista ao se referir   Costa da Mina incluía também os portos de Badagri, Porto Novo e, mais tarde, Onim (Lagos), todos na Baía de Benim.

Jean Baptiste Nardi acredita que a primeira viagem negreira partindo da Bahia rumo a Costa da Mina ocorreu em 1678, e   possível que tivesse sido aquela capitaneada por Manoel Pereira da Costa.²¹ No alvará que autorizou este capitão a lançar-se ao mar, o governador-geral do Estado do Brasil, Roque da Costa Barreto provavelmente escreveu que “concedeu-se a dita licença, por haver Sua Alteza permitido a seus vassallos por provisão sua, passada em 12 de novembro de 1644, poderem navegar aos reinos de Guiné para trazerem escravos aos portos do Brasil”.²² Esta frase, presente em todos os alvarás de navega o emitidos pelos governadores-gerais no final do século XVII, leva a crer que a Coroa portuguesa havia autorizado a navega o direta entre os portos do Brasil e da costa africana.²³ No entanto, segundo Nardi, esta fórmula epistolar não passava de uma ila o dos governadores-gerais, pois o texto da provisão não concedia explicitamente a liberdade de comércio. Em 27 de

¹⁹ TSTD, viagem #49950. Alvarás para Navega o 1678-1702, APEB, *Se o Colonial/Provincial*, maço 439, fl 16. Devido ao péssimo estado de conserva o do livro em que está registrado este alvará, não foi possível identificar a invoca o da embarca o nem o nome do seu proprietário.

²⁰ Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 12 e 19.

²¹ Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, p. 221. TSTD #49950.

²² Alvarás para navegar para Costa da Mina que cont m esta cita o são encontrados em: Alvarás para Navega o 1678-1702, APEB, *Se o Colonial/Provincial*, maço 439.

²³ Verger, por exemplo, cita esta provisão para afirmar que desde então os comerciantes sediados na Bahia podiam se dirigir   costa africana levando fumo de refugio para a aquisi o de escravos. Ver: Verger, *Fluxo e refluxo*, pp.21, 26 e 54. Alexandre Vieira Ribeiro também corrobora com a análise de Verger. Cf Alexandre Vieira Ribeiro, “The Transatlantic Slave Trade to Bahia, 1582-1851”, p. 142.

novembro de 1684, a metrópole lançou alvará proibindo os navios oriundos do Brasil de se dirigirem a portos que não pertencessem à Coroa portuguesa. As autoridades coloniais, todavia, faziam vista grossa em relação às embarcações que partiam para a Costa da Mina, uma vez que permaneceram emitindo alvarás de navegação, porém, paulatinamente, deixaram de citar a provisão de 1644.²⁴ O fluxo de viagens negreiras para a África Ocidental continuou crescendo e, a partir da segunda metade da década de 1680, o tráfico baiano se voltou principalmente para aquela região, como pode ser visto no quadro 1.

Luiz Vianna Filho e Pierre Verger analisaram o tráfico baiano dividindo-o em ciclos e salientaram que o final do século XVII marcava a transição do ciclo de Angola para o da Costa da Mina. Um rápido olhar sobre o quadro 1 confirma como esta região assumiu a preferência dos traficantes baianos nos últimos anos do Seiscentos. Ambos autores atribuem à boa aceitação do fumo baiano no mercado africano e, mais tarde, no século XVIII, a demanda por mão de obra escrava ocasionada pela descoberta de ouro no interior do Brasil como fatores decisivos para os rumos do tráfico na Bahia. Vianna Filho ainda destaca que a mudança na rota de comércio coincide com uma epidemia de bexigas em Luanda e, talvez, isso tivesse contribuído, pelo menos inicialmente, neste processo.²⁵

²⁴ Nardir, *O fumo brasileiro no período colonial*, p. 216-217. Ver: Alvarás para Navegação 1678-1702, op. cit.

²⁵ Vianna Filho, *O negro na Bahia*, pp. 93-100. Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 12-13 e 19-30.

QUADRO 1
VIAGENS NEGREIRAS DA BAHIA PARA A COSTA DA ÁFRICA²⁶

	Costa da Mina						Totais
	Senegâmbi a	Costa do Ouro	Baía de Benim	Baía de Biafra	Angola	Moçambique	
1649-1660	1				10		11
1661-1670					3	1	4
1671-1680			4	5	9	1	19
1681-1690		2	40	2	5	1	50
1691-1700		1	147	22	32		202
1701-1710			217	18	5		240
1711-1720	6	13	203	35	25	1	283
1721-1730		11	188	17	72	1	289
1731-1740	4	5	143	24	79		255
1741-1750	1		126	16	99		242
1751-1760	1	1	151	11	82	4	250
1761-1770			142	1	78	1	222
1771-1780	1		124	11	107	1	244
1781-1790			161	6	88	1	256
1791-1800		2	202	17	83		304
Totais	14	35	1848	185	777	12	2871

Fonte: <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>

Alguns alvarás de navegação da década de 1680, ao autorizarem os navios a partirem para a Costa da Mina, afirmavam que a escolha desta rota se devia a “notícia que veio do Reino de Angola de haver-se nele o mal de bexigas”, que teria ocasionado a diminuição brusca na oferta de cativos.²⁷ Uma epidemia, no entanto, não é suficiente para explicar as transformações pelas quais passou o tráfico baiano naquele momento. Até porque, o surto de varíola foi um fenômeno passageiro, enquanto a preferência do tráfico baiano pela Costa da

²⁶ A análise foi feita tendo o porto da Bahia como local de início da viagem negreira. Quando a pesquisa no TSTD é realizada a partir do principal porto de desembarque há uma pequena mudança no quantitativo das viagens, soma-se uma a mais para a Baía de Benim e para a Baía de Biafra entre 1691-1695 e duas a mais para Angola entre 1696-1700.

²⁷ Francisco Borges de Barros, *Novos documentos para a história colonial*, Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1931, pp. 112-113.

Mina tornou-se permanente até a sua extinção, com exceção de períodos pontuais, como será visto.

Os dados disponibilizados pelo TSTD oferecem ao pesquisador uma posição privilegiada para observar as transformações ocorridas no comércio negreiro. Um exame mais atento ao quadro 1 permite inferir que as carregações organizadas e financiadas por negociantes sediados na praça da Bahia não deixaram de se dirigir a Angola. Apesar da epidemia de varíola, o comércio para essa região permaneceu, exceto na primeira década do século XVIII, em franco crescimento. Por isso, a ideia de ciclo não dá conta da complexidade deste comércio, uma vez que estimula a pensar, equivocadamente, que iniciado o ciclo com a Costa da Mina, teria chegado ao fim o tráfico com Angola. Nos últimos anos do Seiscentos, o comércio negreiro tornou-se um grande empreendimento e sua expansão voltou-se, principalmente, para a Costa da Mina, mas sem abdicar de outras regiões, como já foi dito. Quando se compara o fluxo de navios em direção à costa africana na segunda metade do século XVII – após a retomada de Angola das mãos dos holandeses – com os anos finais dessa centúria esse alargamento do comércio negreiro fica ainda mais evidente.

É possível, também, que o número de viagens negreiras para Angola apresentado pelo TSTD, em fins do século XVII, esteja subdimensionado. Isso porque, alguns alvarás de navegação emitidos nesse período autorizavam as embarcações a se dirigirem para a Costa da Mina com escala em Angola, onde completariam a carga de escravos do navio. Os dados do TSTD, contudo, levam em consideração apenas a região do principal porto de destino. Em 1686, por exemplo, Manoel Gracos da Sylva, proprietário da fragata *São José*, obteve licença do governador-geral para seguir viagem para Costa da Mina com escala, no retorno, em Angola. No ano seguinte, Luiz Pereira, mestre do patacho *N^a S^a da Conceição St^o Antônio*, obteve a mesma autorização do recém-empossado governador-geral Mathias da Cunha para navegar em direção aos portos da Costa da Mina e de Angola.²⁸ Outros alvarás do período licenciavam os navios para negociarem, num único giro, nos portos da África Ocidental e Centro-Ocidental. O estado de degradação da documentação, no entanto, não permitiu a contagem exata dessas viagens.

Estes alvarás demonstram que o percentual de navios oriundos de Salvador que aportavam em Luanda e Benguela, na segunda metade da década de 1680, mesmo no contexto

²⁸ Barros, *Novos documentos*, pp. 115-119. O governador-geral do Estado do Brasil, Mathias da Cunha, tomou posse em 4/06/1687, cf: Dom José Miralles, *Historia militar do Brazil desde o anno de mil e quinhentos e quarenta e nove em que teve principio a fundação da cidade de Salvador Bahia de Todos os Santos até o de mil e setecentos e sessenta e dous*, BNP, *Manuscritos Reservados*, Códice 884, p. 420.

da epidemia de varíola, era superior à estimativa apontada pelo TSTD de uma única viagem. Ao mesmo tempo, essas licenças deixam evidente como, no final do Seiscentos, os portos da África Ocidental tinham-se transformado no lugar preferencial do tráfico baiano. A particularidade e disponibilidade do tabaco do Recôncavo associada, mais adiante, a demanda por escravos provocada pela exploração dos veios auríferos são, como salientaram Verger e Vianna Filho, os atores principais da expansão do tráfico em direção à Costa da Mina. Contudo, aspectos políticos e econômicos, como sugeriu Vianna Filho sem os explicitar, podem ter coadjuvado nessa história.²⁹

Segundo Roquinaldo Ferreira, por volta de 1680, houve um decréscimo no número de escravos exportados pelos portos angolanos para o Brasil devido à concorrência holandesa, francesa e inglesa em Cabinda e na costa de Loango, ao norte de Luanda. Esses europeus ofereciam mercadorias de melhor qualidade por preços menores e assim conseguiam desviar parte significativa das redes de comércio do Vale do Kwango, região que tradicionalmente abastecia os portugueses. Ademais, Ferreira assinala a intervenção agressiva do governador de Angola na organização do comércio de escravos, desrespeitando regras e direitos locais, prejudicando diretamente os negociantes do Brasil. Estes tinham seus interesses feridos pelo poder financeiro de que dispunham os governadores, em geral subsidiados por grandes negociantes de Lisboa.³⁰ Assim, é possível que a diminuição na oferta de cativos, associada às arbitrariedades cometidas pelas autoridades de Angola, tenham levado os comerciantes da Bahia a se aventurarem em viagens para a Costa da Mina nos primeiros anos da década de 1680. Lá o tabaco se tornaria a mais importante mercadoria na aquisição de escravos – ao contrário da praça de Luanda, onde não tinha boa aceitação.³¹ Neste momento, os traficantes da Bahia perceberam que tinham aberto uma nova e lucrativa oportunidade de negócio.³²

Outro fator viria tornar a praça de Luanda ainda mais complicada para as carregações oriundas do Brasil: a lei outorgada por d. Pedro II em 18 de março de 1684, mais conhecida como regimento das arqueações. Com o argumento de coibir as violências cometidas “na condução dos negros cativos de Angola para o Estado do Brasil”, a legislação, entre outras medidas, limitou a quantidade de escravos que cada navio poderia transportar de acordo com

²⁹ Vianna Filho, *O Negro na Bahia*, p. 93.

³⁰ Roquinaldo Amaral Ferreira, “Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800”, (Tese de Doutorado, University of California, 2003), pp. 24-34, 39, 83-88.

³¹ De acordo com Miller o tabaco baiano não encontrou mercado significativo em Angola e somente era aceito como moeda de troca no alto Vale do Cuango, já na fronteira com a zona de floresta. Ver: Miller, *Way of Death*, p. 329.

³² Segundo Nardi, o tabaco passou a ser cultivado no Recôncavo baiano, em especial na região de Cachoeira, por volta de 1570. Cf Nardi, *O fumo no período colonial*, p. 218.

as suas características e tonelagem. A medição era feita sobre os espaços do convés, porão, cobertas, entre-pontes, câmaras e camarotes, usando arcos de tonéis e pipas como medida, originando daí a palavra arqueação. Ademais, a norma estipulava que as embarcações levassem mantimentos em quantidade suficiente para oferecer três refeições e uma canada de água, cerca de dois litros, diariamente por escravo, o que representava, ao longo da viagem, aproximadamente, 28 pipas a cada 100 africanos.³³ Para os capitães negreiros, certamente, o cálculo que relacionava espaço, escravos e mantimentos tinha como foco maior o lucro e não a observância da lei.

Além dessas determinações, o regimento das arqueações restringiu o valor pago aos capitães negreiros e/ou proprietários das embarcações sobre os fretes dos escravos transportados para o Brasil a 5\$000 réis “por cada um negro, ou seja grande ou pequeno”. Na Bahia, a fiscalização da arqueação dos navios deveria ser feita pelo provedor-mor e o procurador da fazenda com a assistência do patrão-mor e mestres da Ribeira das Naus. Quando do retorno das embarcações da costa africana, os ouvidores-gerais, o provedor-mor e demais provedores da fazenda deveriam tirar devassa, ou seja, investigar se os capitães e mestres dos navios haviam cumprido a legislação.³⁴

Para José Miller, a lei de arqueações ecoava uma suposta preocupação com o bem-estar dos escravos a bordo dos tumbeiros, embora muitos dos seus capítulos resultassem da influência dos negociantes metropolitanos sobre a Coroa, com o objetivo de controlar o comércio de escravos em Angola. O autor cita, em especial, a determinação do valor cobrado pelos fretes como uma forma de diminuir os custos dos negociantes lisboetas e seus agentes em Luanda, em detrimento dos traficantes sediados no Brasil que enviavam embarcações para Angola.³⁵

A carga da maioria dos navios brasileiros que adentravam o porto de Luanda, durante os séculos XVII e XVIII, não era suficiente para adquirir a quantidade de escravos

³³ Arlindo Manuel Caldeira, *Escravos e traficantes no Império Português. O comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*, Lisboa: A Esfera dos Livros, 2013, pp. 117-119 e 124-129.

³⁴ Carta do rei de Portugal ao vice-rei do Brasil sobre a observância da lei das arqueações dos navios e mais embarcações que conduzem negros está falhando no que diz respeito às devassas que pela mesma lei se manda tirar e em outras recomendações; envia Sua Majestade cópias impressas da referida lei para ser registrada nos lugares competentes e cumprir com exatidão, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, Vol 41, D. 52. Nesta carta o rei d. João V adverte o vice-rei André de Mello de Castro acerca da ausência de devassas das embarcações vindas da costa da África, conforme exigia a lei de arqueações e, por isso, encaminhava em anexo cópia impressa da referida lei. Ver também: Sílvia Hunold Lara, “Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa”, in José Andrés-Gallego (coord.), *Nuevas aportaciones a La historia jurídica de Iberoamérica*, Madri: Fundación Histórica Tavera /Digibis/Fundación Hernando de Larramendi, 2000, (CD-ROM), pp. 191-195

³⁵ Miller, *Way of Death*, pp. 330-340.

necessária para preencher a sua lotação. Em geral, tinham a jeribita como principal mercadoria, com a qual conseguiam suprir, como dito anteriormente, apenas 25% da carga de cativos, haja vista serem os tecidos asiáticos o principal produto do tráfico em Angola.³⁶ Para completar o restante da lotação, transportavam escravos de terceiros, pertencentes a comerciantes luso-africanos de Luanda que mantinham relações com grandes negociantes de Lisboa, cobrando-se fretes. Eles correspondiam à parte significativa do lucro que armadores e capitães poderiam obter nas viagens para Angola e deveriam ser pagos por cada cativo embarcado, independentemente deste sobreviver ou não a travessia.

Por isso, ao limitar o valor dos fretes e restringir o número de cativos que cada navio poderia transportar, a lei de 1684 atendia diretamente aos interesses dos grandes comerciantes de Lisboa e de seus representantes em Luanda. Isto porque diminuía o custo do transporte de escravos para o Brasil e, ao mesmo tempo, ao restringir a lotação e exigir melhores condições de alimentação e higiene à bordo, reduzia a possibilidade de mortandade durante a travessia atlântica. Logo, os donos e capitães de navios, ao terem seus interesses contrariados, não pouparam esforços para descumprir as determinações do regimento de 1684.

Miller afirma que a aplicação desta legislação foi feita de forma irregular e seletiva, inserida em um campo de disputas envolvendo capitães negreiros, autoridades régias e comerciantes luso-africanos. Seu descumprimento está relacionado não apenas à astúcia de capitães e proprietários de navios, mas também aos interesses de funcionários coloniais e do próprio governador de Angola em receber os subornos para fechar os olhos à sua aplicação.³⁷ O regimento das arqueações tornou o comércio na Costa da Mina ainda mais atrativo, uma vez que as embarcações envolvidas nesta rota estariam, devido a ausência de autoridades portuguesas na região, longe do alcance das arbitrariedades e extorsões praticadas pelos funcionários régios de Angola.

A pressão dos comerciantes luso-africanos de Luanda para que a administração lusitana regulamentasse as condições de transporte dos africanos para o Brasil data de muito antes da lei de 1684. Em requerimento enviado à Sua Majestade em 1664, os moradores da praça de Luanda denunciavam a alta mortalidade dos navios negreiros que deixam aquele porto. Na opinião deles, os navios partiam com “dobradas peças de escravos do que requerem suas capacidades”. Isto resultava em “consideráveis danos, além do grande encargo de consciência com a morte de tantas almas, em que tem muita perda os homens de negócio”. Exageros à

³⁶ Curto, *Álcool e Escravos*, p. 304. Ferreira, “Dinâmicas do comércio intracolônial”, pp. 339-378.

³⁷ Miller, *Way of Death*, pp. 330-340.

parte, os negociantes luso-africanos solicitavam uma provisão régia determinando que a cada 100 escravos a bordo, a embarcação fosse obrigada a levar 25 pipas de água. Quantidade esta suficiente para que cada indivíduo dispusesse de, aproximadamente, dois litros diários, caso a viagem durasse 40 dias, a média de tempo entre Luanda e Salvador. Ademais, caberia aos oficiais da Câmara e ao provedor da fazenda nomearem pessoas para fiscalizarem os navios. O Conselho Ultramarino ratificou a proposta, mas ponderou que apenas o governador e provedor da fazenda poderiam ser responsáveis pela averiguação das embarcações, não a Câmara. Assim, uma provisão régia foi editada em 23 de setembro de 1664, com as determinações previstas no requerimento. No entanto, como outras normativas referentes ao tráfico, esta provisão foi ignorada por capitães, armadores e funcionários coloniais.³⁸

A Coroa portuguesa, na medida do possível, não se abstinha em averiguar irregularidades e fazer cumprir a lei de 1684. Uma das primeiras ações para coibir os abusos foi a realização de uma devassa pelo provedor-mor da fazenda do Reino de Angola, doutor Antônio Pacheco de Almeida, em dezembro de 1689. A medida visava investigar “o descaminho feito por pessoas que por si ou por outras carregaram ou levaram mais peças de escravos em navios para o Brasil fora de suas arqueações.” O documento traz apenas o traslado da devassa e o auto de inquirição das testemunhas, de modo que não é possível saber quais os encaminhamentos tomados após a investigação. O provedor-mor ouviu 37 testemunhas, entre elas José Pires de Souza. Residente na Cidade da Bahia, Souza afirmou ter 42 anos e chegado à Luanda como mestre do patacho *N^a S^a do Amparo e São Francisco Xavier*. Em seu depoimento, disse ter pago 35\$000 mil réis ao contratador do direito dos escravos de Angola para que ele lhe permitisse “levar peças grandes [cativos] por crias”, em prejuízo à Fazenda Real.³⁹

O registro de cativos adultos como crianças era uma maneira não apenas de diminuir o valor do imposto pago, mas também uma forma de aumentar a quantidade de escravos a bordo do navio. Cabia ao contratador fiscalizar as embarcações no momento do embarque e cobrar o pagamento dos direitos reais. Por isso, não admira que este tolerasse a superlotação,

³⁸ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. Afonso VI sobre o requerimento dos moradores de Angola, solicitando provisão para que os oficiais da câmara e o provedor da Fazenda Real pudessem nomear duas pessoas para vistoriarem a aguada e a arqueação dos navios de escravos, para evitar que os navios saíssem sobrecarregados e morressem escravos por falta de água; referindo que para cem escravos teriam de existir vinte e cinco pipas de água, 12/08/1664, AHU, CU, 001 *Angola*, Cx. 8, D. 916. Cf Caldeira, *Escravos e traficantes no Império Português*, pp. 123 e 132.

³⁹ Certidão passada pelo escrivão da Fazenda Real, vedoria e matrícula da gente da guerra, Inácio Rebelo de Vasconcelos, atestando acerca das pessoas que por si ou por conta de outrem, levaram escravos para o Brasil acima das arqueações [dos navios], 20/04/1690, AHU, CU, 001 *Angola*, Cx. 15, D. 1686.

pois, segundo Miller, somente a ampla venda de cativos para o Brasil poderia compensar o investimento feito com a arrematação do imposto.⁴⁰

Numa carta encaminhada ao Conselho Ultramarino em 15 de fevereiro de 1703, o provedor-mor da fazenda de Angola, Rodrigo da Costa de Almeida, dava conta que o administrador do contrato dos direitos reais, Manuel Neto Nogueira, havia sido acusado de “meter nos navios que iam para o Brasil escravos por crias, sem pagarem direitos a Sua Majestade, excedendo a sua lotação”. Uma devassa foi realizada pelo juiz dos órfãos por ordem do governador de Angola, na qual relatava o envolvimento de capitães, membros de tripulações e funcionários régios, como os guardas do contrato dos direitos reais. Estes, com a conivência do contratador, permitiam o embarque de “muitas cabeças de maior por crias e muitas fora do despacho”. É provável que, por “ser público” o falecimento do contratador, as testemunhas tenderam a apontá-lo como principal responsável pelo descaminho.⁴¹

Ao longo do século XVIII, o desrespeito ao regimento das arqueações foi matéria que repetidamente ocupou as penas de provedores da fazenda e tantos outros funcionários régios.⁴² De acordo com Miller, caso a legislação fosse integralmente cumprida o tráfico de escravos em Luanda seria inviabilizado, pois o valor estipulado pelos fretes não cobria os custos das viagens. De modo que haveria uma escassez de navios oriundos do Brasil e uma diminuição na exportação de escravos, principal fonte de receita do Reino de Angola. Assim, paradoxalmente, o crescimento da arrecadação da Fazenda Real dependia do engajamento das autoridades coloniais em descumprir a lei de 1684, visto que os limites da arqueação e dos fretes serviam muito mais aos interesses dos comerciantes lisboetas e luso-africanos que aos cofres régios.⁴³ Provavelmente, a Coroa portuguesa tinha ciência disto, afinal aprovou a lei, mas acreditava que a demanda por mão de obra escrava do Brasil impulsionaria o tráfico a qualquer custo. Ademais, por mais paradoxal que possa parecer, tomar medidas em prol de determinados grupos e, ao mesmo tempo, tolerar o seu descumprimento por outro grupo rival

⁴⁰ Miller, *Way of Death*, p. 336-337.

⁴¹ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. Pedro II] sobre a carta do provedor da Fazenda Real de Angola, Rodrigo da Costa de Almeida, acerca da devassa que o governador Bernardino de Távora mandou tirar ao administrador do contrato dos direitos reais, Manuel Neto Nogueira, por meter nos navios que iam para o Brasil escravos por crias, sem pagar os direitos a Sua Majestade, excedendo a lotação dos navios e levando, assim, muitos à morte, 29/08/1704, AHU, CU, 001 *Angola*, Cx. 19, D. 1992.

⁴² Em 13 de março de 1723, por exemplo, o provedor-mor da Fazenda Real de Angola, Francisco Pereira da Costa, comunicou ao rei d. João V que não havia o devido cuidado em Luanda em se despachar os navios e cumprir a lei de 1684. De maneira que se embarcavam escravos em número superior à arqueação dos navios, “além de moleques e molecas que iam como crias sem o serem”. Carta do provedor da Fazenda Real de Angola, Francisco Pereira [da Costa], ao rei [D. João V] sobre o mau estado em que os escravos de Angola chegavam aos portos do Brasil, 09/03/1723, AHU, CU, 001 *Angola*, Cx. 22, D. 2296.

⁴³ Miller, *Way of Death*, p. 336-337.

fazia parte do *modus operandi* do Império português. Ou seja, seu funcionamento dependia do instável equilíbrio entre as forças reinóis, os colonos e as autoridades responsáveis pela administração dos territórios d'além mar. Desta forma, aquilo que a princípio poderia parecer omissão ou contradição por parte da Coroa ou da administração local, servia para garantir a estabilidade e a manutenção do poder régio sobre os territórios ultramarinos.⁴⁴

Se os negociantes de Salvador, ao elegerem a Costa da Mina como principal local do tráfico baiano em fins do Seiscentos, imaginavam ser possível esquivar-se do regimento das arqueações tiveram seus propósitos frustrados a partir de 1719, quando o tráfico português já estava plenamente consolidado na região. Deste ano em diante, a administração metropolitana passou a exigir uma ação mais enérgica por parte do governador-geral e do provedor-mor da fazenda do Estado do Brasil. Em carta enviada ao governador d. Sancho Faro e Souza, conde de Vimieiro, em janeiro daquele ano, d. João V cobrava a fiscalização das embarcações que partiam para a Costa da Mina, com a emissão de certidões constando a sua arqueação e número de escravos que poderia transportar, bem como a averiguação destas ao retornarem.⁴⁵

A exigência do rei, possivelmente, advinha de uma representação do governador de Angola recebida no ano anterior. De acordo com o missivista, muitos dos navios que partiam da África para o Brasil levavam mais escravos do que estipulava a sua arqueação, o que não seria novidade para nenhum dos governadores das duas margens do Atlântico. A despeito disso, o conde de Vimieiro ratificou o cumprimento das determinações régias e até alertou sobre o procedimento – a seu ver exagerado – do provedor-mor da fazenda Luís Lopes Pegado Serpa. Este, ao averiguar o termo de arqueação de uma embarcação advinda de Angola que aportara em Salvador sem certidão de despacho do governador daquele reino, percebendo que esta trazia “quatro escravos a mais da mesma arqueação, lhe confiscou dezoito”. Mas não parou por aí, enviou o mestre preso para a Corte. Para o conde de Vimieiro parecia “não ser justo o dito procedimento”.⁴⁶

⁴⁴ António Manuel Hespanha, “A construção do Império português: revisão de alguns enviesamentos correntes”, in: João Fragoso, Maria Fernanda Baptista Bicalho, Maria de Fátima Silva Gouvêa (orgs.), *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*(Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001), pp.163-188.

⁴⁵ Carta sobre os navios que saíam de Luanda para os portos do Estado do Brasil, carregados de negros, levaram número maior que a sua arqueação, faltando-lhes água e mantimentos, causa porque morreram muitos negros, 20/01/1719, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, vol 14, doc. 8.

⁴⁶ Carta sobre os navios que saíam de Luanda para os portos do Estado do Brasil, carregados de negros, levaram número maior que a sua arqueação, faltando-lhes água e mantimentos, causa porque morreram muitos negros, 20/01/1719, op. cit.

Mas antes mesmo que a carta do governador-geral do Brasil chegasse às mãos de d. João V, este enviou outra missiva tratando das queixas dos homens de negócio sobre arqueações feitas aos navios que partiam da Bahia para a Costa da Mina. Os traficantes reclamavam que o provedor-mor Luís Lopes Pegado Serpa inspecionara algumas embarcações já arqueadas, restringindo o número de escravos. Isso ocasionou tamanho clamor que o conde de Vimieiro, “a bem dos vassallos de Sua Majestade”, suspendeu o procedimento do provedor-mor. A ação foi condenada pelo rei, que reafirmou caber somente ao provedor-mor realizar as arqueações, conforme previa o regimento de 1684. Segundo o soberano, mensurar a lotação de uma embarcação era “matéria de grave escrúpulo, porque envolve não só o interesse temporal, qual é a vida dos miseráveis escravos, mais espiritual, que é a salvação das suas almas”.⁴⁷

A resposta à carta régia de 24 de agosto de 1719 não foi escrita pelo conde de Vimieiro, mas pelo seu sucessor, o vice-rei Vasco Fernandes César de Meneses, o futuro conde de Sabugosa, sobrinho de d. João de Lancastro e filho de Luís César de Meneses. Pai e tio haviam sido governadores de Angola e depois do Brasil, não sendo desconhecido o envolvimento deles no tráfico negreiro, experiência que possivelmente influenciou muitas das posições adotadas por Vasco Fernandes, como será visto mais adiante.⁴⁸

Na missiva, o vice-rei explicitou o campo de disputa que entrelaçava armadores, capitães e funcionários em torno da arqueação dos navios negreiros no porto de Salvador.

⁴⁷ Carta do rei de Portugal para o capitão geral do Estado do Brasil, sobre as arqueações das embarcações dos moradores da cidade do Salvador, que as mandam resgatar escravos na Costa da Mina estarem insuficientes para o número de escravos, que constantemente morrem por falta de espaço. Ordena o rei ao Provedor-mor que faça observar o Regimento neste sentido, 22/08/1719, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, Vol 13, D. 104. A mesma carta é encontrada, mas sem a resposta do governador-geral em APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, Vol 62, D. 15. Luís Lopes Pegado Serpa estava tão engajado em cumprir a lei de 1684 que chegou a confiscar onze escravos vindos de Cabo Verde a bordo do bergantim pertencentes ao governador da Ilha da Madeira, por este não dispor de termo de arqueação do navio nem de capelão. Cf. Carta do rei para o conde de Vimieyro, declarando que através da sua carta, tomou conhecimento das queixas feitas pelos homens de negócios dessa cidade, que fazem resgate de escravos na Costa da Mina, contra o provedor-mor, o qual obrigou-os a fazerem novas arqueações nas embarcações, diminuindo assim o número da lotação de escravos. Tendo o conde mandado suspender as ordens do provedor-mor, o Rei, ordena que seja cumprido o Regimento a respeito das arqueações para melhor comodidade dos escravos evitando assim a mortandade, 22/08/1719, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, Vol 62, D. 101. O regimento das arqueações previa a obrigatoriedade de capelão abordo das embarcações negreiras a fim de ministrar os devidos sacramentos aos cativos e a tripulação. No entanto, o provedor mor da Fazenda Real, Bernardo Souza Estrela, conseguiu, em 1727, junto ao Conselho Ultramarino, isentar as embarcações pequenas desta obrigatoriedade, as quais incluíam a maioria dos vasos que se dirigiam à Costa da Mina. Cf. “Regimento de Roque da Costa Barreto”, in: Marcos Carneiro de Mendonça, *Raízes da Formação Administrativa do Brasil*, Tomo II, Rio de Janeiro: IHGB, Conselho Federal de Cultura, 1972, pp. 849-850.

⁴⁸ Sobre os governadores e vice-reis do Estado do Brasil entre 1678 e 1761 ver: Miralles, *Historia militar do Brasil*, pp. 410-512. Para todo o período colonial ver: Cerqueira e Silva, *Memórias Históricas e Políticas da Província da Bahia*, vol 1, pp. 245-254, vol 2 pp.1-226 e vol 3 pp. 1-259.

Salientou, com certo tom de ironia, que se os provedores-mores da fazenda se dedicassem com afinco a essa matéria e “nas mais que lhe pertencem, com o desinteresse que deviam, nenhum dano se seguiria à fazenda de Vossa Majestade, nem a de seus vassallos”. Provavelmente, o vice-rei se referia, dentre outras práticas, ao fato de muitos oficiais da Alfândega, em conluio com armadores e capitães, não cobrarem a dízima do tabaco embarcado para a Costa da Mina.⁴⁹ A ambição, segundo o futuro conde de Sabugosa, sobressaía mais que a probidade, levando os oficiais a faltar “totalmente às obrigações de católicos”, entre elas a honestidade. Por fim o vice-rei concluía:

Sobre as arqueações pode, e costuma haver um manifesto dolo porque assim como iam embarcação, sendo capaz de levar muitos escravos, se arquea em menos, porque o dono dela não contribui a satisfação de quem faz aquela diligência, também se arquea em maior número a embarcação que é pequena, satisfazendo o dono dela as conveniências dos mesmos oficiais, e a meu entender, é esta uma matéria digna de maior ponderação; porque envolve em si, o dano da fazenda de Vossa Majestade e o prejuízo de seus vassallos.⁵⁰

O cumprimento da lei de arqueações em ambos os lados do Atlântico, no decorrer do Setecentos, continuou tendo o mesmo rigor e seletividade, como bem descreveu Vasco Fernandes, ao sabor do decoro e da probidade de provedores-mores, governadores, contratadores e demais funcionários. Alguns capitães negreiros tiveram o infortúnio de se deparar com autoridades menos solícitas ou que exigiam propinas maiores do que se poderia arcar.⁵¹

⁴⁹ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que informa o chanceler da Relação da Bahia João de Sousa acerca das sumacas que vão a Costa da Mina resgatar escravos, 23/07/1706, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 5, D. 433.

⁵⁰ Carta do rei de Portugal para o capitão geral do Estado do Brasil, sobre as arqueações das embarcações dos moradores da cidade do Salvador, que as mandam resgatar escravos na Costa da Mina estarem insuficientes para o número de escravos, que constantemente morrem por falta de espaço. Ordena o rei ao Provedor-mor que faça observar o Regimento neste sentido, 22/08/1719, op. cit.

⁵¹ Em 1723, o capitão Marcos Gomes da Silva encaminhou um requerimento a Sua Majestade solicitando mais seis meses de prazo para recorrer da sentença proferida na Relação da Bahia, no qual fora condenado a pagar o dobro do valor referente a 78 escravos que transportou além da sua arqueação no navio *São Jorge e Almas* no retorno do porto de Ajudá. Segundo o TSTD, Marcos Gomes da Silva desembarcou em Salvador aproximadamente 356 cativos. Requerimento do capitão Marcos Gomes da Silva ao rei [D. João V] solicitando mais seis meses para mostrar a sua inocência, em virtude de ter sido acusado de ter tirado escravos da Costa da Mina acima da lotação do navio *São Jorge e Almas*, porque o seu livramento não ficara pronto no tempo do alvará de fiança que possuía, 07/07/1723, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 5, D. 529 e Requerimento do capitão Marcos Gomes da Silva ao rei [D. João V] solicitando alvará de fiança por mais seis meses para se livrar da culpa que se lhe formou por ter transportado mais escravos da Costa da Mina para a cidade da Bahia do que lhe permitia a sua arqueação, 06/04/1724, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 19, D. 1673; TSTD: #47443. Em 1745, a Coroa portuguesa cobrou novamente o vice-rei do Estado do Brasil, Andre de Mello de Castro, e o provedor mor da Fazenda Real, Manuel Antônio da Cunha Souto, quanto à aplicação do regimento das arqueações. Cf Carta do Rei de Portugal ao Vice-Rei do Brasil ordenando advirta aos Ministros a tirar a

Malgrado as tentativas da Coroa ou a ação mais efetiva de algum funcionário régio, a lei de 1684 não alterou as condições dentro dos navios negreiros, que permaneceram agônicas, não sendo à toa alcunhá-los de tumbeiros. A lotação, a quantidade de água e comida disponibilizadas seguiam uma matemática macabra de capitães experimentados na equação do tráfico. Eles apostavam na sua perspicácia na navegação como forma de diminuir as perdas e ampliar a margem de lucro que o embarque de mais escravos poderia proporcionar.

Miller aponta que os capitães negreiros, em Luanda, raramente ultrapassavam mais de 10% da lotação de escravos permitida pela arqueação. Esse cálculo pressupunha que a viagem ocorreria sob condições climáticas favoráveis, mantendo-se a mortalidade a bordo em níveis aceitáveis.⁵² A travessia entre Luanda e Salvador durava cerca de 40 dias, como já foi dito, se levarmos em consideração que o tempo de viagem entre a Bahia e a Costa da Mina geralmente era um pouco menor, pode-se supor que os capitães de navios dessa rota apostavam numa taxa de superlotação maior. Porém, dentro da lógica de manter patamares de mortalidade que assegurassem a lucratividade do negócio.⁵³ Assim, nas disputas envolvendo autoridades coloniais, capitães e negociantes em torno da lei de arqueações o saldo negativo tomava forma no número de corpos de africanos lançados ao mar no decorrer da viagem transatlântica. Os traficantes da praça da Bahia, se em fins do Seiscentos acreditavam que ao frequentar a Costa da Mina estariam livres da fiscalização e arbitrariedades reinantes em Luanda, a partir de 1719, tiveram que rapidamente tomar nota deste cálculo e inserir a lei de arqueações – ou o seu descumprimento – nos custos do negócio.

Os reveses d'além mar: a ação holandesa na Costa da Mina.

A principal desventura enfrentada pelos traficantes que iam aos portos da Costa da Mina certamente não era a taxa de mortalidade nos porões dos navios, nem os riscos de naufrágio, doenças e motins de escravos, mas o ataque de concorrentes europeus, em especial, dos holandeses. Estes, ao tomarem o Castelo de São Jorge da Mina em 1637, praticamente alijaram os portugueses da Costa do Ouro. Na trégua de dez anos assinada em 1641, pouco depois de Luanda ser ocupada pelos holandeses, a Coroa portuguesa e as Províncias Unidas comprometeram-se a não “cometer violências nem por terra nem por mar”, de modo a

devassa que dispõe o Capítulo vinte um da Lei de arqueações com especial cuidado que devem ter nesta matéria, 17/11/1745, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, Vol 43, D. 37.

⁵² Miller, *Way of Death*, pp. 338-339.

⁵³ Sobre o tempo médio de viagem entre Luanda e Salvador ver: Capítulo VIII da lei de arqueações de 1684.

poderem “navegar, igualmente possuir seus lugares, exercitar seu comércio, sem impedimento algum”.⁵⁴ A essa altura, os holandeses haviam se assenhorado do Castelo de São Jorge da Mina, de Angola e São Tomé. A provisão régia de 1644, que autorizava os súditos portugueses a comercializarem em qualquer parte da costa africana seria a saída encontrada pela Coroa para assegurar o fornecimento de escravos para o Brasil naquele difícil momento. Ou seja, quando os locais preferenciais do tráfico negreiro luso-brasílico estavam justamente ocupados pela Companhia Holandesa das Índias Ocidentais (West-Indische Compagnie - WIC). Por isso, para Nardi tal provisão, pelo contexto em que foi editada, visava estimular o comércio em regiões da costa africana livres da ocupação holandesa. Assim, provavelmente, fazia referência aos portos de Moçambique e Senegâmbia.⁵⁵

IMAGEM 1

CASTELO DE SÃO JORGE DA MINA



Fonte: Joan Blaeu, *Atlas Maior*, Amsterdã, 1665.

⁵⁴ “Tratado de treguas e cessação de hostilidades entre El Rey o Senhor d. João IV, e os Estados Geraes das Províncias Unidas dos Paizes Baixos, assignado na Haya a 12 de junho de 1641, e ratificado em 18 de novembro. do mesmo ano”, in: Castro, José Ferreira Borges, *Coleção de tratados, convenções, contratos e atos públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e mais potências desde 1640 até o presente*, Tomo I, Lisboa: Imprensa Nacional, 1856, pp. 24-49.

⁵⁵ Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp 215-216.

Mesmo após a reconquista lusitana de Angola e São Tomé, no final da década de 1640, a presença portuguesa no Golfo da Guiné não se deu mais sob as mesmas condições de outrora. O tratado de paz assinado em 6 de agosto de 1661, entre d. Afonso VI e os Estados Gerais de Holanda, em seu primeiro artigo, estipulava que os portugueses deveriam pagar aos holandeses uma indenização no valor de quatro milhões de cruzados no decorrer de dezesseis anos, “dando essa quantia em dinheiro, açúcar, tabaco ou sal”. Verger e Nardi pressupõem que esta seria a origem da cobrança feita pelos holandeses sobre 10% da carga de fumo transportada pelas embarcações luso-brasílicas que voltaram a frequentar a Costa da Mina a partir de 1680, taxa esta denominada de quartiamento.⁵⁶

No entanto, não creio que a exigência do cumprimento de compromissos diplomáticos tenha originado tal cobrança, mas sim o interesse mercantil da WIC. Ou seja, por meio do uso da força naval, a Companhia buscava ter acesso fácil a uma mercadoria exclusivamente baiana e altamente apreciada nos portos da Costa da Mina. O tratado de 1661 não menciona nenhum tipo de quartiamento sobre as embarcações portuguesas que comercializassem no Golfo da Guiné. Ao contrário, o pagamento da indenização referida, segundo o acordo, cessaria “todas e quaisquer hostilidades e injúrias em Europa [...] e nas outras partes do mundo”. Em última instância, esse tratado, ao permitir que os vassallos das Províncias Unidas livremente navegassem e negociassem em “todas as colônias, ilhas, províncias, terras, portos, cidades, vilas e lugares de comércio que obedecem a El-Rei de Portugal em África”, ratificou na esfera diplomática algo já notório para os contemporâneos: a perda do monopólio português sobre o comércio na África Ocidental.⁵⁷

Roquinaldo Ferreira salienta que foi a boa aceitação do tabaco brasileiro no comércio de escravos na Costa da Mina que levou os holandeses a tolerarem a presença de navios lusos vindos do Brasil, pois seria uma forma de adquirir este produto tão desejado pelos mercadores africanos.⁵⁸ Por isso, obrigavam as embarcações portuguesas a deixarem 10% da carga de fumo no Castelo de São Jorge da Mina em troca de um passaporte autorizando-os a comercializarem nos portos de Popo, Ajudá, Jaquim e Apa.

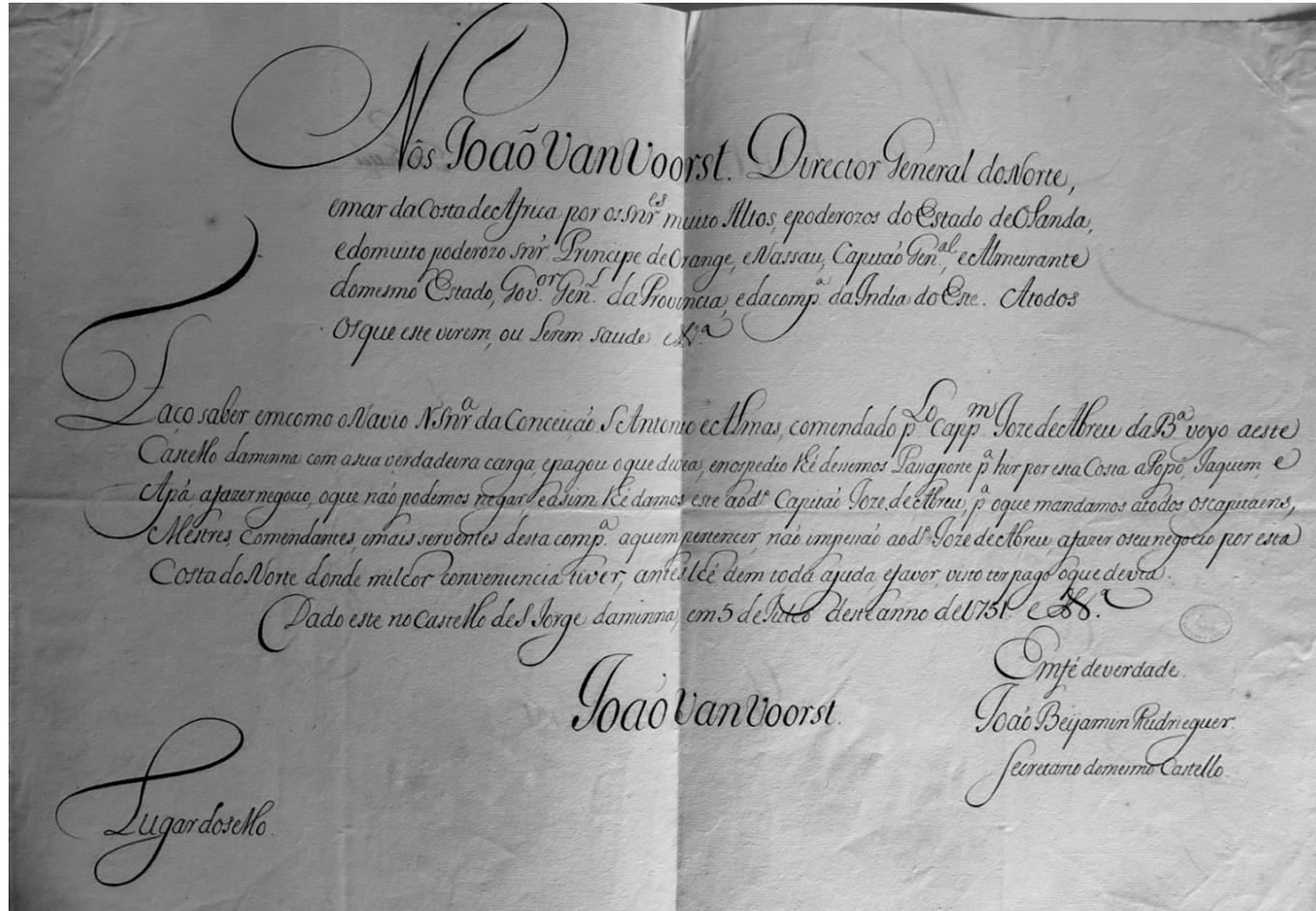
⁵⁶ Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 219-220; Verger, *Fluxo e Refluxo*, pp. 31-34.

⁵⁷ “Tratado de paz e de confederação entre El-Rei o senhor Dom Afonso VI e os Estados Geraes das Províncias Unidas dos Paizes Baixos, assignado na Haya a 6 de Agosto de 1661; ratificado por parte de Portugal, em 24 de maio, e pela dos Estados Geraes, em 4 de novembro de 1662”, in: Castro, *Coleção de tratados, convenções*, pp. 261-293.

⁵⁸ Roquinaldo Ferreira, “A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na Costa do Ouro (Ca. 1637 – Ca. 1700)”, *Vária História*, Belo Horizonte, vol 26, nº 44, (jul/dez 2010), pp. 479-498.

IMAGEM 2

TRADUÇÃO DE UM PASSAPORTE PARA NAVEGAR NA COSTA DA MINA CONCEDIDO PELOS HOLANDESES A UM NAVIO PORTUGUÊS



Fonte: Carta de salvo-conduto (tradução) passada pelo director general do Norte e mar da Costa da Mina, João Van Voorst, em nome dos senhores do Estado de Holanda e do Príncipe de Orange e Nassau [Guilherme IV], ao capitão da Bahia, José de Abreu, para que comerciase a carga do seu navio, Nossa Senhora da Conceição, Santo António e Almas, pela Costa da Mina, em Popô, Jaquim e Apá, sem que os capitães, mestres, comandantes ou serventes daquela companhia o impedissem, devendo antes prestar-lhe favor e ajuda, porque já pagara o devido, 05/07/1751, AHU, CU, 070 São Tomé, Cx. 8, D. 98.

No entanto, mesmo após a emissão do passaporte, os capitães luso-brasílicos tinham que oferecer propinas ao governador e oficiais do Castelo de São Jorge da Mina, denominadas de “dachas”, pagas, geralmente, em ouro ou tabaco. Caso contrário, os navios seriam apreendidos pelas galeras holandesas e teriam a sua carga confiscada.⁵⁹ Ademais, devido aos bancos de areia e as lagoas do litoral da Costa da Mina, necessitava-se de canoas para a carga e descarga dos navios ancorados. Os capitães luso-brasílicos eram obrigados a alugarem estas canoas junto aos holandeses. Estes lhes cobravam 42 rolos de tabaco, equivalente a sete escravos, e mesmo que os tumbeiros do Brasil levassem suas próprias canoas, a WIC impeli-os com violência a pagar pelo aluguel destas.⁶⁰

Os holandeses impuseram o quartamento à força ainda na década de 1680, quando os navios portugueses voltaram a frequentar a Costa da Mina. Numa missiva escrita em 1686, o agente português em Amsterdã, Jeronimo Nunes da Costa, comentou acerca de uma carta que recebera naquele ano do então governador de São Tomé, João Álvares da Cunha. Este relatou que as naus da Companhia das Índias Ocidentais – em desacordo ao que determinava o acordo de paz assinado entre as duas nações em 1661 – apresavam navios portugueses, “levando-os todos ao Castelo da Mina e fazendo-os quartear” e mesmo “depois de quarteados lhe toma por força suas fazendas”.⁶¹ Em dezembro de 1687, o ouvidor de São Tomé, Bento de Souza Lima, queixou-se sobre o mesmo assunto. Em ofício enviado a Sua Majestade relatou que a Costa da Mina estava tomada por “naus da Companhia de Holanda que em vendo embarcação portuguesa [...] as levam ao Castelo da Mina aonde o general quarteia as carregações e tirando-lhe o mestre manda as embarcações pela Costa abaixo com flamengos dentro que roubam o que querem e depois mandam os mestres embora”.⁶²

Na medida em que aumentou o fluxo de embarcações portuguesas na Costa da Mina no final dos Seiscentos, as ações flamengas recrudesceram ainda mais. Em carta de 7 de julho de 1691, o governador geral do Brasil e almotacé-mor, Antônio Luis Gonçalves da Câmara

⁵⁹ O Conde de Sabugosa, vice-rei e capitão general de mar e terra do Estado do Brasil, dá conta do procedimento com que os holandeses da Costa da Mina tratam os navios portugueses que ali vão fazer resgate de negros, 23/10/1733, AHU, *Códice* 254, fl 150v.-152v.

⁶⁰ Relação das tiranias e sem razões que usam os holandeses na Costa da Mina com as embarcações da América que a elas vão fazer negócio, 19/12/1731, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 6, D. 638.

⁶¹ Carta [do agente de Portugal na Holanda], Jerónimo Nunes da Costa, ao rei [D. Pedro II] sobre o aviso do anterior governador de São Tomé, João Álvares da Cunha, em carta [de 6 de Maio de 1686], acerca do governador do castelo de São Jorge da Mina agir contra os artigos de paz celebrados com os Estados Gerais, 28/10/1686, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 3, D. 339.

⁶² Carta dos moradores de São Tomé ao rei [D. Pedro II] queixando-se que os navios da companhia de Holanda atacavam os portugueses que comerciavam escravos na Costa da Mina, prejudicando os moradores e a Fazenda Real, que ficava privada dos direitos na alfândega; referindo como exemplo os ataques à sumaca do sargento-mor Fernão Soares de Noronha e ao patacho de Bernardo Dias Raposo, 20/12/1687, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 3, D. 345.

Coutinho, mencionou roubos e violências cometidos pelas fragatas holandesas contra os patachos e sumacas que partiam da Cidade da Bahia em direção à Costa da Mina. Além disso, o governador informou acerca da apreensão de duas sumacas e um patacho feita pelos ingleses em Cabo Corso, na Costa do Ouro.⁶³ O episódio demonstra como durante os primeiros anos de efetivação do comércio entre Bahia e Costa da Mina os navios portugueses, mesmo solicitando salvo-conduto a holandeses e ingleses para poderem negociar na região, podiam ter sua viagem interrompida, algo que nas décadas seguintes tornou-se uma constante.

Durante todo o período setecentista, diversas correspondências entre governadores, Conselho Ultramarino e Sua Majestade tiveram como pauta principal as ações da WIC, motivo de constante apreensão entre os homens de negócio da praça da Bahia. Mas as preocupações dos armadores de navios não se voltavam somente para os holandeses, pois a pirataria era generalizada na Costa da Mina e, em muitas ocasiões, as tensões envolvendo as nações europeias terminavam em apreensões e saques a embarcações negreiras. Embora as autoridades africanas frequentemente impusessem como regra a neutralidade de seus portos – como o rei de Hueda, Aysan, fez em Ajudá em 1703 – o comércio de escravos não estava imune às constantes disputas entre as nações da Europa.⁶⁴ Em 1705, durante a guerra de sucessão espanhola, por exemplo, galeras francesas, nas palavras do governador de São Tomé, José Correia de Castro, causaram “grandes estragos, assim nas fazendas como nos navios, levando uns, e queimando outros, não ficando de fora [...] as pobres sumacas do Brasil”.⁶⁵ No ano seguinte, o chanceler da Relação da Bahia, João de Sousa, confirmou a notícia dada pelo governador de São Tomé, acrescentando que a “Costa da Mina se encontra

⁶³ Verger menciona este caso. Cf *Fluxo e refluxo*, p. 39. Carta do [governador-geral do Brasil], almotacé-mor, Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho ao rei [D. Pedro II], com a informação dos roubos praticados pelos navios holandeses às embarcações portuguesas que vêm do resgate da Costa da Mina. 07/07/1691, AHU, CU, 005-02 *Coleção Luísa da Fonseca- Bahia*, Cx. 29, D. 3634. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. Pedro II], sobre carta do governador-geral do Brasil, almotacé-mor, [Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho], relativa ao roubo que fez uma nau inglesa na Costa da Mina, em algumas sumacas e patachos portugueses que foram comerciar àquelas partes, 31/10/1691, AHU, CU, 005-2 *Coleção Luísa da Fonseca – Bahia*, Cx 29, D. 3660-3661. A apreensão das embarcações portuguesas pelos ingleses resultou num auto de devassa feito pelo ouvidor geral do crime da Bahia e que segue trasladado neste último documento.

⁶⁴ Quando da guerra pela sucessão do trono espanhol, em 1703, o rei Aysan insistiu que os representantes das nações europeias em Ajudá assinassem um tratado se coprometendo a manter a neutralidade no porto. Cf Robin Law, “‘The Common People Were Divided’: Monarchy, Aristocracy and Political Factionalism in the Kingdom of Whydah, 1671-1727”, in: *The Internacional Journal of African Historical Studies*, nº 23, vol 2 (1990), pp. 201-230.

⁶⁵ Carta do governador de São Tomé, José Correia de Castro, ao secretário de estado, sobre ter sido informado pelo governador [do Brasil, Rodrigo da Costa] da Liga estabelecida entre [Portugal], o imperador [da Áustria, Leopoldo I] e mais aliados, contra Espanha e França; referindo os ataques franceses à Costa da Mina e às sumacas do Brasil e a pouca defesa, pólvora e gente existentes na fortaleza e na ilha de São Tomé, 26/02/1705, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 4, D. 430.

com navios holandeses, ingleses e franceses tomando-lhes por” assalto, sobretudo os franceses “inimigos declarados”, “roubam e cativam as embarcações e fazendas”.⁶⁶

O quartamento dos navios portugueses no Castelo de São Jorge da Mina não assegurava necessariamente a proteção às embarcações lusas. Mesmo munidas com o passaporte holandês, estas não estavam livres de serem molestadas e sofrerem com arbítrios e violências perpetrados por funcionários da WIC. Os holandeses toleravam a presença das carregações baianas desde que estas negociassem apenas tabaco em troca de cativos, qualquer mercadoria de origem europeia era vista por eles como contrabando.⁶⁷ O vice-rei marquês de Angeja, numa carta a d. João V em 1715, queixou-se que os oficiais da companhia saqueavam, além de fazendas e rolos de tabacos, os cativos encontrados a bordo dos navios portugueses, com o argumento de que teriam sido adquiridos com produtos europeus. Segundo o vice-rei, os prejuízos causados pelas ações dos holandeses teriam elevado os preços dos escravos de tal modo que um africano do sexo masculino, jovem e saudável, chegava a custar 200\$000 réis “e já se vai fazendo comum o preço de 180\$000 réis”. Valores que equivaliam a mais de duas caixas de açúcar branco com 35 arrobas cada (cerca de 514,5kg).⁶⁸

Demonstrando preocupação com a matéria, d. João V, em maio de 1716, solicitou ao vice-rei do Estado do Brasil a “averiguação [de] quais foram os navios que as ditas nações nos têm roubado”.⁶⁹ No ano seguinte, o marquês de Angeja encaminhou a Lisboa uma devassa “com toda a individuação e clareza”, feita junto aos negociantes que navegavam para a Costa da Mina pelo doutor Manuel de Lima Barreto, desembargador da Relação e juiz dos feitos da fazenda e Coroa. A partir do depoimento de “cinco homens de negócio de boas e sãs consciências”, o desembargador compilou uma *Relação dos roubos que os holandeses tem feito às embarcações desta Bahia nos anos de 1714, 1715 e 1716*. Apurou-se que pelos menos 15 embarcações baianas haviam sido saqueadas pelos holandeses entre 1714 e 1717. Após

⁶⁶ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que informa o chanceler da Relação da Bahia João de Sousa acerca das sumacas que vão a Costa da Mina resgatar escravos, 23/07/1706, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 5, D. 433.

⁶⁷ Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 34-35.

⁶⁸ Nos primeiros anos do século XVIII, o preço médio do cativo recém-desembarcado girava em torno de 100\$000 a 120\$000 mil réis. Cf. Carta do [vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa] ao rei [D. João V] dando conta dos roubos que fazem os holandeses nas embarcações na Costa da Mina, 12/12/1715, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 10, D. 835. Sobre o valor da caixa de açúcar branco comercializada em Lisboa, ver: André João Antonil, *Cultura e Opulência do Brasil*, 3ª Ed, Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo: EDUSP, 1982, p. 141.

⁶⁹ Carta sobre os prejuízos que tem sofrido os habitantes do Estado do Brasil devido ao roubo que os súditos de outras nações fazem aos navios que vão resgatar na Costa da África sua Majestade pede informações sobre este assunto, mandando que o Governador do Brasil refira quais os meios mais eficazes para se livrarem seus vassallos destes danos e opressões, 27/05/1716, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, Vol. 10, D. 54.

concluída a *Relação*, aportou em Salvador o patacho *N^a S^a do Pilar e St^o Antônio*, também vitimado pelas galeras da Companhia, sendo inserido posteriormente naquele documento.

Segundo os depoentes, os navios negreiros baianos tinham poucas chances de se defenderem dos ataques, por utilizarem em geral embarcações pequenas. Isso porque, com vasos menores, completava-se rapidamente a lotação de escravos do navio, o que diminuía a duração da estadia nos portos africanos e, por sua vez, a mortalidade entre tripulantes e os cativos. Ademais, de acordo com os negociantes, a mão de obra disponível para os navios era escassa e isso tornava ainda mais vantajosa a utilização de patachos e sumacas, que requeriam uma tripulação menor. Porém, elas eram facilmente apresáveis pelas “fragatas ligeiras que chamam galeras” os holandeses.

A *Relação* escrita pelo desembargador Manuel de Lima Barreto revela ainda uma estimativa acerca do que a Coroa portuguesa deixou de arrecadar sobre o “direito dos escravos”, em virtude da ação dos holandeses. Os traficantes pagavam 3\$500 réis por cada cativo desembarcado no porto de Salvador vindo da Costa da Mina. De acordo com o documento, a Fazenda Real perdeu, somente nos anos de 1714 a 1716, 10:512\$500 réis. Para se ter uma ideia aproximada do que estes valores representavam, em 1717, quando a *Relação* foi feita, os engenhos baianos comercializavam a arroba de açúcar branco por 2\$100. Ou seja, a Fazenda Real amargou um prejuízo equivalente a mais de cinco mil arrobas de açúcar branco, que representavam a produtividade média anual de pouco mais de dois engenhos.⁷⁰ Com este valor seria possível adquirir entre 87 a 105 escravos, quantidade suficiente para fazer funcionar um engenho de médio a grande porte.⁷¹ O desembargador Barreto, todavia, chamava atenção que esses dados se referiam apenas as embarcações baianas, não levavam em consideração aquelas oriundas do Rio de Janeiro e Pernambuco. Ressaltava ainda que a perda sofrida pelo erário régio certamente fora maior, pois grande parte desses cativos seria reexportada para a região mineradora. Isso resultaria no pagamento de mais 4\$400 à Fazenda Real por cada escravo enviado.⁷²

⁷⁰ Um engenho no Recôncavo baiano produzia por ano uma média 3.700 arrobas de açúcar, sendo que apenas 2/3 era branco. Ver Stuart B. Schwartz, *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550- 1835*, São Paulo: Companhia das Letras, 1988, pp. 150 e 400-401. Segundo Antonil, havia na Bahia, no início do século XVIII, cerca de 146 engenhos. Antonil, *Cultura e Opulência do Brasil*, p. 140.

⁷¹ Schwartz, *Segredos Internos*, pp. 364-365. Carta do [vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa] ao rei [D. João V] dando conta dos roubos que fazem os holandeses nas embarcações na Costa da Mina, 12/12/1715, op. cit.

⁷² Carta do vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, Pedro Antônio de Noronha Albuquerque e Sousa em resposta a provisão referente aos roubos que fazem os holandeses e outras nações da Europa aos navios que vão resgatar escravos na Costa da África, 22/08/1717, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 11, D. 943.

Diante de perda tão considerável, os homens de negócio da praça da Bahia, através do marquês de Angeja, solicitaram a Sua Majestade o compromisso anual de doze contos de réis para construir na Ribeira das Naus, em Salvador, um navio de 60 peças para guarnecer as embarcações portuguesas na Costa da Mina. Provavelmente, a dimensão do prejuízo ocasionado pelos constantes ataques dos holandeses despertou o receio do rei, levando-o a atender, em parte, o pedido do vice-rei. Em carta régia de 12 de abril de 1717, foi autorizada a despesa de doze contos de réis para construção do navio – ainda que não anualmente, mas sim por uma única vez, posto que se tratava de vultuosa despesa, superior às perdas apresentadas. Esta soma seria retirada da dízima da alfândega da Cidade. Contudo, o vice-rei respondeu não ser possível desembolsar tal quantia, pois a dízima já estava consignada a outras despesas, de modo que não foram encontrados indícios de que tal fragata tenha sido construída.⁷³

A Coroa portuguesa rapidamente percebeu serem inócuas as representações junto às Províncias Unidas. Por isso, em carta encaminhada ao governador-geral d. Sancho de Faro e Souza, conde de Vimeiro, em 24 de janeiro de 1719, sugeriu que o tráfico baiano, tendo em “vista a dificuldade que se experimenta na Costa da Mina pelos roubos e violência que fazem” os holandeses, se dirigisse aos portos de Moçambique. Para tanto, Sua Majestade, desde o final do ano anterior, após consulta ao Conselho Ultramarino, havia autorizado a saída de navios dos portos do Brasil em direção à ilha de São Lourenço, onde a real fazenda não teria “nisto despesa alguma, antes lucro que há de resultar dos direitos que hão de produzir estes escravos”.⁷⁴

Contudo, o que poderia parecer simples para o rei e seus conselheiros não era para os negociantes da praça da Bahia. Todos concordavam ser a escravidão e, por conseguinte, o tráfico imprescindíveis para a manutenção e expansão das lavouras e minas do Brasil, o que revertia em benefício da metrópole. Enquanto a margem de lucro de armadores e investidores poderia oscilar ao sabor dos reveses do mar e da pirataria, a arrecadação da Fazenda Real sobre os direitos de entradas dos escravos na Bahia – assim como aqueles pagos na saída dos portos de Luanda e Benguela – cresceu de maneira exponencial desde o final dos Seiscentos. Com a descoberta dos veios auríferos houve uma dupla taxação, pois cada cativo enviado para as minas pagava novamente direitos ao erário, somando três pedágios fiscais. Isso sem levar

⁷³ Carta do vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa em resposta a provisão referente aos roubos que fazem os holandeses e outras nações da Europa aos navios que vão resgatar escravos na Costa da África, 22/08/1717, op. cit.

⁷⁴ Provisão do rei de Portugal, d. João V, ao governador geral do Estado do Brasil, conde de Vimeiro, permitindo a abertura do tráfico de africanos para os portos de Moçambique em virtude das dificuldades experimentadas por este comércio na Costa da Mina, 24/01/1719, AHU, Registro de Ordens Régias, *Códice 247*, fls. 154-154v. Disponível em: Lara, *Legislação sobre escravos africanos*, p. 252.

em consideração a arrecadação indireta obtida por meio do tráfico, uma vez que os produtos exportados para a costa africana pagavam as devidas dízimas nas Alfândegas de seus respectivos portos de saída. Ademais, por mais que isso pareça óbvio, é importante destacar que a mão de obra escravizada proporcionada por este comércio é que mantinha a produção das mercadorias coloniais, em especial o açúcar, o tabaco e a extração de ouro, principais fontes de arrecadação do erário régio na América portuguesa. É justamente isso que colocava o tráfico negreiro como uma das preocupações centrais da administração colonial.

A metrópole estava ciente de que os portos angolanos não podiam suprir totalmente a demanda por escravos do Brasil, sobretudo após a consolidação da presença de ingleses, holandeses e franceses em Loango, ao norte de Angola, no final do século XVII.⁷⁵ Por isso, os portos moçambicanos, aos olhos de Sua Majestade, pareciam uma alternativa viável. Seu litoral contava com a presença portuguesa desde longa data. Não era, portanto, necessário o investimento na equipagem de fragatas de guerra ou na construção de fortalezas. Além disso, tal qual ocorria em Angola, os direitos sobre os escravos poderiam ser cobrados ainda no porto africano.

O tráfico entre a Bahia e Moçambique, no entanto, não deslanchou. Os pouco africanos oriundos dessa região que aportavam em Salvador chegavam, sobretudo, a bordo de naus vindas da Índia e, como demonstra o quadro 1, poucas foram as viagens realizadas diretamente para esta rota. A primeira vista, talvez os conselheiros do rei não tivessem notado a ausência de conhecimento dos comerciantes da Bahia sobre os trâmites e protocolos do tráfico naquela região, algo que lhes era evidente. Enquanto na Costa da Mina o tabaco se destacava como a principal mercadoria, não se sabia se o mesmo seria aceito em Moçambique,

⁷⁵ Ferreira, “Transforming Atlantic Slaving”, pp.17-23. Em 1683, o provedor da fazenda de Angola, Jerônimo da Veiga Cabral, escreveu ao Conselho Ultramarino sobre a presença de navios ingleses e holandeses em Benguela. Cf Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. Pedro II sobre cartas do provedor da Fazenda de Angola, Jerônimo da Veiga Cabral, informando da presença de navios ingleses e holandeses em Benguela para fazer comércio de marfim e escravos em conluio com o capitão-mor daquele presídio, acarretando prejuízos para o contrato de Angola e para a Fazenda Real, advertindo que os mesmos estrangeiros vendiam armas, pólvora e balas aos gentios, 22/11/1683, AHU, CU, 001 *Angola*, Cx. 13, D. 1533. Em 1696, o governador-geral do Brasil, d. João de Lencastre, mencionou o apresamento feito pelos ingleses de uma embarcação portuguesa com 200 escravos em Cabinda. Cf. Carta do governador-geral do Brasil, D. João de Lencastre ao rei [D. Pedro II], sobre os duzentos escravos roubados no porto de Cabinda, a Manuel Antunes de Almeida, por duas naus inglesas, dos capitães João Hereford e Francisco Martins, com o pretexto de que tinham provisão do seu rei Guilherme para os tomar, 26/06/1696, AHU, CU, 005-02 *Coleção Luísa da Fonseca – Bahia*, Cx. 31, D. 3992. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. Pedro II sobre carta do governador e capitão-general de Angola, Henrique Jacques de Magalhães, de 13 de Novembro de 1696, informando que os moradores de Luanda estavam impossibilitados de continuar a enviar as suas embarcações com escravos com licença concedida pelos contratadores do contrato de Angola em todos os portos da costa de Luango, por causa dos estrangeiros que iam para os mesmos portos para praticar roubos, exemplificando que tinham roubado uma grande quantidade de escravos de um patacho, 23/08/1697, AHU, CU, 001 *Angola*, Cx. 16, D. 1845.

ou seja, desconheciam-se os produtos a serem utilizados na transação negreira e sob quais condições. Isso por si só já seria suficiente para afastar o interesse dos traficantes.

Talvez fosse justamente esse o interesse da metrópole: canalizar o tráfico para uma região em que os comerciantes sediados na Bahia tivessem pouca familiaridade, abrindo assim uma oportunidade para os negociantes da Corte, mais familiarizados com negócios na costa oriental africana. Desta forma, o controle sobre este comércio se daria a partir de Lisboa e teria, ainda na África, a efetivação das taxações devidas. A distância entre a Cidade da Bahia e os portos moçambicanos tornava a viagem muito mais longa em comparação aos 40 a 45 dias de Luanda ou da Costa da Mina. A longa travessia – em torno de 70 dias –, foi o suficiente para desestimular tal empreitada, pois acarretava acréscimos aos custos e uma maior mortalidade entre os escravos e a própria tripulação.

Os portos negreiros da Costa da Mina, portanto, pareciam insubstituíveis para os negociantes da praça da Bahia e o rei não tardou em perceber isso. Em 5 de maio de 1719, d. João V escreveu longa missiva sobre o assunto dirigida ao governador-geral d. Sancho de Faro e Souza. Comprometeu-se a fazer “apertados ofícios” tanto na Corte quanto em Haia, exigindo reparação dos seus vassallos pelos excessos e violências cometidas pela WIC. E, em caso de omissão por parte dos Estados Gerais de Holanda, proibiria o comércio e expulsaria todas as famílias holandesas do Brasil, “mandando represar os seus navios até se fazer uma restituição dos danos causados a esta Coroa”.

Através dessa carta régia sabe-se que o governador-geral, diante dos altos preços alcançados pelos escravos, chegou a sugerir que os valores dos cativos oriundos da Costa da Mina fossem arbitrados pela Coroa entre 100\$000 a 110\$000 réis. Além disso, propunha a suspensão do comércio baiano na região por um ano. Desprovidos do tabaco do Recôncavo, pensava o conde de Vimeiro, os holandeses seriam “malquistos” pelo rei de Ajudá e demais potentados da Costa. O governador-geral afirmou ter comentado sobre essa proposta com “alguns homens de negócio dessa praça, e que todos o aprovavam”. No entanto, d. João V, o Conselho Ultramarino, e certamente tantos outros homens de negócio da Bahia, consideraram a ação ineficaz, “porque se não pode segurar que com a suspensão do comércio com os régulos da Costa se desavenham com os holandeses”. Nos seus argumentos não esconderam seus preconceitos nem sua percepção acerca da noção de compromissos e lealdade das autoridades africanas. Salientaram que “como são negros e tão inconstantes que se afeiçoarão mais aos holandeses, e esta suspensão causará uma grande ruína e dano certo às fábricas do

Brasil”. Porém, o rei acreditou ser válido, em um contexto de preços exorbitantes, arbitrar o valor dos escravos da Costa da Mina em 100\$000 a 110\$000 réis.⁷⁶

D. Sancho de Faro e Souza não governou o Estado do Brasil a tempo de responder a esta carta régia, pois faleceria em 13 de outubro de 1719. Após um ano de governo interino, coube ao vice-rei Vasco Fernandes César de Menezes dispor e mediar os conflitos de interesses que cercavam um dos principais negócios da praça da Bahia: o tráfico de escravos com a Costa da Mina. Seu vice-reinado foi o segundo mais longo de todo o século XVIII. Assumiu o cargo em 23 de novembro de 1720 e governou o Estado do Brasil até maio de 1735.⁷⁷ Possivelmente, já nas primeiras semanas da sua administração tomara conhecimento da carta-régia de 5 de maio de 1719. Sua resposta, porém, foi passada meses depois, em 25 de agosto de 1721, e, pelo seu conteúdo, demonstrava que respondera somente após obter inteiro conhecimento sobre a praça da Bahia e o seu comércio de escravos.

Na missiva, o futuro Conde de Sabugosa argumentava não concordar com o tabelamento dos preços dos cativos da Costa da Mina pela Coroa, cuja execução traria maior prejuízo “que as consideradas perdas que o comércio tinha experimentado”, pois afastaria negociantes, armadores e investidores. Comunicava, ainda, que naquele momento a Costa da Mina se encontrava “limpa dos piratas que a infestavam, e também das galeras holandesas de que se recebia bastante dano”. Mas salientava a necessidade de se tomar medidas contra as violências cometidas pela WIC.⁷⁸ Não mencionava, contudo, a sugestão feita pelo marquês de Angeja, a pedido dos negociantes da Bahia, de a Coroa fornecer uma fragata de guerra para proteger as embarcações portuguesas. Isso porque, certamente, tomara conhecimento da resposta do Conselho Ultramarino a uma consulta de 9 de dezembro de 1719, na qual se reconhecia que somente com o uso da força seria “possível se livrar das violências e roubos dos holandeses”. Contudo, os conselheiros consideravam ser “inadmissível” os homens de

⁷⁶ Carta a respeito dos prejuízos das fábricas de tabaco e açúcar, devido à falta de escravos para o trabalho dos engenhos e meios para a aquisição de maior quantidade de negros por preço inferior, e sobre os roubos praticados contra as embarcações brasileiras pelos holandeses na Costa da Mina. Sua Majestade ameaça suspender o comércio com tais estrangeiros e expulsar suas famílias do Brasil. 05/05/1719, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, Vol. 14, D. 49, Rolo 7, Flash 1. Disponível também em APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, Vol 52, D. 71 e AHU, Registro de Ordens Régias, *Códice 247*, fls. 182-182v.

⁷⁷ Miralles, *Historia militar do Brazil*, fl 457.

⁷⁸ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre a resposta do vice-rei do Brasil, Vasco Fernandes César de Menezes à provisão enviada ao ex-governador daquele Estado, conde de Vimieiro, [D. Sancho de Faro], relativamente às presas que as galeras da Holanda faziam na Costa da Mina, 25/08/1721, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 5, D. 510.

negócio da Bahia solicitarem uma fragata armada a Sua Majestade, quando eram eles quem deveriam custeá-la, pois do contrário “mais seria guerra que represália”.⁷⁹

As embarcações baianas, a despeito de todas as medidas tomadas ou intentadas, permaneceram sendo interceptadas e tomadas de assalto pelas galeras holandesas, caso se recusassem a pagar a taxa de 10% sobre a carga de tabaco. Às vezes, nem o porte do passaporte holandês lhes assegurava salvo conduto, situação que perdurou até o final do Setecentos. Numa carta escrita em 30 de dezembro de 1756, o rico negociante lisboeta Antônio Marques Gomes propunha à apreciação de Sua Majestade e do Conselho Ultramarino uma minuta de uma companhia de comércio que monopolizasse o tráfico de escravos entre a Costa da Mina e os demais portos do Brasil. Não era a primeira vez que o comerciante lançava tal proposta. Em 1742, encaminhara pedido a Sua Majestade pleiteando a fundação de uma companhia que dispusesse do privilégio de comerciar escravos entre a Costa da Mina e as capitanias da Bahia e Pernambuco.⁸⁰ Entre 1745 e 1748, ampliou seus negócios, sendo um dos acionistas do contrato de Jorge Pinto de Azeredo em torno dos direitos de entradas e saídas de mercadorias das minas, que englobava o Caminho Velho e Novo e os Sertões da Bahia, Pernambuco, Goiás, Cuiabá e Paranapanema.⁸¹ Desde pelo menos a década de 1730, Antônio Marques Gomes investia no tráfico baiano, armando embarcações para negociar na Costa da Mina.⁸²

Na carta escrita em 1756, o negociante lisboeta argumentava que somente uma companhia de comércio poderia fazer cessar os abusos e violências praticados pelos holandeses, bem como o nefasto contrabando de ouro brasileiro corrente naquela região. Para convencer d. José I do seu propósito, Antônio Marques Gomes argumentou que entre 1715 e 1740, aproximadamente, 31 embarcações do Brasil tinham sido abordadas pelos holandeses, subtraindo-lhes cerca de 12.270 escravos que se encontravam a bordo. Ao final, o prejuízo ocasionado aos armadores e à Fazenda Real totalizava 1.770:048\$500 (mil setecentos e

⁷⁹ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre outra, acerca das representações dos homens de negócios, solicitando represálias e guerra contra os holandeses, em virtude destes atacarem os navios portugueses na Costa da Mina, prejudicando o comércio do Brasil, o reino e a Fazenda Real, 09/12/1719, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 5, D. 496.

⁸⁰ Carta de Antônio Marques Gomes ao rei [D. João V] estabelecendo as condições para se formar uma companhia de comércio da Bahia e Pernambuco para a Costa da Mina, com o privilégio privativo de comercializar e resgatar escravos da referida Costa para os portos do Brasil, 29/01/1742, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 72, D. 6040.

⁸¹ Arrematação do Contrato das Entradas e Saídas das Minas feita por Jorge Pinto de Azeredo, 01/10/1745, ANTT, *Feitos Findos*, Diversos (documentos referentes ao Brasil), maço 11, n.º 1.

⁸² Em 1734, Antônio Marques Gomes foi sócio e procurador de seu irmão, André Marques, numa viagem da galera *Nª Sª da Barroquinha e Stª Rita* que partiu da Bahia em direção à Costa da Mina. A embarcação foi abordada por uma galera holandesa no porto de Jaquim, tendo a carga de tabaco roubada. Cf Requerimento de Antônio Marques Gomes ao rei [D. João V] solicitando cópia dos documentos do roubo que na Cosa da Mina se fez galera de seu irmão. 26/05/1734, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 47, D. 4232.

setenta contos, quarenta e oito mil e quinhentos réis). Esta soma levava em consideração que cada cativo pagaria 3\$500 réis ao dar entrada na Alfândega da Bahia, bem como seria vendido pelo preço de 100\$000 réis ao desembarcar – valor, inclusive, inferior aos preços exorbitantes que os escravos alcançaram a partir de 1720, chegando a 200\$000 réis. Contabilizava também que aproximadamente 500 embarcações teriam pago as chamadas “dachas” no Castelo de São Jorge da Mina, desembolsando, no mínimo, 100\$000 réis, embora fosse conhecido que algumas, devido ao seu tamanho, chegavam a pagar até 1:600\$000 réis. Porém, a soma não acrescentava o fato de que muitos, quiçá a maioria, dos escravos seriam enviados às minas de ouro. Transação para a qual, aquela altura, se pagaria mais 9\$000 réis ao erário. A Fazenda Real teria deixado de arrecadar 42:948\$500 apenas em direitos alfandegários. Valor este equivalente a, aproximadamente, 42.523 arrobas de açúcar branco, conforme os preços praticados em 1740, representando a produção média de 11,5 engenhos.⁸³

A correspondência trocada entre as autoridades coloniais e a metrópole, ao mesmo tempo em que demonstra preocupação com os reveses sofridos pelos navios portugueses na Costa da Mina, também revela como a Coroa não via com bons olhos a liberdade de comércio que os navios baianos dispunham no tráfico de africanos. Não era segredo para a administração régia que a solução encontrada pelos homens de negócio da praça da Bahia para escapar às investidas dos holandeses e das demais nações europeias passava pelo contrabando. A descoberta de ouro no interior da colônia, no final do século XVII, impulsionou a demanda por mão de obra escrava, assim como fomentou o contrabando de ouro em pó na Costa da Mina.

Em 1703, nas correspondências dirigidas à Sua Majestade, o governador-geral do Brasil d. Rodrigo da Costa mencionava que constatara que as embarcações negreiras levavam “ouro em pó e em barras, e que o negócio que haviam de fazer com os negros da dita Costa [...] o fazem com os estrangeiros”.⁸⁴ Ou seja, a concorrência europeia na Costa da Mina tornava a navegação tão arriscada que muitos traficantes preferiam não negociar diretamente com os comerciantes africanos, mas sim adquirir escravos por intermédio de franceses, ingleses e

⁸³ Carta de Antônio Marques Gomes ao rei de Portugal d. José sobre a situação do comércio de escravos na Costa da Mina, as ações dos holandeses no sequestro de navios e na obrigatoriedade dos navios de nação portuguesa de lhe pagarem as “dachas” para negociarem na Costa da Mina, 30/12/1756, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx 9, D. 83 e Schwartz, *Segredos Internos*, pp. 400-402.

⁸⁴ Carta sobre o comércio que vão fazer a Costa da Mina as embarcações das Capitânicas do Sul com ouro por quintar, sobre o resgate de escravos no mesmo local e ainda sobre negócio com estrangeiros, 1702, APEB, *Seção Colonial e Provincial*, Ordens-régias, Vol. 7, D. 108. Carta do governador Geral 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 e sobre diversos outros assuntos como por exemplo cartas enviadas ao Rio de Janeiro, Pernambuco, Paraíba e Maranhão e uma nau francesa vindo para o Brasil, 28/07/1703, APEB, *Seção Colonial e Provincial*, Ordens-régias, Vol. 7, D. 120.

holandeses com ouro contrabandeado. Buscava-se, assim, diminuir a probabilidade de suas embarcações sofrerem com os roubos e violências praticados por outros europeus na Costa.

Em 1706, o chanceler da Relação da Bahia, João de Sousa, alertava o Conselho Ultramarino sobre o fato de boa parte do comércio na Costa da Mina ser feito em “ouro que levam, porque lhe não basta a consignação do tabaco”.⁸⁵ Segundo Verger, os capitães dos navios negreiros baianos negociavam com ingleses no Castelo de Cabo Corso e no Forte William em Ajudá, bem como com holandeses e franceses, ao longo da Costa, ouro em pó e tabaco fino e de refugo em troca de escravos. Negociantes europeus adquiriam o fumo de terceira qualidade para ser comercializado na própria África, na compra de escravos, enquanto o de primeira era remetido para Europa, o que prejudicava o estanco do tabaco em Lisboa.⁸⁶

Desta forma, os comerciantes da praça da Bahia encontraram no contrabando de ouro e fumo junto aos concorrentes europeus uma alternativa que lhes proporcionasse a segurança necessária para a efetivação dos seus negócios. Não era segredo para o rei e seus conselheiros, portanto, que a Costa da Mina transformara-se em espaço cobiçado para essas negociações. Com o avançar da produção de ouro no Brasil – acentuada após a descoberta de veios auríferos em Rio de Contas e Jacobina na segunda década do Setecentos –, o tráfico negreiro sofreu novo impulso. Quando Vasco Fernandes Cesar de Meneses assumiu o vice-reinado do Brasil no começo da década de 1720, o tráfico, a extração de ouro e, por conseguinte, o contrabando estavam em franco crescimento.

As arbitrariedades perpetradas pela WIC que resultavam no quartamento dos navios portugueses perduraram, pelo menos, até o início da década 1790, como foi apontado por Verger.⁸⁷ Período em que a conjuntura política atlântica vivenciava sérias transformações. Os navios luso-brasílicos, há muitos anos, não levavam mais ouro em pó para a Costa da Mina, a WIC estava em declínio e as revoluções em curso na Europa e nas Américas repercutiam na costa africana, como será visto em um capítulo mais adiante. Segundo o relato do padre Vicente Ferreira Pires, que visitou a Costa da Mina no início de 1797, havia quatro anos que os funcionários holandeses, por ordem do governo, tinham retirado a fragata guarda-costas

⁸⁵ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que informa o chanceler da Relação da Bahia João de Sousa acerca das sumacas que vão a Costa da Mina resgatar escravos, 23/07/1706, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 5, D. 433.

⁸⁶ Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 39-46.

⁸⁷ Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 228-229.

que impeliam as embarcações portuguesas a irem ao Castelo de São Jorge da Mina, fortificação que naquela altura se encontrava “quase ao desamparo”.⁸⁸

Uma feitoria portuguesa em Ajudá

A década de 1720 foi uma das mais intensas para o tráfico baiano no século XVIII. Não por coincidência, portanto, foi o período em que as apreensões de tumbeiros luso-brasílicos pelos holandeses recrudesceram e o contrabando de ouro acentuou-se. Paralelo a isto, a expansão do reino do Daomé transformou profundamente o cenário político da Costa da Mina. Uma medida tomada pela Coroa portuguesa em relação ao Reino de Angola também provocaria mudanças no comércio da região. A partir dos anos de 1720, o governador de Angola estava proibido de participar diretamente do tráfico negreiro. Concomitante a isto, Benguela se consolidou como importante porto de exportação de escravos, sob influência de comerciantes oriundos do Rio de Janeiro e da Bahia.

Vasco Fernandes César de Menezes, ao tomar posse do governo do Estado do Brasil, assumiu a difícil tarefa de conciliar os interesses dos armadores da praça da Bahia, dos senhores de engenho e dos lavradores de tabaco. Mas, como representante de el-rei no Ultramar, buscou proteger os direitos da Fazenda Real. Durante os quase quinze anos de sua administração, importantes decisões sobre o tráfico na Costa da Mina foram tomadas, entre elas a construção da feitoria de Ajudá e as ações de combate ao contrabando de ouro, que culminaram com a lei de arqueação de 1731, a ser discutida mais adiante.

Desde o último quartel do século XVII, a Coroa portuguesa, o Conselho Ultramarino, bem como os governadores de São Tomé e do Brasil, travaram discussões em torno da edificação de uma feitoria na Costa da Mina. Em 1678, Bernardino Freire de Andrade, governador de São Tomé, informou ao príncipe regente d. Pedro II, que o general da feitoria dinamarquesa em Accra, Corado Crol, manifestara o desejo de ir “para Portugal com a riqueza que tinha adquirido dos muitos anos que havia estado naquela fortaleza”. Andrade acrescentava, ainda, que havia oito anos que a companhia da Dinamarca não respondia aos ofícios do general, sendo oportuno que os portugueses negociassem com Crol o acesso às feitorias dinamarquesas, antes que os holandeses e ingleses o fizessem. O governador sugeria que se autorizasse o envio de navios de São Tomé “para assentar uma feitoria na parte

⁸⁸ Clado Ribeiro de Lessa, *Crônica de uma Embaixada Luso-brasileira à Costa d'África em fins do século XVIII, incluindo o texto da Viagem de África em o Reino de Dahomé escrita pelo Padre Vicente Ferreira Pires no ano de 1800 e até o presente inédita*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957, p. 17.

daquela Costa donde se julgasse mais conveniente”, sendo o melhor lugar, “conforme notícias”, o “Reino de Arda junto do Rio da Ooloa, aonde chama Apa”.⁸⁹

Em 1680, d. Pedro II, através de alvará, concedeu à Junta do Comércio Geral do Brasil a administração do comércio com a Costa da Mina. No mesmo documento, ordenou o envio de duas embarcações com o objetivo de construir uma fortaleza naquela Costa para “se abrir o comércio” aos portugueses, mas sem determinar ao certo o local. É possível que o sítio escolhido fosse o porto de Apa, pois a ordem da construção era dirigida ao governador de São Tomé, Bernardino Freire Andrade, o qual havia sugerido, dois anos antes, aquele local como o mais propício para a edificação de uma feitoria. Foram escolhidos para realizar tal empreitada a fragata *Madre de Deus*, dirigida por Jacinto de Figueiredo de Abreu – encarregado de ser o governador da dita fortaleza –, bem como o patacho *São João Batista*, capitaneado por Lourenço Fernandes Lima – que se encontrava abastecido com mercadorias próprias para o trato negreiro.⁹⁰

Não há indícios, todavia, de que se tivesse efetivado o projeto de estabelecer uma feitoria naquele litoral. Exceto pelo forte dinamarquês de Cristianbugo, em Accra, o qual, segundo Roquinaldo Ferreira, foi tomado pelos portugueses em 1680, sob comando do ex-governador de São Tomé, Julião de Campos Barreto. Rebatizado de São Francisco Xavier, o forte esteve sob controle lusitano até 1682, quando, após um motim que ocasionou o aprisionamento de Barreto, a Coroa portuguesa ordenou a devolução do estabelecimento aos dinamarqueses.⁹¹

O debate sobre a construção de uma feitoria na Costa da Mina veio à tona novamente em 1698, quando d. Pedro II informou ao então governador-geral do Brasil, João de Lencastre, que o rei de Ajudá havia consentido aos portugueses construir uma feitoria em seu território. Lencastre, desde os tempos em que fora governador do Reino de Angola, entre 1688-1691, investia no comércio negreiro e, por isso, conhecia muito bem as vantagens e adversidades deste negócio. O rei de Portugal ordenou ao governador-geral a realização de uma consulta junto aos homens de negócio da praça da Bahia sobre a viabilidade de edificar tal estabelecimento. Para os comerciantes, “só poderia ter efeito a dita fortaleza formando-se

⁸⁹ Discurso no qual se mostram as razões, porque á Companhia Hollandeza das Indias Occidentaes convem largar a Portugal o Brazil, Angola, e S. Thomé. É dirigido aos Estados de Hollanda por um Enviado d'EIRE y de Portugal, 27/10/1678, BE, *Coleção de documentos Cunha Rivara*, códice CIII/2-16, fl 1-8.

⁹⁰ Alvará do príncipe d. Teodósio sobre o comércio da Costa da Mina em que confia este comércio à Junta de Comércio do Brasil, para que o administre e dirige, como o faz ao do dito estado, 06/05/1680. MMA, Vol XV, D. 236. Documento citado também por Cristina Maria Seuanes Serafim, *As Ilhas de São Tomé no século XVII*, Lisboa: Ed. Universidade Nova de Lisboa-CHAM, 2000, p.223 e Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 58.

⁹¹Roquinaldo Ferreira, “A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na Costa do Ouro (ca. 1637 - ca. 1700)”, *Vária História*, vol 26, n° 44, (2010), pp.479-498.

nesse Estado uma companhia geral para aquela Costa, a qual tomaria por sua conta a defesa da dita fortaleza”.⁹²

O governador de São Tomé, Manuel António Pinheiro da Câmara, contudo, não aprovou esta decisão, foi seguido por Lencastre e depois pelo Conselho Ultramarino. Para Câmara era “impraticável a ereção da fortaleza”, que se pretendia construir em terras controladas pelo rei de Popos, inimigo do rei de Ajudá. Além disso, a proposta dos homens de negócio da Bahia quanto à criação de uma companhia não traria vantagens ao comércio na Costa da Mina, pois aos demais súditos estaria vedado o tráfico, como ocorria com a Companhia de Cacheu. No mais, o governador de São Tomé, nas palavras de Lencastre, sugeria que Sua Majestade enviasse missionários para Ajudá, sem a construção de uma fortaleza, uma vez que “regularmente o procedimento dos seculares opõem-se a doutrina dos religiosos”.⁹³ Segundo Verger, em 1700, a Coroa portuguesa encerraria o assunto numa carta em resposta à proposta de formação de uma companhia de comércio para a Costa da Mina feita pelos negociantes da Bahia. Ali, o rei afirmava que “quanto à fortaleza de Ajudá não há o que alterar, nem tratar-se da sua edificação”.⁹⁴

Passados mais de vinte anos, Vasco Fernandes César de Menezes autorizou José Torres a edificar uma feitoria em Ajudá, com anuência da Coroa. Em 1721, quando foi expedida a ordem, a economia colonial, o tráfico de africanos e o contexto político na Costa da Mina haviam-se alterado, e muito. O vice-rei contou que, ao desembarcar na Bahia, José Torres se encontrava em viagem para a Costa da Mina. Ao retornar, o capitão negreiro lhe apresentou duas cartas do rei de Ajudá, uma para Sua Majestade e outra para o governo interino que havia antecedido o vice-reinado de Vasco Fernandes. Este relatou a d. João V ter percebido:

que aquele Príncipe oferecia sítio para uma Feitoria, remetendo aquela concessão assistências, e persuasões do mesmo Torres: pareceu-me ser conveniente ao serviço de Vossa Majestade e útil ao Comércio não desprezar aquele oferecimento: e porque os homens de negócio se utilizavam tanto na ereção daquela Feitoria, os chamei a minha presença.⁹⁵

⁹² Resposta dos homens de negócio da Praça da Bahia sobre se edificar uma fortaleza na Costa da Mina, s/d, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens régias, vol 07 doc 103.

⁹³ Carta do governador-geral do Brasil João de Lencastre ao rei [D. Pedro II] em resposta à carta régia sobre a edificação de uma fortaleza e presídio em Ajudá, 1/06/1699, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 3, D. 283. Pierre Verger também comenta acerca desta carta régia. Cf Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 59-60.

⁹⁴ Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 60.

⁹⁵ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre as cartas do vice-rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes César de Menezes, e [do capitão de mar e guerra] José de Torres, 12/05/1723, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 5, D. 524. As cartas mencionadas adiante se encontram nesse mesmo maço documental, quando não, nova referência será feita.

Esperava-se que, com a construção da feitoria, ocorresse uma diminuição das violências praticadas pelos holandeses e demais nações europeias contra as embarcações portuguesas na Costa da Mina. José Torres chegou a afirmar, numa carta escrita ao rei de Portugal em 30 de novembro de 1721, quando ainda estava em Ajudá, que “sem dúvida, com este novo domínio” se impediria não apenas “o tributo que a nação portuguesa paga aos holandeses, mas também livrar a nação dos seus roubos costumados”. Contudo, como foi visto, os holandeses continuaram cobrando o pagamento de 10% da carga de fumo dos navios oriundos do Brasil até fins do Setecentos. Já o vice-rei nutria a expectativa de que o novo estabelecimento, além de garantir uma maior celeridade na compra e embarque de cativos, ajudasse a coibir o contrabando de ouro e tabaco comumente feito entre os capitães negreiros da Bahia e os europeus estrangeiros.

A escolha de Torres para executar esse empreendimento levou em consideração sua vasta experiência na Costa da Mina, a qual, de acordo com o próprio, remeteria ao final da primeira década do século XVIII.⁹⁶ No entanto, somente se localizou registros para viagens capitaneadas por Torres ou em embarcações de sua propriedade a partir de 1717, quando dirigiu sua fragata *N^a S^a do Monserrat e Piedade* até o porto de Ajudá.⁹⁷

A decisão de Vasco Fernandes também foi influenciada por notícias trazidas por capitães recém-chegados da Costa da Mina. Segundo estes, os demais europeus buscavam “inquietar o ânimo do rei de Ajudá, para que se arrependesse do oferecimento que voluntariamente havia feito”. Além disso, diante da oferta de José Torres “para assistir a sua custa com os materiais que coubessem no seu navio”, o vice-rei concluiu ser “conveniente não perder esta ocasião”.⁹⁸ Assim, Torres partiu para o porto de Ajudá, em 12 de julho de 1721, a bordo da fragata *N^a S^a de Montserrat e Piedade*, junto com mais quatro embarcações, por ele

⁹⁶ Requerimento (cópia) do [capitão] José de Torres ao rei [D. João V] solicitando o posto de capitão-mor de Benguela com a patente de capitão-de-mar-e-guerra que tivera na Bahia, mais o hábito de Cristo e uma tença, em virtude dos muitos serviços que fizera à Coroa com dispêndio da sua própria fazenda; apresentando ainda um projeto de companhia na Bahia para o resgate de escravos na Costa da Mina, 1724, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 5, D. 547. O documento foi catalogado como se fosse datado de 1724, por fazer referência a este ano no final da súplica. No entanto, Verger supõe que fosse de 1732, pois faz referência ao vice-rei Vasco Fernandes César de Menezes como Conde de Sabugosa, título adquirido somente em 1729, e menciona também a lei de arqueações de 1731. A partir dessa ponderação de Verger, ao consultar a documentação do Arquivo Histórico Ultramarino, verifiquei que o requerimento certamente foi escrito em 4 de agosto de 1731. Isto porque localizei o parecer do Conselho Ultramarino sobre esta súplica de José Torres e nele é informado justamente essa data, que condiz com a referência feita à fortaleza de Jaquim, nessa época em funcionamento, mas que foi destruída pelos daomeanos em março de 1732. Cf Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 70-71 e 89; Parecer do Conselho Ultramarino sobre a representação de José de Torres acerca da fortaleza que fez na feitoria da Ajudá e os exames que observou da extração do ouro na Costa da Mina. 06/03/1732, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 41, D. 3709.

⁹⁷ TSTD: #51720. Outras embarcações pertencentes ou capitaneadas por Torres podem ser localizadas em: #51745; #51632; #51633; #51768; #51770; #51771; #51775; #51776; #51777; #51798; #41591; #8497.

⁹⁸ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre as cartas do vice-rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes [César de Meneses], e [do capitão de mar e guerra] José de Torres, 12/05/1723, op. cit.

compradas e carregadas com “madeiras, telha e tijolos e materiais necessários para fundar” a “nova feitoria nomeada Cesárea, feitoria de Ajudá de Nossa Senhora do Monte Carmo”.⁹⁹ Segundo Verger, o nome Cesárea seria uma homenagem ao vice-rei Vasco Fernandes César de Menezes.¹⁰⁰

O local escolhido para edificar a feitoria era o porto negreiro do reino Hueda. Este, até o final do século XVII, havia sido vassalo do reino de Aladá, conhecido entre os portugueses também como Arda ou Ardra. A partir de 1670, Hueda tornou-se um grande centro exportador de africanos escravizados, ao se tornar independente chegou a se sobressair a seu antigo suserano. Em 1671, os franceses transferiram sua feitoria de Offra para Ajudá. A Companhia Real Africana, pertencente aos ingleses, fez o mesmo em 1682. Dez anos depois, o porto de Offra foi destruído após um conflito local, o que levou os holandeses a se instalarem também em Ajudá.¹⁰¹ Ao sugerir, em 1678, a construção de uma feitoria portuguesa em Apa, porto pertencente a Aladá, o governador de São Tomé, Bernardino Freire de Andrade, tinha ciência de ser este, naquele momento, um dos principais pontos de comércio de escravos da Costa da Mina. Os cativos exportados dessa região foram denominados na Bahia como “ardas”, “ardras”, quando não genericamente “minas”, figurando entre as nações africanas comumente encontradas em Salvador e no Recôncavo em fins do Seiscentos e começo do século seguinte.¹⁰²

Em 1698, quando o projeto de construção de uma feitoria portuguesa na Costa da Mina voltou a ser discutido, o porto de Ajudá já havia se tornado o principal exportador de cativos da região. Agbangla, rei de Hueda, havia sido entronado em 1680, de acordo com Robin Law, com o apoio de comerciantes franceses, holandeses e portugueses, uma vez que sua legitimidade era frágil, pois não era o filho mais velho do monarca anterior.¹⁰³ Certamente, interessado em incrementar o comércio com os europeus que contribuíram para sua ascensão

⁹⁹ Idem. Essas informações constam numa carta escrita por Torres para d. João V ainda em Ajudá em 4 de maio de 1722.

¹⁰⁰ Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 65 e 136.

¹⁰¹ Segundo Law, a transferência da feitoria francesa de Offra para Ajudá, em 1671, foi encorajada pelo próprio rei de Aladá, pois uma rebelião contra ele se iniciara no porto de Offra. Por isso, para ajudar a contê-la, o monarca ordenou que o fornecimento de escravos fosse desviado para Ajudá, cf: Law, “The Common people were divided”, pp. 201-230; Robin Law, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750. The impact of the Atlantic Slave on an African Society*, Clarendon Press, Oxford, 1991, pp. 229-234 e 245-247. Robin Law, *The Kingdom of Allada*, Leiden: Research School CNWS, 1997, pp.5-9 e 88-90.

¹⁰² Antonil cita que entre os africanos encontrados na Bahia no começo do século XVIII havia os “ardas, minas, congos, de São Tomé, Angola, de Cabo Verde e alguns de Moçambique”, cf: André João Antonil, *Cultura e Opulência no Brasil*, 3ª ed. Belo Horizonte: Itatiaia, São Paulo, EDUSP, 1982, p. 89. Sobre o perfil étnico da mão de obra escrava em Salvador na primeira metade do Setecentos, quando há um percentual significativo de “ardas” ver: Daniele Santos de Souza, “Entre o ‘serviço da casa’ e o ‘ganho’: escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII”(Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2008).

¹⁰³ Law, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750*, pp. 151-152.

ao poder, Agbangla ofereceu aos portugueses a possibilidade de construção de um estabelecimento, tal qual as demais nações europeias. Nesse mesmo ano, o reino Hueda entrou em conflito com Popo Grande, cujo rei havia ascendido com o apoio de Agbangla, porém recusava-se a reconhecê-lo.¹⁰⁴ O desenrolar desse conflito foi um dos argumentos do governador de São Tomé contra a construção da feitoria. Apesar de nessa altura a Costa da Mina já ter sido alçada como região preferencial do tráfico baiano, como foi visto, d. Pedro II e o Conselho Ultramarino entenderam não ser conveniente levar essa proposta a diante. Nos anos seguintes, Ajudá seria responsável por um terço à metade dos embarques de africanos da Costa da Mina para as Américas e palco de intenso comércio de ouro oriundo do Brasil.¹⁰⁵

Ao retornar a Salvador, trazendo consigo cartas do rei de Hueda convidando os portugueses a erigirem uma fortaleza em seu porto negreiro, José Torres reacendeu uma antiga proposta. Porém, em 1721, aquele reino vivia uma situação política bem diferente da época de Agbangla. Huffon, que reinava nesse período, ascendeu ao trono em 1708, com apenas treze anos, indo de encontro à tradição política do reino, por ser menor de idade. Segundo Akinjogbin, isso somente foi possível graças ao apoio dos diretores das feitorias europeias de Ajudá. Para o autor, essa intervenção europeia, associada aos interesses do tráfico transatlântico, foi decisiva para o enfraquecimento do poder monárquico, tanto do reino Hueda quanto de Aladá. Por sua condição de antigo suserano, cabia a este reconhecer o novo rei e realizar os rituais e costumes pertinentes à coroação. Isto, contudo, foi negado. Huffon, por sua vez, recusou-se a pagar os tributos devidos a Aladá. Este, ao mesmo tempo, assistia a rebeldia do rei Hueda e a ascensão de Ajudá no comércio negreiro em detrimento do seu porto de Apa. O sucesso mercantil de Ajudá, no entanto, dependia do abastecimento proveniente das rotas interioranas de comércio de escravos de Aladá. Por isso, a partir de 1712, Aladá fechou suas redes de tráfico para o porto concorrente, dando início a um conflito que durou oito anos e terminou sem um desfecho definido.¹⁰⁶ Enquanto isso, autoridades e chefes das províncias do reino Hueda se dividiam em facções pró e contra Huffon, que buscava, sem sucesso, a consolidação do seu poder monárquico.¹⁰⁷

Um rei que desejava obter a legitimidade em meio aos seus súditos foi o que José Torres encontrou em Savi, capital de Hueda, após aportar em Ajudá em 27 de outubro de 1721. No

¹⁰⁴Law, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750*, p. 249; Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 127-128.

¹⁰⁵Robin Law, *Ouidah. The Social History of a West African Slaving "Port" 1727-1892*, Athens: Ohio University Press; Oxford: James Currey, 2004, p. 125.

¹⁰⁶Isaac Adeagbo Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours 1708-1818*, London: Cambridge University Press, 1967, pp. 40-41 e 57-58.

¹⁰⁷Law, "The Common people were divided", pp. 201-230. Luís Nicolau Parés, *A formação do Candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*, 2ª ed. rev., Campinas-SP, Editora Unicamp, 2007, pp-42-57.

palácio real, realizou as cerimônias diplomáticas com Huffon e lhe entregou os presentes enviados por Vasco Fernandes Cesar de Meneses, entre eles uma peça de seda e ouro.¹⁰⁸ Torres afirmou a d. João V ter sido “tratado com distinção pelos naturais do país”, recebendo apoio dos fidalgos e o auxílio de 500 negros para construção da fortaleza.¹⁰⁹ A sanção de Huffon ao empreendimento português certamente visava, através do incremento do comércio transatlântico e, por conseguinte, das relações com os europeus, oferecer poder e legitimidade a seu governo, uma vez que por meio do aparato político tradicional isso não lhe era possível.

As demais nações europeias, contudo, não viram com bons olhos a instalação da feitoria portuguesa. Inicialmente, em especial os holandeses, tentaram dissuadir, sem êxito, Huffon a voltar atrás. Segundo Torres, os holandeses buscaram apoio do exército daomeano na ilha de Popos, há quatro léguas de Ajudá, para atacar o reino Hueda em represália pela construção da feitoria portuguesa. O ataque, no entanto, não obteve êxito e, segundo José Torres, não houvesse a fortaleza lusitana reagido, estaria o próprio reino Hueda em perigo.¹¹⁰ Os europeus estrangeiros temiam que, após a ereção da feitoria, os luso-brasílicos deixassem de adquirir escravos junto aos diretores de seus estabelecimento em troca de ouro contrabandeado. A Royal African Company, por exemplo, solicitava aos seus representantes manter boas relações com os navios vindos do Brasil, colocando-se como fornecedores não apenas de escravos, mas também das mercadorias europeias necessárias ao escambo na Costa da Mina em troca de ouro e tabaco.¹¹¹ Ademais, as nações europeias tinham ciência da preferência dos capitães negreiros da Bahia por africanos muito jovens e perfeitos tal qual “estátuas de cera”, e que para isso não se incomodavam em ofertar grandes somas de ouro e tabaco, inflacionando, muitas vezes, os preços vigentes no mercado.¹¹²

¹⁰⁸ Carta do vice-rei Vasco Fernandes Cesar de Meneses para o rei de Ajudá, 20/06/1721, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Provisões e Alvarás Régios, Maço 276, fl 149-149v.

¹⁰⁹ Carta de José Torres ao rei d. João V, 04/05/1722, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 5, D. 524.

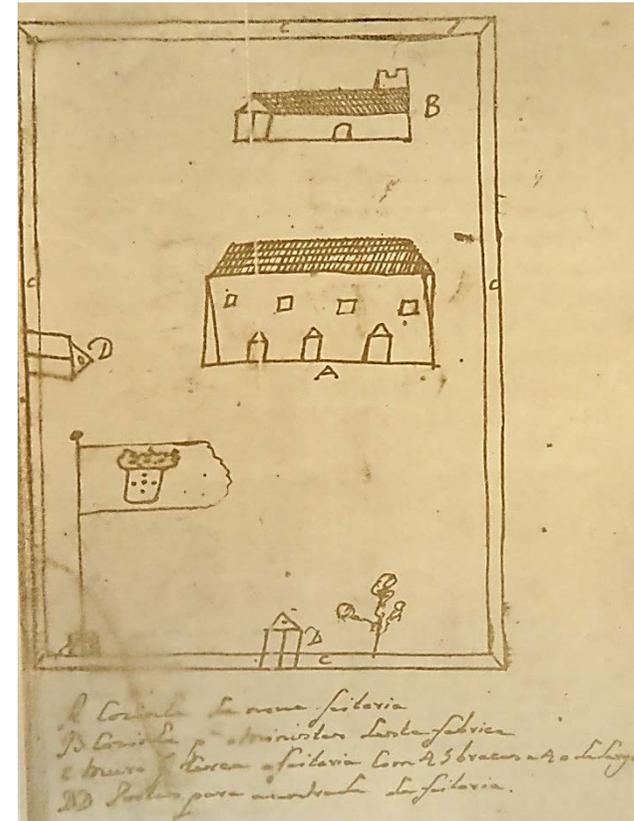
¹¹⁰ Uma possível ação holandesa que já havia sido cogitada na Cidade da Bahia Em carta escrita para o rei de Ajudá, Vasco Fernandes Cesar de Meneses menciona as constantes ações dos holandeses contra as embarcações portuguesas e solicita deste monarca que não permitisse esse tipo de violência nos portos de sua jurisdição nem que fossem feitas “represálias em nenhuma coisa que pertença aos súditos” lusitanos, cf: Carta do vice-rei Vasco Fernandes Cesar de Meneses para o rei de Ajudá, 20/06/1721, op. cit. Requerimento de José de Torres ao rei [D. João V] solicitando patente dos governos de Ajudá, Jaquim e Popos, no domínio de Arda, 19/12/1731, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 6, D. 638.

¹¹¹ Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 137-138.

¹¹² Law, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750*, pp. 136-137; Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, p. 56.

IMAGEM 3

PLANTA DA FEITORIA DE AJUDÁ



Fonte: Memória da Fortaleza Cesárea que o capitão José de Torres levantou na Costa da Mina no Reino de Ajudá no vice-reinado do Brasil de Vasco Fernandes Cesar, 19/12/1731, AHU, CU, 070 São Tomé, Cx. 6, D. 638.

Transcrição da imagem esquerda: A – casa da Pólvora no meio do leirão/ B- Porrão elevado que joga por cima da muralha/ C – Parapeito do forte que joga com canhões/ D – Quartel do Cabo da fortaleza João de Almeida/ E – Cozinha para os soldados/ F – Quartel dos soldados/ G – Muralha da fortaleza de oito palmos de grosso/ H – Fosso do redor da muralha de 22 palmos de largo/ I – Ponte levadiça para a porta da fortaleza.

Transcrição da Imagem direita: A – Cozinha da mesma feitoria/ B – Cozinha para os Ministros desta fábrica/ C – Muro que cerca a feitoria com 45 braças e 40 de largo/ D – Portões para a muralha da feitoria.

Um vice-rei exaltado diante de uma torre de denúncias:

A longa experiência no trato negreiro na Costa da Mina e as relações estabelecidas com cabeceiras e autoridades africanas foram fundamentais para a escolha de José Torres para executar o projeto da feitoria de Ajudá. No entanto, o capitão a essa altura já não desfrutava de uma imagem incorruptível quanto à defesa dos interesses do Império português ou do erário régio em particular. No período da sua partida, já corriam pelas ruas da Cidade da Bahia denúncias sobre o seu envolvimento no contrabando de ouro, açúcar e tabaco em troca de escravos e fazendas junto aos holandeses no Castelo de São Jorge e com os ingleses em Cabo Corso e no forte William. Consultas do Conselho Ultramarino e cartas do vice-rei – que a princípio pareceu ignorar estas denúncias, uma vez que concedeu a Torres a missão de edificar a feitoria de Ajudá – explicitavam as suspeitas que pairavam sobre o capitão negreiro, levantadas pelo provedor-mor da fazenda, o já conhecido Luís Lopes Pegado Serpa.¹¹³

José Torres era acusado, junto com os estrangeiros Jorge Lapim e Paulo de Lacampa, de ter sido um dos primeiros a introduzir esse tipo de contrabando na África Ocidental. Lapim e Lacampa foram expulsos da Bahia por ordem régia.¹¹⁴ Torres foi preso e remetido à cadeia em Lisboa. Porém, obteve alvará de fiança provavelmente devido à intervenção do secretário de estado Diogo de Mendonça, que havia ordenado a suspensão das investigações “enquanto se não visse o que resultava da diligência da feitoria no porto de Ajudá”.¹¹⁵ Em 1723, o Conselho Ultramarino recomendou a d. João V, como remuneração aos serviços prestados por Torres na Costa da Mina, “permitir que este réu se livre solto, mostrando nesta benignidade, a real grandeza com que remunera a quem o serve”.¹¹⁶ No jogo político do antigo regime era

¹¹³ Consulta (cópia) do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre as cartas do [vice-rei] do Estado do Brasil, [Vasco Fernandes César de Meneses], e do tesoureiro-geral do mesmo Estado, Manuel Cardoso da Silva, acerca do requerimento do capitão de navios de escravos da Costa da Mina, José de Torres, ao Conselho da Fazenda, 10/07/1721, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 5, D. 507.

¹¹⁴ Carta do rei de Portu

gal ao Governador Geral do Brasil sobre a expulsão de José Torres, Jorge Lapim e Paulo Lacampa, por negociarem com os holandeses do Castelo de São Jorge da Mina trocando açúcar, tabaco e couros por escravos Sua Majestade censura os Ministros do Conselho da Fazenda por concederem licença tão contrária a seus interesses, 19/10/1721, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens régias, Vol 15, D. 29.

¹¹⁵ Requerimento de José de Torres, preso na Cadeia da Corte devido a comercialização de produtos proibidos na Bahia, ao rei [D. João V] solicitando alvará de fiança para que possa se defender e mostrar-se sem culpa. Anexo: parecer. AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 16, D. 1406. Parecer do conselho Ultramarino sobre a requerimento de José de Torres, em que solicita a mercê do posto de governador da Ajudá e dos mais domínios por tempo de dois anos, 1724, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 20, D. 1817.

¹¹⁶ Trata-se de um parecer do Conselho Ultramarino acerca de um requerimento feito por Torres, no qual solicitava o cargo de governador de Ajudá e demais domínios da Costa da Mina pelo período de dois anos, cf. Parecer do conselho Ultramarino sobre a requerimento de José de Torres, em que solicita a mercê do posto de governador da Ajudá e dos mais domínios por tempo de dois anos, 1724, op. cit. Requerimento de José Torres ao rei [D. João V] solicitando ordem para que o vice-rei [do Brasil], Vasco Fernandes César [de Meneses], mandasse meter no cofre da nau capitania uma determinada quantia pertencente à consignação que os homens de

necessário guardar o princípio que recomendava “haver proporção entre o prêmio e serviço”.¹¹⁷

No entanto, se em Lisboa agia-se com moderação, na Bahia, pelo contrário. Quando ainda se encontrava na Costa da Mina, o fundador da feitoria de Ajudá soube que o juiz de fora Antônio Moniz Toscano havia sequestrado seus bens para pagamento de uma suposta dívida que teria com credores ingleses, a qual alegara ter sido quitada.¹¹⁸ Ao retornar a Salvador, Torres prestou esclarecimentos e justificações ao provedor-mor Thomas Feliciano de Sá Bernas. Ademais, escreveu a Sua Majestade, ao saber que seus bens haviam sido executados em praça pública, restando-lhe apenas aquilo que havia levado consigo para a Costa da Mina – ou seja, sua fragata *N^a S^a de Montsserrat e Piedade*, a metade de uma corveta e quarenta escravos, a maioria, provavelmente, africanos boçais vindos com ele.

Na carta escrita em 4 de maio de 1722, o capitão descreveu os desafios encontrados para a ereção da feitoria e informou o rei sobre a autorização dada pelo rei de Arda para a construção de uma feitoria no porto de Jaquim. Sítio considerado “domínios de Arda chave do melhor resgate de escravos também em Acara [Accra]”, onde “se pode fazer uma fortaleza, cujo distrito além de ter mineral de ouro é de grande resgate de escravos e marfim”. Torres encaminhou para o Conselho Ultramarino a carta supostamente escrita pelo rei de Arda em 24 de dezembro de 1721. Nesta o monarca africano afirmava estimar “muito que Vossa Majestade Real tenha esta nova fortificação circunvizinha as minhas terras”. Portanto, sugeria a d. João V “ordenar ao capitão de mar e guerra e governador José de Torres venha a este meu porto de Jaquim alvarar a real bandeira de Vossa Majestade Real, e acertar fortaleza e feitoria para com esta ser o comércio aumentado, e os meus domínios mais seguros”.¹¹⁹

Nesse período, a monarquia de Aladá enfrentava os problemas resultantes da sucessão real de 1717. A ascensão de Soso como monarca foi questionada pelo seu irmão Hussar, que se rebelou com o apoio do governador de uma província de Aladá. Por orientação do diretor do forte francês, Bouchel, Huffon manteve-se neutro diante do processo de sucessão no reino vizinho. Somente após a escolha de Soso, enviou uma embaixada com presentes e

negócios nomearam para a despesa e sustento da fortaleza de Ajudá que foi remetido no cofre da Casa dos Contos da cidade [da Bahia], para assim pagar o que estava a dever à Fazenda Real por conta do que despendeu com a fortaleza.06/03/1723, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 5, D. 520.

¹¹⁷ Parecer do conselho Ultramarino sobre a requerimento de José de Torres, em que solicita a mercê do posto de governador da Ajudá e dos mais domínios por tempo de dois anos, 1724, op. cit.

¹¹⁸ Segundo Verger, havia o protesto, há 14 anos, feita por sir John Methuem contra José Torres de uma carta de câmbio no valor de 22 mil cruzados, sacada por Torres para pessoa desconhecida em Barcelona. Essa cobrança resultou na venda dos bens de José Torres em praça pública, conforme comunicou o vice-rei em 15 agosto de 1722, cf: Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 66 e 86

¹¹⁹ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre as cartas do vice-rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes [César de Meneses], e [do capitão de mar e guerra] José de Torres, 12/05/1723, op. cit.

congratulações ao novo monarca. Isto proporcionou uma reaproximação curta entre os dois reinos nos anos de 1717-1718, que resultou na realização das cerimônias tradicionais por parte de Aladá, permitindo, conforme Law, o reconhecimento de Huffon como rei legítimo.¹²⁰

Para consolidar o seu domínio, Soso buscou ampliar a participação de Aladá no tráfico transatlântico. Por isso, sua reaproximação com Hueda não tardou a estremecer, pois, para atrair o comércio para Jaquim, intensificou o bloqueio das rotas comerciais para Ajudá. Entre os anos de 1717 e 1720, o rei de Aladá fez diversos convites aos diretores dos fortes europeus de Ajudá para deixar este porto e se estabelecer em Jaquim. Contudo, isso não se efetivou, porque Soso não pretendia oferecer aos europeus nenhuma concessão maior do que aquelas que estes já dispunham no reino Hueda. Além disso, seus esforços para bloquear as redes internas de comércio de escravos não surtiram o efeito almejado, uma vez que, em 1721, os portugueses decidiram construir uma feitoria em Ajudá, demonstrando a vitalidade mercantil desse porto.¹²¹Essa decisão, provavelmente, levou Soso a oferecer a José Torres a mesma oportunidade de erigir um estabelecimento em Jaquim.

De acordo com Law, Hussar solicitou o apoio de Agaja, rei do Daomé, localizado a nordeste de Aladá, para auxiliá-lo na sua reivindicação ao trono. Segundo Akinjogbin, o Daomé havia se fortalecido como estado a partir de 1708, com a ascensão de Agaja, responsável por implantar uma política de centralização política e formação de um exército forte. Em 1714, este reino já era conhecido pelos europeus, através do porto de Epe, onde se adquiriam escravos junto aos daomeanos. Sabe-se pouco sobre a trajetória do Daomé entre os anos de 1708 e 1724, mas, provavelmente, tratou-se de um período em que este protagonizou uma série de conflitos contra cidades e reinos vizinhos, entre eles o reino de Weme.¹²²

Em 30 de março de 1724, Agaja invadiu Aladá e derrotou Soso, que foi morto. Contudo, em vez de declarar Hussar como novo rei, Agaja anexou Aladá ao território daomeano. Os comerciantes europeus teriam comemorado o passamento de Soso, declarando que a partir de então o comércio estaria aberto. Após a conquista, o rei daomeano voltou-se para Hueda e, rapidamente, as relações com este reino estremeceram. Em 1725, Agaja enviou uma embaixada solicitando a abertura do comércio transatlântico a Huffon, que recusou a proposta. Law afirma ser provável que Agaja, como conquistador de Aladá, tentou impor-se como suserano de Hueda. Em março de 1727, o exército daomeano invadiu as províncias do norte daquele país. De acordo com Akinjogbin, desde 1717, há indícios de que Agaja

¹²⁰ Law, ““The Common people were divided””

¹²¹ Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, pp. 54-57.

¹²² Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, pp. 60-65.

pretendia conquistar os reinos Aja da Costa. Atribuiu-se às divisões internas entre partidários e opositores de Hufon a pouca resistência oferecida às tropas daoemanas – como salientou o diretor da feitoria de Ajudá Francisco Pereira Mendes – e o rei acabou exilando-se junto com sua corte na Ilha de Popos. Em cinco dias, o conflito deixou um saldo de cinco mil mortos e dez mil prisioneiros.¹²³

Durante a ação daomeana em Ajudá, a recém construída feitoria portuguesa, assim como os demais estabelecimentos do tráfico Atlântico, foi incendiada, com exceção da feitoria francesa, que serviu de refúgio para os diretores e demais europeus. Nesse momento, José Torres já havia retornado para a Bahia e enfrentava as investigações promovidas pelo provedor-mor da fazenda e as suspeitas do vice-rei.

Em 24 de março de 1724, Vasco Fernandes respondeu a uma carta régia que o consultava acerca do procedimento de Torres na Costa da Mina. Este havia requerido a mercê de governador da feitoria de Ajudá. O futuro conde de Sabugosa confirmou que o capitão negroiro havia realizado contrabando com o general do Castelo de São Jorge da Mina e com o governador de Cabo Corso. Além disso, afirmou que as despesas para construção da fortaleza – que Torres se jactava ter sido suas – foram pagas pelo diretor Francisco Pereira Mendes ao rei de Ajudá. Por isso, Vasco Fernandes recomendava a d. João V “que de nenhuma sorte defira a pretensão deste homem no que respeita a qualquer emprego da Costa da Mina, antes impedir-lhe que não vá a nenhum daqueles portos”.¹²⁴ Enquanto isso, em Lisboa, corria à boca pequena que o fundador da feitoria de Ajudá se gabava publicamente “de que no Tribunal da Relação [da Bahia] fazia o que queria”, pois era comissário de vários ministros.¹²⁵ Talvez, por questões de suspeição, o processo contra Torres foi apreciado pelo Tribunal da Relação de Lisboa que, por sentença de 31 de agosto de 1732, o absolveu da acusação de

¹²³ Law, ““The Common people were divided””; Law, *Slave Coast of West Africa 1550-1750*, pp. 278-287, Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 144-146 e 165-167; Carta do governador da Bahia ao rei de Portugal sobre notícias trazidas pelo capitão de mar e guerra, Luiz de Abreu Prego, por carta do diretor da feitoria de Ajudá, Francisco Pereira Mendes, da guerra naquele Reino, tomando-o de Daomé, quase sem resistência de Ajudá que em cinco dias capitulou com a morte de mais de cinco mil prisioneiros, 18/07/1727, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens régias, vol 21, D. 58 e Vol. 18, D. 14.

¹²⁴ Carta do governador da Bahia ao rei de Portugal sobre notícias trazidas pelo capitão de mar e guerra, Luiz de Abreu Prego, por carta do diretor da feitoria de Ajudá, Francisco Pereira Mendes da guerra naquele Reino, tomando-o de Daomé, quase sem resistência de Ajudá que em cinco dias capitulou com a morte de mais de cinco mil prisioneiros, 18/07/1727, op. cit.

¹²⁵ Carta do governador da Bahia ao Rei de Portugal sobre notícias trazidas pelo Capitão de Mar e Guerra, Luiz de Abreu Prego, por carta do diretor da feitoria de Ajudá, Francisco Pereira Mendes da guerra naquele Reino, tomando-o de Daomé, quase sem resistência de Ajudá que em cinco dias capitulou com a morte de mais de cinco mil prisioneiros, 18/07/1727, op. cit. Na carta-régia o rei pergunta a Vasco Fernandes César de Menezes sobre a veracidade dessa informação, a qual o vice-rei responde não saber se Torres era comissário, mas era certo que mantinha relações próximas com alguns ministros.

“comércio com estrangeiros na Costa da Mina e introdução de fazenda do norte daquela Costa em direitura ao Brasil”.¹²⁶

Como não usufruía mais da confiança do vice-rei, José Torres, segundo Verger, aproximou-se do governador e capitão geral das Minas, d. Lourenço de Almeida, e passou a fazer negócios na praça do Rio de Janeiro. Suas práticas comerciais nesta cidade, contudo, tornaram a suscitar a desconfiança das autoridades, de modo que, em 1732, estava sendo novamente devassado.¹²⁷ Ainda de acordo com Verger, Torres esteve na Costa da Mina em 1730, onde tentou construir um estabelecimento em Popo, local do exílio de Huffon. Porém, o rei mostrou-se reticente. Isso levou o capitão negreiro a edificar uma feitoria em Jaquim à sua própria custa e com o apoio de d. Lourenço de Almeida. Por ter sido construída à revelia do governo geral do Brasil, o vice-rei teria se negado a prestar qualquer ressarcimento ou mesmo dar crédito aos documentos e provas apresentados por Torres.¹²⁸

Jaquim era uma povoação pertencente ao reino de Aladá, bem próxima ao antigo porto de Offra, onde o comércio com os europeus havia perdido espaço com a ascensão de Ajudá em fins do Séiscentos. No início do século XVIII, a região voltou a tornar-se interessante para o tráfico, momento em que Jaquim havia se tornado um importante porto e, desde fins dos seiscentos, já se rebelava, adquiriu autonomia frente ao rei de Aladá, possuindo governante próprio. Quando o Daomé conquistou Aladá, em 1724, Jaquim inicialmente submeteu-se a Agaja, porém sempre se manteve alerta contra as pretensões do rei daomeano.¹²⁹

Há duas cartas de Vasco Fernandes Cesar de Menezes encaminhadas a d. João V que esclarecem os fatos apresentados por Verger quanto a construção de uma feitoria em Jaquim. A primeira, de 13 de maio de 1729, em que o vice-rei lamentou a decadência em que se encontrava o comércio na Costa da Mina após os conflitos encabeçados pelo Daomé. Destacou como “os reis daquele continente tem dado as mãos para destruir este [Agaja] a que não reconhecem senão por régulo, por se haver levantado sendo vassalo do de Arda”.¹³⁰ As conquistas daomeanas sobre os reinos litorâneos, segundo Akinjogbin, representaram a imposição de um novo sistema político baseado não mais nas normas tradicionais, por ele

¹²⁶ Parecer do Conselho Ultramarino sobre a representação de José de Torres acerca da fortaleza que fez na feitoria da Ajudá e os exames que observou da extração do ouro na Costa da Mina, 06/03/1732, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 41, D. 3709.

¹²⁷ Parecer do Conselho Ultramarino sobre a representação de José de Torres acerca da fortaleza que fez na feitoria da Ajudá e os exames que observou da extração do ouro na Costa da Mina, 06/03/1732, op. cit.

¹²⁸ Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 68-71 e 150-155.

¹²⁹ Law, *Slave Coast of West Africa 1550-1750*, pp. 287-297.

¹³⁰ Carta do [vice-rei e capitão-general do estado do Brasil], conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses ao rei [D. João V] sobre a decadência dos negócios da Costa da Mina, 13/05/1729, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 33, D. 3026.

denominada de teoria social *Ebi*, mas na força de um estado centralizado à frente de um exército poderoso. Por isso, a intervenção do reino iorubá de Oyó tinha o objetivo claro de reestabelecer a ordem política na região.¹³¹

De acordo com Robin Law, os reis de Hueda, Weme e Aladá, despojados de seus tronos por Agaja e exilados ao longo da Costa, solicitaram assistência militar a Oyó. A ação militar deste reino tinha como pano de fundo não apenas o reestabelecimento da ordem política baseada na teoria social do *Ebi*, mas claramente respondia aos próprios interesses de Oyó no comércio com os europeus. Nos anos de 1728 e 1729, este estado enviou sua temida cavalaria para o território do Daomé, destruindo cidades e vilarejos. A ação deixou um saldo significativo de mortos e prisioneiros. Em ambas as ocasiões, Agaja e sua corte refugiaram-se na zona alagadiça de floresta, onde o exército de Oyó não conseguia alcançá-lo, aguardando que a escassez de provisões e o início das estações chuvosas obrigassem a cavalaria a bater em retirada. Em 1730, Agaja, por intermédio de João Basílio, diretor da feitoria portuguesa de Ajudá, entrou em acordo com Oyó, tornando-se tributário deste reino. Paralelamente a isso, o Daomé enfrentou ainda uma coalizão formada pelo soberano de Jaquim, pelo rei Huffon – monarca de Hueda exilado na ilha de Popos – e o rei de Weme.

Esses conflitos, embora resultassem em um grande número de prisioneiros, muitos dos quais destinados à escravização e venda, desestabilizaram as relações de comércio na região, fechando importantes rotas de abastecimento interno de cativos. Enquanto o Daomé sofria com as investidas de Oyó, o porto de Ajudá lidava com a escassez de escravos, obrigando as embarcações a permanecerem muito mais tempo na costa até completarem sua carga. Nesses difíceis anos para os traficantes, o porto de Jaquim transformou-se numa espécie de refúgio, onde o comércio ainda podia ser feito com alguma segurança. Não à toa, na carta escrita em 1729, Vasco Fernandes comunicou a d. João V que havia ordenado o estabelecimento em Jaquim de “uma casa com título de feitoria, sem despesa da fazenda” real, visto que “aquele rei me tinha pedido a mandasse estabelecer, quis me aproveitar desta ocasião, antes que os ingleses e franceses fizessem o mesmo por este porto, o único que hoje temos para o negócio”.¹³²

Um ano depois, no entanto, a construção não havia sido efetivada. Na carta enviada a Sua Majestade em 29 de abril de 1730, o vice-rei anexou uma de João Basílio dando conta dos distúrbios provocados pelas investidas de Oyó contra o Daomé. Segundo o diretor da

¹³¹ Akinjogbin, *Dahomey and its Neighbours*, p. 68; 81-90.

¹³² Carta do [vice-rei e capitão-general do estado do Brasil], conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses ao rei [D. João V] sobre a decadência dos negócios da Costa da Mina, 13/05/1729, op. cit.

feitoria de Ajudá, Agaja solicitou de “cada uma das três feitorias [inglesa, francesa e portuguesa] lhe haviam de emprestar 40 cativos e vários gêneros de fazendas para enviar ao Rei de Ayo (sic.) para concluir a paz que com ele tem tratado”, acordo, como foi visto, que o próprio Basílio intermediara. Vasco Fernandes, no entanto, salientava a d. João V que, mesmo selada a paz com Oyó, “terá muito pouco remédio o dano que se experimenta, porque [este] impede a passagem dos escravos, e rouba os negros que os vão comprar ao Sertão”. A escassez de escravos em Ajudá, de acordo com o vice-rei, estaria levando as embarcações a demorarem doze a quinze meses para completarem o seu giro, quando em situações normais o faziam em seis a sete. Isto obrigava os navios da Bahia a buscarem provisões nas ilhas de São Tomé e Príncipe.

Com esta argumentação, Vasco Fernandes buscava convencer o rei de que não investiria na manutenção da feitoria de Ajudá “enquanto estas desordens se não compuserem de todo”. De maneira que, continuando esses distúrbios, melhor seria construir uma feitoria em Jaquim, único porto possível de se negociar. O vice-rei reafirmava ser tal projeto reivindicado pelo rei de Jaquim, o qual “pede com grande instancia se faça ali aquela obra para qual se oferece a dar todo o adjutório, porque lhe convém ter donde se refugiar em caso que seja assaltado pelo Daomé”. Porém, concluíra que sua edificação não seria possível sem as expensas régias para compra de artilharia, munição, materiais e embarcações necessárias para o empreendimento, suplicando o auxílio régio ao final da missiva. O secretário de Estado Diogo Mendonça Corte Real, contudo, ao responder a solicitação de Vasco Fernandes, em 30 de agosto do mesmo ano, afirmou não ser oportuno realizar despesa com tal empreendimento. Ressaltava a conturbada situação política na Costa da Mina, e o fato de a Coroa portuguesa se encontrar, naquele momento, em um esforço diplomático em Haia, tentando por fim às violências praticadas pela WIC.¹³³

Parece, portanto, que Torres não apenas se antecipara às pretensões de Vasco Fernandes, por ter ciência de que dificilmente este lhe confiaria a construção da nova feitoria, mas agiu sem dispor da anuência das autoridades de Lisboa. Em 1731, partiu para a Costa da Mina, levando “madeira, telha, tijolos, artilharia, pólvora, armas, e munição para empregar no aumento da fortaleza de Ajudá, e querer fazer na marinha outra”. Ao desembarcar na costa africana, soube haver em Jaquim “uma grande casa de negócio holandesa, muito opulenta onde vendem escravos e fazendas aos navios da Bahia” em troca de ouro em pó, tabaco e

¹³³ Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei [D. João V] informando sobre as dificuldades para continuar os negócios de escravos na Costa da Mina em razão das desordens ocasionadas pelo rei de Daomé e o reino de Oyó, 29/04/1730, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 36, D. 3314. Documento citado também por Verger, in: *Fluxo e refluxo*, pp. 148-149.

couro oriundo da colônia do Sacramento. Para fazer frente a isto, Torres, de acordo com seu relato, buscou apoio junto ao rei de Jaquim, obtendo autorização e sítio próprio para construção de uma feitoria com quatro baluartes, denominada São João de Jaquim, na qual deixou gente de seu navio, sob o comando do capitão Antônio Rodrigues Ribeiro.¹³⁴ Ao comunicar o seu feito a d. João V, em carta de 4 de agosto de 1731, Torres explicou minuciosamente como se realizava o contrabando de ouro e tabaco na Costa da Mina.¹³⁵ Algo que talvez parecesse irônico a Vasco Fernandes, uma vez que o capitão negreiro respondia a processo por contrabando na Costa da Mina.

José Torres propunha, como forma de por fim a estas negociações ilícitas, bem como às ações dos holandeses e demais nações europeias, a armação de fragatas de guerra e o fortalecimento da artilharia das fortalezas, além da instituição de uma companhia de comércio. Esta usufruiria do monopólio do tráfico da Bahia para aquela região, tendo na feitoria de Jaquim seu principal centro de atividade. Seus planos, todavia, dissolveram-se após a feitoria portuguesa de São João de Jaquim ter sido destruída por Agaja, em 2 de abril de 1732, obrigando seu rei a se refugiar numa lagoa à leste, em direção ao porto de Apa. O forte português, embora tivesse resistido ao ataque, continuou funcionando por poucos anos, um novo diretor chegou a ser nomeado em 1735, mas abandonou o posto em 1738.¹³⁶ A essa altura, Torres já havia diversificado sua área de atuação, tanto que, no mesmo requerimento de 1731, solicitara a El-Rei a mercê de ser nomeado capitão-mor de Benguela, região que frequentava desde pelo menos 1726.¹³⁷

O governador de Angola, Paulo Caetano de Albuquerque, em 1729, comunicou a d. João V que José Torres havia ido ao presídio de Benguela no ano de 1726, com dois navios, sem passar por Luanda para “pagar os direitos que se costumam pagar, mas nem ainda os do contrato, indo depois para o Rio de Janeiro”. Retornou a Baía das Vacas, em 1727, com outro navio e, embora tivesse passado por Luanda, “queria eximir de pagar os subsídios que de cada escravo se pagam”, repetindo o mesmo no ano seguinte, em grave prejuízo à Fazenda Real. Note-se que embora tivesse mudado de rota comercial, Torres permaneceu com o costume de dar pouca importância às regras vigentes.¹³⁸

¹³⁴ Requerimento de José de Torres ao rei [D. João V] solicitando patente dos governos de Ajudá, Jaquim e Popos, no domínio de Arda, 19/12/1731, AHU, CU, 070, *São Tomé*, Cx. 6, D. 638.

¹³⁵ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre as cartas do vice-rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes César de Meneses, e [do capitão de mar e guerra] José de Torres, 12/05/1723, op. cit.

¹³⁶ Law, *Slave Coast of West Africa 1550-1750*, pp. 296-297; Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 154-155.

¹³⁷ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre as cartas do vice-rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes César de Meneses, e [do capitão de mar e guerra] José de Torres, 12/05/1723, op. cit.

¹³⁸ Carta do governador e capitão-general de Angola, Paulo Caetano de Albuquerque, ao rei [D. João V] respondendo à provisão de 18 de Maio de 1729, relativa à carta dos oficiais do Senado da câmara, de 17 de Abril

Em 1736, o governador de Angola, Rodrigo César de Meneses, informou ao Conselho Ultramarino por meio de certidão, que José Torres havia chegado em Luanda, em dezembro do ano anterior, com quatro navios oriundos do Rio de Janeiro. Carregou os vasos com mais de 1.200 cativos, sendo que duas das embarcações, com cerca de 640 cativos, destinavam-se ao porto da Vila de Santos, de onde seguiriam para as minas de Cuiabá e Goiás. Ou seja, as relações estabelecidas com d. Lourenço de Almeida levaram Torres a estender seus negócios não apenas para Minas Gerais, Rio de Janeiro e Angola, mas por toda a região mineradora, incluindo as novas áreas de extração.¹³⁹

O TSTD registra apenas uma viagem deste capitão para a África Centro-Occidental, ocorrida em 1738, quando dirigiu a corveta *São Pedro e São Paulo*, de sua propriedade, viagem frustrada por um desastre natural. Foi nesta mesma embarcação, porém capitaneada por Manoel da Silva, que, segundo o mesmo banco de dados, ocorreu a última viagem de um vaso pertencente a José Torres na rota entre Salvador e Costa da Mina. A travessia ocorreu em 1731, quando teria desembarcado aproximadamente 283 africanos na Cidade da Bahia.¹⁴⁰ A mudança de rota de comércio desse experiente capitão negreiro ocorreu após ele entrar em conflito com o vice-rei. O conde de Sabugosa, como foi visto, chegou a sugerir a El-Rei, em 1724, que Torres fosse banido do comércio com a costa da África.¹⁴¹ Simultaneamente, o contexto das guerras daomeanas, responsável pela desorganização do tráfico na Costa da Mina, contribuiu para a guinada comercial de Torres para a África Centro-Occidental, especialmente para o porto de Benguela, e ele não foi o único a fazer isso.

O contrabando de ouro e a lei de arqueações de 1731

Vasco Fernandes adotou medidas para tentar frear o contrabando sistêmico de metal dourado para a costa africana, especialmente para África Occidental. Ainda no começo do seu

de 1728, sobre o prejuízo dos moradores e do povo com a demora dos navios vindos de Portugal e do Brasil, no presídio de Benguela, a fazer armações, onde os escravos ladinos pombeiros vendiam as presas que resgatavam nos sertões com as fazendas dos seus senhores, não dando conta disso aos mesmos e destruindo o seu negócio 20/12/1729, AHU, CU, 001 *Angola*, Cx. 27, D. 2669. Na Baía das Vacas, situava-se Benguela, tendo esse nome devido a importância que o gado tinha para a economia local.

¹³⁹ Certidão passada pelo governador e capitão-general de Angola, Rodrigo César de Meneses, atestando que o capitão de mar e guerra, José de Torres, havia chegado a Luanda com quatro navios vindos do Rio de Janeiro carregados de mercadorias que ali carregara de escravos, enviando duas das embarcações à vila de Santos com escravos destinados às minas de Cuiabá e Goiás. 10/08/1736, AHU, CU, 001 *Angola*, Cx. 32, D. 3061

¹⁴⁰ TSTD #8497 e #50586, respectivamente.

¹⁴¹ Carta incompleta do Governador geral ao rei de Portugal, em que denuncia as práticas ilícitas e o mau procedimento de José Torres responsável pela fundação da Feitoria de Ajudá, 24/03/1724, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens régias, Vol. 18, D. 14.

governo, lançou um bando impondo a pena de morte às pessoas acusadas de transportar ouro ou prata para a Costa da Mina.¹⁴² Desconhece-se, no entanto, se esta pena chegou a ser imputada a alguém. Buscava-se, pelo menos formalmente, coibir o transporte de ouro para África. Quando o diretor da fortaleza de Ajudá, Francisco Pereira, solicitou ao vice-rei que além de “pânicos” (panos) e búzios também fosse enviado ouro para a manutenção da feitoria, por exemplo, Vasco Fernandes achou por bem consultar Lisboa. D. João V respondeu que “de nenhum modo deve permitir o vice-rei sacar-se ouro para a Costa da Mina”, nem mesmo para a conservação da feitoria de Ajudá.¹⁴³

A despeito do seu efetivo cumprimento, medidas como estas se mostraram inócuas, de modo que o contrabando de ouro permanecia reluzente à vista de todos. Do Rio de Janeiro, partiam embarcações carregadas de ouro, assim como de Pernambuco e da Paraíba, em direção à Costa da Mina. Em 1726, o Conselho Ultramarino, por meio de consulta do rei, sugeria, como forma de reprimir os ilícitos cometidos no tráfico de escravos, a promulgação de uma lei, ordenando que todos os navios que se dirigirem à Costa da Mina fossem inspecionados. Desejava-se certificar que as embarcações levassem apenas a quantidade de fazendas suficiente para aquisição de escravos, conforme a sua arqueação. Aquelas que transportassem mais cativos que a quantidade para a qual foram arqueadas perderiam toda a carga para os cofres régios.¹⁴⁴

Paralelamente a isso, Vasco Fernandes tomou outra medida que visava regulamentar o tráfico baiano na África Ocidental. Por meio de portaria, datada de 9 de outubro de 1725, determinou que os rolos de tabaco exportados para a Costa da Mina pesassem, no máximo, duas arrobas e meia. Além disso, somente poderia ser embarcado o tabaco de terceira qualidade, sendo o de primeira e segunda destinados à Europa. Ao limitar o peso dos rolos de fumo, o vice-rei pretendia dificultar o contrabando de tabaco fino com ingleses, franceses e holandeses, pois rolos de tamanho inferior conservavam a qualidade do produto por menos tempo. Assim, se tabaco de primeira fosse ilicitamente embarcado para Costa da Mina certamente chegaria ao seu destino final avariado, caso fosse remetido da África à Europa,

¹⁴² Carta do [vice-rei e governador-geral do Brasil] Vasco Fernandes César de Menezes ao rei [D. João V] comunicando o lançamento de um bando impondo a pena de morte a toda a pessoa que levasse ouro ou prata para a Costa da Mina. 22/07/1722, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 15, D. 1302.

¹⁴³ 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, 12/01/1725, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 20, D. 1825.

¹⁴⁴ Consulta (cópia) do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre o negócio que as embarcações dos postos do estado vão fazer a Costa da Mina, 15/02/1726, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 25, D. 2291.

tendo em vista que a aferição do peso era mais simples de ser feita que a qualidade do produto.¹⁴⁵

Em 1 de julho de 1730, a proposta feita pelo Conselho Ultramarino em 1726, foi transformada em lei régia. A partir de então, nenhuma embarcação poderia se dirigir à Costa da Mina sem prévia licença do vice-rei ou governador da respectiva capitania. Autorização que somente seria emitida após exame da arqueação das embarcações negreiras. Isto já estava determinado pelo regimento das arqueações de 1684, mas agora tinha o explícito objetivo de evitar o contrabando de ouro e tabaco na Costa da Mina, bem como a introdução de fazendas europeias nos portos do Brasil. Mensurava-se o número de cativos que cada navio poderia embarcar, não apenas conforme o seu tamanho, mas levando em consideração a quantidade de fazendas despachadas na alfândega. Ademais, caberia a cada armador prover a embarcação com artilharia e munição suficiente para sua defesa, em especial dos ataques holandeses. Com a visita no retorno da viagem, averiguar-se-ia o cumprimento da lei. Aos infratores caberia o confisco do navio e de toda sua carga, incluindo os escravos a bordo, bem como o degredo do capitão por dez anos em Angola.¹⁴⁶

No ano seguinte, essa norma foi ratificada por meio de uma nova lei, promulgada em 25 de maio de 1731. Acrescentava-se, porém, a proibição de embarcações portuguesas aportarem no castelo de São Jorge da Mina, bem como de pagarem os 10% sobre a carga de tabaco, as “dachas” ou de fazerem qualquer comunicação com os holandeses.¹⁴⁷ Somente poderiam partir para a Costa da Mina as embarcações armadas com artilharia e equipagem necessária para fazer frente aos ataques das galeras da WIC. A lei, desta forma, transferia a responsabilidade sobre a segurança do tráfico da Coroa portuguesa para o armador do navio.

Esta medida extrema foi amplamente debatida no Conselho Ultramarino e, exceto por d. João de Souza, os conselheiros estavam resolutos de que o fim do comércio na Costa da Mina

¹⁴⁵ Portaria do vice-rei do Brasil, Vasco Fernandes César de Menezes, determinando que os rolos de tabaco exportados para a Costa da Mina, não tivessem mais de duas arrobas e meia de peso, 09/10/1725, AHU, CU, 005-01 *Bahia-Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 9, D. 1623.

¹⁴⁶ Lei (cópia) de D. João [V] determinando que nenhuma embarcação possa navegar dos portos do Brasil para a Costa da Mina ou mesmo receber carga sem licença do vice-rei e governador da capitania de onde houver de sair, 01/07/1730, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 37, D. 3337.

¹⁴⁷ Escrito (minuta) do [secretário de estado], Diogo de Mendonça Corte Real, ao [secretário do Conselho Ultramarino], Manuel Caetano Lopes de Lavre, remetendo a nova minuta da lei sobre o comércio na Costa da Mina, atendendo à necessidade de acrescentar algumas cláusulas à lei [de 1 de Julho de 1730], solicitando ainda o envio da primeira minuta; [a lei estabelecia o degredo em Angola para os responsáveis dos navios que não levassem fazendas suficientes para os escravos, que excedessem a arqueação ou transportassem coisas proibidas, como ouro e tabaco fino, e ordenava especial cuidado nas vistorias e nas avaliações das cargas ao vice-rei do Brasil, aos governadores e ao capitão-mor da Paraíba, devendo devassar-se os transgressores]. 25/05/1731, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 6, D. 630. Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei [D. João V] comunicando que mandou publicar e fará observar a lei acerca da navegação da Costa da Mina, 12/09/1731, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 39, D. 3581. Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 71-78. Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 240-245.

extinguiria as violências praticadas pelos holandeses e o contrabando de ouro e fumo. As autoridades em Lisboa inferiam que as feitorias de Ajudá e Jaquim ou qualquer outro empreendimento do tipo, não seriam capazes de impedir a ação holandesa. Além disso, acreditavam que as demais possessões portuguesas na costa africana, ou seja, Cabo Verde, Cacheu, Angola, Madagascar, e Moçambique, bem como os portos de Benim e Calabar, teriam plenas condições de fornecer os escravos necessários às minas e lavouras do Brasil.¹⁴⁸

Apesar dos protestos e requerimentos escritos pelos negociantes e armadores da praça da Bahia, organizados em torno da *Mesa dos Homens de Negócio da Bahia para o Bem Comum*, a lei foi outorgada e, não muito diferente do regimento de 1684, foi sistematicamente desobedecida. Em 1733, o conselheiro Gonçalo Manoel Galvão de Lacerda ponderava que os traficantes da Bahia, em virtude das ações da WIC, se viram obrigados a comercializarem na Costa da Mina apenas com tabaco e ouro contrabandeado. O Brasil, por outro lado, não poderia passar “sem os escravos da Costa da Mina”, mas os armadores negreiros dificilmente conseguiriam arcar com “a despesa de comprar cascos capazes de se armarem em guerra”. Isto ampliaria os gastos com “equipagem, e guarnição, e não poderiam trazer um tal número de cabeças que os compensasse destas despesas, tanto por que faltaria praça nos navios como porque não poderia meter mantimentos bastantes para sustento de tanta gente”. No entanto, mesmo se as embarcações negreiras levassem artilharia e gente do mar, dificilmente conseguiriam fazer frente às galeras holandesas. Portanto, o conselheiro Lacerda concluía que “qualquer lei que se estabeleça não há de ter prática nem hão de ser punidos os que a contravirem, por serem interessados na contravenção todos os habitantes” do Brasil. A solução para o conselheiro era a instituição de uma companhia de comércio sediada em Lisboa, mas com capitais e interessados na Cidade da Bahia, em Pernambuco e no Rio de Janeiro.¹⁴⁹

No mesmo ano de 1733, o conde de Sabugosa lamentava, numa carta encaminha a d. João V, a decadência do comércio com a Costa da Mina, após a lei de 1731. O vice-rei destacava que as embarcações retornavam ao porto de Salvador sem dispor nem da metade dos escravos para que foram arqueadas. Em 1734, ele confessava que as embarcações saídas

¹⁴⁸ Ponderação sobre a resolução real de se proibir o comércio e navegação da Costa da Mina para não se expor as embarcações ao perigo de serem insultadas e represadas pelos holandeses e zelandeses. 20/01/1731, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 38, D. 3446.

¹⁴⁹ O Conde de Sabugosa Vice-rei e Capitão General de mar e terra do Estado do Brasil da conta do procedimento com que os holandeses da Costa da Mina tratam os navios portugueses que ali vão fazer resgate de negros e do que do proximamente lhe escreve o governador do Castelo de São Jorge, de cuja carta sobre a cópia inclusa, 23/10/1733, AHU, CU, *Códice* 254, fl 150v-152v.

da Bahia continuavam indo ao Castelo de São Jorge da Mina pagar as taxas juntos aos holandeses em troca do passaporte, a fim de evitar represálias.¹⁵⁰

Ao final do governo de Vasco Fernandes Cesar de Menezes, o comércio entre a Bahia e a Costa da Mina continuava tendo o tabaco de refugo como principal mercadoria, assim como o contrabando de ouro. As negociações ilícitas com europeus estrangeiros ainda persistiam. As incursões e apreensões holandesas continuaram, enquanto a metrópole insistia em acordos e soluções diplomáticas em Haia e se mostrava reticente em franquear os cofres régios para a construção e manutenção de naus de guerra que patrulhassem a Costa da Mina. Por outro lado, quando finalmente um entreposto comercial português foi erguido naquele litoral, em 1724, o primeiro desde a tomada holandesa do Castelo de São Jorge da Mina, a expansão daomeana desestabilizara o tráfico na região. Ajudá deixou de ser o porto negreiro mais competitivo e a fortaleza Cesárea terminou por não proporcionar a segurança e o dinamismo comercial que se esperava.

Durante a década de 1720, um rei e um vice-rei transformaram a face do tráfico baiano. De um lado, o expansionismo bélico de Agaja, que interferiu bruscamente na geopolítica da Costa da Mina e ocasionou o deslocamento, a morte e a escravização de milhares de pessoas. De outro, Vasco Fernandes César de Menezes, que tentou regulamentar o tráfico baiano, senão pondo um fim, pelo menos buscando impor limites ao contrabando de ouro e tabaco. Embora seu sucesso nessa empreitada fosse relativo, durante sua gestão, defendeu junto a Lisboa a necessidade de manutenção do tráfico entre a Bahia e a Costa da Mina, ao mesmo tempo em que tergiversava quanto à criação de companhias de comércio controladas por negociantes da metrópole. Durante a década seguinte, não mais Ajudá, mas Joaquim e, em seguida, Apa tornaram-se os portos mais frequentados pelos navios negreiros baianos na região. Em 1735, quando o vice-rei André de Mello de Castro, conde das Galvêas, assumiu o governo do Estado do Brasil, ele tinha à frente grandes desafios, entre eles, reordenar o tráfico entre a Bahia e a Costa da Mina.

¹⁵⁰ Carta do vice-rei ao rei de Portugal comunicando a diminuição de escravos que experimenta o Brasil tem causado danos e concorrido para a sua decadência. Remete também o vice-rei relação dos navios que foram arqueados, depois da proibição de tocarem ao Castelo de São Jorge, 22/04/1733, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, Vol 29, D. 74.

CAPÍTULO 2

TRÁFICO DE AFRICANOS, MONOPÓLIO E LIVRE-COMÉRCIO EM DISPUTA

A liberdade de comércio usufruída pelos traficantes da praça da Bahia passou a ser vista com certa desconfiança pela Coroa portuguesa, sendo também questionada por negociantes de Lisboa, principalmente a partir da década de 1720, quando houve uma expansão deste comércio. Estes negociantes desejavam controlar o comércio de escravos entre a Costa da Mina e a Bahia, tal qual faziam em Luanda, onde dominavam o fornecimento de tecidos asiáticos e outras manufaturas essenciais para o negócio negreiro na região. Por isso, comerciantes reinóis não mediram esforços junto à administração régia para proporem a formação de companhias de comércio e outras medidas que favorecessem a armação de carregações no Reino para o abastecimento de escravos para a Bahia.

Ao fim do longo governo de Vasco Fernandes César de Menezes, a Costa da Mina ainda vivenciava os desdobramentos políticos ocasionados pelas conquistas daomeanas, que atribulavam o comércio na região. O substituto do conde de Sabugosa, Andre de Mello e Castro, conde das Galveas, tomou posse do governo do Estado do Brasil em 11 de maio de 1735.¹ A essa altura, o Conselho Ultramarino retomava a discussão sobre a necessidade de criação de uma companhia de comércio que regulasse os negócios entre a Bahia e a Costa da Mina, devido, nas palavras dos conselheiros, à “desordem com que este presentemente se faz”.²

A análise do Conselho Ultramarino se baseava não apenas nas informações obtidas junto à administração colonial na capitania da Bahia, que dava conta sobre o “estado reduzido” deste comércio, mas também nas cartas emitidas pelo então diretor da fortaleza de Ajudá, João Basílio. Na missiva escrita em 2 de fevereiro de 1734, o diretor da feitoria portuguesa mencionou os conflitos envolvendo os reinos de Daomé e Oyó e as autoridades do porto de Jaquim. Distúrbios que resultaram no incêndio da feitoria de Ajudá, danificando parte de sua cobertura. O porto de Apa, que havia há pouco assumido a dianteira do tráfico na região, de acordo com Basílio, envolvera-se com guerras junto aos reinos vizinhos, por “cuja causa está o seu negócio suspenso”. Esta instabilidade política ocasionava grande dilatação na estadia dos navios negreiros na costa. A espera para preencherem a lotação dos navios era

¹ Dom José Miralles, *Historia militar do Brazil desde o anno de mil e quinhentos e quarenta e nove em que teve principio a fundação da cidade de Salvador Bahia de Todos os Santos athé o de mil e setecentos e sesenta e dous*, BNP, *Manuscrito Reservados*, Códice 884, p. 420.

² Parecer do Conselho Ultramarino sobre o que o vice-rei do estado do Brasil da conta do deplorável estado que se acha reduzido o comércio da Costa da Mina, 19/01/1736, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 54, D. 4665.

tamanha, que podiam demorar mais de um ano para completarem seu giro, ao passo em que pagavam “preços exorbitantes pelos escravos”.

Entre os anos de 1726 e 1730, Oyó tentou impor limites ao expansionismo daomeano, buscando reintegrar os reis de Hueda e de Aladá aos seus respectivos tronos, usurpados por Agaja. Akinjogbin argumenta que as conquistas daomeanas haviam desrespeitado o sistema político tradicional baseado na “teoria social do *Ebi*”, segundo a qual a autoridade derivava da origem do indivíduo. Agaja substituiu esta tradição pelo simples uso da força e da violência.³ A ofensiva da cavalaria de Oyó contra o Daomé obrigou o rei daomeano a se refugiar junto com sua corte na zona da floresta, região de difícil acesso ao exército de Oyó.⁴ Estes acontecimentos levavam a evacuação de vilas e cidades e fechavam as rotas interioranas de comércio, provocando o desabastecimento de cativos no porto de Ajudá.

As incursões de Oyó somente foram suspensas em 1730, quando o Daomé aceitou tornar-se tributário deste poderoso reino. Ou seja, para Oyó o mais importante era controlar a expansão daomeana, que ameaça o acesso ao comércio atlântico, e não necessariamente reestabelecer a ordem política costeira anterior a 1724. Nas décadas seguintes, isto ficará ainda mais evidente, quando comerciantes de escravos de Oyó conseguirem se inserir diretamente no tráfico negreiro transatlântico através dos portos fundados pelos refugiados de Aladá e Hueda.⁵

A insegurança e a escassez de escravos provocada pelos distúrbios nas décadas de 1720 e 1730 favoreceram a ascensão de Apa, localizado mais a leste, como porto negreiro. Em 1736, quando o conde das Galveas lamentava junto ao Conselho Ultramarino a ruína do comércio com a Costa da Mina devido às hostilidades cometidas pelo rei daomeano, a preferência europeia já não se encontrava somente no porto de Apa. Aquela altura Badagri havia ascendido como a importante ponto de comércio transatlântico na região. Os portugueses, todavia, somente puderam inserir-se neste porto com segurança anos depois, como será discutido mais adiante.⁶

³ Isaac Adeagbo Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours 1708-1818*, London: Cambridge University Press, 1967, p. 66.

⁴ Na zona da floresta na África Ocidental, a mosca tsé-tsé, *Glossina palpalis*, também conhecida por mosca do sono, era endêmica, responsável por transmitir o *Trypanosoma brucei*, prejudicial aos animais bovinos e equinos, bem como à saúde dos seres humanos. Por isso, a presença deste inseto limitava a ação da cavalaria do exército de Oyó.

⁵ Robin Law, *The Oyo Empire c.1600-c.1836. A West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Oxford: Clarendon Press, 1997, pp. 220-222. Robin Law, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750. The impact of the Atlantic Slave on an African Society*, Oxford: Clarendon Press, 1991, pp. 287-288.

⁶ Parecer do Conselho Ultramarino sobre o que o vice-rei do estado do Brasil da conta do deplorável estado que se acha reduzido o comércio da Costa da Mina, 19/01/1736, op. cit. Law, *The Oyo Empire c. 1600-c.1836*, pp. 175 e 222.

Em meio a estas circunstâncias adversas, as discussões em torno da criação de companhias de privilégios voltaram à tona nas décadas de 1740 e 1750. Os argumentos reuniam ainda antigos problemas desse comércio, como o contrabando de ouro e as ofensivas holandesas. Interessados no assunto não faltavam na praça de Lisboa, nem na Bahia, e não demorou em surgir projetos de negociantes de ambos os lados do Atlântico. Contudo, as propostas de companhia, com exceção do empreendimento de Corisco, como será visto, não chegaram a se concretizar, mesmo durante a administração pombalina, tão afeita a investimentos desse tipo. Apesar disso, o conde de Oeiras não deixou de imprimir sua marca sobre o tráfico negreiro, com medidas que mudaram os rumos desse negócio tanto na Bahia quanto na costa africana, como será demonstrado mais adiante.

A pujança do tráfico realizado a partir de Salvador tornou esta cidade especializada na administração desse comércio. Este capítulo discute as disputas em torno da organização deste negócio e as ações empreendidas pela metrópole que influenciaram os rumos alcançados pelo comércio negreiro baiano no decorrer dos Setecentos.

Uma efêmera companhia diante de longas disputas

A intensificação do tráfico entre a Bahia e a Costa da Mina nas primeiras décadas do Setecentos despertou o interesse de numerosos negociantes de Lisboa, ansiosos por investirem e, quiçá, exercerem sobre o mercado de fornecimento de escravos de Salvador o mesmo domínio comercial que dispunham em Luanda. Havia, contudo, diferenças cruciais capazes de frustrar essas expectativas. Primeiro, o fato dos portos da Costa da Mina não serem possessões portuguesas, com efetiva ocupação e estabelecimento de relações comerciais diretamente com a população local, como ocorria em Angola, inclusive em seu interior mais profundo. Segundo, a Costa da Mina, desde o século XVII, como foi visto, era frequentada por traficantes europeus rivais. Com a conquista holandesa sobre o Castelo de São Jorge da Mina, em 1637, os portugueses praticamente foram alijados durante muitos anos do comércio naquela costa. Terceiro, o restabelecimento das negociações com essa parte da costa africana, no final do Seiscentos, foi construída diretamente pelos comerciantes da Cidade da Bahia, sem intervenção da metrópole. Por fim, e mais importante, o trato negreiro na Costa da Mina tinha no fumo de refugo produzido no Recôncavo baiano a principal mercadoria utilizada para a aquisição de mão de obra africana. Não se tratava de um produto de origem europeia ou asiática, sobre o qual os negociantes lisboetas pudessem ter acesso e controle direto de seu fornecimento, como ocorria com os tecidos indianos na praça de Luanda.

Por estas características, para a maioria dos comerciantes da metrópole investir no tráfico na Costa da Mina significava seguir alguns dos exemplos já trilhados por outras nações europeias que negociavam naquelas partes da África. Ou seja, estabelecer companhias de comércio que monopolizassem o fornecimento de mão de obra africana para as colônias, tal qual faziam os ingleses e holandeses. O gozo exclusivo do tráfico entre a África Ocidental e os portos brasileiros através de companhias de comércio exigia acesso facilitado ao fumo baiano. Isto implicava em negociar não apenas com os lavradores de tabaco, mas também com os proprietários dos trapiches, responsáveis pelo transporte, beneficiamento e armazenado do fumo em Salvador. Grupo intrinsecamente ligado aos armadores e composto por comerciantes aguerridos em defender seus interesses mercantis tanto na colônia quanto na costa africana. Estes fatores permitem compreender como foi possível a um pequeno conjunto de negociantes da praça da Bahia estabelecer e consolidar uma autonomia mercantil responsável não apenas por inviabilizar a criação de companhias de privilégio metropolitanas, mas de instituir, pelo menos até 1756, um verdadeiro monopólio sobre o tráfico entre os portos da Costa da Mina e o de Salvador.

Entre as décadas de 1720 e 1750, não foram poucos os projetos de companhias apresentados à Sua Majestade por negociantes de Lisboa, visando o privilégio do fornecimento de escravos da Costa da Mina para os portos brasileiros. As propostas desses negociantes, a grosso modo, envolviam somente o tráfico nesta parte da África, excluindo-se Angola. Até então, eles não haviam conseguido penetrar com êxito na Costa da Mina, devido ao fato de não disporem de livre acesso ao tabaco baiano, como já foi dito.

Os projetos de companhias, em grande parte, propunham o controle irrestrito do tráfico ou o seu domínio econômico. Neste caso, as propostas previam o livre investimento para interessados na metrópole e na colônia, incentivando-se que estes últimos oferecessem embarcações negreiras como capital. Deste modo, os negociantes de Lisboa previam controlar o fornecimento de mercadorias e o recebimento de dividendos sobre a venda dos cativos. Deixava-se a logística do transporte para outros grupos mercantis da colônia, que forneceriam as embarcações e ganhariam com a cobrança de fretes, como ocorria em Luanda. O anseio dos comerciantes de Lisboa, portanto, era usufruir dos lucros proporcionados pelo tráfico negreiro na Costa da Mina como faziam em Angola.

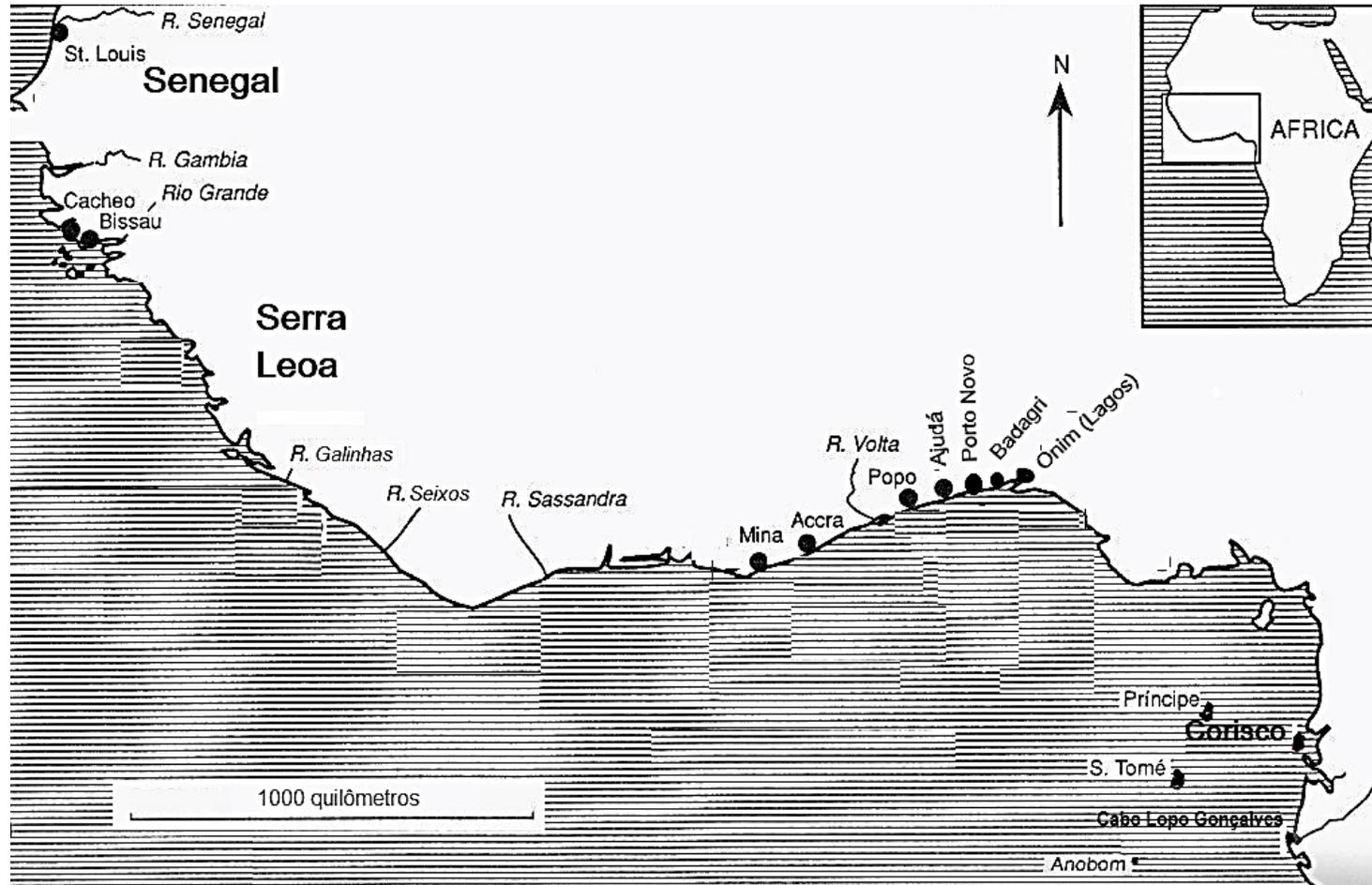
Membros do Conselho Ultramarino por diversas vezes propuseram a criação de companhias como forma de sanar os problemas envolvendo o “resgate de escravos” na África Ocidental. Em contrapartida, comerciantes da praça da Bahia, no mesmo período, também teceram propostas de exclusivismo mercantil, que foram encaminhadas ao Conselho

Ultramarino e algumas – como será apresentado – tiveram a anuência dos vice-reis em exercício.

As investidas feitas pelos holandeses contra os navios portugueses, bem como o combate ao contrabando de ouro em pó e de tabaco de primeira qualidade entre a Bahia e a Costa da Mina transformaram-se em bandeira de luta dos negociantes lisboetas. Eles argumentavam que somente por meio de uma companhia de comércio seria possível obter o controle restrito sobre o “resgate de escravos”, evitando-se o contrabando. Além disso, estabelecimentos desse tipo levantariam o capital necessário para a manutenção de fragatas de guerra que inibissem as violências perpetradas pelos holandeses, pondo fim ao vexatório pagamento de 10% sobre a carga, feito pelas embarcações lusitanas no Castelo de São Jorge da Mina.

Esta matéria não escapou à atenção dos comerciantes da Bahia que, além de demonstrarem preocupação quanto aos projetos apresentados pelos negociantes da metrópole, salientavam a necessidade de reforçar e consolidar a presença portuguesa na costa africana. Isso significava manter em bom estado a fortaleza de Ajudá e até criar outras feitorias em portos promissores do tráfico. Apesar dos vários projetos encaminhados à Sua Majestade e ao seu Conselho Ultramarino, efetivamente apenas uma companhia atuou no porto de Salvador, e por um breve período, tendo o direito, mas não o monopólio, de abastecer o mercado com africanos oriundos da Costa da Mina e de outras regiões do litoral africano.

MAPA 2
GOLFO DA GUINÉ



Fonte: <<http://www.costadamina.ufba.br/index.php?conteudo/exibir/11>>, Acessado em 20/10/2012.

Criada por alvará régio em 23 de dezembro de 1723, a Companhia do Corisco foi instituída pelo francês Jean Dansaint e seus sócios: Manoel Domingues do Passo, Francisco Nunes da Cruz, Noé Houssaye, Lourenço Pereira e Bertholomeu Miguell-Vienne, todos moradores em Lisboa.¹⁵⁷ Prevista para operar durante o prazo de quinze anos, o objetivo do empreendimento era fornecer escravos africanos para os portos do Brasil, bem como fundar “com os seus próprios cabedais” uma fortaleza no rio de Anges, na Ilha do Corisco – daí o nome da companhia – cuja direção ficaria a cargo do próprio Jean Dansaint.

A companhia propunha-se consolidar a presença portuguesa na região, localizada a sudeste da Ilha do Príncipe, “na altura de um grau e trinta minutos da costa do Gabão”, ao norte do Cabo de Lopo Gonçalves ou Cabo Lopez. Assim, a Coroa portuguesa buscava fomentar o tráfico de africanos por meio de uma companhia que usufruiria do exclusivismo comercial naquela região específica da costa africana. Não se sabe ao certo por que d. João V teria concedido tamanho privilégio a um negociante francês ou qual o poder de influencia deste ou de seus parceiros na Corte joanina.

Poucos autores abordam o funcionamento desta companhia, entre eles Verger, Nardi e Nireu Cavalcanti. Porém, não discutem esse tema, atentando-se apenas à breve duração desse empreendimento, cerca de dois anos, e os problemas causados na Costa da Mina junto aos holandeses.¹⁵⁸ Jean Dansaint, para erigir a fortaleza na ilha do Corisco, obteve permissão para arregimentar soldados e oficiais estrangeiros, exigindo-se apenas que metade da tripulação dos navios fosse portuguesa, desde que a outra parte não fosse composta de uma nação exclusiva, embora os oficiais escolhidos tivessem de ser aprovados por ordem régia. A companhia gozava ainda do direito de importar mercadorias da Europa do norte sem pagar impostos de entrada ou saída para comercializá-los na fortaleza da Ilha do Corisco.¹⁵⁹ Esses

¹⁵⁷ Alvará de 23 de Dezembro de 1723, que confirma às Condições da Companhia, que se quer estabelecer na Ilha do Corisco no Rio de Anges, para dela tirarem escravos, e os levarem aos portos do Brasil, 23/12/1723. Alvará de 24 de Janeiro de 1724 declarando uma das Condições do Alvará antecedente,. Condições da Companhia da escravatura da Ilha do Corisco, de que se falia nos dois Alvarás antecedentes, 24/01/1723, BE, *Coleção Cunha Rivara*, códice CXVI/2-20 a folha 99 e seguintes.

¹⁵⁸ Pierre Verger, *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: século XVII ao XIX*, São Paulo: Corrupio, 1987. pp. 68 e 86-89; Jean Baptiste Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, São Paulo: Brasiliense, 1996p. 236. Nireu Oliveira Cavalcanti, “O comércio de escravos novos no Rio setecentista”, in: Manolo Florentino (org.), *Tráfico, cativo e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*, (Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2005) pp. 15-77. Ver também o trabalho de Raphael Freitas Santos, “A formação de um corpo de negociantes na Bahia: o ouro das minas e o tráfico Atlântico de escravizados”, *Afro-Ásia*, nº 51 (2015), pp. 9-35.

¹⁵⁹ As mercadorias incluíam “búzios, ferro de Suécia em barras, todo gênero de baias de arame, espingardas, pólvora, pederneiras, facas flamengas, cachimbos de gesso, coral fino em bruto, miçangas de todas as castas de massa, vidro, espelhos pequenos, e outras miudezas de mercearia, sal para a pescaria, aguardentes, sarafinas ordinárias, a quem chama perpetuárias, e sem piternas, panicos, e as roupas da Índia”. Cf. Alvará de 23 de dezembro de 1723, que confirma às Condições da Companhia, que se quer estabelecer na Ilha do Corisco no Rio de Anges, para dela tirarem escravos, e os levarem aos portos do Brasil, 23/12/1723. Alvará de 24 de Janeiro de

produtos não poderiam ser levados aos portos do Brasil, sendo utilizados somente na compra de escravos.

Um alvará, de 24 de janeiro de 1724, retificou este artigo e determinou que as mercadorias oriundas da Europa poderiam ser negociadas não apenas na fortaleza, mas em toda a Guiné, com exceção aos portos do Reino de Angola. Quanto aos portos do Brasil, além de poder vender escravos africanos, também estava autorizada a comercializar gêneros produzidos na fortaleza da Ilha do Corisco.¹⁶⁰ Ao aportarem em Salvador, embarcações da companhia podiam partir para Lisboa sem ter que aguardar o regime de frotas, desde que não levassem açúcar, tabaco ou outros produtos do Brasil. No entanto, autorizava-se que, mediante o registro e pagamento de impostos na Casa da Moeda, se levasse ouro para a metrópole. Exceção feita para o comércio na costa africana, para onde somente era consentido negociar com os mesmos gêneros legalmente permitidos para o comércio na Costa da Mina.

Dansaint e seus sócios certamente estavam cientes que na década de 1720 as minas auríferas constituíam o principal mercado para o qual se dirigiam os cativos aportados em Salvador que, por sua vez, eram adquiridos pelos mineiros em troca de ouro. Por isso, não deixaram de assegurar o transporte direto desse metal para os interessados na companhia em Lisboa. Ademais, a Companhia do Corisco usufruía o exclusivismo do “resgate de escravos” entre o Cabo de Lopo Gonçalves e o rio dos Camarões. Neste trecho poderiam abrir novas feitorias para o comércio de escravos em direção aos portos do Brasil.¹⁶¹

Os homens de negócio da praça da Bahia se viram em situação desvantajosa diante do privilégio de isenção de taxas sobre a importação de mercadorias advindas do norte europeu desfrutado pela Companhia do Corisco. A oferta mais barata desses produtos, somados ao tabaco adquirido em Salvador, tornaria impraticável concorrer com os navios da Companhia na Costa da Mina. Assim, mesmo sem dispor do monopólio de fornecimento de escravos para os portos brasileiros nas cláusulas do seu alvará de fundação, os traficantes da Bahia acreditavam que, em poucos anos, Jean Dansaint e seus sócios poderiam sufocá-los e alijá-los do comércio com a Costa da Mina. Ao que tudo indica, as pretensões dos diretores da Companhia caminhavam nesse sentido. Isto porque, pouco depois da proclamação do alvará

1724 declarando uma das Condições do Alvará antecedente. Condições da Companhia da escravatura da Ilha do Corisco, de que se falia nos dois Alvarás antecedentes, 24/01/1723, op. cit.

¹⁶⁰ Exceto o “pau brasilete” trazido da ilha, o qual havia o limite de 500 quintais.

¹⁶¹ Alvará de 23 de Dezembro de 1723, que confirma às Condições da Companhia, que se quer estabelecer na Ilha do Corisco no Rio de Angés, para dela tirarem escravos, e os levarem aos portos do Brasil, 23/12/1723. Alvará de 24 de Janeiro de 1724 declarando uma das Condições do Alvará antecedente, Condições da Companhia da escravatura da Ilha do Corisco, de que se falia nos dois Alvarás antecedentes, 24/01/1723, op. cit.

de 23 de dezembro de 1723, os interessados no estabelecimento da Cia do Corisco lançaram uma lista de condições para o seu efetivo funcionamento contendo 40 cláusulas.¹⁶²

Os diretores iniciam a relação informando que o “glorioso santo São José” seria o patrono do empreendimento e propuseram, já no título das condições, que o seu tempo de atuação fosse estendido para trinta anos. Solicitavam ainda que, além da ilha do Corisco e da costa do Gabão, os navios da Companhia navegassem “em todas as partes da Costa de África, inclusive nos portos do Reino de Angola”. Acrescentavam, visando negociar nesta região, o privilégio de isenção do pagamento de direitos para a compra de tecidos indianos na Costa do Coromandel, assim como a livre venda de zuarte¹⁶³ e marfim adquiridos em Luanda. Com o objetivo de efetivar o domínio sobre tráfico de escravos na costa africana, Jean Dansaint e seus sócios se dispuseram a assumir a responsabilidade sobre a feitoria de Ajudá, construída em 1721, sob a condição de se eximirem “dos direitos que se impuseram para a conservação dela”.

A relação também previa, para garantir a segurança da navegação e evitar as violências praticadas por nações estrangeiras, a disponibilização pela Coroa portuguesa de duas fragatas de guerra a serem aparelhadas pela Companhia. Nas cláusulas finais, os interessados no empreendimento do Corisco requisitavam o privilégio sobre o comércio de escravos após dois anos da ratificação das condições propostas. Assim, seria proibida “a saída de todas as embarcações das conquistas para a costa, excetuados para os portos do Reino de Angola”. Certamente, Jean Dansaint e seus sócios sabiam que não poderiam ir de encontro aos interesses dos grandes negociantes de Lisboa que investiam na praça de Luanda. Por isso, contentaram-se em assegurar o monopólio sobre o tráfico na região que se estendia de Cacheu à costa do Gabão. Por fim, os diretores ressaltaram que, apesar da Coroa ter concedido várias condições por meio dos alvarás de 23 de dezembro de 1723 e 24 de janeiro de 1724, somente com a validação destas cláusulas “é que fica estabelecida e formada a dita Companhia”.

Após descritas todas as proposições, ao final da relação os diretores do empreendimento do Corisco comprometeram-se a comercializar os escravos nos portos brasileiros pelo valor de 180\$000 réis “para baixo sem que em nenhum tempo possam exceder o dito preço pela

¹⁶² Condições sobre as quais oferecem os interessados na Companhia que Vossa Majestade foi servido para a Costa de África, de aumentar o comércio dela, e de proverem as Conquistas, com os escravos necessários para as lavouras de açúcar, tabaco, e trabalho das minas, por tempo de trinta anos, 23/12/1723, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 5, D. 535.

¹⁶³ Tecido de algodão preto ou azul.

melhor peça que houver”.¹⁶⁴ Para os lavradores e senhores de engenho, no entanto, esta importância não significava melhoria nas condições de mercado. A demanda das regiões mineradoras elevou o preço de tal forma, que o vice-rei Marques de Angeja, em 1716, – como foi visto no capítulo anterior – afirmou que alguns cativos chegavam a custar 200\$000 “e já se vai fazendo comum preço de 180\$000 réis”.¹⁶⁵ Contudo, trata-se de escravizados tidos como “peça da Índia”, ou seja, homens muito jovens com aspecto saudável. O preço médio dos africanos recém-desembarcados, ao equacionar a venda dos diferentes lotes de acordo com o sexo, idade e condição de saúde, alcançava a cifra de 100\$000 réis.¹⁶⁶ Algo que os interessados na Companhia do Corisco não se comprometiam em manter, visto que estipularam apenas o teto, mas não o preço médio de venda dos escravizados.

Descontentes com as concessões feitas a Jean Dansaint e seus sócios, os homens de negócio da praça da Bahia encaminharam, através do vice-rei Vasco Fernandes Cesar de Menezes, uma representação ao Conselho Ultramarino, opondo-se ao novo empreendimento. Em 24 de janeiro de 1726, o Conselho emitiu parecer.¹⁶⁷ Nele, salientava que com o privilégio concedido à Companhia do Corisco o erário régio perdia não somente os direitos sobre as mercadorias vindas do norte da Europa destinadas à África, mas também dos produtos brasileiros embarcados para a costa africana nos navios da companhia. Estes detalhes teriam sido omitidos por Jean Dansaint quando convenceu sua Majestade a autorizar o empreendimento. Na visão do Conselho, o comerciante francês pretendia “reduzir a um monopólio odioso o mais útil comércio que tem os vassallos desta Coroa”. Por isso, sugeria não apenas a extinção da Companhia, mas também o indiciamento de Jean Dansaint pelos “excessos que tem cometido abusando das permissões” oferecidas.

Entre os “excessos”, os conselheiros citaram a apreensão pela companhia de uma embarcação holandesa na altura do Cabo de Lopo Gonçalves com 500 e tantos escravos, que foram vendidos na Cidade da Bahia. A ação foi denominada por Jean Dansaint como “primogênita expedição”, mas isso não convenceu Vasco Fernandes César de Menezes da sua

¹⁶⁴ Condições sobre as quais oferecem os interessados na Companhia que Vossa Majestade foi servido para a Costa de África, de aumentar o comércio dela, e de proverem as Conquistas, com os escravos necessários para as lavouras de açúcar, tabaco, e trabalho das minas, por tempo de trinta anos, 23/12/1723, op. cit.

¹⁶⁵ Carta do [vice-rei e governador-geral do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa] ao rei [D. João V] dando conta dos roubos que fazem os holandeses nas embarcações na Costa da Mina, 12/12/1715, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 10, D. 835.

¹⁶⁶ Carta de Antônio Marques Gomes sobre a situação do comércio de escravos na Costa da Mina, as ações dos holandeses no sequestro de navios e na obrigatoriedade dos navios de nação portuguesa de lhe pagarem as “dachas” para negociarem na Costa da Mina, 30/12/1756, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx 9, D. 83.

¹⁶⁷ Parecer do Conselho Ultramarino sobre o que o vice-rei e capitão-general do estado do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes, da conta da representação dos Homens de Negócio do Brasil acerca dos danos no comércio do sustento da Companhia do Corisco, 24/01/1726, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 25, D. 2266.

licitude. O vice-reisolicitou ao desembargador e provedor mor uma devassa sobre o caso. Esta apreensão ocasionou forte retaliação holandesa, resultando no sequestro de três embarcações baianas, totalizando um prejuízo de mais de 150 mil cruzados.

Diante disto, o Conselho sugeria a prisão de Jean Dansaint e que a devassa fosse remetida para um dos corregedores da Corte, com o objetivo de obrigar o acusado a pagar a importância dos 500 escravos a título de indenização aos holandeses. As autoridades de Lisboa temiam uma retaliação ainda maior. A preocupação portuguesa em ressarcir os prejuízos do navio holandês deixa evidente a força desta nação sobre a navegação no litoral da África Ocidental, uma vez que não havia tal reciprocidade quando da apreensão de embarcações baianas pelas galeras da Companhia holandesa. Ao sugerir a extinção da Companhia do Corisco, o Conselho sustentava que esta não teria cumprido as condições outorgadas pelo alvará que a instituiu e que os seus diretores seriam “todos estrangeiros por si e por outras suas testas de ferro”.¹⁶⁸

Em um memorial dirigido a Vasco Fernandes César de Menezes, redigido por Gonçalo Ravasso Cavaleans e Albuquerque e assinado por 75 homens de negócio da praça da Bahia, argumentava-se como os privilégios do empreendimento de Jean Dansaint – principalmente a isenção de taxas alfandegárias sobre a importação de produtos da Europa – eram prejudiciais ao comércio da capitania com a costa africana. Por isso, solicitava-se a sua revogação. Caso isto não fosse possível, se concedesse o mesmo privilégio aos comerciantes da Bahia ou se proibisse Jean Dansaint e seus sócios de comercializarem os gêneros do Recôncavo baiano na Costa da Mina. O tabaco somente poderia ser vendido pela companhia em quantidades limitadas na região entre o Cabo de Lopo Gonçalves e o rio Camarões e jamais deveria ser negociado com estrangeiros europeus, para que estes não o levassem para a Europa do norte ou mesmo para a Costa da Mina. Desta forma, os comerciantes da Bahia seriam os únicos a fornecer tabaco nestes portos. Alertavam ainda que caso a Companhia viesse a obter o privilégio sobre o tráfico na Costa da Mina, não conseguiriam adquirir tantos cativos quanto as “embarcações dos moradores do Brasil, e os que tirar[em] subirão de preço, porque só os muitos escravos podem diminuir o seu valor”.¹⁶⁹

Um mês após o envio deste memorial, em 15 de fevereiro de 1726, numa consulta ao rei d. João V, o Conselho Ultramarino voltou a tratar do comércio na Costa da Mina.

¹⁶⁸ Parecer do Conselho Ultramarino sobre o que o vice-rei e capitão-general do estado do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes, da conta da representação dos Homens de Negócio do Brasil acerca dos danos no comércio do sustento da Companhia do Corisco, 24/01/1726, op. cit.

¹⁶⁹ Consulta (cópia) do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre o negócio que as embarcações dos postos do estado vão fazer a Costa da Mina, 15/02/1726, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 25, D. 2291.

Argumentou-se sobre a necessidade de se manter a liberdade deste negócio, por ser o principal mercado para o fumo de terceira qualidade, sobre o qual a Fazenda Real arrecadava o direito alfandegário de 80\$000 réis por cada arroba de tabaco enviada àquela parte da África. Afirmava-se que o contrabando e os ataques estrangeiros não seriam, naquele momento, o maior inconveniente enfrentado pelo erário régio e pelo Estado do Brasil no trato negreiro, mas sim a Companhia do Corisco. Em especial, o privilégio por ela usufruído de “fazer comércio por toda a Costa da Mina com gêneros que não pagam direitos nas Alfândegas deste Reino, nem nas do Brasil”. Era igualmente prejudicial a “liberdade que se concedeu a mesma companhia de extrair do Brasil todo o tabaco que os seus administradores quiserem”.¹⁷⁰

Após esta consulta, não foi encontrada nenhuma documentação do Conselho Ultramarino sobre a Companhia do Corisco. Também não foram localizados pareceres sobre as condições propostas pelos seus interessados logo após a sua criação, que ampliavam os seus privilégios, como foi visto. É possível que após os pareceres do Conselho Ultramarino a companhia tenha sido extinta. Dansaint e seus sócios não mexeram apenas com os interesses dos traficantes da Bahia, ao se aventarem a comercializar escravos e outras mercadorias nos portos de Angola, interferiam diretamente em interesses de negociantes lisboetas. Logo, é lícito supor que na Corte também houvesse uma campanha negativa contra as pretensões da Cia do Corisco. José Torres, em um requerimento escrito alguns anos depois, em 1731, mencionou, sem especificar quando, que a fortaleza construída em Cabo Lopez pela Cia do Corisco havia sido saqueada e tomada pelos holandeses.¹⁷¹ Segundo Verger, não há indícios acerca da atuação de navios deste empreendimento na Bahia ou na Costa da Mina depois de 1725.¹⁷² O desejo de monopolizar o tráfico de africanos para os portos do Brasil, no entanto, estava longe de ser extinto.

Projetos de companhias e as querelas pelo monopólio: negociantes de Lisboa e da Bahia em torno do tráfico negreiro

Em 23 de dezembro de 1723, no mesmo dia em que foi emitido o alvará que criou a Companhia do Corisco, foi apresentado ao rei, por vários homens de negócio do Reino, o

¹⁷⁰ Consulta (cópia) do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre o negócio que as embarcações dos postos do estado vão fazer a Costa da Mina, 15/02/1726, op. cit.

¹⁷¹ Requerimento de José de Torres ao rei [D. João V] solicitando patente dos governos de Ajudá, Jaquim e Popos, no domínio de Arda, uma fragata de guerra para guardar a costa do Brasil, material e gente para conservar a fortaleza e feitoria de Ajudá, 19/12/1731, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 6, D. 638.

¹⁷² Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 68 e 86-89.

projeto de uma “Companhia de Diamantes e Costa da Mina” que teria o exclusivo do comércio entre esta região e Cacheu com os portos do Brasil por dez anos.¹⁷³ A proposta, além de proibir as embarcações da América portuguesa de se dirigirem para a costa africana, obrigava os armadores da colônia a venderem os gêneros necessários ao comércio negreiro “por justo preço” aos diretores da companhia, através dos armazéns reais em troca de dinheiro ou espécie. O combate à pirataria e aos insultos feitos por nações estrangeiras aparece como tema crucial, sendo que este objetivo é posto já na primeira cláusula do projeto.

Os negociantes lisboetas, através da companhia, pleiteavam uma maior participação no comércio de tabaco na metrópole, propondo comercializá-lo com estrangeiros europeus interessadas no tráfico na Costa da Mina, sem precisar pagar “mais direitos que 5% da avaliação que tem na alfândega” de Lisboa. Requistavam também negociar escravos diretamente com outros europeus nos portos da “Costa da Mina, Ilha do Príncipe ou outra qualquer dos domínios” régios. Reivindicavam o mesmo privilégio de isenção de taxas sobre importação de produtos do norte da Europa oferecido à Companhia do Corisco. Ademais, solicitavam autorização para edificarem novas feitorias ou fortalezas nos portos da Costa da Mina ou tomarem posse, em nome de Sua Majestade, de estabelecimentos abandonados por outras nações europeias, caso isso parecesse conveniente à Companhia.¹⁷⁴ Tamanha liberdade de negociação com estrangeiros europeus e a isenção sobre o pagamento de direitos explicam por que esta proposta parece ter sido ignorada pelo Conselho Ultramarino, de modo que não há parecer ou resolução sobre essa matéria.

Anos depois, outro grupo de homens de negócio de Lisboa apresentaram propostas de intervenção no comércio com a Costa da Mina.¹⁷⁵ Preocupados com o contrabando de ouro em pó e tabaco feito junto aos europeus estrangeiros e a obrigação das embarcações portuguesas pagarem aos holandeses 10% da sua carga no forte de São Jorge, sugeriram a d.

¹⁷³ Assinam o projeto os seguintes comerciantes: José Barreiros, Francisco Xavier Braga, Manuel de Bastos Viana, António dos Santos Pinto, Francisco Xavier Ferraz de Oliveira, Manuel Nunes da Silva, José Valentim Viegas, Jerónimo da Silva Pereira, Estevão Martins Torres, Manuel de Faria Airão, António Ribeiro da Silva, Manuel Gomes de Campos, Manuel Gonçalves Reinão, Domingos da Silva e António Rodrigues Neves, Francisco Pereira de Sá, cf: Condições sobre as quais oferecem os interessados na Companhia que Vossa Majestade foi servido para a Costa de África, de aumentar o comércio dela, e de proverem as Conquistas, com os escravos necessários para as lavouras de açúcar, tabaco, e trabalho das minas, por tempo de trinta anos, 23/12/1723, op. cit.

¹⁷⁴ Condições sobre as quais oferecem os interessados na Companhia que Vossa Majestade foi servido para a Costa de África, de aumentar o comércio dela, e de proverem as Conquistas, com os escravos necessários para as lavouras de açúcar, tabaco, e trabalho das minas, por tempo de trinta anos, 23/12/1723, op. cit.

¹⁷⁵ As propostas foram encaminhadas ao Conselho Ultramarino em 18 de março de 1728. Assinam o documento: Jaques Nobel, Gonçalo Pacheco Pereira, Vasco Loureiro Vellozo, Manoel Velho da Costa, Francisco Luis Sayão, cf: Proposta dos Homens de Negócios de Lisboa ao rei [D. João V] sobre os prejuízos do comércio que fazem os do Brasil para Costa da Mina, 18/03/1728, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 32, D. 2872.

João V que proibisse o comércio direto entre a Bahia e a Costa da Mina. Os navios portugueses também estariam vedados de ir ao forte holandês pagar as “dachas” em troca dos passaportes. O “resgate de escravos” seria feito diretamente de Portugal para os portos de Ajudá e Jaquime, em seguida, os navios partiriam para o Brasil. Os moradores da colônia somente poderiam negociar com suas embarcações em Lisboa ou fretar vasos nesta cidade para o transporte de cativos. Esta proposta acarretaria um incremento da indústria naval em Portugal, em detrimento dos estaleiros da Bahia.

Os homens de negócio lisboetas acreditavam ou assim queriam fazer crer que a proibição do comércio entre o porto de Salvador e os da Costa da Mina resultaria na “ruína dos holandeses”, pois estes não teriam acesso ao tabaco nem ao ouro em pó. Desse modo, a companhia holandesa sofreria prejuízos de tal monta que ocasionaria a sua falência, tornando os portugueses, por sua vez, livres dos insultos perpetrados por aquela nação.¹⁷⁶ Isto já havia sido proposto pelo governador-geral d. Sancho de Faro e Souza, conde de Vimieiro, cuja eficácia foi duramente questionada em pareceres do Conselho Ultramarino, como foi visto no capítulo anterior.¹⁷⁷ Talvez, por isso, a proibição de fato do comércio entre a Bahia e a Costa da Mina nunca tenha passado de mera elucubração. Até porque os negociantes de Lisboa não explicaram como seria feita a aquisição da principal mercadoria utilizada na negociação na Costa da Mina, o tabaco de refugio produzido no Recôncavo baiano.

No entanto, como foi discutido anteriormente, o contrabando e as arbitrariedades cometidas pelos holandeses influenciaram as decisões tomadas pela Coroa, sobretudo no que tange a lei de arqueação de 1731. Esta norma, dentre outros quesitos, proibia os navios portugueses de se dirigirem ao Castelo de São Jorge da Mina e de negociarem com os holandeses. Ordem que, segundo o próprio vice-rei conde de Sabugosa, foi sistematicamente desobedecida pelos capitães das embarcações baianas. Apesar disso, emergiram, no bojo dessa nova legislação, propostas de criação de companhias que regulassem o comércio entre a Bahia e a Costa da Mina.

D. Luís da Cunha, embaixador de Portugal na França, logo após a regulamentação da lei de 1731, passou a negociar junto aos holandeses a criação de uma companhia luso-holandesa

¹⁷⁶ Proposta dos Homens de Negócios de Lisboa ao rei [D. João V] sobre os prejuízos do comércio que fazem os do Brasil para Costa da Mina, 18/03/1728, op. cit.

¹⁷⁷ Carta do rei de Portugal ao vice rei do Brasil sobre os prejuízos havidos nos engenhos e lavouras pela falta de escravos para as fábricas do açúcar e fumo; a respeito das presas continuadas das embarcações do Brasil, na Costa da Mina, pelas galeras holandesas motivarem os ditos prejuízos pela dificuldade do comércio da mesma Costa; declara Sua Majestade. que não sendo prestadas de logo as satisfações, depois de enviados ofícios sobre estes danos, mandará proibir o comércio com os holandeses, sair as famílias holandesas do Brasil e represar seus navios. 05/05/1719, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, vol. 14, doc. 49, rolo 7, flash 1 ou vol 52, doc 71. Disponível também em: Registro de Ordens Régias, AHU, *códice 247*, fls. 182-182v.

que atuaria no comércio de tabaco na colônia e na metrópole, bem como no suprimento de escravos para o Brasil.¹⁷⁸ Ao se associarem com os holandeses, os portugueses esperavam livre acesso ao tráfico na Costa da Mina sem os inconvenientes causados pela WIC. O andamento das negociações, no entanto, convenceram d. Luís da Cunha da inviabilidade desse projeto. Numa carta encaminhada ao secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte Real, em 29 de maio de 1732, o embaixador, que se encontrava em Haia, mencionou a intransigência do representante holandês, monsieur Hop. Este reiterou a intenção holandesa em proibir a navegação portuguesa no porto de Jaquim, naquela altura, como já foi visto, o mais propício ao tráfico de escravos na Costa da Mina. Argumentava que as embarcações lusas concorreriam com os navios da WIC, que dependiam daquele porto para abastecer com cativos o Suriname e outras possessões da América. Segundo Hop, além da concorrência no tráfico de escravos, a presença portuguesa ocasionaria prejuízos ao comércio de ouro, cera e marfim, resultando em novas disputas.¹⁷⁹

Diante do fracasso dessas negociações e dos conflitos políticos na Costa da Mina – envolvendo o Daomé e o Reino de Oyó, que desestabilizaram ainda mais o comércio na região –, crescia entre os membros do Conselho Ultramarino e demais conselheiros do rei a ideia de se proibir o tráfico naquela parte da costa africana. Eles acreditavam que as zonas de domínio português, como Angola e Moçambique, seriam suficientes para atender a demanda brasileira por cativos e que a Costa da Mina, devido ao contrabando e as ações holandesas, causava mais prejuízos que benefícios à Coroa portuguesa.

Os negociantes e armadores da praça da Bahia, preocupados com as intenções que cercavam os conselheiros de Sua Majestade, encaminharam, ainda em 1731, dois relatórios defendendo a necessidade do comércio com a Costa da Mina em prol da lavoura fumageira e dos moradores da colônia. Ressaltaram a incompatibilidade de interesses entre os comerciantes da Bahia e os da Corte quanto à criação de uma companhia. Ademais, argumentaram que esses estabelecimentos, como a experiência vinha demonstrando, quando aplicados ao trato negreiro não logravam êxito, a exemplo das companhias de Cacheu, em fins do século XVII, e a recente tentativa com o Corisco. Por fim, o vice-rei Vasco Fernandes César de Menezes, numa missiva enviada ao secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte

¹⁷⁸ Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 72.

¹⁷⁹ Carta do [embaixador de Portugal em França], D. Luís da Cunha, ao [secretário de estado], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre as observações de monsieur Hop às reflexões do signatário ao projecto de uma companhia [luso-holandesa] de comércio na Costa da Mina, nomeadamente quanto à reserva do comércio dependente de Jaquim e Ofra, no reino de Arda, aos navios de Portugal e do Brasil, e sobre os direitos a pagar pelas fazendas que os navios portugueses navegassem na costa de África, 29/05/1732, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 6, D. 641.

Real, em agosto de 1731, opôs-se veementemente à suspensão do comércio com a Costa da Mina. Comprometeu-se, no entanto, em cumprir as ordens de Sua Majestade quanto à lei de arqueações e a proibição do trato com os holandeses no Forte de São Jorge. Embora, mais tarde, como foi apresentado, tenha reconhecido a ineficácia desta medida.¹⁸⁰

Em outubro 1733, o conselheiro Gonçalo Manoel Galvão de Lacerda, ao comentar as ações holandesas e a ineficácia da lei de arqueações de 1731, propôs a criação de uma companhia de comércio que detivesse o monopólio do tráfico na Costa da Mina. O empreendimento teria a participação de investidores das praças da Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuco e Lisboa, sendo que as embarcações partiriam somente desta última cidade ou do Porto em direção à Costa da Mina e daí para o Brasil. Mobilizando capitais na metrópole e na colônia, o conselheiro acreditava que o empreendimento não suscitaria queixas, pois aos habitantes do Brasil ficaria “permitido que se interessem na companhia, e continuem assim o lucro que costumam ter naquele comércio”. A criação de uma companhia, ainda segundo Lacerda, seria a única forma de livrar comércio português “da tutela ou escravidão em que o tem posto a Companhia Ocidental de Holanda”. Ao carregar nas tintas, o conselheiro deixou escapar a desfaçatez em tratar como “escravidão” a ação holandesa sobre um comércio que resultava da escravização de pessoas. A sua proposta, no entanto, não seguiu adiante.¹⁸¹

A discussão em torno da criação de uma companhia que assumisse o comércio entre Salvador e a África Ocidental ficou adormecida até o início da década seguinte. Em 1742, o comerciante lisboeta Antônio Marques Gomes propôs a d. João V a formação de um estabelecimento que controlasse e usufrísse do monopólio sobre o comércio entre a Costa da Mina e as capitanias da Bahia e Pernambuco. Novamente, os argumentos giravam em torno dos prejuízos causados pelas investidas da companhia holandesa sobre as embarcações portuguesas. Gomes, como foi discutido no capítulo anterior, apresentou números espantosos sobre as perdas na arrecadação real em virtude de tais ataques. Na minuta apresenta ao Conselho Ultramarino, comprometia-se a assegurar a arrecadação régia e coibir o descaminho. Com sede em Lisboa, a companhia usufruiria do “privilégio privativo de resgatar escravos da Costa da Mina para os portos do Brasil” durante vinte anos, tendo o início das suas atividades em 1 de janeiro de 1743.¹⁸²

¹⁸⁰ Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 72-78; Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 240-245.

¹⁸¹ O Conde de Sabugosa, vice-rei e capitão general de mar e terra do Estado do Brasil da conta do procedimento com que os holandeses da Costa da Mina tratam os navios portugueses que ali vão fazer resgate de negros e do que do proximamente lhe escreve o governador do Castelo de São Jorge, de cuja carta sobre a cópia inclusa, 23/10/1733, AHU, CU, *Códice 254*, fl150v-152v.

¹⁸² Carta de Antônio Marques Gomes ao rei [D. João V] estabelecendo as condições para se formar uma companhia de comércio da Bahia e Pernambuco para a Costa da Mina, com o privilégio privativo de

Diferentemente da Companhia do Corisco e da proposta feita pelos negociantes de Lisboa em 1723, o projeto de Antônio Marques Gomes estabelecia o fornecimento de cinco mil cativos anualmente oriundos da Costa da Mina aos portos brasileiros. Além disso, convencionava o preço dos “escravos ditos peça da Índia” em no máximo 120\$000 réis – valor bem abaixo do proposto pelos interessados na Companhia do Corisco –, estipulando 30 mil cruzados de multa em caso de descumprimento. Da mesma forma, fixava em \$600 réis o valor dos rolos de tabaco a serem adquiridos para a negociação na Costa da Mina. O projeto previa ainda a prioridade de venda dos escravos de primeira, ou seja, o lote com os cativos mais jovens e em melhor condição de saúde, aos mineiros, seguidos dos senhores de engenho, lavradores, roceiros “e em último lugar outras quaisquer pessoas”.

A minuta de Antônio Marques Gomes também buscou impedir a participação de estrangeiros, eclesiásticos e de irmandades no empreendimento. De igual maneira, proibia uma prática costumeira do tráfico transatlântico português, a possibilidade de membros da tripulação levarem mercadorias para adquirirem cativos para si próprios. A restrição era tamanha que qualquer pessoa que a desrespeitasse perderia não apenas o escravo, mas também a soldada e seria suspensa de prestar serviços à companhia, mesmo que houvesse “o testemunho de que [o cativo] se lhe mandava de mimo”.¹⁸³

Ao que tudo indica, Sua Majestade recebeu esta minuta com cautela. Após consultar o Conselho Ultramarino em 23 de março de 1743, decidiu solicitar ao vice-rei conde das Galveas que ouvisse os homens de negócio da praça da Bahia “e as pessoas mais práticas e inteligentes dela” de modo a elaborar “a planta de uma nova companhia e suas condições para o fornecimento dos escravos da Costa da Mina”.¹⁸⁴ Esta atitude demonstra como a monarquia buscava equilibrar os interesses que circundavam colonos e reinóis. Havia plena ciência sobre a importância dos comerciantes da cidade de Salvador no giro com a Costa da Mina e do seu papel para efetivar a presença portuguesa na região. Deste modo, buscava-se evitar ou atenuar disputas que ocasionassem grande insatisfação e se desdobrassem no questionamento à Coroa, afetando a governança do Império. Em 31 de agosto de 1743, o vice-rei Andre de Mello e Castro informou a d. João V não ter sido ainda possível elaborar a minuta da companhia solicitada, pois os homens de negócio encontravam-se “ocupados com a expedição desta frota

comercializar e resgatar escravos da referida Costa para os portos do Brasil, 29/01/1742, AHU, ACL, CU, 005, *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 72, D. 6040.

¹⁸³ Carta de Antônio Marques Gomes ao rei [D. João V] estabelecendo as condições para se formar uma companhia de comércio da Bahia e Pernambuco para a Costa da Mina, com o privilégio privativo de comercializar e resgatar escravos da referida Costa para os portos do Brasil, 29/01/1742, op. cit.

¹⁸⁴ Carta do rei de Portugal ao vice rei do Brasil ordenando se ouça os Homens de negócios dessa Praça, formando uma nova Companhia e condições para fornecimento dos escravos da Costa da Mina, que se precise transportar para o Brasil, 23/07/1743, APEB, *Seção Colonial/ Provincial*, Ordens régias, vol 40, doc 2.

para se executar a dita ordem com aquela formalidade, e acerto que se requer em semelhante negócio”.¹⁸⁵

Mas antes da resposta do conde das Galveas, d. João V emitiu, em maio de 1743, após consultas ao Conselho Ultramarino e representações do vice-rei, uma provisão para tentar reorganizar o tráfico com a Costa da Mina. Esta determinação suspendeu a lei de arqueações de 1731. A supressão desta norma se deu diante do seu fracasso em coibir o contrabando de ouro em pó e tabaco, “ficando em seu lugar as leis e ordens que havia antecedentes”, ou seja, o regimento das arqueações de 1684. A nova provisão régia, de 8 de maio de 1743, estabelecia “que enquanto não se põe em prática a dita companhia, se não permita a navegação do Brasil para a Costa da Mina com aquela liberdade e desordem com que até agora se tem feito”.¹⁸⁶ Estabelecia-se a partir de então que as embarcações da Bahia e de Pernambuco partiriam “por turno e giro” com o intervalo mínimo de três meses entre as saídas, mediante sorteio na presença do vice-rei. Em 2 de novembro de 1743, uma portaria régia ratificou essa determinação, quando então houve o primeiro sorteio.¹⁸⁷

Ao sugerir que Sua Majestade requisitasse um projeto de companhia aos homens de negócio da Bahia, os conselheiros da Coroa tinham ciência do monopólio que de fato, embora não de direito, há muito estes homens tinham instituído sobre o tráfico negreiro do Brasil com

¹⁸⁵ Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveas, André de Melo e Castro ao rei [D. João V] respondendo a provisão real que ordena a proibição da navegação e resgate de escravos da Costa da Mina para o Brasil enquanto não for criada uma companhia, 31/08/1731, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 77, D. 6366.

¹⁸⁶ Portaria (cópia) do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveas, André de Melo e Castro ordenando ao provedor-mor da Fazenda Real que mande registrar o alvará real que proíbe as diligências feitas nos navios que navegam dos portos do Brasil para a Costa da Mina, 27/08/1743, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 77, D. 6358; Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveas, André de Melo e Castro ao rei [D. João V] comunicando o cumprimento do alvará real que dispõe sobre as diligências nos navios que dos portos do Brasil navegam para a Costa da Mina, 30/08/1743, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 77, D.6362. Documento também citado por Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 94-95.

¹⁸⁷ Provisão (cópia) do rei [D. João V] para o vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveas, André de Melo e Castro ordenando o estabelecimento de restrições à navegação do Brasil para a Costa da Mina enquanto não se ponha em prática uma companhia de comércio de escravos. 08/05/1743, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 76, D. 6280. O primeiro sorteio foi realizado em 22 de novembro de 1743, com a presença do conde das Galveas, do desembargador Venceslau Pereira da Silva, do provedor mor da Fazenda Real Manoel Antônio da Cunha de Sottomayor e dos donos das embarcações negreiras que navegavam para a Costa da Mina. Ficou estabelecida a seguinte ordem de partida: a embarcação *N^a S^a do Rosário e Santo Antônio*, pertencente a Domingos Ferreira Pacheco, tendo por capitão Mathias Barboza; a *Jesus, Maria Jose e São Francisco Xavier* de propriedade de João Dias da Cunha, capitaneada por Francisco de Freitas; a *São Jose Santo Antônio e Almas* pertencente Manoel da Costa de Oliveira, tendo por capitão José de Almeida Callado. Estas embarcações teriam até o fim de fevereiro e princípio de março de 1744 para partirem para a Costa da Mina. Em segundo turno, a partir de 1 de junho do mesmo ano, partiriam os navios *Bom Jesus da Pedra e Santa Rita* de Manoel Álvares de Carvalho, capitaneada por Domingos Luis da Cruz; seguida pelo navio *N^a S^a da Vida Santo Antônio e Almas*, pertencente a Jacome José Seixas, tendo por capitão Pedro Gomes Caldeira; por fim a embarcação *N^a S^a dos Milagres São José e Almas*, pertencente ao Capitão Jose da Cunha Pereira e por ele dirigida. Cf: Consulta do Conselho Ultramarino sobre o que pedem o provedor e mais deputados da Mesa do comércio da cidade da Bahia acerca das embarcações que navegam para a Costa da Mina, 15/12/1745, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 84, D. 6880.

a Costa da Mina. Desde fins do século XVII, segundo Nardi, formou-se na Cidade da Bahia uma “potente oligarquia de negreiros”. Contribuiu para isso a carta régia de 8 de janeiro de 1699, na qual d. Pedro I buscou limitar a exportação para a Costa da Mina em 4.095 arrobas anuais de fumo de refugo, de modo a proteger os interesses metropolitanos em torno do estanco do tabaco. Além de restringir a quantidade de arrobas, a carta régia instituiu o sistema de *numerus clausus*. Ou seja, determinou que apenas 24 embarcações – que comumente comercializavam com a região à época –, pertencentes a 17 indivíduos, estariam autorizadas a navegar para os portos da Costa da Mina.¹⁸⁸

Esta interpretação sobre a origem do monopólio, exercido por um pequeno grupo comerciantes da praça da Bahia em torno do tráfico com a Costa da Mina, já havia sido postulada por contemporâneos setecentistas. O vice-rei do Estado do Brasil, Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde, conde de Atouguia, em um ofício dirigido ao secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte Real, em 1751, citou as determinações da carta régia de 1699 como a causa do monopólio das 24 embarcações negreiras sobre o tráfico baiano com a Costa da Mina.¹⁸⁹ Observação semelhante foi feita pelo desembargador António José da Fonseca Lemos, em maio de 1755, ao realizar uma sindicância, a pedido do rei d. José I, sobre o “resgate de escravos” na Costa da Mina. Segundo o desembargador, “se taxou e só se permitia irem as 24 embarcações”, temendo que “a total liberdade deste comércio” levasse ao descaminho do tabaco, por meio dos portos africanos, para as nações estrangeiras da Europa “em prejuízo do contrato geral do Reino”.¹⁹⁰

Esta preocupação foi demonstrada pelo monarca d. Pedro I nas cartas de 1698 e 1699. Na primeira, o rei solicitou que o governador-geral d. João de Lencastre verificasse, junto “a pessoas práticas e desinteressadas, a quantidade de tabaco” e quantas embarcações eram necessárias para a realização do comércio de escravos na Costa da Mina. A par dessas informações, a Coroa portuguesa emitiu a carta régia de 8 de janeiro de 1699.¹⁹¹ Esses

¹⁸⁸ Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 225-226.

¹⁸⁹ Ofício do [vice-rei e governador-geral do estado do Brasil], conde de Atouguia, Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde, ao [secretário de Estado], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre o comércio com a costa da Mina e as embarcações que faziam tal comércio, indicando os motivos porque fizera reduzir a 24, o número dessas embarcações, 30/06/1751, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia - Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 2, D. 124-125.

¹⁹⁰ Relatório do desembargador António José da Fonseca Lemos sobre a sindicância para averiguar irregularidades e contrabando no comércio da Costa da Mina, indicando meios de os evitar, 16/02/1754, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia - Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 9, D. 1615-1617.

¹⁹¹ Carta régia dirigida ao Governador e Capitão General do Estado do Brasil sobre a exportação de tabaco para a Costa da Mina, 12/03/1698, AHU, ACL, CU, 005-1 *Bahia - Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 09. D. 1618-1623.

números condiziam com a dinâmica do comércio naquela época, que encaminhava comumente vinte embarcações por ano à Costa da Mina.

Embora a carta régia citasse o número de “sumacas”, na prática, segundo Nardi, estabeleceu-se o limite de 24 viagens, ou seja, inicialmente, qualquer indivíduo poderia armar uma embarcação até que se completasse a franquia anual de partidas. Com o passar do tempo, o *numerus clausus* deixou de se referir à quantidade de viagens, tornando-se um número exato de comerciantes, cujas embarcações estavam autorizadas a navegarem para a Costa da Mina.¹⁹² Não se sabe exatamente quando isto ocorreu, mas suspeito que o crescimento do tráfico e a ampliação dos interesses dos negociantes reinóis sobre este comércio foram decisivos para a organização dos traficantes da praça da Bahia.

Os negociantes *donumerus clausus* dirigiam sociedades que agrupavam diversos interessados, sendo que a embarcação poderia ser dele, de um dos seus parceiros ou pertencer a mais de um proprietário. A carregação do navio, deste modo, resultava de uma espécie de sociedade anônima, que reunia homens de negócio, armadores e pequenos investidores.¹⁹³ A teia de interessados no tráfico era tamanha, que os comerciantes ligados ao *numerus clausus* afirmaram a Sua Majestade, em 1731, que “do negócio da Costa da Mina vivem todos estes moradores” da Cidade da Bahia. Incluía-se até mesmo as pessoas mais pobres, as quais, por enfrentarem privações, não podiam, no mercado baiano, “comprar um moleque ou negrinho para o seu serviço”, por disporem apenas de 30\$000 ou 20\$000 réis. No entanto, facultavam-se em investir esse valor em tabaco nas embarcações negreiras que se dirigiam à Costa da Mina. Adquiriam, desta maneira, um cativo diretamente na África, por menor preço, “tendo assim a fortuna de ver remediada a sua necessidade”, apesar do alto risco do negócio, devido à mortandade à bordo dos navios negreiros.¹⁹⁴

Corriqueiramente, mediante autorização régia, do governador-geral ou vice-rei, proprietários de embarcações menores que não pertenciam ao *numerus clausus* navegavam para a Costa da Mina, principalmente nos anos em que a safra do tabaco superava o volume esperado.¹⁹⁵ Os contemporâneos setecentistas coloquialmente utilizavam o termo

¹⁹² Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 225-231.

¹⁹³ Idem.

¹⁹⁴ Carta do vice-rei do Estado do Brasil, Vasco Fernandes César de Menezes, Conde de Sabugosa, ao secretário de Estado do rei de Portugal Diogo Mendonça Corte Real sobre se fornecer escravos ao Brasil e a dependência da navegação da Costa da Mina. O vice-rei expõe as razões do estabelecimento de uma companhia para esse fim. Bahia, 3/03/1731, *Seção Colonial e Provincial*, Ordens Régias, vol. 27 doc. 78. Documento também citado por Verger, *Fluxo e refluxo*, pp.89-90.

¹⁹⁵ A exemplo de José Manuel da Silveira, em 1747, e Antônio de La Fontaine, em 1749, que solicitaram autorização régia para enviarem uma embarcação, “fora do número” à Costa da Mina para “resgatar escravos”, cf: Requerimento de José Manuel da Silveira ao rei [D. João V] solicitando provisão para poder mandar embarcação, sempre que lhe parecer necessário, a resgatar escravos na Costa da Mina, fora dos portos reservados

“embarcações do número”, embora reconhecessem que, na prática, se tratava de sociedades dirigidas por um estreito círculo de negociantes. Estes homens de negócio monopolizaram o tráfico com a Costa da Mina prescindindo de qualquer companhia, apartaram os comerciantes de Lisboa deste circuito, ditaram os preços de africanos boçais e com sucesso impuseram aos lavradores de tabaco os seus interesses sobre a produção e comercialização desse produto.

A criação da *Mesa dos Homens de Negócio da Bahia para o Bem Comum* demonstrou a capacidade de organização desses indivíduos para se contraporem aos reinóis com relação ao comércio entre o Brasil e a metrópole e o tráfico na costa africana. De acordo com Catherine Lugar, desde as primeiras décadas do século XVIII, os homens de negócio da praça da Bahia estabeleceram um posicionamento mais contundente na defesa dos seus interesses econômicos junto a Lisboa. Tendência esta que, para Raphael Freitas Santos, começou a se tornar evidente a partir do Motim do Maneta em 1711.¹⁹⁶

A *Mesa dos Homens de Negócio da Bahia para o Bem Comum* foi instituída por provisão do conde de Sabugosa, em 14 de junho de 1726, com o objetivo de representar os principais comerciantes da praça e defender seus interesses junto às autoridades na colônia e na Corte. Entre os argumentos elencados pelo vice-rei para atender ao pleito dos comerciantes e ratificar a ereção desta instituição, destacou-se que a sua existência “evitava a confusão, e superfluidade dos requerimentos dos homens de negócio, conseguindo desta maneira a brevidade do ajuste do preço dos açúcares, frete dos navios, e expedição das frotas”. Além disso, a organização dos negociantes enquanto coletivo espelhava-se na experiência dos homens de negócio de Lisboa e do Porto e tornava mais “fácil ao governo fazer qualquer diligência com estes homens”.¹⁹⁷ Porém, assim como na metrópole, a *Mesa dos Homens de*

para esse efeito, 10/07/1747, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 90, D. 7311; Requerimento de António de La Fontaine ao rei [D. João V] solicitando licença para poder navegar deste porto da Bahia para o da Costa da Mina, 24/12/1749 Cx. 100, D. 7949, respectivamente. O conde de Atouguia, num ofício de 30 de junho de 1751, ao se referir ao monopólio dos negociantes da Praça da Bahia sobre o tráfico com a Costa da Mina, afirma que tal controle “não se remediava com algumas licenças, que se concediam de quando em quando pelo governo a algumas embarcações pequenas para irem fazer o mesmo negócio em atenção a maior abundância de tabacos”, cf: Ofício do [vice-rei e governador-geral do estado do Brasil], conde de Atouguia, Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde, ao [secretário de Estado], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre o comércio com a costa da Mina e as embarcações que faziam tal comércio, indicando os motivos porque fizera reduzir a 24, o número dessas embarcações, 30/06/1751, op. cit. Licenças concedidas pelo governo colonial a embarcações fora do número também foram mencionadas pelo desembargador António José da Fonseca Lemos, em 1754, no relatório feito sobre a sindicância realizada para se averiguar as irregularidades do comércio com a Costa da Mina, cf: Relatório do desembargador António José da Fonseca Lemos sobre a sindicância para averiguar irregularidades e contrabando no comércio da Costa da Mina, indicando meios de os evitar, 16/02/1754, op. cit.

¹⁹⁶Catherine Lugar, “The Merchant Community of Salvador, Bahia, 1780-1830” (Tese de Doutorado, State University of New York, 1980), pp. 5-65. Raphael Freitas Santos, “A formação de um corpo de negociantes na Bahia: o ouro das minas e o tráfico atlântico de escravizados”, *Afro-Ásia*, nº 51, (2015), pp. 9-35.

¹⁹⁷ Ofício do vice-rei, conde dos Arcos, a Tomé Joaquim da Costa Corte Real, informando que mandou dissolver a Mesa do Bem Comum ou do Comércio da Bahia. Anexo: 6 documentos, entre os quais, 1 provisão (cópia),

Negócio da Bahia para o Bem Comum não foi instituída a partir de uma determinação régia, tendo, por isso, a sua existência contestada no Conselho Ultramarino numa das primeiras tentativa de pleitear a satisfação de seus interesses junto a Coroa, em 1731. Contudo, somente em 1757, como será discutido mais adiante, a *Mesa* foi extinta pelo conde dos Arcos após ordem do conde de Oeiras.¹⁹⁸

O colegiado de comerciantes escolheu como procurador Domingos de Azevedo Coutinho que, desde março de 1722, reivindicava mercês junto ao vice-rei conde de Sabugosa e ao rei d. João V em conjunto com outros homens de negócio. Coutinho havia se associado com os negociantes Manoel Gonçalves Vianna, Dionísio da Costa Barbosa e Manoel Francisco Braga para solicitarem à Coroa isenção das dízimas sobre os gêneros produzidos na América. Ademais, também eram sócios nos negócios, juntos eram proprietários da sumaca *Jesus Maria José*, que, em 1722, havia se dirigido a Costa da Mina para resgatar de escravos.¹⁹⁹ Manoel Gonçalves Viana era um notório traficante de escravos, de acordo com o TSTD entre os anos de 1707 a 1731, foi proprietário de quinze embarcações, tendo realizado, pelo menos, 49 viagens à Costa da Mina.²⁰⁰

Os membros da *Mesa dos Homens de Negócio da Bahia para o Bem Comum*, principalmente aqueles envolvidos no resgate de escravos, conseguiram ao longo da década de 1730 impor seus interesses sobre o comércio na praça de Salvador. Contestaram e se articularam para desobedecer a lei de arqueações de 1731, levando Vasco Fernandes César de Menezes, como foi visto, a confessar a ineficácia do dispositivo.²⁰¹

24/08/1757, AHU, CU, 005-01 *Bahia - Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 14, D. 2573-2579. A provisão do vice-rei, conde de Sabugosa instituindo a *Mesa do Bem Comum* em 14/06/1726 consta no documento 2579. Verger, erroneamente, data como 14 de junho de 1723. Cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, p.67-68.

¹⁹⁸ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre a representação do provedor e mais deputados da mesa do comércio da cidade da Bahia, em que pedem ordem para que o senado da Câmara não obrigue os homens de negócio e proprietário de embarcações a plantar farinha. Anexo: 4 documentos, 21/05/1732, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 42, D. 3767.

¹⁹⁹ Requerimento de Domingos de Azevedo Couto, Manuel Gonçalves Viana e outros ao vice-rei e capitão-general do Brasil, Vasco Fernandes César de Menezes solicitando certidão do escrivão da Alfândega da Bahia sobre os gêneros que costumam pagar dez por cento e se consta o referente ao algodão que costuma vir da capitania do Maranhão, 22/03/1722, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 15, D. 1275, Requerimento dos homens de negócio da cidade da Bahia ao rei [D. João V] solicitando ordenar ao provedor da Alfândega que mande desobrigar a fiança que pagaram os suplicantes para receber panos de algodão e também mande declarar que os frutos e gêneros da América não são obrigados a pagarem a dízima, outubro de 1723, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 18, D. 1620. TSTD #51197.

²⁰⁰ As viagens feitas pelas embarcações de Manoel Gonçalves Viana foram as seguintes: TSTD #40251, #50294, #50302, #50311, #50332, #50389, #50421, #50430, #50442, #50459, #50484, #50485, #50499, #50517, #50520, #50529, #50534, #50554, #51599, #51608, #51612, #51621, #51651, #51666, #51685, #51690, #51698, #51721, #51730, #51740, #51743, #51750, #51759, #51766, #51769, #51786, #51792, #51797, #51860, #51868, #51873, #51875, #51890, #51902, #51903, #51910, #51911, #51922, #51928.

²⁰¹ Carta do vice-rei ao rei de Portugal comunicando a diminuição de escravos que experimenta o Brasil tem causado danos e concorrido para a sua decadência. Remete também o vice-rei relação dos navios que foram

Por isso, não surpreende que a maioria destes homens de negócio, ao serem provocados pela Coroa portuguesa a apresentarem uma minuta de companhia de comércio para a Costa da Mina, em 1743, ressaltaram os inconvenientes e prejuízos que o estabelecimento de um empreendimento deste tipo poderia causar. Alguns chegaram a “medrosamente” aprovar a ideia, mas “todos se inclina[ra]m a que as coisas não mudem, nem alterem dos caminhos, e expedientes por onde até agora correram”. Para o vice-rei conde das Galveas, que encaminhou a minuta em março de 1744, a criação de uma companhia poderia trazer “lucros maiores, e perdas menos contingentes”. Isto se conseguisse organizar as carregações que, até então, “correm por conta de seus donos, ajudados de outras pessoas, que tem parte nelas”, formando uma “sociedade informe, e mal regulada”.²⁰²

Galveas acreditava, no entanto, ser inviável tal projeto, não por causa da oposição de homens de negócio, mas por prever que “os lucros [da companhia] se[ri]am muito inferiores às despesas”. O vice-rei levava em consideração o alto custo com a aquisição e manutenção de navios negreiros e fragatas de guerra, imprescindíveis para defesa contra as hostilidades holandesas. Somava ainda o gasto com uma onerosa tripulação, principalmente com a soldada de capitães e pilotos, pois, uma vez vedada à aquisição individual de cativos pelos tripulantes, o salário deveria ser pago unicamente em dinheiro. Sem contar a despesa com hospital para “curarem os escravos, que ordinariamente chegam destroçados e doentes”.²⁰³

Ademais, alertava o conde de Galveas, os mineiros costumavam escolher os melhores africanos, mas nem sempre pagam com dinheiro de contado, “como sucedia em outros tempos”. De acordo com o governador, “muitas vezes leva[va]m fiados a maior parte deles com espera de muitos meses, que ao depois se convertem em anos com perda irreparável dos vendedores”. Ou seja, a maioria dos cativos era negociada a crédito, fossem eles encaminhados para zona aurífera ou para os engenhos e lavouras, onde costumeiramente quitavam-se os compromissos com os rendimentos obtidos na safra seguinte. Em virtude disso, argumentava o conde de Galveas, era mais suscetível o caixa da companhia ter letras de crédito que “dinheiro de contado”. Por conseguinte, este padrão de negócio exigiria um volume considerável de capital de giro em troca de um risco significativo de atrasos ou calotes, mesmo apelando-se à justiça para apreensão e arrematação das fazendas dos devedores. De

arqueados, depois da proibição de tocarem ao Castelo de São Jorge, 22/04/1733, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, Vol 29, D. 74.

²⁰² Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveas, André de Melo e Castro ao rei [D. João V] dando parecer sobre a planta de uma companhia e suas condições para o fornecimento dos escravos da Costa da Mina, 09/03/1744, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 78, D. 6489.

²⁰³ *Idem*.

acordo com o vice-rei, os valores obtidos pela via judicial, em geral, corresponderiam à metade daqueles devidos.²⁰⁴

Não houve manifestação do Conselho Ultramarino a respeito do projeto elencado pelos homens de negócio da praça da Bahia. É possível que a carta do conde das Galveas, anexa à minuta, tenha ocasionado esta omissão, pois a missiva destacava os reveses financeiros que uma companhia para o tráfico com a Costa da Mina poderia sofrer. Quiçá, o vice-rei estivesse mais inclinado aos vassallos desejosos “que as coisas senão mudem” que a propostas de negociantes lisboetas como Antônio Marques Gomes.

Os comerciantes da Cidade da Bahia, nos anos de 1744 e 1745, viram-se às voltas com as restrições e a imposição de prazos para o início das viagens negreiras definidas pela provisão de 8 de maio de 1743. A maioria deles não aceitou de bom grado essa determinação. Isto explica porque apenas seis compareceram à presença do vice-rei para o sorteio da ordem de partida dos navios, enquanto outros ignoraram a nova medida.²⁰⁵ Segundo o TSTD, no ano de 1744, quinze embarcações deixaram a Bahia em direção à Costa da Mina. Número superior aos doze navios anuais previstos pela ordem régia de 1743 para partir de três em três a cada trimestre.²⁰⁶

Para os negreiros profissionais e demais investidores, o cumprimento das novas determinações de Sua Majestade ocasionava transtornos, principalmente devido à longa espera que as embarcações eram submetidas até poderem iniciar uma nova viagem, enquanto aguardavam as demais completarem o seu turno. Segundo Nardi, a nova legislação trouxe efeitos negativos para o comércio com a Costa da Mina, haja vista ter diminuído as exportações de tabaco, ao mesmo tempo em que o preço médio dos escravos na costa africana sofria uma leve alta, alcançando 7,2 rolos por cativo. Isto provavelmente contribuiu para a queda de aproximadamente 10% no desembarque de africanos oriundos daquela região, conforme tabela 1 (p. 132).²⁰⁷

Diante desses percalços, a *Mesa dos Homens de Negócio da Bahia para o Bem Comum* peticionou ao rei, em setembro de 1744, reivindicando uma nova reorganização do tráfico negreiro. Solicitavam que a partida das embarcações para a Costa da Mina fosse administrada

²⁰⁴ Idem.

²⁰⁵ Consulta do Conselho Ultramarino sobre o que pedem o provedor e mais deputados da Mesa do comércio da cidade da Bahia acerca das embarcações que navegam para a Costa da Mina, 15/12/1745, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 84, D. 6880. Sobre os proprietários de “embarcações do número” presentes ao sorteio ver nota 32.

²⁰⁶ As viagens negreiras que partiram do porto de Salvador no ano de 1744 foram as seguintes: TSTD #40233; #40285; #49826; #50664; #50665; #50666; #50669; #50670; #50673; #50674; #50675; #50676; #50678; #52015; #52016.

²⁰⁷ Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, p. 250.

conforme a “antiguidade das suas entradas” no porto de Salvador. Entre os doze peticionários que assinam o documento, Domingos de Azevedo Coutinho, Luiz Coelho de Brito, de acordo com o TSTD, eram proprietários de embarcações negreiras, enquanto os demais, é lícito supor, que também investissem nesse negócio.²⁰⁸ Em resposta à petição, d. João V requisitou um parecer do conde das Galveas sobre a matéria. O vice-rei, por sua vez, concordou com as alegações dos homens de negócio da Bahia, assim como o Conselho Ultramarino, ao ser instado em dezembro de 1745.²⁰⁹

A administração régia estava convencida dos problemas ocasionados pela determinação de 1743. Ela permitia que embarcações recém-chegadas da Costa da Mina, mediante sorteio do segundo turno de partidas, tornassem a fazer nova viagem antes daquelas que aguardavam no porto. Para apaziguar as insatisfações, d. João V suspendeu novos sorteios. A partir da carta régia de 5 de março de 1746, os navios sairiam “para a Costa pela mesma ordem com que ultimamente tem ido”. Ou seja, conforme explicitou os ofícios da *Mesa dos Homens de Negócio da Bahia* de 22 e 26 de agosto de 1746, as embarcações seriam despachadas para a Costa da Mina de acordo com o último sorteio feito e realizariam seu segundo giro conforme a ordem anterior, sem ser necessário realizar um novo sorteio.²¹⁰ Deste modo, a partida das embarcações em direção à Costa da Mina, em 1746, estava organizada conforme o quadro abaixo.

²⁰⁸ Entre os peticionários estavam: Jose Pires Afonseca, Manoel Barboza Pereira, Manoel Gonçalves de Oliveira, Manoel Francisco Gomes, Francisco Gomes Loureiro, Manoel Antônio Carneiro, Francisco Gonçalves Barboza, Domingos de Azevedo Coutinho, João Gonçalves dos Passos, Luiz Coelho de Brito, José Moreira Leal, Bento Pacheco Pereira, cf. Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveias, André de Melo e Castro ao rei [D. João V] dando parecer sobre o requerimento do provedor e deputados da Mesa do comércio da cidade da Bahia, em que pedem para que se dê prioridade às embarcações que primeiro chegaram no expediente das suas saídas para a Costa da Mina, 19/02/1745, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 81, D. 6682. TSTD: #51197, #50648, #51962, #52014.

²⁰⁹ Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveias, André de Melo e Castro ao rei [D. João V] dando parecer sobre o requerimento do provedor e deputados da Mesa do comércio da cidade da Bahia, em que pedem para que se dê prioridade às embarcações que primeiro chegaram no expediente das suas saídas para a Costa da Mina, op. cit. Consulta do Conselho Ultramarino sobre o que pedem o provedor e mais deputados da Mesa do comércio da cidade da Bahia acerca das embarcações que navegam para a Costa da Mina, 15/12/1745, op. cit.

²¹⁰ Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveias, André de Melo e Castro ao rei [D. João V] dando conta das condições em que saíram as embarcações do porto da Bahia para a Costa da Mina, 31/08/1746, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 86, D. 7091.

QUADRO 2

ORDEM DE SAÍDA DOS NAVIOS PARA A COSTA DA MINA ESTABELECIDAPELAMESA DO COMÉRCIO DA BAHIA EM 1746

	Embarcação	Proprietário
1ª Esquadra	1º Navio <i>Santa Ana e Bom Jesus da Nova</i>	Domingos Ferreira Pacheco
	2º Galera <i>Bom Jesus da Pedra</i>	Manoel Álvares de Carvalho
	3º Corveta <i>Senhor do Bonfim</i>	Jacome José
2ª Esquadra	1º Galera <i>Nª Sª da Arrabida</i>	João Dias da Cunha
	2º Galera <i>São João Baptista</i>	Antônio Rodrigues Lisboa
	3º Galera <i>Bom Jesus da Confiança</i>	Bento Fernandes Galiza
3ª Esquadra	1º Iate <i>Nª Sª da Ajuda</i>	João Lourenço Velozo
	2º Corveta <i>Nª Sª da Conceição</i>	Viúva de Manoel Fernandes Cos
	3º Galera <i>São Miguel o Anjo</i>	Jacome José
4ª Esquadra	1º Galera <i>Bom Jesus d'Além</i>	Manoel Alvares de Carvalho
	2º Galera <i>Nª Sª da Boa Hora</i>	Manoel Ferreira dos Santos May
	3º Iate <i>Nª Sª da Conceição</i>	José Francisco da Cruz
5ª Esquadra	1º Galera <i>Nª Sª da Barroquinha</i>	André Marques
	2º Galera <i>Stª Annae Nª Sª da Concei</i>	Viúva de Manoel Fernandes Cos
	3º Galera <i>Jesus Maria José</i>	Domingos Ferreira Pacheco
6ª Esquadra	1º Corveta <i>Santa Isabel</i>	Viúva de Manoel Fernandes Cos
	2º Galera <i>Nª Sª da Penha de França</i>	João Cardozo de Miranda
	3º Navio <i>Bom Jesus da Boa Hora</i>	Manoel Ferreira dos Santos May
7ª Esquadra	1º Navio <i>Nª Sª do Rosário</i>	Domingos Ferreira Pacheco
	2º Navio <i>São José e Stº Antônio</i>	Manoel da Costa Oliveira
	3º Navio <i>Nª Sª dos Milagres</i>	Capitão Antônio da Cunha Perei
8ª Esquadra	1º Navio <i>São Pedro e Stº Antônio</i>	Andre Marques
	2º Navio <i>Quebra Mastros</i>	JoséAntônio de Carvalho
	3º Corveta do defunto João da Cruz	João da Cruz Moraes

Fonte: Nova planta do giro que hão de fazer as embarcações, que daqui em diante navegarem para a Co: Mina, regulada com proporcionada igualdade pela ordem com que ultimamente saíram da Bahia, 31/08/AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 86, D. 7091.

A viúva de Manoel Fernandes Costa chamava-se Tereza de Jesus Maria, denominada por Cândido de Souza como a dama do tráfico, por ter sido uma das poucas mulheres a participar diretamente do comércio na Costa da Mina no século XVIII, um espaço completamente dominado pelos homens. De acordo com Nardi, por volta de 1740, Tereza de Jesus Maria já organizava armações negreiras, sendo proprietária de quatro embarcações,

herdadas do seu falecido marido.²¹¹ No entanto, embora estivesse mergulhada no trato negreiro há alguns anos, na lista de proprietários de embarcações do giro da Costa da Mina ainda era referida simplesmente como a viúva de Manoel Fernandes Costa. Seu filho, cujo nome era homônimo ao do pai, foi escrivão da Fazenda Real à época do tesoureiro Domingos Cardoso dos Santos, em meados do século XVIII.²¹² Já neste período, Manoel Fernandes Costa já havia assumido os negócios da família no tráfico. Há notícias de seu engajamento no comércio com a Costa da Mina até a década de 1770, momento em que gozava da patente de capitão da Companhia dos Familiares do Santo Ofício na capitania da Bahia.²¹³

O tráfico negreiro, assim como outros setores-chaves da economia colonial, era controlado por um pequeno grupo, neste caso, de comerciantes que, através do ingresso na burocracia do Império português e na consolidação de laços familiares, asseguravam poder, riqueza e prestígio social de forma segura e perene. O senhorio da galera *N^a S^a da Barroquinha* do navio *São Pedro e St^o Antônio*, André Marques, por exemplo, era irmão do comerciante lisboeta Antônio Marques Gomes. Este, por sua vez, em duas ocasiões propôs a criação de uma companhia de comércio para o tráfico com a Costa da Mina, como será discutido mais adiante. A ordem de partida das embarcações que comercializavam com a Costa da Mina apresentada pela *Mesa dos Homens de Negócio da Bahia para o Bem Comum*, em 1746, representava uma vitória sobre qualquer tentativa de ingerência por parte da Coroa ou dos negociantes da Corte. Dezesseis senhorios controlavam os vasos e as sociedades que se formavam a partir destas armações, que atuavam no comércio na principal área de abastecimento de mão de obra escrava da capitania, uma ação que teve início no começo da década de 1720.

No crepúsculo do longo reinado de d. João V estava formado um verdadeiro monopólio das “24 embarcações do número”. A proposta de companhia traçada pelos homens de negócio da praça da Bahia, apresentada em 1744, não obteve resposta da Coroa portuguesa e o mesmo

²¹¹ Cândido Eugênio Domingues de Souza, “‘Perseguidores da espécie humana’: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII”, (Dissertação de Mestrado, UFBA, 2011), p.76. Nardi, *O fumo brasileiro*, p. 228.

²¹² Ofício do [vice-rei e governador-geral do Estado do Brasil], conde dos Arcos, d. Marcos de Noronha ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real sobre a disputa em que entraram os desembargadores Antônio Ferreira Gil e Luís Rebelo Quintela na execução que por parte da Fazenda Real se faz nos bens do tesoureiro Domingos Cardoso dos Santos e do seu escrivão Manuel Fernandes da Costa, 18/06/1756, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 128, D. 10009.

²¹³ TSTD #50745, #50770, #50847. Requerimento do [cavaleiro professo da Ordem de Cristo e familiar do Santo Ofício] Manuel Fernandes da Costa ao rei [D. José] a solicitar patente de confirmação do posto de capitão da Companhia dos familiares da capitania da Bahia. Anexo: carta patente, 19/01/1767, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 158, D. 12024. Requerimento de Manuel Fernandes da Costa ao rei [D. José], solicitando que se lhe seja restituída a quantia de 800 mil réis, que o suplicante deu de donativo à Relação da Fazenda, pela navegação da sua corveta para a Costa da Mina. Anexo: 7 docs, 22/07/1773, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 169, D. 12767.

ocorreu com as pretensões dos negociantes de Lisboa. A despeito disso, o monopólio dos negociantes de Salvador prescindia de uma companhia de comércio. Estes negociantes, organizados em torno da *Mesa para o Bem Comum*, adaptavam, ou até mesmo ignoravam, determinações régias conforme seus interesses. Ou seja, se eram obrigados a navegar para a costa africana segundo um sistema de esquadras, atrasavam as partidas, desrespeitavam os turnos, pressionavam fornecedores de tabaco impondo preços mais baixos, açambarcavam a farinha de mandioca disponível no porto para o abastecimento dos navios, em desacato às posturas da Câmara.²¹⁴ O monarca d. Pedro I, certamente, ao limitar a exportação de tabaco para a Costa da Mina, em 1699, visando proteger os interesses mercantis metropolitanos, não imaginava que tal medida se desdobraria na formação de uma oligarquia de negreiros que controlaria o comércio com a Costa da Mina até meados do século XVIII.

Pombal, uma nova página no tráfico baiano

A era pombalina é notória por ter realizado uma série de transformações econômicas e administrativas no Brasil. Com relação ao tráfico de africanos, foi responsável pela criação de duas companhias de comércio: a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (CGGPM), em 1755, e a Companhia Geral de Pernambuco e da Paraíba (CGPP), em 1759. No caso baiano, talvez para os mais incautos, Sebastião José Carvalho de Mello teria agido de forma contrária. Em vez de estabelecer uma companhia de privilégio, o conde de Oeiras pôs fim, em 1756, ao monopólio dos negociantes da praça da Bahia, proprietários das 24 embarcações que controlavam o comércio com a Costa da Mina.

A ação do futuro marquês, como será demonstrada aqui, esteve relacionada com as disputas e queixas realizadas por senhores de engenho, lavradores de tabaco e comerciantes privados de participarem do fechado negócio com a Costa da Mina. A insatisfação destes grupos caminhou na mesma direção dos interesses de Sebastião José Carvalho de Mello e dos

²¹⁴ O vice-rei, conde das Galveas, em 1747, avisou a Sua Majestade sobre o que ele denominou de “sortilégios” dos traficantes da Bahia para burlarem as determinações da provisão de 1746, quanto a ordem de partida das esquadras para a Costa da Mina. Por conta dos atrasos propositadamente provocados, o vice-rei acionou a Mesa de Negócio. Esta sugeriu multar os senhorios que não partiam no prazo de três meses em dois mil cruzados. Medida que não chegou a ser efetivada por não parecer ao vice-rei “conveniente mandar se executarem estes homens nos seus navios, o que seria em grave prejuízo do negócio”, cf. Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Atouguia, Luís Peregrino de Ataíde ao rei [D. João V] dando parecer sobre o número de navios para o resgate de escravos na Costa da Mina, 07/03/1750, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 101, D. 8019. Sobre o desabastecimento de farinha no mercado de Salvador ocasionado pela grande demanda dos navios negreiro cf: Postura Municipal de 3/12/1696, Postura Municipal de 12/02/1710, Postura Municipal de 1716 in: *Repertório de fontes sobre a escravidão existentes no Arquivo Municipal de Salvador. As Posturas (1631/1889)*, Salvador: Fundação Gregório de Matos, Prefeitura Municipal de Salvador, 1988, p. 19, 23, 27, 34.

negociantes lisboetas que apoiavam e se beneficiavam com as ações do ministro. Ou seja, a abertura do comércio de africanos na Cidade da Bahia não significou o investimento direto do capital dos mercadores de Lisboa e do Porto, como ocorreu em relação à CGGPM e a CGPP. O tráfico continuou a ser feito por negociantes sediados na praça da Bahia, englobando, no entanto, um número muito maior de interessados e de embarcações. Esta ampliação, como será apresentada, contribuiu para o fortalecimento e incremento do comércio metropolitano, beneficiando diretamente mercadores ligados ao futuro marquês de Pombal.

As iniciativas de Sebastião José Carvalho de Mello, principalmente suas ações político-administrativas junto ao comércio ultramarino, resultaram, em grande medida, segundo Nuno Monteiro, de processos já em curso em meados do Setecentos. A descoberta aurífera no Brasil, no final do século XVII, atribuiu à colônia papel central na manutenção e estabilidade da monarquia portuguesa, dependente, cada vez mais, do ouro e dos produtos coloniais comercializados a partir de Lisboa. Por isso, a proteção do comércio do ultramar, sobretudo da influência direta ou indireta britânica, e a sua expansão esteve no cerne das políticas josefina e do seu ministro.²¹⁵

A intervenção pombalina no tráfico entre a Bahia e a Costa da Mina, em 1756, estava dentro dessa lógica, ou seja, respondia a demandas e debates já havidos na década de 1740. A Coroa portuguesa, como foi visto, a partir das ordens régias de 1743 e de 1746, buscou organizar os negócios naquela parte da África. Assim, tinha como principal mote evitar o contrabando de ouro e tabaco e, ao mesmo tempo, assegurar as melhores condições de comércio aos seus vassalos, preferencialmente, por meio da criação de uma companhia de comércio. O projeto de companhia não chegou a sair do papel, mas a organização da navegação a partir da distribuição das saídas das 24 embarcações em turnos trimestrais foi efetivada pelo então vice-rei, conde das Galveas.

Numa missiva destinada a d. João V, escrita em 10 de outubro de 1747, este vice-rei, comentando a aplicação da ordem régia de 1746, salientou que um dos principais problemas enfrentados pelo tráfico baiano residia no fato de serem “somente sete ou oito os donos” das 24 embarcações do “número”, embora na lista determinando a ordem do giro dos vasos, apresentada no quadro 2 (p. 101), conste quinze senhorios. Estes pequeno grupo de senhorios

²¹⁵Nuno Gonçalo Monteiro, *D. José na sombra de Pombal*, Lisboa: Círculo de Leitores e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2006, pp. 178-184; Idem, “As reformas na monarquia pluricontinental portuguesa: de Pombal a dom Rodrigo de Souza Coutinho”, in João Fragoso e Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), *O Brasil Colonial, volume 3, (ca. 1720 – ca.1821)* (Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2014), pp. 111-156.

estariam sistematicamente atrasando as partidas, conforme as suas conveniências.²¹⁶ Em agosto de 1749, Sua Majestade – diante dos pedidos de negociantes desejosos de enviar navios para a Costa da Mina, apesar de não pertencerem ao seletor grupo de sete ou oito proprietários das embarcações do “número” – solicitou parecer do vice-rei sobre a matéria. A resposta foi oferecida por d. Luís Pedro Peregrino Carvalho de Menezes e Ataíde, o conde de Atouguia, empossado vice-rei do Estado do Brasil em dezembro do mesmo ano.²¹⁷

Nesta carta, emitida em 7 março de 1750, o vice-rei argumentou sobre a necessidade de se manter as 24 embarcações do “número” para assegurar a boa ordem do comércio e evitar um excessivo número de navios. Para o conde de Atouguia, tornar livre a navegação significaria a ruína do comércio com a Costa da Mina, posto que não havia carência de vasos para a navegação. Logo, ampliar o número destes, como clamavam alguns negociantes a d. João V, aumentaria a oferta de tabaco nos portos da Costa da Mina, tornando esse comércio mais “útil e proveitoso para os negros nacionais da terra” que para os vassallos de Sua Majestade.

Assim como seu antecessor, o vice-rei acreditava ser danoso não o fato de apenas 24 embarcações estarem autorizadas a navegar para Costa da Mina, mas sim elas pertencerem a um restrito grupo de negociantes. Por isso, propôs que “não havia de haver mais que um só número ou um só navio em cada casa ou cabeça de sociedade”. Aqueles que tivessem dois ou mais navios, teriam que ceder o seu lugar a outros negociantes interessados na navegação para a África. Ademais, para tentar silenciar as numerosas queixas sobre o monopólio exercido pelos proprietários dos navios do número, estes seriam obrigados a oferecerem a terça ou quarta parte da carga – conforme a tonelagem da embarcação – livremente aos demais homens de negócio da praça da Bahia e moradores da cidade. As duas partes restantes das carregações ficariam para os senhorios, nas quais se incluíam “as praças que eles costumam dar aos oficiais e marinheiros”. Exceto se estes as transportarem “como particulares ou como comissários de outros carregadores”, pois assim entrariam no cálculo destinado ao povo da cidade.²¹⁸ Permitir que a tripulação levasse uma pequena carga para si ou para terceiros era uma prática costumeira do tráfico baiano. Em muitos casos, compensava o valor relativamente baixo da soldada comparado ao alto risco de morte que uma viagem para a

²¹⁶ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. José sobre o que da conta o [vice rei e governador-geral do Estado do Brasil], conde de Atouguia Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Menezes e Ataíde do negócio da Costa da Mina para o resgate dos escravos, 26/02/1751, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 105, D. 8296.

²¹⁷ Miralles, *Historia militar do Brasil desde o anno de mil e quinhentos e quarenta e nove*, p. 482.

²¹⁸ Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Atouguia, Luís Peregrino de Ataíde ao rei [D. João V] dando parecer sobre o número de navios para o resgate de escravos na Costa da Mina, 07/03/1750, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 101, D. 8019.

costa africana significava. Esta prática, amiúde, contribuiu para a vulgarização da propriedade escrava entre os estratos de menor poder aquisitivo da Cidade da Bahia.

A medida tomada pelo conde de Atouguia foi aprovada por d. José por meio da carta de 16 de março de 1751.²¹⁹ Em 30 de junho desse mesmo ano, o vice-rei comunicava ao monarca que dezoito armadores eram proprietários das 24 embarcações do “numero”. Porém, após sua intervenção, foram oferecidas cinco vagas a senhorios de navios da praça da Bahia interessados no tráfico com a Costa da Mina e dispostos a oferecerem donativos à Fazenda Real. Assim, os negociantes do “número” passaram a possuir apenas uma embarcação.²²⁰

Os proprietários das embarcações do “número”, como era de se esperar, não ficaram satisfeitos com as determinações do conde de Atouguia, sobretudo com relação à obrigatoriedade de oferecerem um terço ou um quarto da carga aos demais comerciantes da cidade. Peticionaram a d. José, através do Conselho Ultramarino, em 21 de novembro de 1752, solicitando a suspensão de tal medida. Argumentavam que a navegação para Costa da Mina somente seria lucrativa se levassem para si grande quantidade de tabaco. Sem isto, seria impossível cobrir as despesas decorrentes dos “mimos” e costumes pagos aos monarcas e autoridades na costa africana, bem como o aluguel de canoas, os carregadores e a própria manutenção da tripulação e da carregação de escravos no retorno da viagem. Sem contar o custo, não mencionado na petição, com o quartamento pago aos holandeses. Além disso, os senhorios das embarcações negreiras aproveitaram para denunciar que na lista de pessoas interessadas na carga dos navios constavam “nomes fingidos”, pelos quais “se tiravam as praças, não para se carregarem, mas para se venderem” pelo dobro do preço.²²¹

Diante desses reclames, d. José manteve a determinação quanto às terças e quartas partes das cargas dos navios negreiros, mas permitiu aos senhorios dos navios fazerem as devidas repartições “para as pessoas do povo que lhes parecer, sendo obrigados a declarar na Casa de Inspeção [criada nesse mesmo ano de 1751] os nomes das ditas pessoas, e a fazenda

²¹⁹ Carta do [vice-rei e governador-geral do Estado do Brasil], conde de Atouguia, Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde ao rei [D. José] sobre a execução da portaria que trata da navegação na Costa da Mina, 04/10/1751, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 107, D. 8412.

²²⁰ Exceção feita ao capitão Teodósio Rodrigues de Farias – mas conhecido por ter sido o construtor da Igreja do Bonfim – que dos três navios do número que tinha, somente lhe foi excluído um, em razão de um deles ter sido comprado junto à Fazenda Real, anteriormente pertencente a Domingos Ferreira Pacheco, devedor do erário régio, pela qual o capitão pagou um preço superior ao seu valor de modo a ressarcir a dívida deixada pelo defunto, cf. Ofício do [vice-rei e governador-geral do estado do Brasil], conde de Atouguia, Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde, ao [secretário de Estado], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre o comércio com a costa da Mina e as embarcações que faziam tal comércio, indicando os motivos porque fizera reduzir a 24, o número dessas embarcações, 30/06/1751, op. cit.

²²¹ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei d. José sobre o que pedem os Senhorios dos Navios dos Números que navegam da Bahia para a Costa da Mina para livrarem dos grandes tributos e pensões, 21/11/1752, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 112, D. 8746.

que vai pertencente a cada uma delas”.²²² Além disso, para tomar conhecimento sobre o verdadeiro estado da arte no que tange ao tráfico de africanos entre Salvador e a Costa da Mina, d. José e seu ministro Sebastião José Carvalho de Mello solicitaram a distintos indivíduos, na Cidade da Bahia, uma série de pareceres e análises sobre esse assunto. Foi a partir deste embasamento, que a Coroa portuguesa decidiu, por meio da provisão de 30 de março de 1756, por fim ao monopólio dos comerciantes do “número” sobre o tráfico baiano.

Uma vasta documentação sobre esta matéria foi produzida nos anos de 1753-1755. Cartas e pareceres foram escritos pelo vice-rei conde de Atouguia, bem como pelo arcebispo d. José Botelho de Mattos, o chanceler Manuel Antônio da Cunha Soutto Mayor e o coronel Lourenço Monteiro, que assumiram interinamente o governo do Estado do Brasil entre 17 de agosto de 1754 e 23 de dezembro de 1755.²²³ Além das informações obtidas com o governo-geral, a Coroa portuguesa também recebeu a colaboração do juiz de fora de Cachoeira, Luiz Coelho Ferreira, do desembargador da Relação da Bahia Antônio José da Fonseca Lemos, do governador de São Tomé e Príncipe d. José Caetano Sotto Mayor, dos deputados, provedores e homens de negócio membros da Mesa de Inspeção da Bahia e dos senhores de engenho e lavradores da capitania. Em comum, todos foram unânimes em defender o fim do sistema de esquadras e o privilégio da navegação para apenas 24 embarcações.

Segundo o chanceler Manuel Soutto Mayor, o desembargador Fonseca Lemos e o governador de São Tomé e Príncipe José Soutto Mayor, desde 1746, após a ordem régia que estipulou os turnos para saída dos navios em direção à Costa da Mina, os senhorios destas embarcações atuaram em prol do aumento dos seus lucros, instituindo um monopólio sobre toda a cadeia do tráfico com aquela região.²²⁴ Inventavam pretextos para atrasarem a partida

²²² Carta do chanceler da Relação da Bahia, Manuel Antônio da Cunha de Sotomaior, ao rei [D. José] a informar do envio dos papéis dos senhorios dos navios que vão a Costa da Mina, 2/11/1753, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 116, D. 9089; Portaria régia cometendo à Mesa da Inspeção, o regulamento da navegação da Costa da Mina, 21/01/1754, AHU, CU, 005-01 *Bahia - Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 9, D.1480.

²²³ Miralles, *Historia militar do Brasil desde o anno de mil e quinhentos e quarenta e nove*, pp. 488-489.

²²⁴ Parecer do juiz de fora, Luiz Coelho Ferreira, sobre as representações dirigidas ao Rei pelos proprietários dos engenhos dos açúcares, pelos cultivadores do tabaco e pela Mesa do Comércio de Lisboa, sobre os impostos lançados sobre os açúcares e tabacos produzidos no Brasil, sobre os fretes e cargas dos navios e sobre o pretendido monopólio do comércio dos escravos da Costa da Mina, 03/05/1753, AHU, CU, 005-01 *Bahia - Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 4, D. 563; Ofício do chanceler da Relação, Manuel Antônio da Cunha Souto-Maior, sobre a liberdade de comércio concedida aos navios de número da navegação da Costa da Mina, 06/12/1753, AHU, CU, 005-01 *Bahia - Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 6, D. 833-838, Relatório do desembargador Antônio José da Fonseca Lemos sobre a sindicância para averiguar irregularidades e contrabando no comércio da Costa da Mina, indicando meios de os evitar, 16/02/1754, op. cit., citado também por Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 255-256; Carta de Dom José Caetano Sotto Mayor em que faz um resumo da situação econômica de São Tomé e do tráfico de escravos do Brasil e a Costa da Mina e a ação dos holandeses, 02/08/1754, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx 09 D. 20; Carta de Dom José Caetano Souto Maior ao rei [D. José] sobre as providências que se devem tomar no comércio do tabaco para a Costa da Mina, 31/10/1754, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 121, D. 9459; Carta de Dom José Caetano Souto

das embarcações, alegando, geralmente, a falta de tabaco e outros mantimentos para completarem a carga. Deste modo, não chegavam a partir para a costa sequer 12 navios e, nos anos de 1751 e 1752, teriam saído apenas seis. Na opinião do governador de São Tomé, “essa falta da expedição dos ditos navios é maliciosa”, visava diminuir a demanda por tabaco no porto de Salvador, pressionando os lavradores a venderem o produto “pelo mais ínfimo valor que se lhe pode dar”. Esta ação, conforme o governador Soutto Mayor, seria coordenada, de modo que apenas um ou dois senhorios comprariam “os tabacos para todos, assentando entre si o preço que hão de dar por ele”.²²⁵

Diminuía-se, desta forma, a oferta de tabaco nos portos da Costa da Mina. Isto garantia uma vantagem adicional aos proprietários dos tumbeiros, que acabavam adquirindo escravos em troca de um número menor de rolos de fumo. Com uma quantidade pequena de embarcações realizando este comércio, o preço dos africanos recém-desembarcados atingiu patamares alarmantes e inviáveis para lavradores e senhores de engenho. De acordo com José Souto Mayor, os cativos de primeiro lote chegavam a custar, em 1753, 170\$000 réis, enquanto os de refugo, ou seja, doentes ou mais debilitados, iam de 150\$000 réis para baixo, preços que somente os mineiros poderiam arcar.²²⁶

Ademais, o desembargador Antônio José da Fonseca Lemos e o governador de São Tomé alertaram para as consequências da escassez do fumo baiano nos portos da Costa da Mina. De acordo com eles, os franceses estariam introduzindo o tabaco oriundo da Virgínia nos portos de Ajudá e Apa. Porém, não adquiriam escravos em troca deste produto. Ao contrário, comprava-os com as mercadorias de costume e gratuitamente davam alguns rolos de fumo – cujo tamanho era semelhante aos feitos na Bahia – aos comerciantes africanos, com o intuito de acostumá-los ao sabor e aroma do novo produto. O desembargador teve ciência disto após empreender uma devassa, por ordem régia, através da qual ouviu 31 testemunhas, entre capitães de navios negreiros, pilotos, contramestres e negociantes (alguns eram deputados da Mesa de Inspeção da Bahia). A maioria deles residia na freguesia da Conceição

Maior ao rei [D. José] sobre as providências que se devem tomar no comércio do tabaco para a Costa da Mina, 31/10/1754, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 9, D. 15A.

²²⁵ Carta de Dom José Caetano Sotto Mayor em que faz um resumo da situação econômica de São Tomé e do tráfico de escravos do Brasil e a Costa da Mina e a ação dos holandeses, 02/08/1754, op. cit.

²²⁶ Idem. Numa petição dos senhores de engenho e lavradores de cana e tabaco da Capitania, encaminhada pelo conde de Atouguia ao Conselho Ultramarino, chegou-se a afirmar, em defesa do livre comércio para a Costa da Mina, que os escravos do primeiro lote não eram vendidos por menos de 165\$000 réis e 150\$000 os do segundo, cf: Carta do [vice-rei e governador-geral do Estado do Brasil], conde de Atouguia, Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde, ao rei [D. José] comunicando que os preços do açúcar e tabaco devem permanecer como de costume, 29/05/1753, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 115, D. 8984.

da Praia, região portuária de Salvador.²²⁷ Posteriormente, o governo interino do arcebispo Botelho de Matos, do chanceler Sotto Mayor e do coronel Monteiro ratificou essa informação, obtida por meio do diretor da feitoria de Ajudá.²²⁸

Em mais um sinal de desvirtuamento das determinações reais em prol da ambição pessoal, os senhorios dos navios do número, de acordo com o governador de São Tomé, “imputam às partes todos os direitos que pagam aos holandeses no Castelo da Mina, a que chamam ‘dachas’”. Ou seja, transferiam para os moradores da Cidade da Bahia, que investiam na terça ou quarta parte das carregações negreiras, os custos para aquisição do passaporte junto aos holandeses. Os proprietários dos navios, por essa forma, repassavam boa parte deste ônus aos demais investidores.²²⁹ Ações como esta demonstram que os senhorios das embarcações do “número”, uma vez não tendo suas reivindicações apreciadas – haja vista que peticionaram ao rei contra a obrigatoriedade de darem terças e quartas partes – atuavam à revelia da Coroa, em prol dos seus interesses.

A partir da análise dessas cartas, ofícios, relatórios e pareceres, pode-se afirmar que houve uma verdadeira campanha em defesa da liberdade do tráfico para a Costa da Mina entre os anos de 1753-1755. Para Verger, havia uma disputa entre os “partidários do conde de Atouguia” e o diretor da Mesa de Inspeção, Venceslau Pereira da Silva, que juntamente com o chanceler da Relação, Manoel da Cunha Souto Mayor, e o arcebispo Botelho de Mattos desejavam o fim do monopólio das 24 embarcações do “número”.²³⁰ No entanto, o autor não esclarece quem seriam esses “partidários do conde de Atouguia”. Subtende-se apenas que possa se referir aos proprietários das embarcações do “número”. O argumento, contudo, se fragiliza caso se leve em consideração o fato do vice-rei ter endossado junto ao Conselho Ultramarino que um dos principais problemas do tráfico baiano residia em apenas 17 indivíduos serem donos das 24 embarcações autorizadas a navegarem para a Costa da Mina.

²²⁷ Relatório do desembargador Antônio José da Fonseca Lemos sobre a sindicância para averiguar irregularidades e contrabando no comércio da Costa da Mina, indicando meios de os evitar, 16/02/1754, op. cit.; Carta de Dom José Caetano Souto Mayor ao rei [D. José] sobre as providências que se devem tomar no comércio do tabaco para a Costa da Mina, 31/10/1754; e Carta de Dom José Caetano Souto Mayor ao rei [D. José] sobre as providências que se devem tomar no comércio do tabaco para a Costa da Mina, 31/10/1754, op. cit.

²²⁸ Ofício de Teodósio Rodrigues da Costa ao rei [D. José] sobre a solicitação dos senhores de navios para poderem navegar livremente para a Costa da Mina e de darem a terças partes ou quartas de sua lotação, 29/04/1754, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 119, D. 9309 e AHU_ACL_CU_005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 121, D. 9445, Carta dos governadores interinos arcebispo da Bahia José Botelho de Matos, chanceler da Relação, Manoel Antônio da Cunha Souto Mayor e coronel Lourenço Monteiro, 20/10/1754, op. cit.

²²⁹ Carta de Dom José Caetano Sotto Mayor em que faz um resumo da situação econômica de São Tomé e do tráfico de escravos do Brasil e a Costa da Mina e a ação dos holandeses, 02/08/1754, op. cit.

²³⁰ Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 99-101.

Por isso mesmo, sua administração outorgou a provisão de 1751, que redistribuiu os 24 navios do “número” entre 23 proprietários, contrariando os interesses desse grupo de negociantes.²³¹

Sobre a atuação do presidente da Mesa de Inspeção da Bahia, Venceslau Pereira da Silva, Nardi caminha em sentido contrário ao de Verger. O autor afirma que ao assumir a presidência do órgão, Silva buscou de tal modo aplicar a lei das esquadras de 1746, que acabou reduzindo o número de partidas de navios para a Costa da Mina a uma média anual de 7,5 embarcações no quinquênio de 1751-1755.²³² Certamente, Venceslau Pereira da Silva não contava com os ardis dos donos dos navios do “número”, que transformaram o sistema de esquadras numa forma de assegurar o monopólio sem precisar criar uma companhia de privilégio.

Tornar o tráfico para a Costa da Mina livre e franco para qualquer interessado, portanto, transformou-se, na década de 1750, em palavra de ordem empregada por várias autoridades, apoiadas por negociantes, senhores de engenho e lavradores de cana e tabaco.²³³ Cada uma das personagens aqui mencionadas – exceto os donos dos navios do “número”, óbvio – salientaram esta proposição, mas com algumas sutilezas e detalhes, que mais adiante se fizeram presentes na provisão de 1756. O juiz de fora Luiz Coelho Ferreira, por exemplo, fez questão de salientar, utilizando a linguagem da fábula, que de maneira alguma os problemas do tráfico baiano seriam solucionados com a criação de uma companhia de privilégio. Ao contrário, um empreendimento deste tipo seria tão prejudicial quanto o “veneno do escorpião”.²³⁴

A Mesa de Inspeção da Bahia, sob a presidência de Venceslau Pereira da Silva, principalmente a partir de 1754, quando assumiu a regulação da navegação para Costa da Mina, esteve inteiramente envolvida nesta matéria.²³⁵ Em sua defesa sobre a importância do

²³¹ Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Atouguia, Luís Peregrino de Ataíde ao rei [D. João V] dando parecer sobre o número de navios para o resgate de escravos na Costa da Mina, 07/03/1750, op. cit.

²³² Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 250-251.

²³³ Em 20 de março de 1755, o governo interino, em carta encaminhada ao rei d. José, chegou a afirmar que os únicos interessados na manutenção do sistema de esquadras “com irreparável prejuízo de todo o povo do Estado [...] são os homens de negócio especulativos, pintando utilidades públicas”, onde somente há interesses particulares, cf: Carta dos governadores interinos da cidade da Bahia, Arcebispo José Botelho de Matos, o chanceler da Relação, Manuel António da Cunha Souto Maior ao rei [D. José] sobre o seu parecer para se fazer a extinção das esquadras para o resgate de escravos da Costa da Mina, 29/03/1755, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 124, D. 9673-9674.

²³⁴ Parecer do juiz de fora, Luiz Coelho Ferreira, sobre as representações dirigidas ao rei pelos proprietários dos engenhos dos açúcares, pelos cultivadores do tabaco e pela Mesa do Comércio de Lisboa, sobre os impostos lançados sobre os açúcares e tabacos produzidos no Brasil, sobre os fretes e cargas dos navios e sobre o pretendido monopólio do comércio dos escravos da Costa da Mina, 03/05/1753, op. cit. Citado também por Nardi, *O fumo no período colonial*, pp. 254-255.

²³⁵ A regulamentação da navegação para a Costa da Mina, até então de responsabilidade do governo-geral, sendo diretamente administrada pelo governador-geral ou vice-rei, passou a ser regulamentada pela Mesa de Inspeção

tráfico para a Capitania da Bahia chegou a exaltar preceitos morais e religiosos, alegando que o tráfico assegurava “proveito espiritual” aos africanos, “por conseguirem estes com o dito resgate o batismo e verdadeiro conhecimento da fé.”²³⁶ Em uma representação encaminhada ao Conselho Ultramarino, em 27 de julho de 1754, Venceslau Pereira da Silva argumentou ser um dos problemas daquela navegação o fato dos navios transportarem, em geral, mais de quatro mil rolos de tabaco, alguns chegando a embarcar oito a nove. Para os membros da Mesa, o longo tempo dispensado para reunir e beneficiar tamanha carga de fumo fazia com que ao chegarem “a termos de os poder comutar, ou trocar por escravos naquela Costa, os acham tão danificados, que são precisamente obrigados a barateá-los e dar muitos em número por um só escravo”. Por isso, sugeriam não somente a liberdade de comércio para a Costa da Mina, mas também a limitação da carga de tabaco dos navios em no máximo três mil rolos pequenos, de duas arrobas cada.²³⁷

Poucos meses antes, em fevereiro do mesmo ano, o secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte Real já havia sinalizado sobre a necessidade de por fim ao exclusivo das 24 embarcações, tornando franco a todos os interessados a navegação para a África. Salientou, no entanto, que “todo o navio que chegasse a um porto da Costa da Mina a trocar tabaco por escravos, e lá achasse outro navio” deveria negociá-los pelo mesmo valor ajustado pelo primeiro, “e só lhe ficaria livre o baratear depois que o primeiro saísse”.²³⁸ Buscava-se evitar, desta maneira, a disputa entre os mestres das embarcações, comumente ansiosos em completarem rapidamente sua lotação, para retornarem o quanto antes a Salvador e venderem seus cativos por melhor preço.

As ressalvas feitas pela Mesa de Inspeção e pelo secretário de Estado Diogo de Mendonça Corte Real acabaram sendo, em parte, inseridas na provisão régia de 30 de março de 1756. Os donos dos navios do número pareciam estar cientes da campanha desencadeada

da Bahia após ordem régia de 21 de janeiro de 1754, cf. Portaria régia cometendo à Mesa da Inspeção, o regulamento da navegação da Costa da Mina, 21/01/1754, op. cit.

²³⁶ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. José sobre o que da conta o [vice rei e governador-geral do Estado do Brasil], conde de Atouguia Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde do negócio da Costa da Mina para o resgate dos escravos, 26/02/1751, op. cit.

²³⁷ Representação da Mesa da Inspeção da Bahia sobre a navegação e comércio da Costa da Mina, 27/07/1754, AHU, CU, 005-01 *Bahia - Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 8, D. 1221. Em 23 de janeiro de 1756, uma ordem régia solicitou à Mesa de Inspeção que informasse sobre o número de rolos de tabaco que cada navio negreiro transportava desde 1750 até a presente data, cf: Sobre a Mesa da Inspeção ordenar ao Escrivão do registro que passe em certidão o número de rolos de tabaco que carrega e tem carregado desde o ano de mil setecentos e cinquenta até a presente data, cada hum dos navios do número que comerciam do porto da Bahia para a Costa da Mina, no resgate de escravos que cada um tiver feito, 23/01/1756, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens régias, vol. 54, doc. 69.

²³⁸ Ofício do desembargador António José da Fonseca Lemos ao Diogo de Mendonça Corte Real sobre os descaminhos no comércio da Costa da Mina, 02/07, 1755, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia - Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 10, D. 1755-1758.

contra o monopólio por eles exercido e numa vã tentativa, escreveram a d. José, em 25 de março de 1755. Na missiva, suplicavam à Coroa a manutenção da navegação para a Costa da Mina nos termos até então praticados, pois o atraso na partida das esquadras não seria razão suficiente para impor a liberdade de comércio, súplica que foi ignorada.²³⁹

Segundo o texto da provisão de 1756, esta visava atender aos reclames dos senhores de engenho e lavradores de tabaco e cana-de-açúcar que experimentavam “a grande falta e carestia dos escravos provenientes das desordens e quase monopólio” de certos negociantes. Por isso, a partir de então, a “respectiva negociação” seria realizada “por todas as pessoas que a quiserem cultivar, permitindo a liberdade da dita navegação e comércio não só nos portos em que antes se fazia, mas em todos os de África, assim nos que ficam dentro como de fora do cabo da Boa Esperança”. Para tanto, recomendava-se o uso de embarcações pequenas, as quais não poderiam transportar mais que três mil rolos de tabaco para poderem “entrar em todos os portos e fazerem com fácil consumo da pouca carga pronto resgate por preços cômodos”. Acrescentava que nenhuma embarcação do Brasil poderia adentrar o porto de Ajudá enquanto outra ainda estivesse negociando, cabendo esta fiscalização ao diretor da fortaleza portuguesa.²⁴⁰

O recém-empossado vice-rei do Estado do Brasil, d. Marcos de Noronha, o conde dos Arcos, em carta dirigida ao rei, em agosto de 1756, demonstrou ceticismo em relação ao futuro do tráfico entre a Bahia e a Costa da Mina. Acreditava que a liberdade de comércio iria atrair muitos comerciantes nos dois ou três primeiros anos, mas após não obterem o retorno esperado por sua “errada imaginação” se desinteressariam. O tráfico, por sua vez, retornaria à decadência vivida anteriormente, quando fora franco a todos, porém com o agravante de ser então muito mais difícil restabelecê-lo. Ademais, o vice-rei argumentou que a profusão de navios comercializando na Costa da Mina seria vantajosa apenas para os negociantes africanos, pois aumentaria a oferta de tabaco naqueles portos, ocasionando a desvalorização do seu valor de troca. Isto, por conseguinte, elevaria o preço dos cativos na praça da Bahia. Também pressupunha ser difícil o diretor da fortaleza de Ajudá cumprir a provisão de 1756, limitando a entrada de navios portugueses a um por vez naquele porto. Primeiro, porque Ajudá não era capaz de atender sozinho a demanda de todos os navios da Bahia, muito menos se somasse alguns de Pernambuco e Paraíba, levando as embarcações luso-brasílicas a

²³⁹ Nardi, *O fumo no período colonial*, p. 253.

²⁴⁰ Certidão de justificação sobre o prejuízo dos moradores e comerciantes do Estado do Brasil no comércio dos escravos e Resolução do rei D. José ordenando a ampliação do comércio de tabaco e escravos nos portos africanos, 30/03/1756, AHU, ACL, CU, 005, *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 127, D. 9943-9944. Sobre a provisão de 1756, ver também Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 101-105 e Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 253-257.

frequentarem outros portos na região. Segundo, tal medida ia de encontro aos interesses das autoridades africanas locais e poderia ocasionar graves embaraços.²⁴¹

Os donos dos navios do “número”, insatisfeitos com as novas determinações, lavraram “larga e difusa” petição, dirigida ao conde dos Arcos e ao rei d. José em 18 de agosto de 1756. Consideravam-se duplamente prejudicados, pois a provisão de 1756 além de tornar o comércio franco a qualquer indivíduo determinou o uso de embarcações pequenas com carga de até três mil rolos de tabaco. No entanto, os navios negreiros empregados naquela rota possuíam tamanho superior e estariam, a partir de então, inutilizados. Isto porque, eram tidos como demasiadamente grandes pelas novas regras do comércio para a Costa da Mina e, ao mesmo tempo, eram pequenos para a navegação em direção à metrópole. Nem mesmo para o tráfico em Angola poderiam ser aproveitadas, haja vista que aquela altura as embarcações baianas eram preteridas por aquelas vindas de Lisboa e do Porto, pertencentes às companhias.²⁴²

Por isso, os antigos proprietários das embarcações do “número” suplicaram a d. José para “continuarem a navegar” para a Costa da Mina com os vasos e “a quantidade de carga” até então praticada, para não perderem “o valor dos navios que estão feitos e fabricados para este ministério”. Para tal, se comprometiam em não empreender nenhum conserto ou reforma nas referidas embarcações do “número”, “para que só haja de durar esta graça” enquanto elas estiverem em condição de navegar. A Mesa de Inspeção da Bahia e o vice-rei preferiram não deferir sobre esse assunto, deixando-o a cargo do rei d. José e seus ministros. Em 2 de maio de 1757, o Conselho Ultramarino lançou nota semelhante, ressaltando apenas que fosse dada ciência ao rei das ponderações do conde dos Arcos sobre a provisão de 1756.²⁴³

Ente os 23 senhorios das embarcações do “número” que encabeçaram a petição, nove atuavam na carreira da Costa da Mina desde o ordenamento do sistema de esquadras feito em

²⁴¹ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. José sobre o que dá conta o vice rei e governador-geral do Estado do Brasil, conde dos Arcos, D. Marcos de Noronha da dúvida do comércio de escravos nos portos da África, 02/05/1757, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 131, D. 10215. Carta do [vice-rei e governador-geral do Estado do Brasil], conde dos Arcos, D. Marcos de Noronha ao rei [D. José] sobre as dúvidas que ocorrem para a observância da provisão que determina que o comércio dos escravos se faça livremente pelos navios dos vassallos do Brasil, 09/08/1756, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 128, D. 10033. Esta carta também é citada por: Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 257-258 e Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 103-105. A aplicação desta determinação levou o rei daomeano, já em 1758, a ameaçar o diretor da fortaleza de Ajudá, Teodósio Rodrigues da Costa, e os capitães negreiros dos navios portugueses, como será visto no próximo capítulo.

²⁴² Carta do [vice-rei e governador-geral do estado do Brasil], conde dos Arcos, D. Marcos de Noronha, ao rei [D. José] sobre o prejuízo dos homens de negócio desta praça com o comércio da Costa da Mina por conta das novas determinações, nomeadamente a diminuição dos rolos de tabaco que usavam para a compra de escravos, 06/09/1756, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 129, D. 10066.

²⁴³ Carta dos homens de negócio da Bahia ao rei de Portugal [d. José] sobre as mudanças impostas ao comércio com a Costa da Mina, 18/08/1756, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx 09 D. 71 e 72. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. José sobre o que dá conta o vice rei e governador-geral do Estado do Brasil, conde dos Arcos, d. Marcos de Noronha da dúvida do comércio de escravos nos portos da África, 02/05/1757, op. cit.

1746. Antônio da Cunha Pereira, Bento Fernandes Galiza, Jacome José de Seixas, João Cardoso de Miranda, João Dias da Cunha, José Antônio de Carvalho, Manoel Álvares de Carvalho, Manoel Fernandes da Costa (este era filho de d. Tereza de Jesus Maria) e Manoel Ferreira dos Santos Maya havia mais de dez dominavam o comércio negreiro na capitania. Neste mesmo período, alguns capitães negreiros haviam ascendido graças aos lucros amealhados neste comércio e passaram a ser donos de uma embarcação do “número”, a exemplo de Francisco Borges dos Santos, José de Abreu Lisboa e Pedro Gomes Caldeira.²⁴⁴ Já Teodósio Rodrigues de Faria, único senhorio de duas embarcações do “número”, iniciou sua carreira como capitão das naus da frota entre a Bahia e Lisboa.²⁴⁵ Manoel Álvares de Carvalho, por sua vez, além de traficante de longa data, ocupava o cargo de tesoureiro da Alfândega, responsável, dentre outras obrigações, pela arrecadação dos direitos de entrada de africanos da Costa da Mina na capitania.²⁴⁶

Entre os que assinam a petição encaminhada a d. José em 1756, consta d. Hilária da Purificação, mais uma dama do tráfico. Assim como d. Tereza de Jesus Maria, d. Hilária da Purificação também era viúva de um negociante, por nome Maurício Carvalho da Cunha. Este deixou aos bens do casal a galera *Jesus Maria José e Santa Ana*, atuante na carreira da Costa da Mina à época da petição. O documento, de 18 de agosto de 1756, foi o único em que a viúva se posiciona como negociante de escravos na Costa da Mina. Já seu falecido marido, desde 1738, costumava batizar africanos recém-desembarcados da Costa da Mina. Além da petição, outro indício que d. Hilária da Purificação tocou em frente os negócios negreiros do casal, após a viuvez, foi o sepultamento, feito em 15 de junho de 1766, de “uma escrava de nação mina”. Por não ter sido ainda batizada não dispunha de nome, ou seja, havia chegado a pouco tempo da costa africana. No momento do seu falecimento, a cativa se encontrava na casa de Manoel Rodrigues Magalhães, morador junto ao Trapiche Novo na freguesia da Conceição, provavelmente para ser comercializada.²⁴⁷

²⁴⁴ Segundo o TSTD Francisco Borges dos Santos capitaneou a viagem #50632, José de Abreu Lisboa a viagem #49606 e Pedro Gomes Caldeiras as viagens: #40284, #50645, #50666, #51950, #51975, #52016 e #50859, esta última como proprietário e mestre. Todos navegaram para os portos da Costa da Mina.

²⁴⁵ Requerimento do contratador do sal da América, Bento da Cunha Lima ao rei [D. João V] solicitando provisão de licença para ir para o Reino a nau Nossa Senhora da Penha de França e Senhor do Bonfim de que é capitão Teodósio Rodrigues de Faria, 09/12/1735, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 53, D. 4631.

²⁴⁶ Carta de Domingos da Costa de Almeida [provedor da Alfândega] ao rei [D. José] sobre a relação dos números dos navios e mais embarcações que vieram da Costa da Mina e da Ilha de São Tomé e do Príncipe e da arrecadação dos escravos para os filhos da folha, 03/01/1752, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 109, D. 8479.

²⁴⁷ TSTD #50742. Requerimento do Homem de Negócio da cidade da Bahia, Maurício Carvalho da Cunha ao rei [D. José] a pedir provisão de isenção total da arquição da galera com a invocação Jesus Maria José e Santa Ana, 05/06/1752, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 109, D. 8531. Requerimento do dr. Maurício

Apesar de comporem um grupo heterogêneo, estes homens de negócio buscavam assegurar o controle sobre o tráfico com a Costa da Mina. Comércio este que acreditavam serem os únicos capazes de realizá-lo da maneira mais proveitosa para a Fazenda Real e para os moradores da capitania da Bahia. Por isso, apelaram para a benevolência régia, afirmando que como súditos amargavam as perdas “nos seus açúcares, tabacos, fazendas e dinheiro” ocasionadas pelo terremoto em Lisboa e os incêndios que se seguiram. Prejuízos que se agravariam ainda mais com as determinações da provisão de 1756, caso não pudessem fazer o seu comércio nos termos anteriores à provisão.²⁴⁸

Os antigos donos das embarcações do “número” não demoraram a perceber serem inócuas as suas súplicas. Notaram, no entanto, que o ministro Sebastião José Carvalho de Melo era bastante afeito a companhias de comércio, havia instituído duas entre os anos de 1751-1756. Portanto, talvez estivesse no apelo mercantil junto ao conde de Oeiras a estratégia necessária para solucionar as suas queixas. Assim, encaminharam à Coroa portuguesa, em 4 de maio de 1757, um projeto de criação da Companhia Geral da Guiné.²⁴⁹ A minuta foi escrita por Joaquim Ignacio da Cruz e Luiz Coelho Ferreira, os quais, segundo o vice-rei, foram os principais responsáveis por animar e reunir os interesses dos outros dez homens de negócio da praça da Bahia que assinaram juntos a proposta.²⁵⁰

Carvalho da Cunha sobre o processo de inventário dos bens da sua mãe, d. Hilária da Purificação, 06/09/1794, AHU, CU, 005-01 *Bahia- Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 82, D. 15999. Requerimento de Maurício de Carvalho da Cunha ao príncipe regente [D. João], solicitando o lugar de secretário do Conselho do Almirantado, alegando para o efeito os serviços de seu pai Maurício Carvalho da Cunha. Anexo: certidões, 25/07/1800, AHU, CU, 005-01 *Bahia- Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 113, D. 22.303-22.306. Livro de Registro do Banguê, 15/06/1766, ASCMB, nº 1261. Livro de Registro do Banguê, 29/07/1772 e 08/03/1780, ASCMB, nº 1262. Livro de Registro do Banguê, 01/01/1785, 02/10/1787, 26/07/1788, 02/08/1788, 14/11/1788, 12/01/1789, nº 1263. Livro de Batismos da Freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia, 1736-1739, fls: 101, e 104, 1739-1743, fls: 184, 288, 288v, op. cit.

²⁴⁸ Carta dos homens de negócio da Bahia ao rei de Portugal [d. José] sobre as mudanças impostas ao comércio com a Costa da Mina, 18/08/1756, op. cit.

²⁴⁹ Ofício do vice-rei, conde dos Arcos, ao Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre uma representação dos comerciantes da Bahia, que solicitavam autorização régia para organizarem uma Companhia com o monopólio do comércio da Costa da Mina e outros portos da África. Requerimento dos comerciantes da Bahia solicitando ao rei para submeter à aprovação régia, a representação e os estatutos da Companhia que pretendiam organizar, 04/05/1757, AHU, CU, 005-01 *Bahia - Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 16, D. 2804-2807. As menções seguintes aos estatutos do projeto da Companhia Geral da Guiné foram retiradas desta documentação. Este projeto também foi discutido por Antônio Carrera, *As Companhias Pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*, Porto:Ed. Presença, 1983, pp. 218-229; Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, pp. 259-261 e Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 105-107. Entre os anos de 1751-1756 o conde de Oeiras instituiu as seguintes companhias: Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão e Companhia Geral da Agricultura e das Vinhas do Alto Douro. Anos mais tarde, em 1759, foi criada a Companhia Geral de Pernambuco e da Paraíba.

²⁵⁰ Os doze homens de negócio que assinaram a minuta de criação da Companhia Geral da Guiné foram: Luiz Coelho Ferreira, Joaquim Ignacio da Cruz, Francisco Xavier de Almeida, Fructuoso Vicente Vianna, José Alvares da Silva, José Antunes de Carvalho, Antônio Cardoso dos Santos, Manoel Alvares de Carvalho, José de Abreu Lisboa, Antônio Pereira de Araujo, Manoel Rodrigues Rios, Manoel Ignacio Ferreira, cf. Estatutos da Companhia que alguns comerciantes da Praça da Bahia pretendiam estabelecer para exploração do comércio da Costa da Mina 03/05/1757, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia - Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 16, D. 2807.

Entre os proponentes do projeto de companhia, mais da metade fazia parte dos antigos senhorios das embarcações do “número”. No entanto, outros nomes surgiram para além daqueles que assinaram a petição, em agosto de 1756, a exemplo de Antônio Cardoso dos Santos, a época senhorio da galera *N^a S^a da Barroquinha* e segundo reitor da abertura da Alfândega da Bahia. Mais tarde, em 1769, seria ordenado tesoureiro-geral da capitania da Bahia, transformando-se em um dos negociantes negreiros de maior renome.²⁵¹ Assim como Luís Coelho Ferreira, Frutuoso Vicente Viana, Francisco Xavier de Almeida, citados pelo engenheiro Caldas como comerciantes de grande cabedal que negociavam para o Reino e Costa da Mina.²⁵²

Segundo o projeto apresentado por estes homens de negócio, a companhia funcionaria durante vinte anos e teria o privilégio do comércio entre o Brasil e os portos da Costa da Mina, desde o “cabo do Monte ou Mozurar até o de Lopo Gonçalves” – exceção feita aos comerciantes de Pernambuco, que poderiam continuar enviando embarcações para a região. Além disso, os navios do empreendimento estariam autorizados a frequentar os portos de “Cabinda e Loango, na costa de Angola e, dentro do Cabo da Boa Esperança, a Ilha de Madagascar, Rio de Sena e Moçambique”, isentos, por oito anos, do pagamento de direitos alfandegários.

Os defensores do projeto apresentaram uma narrativa sobre as origens do comércio entre o porto de Salvador e os da Costa da Mina. Destacaram que a instituição das 24 embarcações numerárias “repartidas pelas casas de negócio” da praça da Bahia foi a melhor resposta à decadência que a franca navegação havia legado àquele comércio. A partida dos navios em esquadras a cada trimestre havia proporcionado “felizes sucessos e avultadas conveniências dos comerciantes e mais povo de todo o continente”. Porém, “ânimos ambiciosos”, com queixas e “aparentes motivos” levaram a Coroa a torná-lo novamente livre. Assim, insistiam no discurso de que o tráfico para a Costa da Mina estaria em ampla decadência desde o lançamento da provisão régia de 30 de março do ano anterior. Medida esta, na visão desses homens, responsável por ocasionar a “destruição das principais casas de

²⁵¹ Decreto do rei D. João V fazendo mercê a Antônio Cardoso dos Santos a serventia do ofício de segundo reitor da abertura da Alfândega da cidade da Bahia por três anos, 04/11/1747, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 92, D. 7424. Requerimento de Antônio Cardoso dos Santos, ao rei [D. José] a pedir restituir e conservar o numero de sua galera por invocação Nossa Senhora da Barroquinha, 23/09/1752, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 111, D 8655. Ofício do provedor mor da Fazenda, José Ferreira Cardoso da Costa, ao Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a arrematação da renda dos dízimos reais, por 3 anos, por uma quantia livre para a Fazenda Real. Autos da arrematação adjudicada a Clemente José da Costa e a seus sócios, Antônio Cardoso dos Santos e Frutuoso Vicente Viana, 21/03/1769, AHU, CU, 005-01 *Bahia -Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 43, D. 8006-8007.

²⁵² José Antônio Caldas, *Notícia Geral de toda essa Capitania da Bahia, desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, Edição fac-similar, Salvador: Tipografia Beneditina, 1951, p. 316-321.

negócio da Bahia” e diminuir a reputação do tabaco baiano na costa africana, devido à profusão de embarcações e, por conseguinte, da oferta de tabaco. Por conta disso, os cativos que antes se adquiriam por sete a dez rolos, nas palavras deles, ratificadas pelo conde dos Arcos, passaram a custar quinze a vinte rolos. Ademais, como não poderia deixar de faltar, entre os argumentos utilizados pelos antigos donos dos navios do “número” para a fundação da companhia estava o aumento na arrecadação do erário régio e a ampliação da religião católica. O novo empreendimento, assim, “resgataria gentios” para o grêmio da Igreja, ao mesmo tempo em que proporcionaria o envio de missionários àquelas partes da África.

Segundo os estatutos da minuta, o objetivo da Companhia Geral da Guiné era fornecer à Cidade da Bahia escravos em abundância, por “preços racionais” nunca antes vistos. Não se comprometiam, no entanto, a quantidades fixas transportadas anualmente, apenas a ofertar o “mesmo número de escravos que de dez anos a esta parte se tem” embarcado, sendo que aqueles falecidos durante a viagem entrariam na contabilidade final. Punham como ressalva que a oferta de escravos poderia ser menor nos anos de queda na safra de tabaco ou de “guerras civis entre os gentios com quem se comercia”. Quanto aos preços, classificaram os africanos em 20 distintas qualidades segundo o sexo, idade e vitalidade, estabelecendo que os de “primeira escolha” seriam comercializados por 140\$000, os de “segunda” e “terceira” por 130\$000 e 110\$000 respectivamente. Tratavam-se de quantias realmente atraentes, cerca de 18% menor que o valor de mercado até então praticado na praça da Bahia.²⁵³ Além de ofertar africanos da Costa da Mina por preços tão sedutores, os suplicantes se comprometiam a vender os cativos da África Centro-Occidental e Oriental por valores ainda menores, embora não mencionassem por quanto.

²⁵³ Em 1754, atracou no porto de Salvador uma embarcação do “número” denominada *Chibio*, tendo por invocação *Senhor do Bonfim, São Pedro e Santo Antônio*, com 700 escravos a bordo. Aqueles de primeiro lote foram comercializados por 170\$000 réis e os de segundo por 160\$000 segundo carta dos governadores interinos José Botelho de Matos, arcebispo da Bahia, Manoel Antônio da Cunha Sotto Mayor, chanceler da Relação, e o capitão Lourenço Monteiro escrita em 20 de outubro de 1754, cf: Carta dos governadores interinos da cidade da Bahia, Arcebispo José Botelho de Matos, o chanceler da Relação, Manuel Antônio da Cunha Souto Maior e do coronel Lourenço Moreira ao rei [D. José] sobre o pedido dos senhorios da navios que querem o livre comércio na Costa da Mina, 20/10/1754, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 121, D. 9445. Segundo o diretor da fortaleza de Ajudá, o capitão do *Chibio* comprou os 700 escravos por aproximadamente 8 a 9 rolos cada um, cf: Ofício de Teodósio Rodrigues da Costa ao rei [D. José] sobre a solicitação dos senhores de navios para poderem navegar livremente para a Costa da Mina e de darem a terças partes ou quartas de sua lotação, 29/04/1754, op. cit. De acordo com o governador de São Tomé, Dom Jose Caetano Sotto Mayor, o navio do “número” de invocação Senhor do Bonfim pertencia a Domingos Luiz da Cruz e Manoel Álvares de Carvalho, tendo por capitão Manoel Antônio Matheus, cf: Carta de Dom José Caetano Souto Maior ao rei [D. José] sobre as providências que se devem tomar no comércio do tabaco para a Costa da Mina, 31/10/1754, op. cit. A palavra “chibio” ou “xibiu”, à época, dizia respeito a um tipo de diamante pequeno e bruto utilizado para cortar vidro. Nesse sentido, entende-se o nome da embarcação como uma metáfora, na qual o oceano Atlântico seria um imenso vidro a ser cortado, de uma margem a outra, pelo “*Chibio*”.

Ademais, os antigos donos dos navios do “número”, ao estabelecerem que a companhia poderia utilizar embarcações de maior ou menor lotação, segundo a sua conveniência, pretendiam por um fim a uma das queixas com relação à provisão de 1756. Haveria a liberdade de transportar tanto tabaco quanto se acreditasse ser necessário, bem como aguardente e “todos os mais efeitos permitidos”. Para evitar reclamações e dissensões junto aos lavradores, a companhia comprometia-se a pagar \$640 réis pela arroba do tabaco nos anos de “maior abundância” e \$900 réis no período de queda na safra. Os proponentes do projeto pleiteavam também a autorização, semelhante à usufruída pelos negociantes de Pernambuco, de comercializarem escravos para o Rio de Janeiro sem precisar pagar direitos alfandegários a mais por isso.²⁵⁴ Solicitavam, ainda, a administração da fortaleza de Ajudá e a permissão para construção de novas feitorias nos portos que a companhia considerasse conveniente.

Meses antes do envio deste projeto, em 30 de dezembro de 1756, o então conde de Oeiras recebeu a minuta de uma companhia para a Costa da Mina. Novamente o comerciante lisboeta Antônio Marques Gomes propôs a criação de um empreendimento que monopolizasse o comércio entre a Bahia e os portos da Costa da Mina. Não coincidentemente, o projeto fora enviado após o negociante ter um requerimento negado, em setembro do mesmo ano, pelo provedor da fazenda. Neste documento Gomes solicitava permissão para enviar um navio de Lisboa à Costa da Mina, com escala pelas ilhas de São Tomé e Príncipe, seguindo em direitura ao Brasil, de onde desejava retornar à Corte sem precisar aguardar a frota. Justamente por este motivo, teve seu pedido negado pelo provedor da fazenda.²⁵⁵

Essa negativa talvez tivesse levado Antônio Marques Gomes a reapresentar, com algumas alterações, o projeto de companhia encaminhado 13 anos antes. Os prejuízos causados pelos ataques holandeses e o contrabando de ouro e tabaco praticado na Costa da Mina permaneceram como principal argumento para criação do empreendimento. O negociante lisboeta, como foi demonstrado no capítulo anterior, apresentou dados sobre as apreensões holandesas, listando as embarcações vitimadas e as perdas causadas à Fazenda Real para justificar que somente uma companhia de comércio poria fim a estes males. Assim como em 1743, a minuta previa que a companhia usufruiria por vinte anos do monopólio sobre o comércio de escravos entre os portos do Brasil e da Costa da Mina. Além disso, mantinha a proibição da tripulação adquirir escravos por conta própria, acrescentando que

²⁵⁴ Para a Coroa portuguesa, o envio de escravos para a cidade do Rio de Janeiro, mesmo através da navegação de cabotagem, significava exportação para as minas – haja vista que o propósito, em geral, era este – e, por isso, deveriam ser pagos os respectivos direitos.

²⁵⁵ Requerimento de Antônio Marques Gomes para navegar para a Costa da Mina passando por São Tomé e Príncipe a fim de carregar escravos em troca de gêneros nacionais para o Brasil, 23/09/1756, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 9, D 77.

nem mesmo os governadores, ministros ou oficiais de alta patente poderiam fazê-lo, embora reconhecesse ser “raríssimo” aqueles “que não comerciem para a Costa”.²⁵⁶

A proposta apresentada por Antônio Gomes comprometia-se em vender africanos de “primeira escolha” e “ao maior preço de 100\$000”. Além de valores “muito cômodos”, não haveria “usura de pagarem juros, e prêmios exorbitantes quando lhe sucedia comprar fiado” ou a “troco de gêneros”, incidindo apenas 10% de juros ao ano. Buscando dar notoriedade ao seu alvitre, o projeto enfatizava que até então os cativos recém-chegados eram comercializados, conforme sua qualidade, por valores que oscilavam entre 130\$000 a 200\$000 réis. Ao ofertar um valor inferior aos 120\$000 réis que constava na proposta de companhia feita havia 13 anos, o comerciante lisboeta não explicava como conseguiria chegar a esse preço. Ou seja, como seria possível reduzir os custos da navegação, combater a pirataria holandesa e ao mesmo tempo diminuir o preço dos escravos de modo a assegurar a viabilidade econômica da companhia. No entanto, apesar de propor preços atraentes, não estabeleceu o número mínimo de escravos a serem fornecidos anualmente aos portos brasileiros, diferentemente do projeto de 1743. Talvez estivesse aí a brecha para evitar possíveis prejuízos.

Após os projetos apresentados por Antônio Marques Gomes, em 1756, e pelos antigos donos das embarcações do “número”, no ano seguinte, não há notícia sobre o encaminhamento de outras minutas de companhia ao Conselho Ultramarino ou ao conde de Oeiras. Ambos projetos, no entanto, foram arquivados, sequer há pareceres sobre o assunto. Alguns meses depois, em agosto de 1757, Sebastião José Carvalho de Melo decidiu extinguir a *Mesa dos Homens de Negócio da Bahia para o Bem Comum*, determinando que caberia somente à Mesa de Inspeção dirimir as questões referentes ao comércio na capitania da Bahia.²⁵⁷

Em 1759, o conde de Oeiras decidiu instituir a CGPP que usufruiria não apenas do monopólio do tráfico de africanos, mas também o controle sobre todo o comércio realizado entre a metrópole e as capitanias de Pernambuco e Paraíba. Este exclusivismo, segundo Antônio Carreira, era o que assegurava a lucratividade do empreendimento e, em grande medida, explica a sua especialização no comércio de escravos não na Costa da Mina, mas em

²⁵⁶ Carta de Antônio Marques Gomes ao rei de Portugal [d. José] sobre a situação do comércio de escravos na Costa da Mina, 30/12/1756, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx 09, D. 83. As citações seguintes ao projeto de companhia proposto por Antônio Marques Gomes referem-se a esse documento. Verger também menciona esse projeto, cf: Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 106.

²⁵⁷ Ofício do vice-rei, conde dos Arcos, a Tomé Joaquim da Costa Corte Real, informando que mandou dissolver a Mesa do Bem Comum ou do Comércio da Bahia. Anexo: seis documentos, entre os quais, uma provisão (cópia), 24/08/1757, AHU, CU, 005-01 *Coleção Eduardo Castro Almeida*, Cx. 14, D. 2573-2579.

Luanda, onde a principal moeda de troca eram os tecidos asiáticos, adquiridos pela companhia em Lisboa.²⁵⁸

Quanto à capitania da Bahia, Sebastião José Carvalho de Melo manteve livre e franco o comércio com a Costa da Mina. A escolha de por fim ao monopólio dos proprietários dos navios do “número” se baseou, como foi visto, na insatisfação reinante entre senhores de engenho, lavradores do Recôncavo e os comerciantes da praça de Bahia desfavorecidos pelo monopólio. As reclamações e queixas resultaram num discurso – abraçado por autoridades como desembargadores da Relação e o próprio governo interino do arcebispo Botelho de Mattos – que alardeava que o monopólio apenas interessava aos donos das embarcações do “número”.

Os primeiros anos do reinado de d. José e do seu ministro, conde de Oeiras, assinalavam como premissa o incremento do comércio como forma de fortalecer as finanças do império, percebendo-se a instituição de companhias como um meio eficaz para isso. Por outro lado, estava claro que o crescimento da arrecadação régia somente seria possível com a expansão agrícola. Esta, por sua vez, dependia da ampliação da oferta de mão de obra escrava. Para os senhores de engenho e lavradores de açúcar e fumo da capitania da Bahia, a organização do tráfico, às vésperas da provisão de 1756, resultava na escassez de escravos e no abuso dos preços praticados. Ou seja, a decisão de por fim ao monopólio dos antigos donos dos navios do “número” esteve ligada às disputas envolvendo os moradores da colônia, mas também aos interesses metropolitanos de garantir uma oferta segura e acessível de mão de obra. Porém, a provisão de 1756 estava longe de obter o efetivo controle sobre o tráfico entre a Bahia e a Costa da Mina, a despeito de haver, desde a década de 1720, como foi visto, fortes interesses da metrópole em controlá-lo.

Quanto aos antigos proprietários das embarcações numerárias, tiveram que se adaptar aos novos tempos. Uma das estratégias para continuarem desfrutando de espaço privilegiado no tráfico com a Costa da Mina, principalmente após a extinção da *Mesa para o Bem Comum*, foi inserção na Mesa de Inspeção da Bahia – como será discutido mais adiante – órgão responsável pela regulação da navegação na capitania.²⁵⁹

²⁵⁸ Carreira, *As Companhias Pombalinas p 217-241*; Maximiliano Menz, “A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80)”, in João José Reis e Carlos da Silva Jr. (orgs.), *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos* (Cruz das Almas: EDUFRB, Belo Horizonte: Fino Traço, 2016) pp. 97-123.

²⁵⁹ Sobre a Mesa de Inspeção da Bahia cf: Idelma Aparecida Ferreira Novais, “A Mesa de Inspeção do Açúcar e Tabaco da Bahia 1751-1808” (Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2016) pp.126-151.

CAPÍTULO 3

A PRAÇA DA BAHIA NO REINO DE ANGOLA

Panos, cachaça e distúrbios: o tráfico baiano em Luanda

A preferência pelos portos da Costa da Mina, a partir do último quartel do Seiscentos, como foi demonstrado, não excluiu o tráfico baiano dos portos de Angola. Este comércio possuía como principal mercadoria os tecidos asiáticos, seguido pela cachaça, conhecida na África Centro-Occidental como jeribita.¹ Segundo Curto, em fins da década de 1650, a cachaça já figurava entre os produtos oferecidos pelos *pombeiros* e *sertanejos* para aquisição de cativos no interior, a exemplo do Reino de Matamba.² Um dos produtos da lavoura açucareira, a cachaça era largamente produzida no Brasil, principalmente nos recôncavos baiano e fluminense. Todavia, teve sua comercialização proibida, em 1649, para não fazer frente aos vinhos fabricados na metrópole e nas ilhas da Madeira e Canárias. A Câmara de Salvador empenhou-se fervorosamente para a suspensão da proibição, ocorrida somente em 1695, após numerosas petições e pareceres do Conselho Ultramarino. O interdito, contudo, contribuiu para o desenvolvimento de amplo contrabando entre o Brasil e Angola, que contava com a conivência de autoridades e, certamente, da Câmara de Salvador, que tanto se engajara contra a proibição.³

Além da jeribita, o que assegurava aos negociantes da Bahia presença significativa na praça de Luanda e, mais adiante, em Benguela, era o franco comércio de tecidos asiáticos no porto de Salvador, devido à frequente parada de naus que navegavam para as Índias. A tripulação das naus costumeiramente trazia fazendas do Oriente como carga pessoal para

¹Roquinaldo Ferreira, “Dinâmicas do comércio intracolônial: geribitas, panos asiáticos e guerras no tráfico angolano de escravos (século XVIII)”, in: João Fragoso, Maria Fernanda Baptista Bicalho, Maria de Fátima Silva Gouvêa (orgs.), *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)* (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001), pp. 339-378.

²José 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: Vulgata, 2002, pp. 126-127. *Pombeiro*, no século XVI, dizia respeito a pequenos comerciantes portugueses e mulatos que se embrenhavam em busca dos mercados de cativos no interior. Na centúria seguinte, o termo passou a se referir a comerciantes negros e mulatos, em geral, escravos de negociantes portugueses sediados nos portos angolanos. Os *pombeiros* eram responsáveis por gerirem os negócios de seus senhores no interior. *Sertanejos*, por sua vez, eram agentes mercantis dos negociantes portugueses e luso-africanos da Costa, responsáveis pelo transporte de mercadorias e aquisição de cativos nas feiras e *pumbos* do interior. Cf. Mariana Pinho Candido, *Fronteras de esclavización: esclavitud, comercio e identidad en Benguela 1780-1850*, México: El Colegio de México, Centro de Estudios de Asia y África, 2011, pp. 44-45.

³Luiz Filipe de Alencastro, *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo: Companhia das Letras, 2000, pp. 314-323; Curto, *Álcool e Escravos*, pp. 123-148.

comercializá-las, principalmente, em troca de tabaco. Ou seja, o tráfico baiano teve, desde fins do século XVII até a sua extinção, o tabaco como mercadoria direta ou indireta para a aquisição de cativos na costa africana.

Segundo Amaral Lapa, em 1672, o príncipe regente d. Pedro II concedeu às tripulações das naus que seguiam para a Índia a liberdade para trazerem e venderem mercadorias, reconhecendo a incapacidade de se reprimir o contrabando. Todos os membros da tripulação, incluindo aí os marinheiros, poderiam comercializar as fazendas e especiarias como pimenta, cravo e canela trazidas do Oriente. Esta decisão proporcionou dinamismo ao porto de Salvador e, segundo o autor, revigorou os negócios com a Índia, contribuindo com a longevidade deste comércio por mais de um século. Entre 1673, quando a medida entrou em vigor, até 1799, pelo menos 192 naus aportaram em Salvador, sendo 67,7% no retorno da viagem. A partir de 1776, tornou-se comum elas arribarem na cidade antes de seguirem sua jornada para Índia, com o objetivo de adquirir tabaco para ser comercializado nas praças do Oriente, especialmente em Goa, principal importador, de onde o produto era redistribuído. O tabaco que seguia para Índia era o de melhor qualidade, ou seja, resultante da primeira poda das folhas da safra do ano corrente. Era diferente daquele apreciado na Costa da Mina, o de refugo, oriundo da terceira poda.⁴

No retorno da viagem ao Oriente, essas mesmas embarcações eram responsáveis por desembarcar não apenas tecidos, mas também cativos africanos oriundos dos portos moçambicanos, bem como *cauris*, ou seja, búzios das ilhas Maldivas utilizados como moeda em regiões da Costa da Mina. A exemplo da nau *N^a S^a da Conceição*, em 1741, na qual praticamente todos os membros da tripulação, do capitão aos marinheiros, traziam pelo menos dois cativos para serem vendidos no porto da Bahia.⁵ Além disso, como as mercadorias asiáticas não preenchiam toda a lotação do navio e parte do que se trazia a bordo se vendia na Bahia, as naus também transportavam para a metrópole açúcar, tabaco e sola que estivessem disponíveis nos armazéns e trapiches do porto de Salvador, bem como, principalmente durante a primeira metade do Setecentos, ouro em pó ou em barra.

Em 1734, o comércio de fazendas asiáticas em Salvador obteve novo estímulo. A Coroa portuguesa decidiu que os tecidos despachados e vendidos nesse porto pagariam os direitos da Casa da Índia e a dízima na alfândega local. Após essa medida, de acordo com Lapa, tornou-

⁴José Roberto do Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia*, São Paulo: Hucitec, Ed. Unicamp, 2000, pp. 253-299 e 333-343; Barros, *Novos documentos para história colonial*, p. 222.

⁵ Ofício do provedor da Fazenda, Luiz Lopes Pegado Serpa, participando ter a nau da Índia carregado tabaco, açúcar e sola, com destino a Lisboa, e remetendo documentos relativos às cargas de navios, 05/01/1741, AHU, CU, 005-01 *Bahia-Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx 1, D. 18-20.

se muito comum marinheiros das naus da Índia percorrerem a vila de Cachoeira a fim de comprar tabaco de excelente qualidade diretamente com os lavradores, visando obter melhores preços em troca de tecidos e especiarias.⁶

Embora os panos do Oriente fossem a mercadoria mais apreciada nas feiras e *pumbos* da *hinterland* de Luanda e Benguela, e Salvador dispusesse de amplo acesso a esse produto, desde o início do século XVIII, o Rio de Janeiro despontou como principal porto de destino dos escravos exportados por Angola. A demanda aurífera estreitou ainda mais as relações mercantis de Luanda com a cidade fluminense. De modo que, em 1703, o governador d. Rodrigo da Costa queixou-se ao rei que as embarcações que partiam de Angola, outrora destinadas à Bahia e Pernambuco, seguiam agora para o Rio de Janeiro.⁷ A princípio a Coroa portuguesa tentou limitar o número de escravos enviados à região mineradora, temendo a evasão de mão de obra dos engenhos e lavouras. Porém, diante do crescimento das lavras e da pressão por cada vez mais cativos, suspendeu a medida em 1711.⁸

Segundo Roquinaldo Ferreira, o número de cativos exportados pelos portos angolanos anualmente em direção ao Brasil chegava a seis mil. Os portugueses não tinham condição de ampliar a oferta, devido ao domínio dos ingleses, holandeses e franceses sobre a costa de Loango. Estes europeus, como foi demonstrado, ofereciam mercadorias de melhor qualidade e menor preço, de modo que interceptavam as redes de comércio do vale do Kwango, responsável por abastecer o mercado de Luanda.⁹ Como foi apresentado anteriormente, o comércio em Luanda era controlado por grandes negociantes da metrópole, através de seus agentes sediados naquele porto. Além disso, os governadores interferiam diretamente no tráfico em prol dos seus interesses e dispunham de agentes e parceiros comerciais em Lisboa, bem como em Salvador, Rio de Janeiro e Recife. O governador Luís Cesar de Menezes, por exemplo, tinha como agente em Salvador o negociante João Lopes Fiúza, o qual foi responsável por fornecer tecidos indianos ao governador em 1698, quando da sua chegada à Luanda.¹⁰

No início da década de 1720, uma medida tomada pela administração lusitana repercutiu fortemente no comércio de escravos em Angola. Em 29 de agosto 1720, d. João V

⁶ Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia*, pp. 253-299.

⁷ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. Pedro II sobre a carta do governador-geral do Brasil Rodrigo da Costa acerca da ruína daquele estado e suas capitânias devido à quantidade de negros que saem para o Rio de Janeiro, 26/09/1703, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx 4, D.363.

⁸ Sobre as medidas da Coroa portuguesa para limitar o número de escravos enviados para a região aurífera Cf. Daniele Santos de Souza, “Entreo ‘serviçoda casa’ e o ‘ganho’”, pp 23-32.

⁹ Roquinaldo Amaral Ferreira, “Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800”, (Tese de Doutorado, University of California, 2003), p. 38.

¹⁰ Ferreira, “Transforming Atlantic Slaving”, p. 27 e 34.

editou uma lei que visava ampliar o decreto de 18 de abril daquele ano, proibindo vice-reis, governadores, ministros, oficiais e capitães de exercerem atividade econômica comercial no reino ou nas conquistas. Isso impactou o comércio em Angola, pois retirava os governadores da cena do tráfico, na qual até então eram protagonistas, com uma participação, em geral, arbitrária e agressiva.¹¹ Indiretamente, essa medida ampliou o respeito às garantias e direitos de contratadores e comerciantes daquela praça, por ora já dominada, predominantemente, pelos interesses de mercadores metropolitanos e seus agentes em Luanda.

A ação mais incisiva de comerciantes sediados em Lisboa ou em Luanda sobre o comércio entre a Bahia e Angola permeou os registros de sepultamento de escravos feitos no esquife da Santa Casa de Misericórdia da Bahia, mais conhecido por *banguê*.¹² Parte considerável dos cativos descritos como angola ou benguela, sepultados pela Santa Casa, pertenciam a senhores que residiam nestas partes da África ou em Lisboa. Ou seja, tratava-se de escravos enviados à Bahia, por meio do pagamento de fretes aos navios negreiros, para serem comercializados na capitania e em outras partes da colônia. Porém, ainda estavam consignados aos negociantes que os adquiriam nos sertões angolanos. De acordo com a amostra de 935 registros de exéquias de africanos angolas em que é apontado o endereço do dono do cativo, 40,6% deles residiam em Luanda ou em Lisboa, com destaque para o contratador dos direitos dos escravos do Reino de Angola.¹³

Os comerciantes da praça da Bahia que navegavam para o porto de Luanda atuavam principalmente como intermediários de outros homens de negócio na África ou na metrópole. Isto porque, embora tivessem acesso aos panos asiáticos, a carga transportada pelos negreiros, na maioria das vezes, não era suficiente para completarem a lotação da embarcação com escravos, como visto. Por isso, parte dos cativos transportados no retorno da viagem não era adquirida por efeitos próprios da embarcação, mas sim composta por fretes de escravos. Ademais, devido ao controle exercido pelos homens de negócio da metrópole e seus agentes

¹¹ Lei em que se determina que nenhum vice-rei, capitão general ou governador, ministro ou oficial de justiça ou fazenda; nem também os de guerra, que tiverem patente, que são do posto de capitão para cima inclusive, assim deste Reino, como de suas conquistas, possa comerciar por si nem por outrem, 29/08/1720, Disponível em: <<http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/pesquisasimples.php>>, acessado em 04/03/2016. Regimento (minuta de capítulo) do governo de Angola, proibindo os governadores de tirar certidões ou termos judiciais aos oficiais de Justiça, Fazenda, Guerra e Câmara, não podendo comerciar com lojas abertas em suas casas, atravessar fazendas, interferir nos lanços dos contratos das rendas reais e donativos das câmaras, desencaminhar direitos, pôr preço aos gêneros e aos fretes dos navios, mandar fazer sequestros nas fazendas dos vassallos [de Portugal] sem ordem da Justiça; ordenando que nas cargas e fretes dos navios que fizessem navegar por sua conta se executasse como a qualquer particular; não se podendo intrometer nas eleições das câmaras, 29/08/1720, AHU, CU, 001 *Angola*, Cx. 22, D. 2225.

¹² Sobre a utilização do *Banguê* como fonte para análise de redes de comércio entre a Bahia e Angola cf. Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes, “Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808” (Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, 2012), pp. 172-212.

¹³ Livro de Banguê, ASCMB, nº 1257, 1259, 1261, 1262, 1263 e 1264.

sobre as feiras e *pumbos*, onde os cativos eram adquiridos no interior de Angola, dificilmente os traficantes da praça da Bahia escapariam desta rede comercial. Homens de negócio como João Luís de Deus, João Barboza de Madureira e o capitão negreiro Antônio Gonçalves Marques exerciam o papel de intermediários, agentes ou consignatários de comerciantes de Lisboa e Luanda.¹⁴ Em suas lojas, situadas na Conceição da Praia, muitos africanos angolas recém-desembarcados faleceram, tendo suas exéquias feitas no esquife da Santa Casa.

De acordo com os dados do *banguê*, entre os anos de 1741-1800, 49,4% dos escravos sepultados provinham dos portos angolanos, 36,3% da Costa da Mina e apenas 3,4% correspondiam a cativos nascidos no Brasil. Estes dados, embora aparentemente vão de encontro às estatísticas do TSTD presentes na tabela 1 (p. 132), quando escrutinados revelam determinadas características do tráfico para a capitania da Bahia. Parte considerável das exéquias abrangiam africanos desembarcados a pouco tempo, que ainda não haviam sido batizados quando vieram a óbito ou no caso de terem recebido o sacramento na África, ainda não dispunham de um nome.

Denominados como boçais pelos contemporâneos, estes africanos ao serem enterrados eram registrados simplesmente como: “um escravo”, “uma negra”, “um moleção”, “um preto novo”. Em geral, eles pertenciam a uma determinada carregação ou aos seus interessados, possuíam marcas de ferro no corpo para identificação do proprietário e faleciam em casas comerciais. De acordo com a análise dos livros de *banguê*, aproximadamente 45% dos sepultamentos eram de africanos recém-desembarcados. Do anonimato imposto por seus senhores, seguiam para a cova como estatísticas da violência decorrente da escravização e do tráfico transatlântico de escravos. Ao se examinar os portos de origem destes boçais, constatou-se que 12,3% eram minas, 30,8% angolas e 44,7% benguelas.¹⁵ Ou seja, a mortalidade decorrente da travessia atlântica poderia chegar a ser três vezes maior entre os africanos oriundos de Angola, em comparação àqueles embarcados na Costa da Mina.

Ximenes suspeita que infecções e ferimentos provocados pelas marcas ou *carimbo*s feitos nos corpos dos africanos embarcados nos portos angolanos estejam relacionados a uma maior mortalidade destes em comparação com aqueles vindos da Costa da

¹⁴ Viagens capitaneadas por Antônio Gonçalves Marques entre a Bahia e os portos angolanos: TSTD #8884, #46746, #47652. João Barbosa Madureira foi proprietário de pelo menos quatro embarcações e frequentava os portos da Costa da Mina e de Angola cf. TSTD: #40332, #48424, #49627, #51096, #51239, #51283. João Luís de Deus é citado por Caldas como comerciante de grande cabedal, tendo Angola como área de atuação. José Antônio Caldas, *Notícia Geral de toda essa Capitania da Bahia, desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, Edição fac-similar, Salvador: Tipografia Beneditina, 1951, p. 316. Ximenes, “Bahia e Angola”, pp. 167-168.

¹⁵ Livro de Banguê, ASCMB, nº 1257, 1259, 1261, 1262, 1263 e 1264.

Mina.¹⁶ Certamente, as condições a bordo dos tumbeiros tem relação direta com as chances de sobrevivência dos indivíduos transportados. O proprietário do navio, quando este retornava do porto de Luanda tendo parte da carga pertencente a terceiros, recebia o valor do frete independente do escravo chegar vivo ou não ao seu destino. Por isso, a prática de se marcar a ferro os corpos dos africanos embarcados, geralmente no braço, perna ou peito para que, no caso de óbito, se pudesse identificar o proprietário e contabilizar os prejuízos. Conforme visto no primeiro capítulo, a superlotação dos navios e a mortalidade decorrente eram motivos de dissensos envolvendo os donos das embarcações e os comerciantes da praça de Luanda e Lisboa. Este embate se desdobrou na promulgação régia do regimento das arqueações, em 1684, e nas conseqüentes disputas para o cumprimento e/ou descumprimento desta legislação.

Como foi visto, para a viagem ser lucrativa e compensar o valor do frete, considerado baixo pelos capitães e donos de navios negreiros, embarcava-se cerca de 10% a mais de cativos do que o previsto pela arqueação da embarcação.¹⁷ Excetuando-se os períodos em que o tráfico para Luanda e Benguela foi mais intenso que na Costa da Mina – a exemplo dos anos de 1771-1780, conforme a tabela 1 abaixo – é lícito supor que a maior quantidade de exéquias entre os escravos oriundos desta região esteja relacionada à superlotação dos navios negreiros. Esta prática propiciava piores condições de higiene, alimentação, acesso à água e facilitava a propagação de doenças a bordo. As embarcações que se dirigiam à Costa da Mina, por sua vez, não deixavam de vir abarrotadas. Contudo, por seguirem viagem “por efeitos próprios”, ou seja, a maior parte dos cativos pertencia aos armadores e tripulantes, haveria maior interesse, e talvez empenho, em se assegurar taxas de mortalidade menores.

A entrada de Benguela no circuito negreiro da Bahia

Os distúrbios políticos ocorridos na Costa da Mina, no decorrer da década de 1720, em virtude da expansão do Reino do Daomé, como visto em capítulo anterior, ocasionaram graves prejuízos ao comércio negreiro. Isto forçou os negociantes da Bahia a olharem com mais atenção às possibilidades mercantis oferecidas pelo tráfico em Angola. Não obstante o Rio de Janeiro ter tomado a dianteira no comércio negreiro na praça de Luanda, a posição privilegiada de Salvador junto ao comércio com as naus vindas da Índia lhe assegurou um estoque de fazendas asiáticas crucial para a perenidade do tráfico com os portos angolanos. No

¹⁶ Sobre africanos ladinos e boçais sepultados no *banguê* cf. Ximenes, “Bahia e Angola”, pp. 202-206.

¹⁷ José Miller, *Way of Death: Merchant Capitalism and Angola Slave Trade, 1739-1830*, Wisconsin: The University Wisconsin Press, 1988, pp. 338-339.

final da década de 1720, a paralisia no tráfico com a Costa da Mina acarretou um aumento no comércio com os portos angolanos, crescendo o número de cativos desembarcados em Salvador oriundos daquela região. Nas duas décadas seguintes, esta tendência continuou se expandindo, como apresentado na tabela 1.

No entanto, como dito anteriormente, o Reino de Angola não tinha condições de atender plenamente a demanda por escravos no Brasil do ouro, principalmente devido à concorrência europeia na costa de Loango ao norte de Luanda. Para tentar ampliar a oferta de cativos, d. João V, em 1729, autorizou o governador de Angola, Paulo Caetano de Albuquerque, a atacar “o régulo poderoso” que habitava a região localizada entre os presídios de Ambaca e Caconda.¹⁸ O primeiro localizava-se no vale do Cuanza, entre os presídios de Massangano e Pundo Andongo, enquanto o segundo encontrava-se no planalto central, a cerca de 180 km de Benguela. Ou seja, tratava-se de uma vasta área do interior angolano, de maneira que por “régulo poderoso” ele poderia se referir aos governantes do reino de Matamba, Kassange (os quais sofreram ataques de tropas lusitanas na década de 1740) ou mesmo a região de Kissama, habitada por povos hostis aos portugueses.¹⁹ Embora se desconheça o resultado desta determinação, é certo que houve um crescimento na participação dos portos angolanos no abastecimento do mercado escravista baiano e a inserção do porto de Benguela neste circuito teve papel fundamental. A partir de 1726, o fundador da feitoria portuguesa em Ajudá, José Torres, assim como outros negociantes da praça da Bahia, passaram a ter este porto como importante zona de comércio negro.

Mesmo subordinada às autoridades de Luanda, Benguela usufruía de certa autonomia devido ao seu isolamento geográfico e a ausência de uma forte presença militar portuguesa. Isso ocorria porque a corrente marítima ao sul de Angola tornava quase impossível às embarcações da época a navegação no sentido Luanda-Benguela. A abertura de uma rota terrestre, por outro lado, também estava descartada naquele momento, pois os portugueses não dispunham do controle da região de Kissama, ao sul de Luanda. Desta forma, a praça de Benguela tornou-se um ambiente comercial favorável àqueles que desejavam realizar seus

¹⁸ 19/05/1729, Provisão (cópia) do rei D. João V ordenando ao governador e capitão-general de Angola, Paulo Caetano de Albuquerque, para fazer guerra ao régulo que habitava entre os presídios de Ambaca e de Caconda, caso não fosse possível extrair de outro modo mais escravos para o Brasil, porque assim poderia suprimir a falta de escravos da Costa da Mina, AHU, CU, 001 *Angola*, Cx. 27, D. 2635

¹⁹ Miller, *Way of Death*, pp. 221 e 230-231; Mariana Pinho Candido, *An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and Its Hinterland*, Princeton: Princeton University Press, 2013, p. 89; Ferreira, “Transforming Atlantic Slaving”, p. 23. John Thornton, “Demography and History in the Kingdom of Kongo, 1550–1750”, *The Journal of African History*, vol.18, n° 4, (1977), pp. 507-530. John Thornton and Linda M. Heywood, *Central Africans, Atlantic Creoles, and the Foundation of the Americas, 1585-1660*, New York: Cambridge University Press, 2007, pp. 109-169.

negócios longe do controle do governador de Angola e dos comerciantes luso-africanos. As primeiras exportações de cativos oriundos da *hinterland* de Benguela começaram pouco depois da fundação da cidade, em 1617, e, até 1716, eram feitas a partir de Luanda, de modo que, em 1688, aquele porto respondia por um terço do tráfico angolano.²⁰

Segundo Ferreira, a ação monopolista e arbitrária dos governadores angolanos, associada à concorrência europeia na costa de Loango e, principalmente, as perturbações políticas na Costa da Mina, levaram comerciantes da Bahia e do Rio de Janeiro a se instalarem, através de seus agentes, em Benguela, iniciando a exportação de cativos diretamente daquele porto para o Brasil. Por isso, Ferreira argumenta que o tráfico direto entre Benguela e os portos brasileiros se consolidou em um momento de apogeu deste comércio, ligado a crescente demanda por escravos das lavras auríferas do Brasil, e não no início da inserção daquela praça na economia Atlântica.²¹ Se levarmos em consideração o número de africanos embarcados a partir de Benguela no século XVIII, este porto somente fica atrás de Luanda, Ajudá e Bonny como exportador de escravos. De acordo com Mariana Cândido, entre 1738 e 1781, cerca de 41 embarcações transportaram aproximadamente 13.785 africanos escravizados diretamente de Benguela para Salvador.²²

José Torres foi um dos primeiros negociantes da Bahia no final da década de 1720 a se inserir no tráfico em Benguela. No requerimento encaminhado a d. João V, em 1731, o fundador da feitoria de Ajudá solicitou a mercê do cargo de capitão-mor de Benguela que o tornaria responsável pelo comando militar e pela fiscalização do comércio. Segundo Ferreira, a partir de 1735, Torres se especializou na rota comercial entre o Rio de Janeiro e Benguela, tendo feito pelo menos quatro viagens até 1739, atuando nesta praça e na de Luanda até 1774, quando faleceu. A mudança de rota comercial de Torres foi seguida por outros homens de negócio que, diante das convulsões na Costa da Mina, preferiram diversificar as suas zonas de atuação. O principal produto utilizado em Benguela para aquisição de cativos, assim como em toda região angolana, eram os tecidos indianos. Contudo, Ferreira não descarta a hipótese dos traficantes da Bahia e do Rio de Janeiro, pelo menos na primeira metade do século XVIII, também terem utilizado ouro de contrabando em suas negociações.²³

O TSTD, salvo raras exceções, não apresenta o nome dos proprietários das embarcações que viajavam entre a Bahia e os portos angolanos, ao contrário dos registros para a navegação na Costa da Mina. A despeito disto, os registros do *banguê*, assim como os requerimentos de

²⁰ Cândido, *Fronteras de esclavización*, p. 28-29; Ferreira, “Transforming Atlantic Slaving”, pp. 70-76.

²¹ Ferreira, “Transforming Atlantic Slaving”, p. 81.

²² Cândido, *Fronteras de esclavización*, pp. 25 e 52.

²³ Ferreira, “Transforming Atlantic Slaving”, pp. 78 e 101.

provisão para resgatar escravos, permitem inferir, ainda que pontualmente, alguns dos homens de negócio da praça da Bahia que investiam no tráfico em Benguela, enviando embarcações e/ou assumindo consignações. João Luís de Deus, João Barboza de Madureira e o capitão negreiro Antônio Gonçalves Marques, mencionados como agentes e investidores no tráfico em Luanda, também negociavam em suas casas comerciais cativos provenientes do porto de Benguela. Além destes, outros comerciantes da cidade se destacaram no *banguê* como vendedores de escravos benguelas em suas lojas, a exemplo de Adriano de Araújo Braga, Antônio Alves do Rio, Antônio Gonçalves Viana, Francisco do Couto, Luís dos Santos Lima, Manoel Caetano da Fonseca, Manoel Pereira Andrade, José Carneiro de Campos e José Vieira de Araújo. Capitães negreiros eram peças importantes neste negócio pois, além da responsabilidade sobre a viagem, atuavam também como agentes e consignatários de comerciantes luso-africanos. O capitão Joaquim José Coimbra, morador na ladeira de Santa Tereza, por exemplo, foi responsável pelo sepultamento de 37 africanos benguelas entre 1786-1793, consignados junto a comerciantes luso-africanos daquele porto.²⁴

Entre os anos de 1738 a 1757, foram identificados 54 requerimentos de provisão escritos por 38 diferentes homens de negócio da praça da Bahia, solicitando autorização régia para resgatar escravos no porto de Benguela, sem precisar passar por Luanda. A solicitação invocava o compromisso com o pagamento sobre os direitos dos escravos junto ao contratador de Angola, cujo valor, de acordo com a licença concedida, era de 10\$200 réis por cada cativo embarcado.²⁵ Entre estes negociantes, alguns eram experientes traficantes da carreira da Costa da Mina, proprietários de embarcações do “número”. Manoel Fernandes da Costa, por exemplo, marido da “dama do tráfico” Tereza de Jesus Maria, em 1742, requereu a d. João V licença para encaminhar um navio para Benguela a fim de adquirir 500 cativos.²⁶

Em 1746, no mesmo ano em que a galera *N^a S^a da Arrabida* de João Dias da Cunha foi inserida no sistema de esquadras para a Costa da Mina, este traficante teve deferida a súplica junto ao rei para resgatar 300 africanos em Benguela, com a anuência do contratador dos escravos do Reino de Angola. Em 1753, tornou novamente a requerer navegar para aquelas

²⁴ De acordo com o TSTD, Joaquim José Coimbra realizou, pelo menos, duas viagens aos portos do reino de Angola, TSTD #47698, #49650. Livro de *Banguê*, n^o 1263 e 1264, op. cit.

²⁵ Requerimento do Homem de Negócio da Bahia, Francisco Xavier da Silveira ao rei [D. João V] solicitando provisão de licença para poder mandar uma embarcação carregando escravos ao Reino de Benguela. Anexo: bilhete, 23/03/1738, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 61, D. 5188.

²⁶ Requerimento do sargento-mor Manuel Fernandes da Costa ao rei [D. João V] solicitando licença para mandar um navio da Bahia para o porto de Benguela a resgatar 500 escravos. Anexo: bilhete de pagamento, 14/06/1742, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 73, D. 6101. Requerimento de Manuel Álvares de Carvalho ao rei [D. João V] solicitando licença para mandar uma sumaca da cidade da Bahia para o porto de Benguela a resgatar duzentos e cinquenta escravos, 06/03/1750, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 101, D. 8016.

partes através da sumaca *N^a S^a da Piedade*.²⁷ Em 1748, foi a vez de Manoel Álvares de Carvalho, também senhorio de embarcações do número, como foi visto, requerer licença para sua galera *Santa Rita e Santo António e Almas* comercializar naquele porto africano. De acordo com o TSTD, a embarcação foi capitaneada por André Gonçalves Fanguero e retornou à Bahia em abril de 1749, com cerca de 355 africanos sobreviventes a bordo. No entanto, o *database* apontou Luanda como porto de negociação, não Benguela, conforme pleiteado no requerimento. A despeito desta dissensão, o sucesso da viagem, provavelmente, levou Carvalho a investir em novas armações em 1750 e em 1752.²⁸ João Cardoso de Miranda, Bento Fernandes Galiza e Félix de Araújo Aranha, da mesma maneira, foram notórios traficantes na rota entre a Bahia e a Costa da Mina nas décadas de 1740 e 1760, e também pleitearam autorização para traficar no porto de Benguela no mesmo período.²⁹

Estes dados demonstram a iniciativa dos comerciantes da Bahia em diversificarem as suas áreas de atuação no comércio negro. Porém, sem abrir mão da autonomia, lucratividade e independência frente aos negociantes de Lisboa, marca da atuação destes sujeitos. Benguela, desta maneira, se configurava como um espaço promissor para velhos investidores e novos empreendedores do tráfico, longe das arbitrariedades do governador de Angola e, ao mesmo tempo, fora da rede mercantil que controlava o comércio em Luanda.

²⁷ Requerimento de João Dias da Cunha ao rei [D. João V] solicitando provisão para poder mandar uma embarcação da cidade da Bahia para Benguela a resgatar trezentos escravos para os portos do Brasil, 07/02/1746, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 84, D. 6909. Requerimento de João Dias da Cunha, ao rei [D. José] solicitando provisão para que a sumaca Nossa Senhora da Piedade possa resgatar escravos em Benguela. Anexo: requerimento, 26/11/1753, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 116, D. 9123.

²⁸ Nova planta do giro que hão de fazer as embarcações, que daqui em diante navegarem para a Costa da Mina, regulada com proporcionada igualdade pela ordem com que ultimamente saíram da Bahia, 31/08/1746, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 86, D. 7091. Requerimento de Manuel Álvares de Carvalho ao rei [D. João V] solicitando provisão de licença para poder mandar a galera Santa Rita e Santo António e Almas da cidade da Bahia para Benguela a resgatar escravos. Anexo: bilhete de pagamento, 15/07/1748, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 95, D. 7607. TSTD #8828. Requerimento de Manuel Álvares de Carvalho ao rei [D. José] a pedir licença para ir da cidade da Bahia ao presídio de Benguela com sua embarcação Santa Ana e Santo António e Almas resgatar quatrocentos e vinte escravos. Anexo: requerimento (1 doc.), 04/07/1752, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 110, D. 8571.

²⁹ Viagens negreiras realizadas por embarcações pertencentes a Bento Fernandes Galiza: TSTD #48650, #48655, #49836, #50671, #50790, #50795, #50842. Viagens negreiras realizadas por vasos pertencentes a João Cardoso Miranda TSTD #46734, #49608, #49836, #49843, #50632, #50643, #50655, #50717, #50747, #50771 #50907, #50948, #52013. Viagens negreiras realizadas por vasos pertencentes a Félix de Araújo Aranha: TSTD #48138, #50738, #50756, #50776, #50781, #50782, #52040. Requerimento do capitão Bento Fernandes Galiza ao rei [D. José] solicitando provisão para poder mandar a Benguela o navio Santo António e Almas a fim de carregar escravos. Anexo: bilhete, 16/03/1754, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 119, D. 9291. Requerimento de João Cardoso de Miranda ao rei [D. José] a informar provisão a fim de poder partir ao presídio de Benguela, 22/03/1753, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 113, D. 8864. Requerimento de Félix de Araújo Aranha ao rei [D. João V] solicitando provisão para poder mandar da cidade da Bahia para o porto de Benguela a corveta Nossa Senhora do Monte do Carmo, Santo António e Almas a resgatar trezentos e oitenta escravos. Anexo: 3 docs, 07/01/1750, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 101, D. 7956.

TABELA 1
LOCAL DE EMBARQUE DOS AFRICANOS IMPORTADOS: BAHIA (1671-1800)

Período/Porto	Senegâmbia		Costa doOuro		Baía de Benim (Costa da Mina)		Baía de Biafra		Angola		Moçambique		Total Nº
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
1671-1680		----			486	13,3	617	16,7%	2462	66,5%	133	3,5%	3698
1681-1690		----	1667	4,8%	11933	34,7%	638	1,8%	19704	57,3%	481	1,4%	34423
1791-1700		----	466	0,8%	34066	53,4%	6151	9,6%	23135	36,2%	----	----	63818
1701-1710		----		----	49019	71,5%	3755	5,5%	15727	23%	----	----	68501
1711-1720	4133	4,5%	4229	4,7%	49510	54,1%	12631	13,7%	20290	22,2%	814	0,8%	91607
1721-1730		----	3246	3,2 %	65052	63,3%	4163	4,0%	30.079	29,3%	271	0,2%	102811
1731-1740	761	0,7 %	1440	1,3%	61007	58,7%	4641	4,4%	35997	34,6%	----	----	103846
1741-1750	932	0,9%		----	58057	55,5%	2666	2,6%	43008	41%	----	----	104663
1751-1760	200	0,2%	291	0,3%	54338	66%	1422	1,8%	25087	30,5%	957	1,2%	82295
1761-1770		----		----	45187	62,3%	625	0,8%	26410	36,5%	312	0,4%	72534
1771-1780	312	0,3%		----	38961	46,4%	2110	2,5%	42725	50,8%	36	0,04%	84144
1781-1790		----		----	52705	60%	1656	1,8%	33072	37,6%	372	0,4%	87805
1791-1800	237	0,2%	286	0,2%	63959	61%	2421	2,4%	37801	36,2%	---	---	104704
Total	6575	0,6%	11625	1,2%	584280	58,2%	43496	4,3%	355497	35,4%	3376	0,3%	1004849

Fonte: <http://www.slavevoyages.org/voyage/search>

O tráfico negreiro baiano na Angola de Pombal

Durante o reinado de d. José, o tráfico transatlântico de africanos realizado nos portos angolanos também foi alvo das reformas e intervenções do seu então ministro conde de Oeiras. Medidas cirúrgicas tiveram como objetivo favorecer o grupo de negociantes lisboetas partidário do futuro marquês de Pombal. A principal delas foi a extinção do contrato de cobrança dos direitos reais sobre as exportações do Reino de Angola, que incidia majoritariamente sobre a venda de mão de obra escravizada. Além disso, Pombal pôs fim ao sistema de livranças, como será explicado mais à frente, e tornou o comércio nos Sertões angolanos livre para qualquer indivíduo. Ou seja, retirou o privilégio da aquisição dos cativos nos presídios e feiras do interior das mãos dos comerciantes luso-africanos. Porém, o que atingiu diretamente a praça da Bahia foi a proibição, a partir de 1772, das naus que navegavam para a Índia negociarem fazendas no Reino de Angola. Isto favoreceu o tráfico baiano em direção aos portos de Luanda e Benguela, uma vez que a Cidade da Bahia, desde a segunda metade dos Seiscentos, fazia parte da rota de navios que se dirigiam a Índia, principalmente no torna viagem, quando se comercializava tabaco em troca de tecidos asiáticos, como foi discutido no capítulo anterior.

Segunda principal fonte de cativos para a capitania da Bahia, desde fins do século XVII, os portos de Luanda e Benguela já haviam assumido certo protagonismo na oferta de mão de obra ao longo do Setecentos. Isso ocorreu nos anos seguintes à tomada de Ajudá por Agaja, em 1727, assim como no decorrer das invasões de Oyó ao Daomé, na década de 1740. Estes conflitos, embora aumentassem a oferta de escravizados, ocasionavam a desestabilização do tráfico na região. Três décadas depois, entre os anos de 1770 e 1780, o comércio baiano com os portos angolanos intensificou-se a ponto de responder por 50,8% dos africanos desembarcados no porto de Salvador, ultrapassando os 46,4% realizado com a Costa da Mina, conforme demonstrado na tabela 1 (p. 131). Isto esteve relacionado, em parte, com os distúrbios e invasões promovidas pelo Daomé contra Porto Novo e Badagri – como será discutido mais adiante. Mas teve como impulso crucial o conjunto de ações empreendidas pelo conde de Oeiras, desde o final da década de 1750, e que culminaram com os alvarás de 1770 e 1772.

O objetivo da política portuguesa era por fim ao monopólio dos negociantes luso-africanos sobre o comércio nos Sertões angolanos – onde os escravos eram adquiridos em troca de fazenda indiana, jeribita brasileira e manufatura europeia –, bem como por termo ao poder usufruído pelo contratador dos direitos de exportação do Reino de Angola. Os

contratadores eram responsáveis pelo grande volume de importação de tecidos asiáticos e de lã inglesa para o porto de Luanda. Angola, portanto, não era apenas a principal possessão portuguesa na costa africana, representava também um promissor mercado às manufaturas – principalmente tecidos – e tinha papel crucial no fornecimento de escravos ao Brasil. Logo, as medidas tomadas pelo conde de Oeiras estão inseridas secundariamente em um projeto maior de dinamização do comércio metropolitano português, que buscava enfrentar a forte indústria têxtil britânica, principalmente por meio da limitação das importações de seus tecidos. Além disso, buscava-se incentivar a expansão da agricultura no Brasil como forma de compensar o declínio da extração de ouro na segunda metade do Setecentos. Como o aumento da produção agrícola brasileira dependia da ampliação da mão de obra escrava, Angola não poderia ficar de fora da política pombalina. Na prática, os alvarás emitidos por d. José favoreceram diretamente o grupo de comerciantes ligados ao futuro marques de Pombal, sobretudo os investidores da CGGPM e da CGPP.¹

As resoluções tomadas sobre o comércio no Reino de Angola a partir de 1758 foram sugeridas e ponderadas pelo procurador da Fazenda Real, Domingos de Bastos Viana, em um ofício de 31 de agosto do ano anterior. Segundo Viana, “o primeiro e principal obstáculo” à liberdade de comércio em Angola encontrava-se nos capítulos 17 e 18 do regimento dos governadores daquele reino. Estes dispositivos proibiam a ida de “brancos e pretos calçados ao Sertão, ficando este comércio privativo aos moradores da terra, para o fazerem por seus escravos a que chamam *pombeiros*”.²

O procurador também defendia que os navios que partissem de Angola somente pudessem se dirigir aos portos brasileiros de Salvador, Rio de Janeiro e Recife. Isto porque, muitos capitães, usando de “inteligência e fraude”, alegavam seguir viagem para outros portos do Brasil, como Santos, Santa Catarina, Rio Grande ou Rio da Prata (Nova Colônia). O destino, porém, era falso e objetivava burlar a determinação régia que estabelecia que as embarcações somente deixassem Luanda após completarem a sua lotação com cativos e conforme a sua ordem de chegada. A sequência da partida estava relacionada ao porto de destino, ou seja, despachava-se não os primeiros navios que chegavam, mas a primeira

¹ José C. Miller, *Way of Death: Merchant Capitalism and Angola Slave Trade, 1739-1830*, Madison: The University Wisconsin Press, 1988, pp. 570-571; Menz, “A Companhia de Pernambuco e Paraíba” pp. 97-123. As principais reformas pombalinas no Reino de Angola ocorreram durante o governo de Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho. Sobre o assunto ver: Flávia Maria de Carvalho, *Sobas e homens do rei: relações de poder e escravidão em Angola (séculos XVII-XVIII)*, Macéio: EDUFAL, 2015, pp. 206-269.

² Ofício do [procurador da Fazenda Real], Domingos de Bastos Viana sobre a necessidade de remover os obstáculos que, em Angola, impediam o aumento do rendimento do comércio e do provimento de escravos para o estado do Brasil, 31/08/1757, AHU, ACL, CU, 001 *Angola*, Cx. 44, D. 4119. As menções seguintes às análises e ponderações do procurador da Fazenda Real Domingos de Bastos Viana foram retiradas deste documento.

embarcação que adentrou Luanda com destino ao Rio de Janeiro ou a Bahia ou a Santos e assim por diante. Logo, informar que se navegava em direção a portos pouco frequentados, como Santa Catarina ou Rio Grande, auxiliava a furar a fila da partida das embarcações em Luanda.

Outro problema apontado por Domingos de Bastos Viana se referia à interdição da venda de pólvora e armas em Angola. Para o procurador, liberar este comércio poderia diminuir a forte concorrência das nações europeias nos portos de Loango e Cabinda. Ingleses, franceses e holandeses introduziam amplamente estas mercadorias, além de tecidos diversos e outras manufaturas por preços inferiores àqueles ofertados pelos portugueses em Luanda, atraindo, dessa forma, grande parte do fluxo de cativos do vale do Kwango. Para dificultar a ação estrangeira, Domingos de Bastos Viana sugeria a construção de um presídio no Passo da Pedra de Angoxa, sítio localizado entre “duas grandes serras, pelo qual passam todos os escravos que do Congo e ainda de Angola vão para Loango”. A proposta inseria-se na política de não enfretamento direto das potências navais europeias. Aproveitava, no entanto, a diminuição do fluxo de navios ingleses, franceses e holandeses, uma vez que estas nações estavam envolvidas no conflito que mais tarde ficou conhecido como Guerra dos Sete Anos. Contudo, ao contrário das demais proposições, o projeto do presídio da Pedra de Angoxa não chegou a ser mencionado nas resoluções régias.

O alvará de 11 de janeiro de 1758 inaugurou a série de medidas pombalinas em relação ao comércio na África Centro-Occidental. Através dele d. José tornou “livre e franco o referido comércio de Angola, Congo, Loango, e Benguela, portos e Sertões adjacentes, a todos”. A partir de então, nenhuma autoridade poderia impedir que um indivíduo, independente da sua qualidade, se dirigisse livremente “aos Sertões e feiras gerais, ao resgate de escravos com toda a sorte de fazendas permitidas”, sem monopólio a favor de ninguém.³ Tal medida significou um ataque direto aos interesses do contratador e dos comerciantes luso-africanos de Luanda, que enviavam seus escravos *pumbeiros* às feiras e presídios do interior para aquisição de

³ Alvará em que se faculta livre todo o comércio da Angola portos e sertões adjacentes abolindo em parte a preferência que há nos tais portos para carregar dos navios. 11/01/1758, ANTT, Manuscritos da Livraria, n.º 962, fl 250-251. O alvará menciona que nenhum governador, capitão-mor, cabo, oficial de guerra, ministro de justiça, fazenda ou oficiais da Câmara de Luanda poderão cercear a liberdade de comércio para os sertões angolanos. O documento encontra-se disponível também em: http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=111&id_obra=74 acessado em 16/08/2015. Carta do rei de Portugal ao vice-rei capitão general de mar e terra do Estado do Brasil, informando sobre os Alvarás com força de Lei, remetidos por Sua Majestade e assinados pelo Secretário do Conselho Ultramarino determinando que seja livre e franco, o comércio do Reino de Angola, dos portos e sertões adjacentes. E que se estabeleça nova forma para a arrecadação dos Direitos dos escravos e marfim que saírem do Reino de Angola e Portos da sua dependência, 22/10/1759, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens régias, Vol. 76, Doc. 60.

cativos. Essa medida em prol do livre-comércio, na verdade, beneficiava as companhias de monopólio, permitindo a estas enviar seus próprios agentes comerciais aos sertões angolanos.⁴

Além disso, este alvará estabeleceu que as embarcações com carga de efeitos próprios, ou seja, que transportavam “escravos por conta e risco dos seus respectivos armadores”, poderiam partir de Luanda ao arbítrio de seus capitães, prescindindo dos despachos do governador ou dos oficiais da Câmara local. Deveriam apenas apresentar os “bilhetes ordinários”, referentes ao pagamento dos direitos de exportação de escravos. Aos administradores do contrato de Angola, por sua vez, após o pagamento dos referidos impostos e notificação de “que os navios se acham prontos para fazer viagem”, caberia emitir esses documentos em no máximo de 24 horas. Esta determinação favoreceu, mais uma vez, os navios das companhias de comércio, que afora o contratador, eram os principais compradores de escravos com efeitos próprios em Luanda.⁵

Para evitar as constantes fraudes na ordem de partida dos navios, explicadas anteriormente, o alvará seguiu e proposta do procurador da Fazenda Real, Domingos de Bastos Viana, e limitou o destino das embarcações a três portos brasileiros: Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Com exceção para os navios da CGGPM, uma vez “que não são compreendidos na denominação do Estado do Brasil”. Ademais, o alvará autorizou as embarcações, incluindo as que transportavam carga em troca do pagamento de fretes, a partirem com uma quantidade de escravos inferior àquela determinada pela sua respectiva arqueação. Ou seja, os mestres dos navios podiam seguir viagem “com menor número de cabeças, quando assim lhe convier, ao seu livre-arbítrio, e conforme as ordens dos seus constituintes”. Essa medida ia ao encontro dos interesses dos diretores da CGGPM e da CGPP. As companhias comumente empregavam grandes embarcações no tráfico para Angola e preferiam partir sem necessariamente completar a sua lotação. A despeito disto, transportavam em média um terço a mais que os navios oriundos da Bahia e do Rio de Janeiro, podendo alcançar uma carga até 80% maior que os demais vasos envolvidos neste comércio, ou seja, embarcavam 400 a 800 cativos.⁶

Outras determinações que visavam beneficiar as companhias foram o alvará de 7 de maio de 1761 e o decreto de 17 de novembro do mesmo ano. O primeiro ampliou a liberdade de comércio para Angola e Moçambique, isentando as embarcações de obedecerem ao limite de três mil rolos de tabaco imposto pela provisão de 1756, a qual se direcionava

⁴ Miller, *Way of Death*, pp. 577-578.

⁵ Menz, “A Companhia de Pernambuco e Paraíba”, p. 97-123.

⁶ Miller, *Way of Death*, pp. 326-327.

principalmente para o tráfico baiano com a Costa da Mina. Desta maneira, a CGPP poderia transportar a quantidade de tabaco que lhe fosse conveniente, embora essa mercadoria não figurasse entre as principais negociadas na África Centro-Occidental. Já o decreto de 17 de novembro de 1761, autorizou as embarcações que navegavam em direção à Índia a aportarem e comercializarem em Angola.⁷ Os representantes das companhias em Luanda, por essa forma, poderiam adquirir fazendas asiáticas diretamente naquele porto quando a carga enviada através de Lisboa ou do Brasil não bastasse para aquisição de escravos. Além disso, permitia aos diretores da CGPP, por meio da emissão de letras de câmbio, adiantarem mercadorias a crédito aos comerciantes que se dirigiam às feiras e *pumbos* do interior para comprarem cativos.⁸

O livre-comércio de produtos asiáticos em Angola, através das embarcações vindas de Goa e Macau, durou até 1772. O alvará, emitido em 12 de dezembro daquele ano, pôs fim a possibilidade das embarcações oriundas da Índia descarregarem fazendas em Luanda.⁹ Esta medida veio no esteio da extinção do contrato dos direitos de exportação de escravos e marfim de Angola, feito em 5 de agosto de 1769, cuja arrecadação foi transferida para a Junta da Fazenda Real daquele reino. No ano seguinte, o rei d. José e o marquês de Pombal ordenaram o fim das livranças, letras de crédito emitidas pelos administradores do contrato em Luanda. No mesmo período, o governador de Angola, Francisco Inocência de Sousa Coutinho, nomeou dois administradores para a Junta da Fazenda Real em Benguela, a fim de assegurar a arrecadação dos direitos de exportação de escravos e marfim naquele porto.¹⁰

Estas ações atingiram diretamente a praça da Bahia e o seu comércio com a África Centro-Occidental. Negociantes e armadores viram suas possibilidades de investimento

⁷Disponível em: <http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=111&id_obra=74>, acessado em 16/08/2015.

⁸ Miller, *Way of Death*, pp. 579-580.

⁹Disponível em: <http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=111&id_obra=74>, acessado em 16/08/2015. Francisco Borges de Barros, *Novos documentos para a história colonial*, Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1931, p. 281.

¹⁰ Ofício de d. Francisco Inocência de Sousa Coutinho [governador de Angola] ao 1o conde de Oeiras [Sebastião José de Carvalho e Melo, secretário de Estado do Reino e Mercês] dizendo que não podia ainda expedir o resultado total da extinção das livranças e da remoção do contratador de Angola, mas que tudo já havia sido executado e que a Junta da Fazenda Real estava cuidando da administração, 16/03/1770, IHGB, DL96,01.03; Auto de traslado de Autuação feita por ordem de Sua Majestade que resolveu extinguir o contrato real da saída dos escravos e marfim do Reino de Angola, 20/01/1770, AHU, ACL, CU, 001 *Angola* Cx 54 D.1; Cópia do assento da Junta sobre a criação de dois administradores em Benguela, o Ouvidor Pedro Nolasco Ferreira de Andrade e o Provedor da Fazenda José de Souza para administrarem a arrecadação dos direitos dos escravos e marfim em Benguela. Institui também o feito da Fazenda Real, 24/01/1770, AHU, ACL, CU, 001 *Angola*, Cx 54 D. 3; Ofício do governador Francisco Inocência de Sousa Coutinho dando conta de ter apreendido as livranças e fórmulas usadas pelo administradores do contrato de saída de escravos e marfim, 5/02/1770, AHU, ACL, CU, 001 *Angola*, Cx 54 D. 8, respectivamente. Os administradores da Junta da Fazenda em Benguela foram: o ouvidor e provedor da fazenda Doutor Pedro Nolasco Ferreira de Andrade e José de Souza.

ampliarem-se naquela região. Além de disporem da jeribita produzida no Recôncavo, desfrutavam de acesso fácil aos tecidos asiáticos, através das naus que navegavam para a Índia que aportavam em Salvador, por meio das quais obtinham esse produto em troca de tabaco, como foi apontado anteriormente.¹¹

Durante a década de 1770, nos portos do Rio de Janeiro e Pernambuco – que tinham Angola como principal região fornecedora de mão de obra africana – houve um arrefecimento pequeno na importação de escravos comparado ao decênio anterior. Esses portos respondiam, respectivamente, por 44% e 14,7% das importações de escravos do Brasil, e passaram a assumir 41,1% e 11,2%, conforme apresentado na tabela 2 (p. 138). Já com a Bahia, ocorreu o inverso. Os números saltaram de 34,8% para 40,6% do total de importações brasileiras de mão de obra africana, um crescimento de aproximadamente 18% da importação especificamente para a Bahia. Esse recrudescimento, de acordo com os dados da tabela 1 (p. 131), resulta justamente da intensificação do tráfico com a África Centro-Occidental e não com a Costa da Mina. O percentual de africanos desembarcados em Salvador oriundos desta região, entre as décadas de 1760 e 1770, despencou de 62,3% para 46,4%, enquanto as importações dos portos de Angola subiram de 36,5% para 50,8%.

¹¹“Discurso preliminar, histórico, introdutivo com natureza de descrição econômica da Comarca da Bahia que em si compreende o paralelo da agricultura, da navegação, e do comércio antigo com o moderno, e atual daquela dita Comarca, e Cidade, por ser esta a mais antiga, a mais fecunda, e a mais rica de todas as outras do Ultramar, pelos muitos gêneros, com que ela com abundância socorro a exportação”, BNRJ, Anais da Biblioteca Nacional, vol 27, pp. 345-346.

TABELA 2
LOCAL DE DESEMBARQUE DE AFRICANOS NO BRASIL (1701-1800)

Período/Porto	Amazônia		Bahia		Pernambuco		Rio de Janeiro		Não especificado		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1701-1710	1.072	0,6%	60.764	39%	52.861	34%	41.609	26,34%	105	0,06%	156.411	100%
1711-1720	1.041	0,5%	80.404	45,5%	40.000	22,5%	54.711	31%	892	0,5%	177.048	100%
1721-1730	600	0,3%	90.750	49,5%	38.714	21,2%	50.816	27,5%	2.785	1,5%	183.665	100%
1731-1740	669	0,4%	91.050	50,5%	23.176	13%	64.017	35,5%	1.097	0,6%	180.009	100%
1741-1750	799	0,4%	91.322	47,6%	29.427	15,3%	69.268	36,3%	714	0,4%	191.530	100%
1751-1760	5.102	2,6%	74.749	39%	29.934	15,6%	81.391	42,4%	880	0,4%	192.056	100%
1761-1770	12.144	6,3%	66.645	34,8%	28.166	14,7%	84.407	44%	351	0,2%	191.713	100%
1771-1780	13.547	7%	78.639	40,6%	21.799	11,2%	79.410	41,1%	188	0,1%	193.583	100%
1781-1790	17.540	7,4%	82.622	34,9%	27.256	11,5%	109.660	46,2%	0	0%	237.078	100%
1791-1800	18.767	6,7%	97.204	34,5%	37.730	13,4%	119.965	42,6%	8.074	2,8%	281.740	100%
Total	71.281	3,6%	814.149	41,1%	329.063	16,6%	755.254	38%	15.086	0,7%	1.984.833	100%

Fonte: <http://www.slavevoyages.org/voyage/search>

O crescimento do tráfico entre a Bahia e a África Centro-Occidental refletiu-se menos no número de embarcações que deixaram Salvador em direção a Angola e muito mais na escolha do porto ao qual elas se destinavam. Segundo o TSTD, na década de 1760, 92 vasos partiram da Baía de Todos-os-Santos em direção aos portos angolanos, sendo 74 para Luanda e dezoito para Benguela. No decênio seguinte, houve um pequeno crescimento no número total de navios, com 99 expedições, sendo 67 para Luanda e 32 para Benguela. Ou seja, o número de viagens quase dobrou para este último porto. Isto, certamente, estava relacionado às maiores possibilidades de negócio nesta praça, uma vez que Luanda, mesmo com o fim do contrato de direitos de exportação, era dominada pelos comerciantes lisboetas e seus agentes, bem como pelos administradores da CGGPM e CGPP.¹

Mariana Cândido salienta que a rota entre Salvador e Benguela ganhou destaque a partir da terceira década do Setecentos e o crescimento foi ainda mais acentuado na segunda metade desta centúria. Além de carregarem tecidos asiáticos e cachaça, os navios que partiam da Bahia levavam comumente soldados, administradores, capitães e degredados. Estes indivíduos, com laços pessoais e vínculos mercantis na praça da Bahia, se estabeleceram no porto de Benguela e nos presídios do interior, atuando como parceiros e/ou intermediários de armadores e traficantes sediados em Salvador. Na década de 1760, o número de africanos embarcados em Benguela com destino ao porto baiano alcançou a cifra de 4.537, pulando para 11.902 no decênio seguinte, acompanhando a expansão do comércio negreiro apontado nas tabelas 1 e 2.²

Este incremento do tráfico baiano com os portos angolanos se desenvolveu muito mais pelo crescimento da capacidade de lotação dos navios do que pelo aumento de vasos a realizarem a travessia. Segundo Miller, as dimensões das embarcações oriundas da Bahia possibilitavam o transporte de um número inferior de cativos em comparação às do Rio de Janeiro. Isto assegurava maior celeridade à viagem e permitia aos navios alcançarem 95% da lotação disponível em seus porões.³ Como visto acima, o número de viagens negreiras entre a Bahia e o Reino de Angola pouco se alterou nas décadas de 1760 e 1770, saltando de 92 para 99 travessias respectivamente. Logo, ao que tudo indica, houve um crescimento considerável

¹ Miller, *Way of Death*, pp. 570-579. e Menz, “A Companhia de Pernambuco e Paraíba”, p. 97-123.

² Mariana P. Cândido, “Negociantes baianos no porto de Benguela: redes comerciais unindo o Atlântico setecentista”, in Roberto Guedes (org.) *África: brasileiros e portugueses – séculos XVI-XIX*, 1ª ed., (Rio de Janeiro: Mauad X, 2013), pp. 67-91. Cf. também Mariana P. Cândido, “Os agentes não europeus na comunidade mercantil de Benguela, c. 1760-1820”, *Saeculum Revista de História*, nº 29 (2013), pp. 97-124.

³ Miller, *Way of Death*, p. 575.

na capacidade dos navios, de modo a possibilitar o embarque de pelo menos 16.315 escravos a mais nesse último decênio.⁴

As embarcações que partiam do Rio de Janeiro e da Bahia em direção a Luanda transportavam principalmente cachaça, com a qual, conforme já foi dito, comprava-se no máximo, 25% da carga de escravos, completando-se o restante da lotação com fretes.⁵ Maximiliano Menz, levando isso em consideração, afirma que os navios brasileiros dominavam o *tráfego* de escravos com Angola, mas quem controlava o *tráfico* eram os grandes negociantes de Lisboa.⁶ Porém, com relação ao crescimento do comércio negreiro baiano com os portos angolanos nos anos de 1770, é possível supor que parte significativa das embarcações navegasse por efeitos próprios ou realizasse o frete de cativos em uma proporção menor àquela feita em períodos anteriores. Isto estaria relacionado, mais uma vez, ao decreto de 1772.

Esta medida, ao proibir as naus que seguiam para a Índia de desembarcarem fazendas asiáticas em Angola, abriu espaço para armadores da Bahia enviarem cachaça e tecidos indianos adquiridos em Salvador, junto aos tripulantes das naus que por lá arribavam. Benguela, nesse contexto, tornou-se ainda mais atrativa, por ser uma praça onde se desfrutava de autonomia e liberdade de comércio frente às autoridades de Luanda e onde os negociantes de Lisboa e seus agentes pouco atuavam.⁷ Ao contrário de Luanda, onde as embarcações oriundas do Brasil, exceto aquelas pertencentes às companhias, dificilmente conseguiam completar sua carga com africanos escravizados por efeitos próprios. O mais comum era transportarem mais da metade dos escravos como frete.

Nas duas últimas décadas do século XVIII, a participação baiana no tráfico na África Centro-Occidental arrefeceu, em parte por causa da presença cada vez maior de comerciantes do Rio de Janeiro, atuando principalmente na praça de Benguela, bem como devido a mudanças no cenário do tráfico na África Occidental.⁸ A esta época, a Costa Mina voltaria a ser a região mais frequentada pelos negreiros que partiam de Salvador, especialmente os portos da Baía de Benim, com destaque para Onim, atual Lagos, e assim permaneceu até a extinção do tráfico em meados do século XIX.

⁴ Ver tabela 1, p. 132.

⁵ Curto, *Álcool e Escravos*. p. 304. Miller, *Way of Death*, pp. 316-318.

⁶ Menz, “A Companhia de Pernambuco e Paraíba”, pp. 97-123.

⁷ Mariana P. Cândido, *An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and Its Hinterland*, Cambridge: Cambridge University Press, 2013, pp. 94-100.

⁸ Manolo Florentino, Alexandre Vieira Ribeiro, Daniel Domingues da Silva, “Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)”, *Afro-Ásia*, nº 31 (2004), pp. 83-126.

Pouco antes do impulso baiano no tráfico com os portos angolanos nos anos de 1770, ainda havia no Império português quem discordasse da proeminência da Costa da Mina. O governador de Angola, Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho, conhecido por implementar as principais reformas pombalinas naquela região, defendia que o comércio entre a praça de Salvador e a Costa da Mina deveria ser limitado, quando não extinto. Numa missiva encaminhada ao marquês de Pombal, em 15 de fevereiro de 1770, o governador sugeriu a possibilidade de ampliação do tráfico em Angola, através da eliminação da presença inglesa, francesa e holandesa nos portos de Cabinda, Loango e Molembo. Na opinião de Sousa Coutinho, o comércio com a Costa da Mina ocasionava a “ruína do preço dos escravos do Brasil”, enquanto o valor das fazendas necessárias para adquiri-los subia vertiginosamente, por isso, seria pertinente cerceá-lo ou mesmo extingui-lo. O tabaco baiano de terceira qualidade, segundo o governador, seria facilmente comercializado na Europa, em Cabo-verde ou em São Tomé junto às mesmas nações europeias que frequentavam a Costa da Mina. Transação esta que já ocorria corriqueira e ilicitamente na costa africana.

Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho, ingenuamente ou não, argumentava que, ao adquirir o tabaco baiano necessário para o comércio na Costa da Mina, os concorrentes europeus deixariam livre a costa ao norte de Luanda. Afirmava ainda que os escravos oriundos da África Ocidental não fariam falta ao Brasil, “primeiro, porque os de Benguela e terras que lhe ficam ao sul os substituem bem: segundo, porque estando nós senhores dos portos de Cabinda, Loango e Molembo, tiraríamos muitos escravos semelhantes aos da Costa da Mina”. Retirando os negociantes da Bahia desta região de comércio, supunha o governador ser possível regular os preços pelos quais os escravos eram vendidos no Brasil, bem como o valor das fazendas utilizadas na sua aquisição. Além disso, a concentração do tráfico na costa angolana evitaria o contrabando de ouro junto aos estrangeiros europeus, assim como os roubos e violências praticadas pelos holandeses.⁹ Contudo, a pujança dos negócios realizados entre a praça da Bahia e a Costa da Mina, lançaram as palavras do governador Sousa Coutinho ao vento e não despertaram nenhuma menção do marquês de Pombal sobre o assunto.

As medidas pombalinas relacionadas ao tráfico transatlântico de africanos em Angola visavam – como dito anteriormente – dinamizá-lo em prol dos interesses dos negociantes

⁹ Ofício do governador do Reino de Angola Francisco Inocêncio Sousa Coutinho ao Marques de Pombal sobre o cumprimento da ordem quanto ao fim dos contratos dos direitos de saída dos escravos e marfim e extinção do sistema de livranças, 15/03/1770, AHU, ACL, CU, 001 *Angola*, Cx 54 D. 20. Ofício do governador Francisco Inocêncio Souza Coutinho, dirigido a Sua Majestade e ao Conde de Oeiras, aborda as resoluções de Sua Majestade em relação à Fazenda Real do Reino de Angola, 8/07/1770, AHU, ACL, CU, 001 *Angola*, Cx 54 D. 38.

lisboetas ligados ao conde de Oeiras. Por isso, em grande parte, beneficiaram a atuação da CGGPM e da CGPP, contribuindo para assegurar o lucro dos seus acionistas. O caráter mercantilista das ações do marquês de Pombal é explicitado numa instrução escrita por este, em 1772, ao novo governador de Angola, Antônio de Lencastre, substituto de Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho. Neste documento, o marquês afirmou que se devia evitar relações mercantis diretas entre os territórios ultramarinos, pois “da capital ou do país dominante é que se deve fazer o comércio e a navegação para as colônias, e não as colônias entre si”, sendo “nocivo” e “reprovado” qualquer “comércio entre os domínios portugueses da Ásia, África, e América, com total exclusão do Reino de Portugal”.¹⁰

Na lógica das ações pombalinas em Angola, o pressuposto da liberdade de comércio inseria-se quando ela se coadunava com os interesses dos negociantes metropolitanos e trazia benefícios às companhias de privilégio, a exemplo do livre-comércio imposto nos Sertões angolanos. Quando do contrário, falava mais alto as medidas protecionistas que buscassem avivar o comércio ultramarino a partir da metrópole. Daí a proibição das naus da Índia negociarem em Angola, a extinção dos contratos e a implementação de um controle régio sobre a arrecadação dos direitos de exportação dos escravos e marfim e sobre a oferta de crédito na praça de Luanda. Embora estas ações objetivassem fortalecer o comércio metropolitano, acabaram por se constituir em um estímulo ao tráfico entre a Bahia e Angola, envolvendo principalmente o porto de Benguela. A Angola pombalina assistiu à expansão do comércio negreiro com a cidade de Salvador, diversificando ainda mais a sua população de origem africana e aprofundando a relação de interdependência entre essas duas margens do Atlântico.

¹⁰ Minuta da Instrução dada pelo Marques de Pombal para o novo Governador de Angola Antônio de Lencastre, 10/07/1772, AHU, ACL, CU, 001 *Angola*, Cx 56 D 52.

CAPÍTULO 4

A ROTA BAHIA-COSTA DA MINA NOS TEMPOS DO AFRICANO JOÃO DE OLIVEIRA

Em dezembro de 1738, a galera *N^a S^a da Vida e Santo Antônio da Conceição* aportou na Baía de Todos os Santos vinda da Costa da Mina com 585 escravizados à bordo.¹ Além dos africanos no porão do navio, havia outros em meio à tripulação, uns escravos e alguns forros, entre eles o marinheiro mina João de Oliveira. Este liberto abriu uma querela contra o capitão da referida galera, Pedro Gomes Caldeira, acusando-o de lhe ter açoitado nas nádegas durante a viagem, a despeito de ser ele forro.² Surpreende a altivez de João de Oliveira em denunciar o ocorrido a bordo da embarcação em que trabalhava. A autoridade do capitão em alto mar era algo inquestionável, sendo a violência inerente ao mundo marítimo, em especial, ao tráfico negreiro. As sevícias, durante a travessia atlântica, distribuíam-se conforme a hierarquia da tripulação, descendo em cascata até os cativos, independentemente de eles pertencerem à carga ou à equipagem do navio. João Oliveira, no entanto, não compreendeu o ocorrido consigo como procedimento normal.³

A história deste preto forro talvez seja uma ponta solta da trajetória bem mais conhecida de um liberto mina também chamado João de Oliveira que, entre os anos de 1750 e 1770, figurou como importante intermediário entre autoridades africanas e os negociantes da Bahia na Costa da Mina. Este africano dizia ser “cabeceira e válido dos reis” nos diversos territórios e portos daquela costa.⁴ A trajetória dessa personagem no tráfico negreiro surge para os

¹ Carta do provedor da Alfândega da cidade da Bahia, Domingos da Costa de Almeida ao rei [D. João V] da relação do número de embarcações com suas invocações, nomes dos mestres que da Costa da Mina vieram a esta cidade e dos direitos que produziram os escravos despachados nesta alfândega, 8/10/1739, AHU, ACL, CU,005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 66, D. 5597. TSTD #51950.

² A informação sobre esta querela é obtida através de uma provisão concedida por d. João V no âmbito do Tribunal da Relação da Bahia, em fevereiro de 1739, a Pedro Gomes Caldeira para que este pudesse embarcar novamente para a Costa da Mina e responder à acusação feita pelo preto João de Oliveira na Ouvidoria Geral do Crime por meio de um procurador. Ver: Provisão concedida da Pedro Gomes Caldeira para responder por seu procurador, fev 1739, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Livro de Alvarás e Provisões do Tribunal da Relação, Maço 515, fl 218.

³ Marcus Rediker, *O navio negreiro: uma história humana*, São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 247.

⁴ Ofícios (2) o 1º, do governador, conde de Povolide, ao conde de Oeiras, sobre a apreensão e despacho de fazendas levadas à Bahia, pelos navios que faziam o comércio da Costa da Mina, o 2º, do provedor da Alfândega, Rodrigo da Costa de Almeida, sobre a remessa da devassa relativa ao contrabando de fazendas provenientes da Costa da Mina, a prisão de João de Oliveira, e o sequestro dos seus bens. Atestado de comerciantes da Bahia fazendo exposição dos serviços prestados pelo preto João de Oliveira para o comércio da Costa da Mina. Requerimento do preto João de Oliveira, solicitando restituição de escravos e bens. Termo de avaliação, obrigação e entrega dos bens sequestrados do preto João de Oliveira. Autos de devassa dos extravios e contrabando feito na chegada da corveta Nossa Senhora da Conceição e Almas, do capitão Manuel de Souza Coelho, do senhorio Jacinto José Coelho, que tinha vindo da Costa da Mina. Auto do sequestro dos bens do preto João de Oliveira, e Manuel de Souza Coelho. Auto de perguntas feitas ao preso João de Oliveira, 21/05/1770 a

pesquisadores quando ele decidiu encerrar suas atividades na Costa da Mina e passar seus últimos dias em Salvador. Ao retornar, acabou sendo preso, acusado de contrabando de tecidos. Sua prisão acarretou uma devassa a pedido do provedor da alfândega, resultando, por sua vez, num vasto processo. A história de João de Oliveira, portanto, como as de muitos libertos no tempo da escravidão, emerge a partir de um processo judicial.⁵

As venturas e desventuras vividas por este liberto já foram narradas por diversos historiadores.⁶ A despeito disso, sua trajetória se insere neste capítulo como peça fundamental para o entendimento dos rumos do tráfico baiano com a Costa da Mina na segunda metade do Setecentos, especialmente no que tange a diminuição da importância de Ajudá e a ascensão de outros portos negreiros à leste deste enclave, como Porto Novo, Badagri e posteriormente Onim, atual Lagos. Ademais, sua prisão, ocorrida pouco depois do seu desembarque, decorreu de ação policial do então governador da Capitania da Bahia, Luiz José da Cunha Grã Ataíde e Melo, o conde de Povolide, que se empenhou no combate ao contrabando de tecidos europeus no porto de Salvador, vindos, em grande medida, da Costa da Mina. As fazendas contrabandeadas eram largamente comercializadas por libertos africanos nas ruas da cidade. Suspeitava-se que João de Oliveira seria mais um desses libertos a cometer este ilícito.

Ao ser preso, o africano apelou para a rede de relações que havia construído nas últimas décadas: os principais traficantes de escravos da praça da Bahia. Esses homens atestaram os préstimos que o “cabeceira” havia realizado em prol dos interesses portugueses nos portos da Costa da Mina. Préstimos que o próprio fez questão de ressaltar no documento encaminhado à

27/07/1770, AHU, ACL, CU, 005-1 *Bahia-Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx 44 D. 8244-8251. Quase todas as informações sobre a trajetória do africano João de Oliveira mencionadas neste trabalho provém desse conjunto documental, quando do contrário, a fonte será referenciada.

⁵ Outros exemplos de trajetórias de africanos no período da escravidão cujas informações advém principalmente da documentação referente à repressão das autoridades governamentais são: João José Reis, Flávio dos Santos Gomes e Marcus J. M. Carvalho, *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c.1822-c.1853)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2010. João José Reis, *Domingos Sodré. Um sacerdote africano*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008; Gabriela dos Reis Sampaio, *Juca Rosa: um pai-de-santo na corte imperial*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2009.

⁶Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: século XVII ao XIX*, São Paulo: Corrupio, 1987, p. 211, 264, 527-528, 539-340; Pierre Verger, *Os libertos: sete caminhos na liberdade de escravos na Bahia no século XIX*, São Paulo: Corrupio, 1992, pp. 101-106; Alberto da Costa e Silva, *Um Rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, Ed. UFRJ, 2003, pp. 119, 124, 160; Alberto da Costa e Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, EdUERJ, 2004, pp. 23-24, 35-36, 63 e 119; Alexandre Vieira Ribeiro, “O tráfico transatlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador c.1680-c.1830”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005), pp. 67-68; Robin Law e Kristin Mann, “West Africa in the Atlantic Community: the Case of the Slave Coast”, *William and Mary Quarterly*, 3ª Serie, vol 56, nº2 (abril 1999), pp. 307-334. Clado Ribeiro Lessa, *Viagem de África em o Reino de Dahomé. Escrita pelo Padre Vicente Ferreira Pires no ano de 1800 e até o presente inédita*, São Paulo: Brasiliense, Companhia Editora Nacional, 1957, p. 196. Evergton Sales Souza, “Une histoire de foi et de trafic dans l’Atlantique Sud au XVIIIe siècle: le cas de l’Africain João de Oliveira”. (Apresentação de Trabalho/Comunicação, in: Séminaires sur le Brésil colonial et l’Ancien Régime sous les Tropiques dans l’empire portugais EHESS, 2013), pp. 1-23. Este último, diferente dos demais autores, buscou analisar aspectos religiosos da trajetória de João de Oliveira, especialmente sua relação com o catolicismo e as irmandades negras.

Sua Majestade d. José e ao marquês de Pombal. Neste ofício, o liberto fez uso da linguagem da reciprocidade para solicitar a sua soltura e restituição de seus bens, além de apresentar alguns detalhes sobre sua vida.

A literatura que trata da trajetória deste personagem tem como base a análise do processo resultante de sua prisão. Neste capítulo, por meio do cruzamento de fontes paroquiais e da Santa Casa de Misericórdia, vai-se um pouco além. Cogita-se que João de Oliveira, após o desembarque na Cidade da Bahia, em 1770, não encerrou sua carreira no tráfico, manteve negócios na Costa da Mina ou junto a algum proprietário ou armador de navio negreiro, adquirindo escravos para seu uso e revenda até quase o final da década de 1770.

A Costa da Mina após as conquistas daomeanas

Ao narrar a sua história em um ofício dirigido ao rei d. José e ao marquês de Pombal, quando da sua prisão em 1770, João de Oliveira afirmou que começou suas atividades na Costa da Mina por volta da década de 1730. Embora não tivesse citado exatamente em qual porto, é possível que o local escolhido para dar início a seus negócios fosse Ajudá ou Apa, uma vez que, no primeiro, existia uma feitoria portuguesa e, o segundo, havia se tornado um importante enclave de comércio europeu após a devastação de Jaquim pelo rei daomeano, em 1732.⁷ O expansionismo do Daomé, na década de 1720, mudou a configuração política na Costa da Mina e ocasionou um decréscimo no tráfico em Ajudá. Este porto passou a enfrentar uma forte competição de outros tanto a oeste, como Popo Grande e Pequeno, quanto a leste, onde se encontravam Badagri, Apa, Epe, Porto Novo e Lagos (tendo os dois últimos emergidos a partir da segunda metade do século XVIII). Estes novos locais de tráfico negreiro, a leste de Ajudá, surgiram no esteio das ações militares de Agaja, sendo formados por refugiados e exilados dos reinos de Aladá, Weme e Hueda e acompanharam a expansão do comércio atlântico.⁸

A corte de Aladá, após a invasão daomeana em 1724, refugiou-se na cidade de Aklon (ou Okoro) localizada no litoral, entre os portos de Jaquim e Apa. Esta área, mais tarde, tornou-se um reino independente, Ajase Ipo, mais conhecido entre os europeus como Porto Novo, que se

⁷ Conforme visto no primeiro capítulo, Agaja enviou uma ofensiva militar a Jaquim em 1732, destruindo a feitoria portuguesa. O entreposto, no entanto, foi recuperado e continuou funcionando até o início da década seguinte. Cf. Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 167-171; Robin Law, *The Oyo Empire c. 1600-c.1836. A West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Oxford: Clarendon Press, 1997, pp. 175, 222-223. Robin Law, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750. The Impact of the Atlantic Slave on an African Society*, Oxford: Clarendon Press, 1991, pp. 17, 140-141, 295-297. Robin Law, *Ouidah. The Social History of a West African Slaving "Port" 1727-1892*, Athens, Ohio: University Press; Oxford: James Currey, 2004, pp. 21, 46-52.

⁸Law, *Ouidah*. p. 125.

integrou ao comércio transatlântico por volta da década de 1750.⁹ Os exilados dos reinos de Hueda e Weme instalaram-se em Badagri, originalmente uma aldeia agrícola de Apa, mas, transformada em base de operações do tráfico holandês, se tornaria uma povoação maior e mais importante a partir de 1736.¹⁰ O rei de Apa doou terras ao ex-diretor da fortaleza holandesa em Jaquim, Mynheer Hertogh, em 1736, uma vez que o holandês havia sido expulso daquele enclave, em 1732, pelos daomeanos. Nos últimos anos da década de 1730, outro local da costa que despontou como centro do tráfico transatlântico foi Epe, localizado a sudeste do lago Nokue.¹¹

Quando João de Oliveira desembarcou em um dos portos da Costa da Mina, por volta de 1733, presenciou os conflitos envolvendo os refugiados dos reinos atingidos pela expansão de Agaja. O Daomé, nesta época, administrava embates contra Popo Pequeno, a oeste, e contra os exilados dos reinos de Hueda, Weme e Aladá a leste. O rei Hueda havia declarado guerra ao Daomé e esporadicamente realizava razias em Ajudá. As lutas assumiram proporções cada vez maiores, chegando a ameaçar seriamente a hegemonia daomeana, especialmente após a cavalaria de Oyó tornar a invadir o reino em 1742, levando-o quase ao ocaso.¹²

As incursões de Oyó foram motivadas pelas ações do Daomé contra os portos concorrentes a leste de Ajudá. Durante o governo de Agaja, o reino priorizou a aquisição de cativos por meio de guerras e razias. Por esse modo, nas décadas de 1720 e 1730, o tráfico passou a ser praticamente monopólio régio, uma vez que era o monarca quem controlava os mecanismos de guerra para obtenção de escravos. Tegbessu, ao assumir o trono daomeano em c.1740, por conta da concorrência dos demais enclaves da costa, se viu obrigado a alterar essa política. O novo governante buscou redes internas de comércio e colocou o reino como intermediário dos fornecedores de escravos do interior, permitindo, em certa medida, a participação privada nos negócios com os europeus. Essa política intensificou-se nos anos de 1746-1748, após a realização de um ataque contra o porto de Epe, em 1747, e depois do acordo de paz selado com Oyó, em 1748, em troca do pagamento anual de pesado tributo. O Daomé permaneceu tributário de Oyó por três quartéis de século, até conquistar a sua independência durante o reinado de Gezo, em 1823, após sucessivas ações militares que contribuíram para a desintegração deste reino.¹³

Durante os distúrbios envolvendo o Daomé na década de 1740, o tráfico em Ajudá tornou-se ainda mais difícil e demorado. A escassez de escravos obrigava as embarcações a

⁹ Robin Law, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750*, pp. 17 e 311. Law, *The Oyo Empire c.1600-c.1836*, p. 222; Isaac Adeagbo Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours 1708-1818*, London: Cambridge University Press, 1967, p. 91.

¹⁰ Law, *The Oyo Empire c.1600-c.1836*, p. 175.

¹¹ Law, *The Slave Coast of West Africa*, pp. 17 e 311-313. Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*, pp. 21-23.

¹² Law, *The Slave Coast of West Africa*, pp. 299-300 e 315-316.

¹³ Law, *Ouidah*, p. 63. Law, *The Slave Coast of West Africa*, pp. 323, 340-341.

permanecerem meses na costa para completarem a sua carga, desestimulando ainda mais o comércio transatlântico de gente. Tegbessu, por sua vez, desconfiava que seus insucessos militares – tanto na frente leste, contra os reinos formados pelos exilados de Weme e Aladá, quanto na oeste, composto por Popo Pequeno e pela dinastia Hueda exilada em Popo Grande – estavam relacionados a ardis envolvendo seus inimigos e os diretores das feitorias europeias em Ajudá. Isto levou o rei daomeano, em 1743, a acusar os diretores dos fortes francês e português – Levet e João Basílio respectivamente – de conspiração com os herdeiros do trono Hueda e com as autoridades de Popo, Epe e Badagri. Além disso, Tegbessu acusava Basílio de impedir que os navios portugueses comercializassem livremente o ouro trazido do Brasil. Os capitães dos navios negreiros, de acordo com o rei daomeano, eram obrigados a negociar o metal dourado diretamente com o diretor do forte português – a despeito da proibição, pelo governo de Lisboa, de se levar ouro para a Costa da Mina. Levet e Basílio foram presos e, na sequência, a feitoria portuguesa de Ajudá foi destruída pelos daomeanos. Por fim, os portugueses terminaram sendo expulsos do porto daomeano.¹⁴

Não era a primeira vez que João Basílio se indispunha com um rei do Daomé, embora, no passado, ventos de bonança houvessem marcado suas relações. Em 1730, por exemplo, o diretor português fora alçado a parceiro diplomático de Agaja para negociar a paz com Oyo.¹⁵ Mas em

¹⁴ Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde das Galveas, André de Melo e Castro ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar] António Guedes Pereira comunicando a partida de uma nau de licença e a chegada de um navio da Costa da Mina trazendo informações sobre a fortaleza de Ajudá, 31/03/1744, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 79, D. 6520; e Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre a hostilidade do régulo Daomé na fortaleza de São João Baptista de Ajudá e o procedimento do diretor da mesma fortaleza João Basílio, 15/12/1744, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 80, D. 6666; Consulta (cópia) do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre outra [de 29 de Outubro de 1744] acerca das cartas [do provedor-mor da Fazenda Real do estado do Brasil, Manuel António Cunha Souto Maior] e as do vice-rei do Brasil, [conde das Galveias, André de Melo e Castro], acerca da hostilidade cometida [a 21 de Julho de 1743] pelo régulo de Daomé [e Arda], na fortaleza de São João de Ajudá, e do procedimento do director da fortaleza, João Basílio 15/12/1744, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 8, D. 860. AHU, CU, *Códice 254* (Consultas da Bahia), fl. 198-199v e 195-196v. Ver Verger, *Fluxo e Refluxo*, pp. 173-179. Segundo Akinjogbin, a proximidade de João Basílio com os exilados do reino de Hueda era tamanha que o diretor do forte português chegou a nomear o novo general para as tropas exiladas e abrigava, dentro da Fortaleza de Ajudá, centenas de soldados, além de fornecer armas aos chefes Hueda nos portos de Epe e Badagri. Tegbessu, logo após assumir o trono, instituiu a política de não permitir a presença, em Ajudá, de diretores europeus que não desfrutasse de sua simpatia e confiança. Por isso, em 1743, expulsou não apenas João Basílio, mas também o diretor do forte francês, como vimos, e, entre os anos de 1742 e 1766, três diretores portugueses e dois franceses foram deportados por Tegbessu. Ver Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, pp.112-114 e 121; Silva, *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*, pp. 64-67.

¹⁵ Em 1730, Agaja entrou em negociação com o alafin de Oyó através do intermédio de João Basílio. Em troca, o rei daomeano ofereceu ao diretor português boa amizade, caso este conseguisse convencer o exército de Oyó a deixar o seu reino. João Basílio concordou e providenciou a maior parte dos presentes preliminarmente enviados ao alafin de Oyó e seus chefes. Por fim, o acordou permitiu ao Daomé manter o controle sobre o reino Hueda e parte significativa de Aladá. Em troca, estipulou-se o pagamento de 600 escravos por Agaja. A trégua, contudo, durou pouco tempo, uma vez que Agaja realizou ofensivas militares contra os reinos a leste do lago Nokue e do rio Weme (tributários de Oyó), o que levou o alafin, a partir de 1739, a realizar novas invasões ao Daomé. Ver Law, *The Slave Coast of West Africa*, pp. 292-293; Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, pp. 91 e 107.

1739, João Basílio fora apontado pelo mesmo rei de incitar Ashangmo (chefe de Popo Pequeno) a atacar o Daomé, sendo suspeito de lhe fornecer armas e pólvora. Por isso, permaneceu preso durante seis meses, sendo liberado após a intervenção dos demais diretores europeus da costa.¹⁶

Certamente João de Oliveira estava a par desses acontecimentos e, talvez, tivesse presenciado o ataque daomeano ao porto de Epe, em 1747, tendo em vista que muitos navios da Bahia passaram a frequentá-lo como alternativa a Ajudá. Através de Epe, os exilados de Aladá exportavam os cativos adquiridos por meio das redes comerciais do interior. A invasão do Daomé levou-os a estabelecerem um novo local para o tráfico transatlântico, Porto Novo, onde o comércio negreiro passou a ser realizado a partir de 1750.¹⁷ Provavelmente, foi junto às autoridades do novo reino de Aladá que João de Oliveira iniciou as tratativas que o levaram a se tornar cabeceira junto aos chefes africanos e intermediário dos capitães portugueses, abrindo Porto Novo para o tráfico baiano.

Após selar a paz com Oyó, em 1748, o governo de Tegbessu esforçou-se para avivar o tráfico de escravos em Ajudá, assunto que considerava primordial por acreditar ser a melhor forma de recuperar as finanças do reino. Assim, voltou-se para a promoção do comércio atlântico, pondo-o à frente de qualquer outra atividade econômica, priorizando-o mais que a guerra. Suas medidas, no entanto, não foram eficazes em fomentar os negócios com os europeus. Em 1750, creditava-se a estagnação do comércio em Ajudá às desgastadas relações do Daomé com seus vizinhos.¹⁸

Numa tentativa de recuperar o espaço perdido no tráfico transatlântico, especialmente junto à clientela de origem portuguesa, Tegbessu encaminhou à Cidade da Bahia, em 1750, uma embaixada para negociar com o vice rei do Brasil. A comitiva, formada por dois mensageiros, foi enviada após conversações com o então diretor da feitoria de Ajudá, Félix José de Gouvea.

¹⁶ Carta do Vice-Rei do Brasil ao Secretário Antônio Guedes Pereira sobre os assuntos seguintes: saída da frota, gêneros estrangeiros chegados, amostras de fumo enviadas para Paris, resgate de negros na Costa da Mina, prisão do Diretor da Fortaleza de Ajudá e administração da Ilha de S. Thomé. 02/05/1741, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens régias, Vol. 37 D. 37. Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre a prisão do diretor de Ajudá, João Basílio, pelo rei de Daomé, e maquinada, pelos portugueses José Rodrigues da Silva, segundo diretor de Jaquim, e Francisco Nunes, ambos portugueses, que foram presos por serem considerados culpados por outras dissensões entre os reis Chambé e Daomé, 22/11/1741, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 7, D. 798. De acordo com este último documento, a prisão de João Basílio foi “maquinada por José Rodrigues da Silva, segundo diretor [da Feitoria de] em Jaquim, e Francisco Nunes [Pereira]”, interessados em assumir o controle da feitoria de Ajudá, sugeriram que João Basílio “havia dado socorro de armas e pólvora” o “rei Chambé” [provavelmente corruptela de Ashangmo, chefe de Pequeno Popo] para guerrear contra o Daomé. Law, *The Slave Coast of West Africa*, pp.322-323; Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 173-179.

¹⁷ Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, p. 128; Law, *Ouidah*, p. 126. Law, *The Slave Coast of West Africa*, pp. 314-315.

¹⁸ Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, pp. 75, 119 e 127; Law, *The Slave Coast of West Africa*, p. 341.

Desde a expulsão de João Basílio e a destruição da feitoria portuguesa, em 1743, as relações do Daomé com os traficantes sediados na Bahia e com o próprio governo português estavam estremecidas. Após destituir o diretor da feitoria de Ajudá, Tegbessu nomeou o Padre Martinho da Cunha Barbosa para o cargo. Este faleceu em 1746, sendo substituído por Francisco Nunes Pereira por ordem também do rei daomeano. O ato foi repudiado pelo diretor do forte francês, Jacques Levet, e pelos demais oficiais e soldados da feitoria portuguesa. Estes, fiéis ao diretor Basílio, não reconheceram a legitimidade da escolha de Tegbessu e acabaram nomeando como diretor um agostiniano descalço, Francisco do Espírito Santo.¹⁹ Francisco Nunes Pereira, como foi visto, junto com o diretor da feitoria de Jaquim, esteve por trás da denúncia de traição feita contra João Basílio junto ao rei Agaja, em 1739, e, por isso, ao regressar ao Brasil, foi preso em Pernambuco. No entanto, acabou sendo absolvido pelo Tribunal da Relação da Bahia, em 1743, retornando depois à Costa da Mina, onde conquistaria a simpatia do monarca daomeano.²⁰

Como havia de se esperar, o conde das Galveas, vice rei do Estado do Brasil, não aprovou a ingerência de Tegbessu na direção da feitoria de Ajudá. Por isso, ao receber as notícias vindas da Costa da Mina, nomeou o capitão Felix José de Gouvea como novo diretor, dando-lhe ordem para prender Francisco Nunes Pereira e enviá-lo à Bahia assim que aportasse em Ajudá. Ao chegar em Salvador, Francisco Nunes Pereira foi condenado por crime de sedição, sendo degredado para o presídio de Benguela debaixo de açoites, baração e pregão.²¹

Foi nesse contexto de relações estremecidas que a embaixada daomeana desembarcou em Salvador e trouxe consigo quatro negros e peças panos da Costa para presentear o rei de Portugal. Foi recebida pelo vice rei Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde, o conde de Atouguia. Detalhes desse encontro diplomático foram narrados por José Freire Montenegro Mascarenhas na obra intitulada *Relação da embaixada que mandou o poderoso rei de Angome Kiy Chiri Brocom, Senhor dos dilatadíssimos sertões da Guiné*. Outras informações vêm das missivas trocadas entre o conde de Atouguia, o Conselho Ultramarino e Sua Majestade sobre o assunto. Segundo o vice rei, o monarca do Daomé desejava fortalecer as relações comerciais com os portugueses e estabelecer o monopólio do porto de Ajudá sobre o tráfico baiano. O conde de Atouguia, no entanto, conforme as correspondências encaminhadas à Lisboa, fizera lembrar aos

¹⁹ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre a carta do conde das Galveias, vice-rei do estado do Brasil, [André de Melo e Castro], de 14 de Setembro de 1746, sobre o falecimento do diretor interino da fortaleza de Ajudá, [na Costa da Mina], padre Martinho da Cunha Barbosa, 29/07/1747, AHU, ACL, CU, 070 São Tomé, Cx. 8, D. 892. AHU, *Códice 254* (Consultas da Bahia.), fl 218-219.

²⁰ Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 169-171.

²¹ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei [D. João V] sobre a carta do conde das Galveias, vice-rei do estado do Brasil, [André de Melo e Castro], de 14 de Setembro de 1746, sobre o falecimento do diretor interino da fortaleza de Ajudá, [na Costa da Mina], padre Martinho da Cunha Barbosa, 29/07/1747, op. cit. Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 180-188. Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, p. 128.

mensageiros daomeanos as agressões cometidas pelo seu rei, em especial, a destruição da fortaleza portuguesa. Sobre isto, o conde enfatizou que Tegbessu deveria assumir o compromisso de reconstruir a feitoria. Afirmava, ainda, o interesse português no comércio com o Daomé, embora tivesse deixado claro que aos portugueses não interessa o exclusivismo do porto de Ajudá.²²

Os mensageiros de Tegbessu retornaram da Bahia a bordo da galera *Bom Jesus d'Além de Nossa Senhora da Esperança*, pertencente a Manoel Álvares de Carvalho, em abril de 1751. Chegaram à Costa da Mina em julho e, provavelmente, João de Oliveira tivera notícias sobre esta embaixada, uma vez que o navio permaneceu meses na costa até completar sua carga com mais de 900 cativos. O capitão da galera, Mathias Barbosa, possivelmente visitou diferentes pontos de comércio até concluir as negociações. Do contrário, certamente o burburinho sobre a chegada dos diplomatas de Tegbessu, vindos da Cidade da Bahia, correram por vários portos negreiros a leste e a oeste de Ajudá.²³

No entanto, as notícias oriundas da Bahia que mais do que essa impactaram os negócios de João de Oliveira estiveram relacionadas à provisão de 1756. Conforme discutido no capítulo anterior, esta provisão tornou livre o tráfico baiano na Costa da Mina, pondo fim ao monopólio das 24 embarcações. No bojo dessas medidas, a que maior alcance teve sobre os interesses de João de Oliveira foi a determinação de que apenas uma embarcação portuguesa por vez poderia

²². Memória escrita por José Freire Montenegro Mascarenhas a respeito da embaixada que o rei de Daomé, Kiay Chiri Broncom, enviou ao 10º conde de Atouguia, d. Luis [Pedro] Peregrino de [Carvalho de Meneses e] Ataíde, vice-rei do Brasil. Inclui introdução sobre Daomé, seus costumes e a recepção do vice rei, 1751, IHGB, PADAB, DL 490,04, (Duplicada na Localização DL 106,16). Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. José sobre o que o do [vice-rei e governador-geral do Estado do Brasil], Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde, conde de Atouguia da conta de que o regulo Daomé o mandara cumprimentar por dois mensageiros seus, pedindo-lhe a continuação do comércio da Costa da Mina 05/05/1752, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 109, D. 8532 e AHU, *Códice 254* (Consultas da Bahia), fl 244v. Carta do rei da Portugal ao vice rei do Brasil acusando recebimento da carta sobre a chegada da dois mensageiros da Daomé, Costa da Mina, trazei do quatro negros e um caixote de panos da Costa da presente, junto ao pedi para continuação do comércio, e declarando haver aprovado as resolução que teve o vice rei. a respeito da nomeação de Luiz Coelho de Brito para diretor da Feitoria de Ajudá, em substituição a Felix José Gouveia, 17/07/1752, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, Vol. 50 Doc. 55. A memória escrita por José Freire Montenegro Mascarenhas é o principal documento sobre a embaixada do Daomé de 1750. Esta memória foi parcialmente transcrita por Pierre Verger e densamente analisada por Silvia Lara. Ver Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 257-292; Silvia Hunold Lara, “Uma embaixada africana na América portuguesa”, in István Jancsó e Iris Kantor (orgs.) *Festa: Cultura e Sociabilidade na América Portuguesa (vol 1)*, (São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2001), pp. 151-165. Ainda sobre a embaixada daomeana de 1750 cf. Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, pp. 129-130. Durante a existência do tráfico transatlântico de africanos, novas embaixadas foram enviadas pelo Daomé e por outros reinos da costa. Joice de Souza Santos analisou a embaixada daomeana de 1750, bem como outras encabeçadas pelo Daomé e pelos reis de Ardra e Onim. Ver Joice de Souza Santos, “As embaixadas dos reinos da costa africana como mediadoras culturais: missões diplomáticas em Salvador, Rio de Janeiro e Lisboa (1750-1823)” (Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2012), pp. 26-55; As relações diplomáticas envolvendo o Daomé e a Coroa portuguesa, tendo a mediação da Capitania da Bahia, produziram uma série de missivas. Sobre as cartas trocadas entre os monarcas portugueses e os reis daomeanos Agonglo, Adandozan e Guezo ver Luis Nicolau Parés, “Cartas do Daomé”, *Afro-Ásia*, nº 47 (2013) pp. 295-395.

²³ TSTD #50740. Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 263.

adentrar o porto de Ajudá. Isto estimulou ainda mais a navegação dos vasos baianos para os portos à leste, ou seja, para Porto Novo e Badagri, onde havia oferta segura de cativos, sem a demora recorrente do porto daomeano, ocasionada não apenas pelo cumprimento da provisão de 1756, mas também pela escassez de escravos. Neste momento, Oliveira já acessava as redes mercantis do tráfico, bem como usufruía de boas relações com as autoridades de Porto Novo, onde havia construído um ancoradouro. Esse equipamento foi fundamental para a inserção e proteção dos navios oriundos da Bahia. Assim, em pouco tempo, sua influência na costa africana o fez importante para o comércio negreiro baiano, tornando-o conhecido e apreciado pelos traficantes sediados em Salvador.

A medida expedida pelo futuro marquês de Pombal, logicamente, desagradou o rei daomeado. Pô-la em prática se tornaria um desafio ao então diretor da fortaleza de Ajudá, Teodósio Rodrigues da Costa. Não somente o rei do Daomé se opôs à provisão, capitães negreiros também. Criou-se um clima de tensão entre o diretor e o monarca africano e, em meio às circunstâncias desfavoráveis, Teodósio Rodrigues da Costa se viu obrigado a deixar Ajudá, em 1759.²⁴ Em novembro de 1757, houve o primeiro incidente, envolvendo Manoel Antônio Matheus, capitão do iate *Santa Ana Santo Antônio e Almas*, que pertencia a Manoel Álvares de Carvalho. Alegando falta de água para os 60 escravos a bordo e moléstias entre a tripulação, Manoel Antônio Matheus aportou em Ajudá, apesar da negativa do diretor da feitoria portuguesa. Sucedeu-se, então, uma série de ameaças por parte de Tegbessu ao diretor do forte português. O rei daomeano questionava que “este estilo de negociar nunca tinha sido praticado pelos franceses, e ingleses, e só agora o era pelos portugueses”. Ofendido com as restrições à entrada de embarcações impostas por Teodósio Rodrigues da Costa, Tegbessu ameaçou enviar suas tropas para prender capitães e mercadorias, caso os vasos oriundos do Brasil seguissem para outros portos, preterindo Ajudá.²⁵

A desobediência do capitão Manoel Antônio Matheus desencadeou a produção de uma devassa, em que foram ouvidas várias testemunhas, entre pilotos, mestres e contramestres de embarcações que se encontravam na Costa da Mina à época do episódio. Entre os depoentes, estava o marinheiro José Cristovão, que trabalhara na sumaca *Alagoas*, pertencente a

²⁴ Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, p. 131. Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 193-198.

²⁵ Ofício do vice-rei, conde dos Arcos, ao Tomé Joaquim da Costa Corte Real, comunicando informações recebidas do diretor da Fortaleza de Ajudá, tenente Teodósio Rodrigues da Costa, sobre um protesto do rei Daomé, e as ameaças que este fez em função do modo dos navios fazerem o comércio na Costa da Mina, 23/05/1758, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 19, D. 3458-3467; Carta do rei de Portugal ao vice rei e capitão general de mar e terra do Estado do Brasil, informando sobre a carta do Conde das Galveas dando conta do comportamento do régulo Daomé, sobre os insultos e roubos ocorrido na Costa da Mina aos vassallos de S. Majestade., 25/10/1759, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, Vol. 76 - Doc. 75. Este incidente também é abordado por Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 193-194.

Theodozio Gonçalves Silva. Segundo o marinheiro, o capitão Matheus – que em sua defesa sustentava ter aportado em Ajudá apenas para fazer aguada e tratar as moléstias da tripulação – teria desembarcado tabaco e ferro na “surdina”, sem erguer bandeira como todos os capitães costumavam fazer. Além disso, José Cristovão “ouviu dizer”, pelos marinheiros José Nunes e João Lourenço, tripulantes do iate *Santa Ana Santo Antônio e Almas*, que o capitão enviou, logo que desembarcou, uma cadeira para o rei do Daomé através do escrivão do iate. Este, ao entregar o presente a Tegbessu, em Abomey, queixou-se “que lhe não deixavam fazer negócio” e pediu que o rei interviesse.²⁶

Teodósio Rodrigues da Costa, em carta encaminhada ao vice rei conde dos Arcos chegou a mencionar que desconfiava que a reação do monarca africano teria sido influenciada por “algum branco inimigo” e se comprometia a averiguar o assunto durante a festa dos Costumes daomeanos em Abomey. Porém, concluiu não ser “possível adquirir fundamento por onde viesse no conhecimento de cousa alguma”.²⁷ Apesar dos protestos e ameaças de Tegbessu, as determinações da provisão de 1756 foram mantidas. Como forma de minimizar as possíveis hostilidades das autoridades daomeanas, o diretor do forte português primeiro sugeriu a diminuição do número de embarcações despachadas de Salvador em direção à Costa da Mina, evitando-se a chegada de vários vasos ao mesmo tempo ao porto daomeano. Algo considerado inviável pelo conde dos Arcos. Por isso, o diretor propôs que as embarcações somente passassem para os portos a leste de Popo Pequeno após se certificarem como estava a distribuição de navios pela costa. Assim, poderiam escolher onde iriam negociar, pois, do contrário, “não faltarão palavras e descortesias neste porto” dirigidas à fortaleza e aos capitães portugueses “que estiverem em terra fazendo negócio”.²⁸

Ao final, parece ter sido esta a alternativa escolhida pelos capitães dos navios negreiros para escaparem das possíveis hostilidades do rei do Daomé. Aportava-se primeiro em Popo Grande ou Pequeno, onde se contratava canoeiros para o desembarque e embarque de mercadorias. Aproveitava-se, então, para obter notícias sobre a quantidade de embarcações

²⁶ Autos de averiguação do presidente da Mesa da Inspeção, desembargador Sebastião Francisco Manuel, de perguntas sobre os fatos, sucedidos em Ajudá, 22/05/1758, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 19, D. 3513-3515. Carta do presidente interino da Mesa da Inspeção, Sebastião Francisco Manuel, ao rei D. José, sobre o incidente com o rei Daomé, por causa do carregamento dos navios na Costa da Mina, 16/12/1758, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida* Cx. 20, D. 3850-3854.

²⁷ Ofício do vice-rei, conde dos Arcos, ao Tomé Joaquim da Costa Corte Real, transmitindo notícias recebidas do diretor da Fortaleza de Ajudá, Teodósio Rodrigues da Costa, sobre os navios que chegavam aos portos da Costa da Mina para comprar escravos, e os fatos com os emissários do rei Daomé, 03/06/1758, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 19, D. 3527-3528.

²⁸ Informação da Mesa da Inspeção da Bahia, ao rei D. José, sobre a maneira como era feito o comércio e resgate de escravos na Costa da Mina, e os fatos que originaram o protesto do rei Daomé, 02/06/1758, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 19, D. 3516-3526.

nos portos à leste. Escolhia-se o local com menor concorrência de navios, e onde o tabaco pudesse adquirir melhor preço. Tal procedimento, como era de se esperar, desagradou Tegbessu. Em resposta, o rei daomeano encaminhou uma embaixada à feitoria lusitana em 1767. Os emissários questionaram a escassez de navios portugueses em Ajudá, o desaparecimento do ouro em pó oriundo do Brasil, outrora trazido pelos capitães, e a má qualidade do tabaco, que, segundo as autoridades africanas, estragava-se devido à demora em Popo. O diretor da feitoria, José Gomes Gonzaga Neves, comunicou ao governador da Capitania da Bahia e à Mesa de Inspeção os desagrvos feitos pelos emissários de Tegbessu. As autoridades da Cidade da Bahia, no entanto, reafirmaram que a parada dos navios em Popo era indispensável para o cumprimento da provisão de 30 de março de 1756, evitando-se a concorrência de navios portugueses num mesmo porto.²⁹

Em 1758, época do primeiro protesto daomeano contra as medidas adotadas por Pombal em torno do comércio com a Costa da Mina, o tráfico baiano já havia se deslocado para os portos à leste de Ajudá. Neste mesmo ano, Teodósio Rodrigues da Costa escreveu ao conde dos Arcos para contar sobre as ameaças feitas pelo rei do Daomé. Na missiva, mencionou que na Costa da Mina “não há mais portos para nós comerciarmos senão este [Ajudá] e o Porto Novo, o Badagri e o Popo por necessidade”. No enclave daomeano, ainda segundo o diretor, os escravos eram comercializados por dezesseis a treze rolos de tabaco “e no novo porto que a vossa excelência avisei abrija João de Oliveira de doze rolos a oito”.³⁰ Teodósio Rodrigues referia-se a Porto Novo, e acabou confirmando através dessa carta a abertura e construção de um ancoradouro neste porto pelo liberto africano. Algo que anos mais tarde seria lembrado pelo próprio cabeceira e pelos demais traficantes baianos quando da prisão dele em 1770.

De escravo a cabeceira

O encarceramento de João de Oliveira produziu um volume significativo de documentos. Além do requerimento no qual ele narrou a sua história de vida e o atestado dos negociantes da Bahia confirmando os bons serviços prestados por ele na Costa da Mina, há um ofício do governador da capitania da Bahia – Luiz José da Cunha Grã Ataíde e Melo –, a devassa

²⁹ Ofício do diretor da Fortaleza de Ajudá, José Gomes Gonzaga Neves, ao arcebispo, governador, expondo reclamações da embaixada desse potentado, 01/05/1768, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 42, D. 7867-7870

³⁰ Ofício do vice-rei, conde dos Arcos, ao Tomé Joaquim da Costa Corte Real, transmitindo notícias recebidas do diretor da Fortaleza de Ajudá, Teodósio Rodrigues da Costa, sobre os navios que chegavam aos portos da Costa da Mina para comprar escravos, e os fatos com os emissários do rei Daomé. 03/06/1758, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 19, D. 3527-3528 e Cx. 20, D. 3850-3854. Verger também cita a carta de Teodósio Rodrigues da Costa. Ver Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 195.

executada pelo provedor da alfândega e o termo de avaliação dos bens do liberto, sequestrados na ocasião da sua prisão. É principalmente com base nos dois primeiros documentos que se conhece a atuação de João de Oliveira na África.

O africano contou ser “natural do gentio da Costa da Mina” e teria sido “apreendido pelos seus naturais de menor de idade”, vendido e embarcado para Pernambuco. Não mencionou o nome de seu país ou qualquer etnônimo que revelasse sua origem com maior precisão. Talvez, porque se tratasse de um documento endereçado ao rei de Portugal, no qual seria inconveniente ou desnecessária tal informação. Pode-se supor também que, após tantos anos de envolvimento com o comércio transatlântico e de ter vivenciado a escravidão no Brasil, tivesse absorvido a definição identitária “gentio da Costa da Mina”, construída no processo de escravização. Estima-se que João de Oliveira tivesse nascido em um dos reinos do Golfo do Benim nos últimos anos do século XVII ou logo no começo da centúria seguinte, visto que, ao retornar à Cidade da Bahia, em 1770, afirmara ter 70 anos “pouco mais ou menos”, havendo sido escravizado em “menor idade”.

O único indício sobre a possível origem étnica de João de Oliveira encontra-se no seu termo de prisão. Ao descrever os traços físicos do liberto, o escrivão mencionou que este possuía “três sinais de cada feixe em cada uma das faces do rosto feitos na tua terra”. Verger sugere se tratar das *abadja meta*, marca característica dos africanos de língua posteriormente denominada iorubá. Reis supõe que, sendo uma *abadja meta*, se refira a um indivíduo oriundo de Oyó, onde os súditos recebiam esta marca para evitarem ser escravizados, embora Oliveira, por alguma razão, não tivesse escapado dessa tragédia.³¹ Uma provável origem iorubá ajudaria a entender a ida de Oliveira para os portos a leste de Ajudá, principalmente para Porto Novo. Este enclave tornou-se, ao longo da segunda metade do XVIII, o principal exportador dos cativos comercializados pelo reino de Oyó. Embora pertencente ao novo reino de Aladá, Porto Novo era tributário de Oyó e abrigava uma significativa comunidade de comerciantes dali oriundos. Certamente, a familiaridade com os costumes e a língua (tanto a iorubá quanto a portuguesa) contribuíram para que João de Oliveira obtivesse a confiança do rei – a ponto deste o autorizar a construir um ancoradouro– e a simpatia dos negociantes de escravos africanos e europeus.

À época em que o cabeceira foi vendido para o Brasil, na virada do século XVIII, Ajudá pertencia o reino de Hueda e figurava como principal porto de negócio entre a Costa da Mina e as capitanias da Bahia e de Pernambuco, ao lado de Jaquin, Popo e Apa.³² A maioria dos

³¹ Verger, *Os libertos: sete caminhos na liberdade*, p 9.

³² Law, *Ouidah*, pp. 126 e 141.

cativos exportados vinha do interior e, naquela altura, Oyó já se destacava como importante fornecedor de cativos para o tráfico transatlântico. Por isso, pode-se imaginar que Oliveira tenha sido embarcado em Ajudá. Segundo Mariza de Carvalho Soares, as redes do tráfico transatlântico que abasteciam os portos de Ajudá e Jaquin provinham de duas rotas interioranas situadas entre Sagala (na atual Gana) e Kano (Nigéria). Para se ter uma estimativa do alcance dessas redes de comércio, uma das rotas terrestres partiam de Kobu (localizado ao norte da atual República do Benim), de onde os escravos, até chegarem à costa, passavam por Djogou, Savalu e Abomey.³³ Law afirma que a jornada de Abomey, via Aladá, Tori e Savi até Ajudá percorria cerca de 100km. Além dessa rota, outros escravos provinham do leste, em especial de Oyó, e eram trazidos em canoas através do lago Nokué, em portos controlados por Abomey-Calavi ou levados diretamente para Jaquim. Até chegar ao porto de embarque, estima-se que os cativos vindos do interior teriam sido vendidos sete a oito vezes.³⁴

João de Oliveira não oferece detalhes sobre as circunstâncias da sua captura, escravização e venda na costa da África. De certo um episódio dramático que não cabia, naquele momento, relembrar. O que o liberto fez questão de ressaltar foram os serviços prestados aos negociantes de origem portuguesa. O conde de Povolide, por sua vez, em ofício enviado ao rei d. José, não deixou de salientar ser o cabeceira “o maior favorecedor da nação portuguesa na Costa da Mina”. Os traficantes da Cidade da Bahia, entre eles Antônio Cardoso dos Santos e David de Oliveira Lopes,³⁵ destacaram que o liberto, em diversos momentos, auxiliou os navios baianos e pernambucanos, “sustentando a sua custa em algumas ocasiões várias guerras”. O cabeceira buscava evitar, deste modo, os “prejuízos e roubos” tão comumente vivenciados pelas embarcações lusitanas naquela costa.

Os portos da Costa da Mina estavam longe de serem locais plenamente seguros para o comércio europeu. Disputas entre reinos africanos – em especial as cortes exiladas pelas invasões daomeanas na década de 1720 – causavam distúrbios e dificuldades ao tráfico de africanos. Na década de 1760, diante da escassez de navios negreiros em Ajudá e da concorrência dos portos à leste, Tegbessu passou a realizar uma série de incursões contra Porto Novo e Badagri. Por outro lado, os exilados do velho reino Hueda investiam contra Ajudá, na expectativa de recuperar o território conquistado por Agaja. De acordo com Akinjogbin, entre abril de 1767 e agosto de 1781, ocorreram pelo menos onze incursões desta

³³ Mariza de Carvalho Soares. “Índícios para o traçado das rotas terrestres de escravos na Baía do Benim, século XVIII”, in Mariza de Carvalho Soares (org), *Rotas atlânticas da diáspora africana: da Baía do Benim ao Rio de Janeiro*, (Niterói-RJ: EdUFF, 2007), pp.65-99.

³⁴ Law, *Ouidah*, pp.139-140.

³⁵ Essas duas personagens serão mencionadas no capítulo sobre os senhores de escravos na Cidade da Bahia.

natureza, sendo que sete se desenrolaram entre 1767 e 1770. Estas investidas utilizavam um pequeno grupo de homens huedas, responsáveis por saquear e matar funcionários e comerciantes daomeanos. Em seguida, fugiam em canoas antes que as tropas de Tegbessu pudessem capturá-los. Deste modo, mesmo que os escravos fossem, em um dado momento, abundantes em Ajudá, ainda assim, o porto não era seguro o suficiente para atrair um grande número de navios europeus.³⁶

A escassez de escravos em Ajudá também estava relacionada com a forma que os monarcas administravam o comércio negreiro. Os reis daomeanos colocavam-se como intermediários do tráfico transatlântico de maneira muito mais impositiva, em comparação aos de Aladá e Hueda, na época em que esses reinos controlavam os portos de Jaquim e Ajudá. Os comerciantes que dominavam as redes de abastecimento de escravos no interior eram obrigados a venderem seus cativos aos mercadores do Daomé. Isto porque, não lhes era permitido comercializar diretamente com os europeus na costa. Além disso, o Estado daomeano proibia os comerciantes estrangeiros de adquirirem mercadorias de caráter militar como armas de fogo, pólvora e barras de ferro.

Por conta disto, muitos destes negociantes, em especial os de Oyó, ainda durante o governo de Tegbessu, preferiam levar seus escravos para serem vendidos em Epe, Porto Novo e Badagri, onde negociavam na praia diretamente com os capitães negreiros. Essa prática acirrou-se ainda mais quando Kpengla, ao assumir o trono daomeano, impôs um monopólio régio sobre o tráfico em 1774. Nesse período, o Daomé realizou uma série de investidas contra os portos concorrentes. Incurções que se estenderam pelas décadas de 1780 e 1790, incluindo invasões a Badagri. Contudo, a pressão do Estado daomeano, a longo prazo, foi malograda, pois não recrudescer o tráfico em Ajudá, ao contrário, afastou-o ainda mais para o leste. A ascensão de Onim (atual Lagos) como novo porto negreiro, fora do alcance das operações militares do Daomé, tornou a situação ainda mais desfavorável para este. Em 1750, o número de escravos anualmente exportado por Ajudá, de acordo com Law, era estimado entre oito e nove mil por ano. Passados quinze anos, em 1765, havia decrescido para cinco mil.³⁷

Embora, há muito tempo, não desfrutasse mais da hegemonia do tráfico na Costa da Mina, como outrora ocorrera nos tempos do reinado hueda, Ajudá continuava importante para o comércio transatlântico na região. Ainda de acordo com Law, o enclave tomado pelos daomeanos respondeu, ao longo do século XVIII, por 30% a 50% do número de total de exportações de escravos da Baía do Benim. Quando João de Oliveira retornou à Cidade da Bahia,

³⁶ Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, pp. 148-149.

³⁷ Law, *Ouidah*, pp. 125-129 e Law, *The Slave Coast of West Africa*, p. 342.

em 1770, Oyó havia se transformado no maior fornecedor de cativos da Costa dos Escravos. Parte deles era comercializada em Ajudá, apesar das dissensões político-militares que tornaram Porto Novo o destino mais apreciado.

Na segunda metade do século XVIII, os cativos exportados por Ajudá dirigiam-se principalmente para o Brasil, sobretudo para Capitania da Bahia, e para as colônias francesas, especialmente Saint Domingue.³⁸ A expansão das *plantations* nesta colônia ocasionou uma enorme demanda por escravos, ampliando a concorrência francesa frente aos navios portugueses no porto de Ajudá e também nos demais portos à leste. Segundo Akinjogbin, contribuiu para isto o fato dos britânicos terem, em 1749, excluído os franceses do comércio na Costa do Ouro, reivindicando o controle sobre Anomabu. Apesar do protesto francês, os ingleses mantiveram a proibição através do uso da força militar nos anos de 1750-1751. Quando o forte inglês foi erguido em Anomabu, os britânicos passaram a controlar de vez o comércio na região. Isto levou muitos navios Franceses, que a princípio teriam se dirigido para Amissa e Koromantine, a seguirem cada vez mais para Ajudá e demais portos à leste, a partir de 1750.³⁹

Não obstante se reconheça a importância de Ajudá para o tráfico baiano na Costa da Mina, apesar da concorrência francesa e dos ataques holandeses, entre os anos de 1760-1770, este comércio se encontrava bastante distribuído por outros portos e João de Oliveira contribuiu decisivamente para isto. Ratificando esta situação, o capitão-mor e ouvidor de São Tomé e Príncipe, Vicente Gomes Ferreira, apresentou ao Conselho Ultramarino uma lista dos navios negreiros portugueses que teriam aportado na ilha, entre abril de 1760 e novembro de 1770. De acordo com este documento, de um total de 39 embarcações destinadas aos portos da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, cerca de cinco teriam adquirido seus cativos em Ajudá, nove em Porto Novo, quatro em Badagri, cinco em Epe e dois em Onim. Os capitães dos quatorze vasos restantes informaram apenas terem vindo da Costa da Mina, sem especificar o porto, talvez porque tivessem visitados vários pontos até completarem suas cargas.⁴⁰

Vicente Gomes Ferreira também encaminhou uma relação dos navios que, neste mesmo período, teriam passado pela ilha do Príncipe. Foram computadas 73 embarcações e todas se destinavam à Cidade da Bahia, com exceção de uma que se dirigia ao Rio de Janeiro. A maioria dos vasos tinha Ajudá como principal porto de comércio, onde 27 embarcações teriam adquirido escravos, seguido por 15 em Badagri, 15 em Epe, 12 em Porto Novo, duas

³⁸ Law, *Ouidah*, pp. 125-126.

³⁹ Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, p. 129.

⁴⁰ Relação dos navios portugueses e estrangeiros que entraram na Ilha de São Tomé durante dez anos de 1759-1770, 04/11/1770, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx 12 D. 28; Relação dos navios portugueses e estrangeiros que entraram na Ilha do Príncipe entre 1758-1763, 04/11/1770, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx 12 D.30. Voltaremos a falar destas listas mais adiante.

em Onim e duas em pontos não especificados na Costa da Mina.⁴¹ Segundo Verger, este último porto passou a ser frequentado pelos navios vindos do Brasil a partir de meados da década de 1760. Na lista apresentada por Vicente Gomes Ferreira, as duas embarcações vindas de Onim que passaram pela Ilha do Príncipe realizaram a viagem em 1766. Já na relação referente a São Tomé, o navio que se dirigia para Pernambuco passou por Onim em 1768, enquanto o vaso com destino à Cidade da Bahia visitou aquele porto em 1769.

Ou seja, foi no decorrer da década de 1760 que as primeiras embarcações negreiras oriundas do Brasil concretizaram com sucesso o “resgate de cativos” em Onim. A abertura deste porto aos portugueses também foi assegurada, como já foi dito, graças à atuação de João de Oliveira.⁴² Tanto que, em um esforço para ampliar as possibilidades de comércio dos traficantes baianos neste enclave, o liberto trouxe consigo a bordo da corveta *N^a S^a da Conceição São José e Almas*, quatro embaixadores do reino de Benim. Sua tentativa, contudo, foi frustrada, pois, quando da sua prisão, houve o sequestro dos seus bens e os emissários do rei africano foram arrolados junto com os escravos pertencentes ao liberto, como se cativos fossem, sendo todos enviados para a cadeia pública.

Não era a primeira vez que as autoridades lusitanas na colônia eram instigadas a estabelecerem um diálogo com o reino do Benim, visando a expansão do comércio transatlântico. Em 1713, os homens de negócio da praça da Bahia solicitaram a d. João V autorização para navegarem para os portos do reino de Benim (a leste de Onim, na região do rio dos Enforcados, próximo a foz do rio Níger), tal qual usufruíam os moradores das ilhas de São Tomé e Príncipe. Naquele período, uma missão capuchinha havia partido de São Tomé em direção ao Benim. Não se sabe, porém, se o desejo dos negociantes da Bahia foi satisfeito, mas, caso tivesse sido acatado, parece não ter se transformado em iniciativa.⁴³ Apesar do fracasso da embaixada que acompanhava João de Oliveira, a partir de 1790, Onim se tornaria o principal porto do comércio

⁴¹ Relação dos navios portugueses que entraram na barra de São Tomé e Príncipe entre 1760-1771, contendo o nome dos navios, seus capitães e a quantidade de cativos que transportavam, 24/01/1771, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx 13 D. 2. Robin Law apresenta, por meio de apud de Pierre Verger, [*Bahia and the West Coast Trade (1549-1851)*, Ibadan, 1964, pp. 23-24 e *Flux et Reflux de la Traite des Nègres*, p.194.] uma lista de navios que teriam aportado na ilha do Príncipe neste mesmo período. Porém, nesta se faz menção a 70 navios, dos quais 29 teriam Ajudá como principal porto de comércio, treze Epe, doze Porto Novo, catorze Badagri e dois Lagos (Onim). Ver Law, *The Oyo Empire c. 1600-c.1836*, p. 222.

⁴² Verger, *Os libertos: sete caminhos na liberdade*, p. 9-13; Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 211, Robin Law e Kristin Mann, “West Africa in the Atlantic Community: the Case of the Slave Coast”, *William and Mary Quarterly*, 3^a Serie, vol 56, nº2 (abril 1999), pp. 307-334.

⁴³ Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, marquês de Angeja, D. Pedro António de Noronha Albuquerque e Sousa ao rei [D. João V] em resposta a provisão referente a solicitação dos homens de negócio da praça da Bahia para se estabelecer a navegação para o porto de Benim, 26/07/1714, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 9, D. 750. Carta em que o rei ordena aos homens de negócios da praça da Bahia armarem uma embarcação para o curso ao Reino de Benim e portos vizinhos, 26/02/1715, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, Vol 9 D. 46.

baiano na Costa da Mina e, durante a fase ilegal deste negócio, de 1831 em diante, passaria a quase único fornecedor de cativos até a extinção do tráfico em 1850.

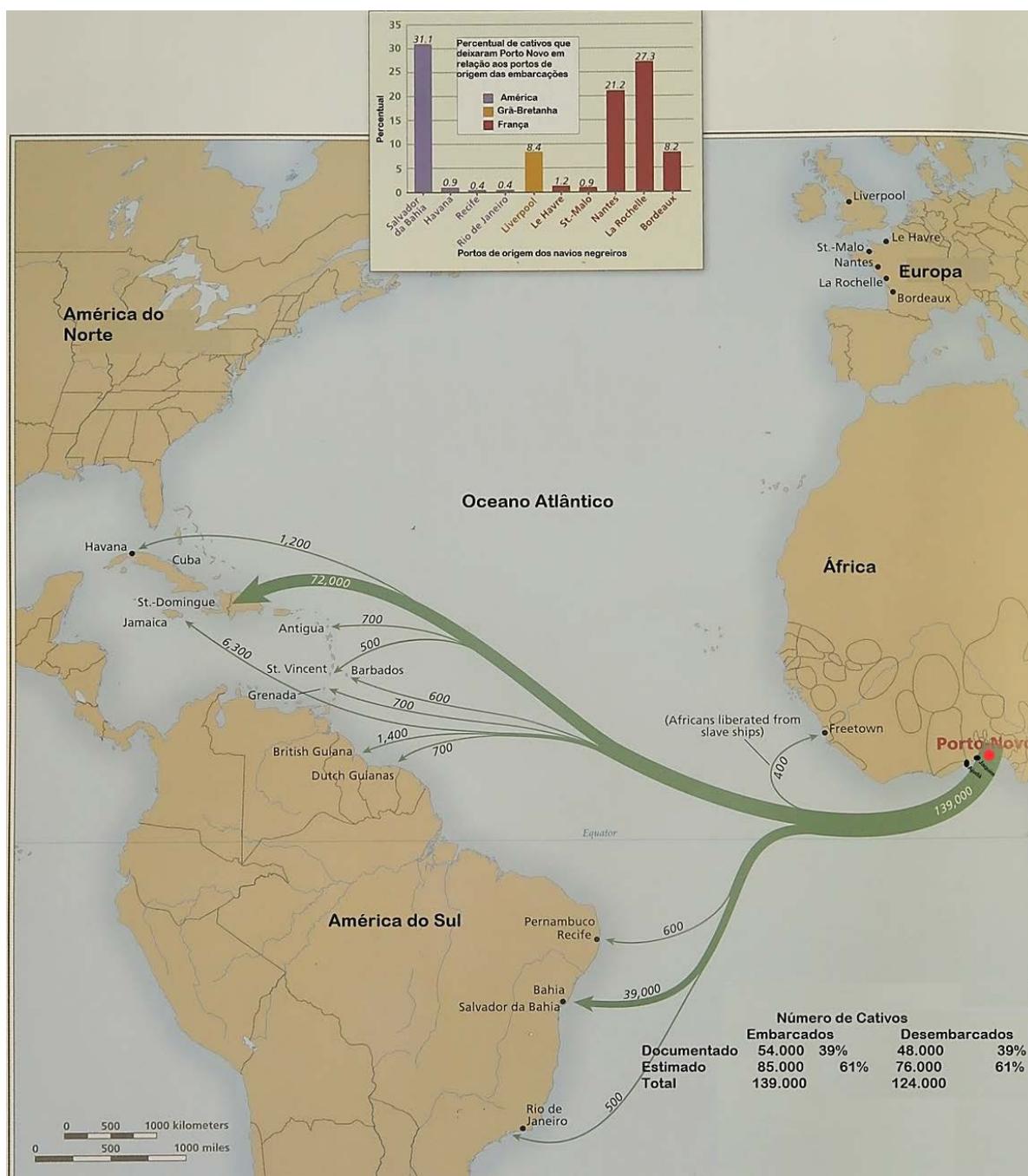
A entrada de Onim no circuito transatlântico baiano, em meados dos anos de 1760, coincide com o período de sérias incursões realizadas pelos refugiados *hueda*, associados com Ashampo, rei de Popo Pequeno, velho inimigo do Daomé, contra o porto de Ajudá. A investida somente não logrou êxito devido à fidelidade dos diretores dos fortes inglês e francês a Tegbessu. As feitorias europeias abriram fogo contra os invasores, ação que foi decisiva para a vitória daomeana.⁴⁴ Portanto, João de Oliveira, ao se inserir como importante negociante de escravos em Porto Novo e Onim, nada mais fez que aproveitar as oportunidades comerciais abertas pelo contexto político na Baía de Benim. Em 1765, por exemplo, época em que o liberto estava diretamente envolvido no tráfico na costa africana, Porto Novo foi responsável por exportar 1200 escravos, mais que Epe e Badagri juntos.⁴⁵

Nos últimos anos em que João de Oliveira “militou como cabeceira” na Costa da Mina, as embarcações portuguesas, embora continuassem a sofrer com as investidas das galeras holandesas, não careciam mais demorar meses na costa aguardando a disponibilidade de cativos para completarem sua carga. Passaram a contar com a possibilidade de negociarem em outros portos para além de Popo Grande e Pequeno, Ajudá, Epe e Badagri. Além de garantir a segurança do comércio português em Porto Novo, João de Oliveira ficou conhecido entre os traficantes da Bahia por ter sempre auxiliado as embarcações portuguesas a “efetuarem o seu negócio com mais brevidade”. As ações do liberto evitavam “a mora e a corrupção” tão comuns naquela costa, bem como a “perda a que naquele clima está exposto o mesmo tabaco”. O africano dispunha, inclusive, de uma milícia própria para assegurar os seus negócios, pois afirmou em seu requerimento ter livrado “por muitas vezes com as suas forças” os capitães “dos assaltos e roubos que os mesmos reis lhe mandavam fazer por quadrilhas do gentio”.

⁴⁴ Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, p. 137-138.

⁴⁵ Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, p. 140.

MAPA 3
PORTO NOVO: DESTINO DOS ESCRAVOS E PORTOS DE ORIGEM DOS NAVIOS
NEGREIROS, 1760-1850



Fonte: adaptado de David Eltis e David Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven e London: Yale University, 2010, p. 124..

Ao retornar à Cidade da Bahia, João de Oliveira alegou que desejava passar o resto dos seus dias em terras católicas. Dizia ter contribuído com “as obras da capela mor da Igreja de N^a S^a da Conceição dos Militares”, no Recife, por ser esta a sua santa de devoção. Entre os 122 escravos que trouxe, dois homens e duas mulheres foram destinados como esmola a esta

igreja e o liberto fez questão de ressaltar que já havia auxiliado com outras doações algumas irmandades de Salvador.⁴⁶ Àquela altura, em 1770, João de Oliveira estava com idade avançada, cerca de 70 anos. Trazia consigo a expertise de quem dominava praticamente todas as etapas do comércio negreiro, da escravização no continente africano à venda no Brasil, fosse como cabeceira ou mesmo por experiência própria enquanto cativo. Sabia atuar como intermediário nas redes do tráfico no interior da África, negociava com os reis locais e com os capitães europeus e conhecia muito bem as operações relacionadas ao transporte da carga humana até os portos das Américas. Ademais, tinha noção de como se daria o processo de venda dos cativos após o desembarque e sabia perfeitamente o destino que os esperava. Tudo isto porque, além da experiência da escravidão, antes de “militar como cabeceira” exerceu o ofício de marinheiro em embarcações negreiras.

No Recife, João de Oliveira foi escravo de um negociante com relações mercantis na Cidade da Bahia, para onde acabou sendo enviado para servir como marinheiro na carreira da Costa da Mina. O liberto não revela ao certo quanto tempo atuou neste ofício. Sua narrativa é dúbia com relação a isto, pois disse ter voltado à Costa da Mina “em um navio dos desta praça [Bahia], em cuja ocasião se ficou entre os seus naturais”. De modo não ser possível determinar se teria se estabelecido na África já na primeira viagem. Acredito, no entanto, que dificilmente João Oliveira conseguiria se inserir na comunidade mercantil de um porto negreiro sem conhecer previamente os costumes e as práticas de comércio que norteavam as relações entre africanos e europeus. Conhecimento este impossível de se adquirir em uma única viagem. Ademais, não se pode descartar a possibilidade de ele ter sido, inicialmente, auxiliar de algum mercador na costa africana, talvez do próprio senhor, quando teria aprendido os trâmites do negócio.

A narrativa em torno da compra da sua alforria também traz ambiguidades. O liberto deixa implícito que foi através do tráfico transatlântico de africanos que obteve o pecúlio necessário

⁴⁶ Em 1725, os soldados do Terço do Recife, reunidos em uma irmandade, solicitaram a d. João V ajuda de custo e renda anual para construção e conservação de uma igreja em devoção à N^a S^a da Conceição. Estavam também envolvidos nessa empreitada os sargentos e soldados do Terço de Henrique Dias (corpo militar formado por libertos africanos e crioulos), em cuja igreja pretendiam poder ser sepultados. João de Oliveira, certamente, ainda residia no Recife nessa época, quiçá, na freguesia de Santo Antônio, onde a igreja fora erguida e, ao que parece, mantinha relações com membros do Terço e da irmandade. As obras da igreja somente foram concluídas em 1771. De modo que os dois cativos que João de Oliveira enviou como esmola, provavelmente foram de grande valia para a irmandade. Ver Requerimento dos soldados do Terço do Recife ao rei [D. João V], pedindo ajuda de custo e renda anual para construção e conservação da igreja de sua irmandade, dedicada à Nossa Senhora da Conceição, 19/03/1725, AHU, ACL, CU, 015 *Coleção Pernambuco Avulsos*, Cx. 31, D. 2802. Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre o requerimento dos sargentos e soldados do Terço de Henrique Dias informando o estado da obra que principiaram da Igreja de Nossa Senhora da Conceição para nela serem sepultados, 13/09/1726, AHU, ACL, CU, 015 *Coleção Pernambuco Avulsos*, Cx. 34, D. 3143. Semira Adler Vainsencher, *Igreja de Nossa Senhora da Conceição dos Militares*, Recife-PE: Pesquisa Escolar Online, Fundação Joaquim Nabuco. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>. Acesso em 03/03/2017. Sobre os aspectos da fé católica de João de Oliveira ver Sales, “Une histoire de foi et de trafic dans l’Atlantique Sud au XVIIIe siècle”, pp. 1-23

para conquistar sua liberdade, embora não mencionasse quanto lhe custou nem como foi feito este pagamento. Porém, não fica evidente se a transação foi concluída após ele ter se instalado na Costa da Mina ou enquanto atuava nesta carreira marítima. Caso tenha trabalhado a bordo de navios negreiros por algum tempo, João de Oliveira, como muitos tripulantes dessas embarcações, pode ter aproveitado para adquirir alguns cativos para si. Com a compra de escravizados diretamente na costa africana poderia utilizá-los para obter a alforria por substituição, vendê-lo no mercado de Salvador ou quiçá pô-los ao ganho. Situações que, de qualquer forma, o teriam tornado, por certo período, um escravo dono de escravos.

O envolvimento de João de Oliveira com o tráfico e a escravidão extrapola a ironia de ele ter conseguido comprar a alforria com os recursos obtidos pelo mesmo comércio que outrora havia subtraído a sua “nativa liberdade”. No requerimento encaminhado à Sua Majestade, o liberto reconheceu, como um “verdadeiro cristão”, “o direito que pela compra em boa fé fizeram dele suplicante, em Pernambuco, seus patronos”.⁴⁷ Por certo, o cabeceira enfatizou isso propositalmente, desejando evidenciar que mesmo fora do alcance senhorial, em plena costa africana ou no decurso das viagens, não deixou de reconhecer, no melhor estilo do direito português, a legitimidade da propriedade de seu senhor sobre ele. Por isso, mandou restituir o “valor para sua libertura”, deixando dúvida se havia fugido para Costa da Mina ou ali permanecido com autorização senhorial. Talvez, para não suscitar questionamentos sobre esses detalhes, enfatizou ter abraçado os costumes do mundo dos brancos, distinguindo-se do paganismo da costa, ao afirmar que, mesmo “entre os seus naturais”, conservava-se “na pureza da fé católica”. Ou seja, sua cristandade era ratificada não apenas pelo reconhecimento da escravidão como instituição legítima, mas também pelo sacramento do batismo. João de Oliveira, “como verdadeiro cristão” e dono de escravos, sabia traduzir perfeitamente a linguagem senhorial. Logo, afirmar que a escravização à qual foi submetido se deu por “compra em boa fé” era típico de quem, como senhor de escravos, buscava legitimar o tráfico e a escravidão que atravessou sua vida, mas da qual ascendera de vítima a beneficiário.⁴⁸

O cabeceira também fez questão de destacar, no mesmo requerimento, que, enquanto liberto, comportou-se da forma esperada pela sociedade escravista colonial. Ou seja, demonstrou gratidão por seus antigos senhores, conforme determinavam as *ordenações*

⁴⁷ O requerimento de João de Oliveira integra o processo no qual foi preso e as menções seguintes referem-se a este documento. Ver Requerimento do negro João de Oliveira, no qual pede lhe sejam restituídos os escravos e bens, que injustamente lhe haviam sequestrado, 27/07/1779, AHU, ACL, CU, 005-1 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx 44 D. 8246.

⁴⁸ Sales, “Une histoire de foi et de trafic dans l’Atlantique Sud au XVIIIe siècle”, pp. 1-23.

filipinas, “lembrando da criação, e doutrina cristã, que lhe ensinaram”.⁴⁹ Assim, ao ter notícias de que sua patrona, então viúva, se encontrava “reduzida a estado de necessidade”, lhe “socorreu enquanto foi viva”. Fato conhecido por diversas pessoas no Recife, inclusive pelo governador da capitania à época, o conde de Povolide. O liberto tinha ciência que o governador conhecia seus atos, pois no requerimento afirmou ter auxiliado sua antiga senhora “com a liberalidade que a Vossa Excelência seria notória”. O conde de Povolide administrou Pernambuco entre os anos de 1767 e 1769, sendo em seguida nomeado governador da Capitania da Bahia.⁵⁰ Portanto, o gesto de gratidão de João de Oliveira teria ocorrido pouco tempo antes de ele decidir retornar a terras católicas.

Detalhes sobre os primeiros anos na Costa da Mina e sobre como se tornou cabeceira nos portos negreiros são omitidos na narrativa do liberto. Porém, suponho, como havia dito anteriormente, que muito antes de se instalar e “militar como cabeceira”, João de Oliveira passou um tempo trabalhando como marinheiro em embarcações negreiras. Nesta atividade, talvez tenha comercializado pequenas quantidades de cativos para seu senhor e para si e, após adquirir a alforria, continuou, por um dado período, a andar embarcado. A familiaridade com os costumes – africanos e europeus –, bem como com a língua portuguesa e a fon/ioruba contribuíram em seu aprendizado sobre os assuntos do tráfico. Por isso, é possível imaginar que, no início da década de 1730, João de Oliveira, ainda escravo, atuasse como marinheiro a bordo de navios negreiros. Ao afirmar, portanto, que vivia na Costa da Mina há 37 para 38 anos, talvez aí incluísse o período em que estava envolvido no tráfico transatlântico, indo e vindo de uma costa a outra, e não necessariamente residindo na África. Por conta disso, não é improcedente conjecturar que o indivíduo que abriu Porto Novo para o tráfico baiano fosse o mesmo João de Oliveira que, em 1738, denunciou junto a Ouvidoria Geral do Crime de Salvador o capitão da galera *N^a S^a da Vida*

⁴⁹As *ordenações filipinas* previam que o forro deveria prestar gratidão e deferência aos seus antigos senhores e seus herdeiros sob pena de reescravização. O patrono poderia a qualquer momento revogar a alforria alegando ingratidão caso o forro lhe cometesse injúria em juízo ou em público, atentasse contra sua vida ou de seus herdeiros e até mesmo prejudicasse sua fazenda e negócios. Ver Livro IV, Título LXIII, *Ordenações Filipinas*. Ed. fac-similar da 14^a Ed., segundo a primeira, de 1603, e a nona, de Coimbra, de 1821/ por Cândido Mendes de Almeida, Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2004, pp. 863-867.

⁵⁰ Decreto do rei D. José I nomeando o conde de Povolide para o cargo de governador e capitão-general da capitania de Pernambuco, [Luís José da Cunha Grão Ataíde e Melo], por tempo de três anos, 14/08/1767, AHU, ACL, CU, 015 *Coleção Pernambuco- Avulsos*, Cx. 105, D. 8108. Carta do vice-rei e capitão-general do Brasil, conde de Atouguia, Luís Peregrino de Ataíde ao rei [D. João V] remetendo a cópia do termo da sua posse no governo-geral, 20/03/1750, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 43, D. 8041-804. Carta patente do governador da Bahia, conde de Povolide, José da Cunha e Ataíde a Manuel Gomes da Silva, nomeando-o capitão de Infantaria da Ordenança do Regimento da vila de Jaguaripe, 30/10/1769, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 163, D. 12402.

e *Stº Antônio*, Pedro Gomes Caldeyra, por tê-lo “açoitado com correias nas nádegas” durante o retorno da viagem à Costa da Mina.⁵¹

Encabeçar uma denúncia de tal monta era algo bastante audacioso para um marinheiro, preto e liberto. Altivez e audácia também circundaram a trajetória do cabeceira João de Oliveira. Logo, é razoável supor que as arbitrariedades e violências comumente vivenciadas pelos libertos na América portuguesa tenham pesado na decisão do cabeceira de se instalar definitivamente na costa africana. Tudo isso se somou a uma conjuntura favorável de expansão do tráfico negreiro para outros portos da região, possibilitando o lucro, bem como a aquisição de prestígio na Costa da Mina.

Em 1738, de acordo com o TSTD, a carreira do capitão Pedro Gomes Caldeyra estava só no começo, a viagem na galera *Nª Sª da Vida e Santo Antônio* era, possivelmente, a sua segunda ida à África como capitão. Há informações de seis viagens posteriores, algumas a bordo da mesma galera. A última delas teria sido em 1763, quando dirigiu a sumaca *Nª Sª da Conceição e São Félix*, de sua propriedade, junto com José de Freiras Serrão. Vê-se que Pedro Gomes Caldeyra ascendeu de capitão a proprietário de navio negreiro, algo indicativo de como os negócios iam bem. O principal destino dessa viagem teria sido Porto Novo, onde Caldeyra adquiriu a maioria dos 248 cativos embarcados na sua sumaca.⁵² Ou seja, caso o marinheiro liberto que denunciou Caldeyra, em 1738, seja o mesmo futuro cabeceira João de Oliveira, responsável pela abertura de Porto Novo e Onim ao tráfico baiano, o capitão e o africano provavelmente voltaram a se encontrar na Costa da Mina ou pelo menos ouviram falar um do outro. Porém, é impossível atestar tal suposição, menos ainda saber se haviam resolvido suas pendências do passado.

As circunstâncias em que foi produzido o requerimento e todo o processo no qual João de Oliveira esteve envolvido, em 1770, e pelo qual conhecemos um pouco da sua trajetória, torna factível a hipótese de ele ser o mesmo marinheiro liberto que denunciou Pedro Gomes Caldeyra no Tribunal da Relação da Bahia em 1738. O requerimento possui o filtro natural da pena do escrivão, uma vez que não foi feito de próprio punho, mas ditado e adequado a um texto de súplica ao rei. Estratégia comumente usada pelos subalternos e, na América portuguesa, especialmente por indivíduos de origem africana e indígena.⁵³ Assim, afirmou esperar da Coroa portuguesa “premio dos bons serviços que sempre fez a [esta] nação” e encontrar “nos vassallos, e justiças de Sua Majestade fidelíssima todo o favor que supunha ter-lhe merecido”.

⁵¹ Livro de Alvarás e Provisões do Tribunal da Relação, 1738-1739, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Maço 515, fl 218.

⁵² TSTD, #50859. Para as demais viagens de Pedro Gomes Caldeyra, ver TSTD #40284; #50645; #50666; #51950, #51975; #52016.

⁵³ A. J. R. Russell- Wood, “Vassallo e soberano: apelos extrajudiciais de africanos e de indivíduos de origem africana na América portuguesa”, in Maria Beatriz Nizza da Silva (coord.) *Cultura Portuguesa na Terra de Santa Cruz*, (Lisboa: Editorial Estampa, 1995), pp. 215-233.

Contudo, “sucedeu[-lhe] muito ao contrário” com a sua prisão e sequestro de seus bens. Deste modo, o objetivo de João de Oliveira foi enfatizar junto ao rei d. José os préstimos por ele feitos, realçando a injustiça cometida pelas autoridades que representavam o monarca português ao prendê-lo e sequestrar os seus bens. Preocupado em ressaltar este discurso, é plausível que o liberto tivesse negligenciado detalhes sobre sua ida e estabelecimento na Costa da Mina, assim como sobre a aquisição de sua alforria. Ou quiçá, rendido pela seletividade da memória, esquecerá ou dera pouca importância para tais detalhes.

Um crime corriqueiro para um réu singular

A prisão de João de Oliveira – acusado pelo provedor da alfândega, Rodrigo da Costa Almeida, de concorrer com contrabando de tecidos vindos a bordo da corveta *N^a S^a da Conceição São José e Almas* – ocorreu num momento de cerco ao comércio ilícito de fazendas europeias oriundas da Costa da Mina.⁵⁴ No final da década de 1760, ainda durante o governo do conde de Azambuja, as autoridades coloniais alarmaram-se com o contrabando de tecidos realizado em navios negreiros.

Em 1767, a sumaca *N^a S^a da Conceição, Santo Antônio e Almas*, pertencente a João Machado de Miranda, foi apreendida. Os bens, as fazendas e escravos a bordo foram sequestrados e uma devassa aberta para averiguar o caso. Segundo as conclusões do provedor interino da Alfândega, Rodrigo Coelho Machado Torres, alguns capitães estariam sendo “obrigados” por holandeses e ingleses a trocar o tabaco levado para aquisição de escravos na Costa da Mina por fazendas. Por não conseguirem desfazer-se delas na costa africana, em virtude do mercado se achar saturado, acabavam introduzindo-as no Brasil. Porém, ainda de acordo com o provedor, o contrabando também decorria da “ambição” dos capitães, dos donos de navios e dos sócios das carregações. Estes levavam “muito tabaco por alto, fora do número de rolos que compete à lotação ou arqueação de cada navio”. Além disso, nem sempre o fumo excedente era de refugo, muitas vezes tratava-se de tabaco de primeira qualidade embarcado com o objetivo explícito de realizar comércio ilícito de fazendas com os comerciantes europeus, que revendiam o produto na Europa.⁵⁵

⁵⁴ Verger chamou atenção de como a prisão de João de Oliveira inseria-se num contexto de repressão ao contrabando de tecidos feito pelos navios negreiros que comercializavam na Costa da Mina, cf. Verger, *Os libertos: sete caminhos da liberdade*, p. 11 e Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 112.

⁵⁵ Ofício do provedor interino da Alfândega ao governador, conde de Azambuja, sobre o contrabando feito com fazendas vindas da Costa da Mina, sua apreensão, e grande quantidade sem selo no mercado. Lista das fazendas apreendidas a bordo da sumaca *Nossa Senhora da Conceição, Santo Antônio e Almas*, de João Machado de Miranda, 31/03/67, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 40, D. 7576-7583

Em 1770, o então provedor titular da Alfândega, em ofício encaminhado ao Conselho Ultramarino, parecia concordar com a ideia de que o contrabando de fazendas era resultado das violências praticadas contra os navios portugueses. Segundo ele, “capitães e mais comissários das embarcações portuguesas que vão negociar aquele continente os escravos” seriam “constrangidos [a trocarem a sua carga de tabaco por fazendas] pelos ingleses, principalmente pelos holandeses”.⁵⁶

A despeito destas justificativas, o conde de Povolide, que havia assumido o governo da Bahia em 11 de outubro do ano anterior, buscou apertar o cerco às embarcações oriundas da Costa da Mina.⁵⁷ Para tal, autorizou, por meio de portaria de 10 de maio de 1770, o provedor da alfândega a abrir devassa sobre a corveta *N^a S^a da Conceição São José e Almas*. A embarcação havia aportado na Baía de Todos-os-Santos dois dias antes, vinda da Costa da Mina, trazendo entre os seus passageiros João de Oliveira.⁵⁸

Os trabalhos da devassa iniciaram em 21 de maio, quando foram ouvidas as primeiras testemunhas. No total, foram 31 depoentes, entre eles os dois soldados e o sargento da Fortaleza do Mar que estiveram a bordo da corveta examinando sua carga, bem como o padrão-mor dos estaleiros reais da Ribeira, os prisioneiros das Galés que remaram o escaler do forte até a embarcação, além de pessoas que tiveram notícias sobre a chegada da corveta com contrabando. De acordo com as testemunhas, João de Oliveira havia, junto com o piloto da embarcação, contribuído com o suborno pago aos soldados e a um sargento do Forte do Mar para garantir o descarregamento de fazendas sem passar pela alfândega. Oliveira negou, afirmando que sequer vira o sargento ou os soldados a bordo da corveta. Disse, ainda, desconhecer se a embarcação trazia algum escravo fora de sua arqueação ou alguma fazenda, exceto dois maços que lhe pertenciam e 23 panos da costa “para seu gasto”.⁵⁹

e Carta de Rodrigo Coelho Machado Torres ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro, sobre fazendas da Costa da Mina, 17/08/1768, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 44, D. 8276-8279.

⁵⁶ Ofício do provedor da Alfândega, Rodrigo da Costa de Almeida, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro, sobre violências praticadas por ingleses e holandeses contra os capitães e comissários portugueses na Costa da Mina, 11/07/1770, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 44, D. 8227.

⁵⁷ Sobre a posse do conde de Povolide ao governo da Capitania da Bahia ver Ofício do governador, capitão general, conde de Povolide [Luiz José da Cunha Grã Ataíde e Melo] sobre sua chegada à Bahia no dia dez, a tomada de posse no dia seguinte, e a partida do marquês do Lavradio para o Rio de Janeiro, no dia catorze, 15/10/1769, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx.44, D. 8108.

⁵⁸ Portaria do governador conde de Povolide, ordenando ao provedor da alfândega a abertura de uma devassa sobre o extraviu de fazendas que houve na chegada da última embarcação da Costa da Mina, 10/05/1770, APEB – *Seção Colonial/Provincial*, Portarias, Maço 467 (1767-1772), fl. 269v-270.

⁵⁹ A devassa consta na documentação sobre João de Oliveira, cf. Auto de devassa que se procedeu dos extravios e contrabandos feitos na chegada da corveta *N^a S^a da Conceição e Almas*, de que é capitão Manuel de Sousa Coelho e senhorio Jacinto José Coelho, vinda da Costa da Mina. Bahia, 21 /05/1770, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 44, D. 8249.

Além desses tecidos, João Oliveira embarcou na corveta 118 escravos (75 do sexo masculino e 43 do feminino)⁶⁰ e duas “crias de peito”. Ademais, trouxe consigo 821\$825 réis em dinheiro de contado, mais 104\$985 réis em prata, quatro mil réis e vinte patacas em ouro, bem como 709\$200 réis em moedas de ouro e 7\$640 réis em moedas de cobre. Somavam-se ainda vários objetos pessoais, entre eles crucifixos e imagens de N^a S^a da Conceição – sua santa de devoção –, talheres de prata, utensílios de louça, prata e cobre e móveis de jacarandá. Os cativos representavam o principal capital amealhado pelo cabeceira para passar seus últimos dias na Bahia, com os quais pretendia “tratar, dispor, vender e se alimentar com o seu produto”. Certamente, utilizaria alguns no trabalho doméstico e outros no serviço de “ganho”, do qual poderia obter bom lucro.⁶¹ É possível que desejasse comercializá-los não apenas no mercado baiano, mas também enviá-los para outras capitanias, como Pernambuco, onde havia vivido.

De acordo com a descrição feita no termo de avaliação dos seus bens, cada cativo, “por ser a maior parte deles de maior idade, e outros crias, filhos dos mesmos”, foi estimado “uns por outros” em 50\$000. As escravas, por sua vez, também possuíam idade avançada, sendo avaliadas em 40\$000, totalizando um capital de 4:690\$000 réis. Preço bem abaixo do valor que escravos boçais da Costa da Mina comumente eram vendidos na praça da Bahia que, à época, partiam de 130\$000 podendo chegar a 200\$000 mil réis.⁶²

Levando-se em consideração a avaliação feita sobre os cativos, o mais provável é que estes não se encontrassem exatamente no perfil mais desejado pelo mercado escravista baiano, o qual apreciava homens jovens. Talvez esses escravos tivessem sido adquiridos pelo liberto há um certo tempo, daí muitos terem idade avançada e outros serem filhos pequenos destes. Formariam, então, a escravaria pessoal do cabeceira, uma vez que a posse de um grande séquito de escravos era sinônimo de poder e prestígio nas duas margens do Atlântico.⁶³ De outra forma, pode-se estar falando de cativos oriundos de lotes de refugio, compostos por famílias vítimas de razias, cujos membros não jovens teriam sido rejeitados pelos capitães negreiros na Costa. O liberto, no entanto, poderia ter vislumbrado neles uma oportunidade de negócio, comprando-os por preço bem abaixo do mercado pouco antes de embarcar de volta à Bahia. Neste caso, João de Oliveira

⁶⁰ A princípio, haviam sido computados 122 escravos, que foram encaminhados à cadeia pública no momento da apreensão. Pouco tempo depois, no entanto, ficou esclarecido que quatro dos supostos escravos eram, na verdade, embaixadores do rei de Onim, como foi dito anteriormente.

⁶¹ Sobre o trabalho de ganho em Salvador no século XVIII ver Daniele Santos de Souza, “‘Entre o serviço da casa e o ganho’: escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2010)

⁶² Carta de Antônio Marques Gomes ao rei de Portugal [d. José] sobre a situação do comércio de escravos na Costa da Mina, as ações dos holandeses no sequestro de navios e na obrigatoriedade dos navios de nação portuguesa de lhe pagarem as “dachas” para negociarem na Costa da Mina, 30/12/1756, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx 09, D. 83.

⁶³ Law, *The Slave Coast of West Africa*, pp. 136-137

teria transformado a maior parte do capital de que dispunha em cativos, mercadoria facilmente comercializada na América portuguesa.

Porém, com o sequestro dos seus bens e envio de seus escravos para a insalubre cadeia pública, o liberto temia a perda de alguns ou mesmo de toda a escravaria, o que o levaria a “perecer a necessidade”. Apelando para a benevolência régia, argumentou que se isto ocorresse, se veria obrigado a “voltar a viver entre o paganismo”. Ou seja, seria forçado a retornar à costa africana para mais uma vez engajar-se no tráfico transatlântico depois de tantos anos de serviço à nação portuguesa. Contudo, retornaria numa situação em que dificilmente conseguiria, àquela altura da vida, amealhar a fortuna que até ali conseguira, correspondente a mais de 3.600 arrobas de açúcar branco, equivalente à produtividade média anual de um engenho.⁶⁴

Conforme as estimativas do TSTD em relação à média de cativos transportada por determinados tipos de embarcação ao longo do Setecentos, uma corveta geralmente carregava cerca de 300 africanos escravizados. Levando essa estimativa em consideração, João de Oliveira, sozinho, provavelmente dispunha de 40% da carga de escravos da corveta *N^a S^a da Conceição São José e Almas*. No entanto, não se sabe exatamente a quantidade de cativos traficados por esta embarcação. O africano poderia, até mesmo, ter fretado a corveta exclusivamente para transportar seus escravos, diminuindo, deste modo, as possibilidades de mortandade.

Há referência, no TSTD, a uma viagem feita pela corveta *N^a S^a da Conceição São João e Almas*, capitaneada por Manoel de Souza Coelho. O vaso teria chegado à costa africana em 30 de maio de 1769, tendo Epe como porto principal. No retorno, necessitou fazer escala em São Tomé para adquirir provisões, de onde partiu em 29 de fevereiro de 1770, com aproximadamente 297 escravos a bordo. De acordo com o banco de dados, a embarcação sofreu “desastre natural”, mas caso tivesse desembarcado sua carga humana, estima-se que aportaria com 277 africanos na Bahia, aplicando-se a taxa média de mortalidade então vigente.⁶⁵

O TSTD aponta como fonte que referencia esta viagem documentos do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), em Lisboa, e do National Archief, na Holanda. O documento que se encontra no AHU é uma “Lista dos navios portugueses que despacharam nesta ilha de São Tomé desde 18 de abril de 1760 até 1770”, já mencionado páginas atrás. Nesta lista verifica-se que a embarcação em questão denomina-se corveta *N^a S^a da Conceição São José e*

⁶⁴ Stuart B. Schwartz, *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*, São Paulo: Companhia das Letras, 1988, pp. 150 e 400-401.

⁶⁵ TSTD #46744

Almas e não “*São João e Almas*” como está registrado no TSTD. No mais, em geral, as informações correspondem àquilo apresentado pelo banco de dados. Ou seja, teria negociado escravos em Epe e aportado em São Tomé, no retorno da viagem, para adquirir provisões, de onde partiu em 28 de fevereiro de 1770, com destino à Bahia. No entanto, como se pode perceber pela devassa na qual João de Oliveira esteve envolvido, a “meta original” não foi frustrada por “desastre natural”, pois o navio chegou a Salvador e desembarcou os escravos trazidos a bordo. No máximo, foi frustrada a “meta original” de não pagar direitos alfandegários sobre as fazendas transportadas na corveta.⁶⁶ Sem dúvida, trata-se da embarcação que trouxe João de Oliveira de volta à Cidade da Bahia.

A data de partida de São Tomé que consta no documento do AHU, 28 de fevereiro de 1770, se coaduna com a data de chegada do navio que trouxe nossa personagem, 8 de maio de 1770, correspondendo justamente ao tempo médio de viagem entre estas duas praças. Contudo, a devassa feita em torno do contrabando de tecidos na corveta *N^a S^a da Conceição São José e Almas* não faz menção aos escravos que ela trazia a bordo, somente trata dos bens de João de Oliveira que foram sequestrados, incluindo aí os seus cativos. Como a devassa incriminou o cabeceira e o capitão Manoel de Souza Coelho e foi remetida como anexo da súplica deste primeiro réu, talvez, por isso, tenha sido mencionado apenas os seus cativos, alvo do sequestro, omitindo-se o destino dos demais escravos a bordo.

Impossível não notar o fato de ter sido Epe o porto principal de negócio da embarcação que trouxe João de Oliveira e seus cativos e não Porto Novo ou Onim, onde o africano atuava como cabeceira. Certamente o liberto pagou frete para transportar seus escravos e demais pertences. Neste caso, é possível que tivesse embarcado em um desses dois portos, contudo a carga principal do navio teria sido negociada em Epe, conforme afirmou o capitão Manoel de Souza Coelho às autoridades em São Tomé. Ou então, João de Oliveira, por algum motivo, teria escolhido Epe para despachar todo o cabedal que adquirira após anos investindo no tráfico transatlântico, quiçá fugindo do pagamento de impostos ao rei local. Em Ajudá, por exemplo, o cabeceira jamais poderia levar consigo seus bens para a Bahia. Isto porque, os reis daomeanos não permitiam que europeus e demais estrangeiros levassem embora as riquezas adquiridas com o comércio em Ajudá, sendo tudo sequestrado pelo monarca e seus oficiais.

⁶⁶ Relação dos navios estrangeiros que entraram na Ilha de São Tomé e Príncipe durante dez anos, entre 1759 e 1770, 04/11/1770, AHU, CU, 001 *São Tomé*, Cx 12 D. 28. Sobre algumas incorreções presentes nos dados do TSTD ver Cândido Eugênio Domingues de Souza, “‘Perseguidores da espécie humana’: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII”, (Dissertação de Mestrado, UFBA, 2011), pp. 26-29. Inês Marinho Osório, “O transporte de escravos no Atlântico: arqueação dos navios negreiros”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 2016), pp. 25-38.

Comportamento este que contribuía para que negociantes estrangeiros, como a personagem em questão, e demais europeus, preferissem se instalar em portos mais a leste.⁶⁷

Foi justamente esta escolha que permitiu a João de Oliveira, depois de décadas na Costa da Mina, concretizar o desejo de terminar seus dias em terras católicas. Só não contava ter uma recepção tão amarga. Em um ofício encaminhado ao marquês de Pombal, em julho de 1770, o conde de Povolide comentou acerca da apreensão de fazendas de contrabando a bordo da corveta em pauta e na corveta *N^a S^a da Penha de França e Boa Hora*, cujo capitão era Luis Vieira. Segundo o governador, “a causa de negociarem na Costa da Mina os tabacos”, permutando-os por fazendas em vez de “escravos como era o seu destino”, se dava por serem os capitães “compelidos pelos holandeses, pois naquela Costa não faz negócio quem não tem tabaco”.⁶⁸

Contudo, o esforço empreendido pelo governador e pelo provedor da alfândega no combate ao contrabando estava longe de lograr êxito, tendo em vista que, na década seguinte, fazendas europeias continuaram a chegar pela rota da Costa da Mina. Na instrução recebida pelo marquês de Valença ao assumir o governo da capitania em 1779, por exemplo, mencionou-se como o comércio entre a Bahia e a Costa da Mina encontrava-se reduzido a dois ramos: um lícito e outro ilícito. No mesmo ano, o desembargador do Tribunal da Relação da Bahia, Antônio Joaquim de Pina Manique, queixava-se, em um ofício dirigido ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, sobre o contrabando de fazendas e de outras peças de valor em embarcações vindas daquela costa.⁶⁹

João de Oliveira, para se esquivar das acusações, argumentou não ter concorrido com a introdução de fazendas sem o pagamento de direitos, nem poderia estar “ciente” do ocorrido, uma vez que tinha “total ignorância das leis e estilos do país”. No auto de perguntas que lhe foi feito durante a devassa respondeu ignorar o motivo de sua prisão. Apesar de pouco consistente, por alegar inocência por ignorância, este argumento foi endossado pelos

⁶⁷ Silva, *Francisco Felix de Souza: um mercador de escravos*, pp. 62-63 Certamente, João de Oliveira por ter vivido no Brasil, falar português e ter adotado práticas e costumes brancos, como o catolicismo, fosse considerado mais europeu que africano pelos habitantes da Costa da Mina.

⁶⁸ Ofício do governador, conde de Povolide, ao conde de Oeiras, sobre a apreensão e despacho das fazendas levadas à Bahia, pelos navios que faziam o comércio da Costa da Mina, e que os ingleses e holandeses os obrigou a receber em troca de Tabaco, 27/07/1770, AHU, ACL, CU, 005-01, *Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida*, Cx. 44, D. 8241-8243.

⁶⁹ Ofício do desembargador dos [Agravos] Antônio Joaquim de Pina Manique, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro] sobre o contrabando de fazendas e de outras peças de valor que foram encontradas a bordo de algumas embarcações aportadas no porto da cidade da Bahia, 03/09/1779, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 177, D. 13310. Instrução do Martinho de Melo e Castro ao governador, capitão general da capitania da Bahia, marquês de Valença, relativas ao governo dessa mesma capitania, sua população, limites, etc., 10/09/1779, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 54, D. 10319-10335.

traficantes baianos e pelo próprio governador em atestado e ofício que se seguiram anexo ao requerimento do suplicante. Ambos solicitavam a absolvição do liberto. Embora o governador admitisse que a devassa apontava para culpabilidade do cabeceira, a investigação oferecia apenas uma “pequena prova” se comparada aos “bons serviços” prestados por ele aos vassalos da Coroa portuguesa.

O aval do conde de Povolide contribuiu para o acolhimento da súplica de João de Oliveira pelo rei d. José. Os bens do liberto foram devolvidos em 18 de julho de 1770, pouco mais de dois meses após a sua chegada à Bahia. De acordo com o auto de perguntas que lhe foi feito durante a devassa, ele havia se instalado numa residência alugada “ao diante da Igreja do Pilar”, localizada na freguesia de mesmo nome. Provavelmente, nesta casa abrigou, se não todos, parte dos 104 escravos que lhe foram entregues quando da restituição dos seus bens, tendo dez morrido na cadeia, dois doados a uma irmandade pernambucana e quatro eram, na verdade, os emissários do rei de Onim. A partir daí, não há mais notícias sobre a trajetória de João de Oliveira. É provável, no entanto, que os negócios do cabeceira com a Costa da Mina não tivessem se encerrado com o seu desembarque em Salvador.

João de Oliveira: um senhor de escravos

Ao analisar os assentos de batismo da freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, local escolhido por João de Oliveira para residir, foi encontrado um senhor denominado capitão João de Oliveira, que batizou vários escravos oriundos da Costa da Mina na década de 1770. Ao todo foram dezesseis adultos recém-desembarcados em quatro ocasiões. A maioria deles recebeu o sacramento em blocos de dois, cinco e nove, típico de quem adquiria escravos diretamente na costa africana ou em lote logo após o desembarque. Esta prática era muito comum entre os senhores, principalmente aqueles que desejavam enviar seus cativos para venda no interior da capitania ou para outras regiões da colônia.

Em outra série documental, nos livros de *banguê* da Santa Casa de Misericórdia da Bahia, onde eram registrados os enterros de escravos e indigentes feitos por aquela instituição, consta um capitão João de Oliveira sepultando doze cativos entre os anos de 1771 e 1778. Provavelmente, se refere ao mesmo indivíduo presente nos assentos de batismo e é possível que se trate do cabeceira João de Oliveira. Afirma-se isto não apenas pela coincidência cronológica – uma vez que em ambas as séries os registros ocorreram entre 1771-72 até 1778 – mas pelo fato do capitão João de

Oliveira ser reportado, em algumas ocasiões, tendo o mesmo endereço nas duas fontes: a freguesia do Pilar.⁷⁰

O esquife da Santa Casa de Misericórdia era comumente utilizado para o sepultamento de africanos boçais, que faleciam poucas semanas após o desembarque, devido à debilidade ocasionada pela viagem. Nos doze registros mencionados, pelo menos, um deles se referia a um africano recém-chegado, pois não apresentava nome, apenas a descrição “um negro jeje”. Além disso, este cativo não foi sepultado no adro de uma igreja, mas no cemitério do Campo da Pólvora, fora do terreno sagrado do catolicismo, como normalmente se fazia com indivíduos não batizados.⁷¹

Entre os cativos do capitão João de Oliveira localizados nos registros do *banguê*, cinco eram mulheres, sete homens. Apenas metade teve a origem apontada, sendo três jejes e três minas. É lícito conjecturar, contudo, que os demais também viessem da Costa da Mina, uma vez que em todos os registros onde foi possível identificar a origem, os cativos sempre vinham desta região. Ao anotar o sepultamento de dois escravos, em 1771, 1772 e 1773, o escrivão afirmou que o capitão residia no Trapiche do Julião ou junto ao Forte de São Francisco. Os dois locais estavam na freguesia do Pilar, onde o homônimo cabeceira informou, em seu depoimento, residir.⁷²

O último sepultamento ocorreu em 20 de janeiro de 1778, quando foi enterrado Valério Mina. Além desses registros, o *banguê* lança mais uma pista que se aproxima do cabeceira João de Oliveira. Três anos antes dele retornar à Cidade da Bahia, em 18 de abril de 1767, ocorreu a inumação de Rosa, moradora na ladeira da Preguiça, cativa de um Silvestre que, por sua vez, era escravo de “João de Oliveira que se achava na Costa da Mina”.⁷³ É lícito supor que seja o cabeceira, posto que, como foi dito, poucos anos antes dele voltar à Salvador, havia enviado escravos para Recife para socorrer sua patrona, bem como auxiliar nas obras da Igreja de N^a S^a da Conceição dos Militares. Portanto, se encaminhava escravos para o Brasil por caridade, é provável que também o fizesse para investir. Talvez dispusesse de um ou mais cativos empregados em Salvador subordinados a algum agente comercial de sua confiança, quiçá empregado no ganho ou em alguma atividade relacionada ao tráfico de africanos. Negócio que, certamente, o senhor de

⁷⁰ Livro de *Banguê*, 1764-1772 e 1772-1780, ASCMB, Maços 1261 e 1262. O *banguê* foi criado pela Misericórdia, em 1693, visando garantir um enterro cristão a escravos e indigentes, evitando o abandono dos corpos nas ruas ou o seu sepultamento em covas rasas. Sobre a instituição do *banguê* pela Santa Casa ver Russel Wood, *Fidalgos e Filantropos. A Santa Casa de Misericórdia na Bahia, 1550-1755*, Brasília: Ed.UNB, 1981.

⁷¹ Registro do sepultamento de um negro jeje, 17/07/1772, ASCMB, Livro de *Banguê*, Maço 1262.

⁷² Auto de perguntas feitas ao Réu João de Oliveira, 25/05/1770, AHU, ACL, CU, 005-01, *Bahia – Coleção Eduardo Castro Almeida*, Cx. 44, D. 8251.

⁷³ Sepultamento de Valério mina, 20/01/1778, ASCMB, Livro de *Banguê*, maço 1262. Sepultamento de Rosa, 18/04/1767, ASCMB, Livro de *Banguê*, Maço 1261, fl 110v. Este documento também foi citado por Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes, “Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808” (Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, 2012), pp. 206-207.

Silvestre – independente de ser ou não a personagem em questão – estava envolvido, já que se encontrava na África.

Manter um cativo na outra margem do Atlântico era característico de um proprietário que jogava com a autonomia e com o poder da ideologia senhorial para assegurar a efetiva exploração da sua propriedade, mesmo considerando que o cativo poderia estar sobre o controle de um representante de seu senhor.⁷⁴ Os escravos urbanos, devido às peculiaridades de suas atividades, muitas vezes usufruíam de relativa independência para morar e trabalhar, o que abria margem para alguns deles conseguirem formar um pecúlio, como fez Silvestre. O diferencial neste caso é o ter transformado em propriedade escrava, correndo todos os riscos deste negócio, inclusive o da perda do investimento por conta de fuga ou falecimento. Embora não fosse algo disseminado, a existência de escravos senhores de escravos não era um fenômeno totalmente desconhecido na Cidade da Bahia, como será analisado de perto em um capítulo mais adiante. Caso o senhor de Silvestre seja o cabeceira João de Oliveira, é interessante notar que este, como dono de cativos, reproduziu com seu cativo uma relação escravista parecida com a sua enquanto escravo.

Nos registros paroquiais, o primeiro assento de batismo de um escravo do capitão João de Oliveira data de 1º de janeiro de 1772, quando foi batizado Manoel Mina, tendo como padrinho o preto forro José Fernando Simão Ribeiro. Em 3 de março de 1773, foi a vez de Vitorianna e Luiza, ambas Minas. O padrinho da primeira foi o preto forro e mestre barbeiro Francisco Nunes de Moraes. A segunda foi apadrinhada por Francisco, escravo do reverendo padre mestre Manoel Maciel Almeida, morador na freguesia da Sé. Sabe-se que o senhor listado em ambos os assentos trata-se da mesma pessoa não apenas pelo nome em comum, mas por terem o mesmo endereço, junto ao forte de São Francisco. Este equipamento militar encontrava-se na fronteira que dividia a freguesia de N^a S^a da Conceição com a do Pilar⁷⁵.

No terceiro assento, registrado em 14 de novembro daquele mesmo ano, foram batizados nove africanos minas, a saber: Francisco, José, Ventura, Valério, Matheus, Joana, Rita,

⁷⁴ Sobre a autonomia do trabalho escravo urbano, ver Kátia de Queirós Mattoso, *Ser Escravo no Brasil*, 3ª Ed, São Paulo: Ed Brasiliense, 1990, 98-121. Maria José de Souza Andrade, *A mão-de-obra escrava em Salvador, 1811-1860*, São Paulo: Corrupio, 1988, pp. 127-161. Maria Inês Côrtes de Oliveira, *O liberto: seu mundo e os outros*, São Paulo: Corrupio, 1988, pp. 11-51. João José Reis, *Rebelião Escrava no Brasil. A História do Levante dos Malês em 1835*. –Edição Revista e Ampliada, São Paulo: Companhia das Letras, 2003, pp. 350-389. João José Reis, “A greve negra de 1857 na Bahia”, *Revista USP*, n.º.18, (1993).p. 6-29; Maria Helena P. T. Machado, “Em torno da autonomia escrava: uma nova direção para a história social da escravidão”, *Revista Brasileira de História*, São Paulo, vol. 8, n.º 16, (1988), pp. 143-160; Sidney Chalhoub, *Visões da Liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*, São Paulo: Cia das Letras, 1990, pp. 199-212. Mary C. Karasch, *A vida dos escravos no Rio de Janeiro 1808-1850*, São Paulo: Companhia das Letras, 2000, pp. 259-291. Luiz Carlos Soares, *O “Povo de Cam” na capital do Brasil: A escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*, Rio de Janeiro: Faperj, 7Letras, 2007, pp. 123-175.

⁷⁵ José Antônio Caldas, *Notícia Geral de toda essa Capitania da Bahia, desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, Edição fac-similar, Salvador: Tipografia Beneditina, 1951, p. 196.

Susana e Roza. Novamente, o padrinho seria um preto forro, Lourenço Fernandes Monteiro, casado com Rita, preta forra, arrolada como madrinha no registro. Mas, dessa vez, consta que o senhor morava na rua da Fonte dos Padres, Freguesia do Pilar, enquanto os padrinhos residiam junto ao forte de São Francisco. É justamente por conta desta coincidência no endereço dos padrinhos que acredito se tratar do mesmo indivíduo. O capitão teria mudado de residência, mas permanecido na mesma freguesia, onde mantinha relações com vizinhos libertos, a quem costumeiramente escolhia para batizar seus cativos. O último registro no qual o capitão João de Oliveira é apontado como senhor dos batizados data de 16 de junho de 1778 – mesmo ano do último registro do *banguê* –, quando levou Antonia, Anna, Domingas e Engracia, todas de nação nagô, para receber os santos óleos. Os padrinhos foram Silvestre Mina e José Mina, escravos do mesmo capitão.⁷⁶

Os assentos e os registros no *banguê* não mencionam se o capitão João de Oliveira era preto forro. O vigário Pedro Barboza Godim – responsável pelo livro em que constam os assentos dos escravos do capitão João de Oliveira e pelo registro de 68% dos batismos da freguesia do Pilar na segunda metade do Setecentos – em comparação com outros seculares da freguesia, era cuidadoso em suas anotações. Godim chegava a escrever o endereço dos senhores que levavam seus escravos para batizar e dos padrinhos que o acompanhavam, algo pouco comum. O percentual de senhores definidos como preto-forro nos registros feitos pelo vigário, por exemplo, era de 8,4%, superior àquele dos outros padres da freguesia, que variavam de 4% a 7%. Havia o costume de se omitir a cor dos senhores quando se tratava de pessoas brancas e apenas apontar quando do contrário. Em 87% dos registros feitos por Godim ocorreu essa situação. Isto não significa, porém, que neste grupo não houvesse omissões a senhores não-brancos. A condição jurídica e a origem do capitão João de Oliveira possivelmente não passaram em branco pelo vigário, a não ser intencionalmente. Não duvido que possa ter havido um silêncio por parte do vigário e do escrivão da Santa Casa de Misericórdia acerca da origem africana do capitão João de Oliveira, talvez até a pedido do próprio, que tanto enfatizava ter abraçado os costumes e a fé católica.⁷⁷

O fato de não haver mais dados sobre escravos pertencentes ao capitão João de Oliveira após 1778, em ambas as fontes, faz supor que ele tenha falecido – afinal tinha aproximadamente

⁷⁶ Registro de batismo de Manoel mina, 06/01/1772; Registro de batismo de Vitoriana mina e Luzia mina, 03/03/1773; Registro de batismo dos africanos minas Francisco, José, Ventura, Valério, Matheus, Joana, Rita, Susana e Roza, 14/11/1773; Registro de batismo das africanas nagô Antonia, Anna, Domingas e Engracia, 16/06/1778, ACMS, Livro de Registro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar (1771-1783), fls 4v, 28v, 42v, 109.

⁷⁷ Para o livro de batismo em que constam os assentos dos cativos do capitão João de Oliveira ver ACMS, Livro de Registro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar (1771-1783). Os demais livros disponíveis sobre esta freguesia, no século XVIII, referem-se aos seguintes períodos: 1760-1769, 1784-1790, 1790-1801

70 anos em 1770 – ou tenha encerrado seus negócios. Ademais, cabe destacar que todos os cativos pertencentes ao capitão eram oriundos da Costa da Mina. Embora esta região tivesse sido privilegiada pelo tráfico baiano, Angola respondia por, no mínimo, 30% das importações de mão de obra escrava feitas pela capitania. A propriedade escrava do capitão João de Oliveira demonstra suas fortes ligações comerciais com a Costa da Mina, onde adquiria africanos escravizados todos os anos, chegando a batizar nove indivíduos em uma única ocasião, como foi visto. Isto torna ainda mais verossímil a possibilidade de se tratar do nosso personagem.

Quanto a patente de capitão, é plausível que estivesse relacionada ao Terço de Henrique Dias, milícia que agregava libertos africanos e crioulos. Possivelmente, devido a sua condição econômica, ao seu prestígio na praça da Bahia equicá contando com uma recomendação do governador, o conde de Povolide, tenha conseguido se inserir neste corpo militar. Espaço este comumente utilizado por libertos desejosos de algum prestígio e reconhecimento quanto a sua liberdade no mundo dos brancos. A relação do cabeceira João de Oliveira com o Terço de Henrique Dias, como foi dito anteriormente, vinha desde o Recife, quando auxiliou seus membros, bem como a Irmandade a qual eram ligados, contribuindo com donativos para a construção da Igreja de N^a S^a da Conceição dos Militares, onde os libertos do Terço esperavam poder ser sepultados.

Considerando ser o capitão João de Oliveira e o homônimo cabeceira o mesmo indivíduo, os assentos de batismo e os registros do *banguê* indicam que ele continuou engajado no tráfico transatlântico após o seu retorno da África. Talvez tivesse mantido relações mercantis com comerciantes na Costa da Mina, com proprietários de embarcações e capitães de navios negreiros ou investindo diretamente em algumas carregações. A escolha de deixar para trás “povoações pagãs” e passar seus últimos dias em terras católicas e nelas ser sepultado não significou que desejasse apartar-se dos negócios do tráfico e da escravidão.

A riqueza conquistada após quase 40 anos trabalhando no comércio negreiro assegurou a João de Oliveira não apenas a liberdade, mas também a formação de significativo pecúlio. A escravaria que possuía ao desembarcar correspondia à quantidade média de cativos de um engenho de grande porte. Da mesma forma, caso os vendessem pelo preço constante na avaliação, o seu produto, 5:090\$000 réis, equivaleria ao valor da safra anual de açúcar de um grande engenho.⁷⁸ Dentro das possibilidades de prestígio e fortuna passíveis de serem auferidas pela maioria dos libertos, na América portuguesa, João de Oliveira era de longe um exemplo de sucesso.

⁷⁸ Schwartz, *Segredos Internos*, pp. 150 e 400-401

A fortuna amealhada por João de Oliveira e o respeito adquirido em meio a brancos e ricos comerciantes na Bahia causavam espanto, tanto entre as pessoas de origem africana quanto europeia. Sua presença, por um lado, despertava a inveja de uns, acendia em outros as possíveis expectativas de vida após a obtenção da manumissão. Ou seja, seu retorno a Salvador como um bem sucedido cabeceira e colaborador dos vassalos lusitanos na Costa da Mina possuía um importante papel ideológico para a escravidão na América portuguesa. Isto porque, em meio à população de origem africana, fortalecia a ideia de que “bons serviços”, trabalho árduo e lealdade a Coroa portuguesa poderiam proporcionar a superação da escravidão e da pobreza.⁷⁹

Ao retornar à Bahiae experimentar a prisão e sequestro de seus bens como contrabandista, João de Oliveira percebeu o quanto a sua liberdade dependia das boas relações construídas no império português. Ou seja, ele somente foi solto e obteve a restituição de seus bens graças ao reconhecimento desfrutado em meio aos traficantes da praça da Bahia. Quiçá, caso sejam o mesmo indivíduo, ao ver sua liberdade posta em xeque, João de Oliveira tivesse lembrado do processo contra Pedro Gomes Caldeyra décadas atrás, com a diferença que, naquela época, a sua origem africana havia sido determinante para a violência e arbitrariedade sofrida. Partindo desta experiência, é possível que o cabeceira tenha entendido que, para resguardar a sua liberdade e os seus negócios, era importante estar entrelaçado por sólida rede de solidariedade, desfrutar de prestígio e confiança, não apenas no mundo dos brancos, mas também na comunidade africana. Talvez por isso, não demorou em tecer relações em meio aos libertos africanos moradores na freguesia do Pilar, através do apadrinhamento de escravos, supondo que o João de Oliveira da Costa da Mina era o mesmo dos registros de batismo e *banguê*.

De acordo com os registros paroquiais, nas residências localizadas junto ao forte de São Francisco, na freguesia do Pilar – onde, em princípio, nossa personagem morou – havia uma comunidade de pretos forros ligada ao capitão João de Oliveira. Residiam lá, além do casal de libertos Lourenço Fernandes Monteiro e Rita, já mencionados em um registro de batismo anterior, o casal de pretos forros Lourenço Gomes de Oliveira e Izabel de Oliveira. Estes dois, no dia 9 de junho de 1780, levaram Joaquina, preta mina, e Luis, “rapaz” mina, escravos seus, à Igreja do Pilar para receberem os santos óleos. O padrinho de ambos foi o crioulo forro João de Oliveira, filho natural da africana Izabel de Oliveira. Com tal sobrenome e morando no mesmo espaço em que o cabeceira viveu, é possível que o casal e o crioulo forro em questão tivessem sido

⁷⁹ Sobre a ideologia senhorial em torno da manumissão e da liberdade, ver Mattoso, *Ser escravo no Brasil*, pp. 176-218. Stuart Schwartz, *Escravos, Roceiros e Rebeldes*, Bauru-SP: Edusc, 2001, pp. 171-218. Manuela Carneiro da Cunha, “Sobre os silêncios da lei. Lei costumeira e positiva nas alforrias de escravos no Brasil do século XIX”, in *Antropologia do Brasil: mito, história e etnicidade*, São Paulo: Ed. Brasiliense/Edusp, 1986, pp. 123-144. Chalhoub, *Visões da Liberdade*, pp. 95-107.

ex-escravos do capitão João de Oliveira. Se assim for, adotaram seu sobrenome após alcançarem a alforria e o filho de Izabel foi batizado com o mesmo nome de seu antigo senhor. Talvez ele fosse o pai da criança ou a homenagem fosse expressão de gratidão, pela promessa de libertar ela e seu filho, ou por imposição senhorial.

A rede de africanos, no entanto, não se encerra aí. Joaquina e Luis dispuseram de uma madrinha durante o sacramento, o que é digno de nota, pois a presença de madrinhas era pouco importante nos batismos da época.⁸⁰ A escolhida para tal, no caso de Joaquina, seria Anastácia, também escrava de Izabel de Oliveira. Provavelmente, caberia a esta, além de zelar pela fé e comportamento cristão de sua afilhada, ser responsável por lhe ensinar o serviço e os costumes da nova terra, ou seja, ladinizá-la. A madrinha de Luis, por sua vez, foi a preta forra Thereza de Oliveira, moradora na mesma casa em que residia Lourenço Gomes de Oliveira e Izabel de Oliveira. Ou seja, pelo sobrenome e domicílio comuns, certamente foi companheira do casal desde os tempos de cativo.⁸¹ É possível que todos esses libertos fossem ex-escravos do cabeceira João de Oliveira. Quiçá teriam vindo juntos com ele a bordo da corveta *N^a S^a da Conceição São José e Almas* e permaneceram quase dois meses presos na cadeia pública logo após o desembarque. Desta maneira, os laços que os uniam extrapolavam o convívio em cativo, remontavam a origem étnica comum, bem como no compartilhamento da travessia atlântica, que acabava tornando-os malungos.⁸²

João de Oliveira é uma das personagens que se inserem naquilo que Robin Law e Kristin Mann denominaram de comunidade atlântica da Costa dos Escravos (que os portugueses denominavam Costa da Mina). Ao longo do século XVIII, mas principalmente no XIX, a região recebeu vários libertos retornados das Américas e seus descendentes, a maioria deles se engajou no tráfico de escravos. João de Oliveira, portanto, não foi o único africano retornado a estabelecer sólidas relações mercantis com o comércio transatlântico. Em 1780, Antônio Vaz Coelho se destacava como importante negociante em Porto Novo, sendo descrito como negro nascido no

⁸⁰ Na amostra de 19.450 assentos de batismos para as freguesias da Sé, Conceição da Praia e Pilar, em 48% dos registros havia a presença de madrinha. Quando o indivíduo a ser batizado era escravo, esse índice chegava a 49% aproximadamente. O padrinho, ao contrário, era presença obrigatória, alcançando 97,6% dos registros de batismos de escravos. Cf. ACMS, Livro de Registro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar (1771-1783); (1760-1769), (1784-1790), (1790-1801); Livro de Registro de Batismos da Freguesia da Sé (1730-1742), (1773-1781); Livro de Registro de Batismos da Freguesia de N^a S^a da Conceição (1703-1714), (1696-1739), (1736-1739), (1739-1743), (1730-1736), (1743-1747), (1747-1751), (1774-1786), (1786-1799), (1799-1800).

⁸¹ Registro de batismo de Joaquina mina, 09/06/1780, ACMS, Livro de Registro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar (1771-1783), fl 141.

⁸² Sobre este tema, cf. Robert Slenes, “Malungu, ngoma vem! África coberta e descoberta no Brasil” *Revista USP*, n° 12, (dezembro/fevereiro 91/92), p. 48-67.

Brasil, que sabia ler, escrever e contar.⁸³ Neste mesmo ano, tem-se notícia de que, em Ajudá, dom Jerônimo, cujo nome africano era Fruku, atuava como comerciante oficial do rei daomeano. De acordo com Akinjogbin, Fruku havia sido escravizado e vendido por Tegbessu a capitães negreiros que se dirigiam ao Brasil, em virtude de ele e seus descendentes estarem na linha sucessória rival do trono daomeano. Após 24 anos de cativo, quando Kpengla assumiu o poder, Fruku, então denominado dom Jerônimo, teria sido resgatado, tornando-se pessoa de destaque na corte do Daomé.⁸⁴

Vítima de escravização na África Ocidental, cuja rede alimentava o tráfico transatlântico de escravos, que se ligava a um sistema maior de produção de mão de obra e de *commodities* transcontinental, João de Oliveira terminou indo parar no Recife. Por muito pouco poderia ter sido cativo nos canaviais da Zona da Mata pernambucana, nos engenhos do Recôncavo baiano, nas plantações da Jamaica, Virgínia, Saint-Domingue ou em qualquer outra cidade onde houvesse escravidão nas Américas. O fato de ter ido parar no Recife, e depois Salvador, como escravo de um investidor do tráfico, não é o único fator que explica a sua trajetória. O Atlântico escravista e a procura cada vez maior por mão de obra escravizada nas Américas proporcionaram as circunstâncias e oportunidades para que João de Oliveira fizesse do tráfico de escravos seu meio de vida. No momento em que pensava poder desfrutar seus últimos dias na Cidade da Bahia, de posse de uma significativa escravaria, viveu o infortúnio da prisão e ameaça de perder seus bens. Mais uma vez, foram os seus préstimos ao comércio negreiro que o livraram da cadeia. Por isso, o tráfico, a escravidão e a liberdade são elementos indissociáveis na trajetória dessa personagem.

⁸³ Law e Mann, “West Africa in the Atlantic Community”, pp. 307-334.

⁸⁴ Law e Mann, “West Africa in the Atlantic Community”, pp 318-319. Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, pp. 116 e 171-172. Silva, *Um Rio chamado Atlântico*, pp. 119-120.

CAPÍTULO 5

O TRÁFICO NEGREIRO EM MEIO A DISPUTAS E REVOLUÇÕES: O ANOS FINAIS DO SETECENTOS

Este capítulo analisa o comércio baiano com a África no último quartel do século XVIII, ressaltando as estratégias utilizadas pelos negociantes da praça da Bahia para controlarem o comércio com a Costa da Mina, limitando a liberdade promulgada pela provisão régia de 1756. Nos anos finais do Setecentos, o mundo atlântico vivenciou importantes mudanças. As lutas contra a escravidão na principal colônia francesa do Caribe, Saint-Domingues, futuro Haiti, levaram a abolição do tráfico e da escravidão pela França revolucionária – embora por um breve período. Esta medida desencadeou uma série de ataques violentos às embarcações de diversas nações europeias na Costa da Mina e no litoral angolano. A Revolução do Haiti (1791-1804) e seus desdobramentos proporcionaram novos contornos e direções ao tráfico e à escravidão africana em todo Atlântico. A capitania da Bahia e a cidade de Salvador, em particular, foram diretamente afetadas por esta avalanche de transformações, que transbordam os objetivos deste capítulo, mas que limitam as balizas desta tese.

Monopólio outra vez? A Mesa de Inspeção e o tráfico na Costa da Mina.

Quando João de Oliveira aportou na Cidade da Bahia, vindo da Costa da Mina, em 1770, o comércio baiano com esta região, como foi visto, caminhava entre o lícito e o ilícito, uma vez que o contrabando de fazendas e de tabaco desafiavam as autoridades coloniais e lisboetas. A Mesa de Inspeção escreveu uma representação à rainha d. Maria I, em 1789, pontuando a sua visão sobre esta matéria e apresentando propostas para impulsionar o comércio com a Costa da Mina. Para os membros da Mesa, a ilicitude no tráfico não passava de um resultado lastimável das violências praticadas por holandeses e ingleses na costa africana. Contra essas ações, os capitães negreiros seriam incapazes de reagir, sendo obrigados a trocarem o tabaco por fazendas. Ou seja, traziam um argumento já repetido por outras autoridades setecentistas, como foi demonstrado anteriormente. Ademais, os deputados da Mesa de Inspeção atribuíam o crescimento do contrabando à liberação irrestrita de navios, feita pelo próprio órgão, a partir de 1778.¹

¹ Representação da Mesa de Inspeção da Bahia a rainha de Portugal [d. Maria I] sobre o tráfico na Costa da Mina, 31/07/1789, ANTT, Ministério do Reino, maço 599. Este documento foi discutido por Corcino dos Santos,

A questão em torno da liberdade de comércio para a Costa da Mina não teve o seu desfecho com a promulgação da provisão régia de 1756 (ver capítulo 2). Ao tornar franca a navegação para aquelas partes, a Coroa desagradou os donos das chamadas “embarcações do número” e o próprio rei do Daomé, como foi visto anteriormente. Responsáveis pelas armações dos navios negreiros baianos, eles não aceitaram facilmente a perda do privilégio, e tentaram, em vão, a criação de companhias de comércio. Diante do malogro junto a Coroa portuguesa, decidiram efetivar seus interesses mercantis pela ocupação de cargos na Mesa de Inspeção. Criada em 1751, a Mesa de Inspeção era responsável, dentre outras atribuições, por regular a navegação entre a Bahia e a Costa da Mina, bem como aferir a qualidade do tabaco e do açúcar exportados para o reino, evitando fraudes e descaminhos. Entre os seus membros, havia representantes dos produtores de tabaco, senhores de engenho e comerciantes.² O objetivo dos antigos proprietários das “embarcações do número” era submeter o tráfico às normas costumeiras que prevaleciam antes da provisão de 1756, mediante a justificativa de que se estava apenas cumprindo a lei.

Já no início de 1759, é possível observar esse tipo de ação. Poucos meses depois dos protestos feitos pelo rei do Daomé, em 1758, a Mesa de Inspeção, ao verificar que havia oito embarcações no porto de Salvador que partiriam “ao mesmo tempo para Costa da Mina, chamou os senhorios delas”. Comunicou-lhes ter decidido que dali em diante somente “poderiam sair 15 embarcações cada ano para a Costa da Mina, [sendo] cinco em quatro em quatro meses”. Ademais, a Mesa obrigou os capitães a adotarem o compromisso de “nunca se ajuntarem duas embarcações em um porto de negócio”, como determinava a provisão de 1756.³ Ou seja, o órgão, a princípio com o intuito de cumprir as ordens régias com relação à entrada de navios portugueses nos portos da Costa da Mina, punha fim à liberdade de comércio, limitando a quantidade anual de embarcações despachadas para o tráfico.

que o utilizou para historicizar o tráfico baiano na Costa da Mina ao longo do século XVIII. Ver Corcino Medeiros dos Santos, “A Bahia no comércio português da Costa da Mina e a concorrência estrangeira”, in Maria Beatriz Nizza da Silva (org.), *Brasil: colonização e escravidão* (Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000), pp. 221-238. Aqui, esta representação é vista como um texto político produzido pelos antigos proprietários de embarcações negreiras na Bahia com o objetivo de pleitear junto à Coroa portuguesa a implantação do monopólio sobre a navegação para a Costa da Mina, através da reinstalação do sistema de esquadras.

² Decreto do rei D. José sobre o comércio e fabrica dos açúcares, e dos regimentos da alfândega do tabaco de Lisboa, da mesa de inspeção dos Portos do Brasil, 27/01/1751, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 105, D. 8275. Carta do [vice-rei e governador-geral do Estado do Brasil], conde de Atouguia, Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde ao rei [D. José] sobre o ordenado concedido aos novos deputados da mesa de inspeção. 18/06/1751, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 107, D. 8355. Sobre a Mesa de Inspeção e o tráfico de africanos ver Idelma Aparecida Ferreira Novais, “A Mesa de Inspeção do Açúcar e Tabaco na Bahia, 1751-1808”, (Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2016), pp. 126- 141.

³ Termo da mesa de inspeção determinando o giro para Costa da Mina de apenas quinze embarcações, saindo cinco a cada quatro meses, 26/06/1759, ANTT, Ministério do Reino, maço 599, Documento 7. Assinam o Termo da Mesa de Inspeção o seu presidente, o Doutor João Bernardo Gonzaga, e os deputados: Antônio da Rocha Pita, João Álvaro Pereira Sodré, José Lopes Ferreira e Francisco Xavier de Almeida.

À essa época, figurava entre os quatro deputados que compunham a Mesa de Inspeção o negociante Francisco Xavier de Almeida. O engenheiro José Antônio Caldas, neste mesmo ano de 1759, informou que este comerciante mantinha negócios no Reino, na Costa da Mina e na região mineradora e o inseriu na “relação dos homens de negócio” da praça da Bahia que desfrutavam de “maior inteligência nos preceitos mercantis, e capacidade para frequentar o comercio”.⁴ Segundo o TSTD, Almeida era proprietário da embarcação *N^a S^a do Socorro e Bom Jesus da Vilanova*, que navegava na rota Bahia-Costa da Mina.⁵ Além disso, teria sido um dos proponentes do projeto de criação da *Companhia Geral da Guiné*, em 1757, apresentada em capítulo anterior.⁶

Em 1762, novamente a Mesa de Inspeção lançou uma medida que restringia ainda mais a navegação para a Costa da Mina. Determinou-se que, anualmente, somente partiriam doze embarcações para aquela costa – em vez de quinze –, “saindo deste porto em quatro esquadras de três em três meses”. Retornava-se, deste modo, ao antigo sistema de esquadras, existente até a intervenção do conde de Oeiras. Os deputados justificavam essa medida afirmando que o tabaco transportado pelas quinze embarcações “excedia muito ao consumo que tinham nos quatro portos” frequentados pelas embarcações baianas, seriam eles Ajudá, Porto Novo, Epe e Badagri. Logo, tornou-se necessário diminuir o número de navios a fim de evitar a desvalorização do tabaco baiano nos portos da Costa da Mina e, conseqüentemente, aumento nos preços dos cativos. O termo reafirmava o compromisso de se adentrar uma embarcação por vez nos portos africanos.⁷

Entre os deputados que aprovaram esta medida, estava o capitão e proprietário de embarcações Manoel Inácio Ferreira. A ele pertenciam a galera *Santana e Bom Jesus da Boa Nova* e as corvetas *N^a S^a Mãe dos Homens Vitória e Almas* e *N^a S^a do Monte do Carmo S Antônio e Almas*.⁸ A galera havia sido uma das “24 embarcações do número”. Além disso, em 1757, Ferreira foi um dos negociantes a endossar o projeto de criação da Companhia Geral da

⁴ Caldas, *Notícia Geral de toda esta Capitania da Bahia*, pp. 316-321.

⁵ TSTD, #47545; #50753; #50778.

⁶ Representação dos comerciantes da praça da Bahia solicitando ao rei D. José aprovação para organizar a Companhia que pretendiam estabelecer para exploração do comércio da Costa da Mina. Estatutos da Companhia que alguns comerciantes da praça da Bahia pretendiam estabelecer para exploração do comércio da Costa da Mina, 03/05/1757, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 16, D. 2806-2807.

⁷ Determinação da Mesa de Inspeção de sair 12 navios por ano em esquadras de três em três meses, 29/01/1762, ANTT, Ministério do Reino, maço 599, Documento 8. Assinam a determinação da Mesa de Inspeção o seu presidente, Doutor João Bernardo Gonzaga, e os deputados: Francisco Gomes de Abreu e Lima Corte Real, Apolinário da Costa Teixeira, Francisco Borges dos Santos e o capitão Manoel Ignacio Ferreira.

⁸ TSTD, #50765; #50829, #50837, #50864, #51001.

Guiné.⁹ Segundo Caldas, ele mantinha negócios “no Reino e demais partes” e além de estar entre os negociantes de “maior inteligência nos preceitos mercantis”, figurava entre as “pessoas que na Cidade da Bahia têm casas com a formalidade de homens de negócio”.¹⁰

Em 1773, a Mesa de Inspeção lançou nova regulamentação em torno do tráfico de africanos, com a anuência dos “principais comerciantes da praça da Bahia”. Buscando “com eles a melhor forma com que se podia regular a negociação da Costa da Mina”, estabeleceram esquadras de quatro navios, que partiriam do porto de Salvador a cada quatro meses. Argumentavam ser este “o tempo proporcionado” para que cada embarcação pudesse “dar saída ao tabaco da sua carga”. Esta resolução também previa o fim das chamadas “licenças extraordinárias”, oferecidas pela Mesa de Inspeção para navios “fora do número das esquadras” se dirigirem à Costa da Mina. Geralmente, estas solicitações provinham dos governadores da capitania com o pretexto de atender diligências reais ou em resposta “aos requerimentos de alguns negociantes, que as pediam para se compensarem das perdas que tinham experimentado em viagens passadas”. Assim em dados anos, em vez de doze navios, partiam do porto de Salvador dezesseis ou dezoito.¹¹ Era justamente isso, que a nova determinação da Mesa pretendia evitar.

Como nas duas outras ocasiões, em 1773 havia entre os deputados da Mesa um destacado negociante de escravos, o capitão Theodozio Gonçalves da Silva. Homem de longa carreira no tráfico, proprietário de pelo menos quatro embarcações negreiras, atuou até os últimos anos do Setecentos comercializando para o reino e para Costa da Mina.¹² Não é possível inferir que estes indivíduos tivessem assumido cargos na Mesa de Inspeção com o deliberado objetivo de defender interesses corporativos no tráfico de africanos ou até mesmo assegurar o monopólio deste comércio para um grupo pequeno de negociantes. Mas é lícito supor que as restrições impostas pela Mesa de Inspeção à partida de embarcações para a Costa da Mina contava com a anuência desses deputados. É sintomático, no entanto, que, em 1778,

⁹ Carta dos homens de negócio da Bahia ao rei de Portugal [d. José] sobre as mudanças impostas ao comércio com a Costa da Mina, 18/08/1756, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx 09 D. 71 e 72. Representação dos comerciantes da praça da Bahia solicitando ao rei D. José aprovação para organizar a Companhia que pretendiam estabelecer para exploração do comércio da Costa da Mina. Estatutos da Companhia que alguns comerciantes da praça da Bahia pretendiam estabelecer para exploração do comércio da Costa da Mina, 03/05/1757, op. cit.

¹⁰ Caldas, *Notícia Geral de toda esta Capitania da Bahia*, pp. 316-321.

¹¹ Termo de resolução da Mesa de Inspeção a respeito da navegação da Costa da Mina com o parecer dos comerciantes e interessados na mesma navegação, 05/02/1773, ANTT, Ministério do Reino, Maço 599, Documento 9. Assinaram a resolução o presidente da Mesa, o desembargador João Ferreira Bitencourt de Sá e os deputados: Manoel de Lima Pereira, João Batista Teixeira e o capitão Teodósio Gonçalves Silva.

¹² Caldas, *Notícia Geral de toda esta Capitania da Bahia*, pp. 316-321. De acordo com o TSTD, o capitão Teodósio Gonçalves da Silva era proprietário das corvetas *N^a S^a da Boa Viagem e Três Reis Magos* e *N^a S^a das Brotas S João Nepomuceno e Almas*, da sumaca *N^a S^a do Pilar e Monte do Carmo*, e da galera *N^a S^a da Conceição e S José*. Ver TSTD, #50773, #50802, #50986, #51258, #40465, #40474.

quando a Mesa de Inspeção “aboliu inteiramente” o sistema de esquadras e tornou o comércio para a Costa da Mina “livre para todas e quaisquer pessoas e embarcações” – como previa, há 22 anos, a provisão expedida por d. José – não havia, entre os seus deputados, nenhum grande proprietário de navio negreiro. No edital em que lançou esta medida, o presidente da Mesa chegou a justificar que as determinações da provisão de 1756 haviam sido alteradas em “concórdia que fizeram e requereram os homens de negócio para que só por esquadras fossem despachados os navios daquele giro”.¹³ Revelando-se, de certo modo, a influência destes comerciantes sobre o órgão.

É provável que, assim como em 1756, o monopólio sobre o tráfico feito através do sistema de esquadras – reinstaurado pela Mesa de Inspeção – tivesse suscitado a insatisfação de pequenos e médios investidores da praça da Bahia, bem como de senhores de engenho e lavradores de cana e tabaco. Estes últimos, certamente, descontentes com os preços alcançados pelos africanos recém-desembarcados. Sem a influência de um deputado que representasse os grandes proprietários de navios negreiros, a Mesa de Inspeção tenderia à liberdade de comércio em prol da competitividade dos preços dos cativos, como postulava a provisão imposta à época do conde de Oeiras.

Pouco mais de uma década depois, em 1789, a Mesa de Inspeção encaminhou uma representação a d. Maria I, solicitando o retorno ao sistema de esquadras. Entre os seus deputados havia dois grandes senhorios de navios negreiros: Antônio da Fonseca Silva e João Barbosa Madureira.¹⁴ O primeiro, à época da representação, era proprietário da corveta *N^a S^a de Nazaré e São José* e o segundo das corvetas *N^a S^a da Purificação São João e São Benedito* e *N^a S^a de Nazaré Santo Antônio e Almas*. Em fins do XVIII, João Barbosa Madureira também era dono dos bergantins *Bonfim* e *Europa*, este último em sociedade com João Jorge Rapozo.¹⁵ Na representação encaminhada à rainha, como será pormenorizado mais adiante, a direção da Mesa de Inspeção propunha o monopólio dos homens de negócio da Bahia sobre o tráfico com a Costa da Mina como única medida capaz de retirar este comércio da decadência em que se encontrava.

¹³ Registro de Edital que a Mesa da Inspeção fez público ser franco a negociação e comércio com a Costa da Mina, 10/07/1778, ANTT, Ministério do Reino, maço 599. Documento 11. A Mesa de Inspeção, em 1778, era presidida pelo desembargador João Ferreira Bitencourt de Sá e pelos deputados: Antônio Gomes de Sá, João Batista Teixeira da Cunha Coutinho, Manoel Francisco Serra e José Afonso de Carvalho.

¹⁴ Representação da Mesa de Inspeção da Bahia a rainha de Portugal [d. Maria I] sobre o tráfico na Costa da Mina, 31/07/1789, op. cit. A Mesa de Inspeção, em 1789, era presidida pelo desembargador Filipe José de Faria, tendo por deputados: José Gabriel Calmon de Almeida, Joaquim Rodrigues Sa^{al}, Antônio da Fonseca Silva e João Barbosa Madureira.

¹⁵ TSTD, #52070; #49627, #51096, #51239, #51283, respectivamente.

Este tema, no entanto, era bastante controverso. Sabia-se que os portugueses sofriam com a concorrência francesa, com as arbitrariedades e violências praticadas pelos holandeses e com a restrição do comércio aos portos de Ajudá, Epe, Badagri, Porto Novo e, depois, Onim. Porém, para algumas autoridades, os problemas não residiam aí, mas sim na forma como os homens de negócio geriam este comércio. Na opinião do ouvidor de São Tomé e Príncipe, Caetano Bernardo Pimentel Castro Mesquita, por exemplo, a decadência do comércio com a “Costa do Leste” – como se referia à Costa da Mina – se devia “à ambição dos comerciantes”, que negociavam ilicitamente com estrangeiros europeus o tabaco da Bahia.¹⁶

O advogado José da Silva Lisboa, em 1781, também creditava aos homens de negócio da Bahia os problemas enfrentados na Costa da Mina. Sobre as violências praticadas por ingleses e holandeses, ele afirmou acreditar “que a coisa é exagerada e que a vantagem de ganhar seguramente nas ditas fazendas, passadas por alto [ou seja, por contrabando] facilmente os sujeita as capitulações do estrangeiro”.¹⁷ Em 1789, quando a Mesa de Inspeção remeteu a representação a d. Maria I, os ataques holandeses haviam arrefecido, pois a companhia holandesa já dava sinais de enfraquecimento e, em poucos anos, as chamadas “dachas” deixariam de ser cobradas. Mas enquanto os grandes senhorios de embarcações disputavam junto à Mesa de Inspeção o exclusivismo sobre o tráfico, conflitos políticos tornavam este comércio cada vez mais melindroso nos portos da Costa da Mina.

Rumo à leste: tráfico, conflitos e tensões na Costa da Mina

Na década de 1770, a escassez de escravos no porto de Ajudá recrudescera a ponto dos diretores dos fortes europeus, nos anos de 1774 e 1780, queixarem-se diretamente ao rei daomeano. Na época, acreditavam-se tratar de um problema passageiro, localizado na distribuição. Porém, não demoraram em perceber tratar-se, na verdade, algo mais profundo. Os escravos exportados pelo Daomé provinham principalmente das guerras perpetradas por seu rei ou através das redes de comércio interioranas, nas quais Oyó era o principal fornecedor. Contudo, a partir de 1774, após a ascensão do alafin Abiodun, que destituiu

¹⁶ Carta do Ouvidor Caetano Bernardo Pimentel Castro Mesquita ao Secretário de Estado Martinho de Melo e Castro sobre a decadência no comércio dos navios do Brasil para a Costa do Leste, 03/07/1774, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx 15 D. 33.

¹⁷ Ofício do advogado da Bahia, José da Silva Lisboa, ao diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa, sobre a Bahia, cidade, ilhas, vilas, clima, fortificações, defesa militar, tropas de guarnição, comércio, agricultura, cultura da cana-de-açúcar, tabaco, mandioca e algodão, população, usos, costumes, o luxo, escravatura, exportação, construções navais, comércio, navegação para a Costa da Mina, etc., 18/10/1781, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 57, D. 10907.

Basorun Gaha, o Império de Oyó alterou sua política com relação ao fornecimento de escravos para o porto de Ajudá. O novo alafin passou a incentivar o tráfico de escravos e, a partir de 1776, deslocou o mercado de cativos da região de lagunas Abomey-Calavi. Nessa época, os escravos comercializados em Abomey-Calavi abasteciam os portos de Ajudá, Epe, Porto Novo e Badagri. Abiodun decidiu transformar Porto Novo no principal porto de Oyó, em detrimento do abastecimento dos demais, principalmente de Ajudá.¹⁸

A expansão da oferta de cativos em Porto Novo tornou-o um dos principais pontos de comércio das embarcações baianas. O crescimento das exportações de escravos para a América portuguesa foi tamanho que levou o rei de Porto Novo a escrever, em 1775, ao governador da capitania da Bahia, Manuel da Cunha Menezes. A missiva foi encaminhada através do capitão Luís Vieira da Silva, que claramente havia dialogado com o rei sobre o assunto, uma vez que na carta é dito que o capitão “poderá melhor informar” ao governador sobre os “desejos” do mandatário africano. Logo, Luís Vieira além de ter sido o portador da missiva, talvez tivesse sido o responsável por escrevê-la a partir do que o tradutor ou *língua* do rei lhe ditava.¹⁹ Neste documento, o rei africano sugeria aos portugueses a construção de uma feitoria em Porto Novo, tal qual haviam feito em Ajudá.

Segundo Verger, a mesma oferta teria sido feita aos franceses, pois a ideia do monarca africano era edificar uma fortaleza entre a lagoa e a beira-mar, mobilizando para isto os interesses mercantis europeus. O objetivo era, através deste equipamento, proteger Povo Novo de possíveis incursões inimigas, principalmente dos daomeanos.²⁰ Ao ter conhecimento da carta do rei de Porto Novo, o governador Manuel da Cunha Menezes enviou-a para apreciação do secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro. No encaminhamento do governador, este sugeriu que a construção de uma fortaleza e feitoria somente fosse realizada caso o rei de Porto Novo arcasse “com toda a despesa”, que incluía não apenas a “edificação, mas também a de petrechos e guarnição”.²¹ Não houve resposta ao encaminhamento do governador e, ao que tudo indica, a solicitação do monarca africano foi ignorada.

¹⁸ Law, *Ouidah*, p. 133 e Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, pp. 141-146.

¹⁹ De acordo com o TSTD, o capitão Luís Vieira da Silva dirigia embarcações negreiras desde o começo da década de 1760, sempre em direção aos portos da Costa da Mina. Nas seis viagens localizadas em que consta como capitão, cinco tiveram a Bahia como destino final e uma, em 1764, o Rio de Janeiro. Não foi encontrada a viagem na qual trouxera a carta do rei de Ardra, certamente ocorrida no decorrer de 1774 e 1775. Ver TSTD, #47620, #49668, #50853, #50911, #50948, #51145.

²⁰ Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 216-217.

²¹ Ofício do governador Manuel da Cunha Menezes ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro, dando parecer sobre a pretensão do rei de Ardra. Carta do rei de Ardra ao governador da Bahia manifestando o desejo de construir uma fortaleza semelhante a de Ajudá, nos seus territórios, 16/10/1775, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 48, D. 8941-8944.

A década de 1780 não trouxe ventos melhores para o tráfico entre a Bahia e a Costa da Mina. De um lado, houve uma intensificação dos ataques holandeses aos navios portugueses.²² De outro, havia uma forte concorrência inglesa e francesa, principalmente nos anos de 1783-84. Período em que essas embarcações estrangeiras passaram a obter o tabaco baiano de terceira qualidade em Lisboa, utilizando-o para adquirir escravos na Costa da Mina.²³ Despiam, desta forma, os traficantes da Bahia da única vantagem que até então usufruíam no comércio na costa, que era o exclusivismo sobre o tão apreciado fumo baiano.

A despeito destas questões, houve um significativo crescimento do tráfico da Bahia para Costa da Mina nos anos de 1780, conforme demonstrado na tabela 1 (p. 131). A exportação de africanos oriundos desta região cresceu 35% se comparado à década anterior, quando a maioria dos escravos foram importados dos portos de Luanda e Benguela. Ou seja, após um curto período em que Angola respondeu pela maioria dos africanos que adentraram na Baía de Todos-os-Santos, os portos do Golfo da Guiné voltaram a ser a principal zona fornecedora de mão de obra para a Bahia e assim permaneceu até a extinção do tráfico em meados do século XIX. O crescimento do comércio com esta região, na década de 1780, provavelmente esteve relacionado à liberdade de navegação reestabelecida pela Mesa de Inspeção em 1778. De modo que houve uma acomodação no fluxo do tráfico. A importação total de africanos para capitania, no mesmo período, havia crescido aproximadamente 4%. Aumento este que certamente acompanhou as mudanças na economia colonial, cuja expansão agrícola levou ao crescimento da demanda por mão de obra, a despeito do arrefecimento da mineração.²⁴

Do outro lado do Atlântico, sucessões monárquicas e conflitos políticos na Costa da Mina viriam a interferir diretamente no tráfico, tornando instáveis a oferta de cativos e a segurança nos portos negreiros. A ascensão de Kpengla ao trono daomeano, em 1774, por exemplo, marcou de vez o posicionamento beligerante do Daomé frente ao crescimento do tráfico em Porto e Novo e Badagri. Esta postura levou o alafin de Oyó, Abiodun, a estender sua proteção militar sobre essas duas cidades, já em 1777. Em 1781, no entanto, houve um

²²Representação dos comerciantes da Bahia, contra as violências exercidas pelos holandeses nos navios mercantes portugueses que navegam para a Costa da Mina, 17/07/1781, AHU, ACL, CU, 005-01, *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 57, D. 10872-10878.

²³“Discurso preliminar, histórico, introdutivo com natureza de descrição econômica da Comarca da Bahia que em si compreende o paralelo da agricultura, da navegação, e do comércio antigo com o moderno, e atual daquela dita Comarca, e Cidade, por ser esta a mais antiga, a mais fecunda, e a mais rica de todas as outras do Ultramar, pelos muitos gêneros, com que ela com abundância socorro a exportação”, BN, Anais da Biblioteca Nacional, vol 27, p. 337. Representação da Mesa de Inspeção da Bahia a rainha de Portugal [d. Maria I] sobre o tráfico na Costa da Mina, 31/07/1789, op. cit.

²⁴< <http://www.slavevoyages.org/voyage/search>>. Sobre a expansão agrícola a partir da década de 1780 ver Arno Wehling e Maria José C. de M. Wehling, *Formação do Brasil Colonial*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994, pp. 187-218.

conflito entre estes dois portos. As autoridades de Badagri e Onim atacaram Porto Novo, provavelmente por este ter apoiado a incursão de Sessu contra Badagri, em 1776. Abiodun, ao intervir em prol de Porto Novo, vislumbrou a possibilidade de centralizar o tráfico neste enclave que, até então, concentrava a exportação de escravos comercializados por Oyó.²⁵ Contudo, no ano seguinte, as forças de Badagri direcionadas contra Porto Novo venceram as tropas do alafin, bem como as do Daomé. Este, como vassalo de Oyó, havia sido obrigado a prestar auxílio militar ao alafin.

Nos anos de 1781-1788, vários conflitos eclodiram entre os reinos costeiros vassalos de Oyó. Em 1782, os daomeanos destruíram Epe com a cooperação ativa de Porto Novo e a anuência de Oyó. Em 1784, o porto de Badagri seria vítima de um ataque organizado pelo alafin Abiodun, que teria reunido tropas dos reinos vassalos de Oyó, incluindo Porto Novo e Daomé. O interesse em dominar o comércio atlântico contribuiu para o malogro desta aliança, levando os daomeanos a investirem contra o Porto Novo em 1787, 1791 e 1804. A pressão do Daomé, no entanto, foi ineficaz no longo prazo, porque Oyó estendeu seu comércio ainda mais para leste, voltando-o para Onim, futura Lagos. Este porto, localizado fora da área de alcance das forças daomeanas, passou a exportar cada vez mais cativos oriundos do império iorubá.²⁶

As tentativas frustradas de Oyó para conter as disputas entre os reinos costeiros sinalizavam os primeiros indícios de enfraquecimento deste império. Segundo Akinjogbin, a debilidade de Oyó advinha das escolhas políticas do alafin Abiodun. Este teria negligenciado o fortalecimento do exército, subordinando o Estado a atividades econômicas como o tráfico de escravos.²⁷

Os distúrbios em Porto Novo e Badagri levaram as embarcações baianas a voltarem a buscar o porto de Ajudá na década de 1780, em um momento de ampliação da demanda brasileira, em virtude do revigoramento da atividade agrícola.²⁸ Foi justamente neste período que o rei daomeano, Kpengla, tentou impor o monopólio régio sobre o tráfico. Para efetivar este propósito, fixou os preços dos cativos abaixo do valor de mercado, colocando-se como intermediário dos traficantes do interior, reforçando a proibição destes comercializarem

²⁵ Law, *The Oyo Empire c. 1600-c.1836*, p. 223 e Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, pp. 161-164.

²⁶ Law, *The Oyo Empire c. 1600-c.1836*, pp. 223-224 e Law, *Ouidah*, p. 126.

²⁷ Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, pp. 164-168.

²⁸ Em 1783, o governador do forte inglês em Ajudá, Mr. Lionel Abson, creditava a falta de escravos em Porto Novo e Badagri à derrota de Oyó numa razia empreendida contra o reino Bariba (Borgu). Os escravos vendidos por Oyó não eram obtidos exclusivamente por meio de tributo, guerras e razias, também podiam ser adquiridos através do comércio, junto aos estados vizinhos do norte, principalmente em Nupe e Bariba. Desta forma, Oyó, em grande medida, atuou como um intermediário entre os estados do norte e a costa, comercializando escravos e produtos oriundos da Europa e das Américas. Law, *The Oyo Empire c. 1600-c.1836*, pp. 226-228.

diretamente com os europeus no litoral. Em resposta, os comerciantes africanos recusaram-se a vender os escravos pelo preço tabelado e, por isso, acabavam sendo, muitas vezes, compelidos à força pelos oficiais do rei do Daomé.²⁹

O diretor da fortaleza portuguesa em Ajudá, Francisco Antônio da Fonseca Aragão, comentou este assunto numa missiva enviada ao governador da Bahia em 25 de junho de 1784. De acordo com o diretor, de “dois anos para cá”, o tráfico naquele porto encontrava-se em franca decadência. Isto se devia “não só pela razão deste rei ser teimoso em vedar para as terras donde emanava a melhor e maior parte de escravatura alguns gêneros e altear exorbitantes preços em outras”, mas também pelo fato de Kpengla ter imposto uma série de novos tributos e direitos. De modo que a escassez de mercadorias e de navios marcava a paisagem de Ajudá e somente havia abundância de escravos nos “portos de Cabo Corso e Annababu”, franqueados “só para os ingleses”. Francisco Antônio da Fonseca Aragão queixava-se ainda que o rei daomeano “tem perturbado os mais portos e terras que o contestam com guerras, por cuja causa se acha bem destituído de força, mas não da sua bárbara soberba que sempre finge o tê-la no maior auge.”³⁰

Apesar de carregar nas tintas o seu preconceito contra o soberano do Daomé, Francisco Antônio da Fonseca Aragão afirmou estar negociando com ele um acordo, juntamente com os demais diretores dos fortes europeus em Ajudá. O objetivo era diminuir os tributos e selar a “paz com os mais portos e terras donde entrava a escravatura”. Esta tentativa foi frustrada, pois, para Kpengla, o crescimento do comércio europeu em Porto Novo e Badagri era o responsável pelo declínio do tráfico em Ajudá, por isso, deveria ser barrado através da força das armas. Somente com a ascensão de Agonglo ao trono daomeano, em 1789, esta política foi revista. O novo soberano buscou fortalecer as redes mercantis interioranas, permitindo a liberdade de comércio aos negociantes do interior.³¹

As incursões daomeanas contra Porto Novo e Badagri, como dito mais acima, aumentaram o fluxo de embarcações oriundas da Bahia em Ajudá, sobretudo a partir de 1783. A diminuição da capacidade de Oyó de salvaguardar os reinos que lhe eram tributários contribuiu para tornar Porto Novo, no início da década de 1780, em um lugar pouco atrativo para os traficantes europeus. Isto, a curto prazo, beneficiou o principal porto rival, Ajudá, cujo comércio negreiro teve um leve crescimento entre os anos de 1781 e 1785. Segundo

²⁹ Law, *Ouidah*, p. 112

³⁰ Carta do diretor da Fortaleza de Ajudá, Francisco Antônio da Fonseca Aragão, sobre o governo da dita fortaleza, procedimento de funcionários, livros e registros da fortaleza, 25/06/1784, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx 20 D. 29.

³¹ Law, *Ouidah*, p. 112

Akinjogbin, em fins de novembro de 1783, havia seis navios portugueses no porto daomeano, apesar da forte concorrência inglesa e francesa e da intensificação dos ataques holandeses.³² A possibilidade de se despachar livremente navios para a Costa da Mina, ratificada pela Mesa de Inspeção em 1778, contribuiu para uma profusão ainda maior de vasos negreiros. A liberdade de comércio animou novos armadores, bem como pequenos e médios investidores.

A abundância de negociantes envolvidos com o tráfico na Bahia não passou despercebida para observadores da época. O advogado José da Silva Lisboa, ao encaminhar um ofício ao diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa, em 1781, por exemplo, mencionou como este negócio ganhava fôlego na praça baiana. De acordo com o advogado, para armar uma carga para a Costa da Mina não era “preciso ter muito fundo”, ou seja, grande cabedal. O essencial era dispor de “uma boa sumaca” ou corveta, com as quais era possível obter crédito com juros de “18% para carregarem a sua embarcação, risco que se vence a 30 dias depois da chegada da embarcação à cidade”.³³

Esta profusão de navios não agradava os experimentados negociantes da rota Bahia-Costa da Mina e, para algumas autoridades, representava a desorganização deste comércio. O diretor do forte português em Ajudá, por exemplo, queixava-se de que os capitães negreiros não obedeciam a determinação de adentrar um navio por vez nos portos africanos, como previa a provisão de 1756.

Em 1789, uma inflexão: o tráfico nos últimos anos do Setecentos.

No ano de 1789 desenrolaram-se acontecimentos que tiveram implicação direta sobre o tráfico de africanos na Costa da Mina. Neste ano, como foi visto, os antigos proprietários de navios negreiros na Bahia encaminharam uma petição, através da Mesa de Inspeção, solicitando à rainha d. Maria I o retorno ao monopólio da navegação para a Costa da Mina, com a reimplantação do sistema de esquadras. 1789 também foi marcado pelo passamento de Kpengla, rei do Daomé, e do alafin de Oyó, Abiodun. Ademais, teve início a revolução francesa, episódio cujos desdobramentos atingiram diretamente o comércio europeu na costa africana e a própria escravidão nas Américas, tendo como fato mais expressivo a revolta

³² Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, pp.170-171.

³³ Ofício do advogado da Bahia, José da Silva Lisboa, ao diretor do Real Jardim Botânico de Lisboa, sobre a Bahia, cidade, ilhas, vilas, clima, fortificações, defesa militar, tropas de guarnição, comércio, agricultura, cultura da cana-de-açúcar, tabaco, mandioca e algodão, população, usos, costumes, o luxo, escravatura, exportação, construções navais, comércio, navegação para a Costa da Mina, etc., 18/10/1781, op. cit.

escrava na colônia francesa de Saint-Domingue, em 1791, que pôs fim à escravidão e levou a sua independência em 1804.

A súplica dos grandes senhorios de navios negreiros na Bahia trazia um tom amargo com relação às medidas adotadas pela Mesa de Inspeção em 1778. Ou seja, atribuíam uma suposta decadência do tráfico à grande profusão de vasos que abarrotavam os portos da Costa da Mina com tabaco. Isto, segundo eles, ocasionava a desvalorização do produto, tornando o preço dos cativos “exorbitantes”. Parte da carga de fumo sequer conseguia ser comercializada, acabava estragando e sendo lançada ao mar.³⁴

A queixa dos principais proprietários de navios era respaldada pelo diretor da fortaleza de Ajudá. Francisco Antônio da Fonseca Aragão, ainda em 1784, destacava que o grande número de navios portugueses nos portos da Costa da Mina tornava os negociantes africanos “mais soberbos, atrevidos, e ladrões, o que não acontece quando tem um navio só”. Por isso, o diretor da feitoria portuguesa sugeria que a navegação fosse ou “bem regulada por uma companhia” ou seguissem o sistema de esquadras, para que adentrasse somente uma embarcação a cada quatro meses em um dos quatro portos disponíveis para comércio português, a saber: Ajudá, Porto Novo, Badagri e Onim. Com a ressalva, segundo Aragão, que este último “não é porto para embarcações grandes e só sim pequenas”.³⁵

Os grandes senhorios de navios negreiros da Bahia, portanto, pleiteavam a supressão da provisão de 1756, bem como a de 1778, e o reestabelecimento do monopólio sobre o tráfico por meio do sistema de esquadras. Requisitavam também a ampliação da quantidade de tabaco que poderiam exportar, de três para cinco mil rolos por embarcação. As autoridades coloniais, sobretudo na alfândega, tinham ciência de que muitos navios se dirigiam à Costa da Mina com uma carga de fumo superior ao permitido por lei, porém nada faziam. Os negociantes queriam, então, legalizar o contrabando.

Em 1783, a Mesa de Inspeção chegou a comunicar ao secretário geral da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, que “não se observa, nem em tempo algum foi observada a provisão de 30 de março de 1756 na parte em que ordena não possa embarcação alguma que for ao resgate dos cativos na Costa da Mina levar mais rolos que três mil”. Os navios desta carreira sempre “carregam muito mais a proporção da sua lotação”. Ademais, ainda conforme a apuração da Mesa, esta “proibição passava a ser prejudicial à mesma negociação, ofensiva ao Estado e lesiva à Real Fazenda”. Isto porque, privava os armadores e

³⁴ Representação da Mesa de Inspeção da Bahia a rainha de Portugal [d. Maria I] sobre o tráfico na Costa da Mina, 31/07/1789, op. cit.

³⁵ Carta do diretor da Fortaleza de Ajudá, Francisco Antônio da Fonseca Aragão, sobre o governo da dita fortaleza, procedimento de funcionários, livros e registros da fortaleza, 25/06/1784, op. cit.

proprietários de navios de maiores ganhos, impedia a capitania de dispor de navios maiores que lhe proporcionasse maior força naval e, por fim, despojava o erário régio de uma maior arrecadação, proveniente da exportação de tabaco e da entrada de africanos em maior número.³⁶

A súplica dos grandes senhorios de navios, em 1789, portanto, buscava legitimar aquilo que, na prática, já era feito ilicitamente. Ademais, visando assegurar o monopólio da navegação para a Costa da Mina nas mãos de um pequeno grupo de negociantes, sugeriam que o sistema de esquadras comportasse apenas trinta embarcações. Destas, doze seriam para giro em um ano, saindo três a cada quatro meses, as outras doze para giro no ano seguinte e “seis para substituírem algumas que estejam impossibilitadas para fazerem viagem”. Isto, na opinião dos suplicantes, vedaria a emissão de licenças extraordinárias. A escolha das embarcações teria como base a antiguidade delas nesta rota de comércio e o pertencimento a “casas estabelecidas”, com sócios matriculados na Mesa de Inspeção; novos comerciantes não seriam admitidos.³⁷ Em outras palavras, o clube era fechado e poucos seriam seus membros.

O ano de 1789, como dito acima, trouxe consigo o falecimento do rei Kpengla e do alafin Abiodun. Se por um lado a ascensão de Agonglo acarretou uma mudança na gestão interna do tráfico no Daomé, conforme já foi visto, a morte de Abiodun, por outro, marcou decisivamente o enfraquecimento político de Oyó. Os primeiros sinais de debilidade se manifestaram em 1783, ainda sob o governo deste alafin, quando houve a derrota para os baribas, e se agravaram nos últimos anos do Setecentos. Abiodun, de acordo com a tradição oral, teria sido o último alafin a assegurar a unidade e a força do reino e do império que havia criado. Em 1790, durante o governo do alafin Awole, o reino de Nupe insurgiu-se contra Oyó, seu suserano. Esta sublevação diminuiu as fontes de aquisição de cativos do império, repercutindo na queda da oferta de escravos em Porto Novo e Badagri. A independência de Nupe acelerou o enfraquecimento político de Oyó. De modo que, em fins do século XVIII, seu poderoso exército havia se desintegrado e seus oficiais rebelaram-se contra a autoridade do alafin. O império entrou em colapso, originando pequenos estados independentes. Se de imediato houve queda na oferta de escravos, devido a interrupção das redes de comércio no interior, as guerras que se seguiram no início do século seguinte proporcionaram uma

³⁶ Ofício da Mesa da Inspeção ao [Martinho de Melo e Castro] sobre as providências que tinha tomado para evitar que os navios que faziam o comércio dos escravos na Costa da Mina, carregassem mais de 3000 rolos de tabaco, número fixado pela provisão régia de 30 de março de 1756, 18/11/1783, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 59, D. 11343-11345.

³⁷ Representação da Mesa de Inspeção da Bahia a rainha de Portugal [d. Maria I] sobre o tráfico na Costa da Mina, 31/07/1789, op. cit.

ampliação dramática do número de pessoas capturadas no conflito e traficadas para embarque no litoral.³⁸

O ano de 1789 também foi marcado pelo início da revolução francesa, que convulsionou o antigo regime. A escravidão e o tráfico transatlântico na Bahia, por sua vez, não ficaram imunes ao turbilhão proporcionado por este episódio. Os ideais revolucionários influenciaram o movimento contestatório de 1798, conhecido como revolta dos alfaiates ou revolta dos búzios.³⁹ Mas antes que os primeiros boletins sediciosos começassem a circular pela Cidade da Bahia, os desdobramentos da revolução francesa já se faziam sentir sobre o comércio na costa africana.

O processo revolucionário em Saint-Domingue e a radicalização jacobina levaram à supressão do comércio transatlântico de africanos pela Convenção, em 1794, bem como o reconhecimento da abolição da escravidão nas colônias francesas. Após o *18 de Brumário*, no entanto, Napoleão tentou reimplantar a antiga ordem escravista, de modo que o tráfico negreiro francês e a escravidão foram reestabelecidos em 1802.⁴⁰ Contudo, o fluxo de navios franceses na Costa da Mina não voltou aos patamares anteriores a 1794. Com a restauração monárquica, em 1815, a França aderiu ao abolicionismo defendido pela Grã-Bretanha, suprimindo definitivamente o tráfico de africanos, mas mantendo a escravidão nas colônias americanas que lhe restaram.⁴¹

Em 1794, os conflitos na Europa desdobraram-se sobre a costa africana. O governo jacobino declarou guerra ao comércio negreiro, investindo não apenas contra a Grã-Bretanha, mas direcionando os ataques a todos os navios negreiros que encontrasse. Em novembro daquele ano, uma esquadra francesa, portando falsamente uma bandeira inglesa, foi enviada ao porto de Ajudá, onde capturou todos os navios portugueses que ali se encontravam. Em

³⁸ Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, pp. 175-177. João José Reis, *Rebelião Escrava no Brasil. A História do Levante dos Malês em 1835*, Edição Revista e Ampliada, São Paulo: Companhia das Letras, 2003, pp. 162-164. Law, *The Oyo Empire c. 1600-c.1836*, pp. 245-260.

³⁹ Patrícia Valim, “Cooperação dos enteados: tensão, contestação e negociação política na Conjuração Baiana de 1798”, (Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2012). Katia M. de Queirós Mattoso, *A presença francesa no movimento revolucionário baiano de 1798*, Salvador: Itapuã, 1969. Kátia M. de Queiroz Mattoso, *Da Revolução dos Alfaiates à riqueza dos baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*, Salvador: Corrupio, 2004, pp. 317-330. István Jancsó e Marco Morel, “Novas perspectivas sobre a presença francesa na Bahia em torno de 1798”, *Topoi*, vol 8, nº 14, (2007), pp.206-232.

⁴⁰ Laurent Azevedo Marques de Saes, “A primeira abolição francesa da escravidão (4 de fevereiro de 1794) e o problema dos regimes de trabalho”, *Saeculum - Revista e História*, nº29, (2013), pp.125-143; Susan Buck-Morss, “Hegel e Haiti”, *Novos Estudos – CEBRAP*, nº.90, (2011), pp.131-171.

⁴¹ Gilberto da Silva Guizelin, “A abolição do tráfico de escravos no Atlântico Sul: Portugal, o Brasil e a questão do contrabando de africanos”, *Almanack. Guarulhos*, nº 05, (2013), pp.123-144.

represália, os daomeanos chegaram a cercar os fortes europeus e prenderam diretores e oficiais dentro deles, mas isso não foi o suficiente para aplacar os franceses.⁴²

As primeiras notícias sobre os estragos ocasionados pela esquadra francesa somente chegaram à Cidade da Bahia no começo de 1795. Segundo o diretor da fortaleza de Ajudá, Fonseca Aragão, a esquadra era formada por sete embarcações e teria apreendido 56 navios entre julho de 1794 e 16 de fevereiro de 1795, sendo 48 ingleses, sete portugueses e um espanhol.⁴³ A ação francesa, em Ajudá, teria se desenrolado na madrugada de 8 de dezembro de 1794, por volta das 2h. Àquela altura, na Bahia, os fiéis rezavam ou se preparavam para louvar N^a S^a da Conceição – pois oito de dezembro é o dia voltado à sua devoção –, enquanto proprietários e investidores dos navios negreiros não imaginavam os prejuízos que breve lhes seriam noticiados. Além das informações trazidas pela carta do diretor da feitoria, o governador da Bahia, Fernando José de Portugal, soube dos eventos ocorridos em Ajudá e em Porto Novo através de dois marinheiros vindos do porto de Benim a bordo do bergantim *Senhor do Bonfim Santo Antônio e Almas*, que aportou em Salvador em 28 de março de 1795.⁴⁴

De acordo com o governador das Ilhas de São Tomé e Príncipe, a esquadra francesa abordou as embarcações que negociavam escravos pela costa africana desde o rio Senegal até Acra e deste porto até o Cabo Lopo Gonçalves – passando pelo Calabar até Bonni – de onde rumaram pela costa até a foz do Rio Congo. Ainda segundo o governador, o litoral de Angola também sofreu com as investidas francesas. Apresamentos foram realizados no norte de Luanda nos portos de Mayombe, Loango, Molembo, Cabinda (ver mapas 2 e 3).⁴⁵

⁴² Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, pp. 181-184. Verger também aborda o assunto, descrevendo-o a partir do relato do diretor do forte inglês, Lionel Abson. Ver Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 229-233.

⁴³ Ofício do [capitão] Mateus Pereira de Campos ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro] referente à notícia de que na Costa da Mina uma nau, um bergantim e duas fragatas queimaram seis embarcações da praça da Bahia, 29/04/1795, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 198, D. 14332. Carta do capitão mor João Batista e Silva, dando conta da chegada de uma esquadra francesa à Costa da África e das violências por ela praticadas, 01/03/1795, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx 26 D. 2. Carta do capitão mor João Batista e Silva à rainha [d. Maria I] e a Martinho de Melo e Castro [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], sobre as ações da esquadra francesa que aportara na Ilha em 12 de abril de 1795, 30/04/1795, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé* Cx 26 D. 2 e D. 10.

⁴⁴ Ofício do governador d. Fernando José de Portugal ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro informando que uma esquadra francesa tinha atacado, incendiado e saqueado navios portugueses ancorados nos portos de Ajudá e Porto Novo, e solicitando providências para garantir a segurança da Bahia do ataque de franceses, 29/04/1795, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 82, D. 16045-16052. Os marinheiros que informaram o governador foram Antônio Pedro da Trindade, branco, natural de Portugal, que presenciou o ataque francês em Ajudá, e Valério Pedro, cabra, natural da ilha do Príncipe, que presenciou a ação francesa em Porto Novo.

⁴⁵ Carta do Governador João Rozendo Tavares Leote à rainha [d. Maria I] sobre os estragos causados pela esquadra francesa na Costa da África, 07/12/1795, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx 26, D. 37

Em 1797, uma nova esquadra francesa foi enviada ao litoral africano e os ataques seguiram até 1800 em vários portos da costa. Os portugueses eram as principais vítimas, por serem, entre os europeus, os que mais frequentavam o porto de Ajudá. Isto levou a uma diminuição no número de embarcações enviadas àquele porto na década de 1790. Além da insegurança, segundo o diretor Fonseca Aragão, não havia abundância de cativos devido a uma “epidemia de bexigas e escorbuto, e outras rigorosas moléstias”.⁴⁶ Em 1797, as corvetas *Graça* e *São João Nepomuceno* foram apreendidas, em Ajudá, pelos corsários franceses *Surprise* e *Vengeur*. Deste porto, seguiram para Apa, onde apreenderam o bergantim *Zabumba*, depois se dirigiram a Porto Novo e capturaram uma sumaca, “dando-a para nela se transportar a tripulação do *Zabumba*”. Buscando prevenir novas apreensões, a Coroa portuguesa armou uma frota de guerra com artilharia vinda de Lisboa, composta também por navios mercantes de grande porte.⁴⁷

Em Angola, novas incursões ocorreram em 1798, uma das vítimas foi o bergantim *N^a S^a da Conceição e Alecrim*, capitaneado por Manuel António Francisco da Rocha, vindo de Luanda com escravos a bordo.⁴⁸ Os franceses também se voltaram contra as embarcações mercantes portuguesas que navegavam em direção à Índia. Corsários, nas ilhas Maurícias, confiscaram navios portugueses no oceano Índico, como o *Santo Antônio de Polifemo*, o *Belisario* e o *Arrábida*, em 1797. A essa altura, o alvo francês já não era necessariamente o tráfico, mas o comércio colonial de rivais europeus.

Preocupado com as investidas francesas e com o declínio do comércio em Ajudá, Agonglo escreveu uma carta para a rainha de Portugal, d. Maria I, em 20 de março de 1795. Nela o soberano do Daomé mencionou com pesar as violências cometidas pelos franceses e teceu críticas ao então diretor da feitoria portuguesa, Francisco Antônio Fonseca Aragão, sobretudo com relação a sua fraca posição e pouca beligerância diante das investidas francesas. Segundo o monarca daomeano, o diretor havia se negado a auxiliar os capitães negreiros portugueses que haviam conseguido escapar com seus escravos do ataque francês.

⁴⁶ Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, p. 181-184. Carta do Diretor da Fortaleza de Ajudá Francisco Antônio da Fonseca Aragão a d. Fernando José de Portugal [governador da Bahia], narrando o ataque da esquadra francesa no porto de Ajudá, 13/03/1795, AHU, ACL, CU, 070, *São Tomé*, Cx 26 D. 4.

⁴⁷ Barros, *Novos documentos para história colonial*, pp. 43 – 64. Ofício do governador d. Fernando José de Portugal ao [ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos] d. Rodrigo de Souza Coutinho, informando que os corsários franceses *Surprise* e *Vengeur* tinham apresado as corvetas portuguesas *Graça* e *São João Nepomuceno* no porto de Ajudá, 16/03/1798, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 92, D. 18125.

⁴⁸ Ofícios do governador d. Fernando José de Portugal ao [ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos] d. Rodrigo de Souza Coutinho informando sobre a chegada do bergantim *N^a S^a da Conceição o Alecrim*, do capitão Manuel António Francisco da Rocha, procedente de Angola, com escravos, e que tinha sido assaltado por corsários franceses, 23/10/1798, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 95, D. 18478-18479.

Ademais, Agonglo solicitou também o auxílio da Coroa portuguesa com duas embarcações destinadas à segurança do porto de Ajudá, além de “ouro, seda e tudo o que mais um rei precisa”.⁴⁹

Neste mesmo ano, Agonglo enviou dois embaixadores para dialogarem diretamente com d. Maria I. Mas antes de chegarem a Lisboa, aportaram na Cidade da Bahia a bordo da corveta *Santíssimo Sacramento São Francisco das Chagas*, capitaneada por Manoel Jorge Martins.⁵⁰ Segundo Verger, o tenente da feitoria portuguesa, Francisco Xavier Álvares do Amaral, havia convencido o soberano do Daomé a enviar os embaixadores e teria, ele próprio, escrito a carta direcionada à rainha portuguesa. Agonglo pleiteava junto ao governo português o monopólio de Ajudá sobre o tráfico para o Brasil.⁵¹

Ao comentar a proposta do rei daomeano num ofício direcionado ao Secretário de Estado, o governador Fernando José de Portugal afirmou ser “impraticável o comércio privativo do porto de Ajudá”. Alegava que tal medida somente acarretaria prejuízos à navegação da capitania, as embarcações demorariam mais tempo para completarem sua carga, pois negociariam em um único porto. Este monopólio poderia acarretar o aumento no preço dos cativos na costa africana, que seria repassado aos compradores na Bahia, ocasionando o decréscimo no valor do tabaco. Não haveria, além disso, liberdade para escolher os escravos, sem contar que nos demais portos da Costa da Mina era possível negociar com preços melhores que em Ajudá. Por último, o governador afirmava não ser “conveniente que nesta capitania se junte um grande número de escravos de uma só nação, do que facilmente poderiam resultar perniciosas consequências”.⁵²

⁴⁹ Carta do rei do Daomé ao governador da Bahia, d. Fernando José de Portugal, na qual tece críticas ao diretor da Fortaleza de Ajudá Francisco Antônio Fonseca Aragão, 20/03/1795, AHU, ACL, CU, 070 *São Tomé*, Cx 26 D 7. Neste documento, consta também a resposta feita pelo príncipe regente d. João, em nome de d. Maria I, datada de 6 de janeiro de 1796. Na missiva, o príncipe regente afirma ter ciência sobre o mau procedimento do diretor da Fortaleza, por isso, já pensava em destituí-lo. Com relação aos pedidos do rei daomeano, declarou que satisfaria o monarca quando lhe fosse possível, porém, “na presente ocasião lhe era impossível”. Ver Pares, “Cartas do Daomé”, pp. 333-334.

⁵⁰ Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, p. 184. Ofício (minuta) do governador e capitão-general da Bahia, d. Fernando José de Portugal ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Luís Pinto de Sousa comunicando a chegada dos embaixadores da parte de Daomé a Bahia, 21/10/1795, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 199, D. 14399. Ofício do governador d. Fernando José de Portugal ao [ministro e secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra] Luiz Pinto de Souza Coutinho informando que tinha recebido dois emissários do rei Daomé, que portavam uma carta desse mesmo rei, que pedia que os navios portugueses fizessem o comércio do resgate dos escravos no porto de Ajudá., 21/10/1795, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 83, D. 16143-16146.

⁵¹ Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 265-271.

⁵² Ofício do governador D. Fernando José de Portugal ao [ministro e secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra] Luiz Pinto de Souza Coutinho informando que tinha recebido dois emissários do rei Daomé, que portavam uma carta desse mesmo rei, que pedia que os navios portugueses fizessem o comércio do resgate dos escravos no porto de Ajudá, 21/10/1795, op. cit.

Os embaixadores do Daomé passaram pela Cidade da Bahia e seguiram para Lisboa, onde foram batizados e um deles acabou falecendo. As pretensões quanto à efetivação de um acordo comercial, contudo, não seguiram adiante. Anos depois, em 1805, Adandozan, que havia assumido o trono daomeano em 1797, encaminhou uma terceira embaixada. Porém, conforme ressaltou Verger, novamente as propostas do rei do Daomé não foram levadas em consideração pelo governo de Lisboa, uma vez que o tráfico baiano, há alguns anos, era muito mais lucrativo em Porto Novo, Badagri e Onim.⁵³

Passados os distúrbios ocasionados pela esquadra francesa, o príncipe regente d. João escreveu ao governador Fernando José de Portugal, em 1799, a respeito do tráfico de africanos entre a Bahia e a Costa da Mina. O príncipe registrava não haver conjuntura mais “oportuna” ao “comércio português naquela costa”. Isto porque não havia mais o obstáculo representado pelos holandeses, pois “segundo alguns capitães negreiros, há alguns anos já não se paga o quarteamento outrora cobrado”. Os franceses, por sua vez, “por si mesmos desembarçaram aquele comércio abolindo a escravidão”, enquanto os ingleses estariam ocupados “com um extensíssimo comércio” do seu império, navegando “atualmente pouco para aquelas partes”. Portanto, era chegada a hora do tráfico português ter “a consistência que não teve até agora” na Costa da Mina, oferecendo para isso “mais liberdade”. Justamente no sentido oposto àquele pleiteado pelos antigos senhorios de navios negreiros através da Mesa de Inspeção em 1789.

D. João questionou Fernando José de Portugal se seria interessante para impulsionar o tráfico a supressão do regimento das arqueações de 1684 e de outras restrições. O príncipe regente se referia à exigência de capelão nas embarcações, a obrigação destas passarem pelas ilhas de São Tomé e Príncipe no retorno da viagem, a proibição de se comercializarem armas, pólvora e munição junto aos africanos, bem como a proibição de se negociar escravos com as demais nações europeias. A suspensão desta última medida visava inibir o tráfico espanhol na Costa da Mina.⁵⁴

⁵³ Verger, *Fluxo e refluxo*, pp. 271-275. Akinjogbin, *Dahomey and Its Neighbours*, p. 184

⁵⁴ Carta do príncipe regente para D. Fernando José de Portugal, governador da Capitania da Bahia, declarando que o comércio com a Costa da Mina pode vir a ser dos mais prósperos para esta Capitania e também das Minas Gerais, Goiás e Cuiabá. Que o dito comércio não é mais ativo e vantajoso por causa dos obstáculos criados pelos ingleses, holandeses e franceses, pela obrigação de voltarem pelas Ilhas de São Thomé e Príncipe, a obrigação de levarem capelão e a proibição de se venderem às nações estranhas, os negros resgatados por aquele comércio, 22/08/1799, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens régias, vol. 88 D. 29A e 29B. Carta Régia (cópia) do príncipe regente [d. João] ao governador da Bahia, [d. Fernando José de Portugal], sobre o comércio com a Costa da Mina e as formas de rentabilizar tal comércio, eliminando os obstáculos que o encarecem e inviabilizam, 22/08/1799, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia-Avulsos*, Cx. 214, D. 15081. Carta Régia do rei [d. João V] (minuta) ao governador d. Fernando José de Portugal, ordenando que informasse sobre o comércio com a Costa da Mina, 02/08/1799, AHU, ACL, CU, 005-01 *Bahia- Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 101, D. 19727.

A resposta do governador d. Fernando José de Portugal ao príncipe regente infelizmente não foi localizada. Anexo a esta carta consta apenas dois ofícios escritos pelo capitão-mor de Ordenanças José Pires de Carvalho e Albuquerque. Um deste é uma representação feita pelos principais traficantes da praça da Bahia, onde a ênfase é pelo fim da obrigatoriedade de se passar no torna viagem nas ilhas de São Tomé e Príncipe.⁵⁵

Certamente, as medidas que mais interessavam aos homens de negócio da praça da Bahia com relação ao tráfico para a Costa da Mina não constava na missiva do príncipe regente. Os antigos senhorios de navios desejavam o retorno ao monopólio da navegação através da implantação do sistema de esquadras, conforme requisitaram em 1789. Os demais investidores e armadores estavam preocupados com a comercialização de tabaco de terceira qualidade em Lisboa. Em 1797, estes homens de negócio encaminharam uma representação a Coroa portuguesa, atribuindo a decadência do tráfico para a Costa da Mina à venda de tabaco refugado, em Lisboa, às nações estrangeiras da Europa. Segundo os negociantes, cerca de cinco mil rolos eram enviados anualmente à capital portuguesa, onde eram negociados junto aos seus concorrentes europeus no tráfico na Costa da Mina. Isto representaria a entrada anual de 2.500 escravos, sobre os quais a Coroa deixava de obter direitos, enquanto a agricultura e a mineração no Brasil perdiam importante mão de obra.⁵⁶ No entanto, não houve menção a esta questão na missiva do príncipe regente ao governador da Bahia, em 1799, apesar do longo arrazoado feito pelos homens de negócio. Nem mesmo a supressão às restrições impostas ao tráfico voltou a ser discutido durante o governo de Fernando José de Portugal.

O novo impulso adquirido pela lavoura açucareira após a Revolução do Haiti ampliou a demanda por braços africanos. Em 1799, a capitania da Bahia havia importado 4.143 africanos da Costa da Mina, avaliados “uns pelos outros”, pelo preço médio de 100\$000 réis,

⁵⁵ Carta do príncipe regente para d. Fernando José de Portugal, governador da Capitania da Bahia, declarando que o comércio com a Costa da Mina pode vir a ser dos mais prósperos para esta Capitania e também das Minas Gerais, Goiás e Cuiabá. Que o dito comércio não é mais ativo e vantajoso por causa dos obstáculos criados pelos ingleses, holandeses e franceses, pela obrigação de voltarem pelas Ilhas de São Thomé e Príncipe, a obrigação de levarem capelão e a proibição de se venderem às nações estranhas, os negros resgatados por aquele comércio, 22/08/1799, op. cit.

⁵⁶ Representação dos homens de negócio da praça da Bahia, os envolvidos no comércio de escravos à rainha [D. Maria I] em que se queixam da decadência do referido comércio e pedem providências, 24/05/1797, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 206, D. 14716; Ofícios do governador d. Fernando José de Portugal ao [ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos] d. Rodrigo de Souza Coutinho, informando favoravelmente sobre uma representação dos comerciantes da Bahia, que solicitavam a proibição do embarque do tabaco refugado à Lisboa, porque prejudicava o comércio da capitania, 14/03/1798, AHU, ACL, CU, 005-01, *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 92, D. 18059. Sobre a mobilização dos traficantes da praça da Bahia em torno do fim da obrigatoriedade de se passar a Ilha de São Tomé ver: João José Reis, “De escravo a rico liberto: a história do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia oitocentista”, *Revista de História*, São Paulo, nº 174, (2016), pp. 15-68.

além de 1.512 oriundos de Luanda e Benguela, que foram comercializado em média por 80\$000 réis.⁵⁷

O final do século XVIII inaugurou uma nova página para o comércio transatlântico de africanos. Intensificaram as discussões em torno da supressão do tráfico na Grã-Bretanha, enquanto a França revolucionária vivenciava sua abolição temporária. A Revolução do Haiti, por sua vez, desempenhou importante papel na crítica à escravidão, na rejeição ao tráfico de africanos e, é claro, atemorizou senhores de escravos que a enxergavam como exemplo a ser evitado.⁵⁸ Aos poucos, disseminava-se a ideia que definia o tráfico como um comércio hediondo a ser extinto. Contudo, se por um lado o processo revolucionário desencadeou independências e emancipações nas Américas, por outro lado, recrudescer o tráfico e a escravidão em algumas regiões, como no Brasil.⁵⁹ A capitania da Bahia vivenciou intensamente as transformações que levaram a intensificação do tráfico e da escravidão. Esta história, no entanto, não cabe aqui contar.

⁵⁷ Ofício do governador e capitão general da Bahia, d. Fernando José de Portugal, ao secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, d. Rodrigo de Sousa Coutinho, informando sobre a importação e exportação, movimento marítimo do porto e rendimentos da Alfândega da Bahia no ano de 1799, 12/05/1800, AHU, ACL, CU, 005-01, *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 105, D. 20.521-20.526

⁵⁸ Flávio dos Santos Gomes, “Experiências transatlânticas e significados locais: idéias, temores e narrativas em torno do Haiti no Brasil escravista”, *Tempo*, nº 13, (2001), pp. 209-246. Flávio dos Santos Gomes e Carlos Eugênio Líbano Soares, “Sedições, haitianismo e conexões no Brasil escravista. Outras margens do Atlântico negro”, *Novos Estudos CEBRAP*, nº 63, (jul/2002), pp. 131-144.

⁵⁹ Dale W. Tomich, *Pelo prisma da escravidão: Trabalho, Capital e Economia Mundial*, São Paulo: EdUSP, 2011, pp. 81-100.

CAPÍTULO 6

TRABALHADORES EM TERRA E MAR: ESCRAVOS, LIBERTOS E A CARREIRA DA COSTA DA MINA.

Uma cidade marítima e africana

A Cidade da Bahia nos anos setecentistas foi marcadamente um espaço africano. O tráfico negreiro foi sem dúvida o principal responsável por esse fato, devido aos números crescentes de desembarques no decorrer dessa centúria. Outro fator, porém, também pode ter contribuído para acentuar essa africanidade em meio à população e tem relação com o próprio tráfico. Trata-se da demanda por mão de obra e infraestrutura exigida para o funcionamento deste negócio. Ou seja, parte dos cativos que aportavam na Baía de Todos-os-Santos permaneciam em Salvador e eram empregados na logística do comércio que os havia transportado para este lado do Atlântico. Há algumas décadas, a historiografia vem destacando a intensa utilização de mão de obra africana, tanto escrava quanto liberta, a bordo dos navios, onde labutavam como marinheiros, grumetes, serventes, tanoeiros, calafates, barbeiros, além de atuarem como línguas. Esta presença não se dava apenas nos negreiros, se estendia para outras carreiras mercantes e até mesmo nas armadas.¹

Este capítulo percorre o caminho aberto pela historiografia da escravidão atlântica nas últimas duas décadas para discutir o emprego de africanos e seus descendentes no negócio que, durante os séculos XVI e XIX, transportou quase 13 milhões de indivíduos da África para as Américas.² O texto embarca nos navios negreiros para entender o trabalho a bordo e desembarca deles para compreender como os africanos eram fundamentais para construção e manutenção dessas embarcações, bem como para o transporte e armazenamento das cargas. O grosso da mão de obra da construção naval, tanto na Ribeira das Naus quanto nos demais estaleiros da cidade, era formada por libertos, escravos, inclusive aqueles pertencentes à Sua Majestade, bem como presos das galés – alguns dos quais também eram

¹ José Roberto do Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia*. Ed. Fac-similar, São Paulo, Hucitec, Unicamp, 2000. Luiz Geraldo Silva, *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*, Campinas, Papyrus, 2001. 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. Marcus Rediker, *O navio negreiro: uma história humana*, São Paulo: Companhia das Letras, 2011. Peter Linebaugh e Marcus Rediker, *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*, São Paulo: Companhia das Letras, 2008. João José Reis, Flávio dos Santos Gomes e Marcus J M de Carvalho, *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c.1822-c.1853)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

² Conforme dados do TSTD, <www.slavevoyages.org/tast/assessment/estimates.faces>

cativos. Por isso, nos espaços em que se fabricavam as embarcações também se forjavam identidades e laços de solidariedade, assim como conflitos e disputas. Como a Costa da Mina foi a região privilegiada para o tráfico baiano, é sobre esta rota que a maior parte da documentação e, por tabela, das análises deste capítulo se direcionam.

A Cidade da Bahia, ao longo de todo o século XVIII, ostentou um alto percentual de africanos em meio à sua população escrava. De acordo com os dados arrolados nos 261 inventários *post-mortem* identificados para o período, 62,9% dos cativos listados eram africanos. Os inventários pesquisados são de indivíduos cuja residência e propriedade escrava se davam na Cidade da Bahia. Lavradores e senhores de engenhos do Recôncavo que tiveram seus bens inventariados em Salvador não foram inseridos na análise. Desta forma, foram reunidos dados sobre 2.294 cativos, dos quais temos a informação sobre a origem de 2.180.

A despeito da grande demanda da região mineradora na primeira metade do Setecentos, ou do franco processo de criouliização demográfica em curso no Recôncavo baiano, na segunda metade dessa centúria, Salvador permaneceu dispoindo uma população escrava majoritariamente africana.³ Embora houvesse uma predominância de pessoas oriundas da Costa da Mina – os dados dos inventários demonstram que 36,2% dos escravos em geral vinham dessa região –, a pluralidade de origens era significativa. Não raro, termos genéricos, como “gentio da costa” e “angola”, cediam espaço para denominações étnicas mais complexas, como “codavi” e “ganguela”, construídas no processo diaspórico.⁴

³ Agradeço a Nicolau Parés por ter me concedido acesso ao seu banco de dados sobre os inventários *post-mortem* de Salvador na segunda metade do século XVIII. Consulta que me permitiu ter acesso a vários inventários que estavam indisponíveis no Arquivo Público do Estado da Bahia. Inventários *post-mortem* 1700-1800, APEB. *Seção Judiciária*. Luis Nicolau Parés, “O processo de criouliização no Recôncavo baiano (1750-1800)”, *Afro-Ásia*, Salvador, v. 33, 2005, pp. 70-101. Durante os anos de 1700-1750 a taxa de africanidade alcançou 68% dos escravos listados nos inventários, enquanto para a segunda metade teve uma leve queda, chegando a 61,4%.

⁴ Sobre as nações africanas na Bahia setecentista ver: Luis Nicolau Pares, *A Formação do Candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*, 2ª ed. rev., Campinas, Ed. Unicamp, 2007, pp. 63-100. Carlos Francisco da Silva Jr. “Identidades Afro-Atlânticas: Salvador, Século XVIII (1700-1750)”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2011), pp. 90-115.

TABELA 3
ORIGEM DOS ESCRAVOS NOS INVENTÁRIOS DE SALVADOR (1700-1800)

Origem	Nº	Percentual
<i>África Ocidental</i>		
		40,9%
Gentio da Costa da Mina	787	36,2%
Arda (Aladá)	19	0,9%
Jeje	41	1,9%
Cabo-verde	14	0,6%
São Tomé	9	0,4%
Nagô	9	0,4%
Demais nações ⁵	11	0,5%
<i>África Centro-Ocidental</i>		
		18,4%
Angola	318	14,6%
Benguela	49	2,2%
Congo	14	0,6%
Bembe	11	0,5%
Demais nações ⁶	10	0,5%
<i>África Oriental</i>		
		1,2%
Moçambique	27	
<i>Origem desconhecida na África</i>		
		2,0%
Guiné	29	1,3%
Demais nações ⁷	14	0,7%
<i>Brasil</i>		
		37,5%
Crioulo	539	24,7%
Mulato	111	5,1
Pardo	83	3,8
Cabra	56	2,6%
Mestiço	29	1,3
Total	2.180	100%

Fonte: *Inventários post-mortem, 1700-1800, APEB, Seção Judiciária. Inventários pos-mortem, B193, B194, C216, C217, ASCMB.*

A tabela 3 apresenta o panorama sobre a origem dos cativos listados nos inventários setecentistas. Aqueles nascidos no Brasil perfaziam 37,5%, com destaque para os crioulos que alcançavam 24,7%. Em geral, os cativos nascidos na colônia, principalmente os mestiços, eram preferidos pelos senhores para serem engajados, ainda pequenos, no aprendizado de ofícios especializados, de acordo com os interesses de seu dono. Em geral, engajavam-se no

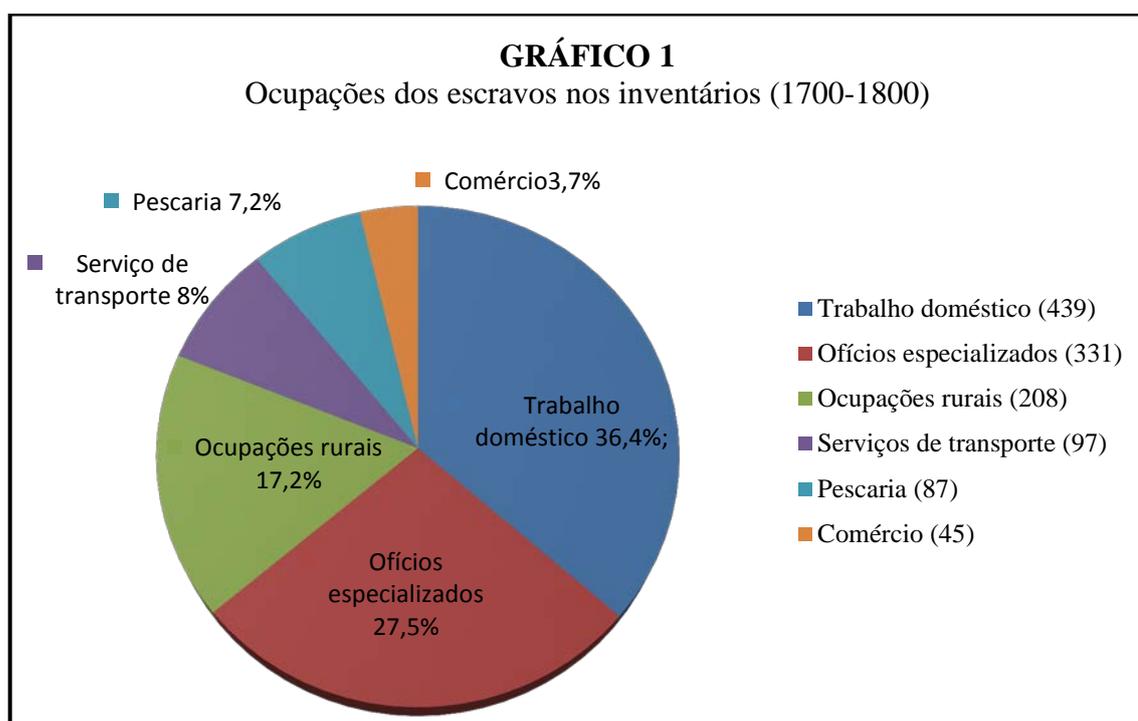
⁵ As nações são: 2 Calabar, 1 Calabari, 2 Cabrari, 2 Caxeú, 1 Carabari, 2 Codavi, 1 Sabaru.

⁶ São elas: 1 Massangano, 2 Ganguela, 7 Ambaca-ambaque

⁷ As demais nações são: 1 Arda e Congo, 1 Mina e Angola, 1 Gongue, 1 Calende, 1 Lebello, 1 Caleela, 1 Gungo, 1 Ogundo, 1 Gunguio, 1 Guengue, 1 Mozongo, 1 Preto, 2 Cafre

ofício que o seu proprietário era mestre ou em alguma função ligada ao ramo de atuação dos negócios senhoriais. Por conhecerem a língua portuguesa, estarem socializados ao mundo da escravidão desde a infância, e desfrutarem da estima e confiança senhorial, crioulos e mestiços eram maioria entre os escravos que dominavam ofícios especializados.⁸

No que tange aos ofícios do mar, todavia, não era esta a regra. Nessas atividades havia um predomínio de africanos, como vem apontando, há algum tempo, a historiografia. A aprendizagem da lide marítima estava ligada, sobretudo, à experiência em alto mar, um trabalho árduo e de grande risco, talvez, justamente por isso, se empregassem mais africanos, costumeiramente relegados às atividades mais duras e perigosas.⁹ Nos inventários analisados, somente foi possível identificar a ocupação de 1.212 cativos, distribuídos nas mais variadas atividades nas ruas, ladeiras, casas, sobrados e roças das freguesias rurais da cidade.



Fonte: Inventários *post-mortem*, 1700-1800, APEB, *Seção Judiciária*.

O labor doméstico prevalecia entre os escravos urbanos, mas a exploração sobre sua força de trabalho se estendia desde o pequeno comércio, passando pela pesca e por uma enorme gama de ofícios especializados. A faina diária poderia ser prestada diretamente ao

⁸Maria Helena Ochi Flexor, “Os ofícios mecânicos e o negro no espaço urbano de Salvador”, *Atas do IV Congresso Internacional do Barroco Íbero-Americano*, pp. 811-833. Daniele Santos de Souza, “Entre o “serviço da casa” e o “ganho”: escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2010) pp. 60-101.

⁹Rodrigues, *De Costa a Costa*, pp. 159-184.

senhor, a um terceiro, para o qual o cativo fora alugado, ou por meio do sistema de ganho, quando o escravo oferecia seus préstimos nas ruas da cidade. Neste último caso, era previamente acertado com o senhor um valor diário ou semanal a ser pago. Se por um lado, este sistema assegurava certa autonomia ao cativo, por outro tornava mais eficaz a exploração e mais efetivo o lucro senhorial. No ganho, o escravo realizava desde o transporte de mercadorias ou de pessoas em cadeiras de arruar, passando por ofícios especializados como sapateiro, pedreiro, carpinteiro, barbeiro até a comercialização de alimentos in natura e/ou preparados.¹⁰

Parte significativa dos cativos da Cidade e do Recôncavo da Bahia estava empregada na navegação, fosse ela de longo curso, de cabotagem ou dentro das Baías de Todos-os-Santos e de Camamu, e nos rios que nelas deságuam. Ademais, poderiam ser alugados a proprietários das embarcações ou investidores das carregações do comércio de longo curso que cruzavam o Atlântico. O tanoeiro Simão Angola, pertencente ao casal Eufrásia de Jesus e Francisco Jorge, por exemplo, foi alugado junto com outros cativos de seus senhores, também tanoeiros, ao capitão Manoel de Oliveira Rocha, para seguirem viagem à Costa da Mina na galera *N^a S^a do Monte do Carmo e Senhor do Bonfim*.¹¹ Em outros casos, os escravos podiam trabalhar em navios pertencentes a seus senhores ou capitaneados por eles, como os marinheiros José e Simão do gentio da costa e João Angola e Felipe Moçambique, que embarcavam junto com o seu senhor, o capitão de navio negreiro João Batista Pires. Da mesma forma, os escravos marinheiros João e Antônio embarcaram junto com seus senhores – o capitão Antônio da Costa Bastos e o escrivão Jacinto José Coelho, respectivamente – em direção à Costa da Mina, na corveta *N^a S^a da Esperança e São José*.¹²

O gráfico 1 demonstra que 331, ou 27,5%, dos escravos descritos nos inventários possuíam ofícios especializados. Deste conjunto, cerca de 15,5% desenvolviam atividades relacionadas ao trabalho a bordo das embarcações, atuando como tanoeiros, marinheiros,

¹⁰ Sobre o sistema de ganho na Bahia setecentista ver: Souza, “Entre o serviço da casa e o ganho”, pp. 60-94. Para a Bahia no século XIX cf. João José Reis, “A greve negra de 1857 na Bahia”, *Revista USP*, n.º.18, (1993).p. 6-29. João José Reis, *Rebelião Escrava no Brasil. A História do Levante dos Malês em 1835*. – Edição Revista e Ampliada, São Paulo, Companhia das Letras, 2003, pp. 350-389.

¹¹ Inventário post-mortem de Eufrásia do Nascimento de Jesus, 1752, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 04/1572/2041/06. TSTD #50738.

¹² Inventário post-mortem de João Batista Pires, 1783, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 05/2166/2635/08. Pires capitaneou pelo menos quatro viagens para a costa da Mina, entre os anos de 1772 e 1779, cf. TSTD #49647, #50977, #50999, #51028. Requerimento do negociante José de Souza Reis à rainha, solicitando para ser indenizado por prejuízos sofridos com a perda da sua corveta Nossa Senhora da Esperança e São José, que os holandeses tinham apresado, em 1767, quando tinha sido fretada pelo governador da Bahia, conde de Azambuja, para conduzir à Ilha do Príncipe, o governador e capitão general de São Tomé e Príncipe, Lourenço Lobo de Almeida, próximo a Costa da Mina, onde tinham sido largados o capitão Antônio da Costa Bastos e a tripulação, 1777, AHU, CU, 005-01 *Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 51, D. 9619-9631.

calafates, mestre de lancha e até mesmo arrais.¹³ Se somarmos com aqueles que exerciam atividades de pesca, ao todo cerca 11,5% dos cativos listados nos inventários possuíam o mar como seu principal espaço de trabalho. Nesse cômputo, contudo, não foram inseridos outros ofícios cruciais para a navegação e manutenção das embarcações, como o de carpinteiro, serralheiro e barbeiro. Oficiais barbeiros e sangradores eram comumente utilizados nos navios negreiros para tratarem tanto dos enfermos da tripulação, quanto do contingente escravo que seguia a bordo.¹⁴

Entre os cativos pertencentes ao capitão negreiro Manoel Ferreira de Oliveira, por exemplo, havia o marinheiro Antônio do gentio da costa e o moleção, barbeiro e sangrador Ignácio, da mesma origem.¹⁵ José Vieira de Brito, também capitão de navio negreiro, contava com o crioulo Ventura, que dominava os ofícios de barbeiro, sangrador e marinheiro, para auxiliá-lo nas viagens à Costa da Mina.¹⁶ Na viagem armada pelo traficante José de Souza Reis, proprietário da corveta *N^a S^a da Esperança e São José*, em direção à Costa da Mina, em 1767, seguiram a bordo nove escravos ladinos pertencentes ao senhorio da embarcação. Os tripulantes eram os barbeiros Joaquim e Ignácio, ambos jejes, e os marinheiros Matheus, Thomas, Felipe, Joaquim e Domingos, também jejes, e os marítimos Manoel e Christovão, angolas. A corveta havia sido fretada pelo governador-geral da Bahia, conde de Azambuja, para conduzir o recém-nomeado governador e capitão general das ilhas de São Tomé e Príncipe, Lourenço Lobo de Almeida. Contudo, pouco depois do desembarque deste governador, ao chegar ao Cabo Lahu, na Costa da Mina, antes mesmo de iniciar as primeiras operações, a corveta foi apresada pelos holandeses. Estes, diante de uma escravaria qualificada e experiente nas lides do mar, não se acanharam e confiscaram os tripulantes cativos junto com a carga.¹⁷

¹³ Arrais é o mestre de embarcações de pequeno porte, é a pessoa que conduz o barco. Segundo Bluteau, é o patrão de galé. Padre d. Raphael Bluteau, *Vocabulário portuguez e latino*, Coimbra, Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712, verbete “arrais”.

¹⁴ Rodrigues, *De Costa a Costa*, pp. 252-296. Mariza de Carvalho Soares, “African Barbeiros in Brazilian Slave Ports”, in: Cañizares-Esguerra, Jorge; Childs, Matt D.; Sidbury, James (orgs.) *The Black Urban Atlantic in the Age of the Slave Trade* (University of Pennsylvania Press, Philadelphia, Ebook, 2013), pp. 207-230.

¹⁵ Inventário *post-mortem* de Manoel Ferreira de Oliveira, 1762, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 04/1613/2082/05.

¹⁶ Inventário *post-mortem* de José Vieira de Brito, 1768, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 03/971/1440/09. TSTD #50888 e #50908.

¹⁷ Requerimento do negociante José de Souza Reis à rainha, solicitando para ser indenizado por prejuízos sofridos com a perda da sua corveta Nossa Senhora da Esperança e São José, que os holandeses tinham apresado, em 1767, quando tinha sido fretada pelo governador da Bahia, conde de Azambuja, para conduzir à Ilha do Príncipe, o governador e capitão general de São Tomé e Príncipe, Lourenço Lobo de Almeida, próximo a Costa da Mina, onde tinham sido largados o capitão Antônio da Costa Bastos e a tripulação. 1777, op. cit.

TABELA 4
OCUPAÇÕES MARÍTIMAS NOS INVENTÁRIOS (1700-1800)

Cor/origem	Marinheiro	Calafate	Tanoeiro	Arrais de embarcação	Mestre de lancharia	Serviço do mar	Barqueiro	Total %
Mina	14	5	2					21 (41,2%)
São Tomé						1		1 (2,0%)
Angola	8		3					11 (21,5%)
Benguela	2							2 (3,9%)
Moçambique	3							3 (5,9%)
Desconhecido¹⁸	3						1	4 (7,8%)
Crioulo	1	1		2	2			6 (11,8%)
Mestiço¹⁹	3							3 (5,9%)
Total	34	6	5	2	2	1	1	51
%	(66,7%)	(11,7%)	(9,8%)	(3,9%)	(3,9%)	(2,0%)	(2,0%)	(100%)

Fonte: Inventários *post-mortem*, 1700-1800, APEB, Seção Judiciária. .

Proprietários de embarcações e capitães de navios negreiros, em geral, dispunham de cativos que dominavam ofícios ligados ao trabalho marítimo e costumavam utilizá-los durante suas viagens. Os cinco tanoeiros apresentados na tabela acima, por exemplo, foram arrolados no inventário de Eufrásia do Nascimento de Jesus, cujo casal possuía uma embarcação empregada na navegação de cabotagem entre a Baía de Todos-os-Santos e a capitania de Sergipe Del Rei. Além disso, investiam em carregações que seguiam para a Costa da Mina, para as quais também alugavam seus escravos tanoeiros.²⁰ Dos cinco inventários localizados pertencentes a capitães negreiros, quatro possuíam cativos marinheiros, nos quais constavam nove dos 34 marinheiros identificados nesta documentação.²¹ No entanto, nem todos os marinheiros listados nos inventários assumiam as lides da travessia atlântica em

¹⁸ Um cativo designado como “Guiné” e dois cuja origem não foi informada.

¹⁹ São eles: um pardo, um mestiço, um mulato.

²⁰ Inventário *post-mortem* de Eufrásia do Nascimento de Jesus, 1752, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 04/1572/2041/06.

²¹ Os inventários identificados como pertencentes a capitães negreiros foram os seguintes: Inventário *post-mortem* de Jacinto Gomes, 1752, classificação: 03/1147/1616/02, Inventário *post-mortem* de João Batista Pires, 1783, classificação: 05/2166/2635/08, Inventário *post-mortem* de José Pereira Cruz, 1750, classificação: 7-3195-0-9, Inventário *post-mortem* de José Vieira de Brito, 1768, classificação: 03/971/1440/09, Inventário *post-mortem* de Manoel Ferreira de Oliveira, 1762, classificação: 04/1613/2082/05, APEB, *Seção Judiciária*. Sobre os capitães de navios negreiros, ver: Cândido Eugênio Domingues de Souza, “Perseguidores da espécie humana’: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2011).

direção à Costa da África, mesmo aqueles pertencentes a capitães e senhorios de navios. A maioria era empregada na navegação de cabotagem e no transporte de açúcar, fumo, farinha e outros produtos da terra entre as águas da Baía de Todos-os-Santos e os rios que nela desaguavam. Por isso, encontramos dois cativos descritos como mestre de lancha e dois como arrais de embarcação e dos 34 marítimos, pelo menos sete foram listados como marinheiros de lancha.

A predominância de africanos oriundos da Costa da Mina em meio à população cativa refletia-se entre aqueles que trabalhavam em alto mar, bem como no tráfico negreiro, fechando um ciclo que retroalimentava a escravidão africana. Embarcados, marinheiros africanos atuavam também como tradutores nos portos da Costa da Mina, facilitando a negociação entre o capitão e os negociantes locais. O papel de língua se estendia para bordo da embarcação e era fundamental para a comunicação e vigilância sobre aqueles que seguiam no porão do navio no decorrer do torna viagem.²²

A especialização no trabalho marítimo e a possibilidade de ascensão a postos superiores na hierarquia também acompanharam a lógica da própria escravidão, ou seja, as chances eram maiores para aqueles nascidos no Brasil. Os postos de mestre e arrais de embarcações de pequeno porte, como barcos, lanchas e saveiros, eram ocupados, principalmente, por marinheiros brancos, segundo o mapa sobre a navegação na capitania da Bahia encaminhado à Coroa pelo governador Manuel da Cunha Menezes, em 1775. Por isso, nos inventários, há um percentual mínimo, provavelmente excepcional, de quatro cativos ocupando esses postos, todos crioulos, conforme a tabela 4. Mestres e arrais tinham a responsabilidade de transportar os “gêneros e víveres que fomentam o comércio e sustenta a cidade”, ou seja, a produção de açúcar e fumo que seguia para Europa, África e Ásia, bem como outros gêneros alimentícios e os bens importados pela capitania, tarefa que exigia habilidade e perspicácia do condutor.²³ Por isso, semelhante ao que alguns senhores faziam em relação às ocupações especializadas,

²² Rodrigues, *De Costa a Costa*, pp. 198-199.

²³ Mapa dos tipos de embarcações que havia na capitania da Bahia, e que navegavam para a Costa da Mina, Angola, e outros portos da África, Rio de Janeiro, Pernambuco, Pará, e outros portos do Brasil, dos barcos, lanchas e pequenas embarcações que navegavam pelos rios e ribeiras dessa capitania, conduzindo viveiros e pescados para sua manutenção, com o número de marinheiros, pescadores forros e cativos que haviam na capitania, e freguesias onde moravam, 27/05/1775, AHU, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 47, D. 8790 e 8812. Há duas versões deste documento na Coleção Eduardo Castro e Almeida. Na primeira, sob o número de 8790, não consta a quantidade de marinheiros e pescadores na freguesia do Santíssimo Sacramento da Rua do Passo. O registro destes dados consta no documento 8812, por isso há uma diferença na soma total de marinheiros forros e cativos. No primeiro documento eles são 671 e 1202, respectivamente, e no segundo totalizam 678 e 1227. Este mapa também foi citado por Silva Jr. “Identidades atlânticas” pp. 86-87, além de ter sido analisado por Mary Ellen Hicks, “The Sea and the Shackle: African and Creole Mariners and the Making of a Luso-African Atlantic Commercial Culture, 1721-1835” (Tese de Doutorado, University of Virginia, 2015), pp. 118-119.

não é de se estranhar que negociantes, lavradores e senhores de engenho, quando possível, creditassem ser interessante delegar a função de arrais e mestre aos seus cativos de confiança nascidos no Brasil.

O mesmo mapa que aponta o engajamento de brancos como mestres e arrais de pequenas embarcações, também destaca a presença de libertos nas lides do mar, alguns, talvez, exercessem esta ocupação desde os tempos de cativo. Esse documento foi remetido, em 27 de maio de 1775, pelo governador Manuel da Cunha Menezes ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar Martinho de Melo e Castro. O objetivo do governador era responder ao questionamento régio, feito no ano anterior, sobre o estado da navegação e da pesca da baleia na capitania. O mapa encaminhado a Lisboa descrevia os tipos de embarcação que navegavam entre a Baía de Todos-os-Santos, o reino e os portos da costa brasileira e africana, bem como os “barcos, lanchas, e outras pequenas embarcações que navegam pelos rios, ribeiras” da capitania no transporte de mercadorias e na pesca. O documento também apresentava o número de marinheiros e pescadores forros e cativos existentes na capitania, informando em quais freguesias residiam.²⁴

De acordo com as contas apresentadas por Manuel da Cunha Menezes, a maioria dos marinheiros da Cidade da Bahia vivia nas freguesias portuárias de N^a S^a da Conceição da Praia e Santíssimo Sacramento do Pilar. E não poderia ser diferente, pois nelas se encontrava o centro comercial da cidade com as principais lojas de varejo, os armazéns, os trapiches e os mercados onde se vendiam os africanos recém-desembarcados. Além disso, depois da Sé, essas eram as duas freguesias mais populosas da cidade, conforme um censo realizado no mesmo ano de 1775.²⁵ Ainda segundo o mapa sobre a navegação, a capitania contava com 678 marinheiros pretos forros, dos quais 274 moravam na Conceição e 247 no Pilar, e 1.227 marinheiros cativos, sendo que apenas 225 e 101 residiam nestas freguesias, respectivamente. A maioria dos escravos ocupados na marinhagem, cerca de 733, vivia nos subúrbios da cidade e nas vilas do Recôncavo e, de acordo com o mapa, eram “inábeis para a navegação de barra afora, e servem por necessidade as embarcações miúdas”, transportando mercadorias e

²⁴ Mapa dos tipos de embarcações que havia na capitania da Bahia, e que navegavam para a Costa da Mina, Angola, e outros portos da África, Rio de Janeiro, Pernambuco, Pará, e outros portos do Brasil, dos barcos, lanchas e pequenas embarcações que navegavam pelos rios e ribeiras dessa capitania, conduzindo viveiros e pescados para sua manutenção, com o número de marinheiros, pescadores forros e cativos que haviam na capitania, e freguesias onde moravam, 27/05/1775, op. cit.

²⁵ Mapa das freguesias do Arcebispado da Bahia, com o número de habitantes sujeitos ao governo da capitania, comarcas e vilas a que pertenciam, número de “fogos e almas” para que se soubesse o número de pessoas que poderiam ser tiradas para o serviço de Sua Majestade, sem opressão dos povos, 09/01/1775, AHU, CU, 005-01 Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida, Cx 47, D. 8750.

peças entre Salvador e sua *hinterland*.²⁶ Tamanha era a falta de mão de obra para a navegação de longo curso “que os navios e corvetas que trilham o comércio de África costumam equipar-se com uma pequena equipagem de quatro ou seis marinheiros brancos, suprimindo [com] os pretos cativos para o resto da mareação que carecem”.²⁷

Esta situação fica ainda mais evidente em outro mapa, datado de 30 de junho de 1775, um mês após esse primeiro. O documento informa sobre os portos onde se encontravam as embarcações baianas, bem como sobre “a gente marítima” que se encontrava embarcada naquele momento, com a totalidade de oficiais e marinheiros brancos, pretos forros e cativos. De acordo com o mapa, “a exceção dos navios que navegam para a Corte e Cidade do Porto”, os demais tinham a sua tripulação composta por “muitos pretos cativos, pela grande falta que há de marinheiros brancos”.²⁸ O documento enumera 88 embarcações baianas, destas 24 referem-se a corvetas e sumacas que faziam comércio de escravos nos portos de Luanda, Benguela, Moçambique e Costa da Mina, conforme o quadro 3 extraído abaixo.

Ainda de acordo com o mapa, no ano de 1775, havia 1096 indivíduos, entre oficiais e marinheiros, matriculados como tripulantes das 88 embarcações baianas de longo curso ou de cabotagem, que incluíam navios, corvetas, sumacas e galeras, com destino a Lisboa, Porto, Rio de Janeiro, Pernambuco, Rio Real e Cotinguiba, em Sergipe, bem como Alagoas, além de portos africanos.

²⁶ De acordo com o mapa, os 733 marinheiros cativos estavam distribuídos assim nos subúrbios e vilas do Recôncavo: 118 nas freguesias dos subúrbios da Cidade da Bahia, 142 na vila de São Francisco, 58 em Santo Amaro, 157 em Cachoeira, 69 Maragogipe, 189 Jaguaripe.

²⁷ Mapa dos tipos de embarcações que havia na capitania da Bahia, e que navegavam para a Costa da Mina, Angola, e outros portos da África, Rio de Janeiro, Pernambuco, Pará, e outros portos do Brasil, dos barcos, lanchas e pequenas embarcações que navegavam pelos rios e ribeiras dessa capitania, conduzindo viveiros e pescados para sua manutenção, com o número de marinheiros, pescadores forros e cativos que haviam na capitania, e freguesias onde moravam, 27/05/1775, op. cit.

²⁸ Mapa dos portos onde estavam os navios, corvetas, galeras e sumacas, que navegavam da Bahia para os portos da Europa, África e América, com o número dos oficiais empregados na mareação, equipagem de marinheiros, distinguindo se eram brancos, pretos forros e cativos, 30/06/1775, AHU, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 47, D. 8815.

QUADRO 3
PERFIL DA TRIPULAÇÃO DOS NAVIOS NEGREIROS EM 1775

	Embarcações	Oficiais	Marinheiros brancos	Marinheiros forros	Marinheiros cativos	Total tripulantes
Luanda	8	22	40	9	32	103
Benguela	5	19	20	1	38	78
Costa da Mina	10	49	31	12	171	263
Moçambique	1	5	10	2	8	25
Totais	24	95	101	24	249	469

Fonte: Mapa dos portos onde estavam os navios, corvetas, galeras e sumacas, que navegavam da Bahia para os portos da Europa, África e América, com o número dos oficiais empregados na navegação, equipagem de marinheiros, distinguindo se eram brancos, pretos forros e cativos, 30/06/1775, AHU, CU, 005-01 *Bahia Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 47, D. 8815.

Diferentemente do mapa produzido em maio, neste último é informada a quantidade de marinheiros brancos, além de apresentar um número menor de libertos engajados na marinhagem. Entre os 422 marítimos brancos, 214 embarcaram em navios com destino a Lisboa que, por sua vez, trazia apenas cinco cativos como tripulantes. As embarcações que se dirigiram para Luanda possuíam a maior quantidade de marujos brancos, 40 ao total, enquanto aquelas que seguiam para os portos da Costa da Mina detinham o maior número de escravos, 171. Lisboa concentrava a maior parte da marinhagem branca, provavelmente, por ser o reino a residência ou a referência de moradia para a maioria desses indivíduos. Ademais, a navegação para a costa africana era assaz perigosa, em virtude do alto índice de mortalidade a bordo e durante a estadia, sem contar o risco de sublevação escrava durante a viagem. Por isso, a maior parte da gente marítima do tráfico era também africana e escravizada.²⁹

O número um pouco mais elevado de brancos na tripulação dos navios que seguiam para Luanda, em comparação com outros portos africanos, talvez se explique por esta ser a principal possessão portuguesa na África. Ou seja, é possível que Angola fosse a residência de parte desses marujos ou naquela praça eles possuíssem fortes interesses comerciais. Todavia, o que chama atenção acerca da gente marítima que seguia para Luanda, de acordo com o mapa de junho de 1775, é a média de apenas 12,8 tripulantes por embarcação, incluindo aí os oficiais. Este percentual é inferior àquele apresentado pelos navios que seguiam para Benguela, que alcançavam 15,6, e muito abaixo daqueles que se dirigiam para os portos da Costa da Mina, que chegavam a marca de 26,3 tripulantes por navio.

²⁹ Silva, *A faina, a festa e o rito*, pp.155-198 e Rodrigues, *De Costa da Costa*, pp. 159-184. Jaime Rodrigues, *No mar e em terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres*, São Paulo, Alameda, 2016, pp. 106-131.

De acordo com Rodrigues, no período oitocentista, os navios negreiros levavam uma média de 20 a 25 tripulantes, superior a outras carreiras, devido a alta taxa de mortalidade durante a viagem e a necessidade de maior número de pessoas, principalmente para controlar a população escrava transportada a bordo.³⁰ É possível supor que os dados sobre a equipagem das embarcações que navegavam para Luanda e Benguela estivessem subestimados ou, quiçá, haveria uma incorporação de novos marinheiros a bordo quando da chegada a estas possessões portuguesas. Os senhorios e capitães dos navios, seguindo essa hipótese, devido ao escasso o número de marinheiros disponíveis na capitania da Bahia, cogitariam ser mais vantajoso agregar novos tripulantes nas praças angolanas. Isto seria muito mais difícil de ser feito na Costa da Mina, onde os portugueses não dispunham de um território sob seu controle, contavam com a concorrência de outras nações europeias e a forte presença de reis e potentados africanos nos assuntos do tráfico, como foi visto nos capítulos anteriores. Os capitães negreiros, quando necessitavam de mão de obra local na Costa da Mina, geralmente se restringiam à contratação de barqueiros nas proximidades do Castelo de São Jorge ou no litoral da Costa do Ouro, para efetuarem a descarga das mercadorias e auxiliarem no embarque dos cativos.³¹

Outra questão intrigante no mapa de junho de 1775 é o número diminuto de libertos, apenas 51 para todas as 88 embarcações, sendo que somente 24 estavam engajados no tráfico negreiro. Se compararmos estes números com os presentes no documento de maio desse mesmo ano é visível a desproporção. No mapa de maio, os marinheiros forros somavam, somente em Salvador, 543 indivíduos, embora estivessem listados ali todos os envolvidos tanto na navegação de barra fora quanto interna. Porém, a despeito disto, o mapa de junho sugere que apenas 4,5% dos marinheiros libertos estariam envolvidos na navegação para costa africana em 1775. Esta proporção é totalmente inversa no caso dos marinheiros escravos. No mapa de maio, Salvador, com suas oito freguesias, concentrava 412 dos 1.227 marítimos

³⁰ Rodrigues, *De Costa a Costa*, pp. 167-170.

³¹ A corveta *N^a S^a da Esperança e São José* quando foi capturada pelos holandeses, em 1767, por exemplo, estava em Cabo Lahu contratando barqueiros africanos para auxiliar na descarga do navio e transporte dos cativos para bordo. Cf. Requerimento do negociante José de Souza Reis à rainha, solicitando para ser indenizado por prejuízos sofridos com a perda da sua corveta Nossa Senhora da Esperança e São José, que os holandeses tinham apresado, em 1767, quando tinha sido fretada pelo governador da Bahia, conde de Azambuja, para conduzir à Ilha do Príncipe, o governador e capitão general de São Tomé e Príncipe, Lourenço Lobo de Almeida, próximo a Costa da Mina, onde tinham sido largados o capitão António da Costa Bastos e a tripulação, 1777, op. cit. O Sargento-mor José Gonçalves da Silva, senhorio da sumaca *N^a S^a da Conceição e São José*, declarou em seu requerimento ter sua embarcação apreendida pelos holandeses, em 1777, que confiscaram tudo, inclusive os 16 escravos marinheiros que trazia a bordo. Eles foram vendidos a Ignacio Baptista Lisboa, capitão de uma corveta portuguesa, que aportou no castelo para pagar as dachas e “fazer aguada e prover-se de canoas e canoieiros”. Cf. Requerimento do Sargento mor José Gonçalves da Silva, morador na Ilha do Príncipe, e negociante da Praça da Cidade de Salvador Bahia de todos os Santos sobre o apresamento pelos holandeses da Sumaca *N^a S^a da Conceição e São José*, da qual é senhorio, 04/02/1778, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx 16 D. 19.

cativos da capitania e, segundo o documento feito em junho de 1775, 392 estariam em embarcações de barra fora, sendo 249 somente em navios negreiros. Ou seja, a partir destes mapas, pode-se especular que aproximadamente 60% dos marujos escravos que viviam na Cidade da Bahia labutavam em embarcações negreiras, enquanto os marinheiros forros compunham uma minoria desta tripulação, preferindo engajarem-se na navegação interna.

Cotejando-se os dados dos mapas de maio e junho de 1775 com as informações dos inventários *post-mortem*, pode-se afirmar que os trabalhadores dos navios negreiros do principal porto da América portuguesa setecentista eram majoritariamente escravos africanos, destes, a maioria era oriunda da Costa da Mina. É certo também que entre os marinheiros escravos da capitania da Bahia, aproximadamente 68% eram responsáveis pela navegação interna nos rios e baías. Ao lado deles, havia significativo número de libertos, subindo e descendo rios e dominando o transporte de pessoas e mercadorias na Baía de Todos-os-Santos. Tanto escravos quanto forros, ao labutarem em embarcações de pequeno e médio porte, como saveiros e lanchas, conviviam, salvo raras exceções, com a direção de mestres e arrais brancos, numa hierarquia racial que refletia nas águas as diferenças e os conflitos da escravidão em terra.

O mesmo se dava nas embarcações de longo curso, especialmente nos navios negreiros. Nestes havia um pequeno número de marujos brancos, incapaz de dar conta de toda a faina, que se somavam aos oficiais da mesma cor. É compreensível que o mapa de junho de 1775 apenas detalhe a cor dos marinheiros, onde havia heterogeneidade, entre os oficiais não se menciona a cor, certamente porque para o escrivão e para o leitor a quem se dirigia aquele documento seria redundante informar o óbvio. No império marítimo português, um posto de comando e poder, como o de capitão, mestre ou piloto de navios de longo curso, naturalmente seria exercido por brancos. Em contrapartida, a marinhagem das tripulações negreiras era formada por expressivo contingente de escravos, em sua maioria africana, junto com alguns libertos, identificados, geralmente, apenas como pretos forros. O trabalho desses africanos escravos e libertos, no entanto, começava muito antes da embarcação flutuar.

A lida em terra: construção e manutenção de embarcações.

A história da construção naval na Capitania Bahia, segundo Amaral Lapa e Francisco Borges de Barros, teve início com a fundação da cidade de Salvador. No regimento trazido pelo governador-geral Tomé de Souza constava a criação da Ribeira das Naus. O poder régio ao instituí-la assumiu a iniciativa da construção de grandes embarcações para o comércio de

longo curso envolvendo a América portuguesa, o oriente e o reino. A consolidação de uma marinha mercante na colônia, conforme Lapa, estimularia o comércio, ao mesmo tempo em que poderia, eventualmente, diante de ameaças estrangeiras, ser deslocada como marinha de guerra. Devido à posição geográfica do porto de Salvador no litoral brasileiro, bem como a frequente necessidade de reparos nas naus que seguiam para o Oriente, não tardou para a cidade-fortaleza ser inserida na rota das embarcações que seguiam para a Índia e tornar-se importante local de manutenção e fabrico de embarcações.

Porém, além das grandes naus e galeras, com o passar dos anos, contínuo ao sítio da Ribeira das Naus, na freguesia de N^a S^a da Conceição, surgiram alguns estaleiros particulares. Neles, corvetas e sumacas, menores e mais ágeis que as naus da Índia, ganharam espaço, principalmente a partir do final do século XVII e início do XVIII, em virtude da demanda provocada pela intensa expansão do tráfico negreiro. Esses estaleiros também eram locais de produção de pequenos barcos, como saveiros, lanchas, canoas, voltados para a navegação interna da Baía de Todos-os-Santos e dos rios que nela deságuam. Na freguesia de N^a S^a da Penha, subúrbio da cidade, mais precisamente na Península de Itapagipe, havia também um estaleiro que recebeu esse mesmo nome e inicialmente foi destinado à fabricação de naus de guerra, mas, com o tempo, passou a ser importante local de construção de embarcações menores, para navegação local.³²

A disponibilidade de matéria-prima, principalmente de madeira de boa qualidade, era proveniente das matas do Recôncavo e da região de Cairu e Camamu. Sem contar a resina, encontrada em Camaçari, que substituía o breu, e a casca da envira para calafetação, materiais que foram essenciais para a implementação da construção naval na Bahia.³³ Embora carecesse de alguns artigos, que acabavam sendo importados da Europa, os estaleiros de Salvador não tardaram a reaproveitar equipamentos de naus desativadas e a beneficiar madeiras e confeccionar peças específicas de navios, chegando a exportar esse material para o reino.

Além disso, o impulso para a expansão da capacidade de produção dos estaleiros dificilmente seria possível sem o incentivo do governo colonial para atrair oficiais experientes no fabrico de navios na Península Ibérica. Uma vez instalados na América portuguesa, mestres carpinteiros, tanoeiros, serralheiros, ferreiros, carreiros eram disputados não apenas para a construção naval, mas também em outros setores do meio urbano e rural. Uma alternativa comumente utilizada na colônia para driblar a escassez de mão de obra

³² Lapa, *A Bahia e a carreira da Índia*, pp. 60-65 e 81. Francisco Borges de Barros, *Novos documentos para a História Colonial*, Salvador, Imprensa Oficial da Bahia, 1931, pp. 18-19.

³³ Barros *Novos documentos para a História Colonial*, p.21.

especializada era o ensinamento destes ofícios aos escravos, sendo muitos adquiridos, especificamente, para aprendizagem e trabalho na Ribeira das Naus.³⁴

Em 1691, o governador-geral, Antônio Câmara Coutinho, ao informar ao rei d. Pedro II sobre a pretensão de se construir a fragata *N^a S^a da Estrela*, mencionou que faria a aquisição de alguns negros carpinteiros ou calafates, mas caso não encontrasse cativos com estes ofícios não haveria problemas, pois ao serem empregados no labor da fabricação de navios, logo se tornariam “bons oficiais”. Nesse momento, ainda era tímida a aquisição de escravos às custas da Fazenda Real para o trabalho nos armazéns régios e na Ribeira das Naus, sendo mais comum alugá-los, constituindo-se em um lucrativo ramo para senhores que investiam no treinamento especializados de seus escravos.³⁵

Analisando os custos desses aluguéis, o provedor-mor, Francisco Lamberto, sugeriu, em 1682, ser mais conveniente à Fazenda Real empregar mouros nos serviços da Ribeira, “por serem já feitos ao trabalho desta qualidade”. No entanto, o provedor-mor sabia que a conveniência estava distante da realidade colonial e, por isso, propôs que o melhor seria adquirir cativos e treiná-los nos ofícios necessários. Em sua carta informava ainda que cativos da Costa da Mina poderiam ser obtidos por 45\$000 a 50\$000 réis, enquanto os de Angola havia a possibilidade de adquiri-los como pagamento do donativo real. Apesar “do risco de poderem morrer alguns”, o valor empregado para comprar cinco a seis cativos e sustentá-los com diárias de \$30 réis seria inferior ao gasto anualmente com aluguel. Consultado sobre o assunto, o Conselho Ultramarino informou haver nas galés de Lisboa seis mouros, que poderiam ser enviados à Bahia, “poupando-se a Fazenda Real”.³⁶

Com o crescimento da demanda por navios mercantes ao longo do Setecentos, principalmente aqueles voltados para atender à expansão do tráfico, muitos senhores buscaram tornar seus cativos hábeis oficiais em ocupações voltadas para construção naval. Formavam principalmente carpinteiros e calafates, alugando-os para arsenais e estaleiros públicos e privados. Somente na virada para o século XIX, a administração colonial chegou ao consenso sobre as possíveis “vantagens da utilização de escravos negros nas construções

³⁴ Lapa, *A Bahia e a carreira da Índia*, pp. 60-63 e 111-115.

³⁵ Carta do [governador-geral do Brasil], almotacé-mor, Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho ao rei [D. Pedro II], sobre a fragata São João de Deus, o fabrico da fragata Nossa Senhora da Estrela e a compra dos negros para esta tarefa, 17/06/1691, AHU, CU, 005-02 *Bahia – Coleção Luísa da Fonseca*, Cx. 29, D. 3624.

³⁶ Carta do provedor da Fazenda do Brasil, Francisco Lamberto ao príncipe regente [D. Pedro], sobre a despesa que se faz naquela cidade, com o aluguer dos negros que trabalham nos armazéns e lancha da Ribeira, 20/07/1682, AHU, CU, 005-02 *Bahia – Coleção Luísa da Fonseca*, Cx. 25, D. 3081. Consulta do Conselho Ultramarino ao príncipe regente [D. Pedro], sobre carta do provedor-mor da Fazenda do Brasil, Francisco Lamberto, relativa a despesa com o aluguer dos negros que trabalham nos armazéns e lancha da Ribeira da Bahia, 07/11/1682, AHU, CU, 005-02 *Bahia – Coleção Luísa da Fonseca*, Cx. 25, D. 3101.

navais”. Mas ao que tudo indica, no período setecentista, apesar das ressalvas de alguns conselheiros e procuradores da Coroa, os estaleiros de Salvador, fossem privados ou públicos, assim como o restante da cidade, tinham no braço escravo de origem africana a sua principal mão de obra. Muitos desses cativos eram propriedades de Sua Majestade rei de Portugal.³⁷

Em 1775, sem especificar a condição jurídica dos indivíduos, o provedor mor da fazenda informou haver 68 carpinteiros e 24 calafates na Ribeira das Naus. Além deles, haveria os cargos de feitor, apontador, guarda, guarda pregos, porteiro, pintor, ferreiros, polieiros, pedreiro, tanoeiro, vidraceiro, funileiro, latueiro, escultor, bandeireiro, tintureiro, pichileiro, patrão do bergantim, patrão do escaler, patrão do bote do forte do Mar, patrão do bote da ronda dos escravos, remadores dos escaleres, patrão da galé, guardas da galé, mestre construtor e mestre dos calafates.³⁸ A essa altura, a Bahia já se tornara referência na construção naval no império português, de modo que seus oficiais eram requeridos em outras praças para servir ou ensinar os seus préstimos. Em 1766, por exemplo, o governador de Angola, Francisco Inocêncio de Souza Coutinho, informou ao Conselho Ultramarino sobre a necessidade de se fazer reparos nas naus da Índia que aportavam em Luanda. Para tal, era preciso edificar uma alfândega nova, com ribeira e arsenal, sendo imprescindível o envio de dois mestres carpinteiros e calafates da Bahia ou do Rio de Janeiro, por conta da Fazenda Real, para ensinarem os negros em Luanda ou mesmo a compra, por Sua Majestade, de escravos com estes ofícios nestes portos para servirem definitivamente em Angola.³⁹

A construção de embarcações de grande porte necessitava de alto conhecimento técnico associado a um árduo trabalho, que exigia o uso de força bruta durante longo período de tempo, já que se levava, em média, oito meses a um ano para construção de uma embarcação.⁴⁰ Isto contribuiu para a Ribeira se transformar num espaço em que mestres oficiais brancos trabalhavam auxiliados por escravos crioulos, mestiços ou africanos ladinos com ofícios especializados, juntamente com africanos boçais e presos condenados às galés, entre os quais também havia cativos. De acordo com o almoxarife dos armazéns reais, o

³⁷ Borges de Barros, pág. 33. Ofício do governador e capitão general da Bahia, Francisco da Cunha Meneses ao [secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia [João Rodrigues de Sá e Melo], informando sobre a vantagem da utilização de escravos negros nas construções navais, 10/07/1802, AHU, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 120, D. 23.733-23.734. Este documento também é citado por Lapa, *A Bahia e a carreira da Índia*, p. 114.

³⁸ Relação das pessoas empregadas na Ribeira da Bahia por provimentos e mestres dela e dos oficiais carpinteiros e calafates, s/d 1775, AHU, CU, 005-1 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx 48 D. 8893

³⁹ Ofício do Governador Francisco Inocêncio de Souza Coutinho ao Conselho Ultramarino, na pessoa de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, no qual comenta sobre a necessidade de reparos nas Naus que vem da Índia e aportam em Luanda, carecendo-se de carpinteiros e calafates, 14/07/1766, AHU, CU, 001 *Angola*, Cx 50 D. 25 e 24.

⁴⁰ Lapa, *A Bahia e a carreira da Índia*, pp. 128 e 135.

capitão Sebastião Dionísio da Costa, em 1729, havia 34 escravos de Sua Majestade e 83 forçados das galés trabalhando na Ribeira das Naus.⁴¹

Interessante notar que essa averiguação não foi motivada para se saber detalhes acerca dos trabalhos no estaleiro real. A provocação partiu do vigário da Igreja da Conceição, padre Custodio Rodrigues Landim. Preocupado com os valores que deveria receber por sua cônica “pelo trabalho de administrar os sacramentos aos escravos e forçados que assistem na Ribeira das Naus”, bem como os demais dízimos, o vigário inquiriu ao Conselho Ultramarino que, por sua vez, encaminhou a questão ao provedor-mor e este ao almoxarife. Em resposta, o provedor-mor, Pedro de Freitas Tavares Pinto, informou que caberia ao vigário Landim receber “dois vinténs de conheçça” sobre cada escravo e preso das galés na Ribeira, “na forma do estilo e constituições deste arcebispado”, o que totalizaria a importância de 4\$640 réis.⁴²

Conforme as *Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia*, todos os cristãos deveriam ofertar o dízimo de 10% sobre “todo o ganho e lucro licitamente adquirido por via de qualquer ofício, artifício, trato, mercancia, soldada, jornais de qualquer serviço, tirados os gastos e despesas”. Mas costumeiramente esse pagamento era realizado na forma de “uma conheçça”. Ou seja, uma quantia certa “de dinheiro segundo o trato de cada um”, pessoas solteiras pagavam dois vinténs anualmente na época da páscoa.⁴³ Isto revela que os 34 escravos do rei juntamente com os 83 presos das galés recebiam jornais por seus trabalhos na Ribeira e, por isso, tinham que prestar contas ao vigário. Portanto, a despeito da condição de trabalho compulsório que estariam subordinados, em virtude da especificidade dos ofícios relacionados à construção naval e, certamente, como forma de se evitar fugas e estimular os “bons serviços”, escravos e forçados recebiam pagamentos por sua faina. Deste modo, os jornais constituíam importante estratégia de dominação e melhor exploração da força de trabalho.

De acordo com Amaral Lapa, os escravos que trabalhavam na Ribeira, no século XVII, costumavam receber uma diária de um tostão, cerca de \$100 réis, além da alimentação.⁴⁴ No entanto, no livro de receita da despesa da capitania da Bahia, para o ano de 1760, que a época tinha o tenente coronel e traficante de escravos Antônio Cardoso dos Santos como tesoureiro-

⁴¹ Carta do [provedor-mor da Fazenda Real do estado do Brasil], Pedro de Freitas Tavares Pinto ao rei [D. João V] de que há na ribeira das naus desta cidade oitenta e três forçados e trinta e três escravos. Anexo: despacho, 12/10/1729, AHU, ACL, CU,005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 34, D. 3133.

⁴² Idem.

⁴³ *Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia, feitas e ordenadas pelo ilustríssimo e reverendíssimo senhor d. Sebastião Monteiro da Vide*, Livro Segundo, Título XXV, “Dos dízimos pessoais e conheçças”, Brasília, Senado Federal, Conselho Editorial, 2007.

⁴⁴ Lapa, *A Bahia e a carreira da Índia*, p. 113.

geral, localizou-se valores inferiores àqueles apontados por Lapa. Conforme a prestação de contas do tesoureiro-geral, havia 49 forçados das galés e treze escravos de Sua Majestade empregados naquele ano no estaleiro real e cada um recebia \$60 réis de diária, além de uma quarta de farinha a cada dez dias. Para se ter uma ideia, nesta mesma época o preço do quilo da carne determinado pela Câmara girava em torno de \$32 réis.⁴⁵ Em comparação ao ano de 1729, o número de escravos do rei havia sido reduzido a menos da metade. Este decréscimo possivelmente esteve relacionado à ampliação do aluguel de cativos particulares para o estaleiro real. Ainda de acordo com as contas de Antônio Cardoso dos Santos, entre 1757 e 1760, gastou-se com “pretos de aluguel que se tomaram para o serviço da fábrica da Ribeira das Naus 1:768\$560 réis”.⁴⁶

Outros dados sobre a contabilidade da Ribeira das Naus foram identificados para os anos de 1784-1787. Ainda que de forma fragmentada, esses relatórios informam sobre as despesas com escravos régios e forçados das galés. Somente para o mês de dezembro de 1784 foram despendidos 278\$860 réis para o pagamento de jornais de presos das galés e cativos de Sua Majestade, enquanto que em 1786, entre os meses de janeiro a novembro, o valor empreendido alcançou 3:066\$500 réis. No mesmo ano, os custos com o fornecimento de farinha para os meses de abril, maio e junho para estes trabalhadores atingiu a cifra de 247\$620. No ano seguinte, em 1787, os jornais dos escravos do rei e forçados das galés somaram 2:706\$280, enquanto que o fornecimento de farinha entre janeiro e junho do mesmo ano representou o valor total de 435\$609.

Esses números não deixaram de fora o percentual pago ao vigário da Conceição da Praia, referente à conhecida dos forçados e escravos régios durante o triênio 1784 a 1786. O pároco recebeu a quantia de 12\$000, o que permite inferir – em virtude do valor da conhecida fixado pelas *Constituições Primeiras do Arcebispado* da Bahia ter permanecido em dois vinténs (\$40 réis) por pessoa – que haveria aproximadamente 100 indivíduos, entre escravos e presos das galés, no estaleiro real.⁴⁷ Contudo, não foram localizados dados que aferissem o número total deste grupo de trabalhadores do estaleiro real nos anos de 1780. Foi identificado apenas um livro, para o ano de 1781, com o registro de receitas e remédios despendidos com eles. O documento menciona sete escravos do rei medicados naquele ano,

⁴⁵ *Documentos históricos do Arquivo Municipal. Atas da Câmara*, vol. 10, Salvador, Prefeitura Municipal, 1996, pp.111 e 116.

⁴⁶ Livro de receita e despesa da Capitania da Bahia para o ano de 1760, ANTT, *Junta do Comércio*, Livro Nº 302, fl 65.

⁴⁷ Livro de Receita e Despesa da Capitania da Baía, ANTT, *Erário Régio, Capitânicas do Brasil, Baía*, Nº176, fl 30-31, 36-37 e 40 e Nº 177, fl 36-37.

eram eles: Aleixo, Agostinho, João Vaz, Sebastião, Ventura, Bernardo e Domingos, além de, aproximadamente, 50 presos das galés.⁴⁸

O detalhamento dos gastos para a construção do iate *Santo Andre e Santa Ana* na Ribeira da Bahia, apresentado pelo governador de São Tomé, d. José Caetano Souto Maior, em 1739, mencionou o valor de algumas das diárias praticadas pelo estaleiro. Tratava-se de quantias bem superiores aos \$60 réis que, segundo Antônio Cardoso dos Santos, eram pagos aos escravos régios e aos forçados das galés em 1760. O iate *Santo Andre e Santa Ana* foi construído entre os meses de setembro de 1737 e abril do ano seguinte. Como era de se esperar, a mão de obra mais demandada foi a de carpinteiros seguida de calafates, com diárias que variavam entre \$180 a \$600 réis, sem, contudo, especificar as razões destas diferenças. O rol de despesas também mencionou a contratação de trabalhadores avulsos, fora dos quadros da Ribeira, a exemplo de três “pretos de ganho”, que receberam cada um \$160 réis de diária, durante dois dias, para limparem o iate. Outros três negros receberam o mesmo valor de diária para transportarem os aviamentos da embarcação, além do pagamento de \$200 réis a uma “negra que andou carregando água” para o iate durante dois dias.

É possível que outros serviços navais também tenham sido desempenhados por escravos ou libertos ao ganho. A exemplo dos jornais pagos a nove homens que fizeram a enxárcia, ou seja, puseram as cordas e cabos que sustentam o mastro, também denominada de cordoalha do navio. Sem contar o dinheiro dado a seis homens que amarraram o navio, as diárias pagas “a gente que fez o pano do iate”, o dinheiro dado “a um saveiro que levou 12 rolos de tabaco a bordo”, bem como o pagamento do carroto da carne e a quantia dada a “quatro homens que acabaram a cevadeira”.⁴⁹

Outro documento que demonstra a diversidade e a rentabilidade dos ofícios ligados à construção naval na Cidade da Bahia é uma carta endereçada ao rei d. José, ditada pelo soldado cego João Rodrigues da Costa, sugerindo formas de ampliar as fintas da Coroa após as notícias sobre o terremoto em Lisboa. Embora a carta não possua data, pela menção feita ao terremoto, ocorrido em 1 de novembro de 1755, provavelmente foi escrita na segunda metade da década de 1750. Segundo o missivista, “os oficiais de carpinteiro de mar ou calafates podem pagar bem afoitamente, cada um por si, 12\$800 réis pelo triênio”, pelos bons rendimentos que aferem nos estaleiros da cidade. Costa afirmava que as diárias dos

⁴⁸ Livro que há de servir para se lançar todas as receitas que se fizerem dos remédios para os escravos de Sua Majestade e forçados da Galé, ANTT, *Erário Régio, Capitânicas do Brasil, Baía*, Nº 201.

⁴⁹ Carta do [governador da ilha de São Tomé], D. José Caetano Souto Maior, ao rei [D. João V] sobre a chegada do iate [Santo André e Santa Ana], feito no Brasil, remetendo a conta feita pelos oficiais da Ribeira da Bahia, 29/05/1739, AHU, CU, 070 *São Tomé*, Cx. 7, D. 748. Segundo Bluteau, *Vocabulário português e latino*, “cevadeira” refere-se a vela pequena da proa.

carpinteiros do mar alcançavam \$640 réis, além de usufruírem dos rendimentos pagos aos seus “escravos pretos oficiais”. Estas diárias correspondiam ao mesmo valor da arroba do boi estabelecido pela Câmara de Salvador, após as notícias sobre o terremoto, como forma de ampliar a arrecadação do donativo régio em \$160 réis sobre cada arroba comercializada.⁵⁰

Da mesma forma, de acordo João Rodrigues da Costa, os mestres dos estaleiros ou donos deles, pelos lucros alcançados no fabrico e conserto de embarcações, “podem pagar pelo triênio 30\$000 réis”, equivalente a ¼ do valor de um africanorecém-chegado do sexo masculino, adulto e em bom estado de saúde. Ademais, estes mestres possuiriam muitos escravos serradores “que lhe andam cortando madeiras no mato”, beneficiando-as para a utilização em embarcações, obtendo grande lucro na venda deste material para os estaleiros privados e público. O soldado citou também os tanoeiros que desfrutariam de “lucros grandes”, por ser um ofício muito demandado “naquela terra e Brasis e tem os mesmo oficiais seus escravos”. Do mesmo modo, não poupou os calafates que, segundo ele, “podem pagar porque ganham \$800 réis por dia”, equivalente a quase 22 litros de farinha, além de desfrutarem de “escravos do mesmo ofício”, que também receberiam diárias de \$800 réis, o que talvez seja exagero.⁵¹ Afirmou ainda que Sua Majestade poderia taxar os barcos “que conduzem comestíveis, ou outros quaisquer gêneros aos portos e tem lucros exorbitantes, e nunca pagavam tributo do casco” como era costume no reino.

Os senhores de escravos da Cidade da Bahia, na opinião de João Rodrigues da Costa, podiam pagar dez tostões, ou seja, 1\$000 réis por ano por cada cativo, em virtude dos “grandes lucros que tem” ao pô-los no ganho. O soldado afirmava que escravos de ganho chegavam a auferir por dia mais de \$600 réis, “principalmente os cangueiros da borda d’água que toca as cidades, porque tem alfândegas”. Ou seja, aqueles que trabalham em grupo transportando as mercadorias da alfândega para as lojas e armazéns, utilizando paus e cordas.⁵² No afã de oferecer ao rei possibilidades de ampliar a arrecadação do erário, João Rodrigues da Costa carregou nas tintas quanto aos valores obtidos pelos escravos ao ganho. Isto porque, mesmo aqueles com ofícios especializados, como o de carpinteiro, poderiam receber valores bem abaixo dos \$600 réis estimados por ele, como demonstrou a prestação de contas do iate *Santo Andre e Santa Ana*, em que estes oficiais chegavam a receber \$180 réis de diária.

⁵⁰ *Documentos históricos do Arquivo Municipal. Atas da Câmara*, vol. 10, pp. 124-126.

⁵¹ Sobre o preço da farinha, ver: *Atas da Câmara*, DHAM, vol. 10, pp. 321.

⁵² Carta do cego João Rodrigues da Costa, soldados, a Sua Majestade, sugerindo formas de aumentar as fintas da Coroa, s/d, ANTT, *Ministério do Reino*, Maço 599, D. 39.

A atenção do soldado em pormenorizar as possibilidades de arrecadação régia sobre aqueles que trabalhavam na construção naval, principalmente sobre seus oficiais mecânicos, demonstra como este setor mobilizava capitais. Os estaleiros estimulavam a produção e o beneficiamento de matérias-primas e manufaturas necessárias para o fabrico dos navios. Ademais, requeriam, além de trabalhadores especializados, toda uma sorte de serviços auxiliares para lançamento da embarcação ao mar, bem como seu carregamento e limpeza, contribuindo para a dinamização da economia nas freguesias da Conceição e do Pilar. Ao reunir tantos homens de cores, estatutos e condições jurídicas diversas, o porto de Salvador e seus estaleiros, especialmente a Ribeira das Naus, dificilmente escapariam de serem locais de conflitos, disputas e resistência.

Ribeira das Naus: um espaço de conflito e resistência.

No estaleiro real, como foi visto, labutavam lado a lado mestres de ofício, junto com cativos de sua propriedade ou alugados, somados aos forçados das galés e aos escravos de Sua Majestade. Estes dois últimos, residiam em uma sorte de “moradas de casas” construídas próximo à Ribeira, o que potencializava a exploração sobre sua mão de obra, bem como facilitava a vigilância. Além das atividades concernentes à construção das embarcações, cabia aos cativos do rei e aos presos das galés remarem no escaler do patrão-mor da Ribeira durante as inspeções feitas no momento da carga e descarga das embarcações. O patrão-mor, de acordo com a prestação de contas do tesoureiro-geral Antônio Cardoso dos Santos, em 1760, recebia uma diária de \$160 réis, enquanto seus subordinados \$60 réis. À frente dessas diligências estavam os provedores da alfândega e oficiais ligados ao contratador da dízima real.⁵³

Aproveitando o volume de embarcações que adentravam a Baía de Todos-os-Santos no período setecentista, muitos capitães e contramestres, ao arrepio da lei, tentavam driblar essa inspeção, desembarcando mercadorias antes da chegada dos provedores da alfândega. Isto contribuiu para que uma profusão de ganhadores, fossem eles escravos ou forros, oferecessem o serviço de carga e descarga em botes, canoas e escaleres nas freguesias da Conceição, Pilar ou em locais mais afastados, de acordo com a conveniência do freguês. Em 1736, o

⁵³ Livro de receita e despesa da Capitania da Bahia para o ano de 1760, ANTT, *Junta do Comércio*, Livro Nº 302, fl 65. Sobre os galés ver: Carlos Eduardo Moreira de Araújo, “O Duplo Cativo. Escravidão urbana e o sistema prisional no Rio de Janeiro 1790 – 1821”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004). Cláudia Moraes Trindade, *Ser preso na Bahia no século XIX*, Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2018, pp. 72-73 e 158-200.

contratador dos dízimos da Alfândega da Bahia, José dos Santos, solicitou autorização régia para que os oficiais do contrato da dízima pudessem adentrar nas casas comerciais e navios – prescindindo de autorização do provedor-mor – onde “os fraudistas recolhem as fazendas que retiram” das embarcações sem pagar os direitos. O contratador denunciava ainda que alguns navios, já descarregados e vistoriados, “baldeavam fazendas” junto àqueles que ainda iam passar pela Alfândega, para fugirem do pagamento da dízima. Problema, ao que tudo indica, parece não ter sido solucionado, pois o contratador seguinte, Manoel Barbosa Torres, em 1740, reclamou de descaminhos semelhantes.⁵⁴

Além das subtrações de impostos protagonizadas pelos capitães e contramestres dos navios, o provedor-mor da Alfândega queixava-se junto ao rei dos constantes furtos à época do embarque e desembarque das embarcações da frota. O delito seria realizado por aqueles que carregavam as mercadorias, ou seja, pelos escravos do rei e forçados das galés. Em 1725, o provedor Domingos da Costa de Almeida solicitou a Sua Majestade a contratação de pelo menos mais quatro guardas para a Alfândega, que se somariam aos oito que nela já serviam, a fim de melhor guarnece-la durante a partida das frotas. Segundo Almeida, era necessário ampliar a vigilância sobre a Alfândega, casas e armazéns onde se recolhiam os gêneros importados e exportados. Objetivava-se inibir “os furtos dos negros, que sendo os que precisamente os trazem descarregando-os para a ponte, e dela para a Alfândega, são naturalmente propensos a furtarem”. Embora o provedor reconhecesse que escravos e forçados contavam com alguns cúmplices, entre eles os próprios guardas, que neste caso eram brancos, na visão de Almeida seriam os negros os “naturalmente propensos a furtarem”. O chamado “belisco”, segundo Bluteau, “tirar uma porção mínima de alguma coisa”, entendido como furto pelas autoridades, era tido como direito costumeiro por aqueles que trabalhavam no mar e no embarque e desembarque de mercadorias para terra.⁵⁵

Além das atividades no estaleiro real, os presos das galés realizavam alguns trabalhos externos, em geral, relacionados ao abastecimento de água no palácio do governador e nos

⁵⁴ Requerimento do contratador dos dízimos da Alfândega da Bahia, José dos Santos ao rei [D. João V] solicitando provisão para o provedor-mor da Alfândega proceder a prisão sumária contra toda a pessoa que for sem licença a bordo dos Navios, que estiverem em descarga e que as catrajas, canoas que se acharem a bordo sejam queimadas, 11/12/1736, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 57, D. 4920. Requerimento do contratador da dízima da Alfândega da cidade da Bahia Manuel Barbosa Torres ao rei [D. João V] solicitando ordem para que nenhuma embarcação, das que saírem de bordo dos navios que estiverem à descarga, possa aportar em outro surgidouro sem antes ir no da Alfândega da Bahia ou a outro para serem examinadas pelos oficiais do contrato, 14/03/1740, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 67, D. 5691.

⁵⁵ Carta do [provedor da Alfândega] Domingos da Costa de Almeida ao rei [D. João V] comunicando a necessidade de guarda-mor e guardas do número para a Alfândega a fim de vigirem as casas e evitar furtos de negros, principalmente nas ocasiões de descarga da frota, 10/07/1725, AHU, ACL, CU, *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 23, D. 2068. Bluteau, *Vocabulário português e latino*, verbete “beliscar”.

corpos da guarda da fábrica da Ribeira, sendo também responsáveis por transportar os materiais e munições para as fortalezas, por mar e terra. Saíam às ruas devidamente fardados e acorrentados uns aos outros em dupla, sob a vigilância de guardas e não escapavam do escárnio e desprezo ensejado pela população em geral. Em 1735, por exemplo, o provedor-mor da Fazenda Real, Luís Lopes Pegado Serpa, comunicou ao rei d. João V sobre o “grande desprezo [que] os soldados desta região [tem em] acompanharem os forçados das galés, que andam no serviço de Vossa Majestade nesta Ribeira, nas ocasiões que é preciso sair fora dela”.

Nas palavras do provedor-mor, “até mesmos os pretos forros que se acham alistados ao Terço chamado de Henrique Dias se desprezam de os acompanhar, e é necessário serem obrigados pelos seus oficiais maiores a servir de guardas”. De modo que são alistados entre os Henriques quatro guardas a cada dois meses. Estes executam a tarefa “de tão má vontade” apesar de receberem um tostão por dia, cerca de \$100 réis, e uma quarta de farinha, aproximadamente 3,5 litros, a cada dez dias. Além do estigma que carregava a função, provavelmente, o baixo rendimento explicaria a recusa, visto que a diária dos guardas era um pouco maior que aquela recebida pelos próprios forçados. Cabe destacar que os soldados do Terço de Henrique Dias comumente desempenhavam outras atividades, alguns sendo oficiais mecânicos, executando serviços em que poderiam auferir mais e com maior dignidade. Isso explica porque sempre que havia novas nomeações entre os soldados do Terço ocorriam “grandes contendas”.

Buscando uma saída e por acreditar que os soldados pretos do Terço de Henrique Dias confeririam “pouca cautela” na vigilância, por serem os presos “da sua cor”, contribuindo para a fuga de forçados, o provedor decidiu convocar os “praças mortas”. Ou seja, chamou os soldados afastados do serviço militar por estarem “incapazes”, mas que ao seu ver “podiam exercitar esta incumbência”. Contudo, alguns se negaram, dizendo “que antes queriam se lhe aclarasse praça para continuarem o exercício militar, do que encarregar-se da guarda dos forçados”. Diante de tamanha soberba, o provedor-mor deu baixa nos praças mortas que se recusaram a servirem como guardas dos forçados, mesmo reconhecendo que muitos eram “pobríssimos e envelhecidos para o serviço real”.⁵⁶

Muitos dos presos das galés eram escravos antes de serem condenados, como Ventura Gonçalves, “homem preto da Costa da Mina”, que havia sido cativo de Francisco Gonçalves

⁵⁶ Carta do provedor-mor da Fazenda Real do estado do Brasil, Luís Lopes Pegado Serpe ao rei [D. João V] sobre a repugnância dos soldados em acompanharem os forçados das galés, 20/05/1735, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 51, D. 4474.

Barros, e fora sentenciado pelo roubo de fazendas em Muritiba, termo da Vila de Cachoeira. José Moçambique, por sua vez, foi escravo de Manoel Pereira Braga, sendo penitenciado às galés por toda a vida, pela suspeita de ter “concorrido na morte feita a Francisco Xavier Gomes”.⁵⁷ Contudo, não existiam apenas negros nas galés, havia também condenados brancos, como Antônio Pinto Coelho, sentenciado pela Relação a dez anos de Galés, acusado de ameaçar Dionizio Soares de Oliveira, também branco, com uma faca. O soldado branco José Ditoso, praça na cidade de Luanda, fora condenado às galés na Bahia, por ter blasfemado contra Deus, embora em suas alegações afirmasse ter dito apenas que em “Angola não havia Deus nem Santa Maria”, em referências às ações autoritárias do governador daquele reino, Antônio de Vasconcelos.⁵⁸

Não se tem informações sobre a origem e a condição jurídica dos forçados das galés, aliás, malmente se sabe a quantidade de presos ao longo do Setecentos. A origem africana de alguns, no entanto, somada à pecha de criminoso, teria tido importante papel na dupla estigmatização desses indivíduos. Por isso, não é de se estranhar que os soldados do Terço de Henrique Dias detivessem tanto desprezo em acompanhar esses presos. Desejosos de se apartarem da mácula da escravidão, os membros do corpo dos Henriques buscavam, através do serviço militar, prestígio e distinção. No mínimo, cobiçavam o reconhecimento da sua condição de pretos libertos e, em alguns casos, de crioulos nascidos livres. Percepção que poderia ser obliterada ao estarem no trato de pretos forçados às galés, recebendo uma diária quase tão irrisória quanto a de seus comandados, embora estivessem em lado oposto aos dos presos, pois seriam o reflexo da limitada e cara ascensão permitida pelo mundo senhorial branco.⁵⁹

Contudo, o provedor-mor Luís Lopes Pegado Serpa sabia que alguns soldados poderiam não compartilhar totalmente deste sentimento e, quiçá, por identidades “de cor”, facilitassem

⁵⁷ Requerimento do escravo Ventura Gonçalves ao rei [D. João V] solicitando perdão do tempo que lhe falta para cumprir a pena de cinco anos em galés pelo crime de furto em Muritiba, termo da vila de Cachoeira, 19/11/1740, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 69, D. 5839. Requerimento de José Moçambique, escravo que foi de Manuel Pereira Braga, ao rei [D. João V] solicitando perdão da pena de galés perpétua pela morte de Francisco Xavier Gomes, após ter cumprido dez anos e por se encontrar quebrado de ambas as virilhas, 17/07/1747, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 90, D. 7330.

⁵⁸ Carta do chanceler da Relação do estado do Brasil, Luís Machado de Barros ao rei [D. João V] comunicando o perdão concedido a Antônio Pinto Coelho que foi preso na galé da ribeira das naus da cidade da Bahia, do qual foi condenado a degredo por tempo de dez anos, 5 de agosto de 1736, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 56, D. 4825. Requerimento de José Ditoso ao rei [D. José], a solicitar ser liberto das galés e prisão em que se encontra, por ter blasfemado contra Deus, 10 de março de 1767, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 158, D. 12050.

⁵⁹ Sobre o Terço de Henrique Dias, cf. Luiz Geraldo Silva, “Sobre a ‘etnia crioula’: o Terço dos Henriques e seus critérios de exclusão na América portuguesa no século XVIII”, in Renato Pinto Venâncio, Andrea Lisly Gonçalves e Cláudia Maria das Graças Chaves (orgs.), *Administando Impérios: Portugal e Brasil nos séculos XVIII e XIX* (Belo Horizonte, Fino Traço, 2012), pp. 71-96.

fugas desses mesmos presos. Segundo Carlos Araújo, pensamento semelhante compartilhava o chefe da Intendência de Polícia no Rio de Janeiro, Paulo Fernandes Viana, no último quartel do século XVIII. Para o intendente, os “negros neste país não devem guardar outros negros”, pois, por solidariedade de cor, seriam coniventes com fugas.⁶⁰

A situação para Luís Lopes Pegado Serpa, no entanto, não estava fácil. A despeito da sua crise de consciência quanto à utilização de guardas negros para os forçados das galés, sabia que seria difícil obter outra alternativa. Em 1736, o provedor-mor encaminhou nova missiva a d. João V. Nela informava que não conseguira prover o cargo de dois guardas da Ribeira, por não encontrar “quem se queira sujeitar a sê-lo com obrigação de acompanhar os forçados da Galé”. Segundo Serpa, não há “homens brancos que se queiram sujeitar a isso por salário algum, e o tem por desprezo, segundo o estilo dessa região” e, conforme dito antes, mesmo aqueles do Terço de Henrique Dias assumiam a função à contragosto.

Ubiratan Castro de Araújo, ao estudar a sedição de 1798, destacou como “a brancura da pele e a condição de reinol” oferecia a uma gama de imigrantes aventureiros portugueses um status de superioridade em meio ao restante da população, principalmente aquela de origem africana. Logo, estes homens brancos, assim como aqueles nascidos na terra, recusavam todo e qualquer “trabalho de negro”, relacionados principalmente a ofícios mecânicos e trabalho braçal. Os libertos e livres de cor nascidos no Brasil, ou seja, os crioulos e mestiços, por sua vez, também rejeitavam tais tarefas, tidas como de escravos africanos, dos quais buscavam se diferenciar. O Terço de Henrique Dias, com o passar do século XVIII, tornou-se instituição fundamental para esse propósito e por isso, também foi palco de disputas entre crioulos e africanos libertos. Sendo, portanto, compreensível a recusa e o mal estar causado pela obrigação dos soldados do Terço de servirem como guarda dos galés.⁶¹

Com a vigilância sobre os forçados precarizada, o provedor-mor alertava serem sucessivos os furtos e descaminhos de madeiras e outros materiais da Ribeira das Naus. Em resposta, d. João V autorizou que mais dois guardas servissem na Ribeira, recebendo diárias, não de \$100 réis, mas de \$320 réis, o que talvez tornasse a função mais atrativa. Desta forma, acreditava o rei, estariam seguros os materiais do estaleiro, bem como os “galés sentenciados pela Relação, e de alguns pretos presos por delitos leves, e outros a requerimento de seus senhores, que por não padecerem na cadeia se mandam para o serviço das mesmas galés”. Ou seja, a Ribeira das Naus também era utilizada por senhores como espaço de punição a

⁶⁰ Araújo, “O Duplo Cativo”, pp. 75-76.

⁶¹ Ubiratan Castro de Araújo, “A política dos homens de cor no tempo da Independência” *Estudos Avançados*, nº 18, vol. 50, 2004, pp. 253-269. Silva, “Sobre a ‘etnia crioula’”, pp. 71-96.

escravos recalcitrantes e/ou que tinham cometido delitos leves, certamente por combinar castigos físicos e trabalho árduo com a possibilidade de aprendizagem de um ofício.⁶²

No entanto, a questão em torno da vigilância dos escravos e forçados das galés que trabalhavam no estaleiro régio não se deu por encerrada. Tempo depois, em 10 de março de 1758, o pardo Francisco Mendes Ribeiro e o preto Thomas, escravo de Pedro de Freitas Faleyro, ambos sentenciados às galés, protagonizaram uma fuga excepcional. Segundo o provedor-mor da fazenda, quando se dirigiam junto com outros forçados à fonte do Coqueiro a buscar água sob a vigilância de Leandro Felix, crioulo forro, soldado do Terço de Henrique Dias, os dois presos se evadiram para o mato. Ao serem interpelados pelo soldado, Francisco Mendes Ribeiro o ameaçou com uma faca, obrigando-o a se afastar, já que não portava arma alguma. Após quebrarem as correntes, segundo testemunhas, um dos forçados se dirigiu para a igreja e convento das religiosas do Desterro e o outro adentrou o convento dos franciscanos. Sem poder interpelá-los em espaço sagrado, os guardas não conseguiram impedir a “arreatada fuga”, de modo que, segundo o vice-rei, não se “tem a mais ligeira notícia” desses forçados.⁶³

O evento demonstra que, a despeito da decisão régia de aumentar o valor da diária paga aos guardas dos forçados das galés como forma de tornar mais atrativa a função, depois das queixas feitas em 1735-36, os cargos – como era de se esperar – continuaram sendo ocupados pelos soldados do Terço de Henrique Dias. Ou seja, nenhum branco, como previa o conde das Galveas, se interessou por tal ofício e é provável que os soldados do Terço de Henrique Dias continuassem sendo obrigados por seus oficiais a servirem como guarda e, quiçá, o valor da diária não tivesse sido alterado. Afinal, ao decidir aumentá-la, Sua Majestade pressupunha atrair brancos para esta função que, em Lisboa, era facilmente por eles ocupada.

Preocupado com o mau exemplo que a fuga destes presos poderia representar, o conde dos Arcos desabafou junto ao rei d. José, afirmando que “para evitar semelhantes acontecimentos” e efetivarem entre os galés o “temor e respeito aos guardas que andam com eles”, era “precisamente necessário que os tais guardas sejam homens brancos, e não negros, como até agora se tem costumado”. Enfatizava ainda que os forçados “não tem nenhum gênero de temor” pelos pretos do Terço de Henrique Dias. Contudo, o conde reconhecia que “dificilmente se achará no Brasil homem branco que se queira sujeitar a exercer semelhante

⁶²Carta do provedor mor da Fazenda Real, Luis Lopes Pegado Serpa, ao rei comunicando que não tem ninguém que queira servir as ocupações de dois guardas da Ribeira, 7/08/1736, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 56, D. 4825.

⁶³Carta do [vice-rei e governador-geral do Brasil, conde dos Arcos, Marcos de Noronha] ao rei [D. José] sobre a fuga dos forçados da galé Francisco Mendes Ribeiro, pardo, e o escravo Tomás pertencente a Pedro de Freitas Faleyro, 01/02/1759, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 140, D. 10772.

ocupação”. Diante deste imbróglio, restou-lhe determinar que os guardas da Ribeira das Naus portassem armas “para acautelarem toda a resistência que possa acontecer no caso de alguns forçados queiram fugir, e sucedendo o fizessem por alguma Igreja lhe não valeria a imunidade dela”. Apesar desta medida, esporadicamente ainda ocorriam fugas.⁶⁴

Além dos forçados das galés, os escravos de Sua Majestade também desempenhavam funções fora do espaço do estaleiro régio. Costumeiramente, labutavam transportando oficiais da administração colonial em redes e cadeiras de arruar ou auxiliando-os em suas diligências. O provedor-mor da Fazenda Real, Bernardo de Souza Estrela, por exemplo, solicitou a d. João V, através de uma missiva em 5 de junho de 1725, autorização para utilizar os escravos que o rei dispunha na Ribeira das Naus para o serviço de rede, além de cavalos, para não ser obrigado a fazer as vistorias e diligências de seu cargo a pé. Algo humilhante para qualquer branco na colônia e incabível para um oficial régio. Neste mesmo ano, o capitão engenheiro Nicolau de Abreu de Carvalho solicitou “dois negros para o carregarem na serpentina”.⁶⁵

No ano seguinte, o vice-rei, Vasco Fernandes Cesar de Menezes, sugeria ao monarca que os escravos pertencentes à Coroa empregados na Ribeira das Naus, bem como aqueles que estivessem condenados às galés, capazes de executar o serviço de carregar de pessoas em redes, fossem empregados no transporte de oficiais régios durante as suas diligências. De acordo com o conde de Sabugosa, o mestre de campo engenheiro tem dois negros, o capitão engenheiro também, os tenentes e ajudantes do mestre de campo geral cada um tem seu cavalo e negro, todos pertencentes a Fazenda Real, comprados inicialmente para servirem na Ribeira das Naus. Logo, concluiu o vice-rei, era costume servir-se “dos escravos que Vossa Majestade tem na Ribeira e dos mais que por sentenças se acham nas Galés”. Todavia, não lhe parecia conveniente que a Fazenda Real adquirisse escravos exclusivamente para o serviço de seus oficiais, pois se assim o fosse, solicitaria ele, vice-rei, “a mesma graça”. Em despacho, meses depois, d. João V concordou com a colocação do conde de Sabugosa.⁶⁶

Presos das galés e escravos régios, para além do árduo trabalho no estaleiro real, onde assumiam as funções mais fatigantes, rejeitadas por mestres oficiais e por seus cativos, tinham ainda que lidar com tarefas no espaço público em prol dos interesses de funcionários da

⁶⁴ Carta do vice-rei e governador-geral do Brasil, conde dos Arcos, Marcos de Noronha ao rei d. José sobre execução da provisão que determina que os guardas das galés andem armados para impedir resistências e fugas dos forçados, 28/04/1759, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 140, D. 10813.

⁶⁵ Carta do rei de Portugal ao governador geral sobre a petição de Nicolau de Abreu de Carvalho, capitão engenheiro, solicitando dois negros e um cavalo, necessários a seu serviço, 26/02/1725, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, vol 19, D. 122.

⁶⁶ Carta (cópia) [vice-rei e capitão-general do estado do Brasil], conde de Sabugosa ao rei [D. João V] sobre o uso pelos provedores Mores da Fazenda dos escravos que se acham nas ribeiras e galés, 8/06/1726, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 26 D. 2406.

Coroa. A administração colonial utilizava largamente estes indivíduos, fosse para o abastecimento de água nos prédios do governo, que devia incluir o penoso transporte de dejetos para praia, fosse para carregar seus oficiais em redes, serpentinas ou cadeiras de arruar. A saída desses indivíduos do estaleiro real, embora figurasse na ampliação da exploração da sua força de trabalho, às vezes poderia ser tida por eles como bem vinda. Isto porque a rua, a depender do ritmo de produção no estaleiro, quiçá significasse uma faina mais branda. Ademais, o trabalho no espaço urbano, diante de uma vigilância precária, abria brechas para fugas. Além disso, contribuía com a interação de cativos régios e galés com ganhadores escravos e libertos, bem como com outras tantas pessoas de diferentes cores e estatutos, com as quais eles poderiam, inclusive, negociar objetos subtraídos do estaleiro.

A carreira do tráfico negreiro

Embora a maioria das embarcações construídas na Ribeira das Naus tivesse por finalidade o comércio com o reino e o Oriente, o estaleiro chegou a fabricar navios voltados para o tráfico negreiro. O próprio iate *Santo Andre e Santa Ana*, citado anteriormente, foi fabricado por ordem régia e financiado por Mathias de Torres Bezerra, com o objetivo de transportar missionários para São Tomé e traficar escravos para o Brasil. Segundo o governador daquela ilha, as embarcações que comumente se dirigiam a Costa da Mina não possuíam cômodos próprios para os eclesiásticos. Os custos de tal empreitada seriam cobertos com a cobrança de fretes para o transporte de escravos da Costa da Mina para a Bahia e Rio de Janeiro. O financiador da iniciativa de proporcionar mais conforto ao clero que se dirigia a São Tomé, Mathias de Torres Bezerra, era um importante negociante que atuava há longas datas no tráfico entre a Bahia e a Costa da Mina. De acordo com os dados do TSTD, era dono de pelo menos três embarcações responsáveis por, no mínimo, cinco viagens à Costa da Mina entre os anos de 1739 e 1742.⁶⁷

Em outra ocasião, por volta de 1775, o negociante e capitão Teodósio Gonçalves Silva, requereu autorização régia para construir um navio mercante na Ribeira das Naus de 160 palmos de quilha. Segundo o capitão, o estaleiro da Preguiça e o de Itapagipe, distante a uma légua da cidade, não tinham capacidade de fabricar embarcação de tal tamanho, por lhe faltar profundidade. Sobre a matéria, o governador da capitania, Manuel da Cunha Menezes, afirmou ser o requerente experimentado armador da carreira do tráfico negreiro, pois já havia

⁶⁷ TSTD: #50620, #50621, #50637, #51951, #52007. Os navios pertencentes a Bezerra eram: a *Sumaca N^a S^a das Mercês Santo Antônio e Almas* e as galeras *N^a S^a da Conceição e Graça* e *N^a S^a da Conceição da Praia Santo Antônio e Almas*.

mandado construir dois navios nos estaleiros da cidade. É possível que um deles fosse a corveta *Nª Sª das Brotas e São João Nepomucebo e Almas*, que o próprio Teodósio Gonçalves Silva havia capitaneado no ano anterior, em sua viagem à Costa da Mina.⁶⁸ No entanto, o intendente da marinha, Rodrigo da Costa Almeida, contrapôs o suplicante, argumentando ser o estaleiro de Itapagipe o melhor para construção daquele tipo de embarcação. Ademais, em seu despacho, destacou que o capítulo 21 do regimento real da Ribeira estabelecia que “dentro dela se não trabalhe em outra obra que não seja sua pelos inconvenientes que podem haver”.⁶⁹

Em 1776, um ano após Teodósio Gonçalves Silva ter recebido o indeferimento do seu requerimento, os homens de negócio da praça da Bahia propuseram ao marquês de Pombal a construção de um estaleiro de pedra na cidade. Segundo o projeto, o equipamento se estenderia do forte da Ribeira das Naus até as pedras da Barra, porém o ofício não obteve resposta do ministro de d. José. Entre os nomes que ensejaram a proposta constam oito senhorios de navios negreiros e cinco negociantes que comercializavam em direção ao reino.⁷⁰

A despeito da omissão régia com relação a esta questão, é salutar como a ampliação da construção naval na capitania não escapava aos interesses e ao dinamismo do tráfico negreiro. Este comércio, juntamente com a exportação de açúcar e tabaco e a importação de produtos europeus, dinamizavam a economia da Cidade da Bahia, que se voltava para atender a demanda de mão de obra marítima e portuária. Os negócios com a Costa da Mina, por sua

⁶⁸TSTD #50986. Além desta embarcação, de acordo com este banco de dados, Teodósio Gonçalves Silva era proprietário de, pelo menos, mais quatro e cada uma teria realizado uma viagem entre os anos de 1757 e 1796. Cf. TSTD #40465, #40474, #50773, #50802. O negociante também era senhorio do navio *Santíssimo Sacramento e Nª Sª do Pilar*, vendido, em 1777, para Fazenda Real por ordem do governador-geral Manuel da Cunha Menezes, sendo em seguida equipado e armado para guarnecer o Rio de Janeiro. Cf. Marieta Alves, “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII, na Bahia”, *Revista de História*, vol. XXXI, nº 63, p. 137.

⁶⁹ Ofício do governador Manuel da Cunha Menezes ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro, sobre o desenvolvimento da construção dos navios mercantes, e um requerimento de Teodósio Gonçalves Silva, 03/10/1775, AHU, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 48, D. 8951-8956. Documento também citado por Lapa, *A Bahia e a carreira da Índia*, p. 62 e por Marieta Alves, “O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII na Bahia”, *Revista de História da USP*, 1965, pág. 136. Para saber mais informações sobre o mestre de campo Teodósio Gonçalves da Silva ver: Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes, “Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808”, (Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, 2012), pp. 247-248.

⁷⁰ Ofício do governador Manuel da Cunha Menezes ao marquês de Pombal, recomendando a iniciativa dos comerciantes da Bahia para a construção de um estaleiro de pedra. Representação de comerciantes da Bahia solicitando licença para construírem um estaleiro de pedra, desde a cortina do Forte da Ribeira até as pedras que estavam de parte da Barra, 18/04/1776, AHU, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 49, D. 9122-9124. Os proprietários de navios negreiros que assinaram o documento foram: Antônio Cardoso dos Santos, Clemente José da Costa, Luis Coelho Ferreira, Manoel de Oliveira, David Oliveira Lopes, Frutuoso Vicente Viana, Teodósio Gonçalves da Silva, Manoel Pereira de Andrade, seguidos pelos negociantes: Francisco Borges dos Santos, Manoel Gonçalves Chaves, Antônio Gonçalves Viana, Antônio Lopes Menezes, Manuel Álvares Monteiro. Este documento também foi citado por Lapa, *A Bahia e a carreira da Índia*, pp. 61-62. Sobre o perfil dos principais comerciantes da praça da Bahia cf. Ximenes, “Bahia e Angola”, pp. 245-263.

vez, exigiam mercadorias específicas, como o fumo, mas também grandes quantidades de farinha de mandioca e outros alimentos. Os navios da carreira negreira eram construídos nos estaleiros de Salvador, quando do contrário, sofriam às adaptações necessárias nesse espaço e, seguindo a lógica escravista da cidade, tinham à frente das principais atividades de manutenção, construção e abastecimento, trabalhadores escravizados.

Em fins do século XVIII, numa conjuntura em que o tráfico baiano de escravos ganhou novo fôlego após a Revolução de Saint Domingues, como visto no capítulo anterior, a construção de navios negreiros obteve grande impulso. A ponto do governador geral, d. Fernando José de Portugal, conceder um generoso subsídio a d. Ana Joaquina de São Miguel Cardoso, viúva de Antônio Cardoso dos Santos, tenente coronel, tesoureiro-geral e, como dito anteriormente, grande traficante de escravos.⁷¹ A viúva tocava muito bem os negócios do seu falecido marido. Durante cerca de dez anos, desde que enviudara, em 1787, até 1798, havia sido responsável pela armação de, pelo menos, treze viagens em direção à Costa da Mina, que desembarcaram, aproximadamente, 4.106 africanos para o Brasil. Duas destas viagens foram feitas em sociedade com outras mulheres, algo bastante raro no mundo do tráfico. Com Ana Quitéria do Nascimento enviou para a Costa da Mina o navio *N^a S^a da Lampadosa e Santo Antônio Aurora* em 1795, enquanto com Maria Luciana da Trindade encaminhou para o mesmo destino a corveta *São João Santo Antônio e Almas*, em 1788. Esta última negociante já dispunha de larga experiência no tráfico, encabeçava armações negreiras desde 1780 e foi parceira comercial do falecido marido de Ana Joaquina Cardoso.⁷² Com o comércio negreiro em expansão, o governador-geral d. Fernando José de Portugal, por meio de ofício em 25 de setembro de 1796, isentou a viúva de pagar direitos alfandegários sobre os materiais requeridos para construção de uma embarcação. O documento não especificava se o navio em questão estava sendo fabricado na Ribeira das Naus ou em um estaleiro particular.⁷³

⁷¹ Comerciante de grosso trato e proprietário de várias embarcações negreiras, o tenente coronel Antônio Cardoso dos Santos foi nomeado tesoureiro geral e deputado da Junta de Administração da Real Fazenda, cargo que ocupou até o seu falecimento em 1786, Ximenes, “Bahia e Angola”, p. 246. Rodrigues, *De Costa a Costa*, p. 137.

⁷² Ximenes, “Bahia e Angola”, pp.161 e 168. TSTD #51213 e #51156.

⁷³ Ofício do governador D. Fernando José de Portugal ao [ministro e secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra] Luiz Pinto de Souza Coutinho informando que tinha dado ordens para que os materiais do fabrico de uma nau que estava sendo construída no Estaleiro da Ribeira por conta de dona Ana Joaquina de São Miguel Cardoso fossem despachados sem direito, 25/09/1796, AHU, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 86, D. 16718. De acordo com o TSTD, Ana Joaquina de São Miguel Cardoso era proprietária das embarcações: *N^a S^a Mãe dos Homens Vitória e Almas*, *São João Santo Antônio e Almas*, estas duas herdadas do seu falecido marido e a *N^a S^a da Lampadosa e Santo Antônio Aurora*, *São João Nepomuceno e São Francisco de Paula*, estas últimas, provavelmente, adquiridas e/ou construídas depois do falecimento de Antônio Cardoso dos Santos. As viagens feitas nestes navios registradas pelo TSTD foram: #40790, #47726, #51155, #51156, #51170, #51174, #51182, #51200, #51213, #51217, #51229, #51273, #52078,

A despeito disto, até esta embarcação zarpar em direção a costa africana havia muito trabalho a ser feito. Além da construção e manutenção das embarcações, carga e descarga das mercadorias, a faina em terra para assegurar a partida dos navios negreiros incluía intenso trabalho nos armazéns e trapiches existentes nas freguesias da Conceição e do Pilar. O tabaco exportado para a Costa da Mina, ao chegar do Recôncavo, ficava armazenado nos trapiches. Antes de embarcar, passava pela Alfândega, onde era pesado e se efetuava a arrecadação da dízima. O transporte do Recôncavo até os trapiches de Salvador e deles para alfândega cabia aos escravos, bem como a pesagem que exigia “laborarem com o violento peso das balanças”.

Nessa última etapa, que incluía todas as mercadorias que seguiam para costa africana, ou seja, rolos de fumo, caixas de açúcar, pipas de aguardente, baiões de doces e fazendas, o transporte ficava a cargo dos cativos pertencentes aos donos dos trapiches. Segundo eles, tratava-se de “laborioso e incansável serviço [feito] com assistência dos caixeiros [e sobre o qual] podem testemunhar os comerciantes que habitam nas vizinhanças dos trapiches”. Para carregar o navio, contava-se ainda com a diligência dos marinheiros, em sua maioria “escravos [que] repartidos em pelotões tornam a arrumar com suma presteza, e dobradas forças. Este incansável, e rigoroso trabalho, continuado não só de dia em dia, senão de noite e noite”.⁷⁴

Acrescente-se ainda, o embarque dos mantimentos para a viagem, que incluía arroz, feijão, milho, azeite, vinagre, peixe seco, carne salgada e, principalmente, farinha de mandioca. Em geral, os navios buscavam transportar a quantidade de farinha necessária para alimentar a tripulação e os cativos traficados no torna viagem. A maioria preferia adotar esta medida, em vez de aventurar adquirir suprimentos nas ilhas de São Tomé e Príncipe, embora às vezes fosse preciso complementar o estoque.

A demanda dos navios negreiros por farinha era tamanha que ocasionava inflação e desabastecimento do produto na cidade Salvador. Isto levou a Câmara a instituir, desde fins do século XVII, a obrigação dos senhorios de embarcações negreiras a cultivarem 500 covas de mandioca a fim de abastecerem seus navios com o produto. Esta postura foi reeditada entre os anos de 1696 e 1716, demonstrando o seu corriqueiro descumprimento. Depois de muitos reclames, os vereadores conseguiram, em 1730, provisão junto a sua Majestade, obrigando os

⁷⁴ Petição dos donos de trapiches da Cidade da Bahia à Mesa de Inspeção, 15/12/1786, ANTT, *Junta do Comércio*, Caixa 38, Maço 10, D. N° 3.

traficantes de escravos a disporem de roças e lojas próprias para obterem a farinha necessária.⁷⁵ A burla a esta determinação, no entanto, não era incomum.

Em 1731, d. João V aprovou, a pedido da Câmara de Salvador, uma lei que obrigava os senhorios de embarcação a terem roças de mandioca e, através delas, se abastecerem com a farinha necessária para seguirem viagem à Costa da Mina. A legislação visava evitar que a demanda dos tumbeiros por farinha ocasionasse prejuízos à população da Cidade da Bahia e seu Recôncavo.⁷⁶ Os proprietários de navios negreiros, no entanto, rechaçaram a medida. No ano seguinte, por meio da *Mesa dos Homens de Negócio para o Bem Comum*, eles encaminharam uma representação à Coroa, afirmando “ser incompatível o exercício de lavrador e de homem de negócio”. Criticavam a lei, contra argumentando que “a falta de farinhas só nascem quando os tempos correm avessos, ou por falta de chuvas ou por demasiada abundância”, o que leva-os a se abastecerem nas ilhas de São Tomé e Príncipe.

O conde de Sabugosa, todavia, mostrou-se avesso ao pleito dos donos de navios negreiros, salientando o quanto convém “ao bem público que se execut[asse] com todos os senhorios das embarcações do número” a dita determinação. A Câmara de Salvador, também se manifestou, defendendo não ser incompatível homens de negócio “terem roças de farinha, porque estas se administram por feitores, quinze, vinte e mais léguas distantes desta cidade, como tem muitos moradores dela para fornecimento de suas casas”.⁷⁷

Apesar da constante pressão em torno da aquisição de farinha, donos de tumbeiros não se esquivavam em burlar a lei. Em 1754, por exemplo, quando a capitania enfrentava forte seca, os edis discutiram, em extensa seção, se o documento apresentado por João Dias Cunha, proprietário de embarcação negreira, era verídico ou não. Tratava-se de recibos em que o negociante alegava ter adquirido na cidade de Cabo Frio, capitania do Rio de Janeiro, os alqueires de mandioca que embarcara em seu navio.⁷⁸ Provavelmente, os vereadores faziam referência a galera *N^a S^a da Arrábida e Santa Rita*, que partiu em fevereiro daquele ano para a

⁷⁵ Postura Municipal de 3/12/1696, Postura Municipal de 12/02/1710, Postura Municipal de 1716 in: *Repertório de fontes sobre a escravidão existentes no Arquivo Municipal de Salvador. As Posturas (1631/1889)*. Fundação Gregório de Matos, Prefeitura Municipal de Salvador, 1988, p. 19, 23, 27, 34. Em 1730, as posturas emitidas pela Câmara foram ratificadas através de uma Ordem Régia, Cf.: Carta do vice-rei ao rei de Portugal em resposta dando parecer favorável à conservação da lei que se obriga plantar roças para provimento da farinha as embarcações, 31 de agosto de 1730, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, vol 27, doc 112-a.

⁷⁶ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre a representação do provedor e mais deputados da mesa do comércio da cidade da Bahia, em que pedem ordem para que o senado da Câmara não obrigue os homens de negócio e proprietário de embarcações a plantar farinha. Anexo: 4 documentos. 21/05/1732, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 42, D. 3767.

⁷⁷ Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre a representação do provedor e mais deputados da mesa do comércio da cidade da Bahia, em que pedem ordem para que o senado da Câmara não obrigue os homens de negócio e proprietário de embarcações a plantar farinha. Anexo: 4 documentos, 21/05/1732, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 42, D. 3767.

⁷⁸ Ata da Câmara de 11 de maio de 1754, *Atas da Câmara*, DHCM, vol. 10, pp. 78-79.

Costa da Mina, onde embarcou aproximadamente 581 africanos, a maioria oriundos do porto de Epe.⁷⁹ Embora não se saiba se os papéis apresentados por Cunha eram originais, certamente o transporte da farinha até o navio, seja ela de Cabo Frio ou do Recôncavo, foi realizado com mão de obra escrava.

Concluído o carregamento da embarcação, cujas mercadorias pertenciam a diversos investidores, numa complexa sociedade mercantil, em que o senhorio era apenas o investidor principal, finalizavam-se os despachos na Alfândega e na Mesa de Inspeção. Autorizado a partir, levantava-se a âncora. Na viagem de ida, o trabalho dos marujos se detinha, sobretudo, no convés. Consistia, principalmente, no manejo das velas e cabos do massame, além da limpeza do navio, como em qualquer navegação de longo curso. Os marinheiros escravos, que pertenciam a oficinas da embarcação, davam conta ainda de prestar serviços pessoais aos seus amos.

Quando o navio se aproximava da costa africana, o trabalho adquiria particularidades concernentes ao tráfico negreiro. Cabia aos marinheiros arrumarem as mercadorias a bordo, de modo a facilitar e agilizar o desembarque. Alguns capitães contratavam canoeiros na Costa do Ouro ou nas proximidades do castelo de São Jorge da Mina para assistirem na descarga e transporte dos escravos até o navio, em outros casos contava-se apenas com os marujos a bordo. Após estacionar a embarcação no porto escolhido, o capitão e contramestre, auxiliados por marinheiros, alguns inclusive africanos que atuavam como intérpretes, se dirigiam a terra para iniciar a negociação. Esta poderia durar meses e percorrer diversos portos na Costa da Mina, até que a embarcação completasse a sua carga, ou seja, comercializasse toda a mercadoria trazida a bordo e abarrotasse o navio com o maior número possível de escravos.⁸⁰

A partir de então, os marinheiros, em sua maioria escravos, assumiam também a lide de carcereiros. Conforme salientado por Mary Hicks, a especialidade marítima desses homens incluía a capacidade de administrar os escravos que seguiam no porão do navio. Entre eles, o cozinheiro possuía papel fundamental, pois era responsável por controlar as provisões do navio, devendo estar afinado com as previsões do capitão e do contramestre com relação à duração da viagem. Além da vigilância, da distribuição de comida e água, os marinheiros eram responsáveis por trazer as turmas de escravos do porão para o convés, a fim de respirarem ar fresco e praticarem exercício. Em geral, estimulavam que dançassem, para isso tocavam instrumentos e chicoteavam aqueles mais recalcitrantes, que se negavam a se

⁷⁹ TSTD #50757

⁸⁰ Rediker, *O navio negreiro*, pp. 240-247. Rodrigues, *De Costa a Costa*, pp.159-184. Hicks, "The Sea and the Shackle", p. 115-116;125; 141-153.

mexerem. Esta atividade requeria estrito zelo para evitar que os cativos cometessem suicídio, lançando-se ao mar. Ademais, cabia aos marinheiros, e acredito que esta tarefa recaísse mais sobre aqueles que eram escravos, a limpeza do porão, onde os seres humanos eram empilhados como mercadoria. Segundo Oliveira Mendes, duas vezes por semana, os capitães mandavam os marinheiros lavarem a coberta e, com o auxílio de esponjas, lançar vinagre com o objetivo de tentar remediar, inutilmente, o cheiro fétido que reverberava a morte, principal companheira do navio, e que lhe garantia a alcunha de tumbeiro.⁸¹

A extravagante mortalidade dos navios negreiros não distinguia cor nem status social e ceifava a vida de oficiais, marujos e escravos indiscriminadamente e era um dos principais fatores de insucesso de uma viagem negreira. Se a morte dos cativos encarcerados no porão poderia significar prejuízos, o passamento da maioria da tripulação também poderia deixar os viventes em risco, sobretudo de sublevação. Apesar do perigo de morte e do trabalho fatigante, a vida marítima nas embarcações negreiras, como já foi dito, atraía alguns libertos.

A já citada corveta *N^a S^a da Esperança e São José*, pertencente a José de Souza Reis, por exemplo, contava com alguns forros em sua tripulação. João Álvares Chaves da Piedade era um deles, “homem preto forro, casado e oficial de tanoeiro”, residia na rua Nova de São Bento, freguesia de São Pedro Velho. À época do seu depoimento acerca da apreensão da corveta, afirmou ter 35 anos. Contou ainda que após a abordagem holandesa em Cabo Lahu, a embarcação foi levada para o castelo de São Jorge da Mina, onde a tripulação fora obrigada a desembarcar. Neste momento, ficou bem registrado em sua memória como as pessoas de sua origem eram tratadas como inferiores, independente da sua condição jurídica. Piedade relatou que “os pretos da corveta foram presos com ferros nos pés”, inclusive ele, enquanto “os brancos foram mantidos com sentinelas a vista” e assim permaneceram durante 30 dias.⁸²

Manoel de Freitas foi outro marinheiro a bordo da corveta *N^a S^a da Esperança e São José*. Em seu depoimento disse “ser forro e marítimo, morador ao Corpo da Guarda da Praia”, ou seja, na freguesia da Conceição, com “idade que representa ter 40 anos”. Freitas confirmou o relato de Piedade, afirmando que, ao chegarem ao castelo, os pretos marinheiros forros e

⁸¹ Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*, pp. 99-115. 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, 2013, pp. 50-51. Rediker, *O navio negreiro*, pp. 237-242.

⁸² Requerimento do negociante José de Souza Reis à rainha, solicitando para ser indenizado por prejuízos sofridos com a perda da sua corveta Nossa Senhora da Esperança e São José, que os holandeses tinham apresado, em 1767, quando tinha sido fretada pelo governador da Bahia, conde de Azambuja, para conduzir à Ilha do Príncipe, o governador e capitão general de São Tomé e Príncipe, Lourenço Lobo de Almeida, próximo a Costa da Mina, onde tinham sido largados o capitão António da Costa Bastos e a tripulação, 1777, op. cit. O depoimento do liberto Manoel de Freitas foi encontrado neste mesmo documento, sobre o qual faço menção para não precisar repetir a referência.

cativos foram postos “em grilhões por espaço de um mês, tratando a todos mal”. Acrescentou também que findado esse tempo, a tripulação foi solta e cada marinheiro recebeu para seu transporte “ainda menos do valor de vinte patacas”[6\$400], sem que lhe fosse possível “tirar coisa alguma do que era seu” de dentro da corveta, “nem ainda o próprio vestuário de cada um”. Por “coisa alguma do que era seu”, certamente, Manoel de Freitas se referia a pequenas cargas que marinheiros libertos e livres comumente transportavam para comercializarem produtos na Costa da Mina, como panos da Costa, peças de marfim e, até mesmo, escravos.

Em 1783, outro navio negreiro baiano também vítima de apreensão, mas desta vez feita por ingleses, requereu à justiça régia que esta reclamasse à diplomacia britânica a reparação aos danos causados pelos oficiais ingleses. Trata-se do caso da sumaca *N^a S^a da Assunção Santo António e Almas*, capitaneada por Manoel Pereira Afonseca e que pertencia ao nosso já conhecido tenente coronel Antônio Cardoso dos Santos em sociedade com o tenente coronel Inocêncio José da Costa e com João Baptista Pires, este último era caixa da embarcação. Na petição destes senhorios consta o auto de sentença e justificação e várias certidões, incluindo um ofício do governador-geral da Bahia, o marquês de Valença, e do diretor da fortaleza portuguesa em Ajudá, bem como uma certidão do diretor do castelo de São Jorge da Mina, Pedro Volkmar. A documentação descreve a composição da carga do navio, embora não destrinche o nome dos investidores da armação, a avaliação das mercadorias a bordo, incluindo os mantimentos levados, o casco e apetrechos da sumaca, bem como nos dá conta sobre a sua tripulação.⁸³

Segundo o auto de justificação, compunham a tripulação além do capitão Manoel Pereira da Fonseca, o piloto Alexandre Pereira de Oliveira, o contramestre Jozé Correa, o escrivão Simplício José de Souza, o barbeiro Francisco de Abreu e o tanoeiro Eugênio José. A marinhagem era formada por 19 homens: Antônio Pires, Apolinário de Faria, Maximiliano da Rocha Ferreira, Manoel de Almeida, Manoel do Sacramento, Antônio da Silva Leitão, José Leitão, Francisco Niza, Joaquim da Motta, José Bispo, José Forsado [será que forçado das galés?], Francisco Pires, Simão Pires, Felipe José Pires, Antônio Ricardo, João Ricardo, Francisco Ricardo, João Ignacio, João José Lisboa. Não há referências quanto à condição

⁸³ Representação acerca de uma sumaca portuguesa apresada pelos ingleses na Costa da Mina, 1782, BNL, *Coleção Pombalina*, Documento 635 - F. 4728, fl 5-6. Ofício do governador, marquês de Valença, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro, sobre a apreensão que ingleses fizeram, da sumaca portuguesa, *Nossa Senhora da Assunção, Santo António e Almas*, do capitão Manuel Pereira da Fonseca, ancorada no Porto do Castelo Holandês da Mina, para negociar escravos, o protesto que o diretor da Fortaleza de Ajudá apresentou perante os ingleses, e a reclamação que esses dirigiram ao governador da Fortaleza Inglesa do Cabo Corso, 31/01/1783, AHU, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 58, D. 11172-11175. Para evitar a multiplicação de notas, informo ao leitor que as menções seguintes no texto ao caso da sumaca *N^a S^a da Assunção, Santo António e Almas* se reportam a esta documentação.

jurídica deles. No entanto, não duvido da possibilidade de Francisco, Simão e Felipe José, por compartilharem o mesmo sobrenome, Pires, fossem cativos do mesmo senhor, quiçá, do caixa da sumaca João Batista Pires. Da mesma forma, Antônio, João e Francisco, que compartilhavam o sobrenome Ricardo, fossem escravos do mesmo proprietário.

O depoimento das testemunhas, no entanto, revelou que o marinheiro Maximiliano da Rocha Ferreira era crioulo forro, solteiro, tinha 33 anos à época e residia na rua da Preguiça, freguesia da Conceição da Praia. Apolinário de Faria foi descrito como “homem pardo solteiro” e disse em seu depoimento que vivia “de andar embarcado por marinheiro”, morava “defronte do mosteiro de São Bento” e tinha 26 anos. Já o babeiro e sangrador Francisco de Abreu, foi descrito como “homem preto de nação da Costa da Mina”, e afirmou em seu depoimento ter 50 anos “pouco mais ou menos”.

Mas por que estes libertos abraçavam uma atividade deveras perigosa, de trabalho árduo, em que a morte estava sempre a espreitar? As péssimas condições e o iminente risco de morte, explicam porque grande parte da marinhagem a bordo dos tumbeiros era composta por escravos, que recebiam soldadas consubstanciais. Cabe ressaltar que as possibilidades de sobrevivência dos libertos na sociedade colonial eram limitadas. Em regra, após alcançarem a emancipação, exerciam atividades semelhantes àquelas do tempo do cativo. Ademais, muitos alcançavam a liberdade descapitalizados pelo pagamento de onerosa alforria. Logo, um salário atrativo, associado às possibilidades de negócio que uma viagem à costa africana poderia proporcionar eram fatores a serem considerados por muitos libertos. Estes cotidianamente enfrentavam uma sociedade preconceituosa, que estigmatizava a origem africana e escrava, tornando a sobrevivência um enorme desafio.⁸⁴

A vida marítima, portanto, apesar de arriscada, poderia significar uma alternativa de sobrevivência para esses homens. As soldadas pagas às tripulações negreiras costumavam serem maiores que aquelas praticadas pela marinha mercante. Na sumaca *N^a S^a da Assunção Santo António e Almas*, por exemplo, estava previsto o pagamento de 700\$000 réis para o capitão, soma correspondente a venda de sete africanos recém desembarcados na Bahia. Já as soldadas do barbeiro e tanoeiro foram estipuladas em 80\$000 réis e cada marinheiro, fosse escravo ou liberto, receberia 40\$000 réis.

As embarcações poderiam levar de seis meses a um ano e meio ou mais para completarem seu giro. Se os libertos a bordo da sumaca se engajassem no Terço de Henrique

⁸⁴John Russel-Wood, *Escravos e Libertos no Brasil Colonial*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, pp. 105-154. Sílvia Hunold Lara, *Fragmentos setecentistas: escravidão, cultura e poder na América Portuguesa*, São Paulo, Cia das Letras, 2007, pp.79-172.

Dias, por exemplo, e atuassem como guardas dos forçados das galés, levariam 400 dias para perceberem o mesmo valor que os marinheiros da sumaca *N^a S^a da Assunção Santo António e Almas*. Todavia, não apenas o valor da soldada atraía o engajamento de forros na vida marítima. A possibilidade de levarem alguma mercadoria com o objetivo de comercializar produtos na costa africana e revendê-los na Bahia, como pano da costa, peças de marfim e até mesmo escravos, era bastante atrativa. Desta forma, muito marujos transportavam alguns rolos de fumo, ou outra mercadoria qualquer do tráfico, para adquirirem cativos para si ou como intermediários de terceiros. Realizar a aquisição de um escravo diretamente no continente africano, com menor custo, mesmo descontando o frete e o coartamento pago aos holandeses, mostrava-se ser um negócio deveras vantajoso.⁸⁵

O marinheiro João da Costa do Nascimento soube muito bem aproveitar essas pequenas oportunidades de negócio abertas pela vida marítima. Crioulo forro, casado com a preta forra jeje Anna Maria da Conceição, segundo seu inventário, aberto em 1802, teria falecido “vindo de volta da Costa da Mina na embarcação do capitão Felix”, onde labutava como marinheiro. Morte talvez inesperada, pois não deixou testamento antes de viajar. É possível que a “embarcação do capitão Felix” seja o bergantin *Guia*, pertencente a Felix da Costa Lisboa e que fora por ele capitaneado, junto com Antônio José S. Boaventura, em direção à Costa da Mina, partindo de Salvador, em dezembro de 1801, retornando em março de 1802, com aproximadamente 353 escravos.⁸⁶

João da Costa do Nascimento não possuía herdeiros ascendentes nem descendentes a não ser sua esposa, com quem casou na Igreja da Sé, em 2 de agosto de 1788. Não havia nascido na Bahia, mas sim na freguesia de N^a S^a das Naus da Paraíba do Norte, sendo filho legítimo de Ignacio da Costa e Esperança Pereira, ambos jejes. Não se sabe como veio parar em Salvador, mas nesta cidade encontrou sua companheira, Ana Maria da Conceição preta jeje, que havia sido escrava de Catharina de Araújo Silva. O casamento entre crioulos e africanos não era algo muito comum, talvez, por ser um crioulo filho de jejes, tenha constituído relações e casado com uma preta forra da mesma nação de seus pais.⁸⁷

Nos círculos de amizade mais próximas do casal, no entanto, parecia haver uma predominância de pessoas negras nascidas no Brasil. Pelo menos as três testemunhas

⁸⁵ Para o século XIX, ver: Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*.

⁸⁶ TSTD # 51365. Inventário *post-mortem* de João da Costa Nascimento, 1802, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4-1705-2175-5. Para evitar a repetição de notas, informo que os dados apresentados sobre João da Costa Nascimento foram retiradas deste inventário.

⁸⁷ Raiza Cristina Canuta da Hora, “Sob os olhos do Bonfim: africanos em suas vivências matrimoniais, familiares e sociabilidades na Cidade da Bahia nos séculos XVIII e XIX (1750-1810)”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2015), pp. 110-151.

arroladas pela viúva para confirmarem perante o juiz dos órfãos e ausentes a inexistência de herdeiros do seu falecido marido eram crioulos forros e exerciam ofícios ligados ou a construção naval ou a vida marítima. O primeiro foi Fructuozo de Oliveira de 39 anos, solteiro, morador a Quitanda Velha, que vivia do ofício de carpina e sabia assinar seu próprio nome. Custódio de Araujo Silva também era carpinteiro e assinou o seu depoimento, era viúvo, possuía cerca de 46 anos e morava no Beco do Grelo, na mesma casa em que residia o defunto João da Costa Nascimento. Somente Bento Francisco Antônio, de 42 anos, solteiro, morador a rua da Conceição da Praia, vivia do mesmo “ofício de andar embarcado por marinheiro para a Costa da Mina”. Os três residiam na freguesia da Conceição e não é de se estranhar que suas relações de cumplicidade envolvessem o fato de serem crioulos forros e integrarem o “povo mecânico” da cidade.⁸⁸

Entre os bens legados por Nascimento havia dois escravos, ambos moços, do gentio da Costa da Mina, avaliados cada um em 100\$000 réis. José do serviço de saveiro, trabalhava provavelmente no transporte de mercadorias entre Salvador e Recôncavo ou no carregamento de embarcações no porto. Ou seja, marinheiro como seu senhor, porém na navegação interna, quiçá aproveitando a experiência em embarcações de pequeno porte para aprender os misteres da faina marítima de longo curso. Havia também a escrava Maria do serviço da casa. Além disso, o marido de Ana Maria da Conceição lhe havia deixado oito peças de panos da Costa, cada uma avaliada em \$600 réis, perfazendo o total de 4\$800 réis. Bens que certamente o defunto adquiriu com as soldadas e os negócios que a marinhagem para a Costa da Mina poderia lhe permitir. Ademais, demonstrando requinte e distinção, João da Costa do Nascimento possuía um relógio *James Pay London* nº 2095, com duas caixas de cobre douradas, mostrador de esmalte, ponteiro amarelo avaliado em 10\$000 réis. É possível que o tenha adquirido também, diretamente com ingleses, na Costa da Mina.

O envolvimento no tráfico negreiro constituiu uma oportunidade de sobrevivência e de amealhar algum patrimônio para muitos libertos, como João da Costa Nascimento. Numa sociedade em que a origem e a cor da pele eram determinantes para definir o lugar de um indivíduo, a posse de bens assegurava não apenas alguma estabilidade econômica, mas também certo prestígio social, principalmente se se tratasse de propriedade escrava. Para pessoas libertas negras e mestiças a fronteira com a escravidão era sutil e a posse de cativos se tornava uma das principais formas de distinguir-se do restante da população de cor escravizada. Desta maneira, as teias do tráfico negreiro se espelhavam por toda cidade e

⁸⁸ Araújo, “A política dos homens de cor”.

tornava parte considerável dos seus habitantes dependentes diretos ou indiretos deste comércio. Ademais, vulgarizava a propriedade escrava entre os diversos grupos sociais, com desembarques crescentes. O comércio negreiro, por fim, se causava terror e espanto em suas vítimas, expandia também o séquito daqueles que consideravam a instituição da escravidão legítima e dela se beneficiavam.

CAPÍTULO 7

BRANCOS, PRETOS, LIVRES E LIBERTOS: OS DONOS DE ESCRAVOS DA CIDADE DA BAHIA

Os senhores em números

O volume do tráfico negreiro, bem como sua regularidade e perenidade imprimiram marcas à escravidão na Cidade da Bahia. Este fluxo intenso de pessoas escravizadas potencializou a vulgarização da propriedade escrava, de modo que a cidade ostentava, desde o início dos Setecentos, uma suntuosa população de origem africana, para espanto de alguns europeus estrangeiros que aportavam por aqui. O capitão William Dampier chegou a afirmar que “a exceção das pessoas da mais baixa classe”, não havia indivíduos que não desfrutasse da propriedade escrava. Outro viajante, Frezier, constatou, exageradamente, que dezenove vigésimos dos habitantes de Salvador eram negros e negras, o que tornava a cidade mais parecida com uma “nova Guiné”.¹ Neste capítulo, no entanto, a análise não recai sobre os escravizados, mas sobre aqueles que os escravizavam. Através do escrutínio de inventários *post mortem* e assentos de batismo das freguesias de N^a S^a da Conceição, do Santíssimo Sacramento do Pilar e da Sé, traçou-se o perfil dos senhores de gente de cativos, marcado pela diversidade de riqueza, origem e cor.²

Francisco Rodrigues Pinto era um senhor de escravos. Nascido em Portugal, veio “para estas partes com idade de 30 anos”, onde casou, enviuvou e finalmente faleceu no ano de 1700, deixando duas filhas: Maria e Ana. As herdeiras receberam de seu pai, além de 23 cativos, “um pedaço de terra nas ilhas” – certamente Itaparica e outras da Baía de Todos-os-Santos –, onde havia plantações de “cana, um pastinho, um trapiche e casas de vivenda, de meles e senzala de Tapanhunos.”³ Francisco Pinto, no entanto, estava longe de ser um grande

¹ 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, p. 532. Frézier era engenheiro ordinário do Rei D. João V e permaneceu na Bahia entre 26 de abril e 7 de maio de 1714. William Dampier, *Voyage*, Amsterdã, 1705. Capitão francês que esteve na Bahia em 1699, Apud: Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: século XVII ao XIX*, São Paulo: Corrupio, 1987, p. 83.

² Inventários *post-mortem* de Salvador, 1700-1800, APEB, *Seção Judiciária*. Livros de Batismo da Freguesia de N^a S^a Conceição da Praia: 1696-1739, 1703-1714, 1730-1736, 1736-1739, 1739-1743, 1743-1747, 1747-1751, 1774-1786, 1786-1799, 1799-1800 e Livros de Batismo da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar: 1760-1769, 1771-1783, 1784-1790, 1790-1801 e Livro de Batismo da Freguesia da Sé: 1734-1739, 1739-1742, 1773-1781, 1781-1793, ACMS, disponíveis em: <https://www.familysearch.org/search/image/index>.

³ Tapanhunos termo da “língua geral indígena”, muito utilizado em São Paulo e no Grão-Pará, que designava escravos africanos, diferenciando-os dos cativos indígenas, ver: José Alves de Souza Junior, “Negros da terra e/ou negros da guiné: trabalho, resistência e repressão no Grão-Pará no período do diretório”, *Afro-Ásia*, nº 48 (2013), pp. 173-211. Maria Helena P. T. Machado, “Sendo cativo nas ruas: escravidão urbana na cidade de São

proprietário. Quando ditou seu testamento, declarou haver arrendado o pasto, a casa de vivendas e de “cozer meles” com todo o seu equipamento a João da Costa Guimarães. Certamente estava desmotivado pela queda no preço do açúcar no mercado europeu em fins do século XVII, devido à concorrência antilhana.⁴ Assim, resolvera viver na Cidade da Bahia, onde possuía “uma casa de pedra e cal na Praia”, isto é, na freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia.⁵

Esta freguesia, que possuía uma topografia ímpar, por estar localizada na estreita e sinuosa faixa de terra entre a falésia que divide a cidade de Salvador em alta e baixa e o mar da Baía de Todos-os-Santos, abrigava o porto e a Ribeira das Naus, sendo o centro econômico e comercial da cidade e endereço da maioria de seus homens de negócio. Por volta de 1720, foi desmembrada pelo arcebispo d. Sebastião Monteiro da Vide, dando origem à freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar.⁶ Nicolau Dias Pereira era um dos negociantes que viviam na Conceição da Praia. “Mercador de grosso cabedal com negócios para Portugal”, credor de comerciantes nas “Minas, Rio de Janeiro e outras partes da América”, era proprietário de dezessete escravos quando sua viúva, Vitória Mendes Pereira, realizou o inventário de seus bens em 1728.⁷ Também comerciante, embora mais modesto, Manoel Dias Maciel, falecido em 1742, costumava enviar fazendas e “várias miudezas” para a Colônia do Sacramento. Natural do Arcebispado de Braga, deixou um filho de quatro meses, algum crédito, algumas dívidas e dois escravos, Rita e o moleque Antônio, ambos da Costa da Mina.⁸ Outro que vivia de suas agências, incluindo o empréstimo a juros, era Feliciano Rodrigues de Castro. Proprietário de Pedro angola e Francisca coirana, este senhor possuía dívidas ativas e passivas com indivíduos em Cachoeira e na freguesia da Conceição da Praia.⁹

Paulo”, in Paula Porta (org), *História da cidade de São Paulo* (São Paulo: Paz e Terra, 2004), pp. 59-99, disponível em: <http://historia.fflch.usp.br/sites/historia.fflch.usp.br/files/SPEscrav.pdf>; consultado em 03/11/2014. Marcio de Sousa Soares, “Escravidão, alforrias e mestiçagens no Maranhão Setecentista”, *Anais do 6º Encontro de Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. John M. Monteiro, “A escravidão indígena e o problema da identidade étnica em São Paulo colonial”, disponível em: http://portal.anpocs.org/portal/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=6677&Itemid=368, consultado em 03/11/2014.

⁴ Stuart B. Schwartz, *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*, São Paulo: Companhia das Letras, 1988, pp. 144-176.

⁵ Inventário *post-mortem* de Francisco Rodrigues Pinto, 1700, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 04/1766/223/06.

⁶ Anna Amélia Vieira do Nascimento, *Dez freguesias da cidade do Salvador – aspectos sociais e urbanos do século XIX*, 1ª ed. Salvador: EDUFBA, 2007, pp. 54-55 e 58-59.

⁷ Inventário *post-mortem* de Nicolau Dias Pereira, 1728, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 03/1105/1574/02.

⁸ Inventário *post-mortem* de Manoel Dias Maciel, 1742, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4-1826-2297-4

⁹ Inventário *post-mortem* de Feliciano Rodrigues de Castro, 1735, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1620/2089/5.

Joana Pereira de Jesus, na mesma época, em 1732, afirmou em seu testamento também viver de suas agências, com investimentos pontuais. Não residia na Praia. Morava na companhia de suas filhas, Bernardina e Adriana, na freguesia de Santo Antônio Além do Carmo, mais afastada do centro, indo em direção aos subúrbios da cidade, onde fora “batizada na pia da freguesia”, quer dizer na sua igreja matriz. Entre os seus negócios, constava o envio, através de comerciantes diversos, de roupas finas e tecidos em carregações que seguiam em direção às minas de ouro, além de oferecer pequenos empréstimos na praça. Seus investimentos eram tão diminutos quanto sua escravaria, apenas três cativos, Josefa e Rita minas e o filho desta, Antônio mulatinho. Sobre este, em uma das verbas testamentárias Joana de Jesus determinou que não fosse “vendido, nem arrematado em praça” e quando pagasse pelo “seu valor, lhe passarão sua carta de alforria, e caso que ele não dê o dinheiro por si” após a morte de suas filhas “lhe passarão a dita carta de alforria”.¹⁰

Joana Pereira de Jesus foi uma das 75 mulheres ao longo do século XVIII, em um universo de 261 indivíduos, cujo inventário sobreviveu até os dias de hoje. Além disso, ela integra o seletivo grupo de 19,2% de senhores que, neste período, no momento de prestar contas com o outro mundo, alforriaram de forma gratuita, condicional, onerosa ou deixaram coartados seus cativos.¹¹ Se nesses aspectos Joana Pereira de Jesus era minoria, por outro lado, junto com Manoel Dias Maciel e Feliciano Rodrigues de Castro, compunha o universo de 53,6% de senhores proprietários de até cinco escravos, mas que concentravam apenas 17,4% da escravaria listada nos inventários *post-mortem*.

Os estudos sobre a posse de escravos no Brasil a partir da análise de listas de matrículas de escravos, censos, testamentos e inventários revelam como a propriedade escrava estava disseminada entre a população da colônia. As pesquisas, desenvolvidas principalmente para Minas Gerais e São Paulo, salientam que a maioria dos senhores detinha pequenas escravarias, com menos de cinco cativos, demonstrando como a América portuguesa estava longe de ser uma sociedade apenas de senhores de engenho com grandes contingentes de escravos.¹²

Os inventários e testamentos são, sem dúvida, as principais fontes disponíveis para o estudo da propriedade escrava em Salvador no período setecentista. Os livros de matrículas de escravos, comuns nas regiões auríferas de Minas Gerais e, na Bahia, em Rio de Contas,

¹⁰ Inventário *post-mortem* de Joana Pereira de Jesus, 1732, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 04/1601/2070/05.

¹¹ Ao total foram analisados 261 inventários, sendo que apenas em 50 é concedida algum tipo de alforria ou coartação.

¹² Francisco Vidal Luna e Herbert S. Klein, *Escravidão no Brasil*, São Paulo: EDUSP, Imprensa Oficial, 2010, *passim*.

inexistem na capital da colônia, visto que estes registros estavam voltados para a capitação e cobrança do quinto régio sobre a extração de ouro. As autoridades da administração colonial, por outro lado, não produziram censos completos sobre a população da cidade. Há levantamentos incipientes, como o assentamento eclesiástico de 1706, que estima a existência de 4.296 fogos, com cerca de 21.601 almas.¹³ Mesmo num esforço maior, como aquele realizado pelo governador-geral da capitania da Bahia Manuel da Cunha Menezes, em 1775, com o mapa populacional das freguesias que pertenciam ao Arcebispado da Bahia, não há uma descrição pormenorizada do número de fogos e da quantidade de indivíduos livres, libertos e escravos que residiam em cada um. Estimativas como estas permitiriam inferir como a propriedade escrava estava distribuída em meio aos lares dos moradores da cidade e qual o percentual dos fogos que não possuíam cativos, oferecendo uma visão mais completa do perfil dos proprietários de escravos e dos seus padrões de posse. Os dados disponíveis, no entanto, apontam que no início do último quartel do século XVIII, a Cidade da Bahia, e seus subúrbios, contavam com aproximadamente 9.171 fogos, num total de 57.015 pessoas das mais diversas qualidades, englobando livres, forros, escravos, brancos, pretos, mestiços, crianças, adultos e idosos.¹⁴

Os assentos de batismos, por sua vez, podem contribuir para uma análise da estrutura de posse dos senhores através da elaboração de séries nominativas, bem como apontar para um possível perfil dos senhores, embora a historiografia tenha utilizado pouco esse tipo de fonte nesse aspecto em particular.¹⁵ Essa documentação, contudo, merece especial cuidado e atenção do pesquisador. Primeiro, porque nem sempre os livros abarcam séries completas ao

¹³ Para um apanhado geral da população de Salvador no século XVIII cf. Thales de Azevedo, *Povoamento da Cidade do Salvador*, Salvador: Ed. Itapuã, 1969, p. 185 – 189.

¹⁴ Mapa das freguesias do Arcebispado da Bahia, com o número de habitantes sujeitos ao governo da capitania, comarcas e vilas a que pertenciam, número de “fogos e almas” para que se soubesse o número de pessoas que poderiam ser tiradas para o serviço de Sua Majestade, sem opressão dos povos, 03/03/1775, AHU, CU, 005-01 Bahia – *Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 47, D. 8745-8752.

¹⁵ Na historiografia da escravidão, a maioria dos trabalhos que utilizam assentos de batismo tem por objetivo a análise da origem dos escravos, especialmente dos africanos, e das relações de compadrio envolvendo cativos, livres e libertos. Cf. Stephen Gudeman e Stuart B. Schwartz, “Purgando o pecado original: compadrio e batismo de escravos na Bahia no século XVIII”, in João José Reis, *Escravidão e Invenção da Liberdade: estudos sobre o negro no Brasil*, Rio de Janeiro: Ed. Brasiliense, 1988. Gabriela Amorim Nogueira, “Compadres, padrinhos e afilhados: significados das práticas de compadrio para famílias escravas no “Certam de Sima” do São Francisco (1721-1757)”, in *Anais Eletrônico do 2º Encontro de Novos Pesquisadores em História*, Salvador, 2010. Cacilda Machado. “As muitas faces do compadrio de escravos: o caso da freguesia de São José dos Pinhais (Paraná) na passagem do século XVIII para o XIX” in *Revista Brasileira de História*, nº 52, vol. 26, (2006), pp. 49-77. Roberto Guedes Ferreira, “Na pia batismal. Família e compadrio entre escravos na freguesia de São José do Rio de Janeiro (primeira metade do século XIX)”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense, 2000). Maria Rodrigues Neves, “Ampliando a família escrava: compadrio de escravos em São Paulo no século XIX” in *História e População*, São Paulo Abesp/Iussp/Celade, (1989). Tarcísio Botelho, “Batismo e compadrio de escravos: Montes Claros, Minas Gerais, século XIX” in *Lócus*, Juiz de Fora: Ed. da UFJF, vol 3, (1997), pp. 108-115.

longo dos anos e para todas as freguesias, devido às vicissitudes da guarda, proteção e disponibilização dos acervos documentais nos arquivos brasileiros. Segundo, porque nesse tipo de documento, em especial, o historiador é quase refém do vigário que registrava o assento. O pároco, muitas vezes, não possuía a disciplina ou o rigor em suas anotações ao descrever o nome de seus paroquianos, inscrevendo-os de forma incompleta, dificultando a construção de séries nominativas. Outros clérigos, no entanto, foram mais cuidadosos e chegaram a registrar a condição jurídica, o estado civil, o endereço e o nome dos cônjuges de seus fiéis.

O exercício proposto nesse capítulo é entender a estrutura de posse de escravos na Cidade da Bahia, a partir do exame de inventários, testamentos e assentos de batismos. O escrutínio desta documentação demonstra como a propriedade escrava estava difundida em meio a toda a população, inclusive entre os libertos, fossem eles africanos, crioulos ou mestiços, sendo possível até mesmo alguns escravos serem donos de outros escravos, como será analisado no próximo capítulo.

O desembarque contínuo de africanos na Bahia, durante todo o século XVIII, assegurava minimamente a demanda por mão de obra, não obstante os preços nem sempre fossem confortáveis, mas permitia que indivíduos dos mais diversos estratos sociais adquirissem escravos. Dessa maneira, o tráfico fortalecia a escravidão, não apenas pela renovação de braços que proporcionava, mas porque a disseminava por todas as classes da população, a qual – salvo raras exceções – comprometia-se com esse regime de exploração da força de trabalho e ostentação de prestígio social. De modo que, embora os maiores lucros e dividendos estivessem concentrados em torno de uma pequena elite branca e do próprio erário régio, a manutenção da escravidão e do tráfico interessava a boa parte dos habitantes da colônia, o que certamente contribuiu para assegurar seu vigor e longevidade.

Para compreender a estrutura de posse de escravos na Cidade da Bahia através dos inventários e registros de batismo, analisou-se separadamente a primeira e a segunda metade dos Setecentos. Isto porque, levaram-se em consideração as oscilações na demanda por mão de obra escrava na região mineradora no decorrer do século XVIII, bem como as transformações que afetaram o tráfico negreiro entre a Bahia e a costa africana, principalmente após as determinações impostas pela Coroa portuguesa a partir da década de 1750, como foi discutido em capítulos anteriores. Entre os 261 inventários analisados, apenas 68 se referem à primeira metade dos Setecentos, e pertencem a senhores que residiam em Salvador e/ou seu termo com propriedades que não estão relacionadas aos engenhos de açúcar ou a criação de gado extensiva no Sertão. Assim temos os seguintes dados:

TABELA 5
POSSE DE ESCRAVOS EM SALVADOR, 1700-1800

Tamanho da escravaria	1700-1750				1751-1800				1700-1800			
	Senhores		Escravos		Senhores		Escravos		Senhores		Escravos	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
1 – 5	34	48,5	94	15,8	106	54,9	304	17,9	140	53,6	398	17,4
6 – 10	15	23,5	117	19,8	38	19,7	300	17,6	53	20,3	417	18,2
11 – 20	12	17,6	182	30,7	34	17,6	477	28,2	46	17,6	659	28,9
21 – 30	4	5,9	94	15,8	7	3,6	166	9,8	11	4,2	260	11,4
31 – 50	3	4,4	106	17,9	5	2,6	181	10,7	8	3,1	287	12,5
+ de 60	0	0	0	0	3	1,6	267	15,8	3	1,1	267	11,6
Total	68	100	593	100	193	100	1695	100	261	100	2288	100

Fonte: Inventários de Salvador 1700-1800, APEB, *Seção Judiciária*.¹⁶

Segundo esta tabela, a maioria dos senhores de gente inventariados na Cidade da Bahia tinha, em geral, poucos escravos. Na primeira metade dos Setecentos, 72% dos proprietários possuíam no máximo dez cativos, concentrando apenas 35,6% de todo contingente escravo. Situação que pouco se alterou na segunda metade desta centúria, quando este mesmo perfil de proprietários alcançou a cifra de 73,9%, detendo o mesmo percentual de posses do período anterior. Estes números não se distanciam muito daqueles encontrados em outras regiões do Brasil setecentista, onde o cenário da escravidão foi decisivamente influenciado pelo tráfico negreiro. Segundo Luna e Klein, no início da década de 1720, as regiões de Vila Rica, Sabará e São João Del Rei contavam com aproximadamente 80% dos senhores possuindo até dez cativos, representando entre 43% e 47% de toda a escravaria.¹⁷ Nas Comarcas de Rio das Velhas e Rio das Mortes, conforme Paiva, entre 1716 e 1789, os dados aproximam-se ainda mais do quadro de Salvador, pois cerca de 70% dos donos de até dez escravos detinham 31,4% da propriedade cativa listada nos inventários e testamentos.¹⁸

A Vila do Carmo, contudo, apresenta uma forte concentração da propriedade escrava, principalmente durante os principais anos de exploração aurífera. Segundo o estudo de Carlos Mathias, realizado também com base em inventários *post mortem* para o período de 1713-

¹⁶ Agradeço ao professor Luis Nicolau Páres que, gentilmente, cedeu-me o seu banco de dados sobre os inventários *post-mortem* em Salvador na segunda metade do século XVIII.

¹⁷ Luna e Klein, *Escravidão no Brasil*, p. 59.

¹⁸ Eduardo França Paiva, *Escravidão e universo cultural na colônia: Minas Gerais, 1716-1789*, Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001, p. 135.

1756,o percentual de senhores donos de até dez cativos oscilou entre 46,1% e 50,3%. Estes proprietários controlavam, respectivamente, 16% a 12,8% da população escrava da vila.¹⁹

As estimativas entre Salvador e as regiões auríferas de Minas Gerais diferem, contudo, quando se analisa o percentual de grandes proprietários, aqueles que dispunham de mais de vinte escravos. Na Cidade da Bahia, estes senhores representavam apenas 10,3% dos donos de escravos na primeira metade do século XVIII, e dispunham de 33,7% dos cativos. Já na segunda metade deste século, houve uma concentração deste percentual, com apenas 7,8% dos senhores tendo mais de vinte escravos, cujas posses alcançavam 36,3% do número total de cativos. Em Vila do Carmo, para o período de 1741-1756, Mathias aponta que o número de grandes senhores chegou a 39%, concentrando 47,39% da escravaria, quase metade dos escravos listados na documentação.²⁰ Já na Comarca de Rio das Velhas e Rio das Mortes, 13% dos senhores eram proprietários de mais de vinte escravos, possuindo cerca de 47% dos cativos.²¹

Retornando à Bahia, mas sem abandonar os caminhos do ouro, temos o trabalho de Kátia Almeida que, ao pesquisar os inventários *post-mortem* da região aurífera de Rio de Contas ao longo do século XVIII, identificou estruturas de posse semelhantes às demais regiões mineradoras do sudeste brasileiro, embora com um número menor de grandes escravarias em comparação com a Vila do Carmo, demonstrando uma maior concentração da propriedade escrava. Segundo a autora, durante o apogeu da extração aurífera, 17,2% dos senhores dispunham de mais de 20 escravos, controlando cerca de 57,3% da população cativa. Enquanto os pequenos proprietários, com até dez cativos, formavam 68,8% dos senhores e possuíam 26% dos escravos. Na segunda metade, a concentração da propriedade escrava diminuiu, mas ainda manteve índices de desigualdade na posse de escravos superior ao da capital da capitania, tendo 69% dos senhores com posses que alcançavam no até dez cativos, mas que representavam apenas 28,9% de toda a população escrava, enquanto 15,5% daqueles com mais de vinte cativos, dispunham de 49,8% destes.²²

No Recôncavo baiano, em especial nas freguesias onde predominavam o cultivo de mandioca e fumo, de acordo com os dados de Barickman, para fins do século XVIII e início do XIX, a maioria dos senhores de escravos possuíam até dez cativos. Este grupo chegava a

¹⁹ Carlos Leonardo Kelmer Mathias, “Preço e estrutura da posse de escravos no termo de Vila do Carmo (Minas Gerais), 1713 -1756”, *Almanack Braziliense*, nº 6 (2007), pp. 54-70. Disponível em: www.ieb.usp.br/publicacoes/doc/almanack_06_1322177222.pdf. Consultado em 20/10/2014.

²⁰ Mathias, “Preço e estrutura da posse de escravos no termo de Vila do Carmo”.

²¹ Paiva, *Escravidão e universo cultural na colônia*, p. 135.

²² Kátia Lorena Novais de Almeida, *Escravos e libertos nas minas do Rio de Contas: Bahia, século XVIII*, Salvador: EDUFBA, 2018, pp. 124-144.

representar 87,5% dos proprietários em Nazaré das Farinhas e 80% em São Gonçalo dos Campos, regiões onde a propriedade estava mais descentralizada que em Salvador. Nestas freguesias o cenário se aproximava ao de Salvador, sendo predominantes os pequenos e médios proprietários. As diferenças encontravam-se nas freguesias açucareiras localizadas ao norte da Baía, como Santiago do Iguape, onde 11,2% dos senhores possuíam escravarias com pelo menos 40 escravos, responsáveis pela posse de 69,7% da população cativa.²³

A tabela 5 sobre a posse de escravos em Salvador descreve uma paisagem em que predominavam as pequenas, de até dez, e médias propriedades, de onze a vinte cativos, cujos percentuais permaneceram estáveis ao longo da segunda metade do século XVIII. Isso se deve à própria dinâmica econômica da cidade, que não comportava investimentos em grandes escravarias, visto que os escravos urbanos eram empregados, sobretudo, no serviço doméstico, no transporte marítimo, na condução de pessoas e mercadorias em terra, em pequenas roças nos subúrbios da urbe, na venda de mercadorias e nos mais diversos ofícios especializados.

Ao contrário de regiões auríferas de Rio de Contas e Minas Gerais, onde havia a necessidade de muitos braços para a extração do metal dourado, além daqueles voltados para o plantio e a criação de animais, bem como as demais atividades descritas acima. Segundo o regimento régio de 1702, que normatizou o acesso aos veios de ouro, o indivíduo para ter acesso a uma data de 30 braças deveria dispor de, pelo menos, 12 escravos.²⁴ Ou seja, se por um lado a mineração requiritava grande número de trabalhadores, por outro proporcionava riqueza suficiente para se investir cada vez mais na aquisição de novos escravos, tornando a concentração da propriedade cativa muito mais substancial nessas regiões que em cidades como Salvador. Contudo, apesar da escravidão está pulverizada na Cidade da Bahia, com a maioria dos senhores sendo donos de pequenas posses, havia espaço para grandes proprietários urbanos, que diversificavam o emprego da sua escravaria entre serviços domésticos, o ganho ou mesmo o aluguel.

Os donos e suas posses

As propriedades de Francisco Rodrigues Pinto, Nicolau Dias Pereira, Manoel Dias Maciel, Feliciano Rodrigues de Castro e Joana Pereira de Jesus, descritas anteriormente, são ilustrativas acerca do perfil dos senhores brancos na Cidade da Bahia na primeira metade do

²³Bert Barickman, *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, pp. 237-243.

²⁴Idem, p. 92-93.

século XVIII. Alguns desses senhores tinham pequenas propriedades e roças nos subúrbios da cidade, onde seus escravos cultivavam, principalmente, produtos voltados para a subsistência e o abastecimento dos mercados locais, como mandioca, milho e feijão, isso quando não arrendavam suas propriedades, como o fez Francisco Pinto. Outros senhores eram comerciantes e/ou “viviam de suas agências”. De acordo com o dicionário do Padre Rafael Bluteau, agência se refere ao ofício ou ocupação daquele que faz negócios de alguém, como seu agente.²⁵ O inventário de Feliciano Rodrigues de Castro aponta que este possuía créditos e dívidas em Cachoeira e na freguesia da Conceição, em Salvador. Enquanto Manoel Dias Maciel havia enviado vinte peças de pano, um vestido bordado, casaca e várias miudezas para a Colônia do Sacramento. Ou seja, “viver de suas agências” significava fazer pequenos investimentos, oferecer crédito, intermediar a venda de produtos, fazer negócio de pequena monta, incluindo aí o tráfico negreiro.

Habitantes da Cidade da Bahia corriqueiramente investiam no tráfico negreiro, às vezes indiretamente, fornecendo crédito, ou empregando mercadorias, principalmente rolos de tabaco, em carregações negreiras. Não sendo incomum encontrar nos inventários recibos de quitação, dando conta da chegada de africanos boçais e do devido pagamento de fretes e taxas alfandegárias. Senhor de seis escravos, sendo um deles barbeiro e sangrador e outro aprendiz desse ofício, o comerciante Francisco Gonçalves Dantas, por exemplo, financiava carregações negreiras e oferecia crédito a negociantes envolvidos no tráfico entre a Bahia e a Costa da Mina no início da década de 1730. Alguns de seus agentes eram membros da tripulação e ficavam encarregados de negociar as pequenas carregações na costa africana a fim de adquirir três a cinco cativos.²⁶

Eufrasia do Nascimento de Jesus junto com seu marido Francisco Jorge, em meados dos Setecentos, costumavam alugar seus escravos para compor a tripulação de navios negreiros, nos quais também empregavam alguns rolos de tabaco para adquirir africanos diretamente na Costa da Mina. O mesmo tipo de investimento realizavam, em fins do século XVIII, Bernardo Antônio de Araújo, Francisco José da Silva Freire e José Vieira Torres. Este último tendo Benguela como praça de negócio.²⁷ A disseminação deste tipo de negócio era tamanha, que os

²⁵ Padre d. Raphael Bluteau, *Vocabulário portuguez e latino*, Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712. Verbetes: *agente*. Disponível em www.brasiliana.usp.br/pt-br/dicionario. Consultado em 04/11/2014.

²⁶ Inventário *post-mortem* de Francisco Gonçalves Dantas, 1738, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1614/2083/8. Cf. Carlos Francisco da Silva Jr., “Tráfico, escravidão e comércio em Salvador no século XVIII: a vida de Francisco Gonçalves Dantas (1699-1738)”, in João José Reis e Elciene Azevedo (orgs.), *Escravidão e suas sombras: ensaios de um grupo de pesquisa* (Salvador: EDUFBA, 2011), pp. 143-185.

²⁷ Inventário *post-mortem* de Bernardo Antônio de Araújo, 1795, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 08/3362/05. Inventário *post-mortem* de Francisco José da Silva Freire, 1800, APEB, *Seção Judiciária*,

senhorios de navios negreiros, por volta de 1731, numa petição endereçada ao vice-rei, conde de Sabugosa, já mencionada em capítulo anterior, afirmaram:

Do negócio da Costa da Mina vivem todos estes moradores, por qual se utilizam por meio de mandarem algumas carregações, ou se interessam nas compras e vendas que fazem com os senhores das embarcações e mais pessoas que neles embarcam, e é o único remédio que hoje tem especialmente os oficiais e pobreza: aqueles em que lhe faltava o exercício de que se alimentam, e esta, porque, não podendo comprar um moleque ou negrinho para o seu serviço, por vinte ou trinta mil réis que tem, os emprega em tabaco, e manda para a dita costa, tendo assim a fortuna de ver remediada a sua necessidade.

Os proprietários de embarcações negreiras denominavam esses pequenos investimentos de “praças”. Costumava-se garantir espaços nos navios para que membros da tripulação e negociantes de pouca monta da cidade empregassem suas mercadorias no tráfico, ao que se chamava “dar praças”. De acordo com o senhorio de navio Luís Coelho Ferreira, “a viúva, a filha órfã, a casada pobre e cheia de filhos, as irmandades das igrejas, os conventos mendicantes, os eclesiásticos necessitados, os desamparados, e desvalidos, que todos têm suas praças, e nelas o remédio da sua miséria”, através do infortúnio de outros.²⁸ A quantidade de “praças” era arbitrada de acordo com os interesses do dono da embarcação. Durante o governo do conde de Atouguia, em meados do século XVIII, a Coroa portuguesa tentou obrigar os proprietários de tumbeiros a disponibilizar, de acordo com a arqueação, um terço a um quarto das carregações para “as pessoas do povo”, o que foi veementemente rechaçado pelos traficantes.²⁹

Além de “viver de suas agências”, alguns senhores, principalmente aqueles que residiam no centro econômico da cidade, a Conceição da Praia, eram varejistas donos de pequenos e médios estabelecimentos. Luis Amaral Coimbra era um destes negociantes, possuía uma loja de secos e molhados na Conceição, onde vendia azeite, manteiga, biscoitos, aguardente, carne seca, dentre outros produtos, sendo dono de seis cativos. Um deles era o moço pardo Antônio, que sabia ler e escrever, era oficial de carpina e certamente, além de

classificação: 08/3965/01. Inventário *post-mortem* de José Vieira Torres, 1793, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 03/992/1461/01.

²⁸ Parecer do juiz de fora, Luiz Coelho Ferreira, sobre as representações dirigidas ao Rei pelos proprietários dos engenhos dos açúcares, pelos cultivadores do tabaco e pela Mesa do Comércio de Lisboa, sobre os impostos lançados sobre os açúcares e tabacos produzidos no Brasil, sobre os fretes e cargas dos navios e sobre o pretendido monopólio do comércio dos escravos da Costa da Mina, 03/05/1753, AHU, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 4, D. 563.

²⁹ Carta do [vice-rei e governador-geral do Estado do Brasil], conde de Atouguia, Luís Pedro Peregrino de Carvalho de Meneses e Ataíde rei [D. José] sobre se repartir entre os moradores desta cidade a terça e quarta parte das descargas dos navios que fazem comércio com a Costa da Mina. Anexo: 2 docs., 04/08/1754, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 120, D. 9405.

trabalhar com madeira, devia auxiliar seu senhor nas contas e gerenciamento da loja. Coimbra também era proprietário de José do gentio da Costa da Mina, marinheiro que, no momento da avaliação dos bens do defunto, encontrava-se naquela mesma costa, provavelmente alugado a algum capitão negreiro, e no seu retorno trouxe consigo, além da soldada de marinheiro, “uma molecona sabaru”.³⁰

Descrição tão precisa da origem étnica da cativa, certamente pode ser creditada a José, tendo em vista que dentro da dinâmica do tráfico normalmente a africana teria sido qualificada como “mina”, “gentio da Costa” ou até mesmo “jeje”. Seu conhecimento sobre a origem da africana que ajudara a traficar seria resultado do fato de José também ter sido embarcado em um dos portos da Costa da Mina, quiçá conhecesse o reino Savalu, de onde procedia a “molecona sabaru”, ou algumas pessoas vindas de lá. Savalu localizava-se ao norte do Daomé, na área dos povos falantes de gbe, região que, junto com o país Mahi, sofria com razias do exército daomeano.³¹

A princípio, desconfiou-se que a africana sabaru pudesse pertencer ao marinheiro José, que a teria adquirido com suas economias, como o fez Simão angola cuja trajetória será contada no próximo capítulo. No entanto, a escrava, que até o encerramento do inventário não havia sido batizada, pertencia aos bens do casal e foi vendida para saldar dívidas deste. Ou seja, José, além de marinheiro era, de certo modo, agente de seu senhor, sendo responsável por cuidar da pequena carga levada para aquisição da mercadoria humana. A carga, provavelmente, era composta por fumo e/ou aguardente, também vendidos na loja de Luís Coimbra. Uma vez feita a negociação na costa africana, talvez intermediada pelo próprio José, coube a ele assegurar a integridade física da cativa durante a travessia atlântica. Aliás, muitos eram os senhores envolvidos direta ou indiretamente com o tráfico transatlântico de africanos, sobretudo os moradores das freguesias da Conceição da Praia e do Pilar, na região portuária da cidade.

Essa forte ligação com o tráfico é perceptível, sobretudo, nos inventários de capitães de navios negreiros, como Jacinto Gomes, José Pereira da Cruz, Jose Francisco da Cruz, Manoel Ferreira de Oliveira, dentre outros.³² Ao longo do século XVIII, portanto, havia toda sorte de

³⁰ Inventários *post-mortem* de Luis Amaral Coimbra, 1760, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 04/1582/2051/08.

³¹ Mariza de Carvalho Soares, *Devotos da Cor: identidade étnica, religiosidade e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. Carlos Francisco da Silva Jr. “Identidade Afro-Atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2011). Luis Nicolau Parés, *A Formação do Candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*, 2ª ed. rev., Campinas: Ed. Unicamp, 2007.

³² Inventário *post-mortem* de Jacinto Gomes, 1752, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 03/1147/1616/02. Inventário *post-mortem* de Jose Pereira Cruz, 1750, APEB, *Seção Judiciária*, classificação 7/3195/0/9. Inventário

pessoas envolvidas nesse comércio em diferentes graus, em distintos níveis de investimento e riqueza.³³ Nos registros batismais é possível identificar alguns desses personagens, principalmente comerciantes que investiam nas carregações negreiras visando a aquisição de cativos para revendê-los em outras partes da colônia.

Nesse processo, batizavam seus cativos na igreja da Conceição da Praia, de modo a introduzi-los na doutrina cristã e, ao mesmo tempo, assegurar o reconhecimento de suas propriedades através do documento do batistério. Em seguida, esses africanos podiam ser consignados a terceiros e enviados ao Recôncavo ou aos sertões, em direção às minas baianas ou das Gerais. As cerimônias geralmente eram simples e os registros seguiam a mesma lógica, pois comumente em um mesmo assento se anotava o batismo coletivo de vários cativos de um mesmo senhor, tendo, em muitos casos, os mesmos padrinhos. Esta fórmula facilitava a vida de párocos que se viam às voltas com senhores adentrando a sua igreja com dez, doze ou mesmo algumas dezenas de cativos de uma única vez para realização do sacramento. As *Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia*, publicadas em 1707, dispunham sobre os sete sacramentos da Igreja e determinavam o modelo de escrita do assento de batismo, sendo individual para cada fiel batizado. No entanto, como o texto exemplifica o batismo de ingênuos, não fazendo referência ao modelo de assento para adultos escravizados, a prática costumeira priorizava a agilidade e a economia de tinta, papel e tempo.³⁴

Em 20 de abril de 1751, Manoel Álvares de Carvalho adentrou a igreja de N^a S^a da Conceição da Praia com oito cativos: Manoel, Antônio, João, José, Joaquim, Maria, Joana e Rozalia, todos minas, registrados juntos em um único assento pelo coadjutor Gaspar Pereira Valladares, tendo o mesmo padrinho, Manoel Francisco dos Santos. Oito dias depois, em 28 de abril, Carvalho repetiu o mesmo ritual, dessa vez trazia consigo 35 africanos, todos também minas. O coadjutor Felix da Costa Coelho, que realizou este último sacramento, buscou ser prático e reuniu todos os cativos em dois assentos, um para os homens e outro para

post-mortem de Jose Francisco da Cruz, 1757, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1580/2049/4. Inventário *post-mortem* de Manoel Ferreira de Oliveira, 1762, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1613/2082/5. Sobre estes e outros traficantes e investidores no tráfico negreiro em Salvador ver: Cândido Eugênio Domingues de Souza, “‘Perseguidores da espécie humana’: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2011) e “Tráfico, tempo e lucro: capitães negreiros e redes comerciais da Bahia setecentista”, in Gabriela dos Reis Sampaio, Lisa. E. Castilho e Wlamyra Ribeiro de Albuquerque (orgs.), *Barganhas e querelas da escravidão: tráfico, alforria e liberdade (séc. XVIII-XIX)* (Salvador: Edufba, 2014), p. 21-59. Alexandre Vieira Ribeiro, “O comércio das almas e a obtenção de prestígio social: traficantes de escravos na Bahia ao longo do século XVIII”, *Locus: Revista de História*, v. 12, n° 2 (2006), pp. 9-27. Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes, “Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808” (Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, 2012).

³³ Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 91-115.

³⁴ Sebastião Monteiro da Vide, *Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia*, Título XX, n° 70, São Paulo: Typographia 2 de dezembro, 1853.

as mulheres e, assim escreveu: “batizei solenemente e pus os santos óleos a dezenove pretos adultos naturais da Costa da Mina, os quais sete tiveram o nome de Feliz, seis o nome de José e seis o nome de Antônio”. No assento logo abaixo, continuava: “batizei e pus os santos óleos a dezesseis pretas adultas e naturais da Costa da Mina das quais a seis se lhe pôs o nome de Josefa, e a quatro o nome de Anna e as seis últimas o nome de Maria, todas escravas de Manoel Álvares de Carvalho”. Percebam que não somente o padre era econômico nas palavras, o senhor também o era quanto aos nomes. O padrinho dos homens foi Antônio e das mulheres José, ambos escravos de Carvalho e, quiçá, tenham sido dois dos oito cativos batizados na semana anterior.³⁵

Manoel Álvares de Carvalho era um importante comerciante negreiro na Cidade da Bahia, proprietário de embarcações do “número”, chegou até a encaminhar vasos para resgatar escravos em Benguela. De acordo com Cristiana Ximenes, foi membro da mesa de inspeção e um dos propositores da criação da companhia de extração do vinho do Alto Douro e da companhia geral da Guiné – projeto este, como visto anteriormente, ignorado pela Coroa portuguesa.³⁶ Segundo o engenheiro José Antônio Caldas, Manoel Álvares de Carvalho possuía “casa com a formalidade de homem de negócio”, dispunha de grande “inteligência nos preceitos mercantis” e comumente fazia negócios em Lisboa.³⁷ Os africanos que batizou na Conceição da Praia, certamente se destinavam a alguma carregação que seguiria para as regiões auríferas. Carvalho não foi o único a batizar em bloco cativos que, posteriormente, seriam comercializados. A prática de batizados coletivos de escravos se estendeu durante todo o século XVIII e adentrou ao XIX. Em 17 de abril de 1775, o Capitão Antônio José Coelho, importante investidor em carregações para a Costa da Mina, levou nada menos que dez

³⁵ Livro de Batismos da Freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia 1747-1751, ACMS, fls 302v e 303v, disponível em: <https://familysearch.org>. Este último assento, no qual Manoel Álvares de Carvalho batiza 35 africanos, também é mencionado por Carlos Eugenio Líbano Soares, “Sacramento ao pé do mar: batismo de africanos na freguesia da Conceição da Praia Grande, 1700-1751”, *Revista Rede-A*, vol 1, n^o 1, (2011), pp. 65-88. Os registros de batismo mencionados ao longo deste capítulo estão disponíveis em no sítio: <https://familysearch.org>. Consultado entre 13/07/2013 a 15/10/2014.

³⁶ Nova planta do giro que hão de fazer as embarcações, que daqui em diante navegarem para a Costa da Mina, regulada com proporcionada igualdade pela ordem com que ultimamente saíram da Bahia, 31/08/1746, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 86, D. 7091. Requerimento de Manuel Álvares de Carvalho ao rei [D. João V] solicitando provisão de licença para poder mandar a galera Santa Rita e Santo António e Almas da cidade da Bahia para Benguela a resgatar escravos. Anexo: bilhete de pagamento, 15/07/1748, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 95, D. 7607. Ximenes, “Bahia e Angola”, pp. 252-253.

³⁷ José Antônio Caldas, *Notícia Geral de toda essa Capitania da Bahia, desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, Edição fac-similar, Salvador: Tipografia Beneditina, 1951, p. 316-320.

africanos do sexo masculino de uma única vez para receber os “santos óleos” na Conceição da Praia.³⁸

No entanto, não foi localizado o inventário de Manoel Álvares de Carvalho nem do capitão Antônio José Coelho, por isso não se sabe o destino dos cativos batizados, quantos foram encaminhados a outras partes da colônia e quantos permaneceram em Salvador. Os assentos de batismo, mesmo quando há a possibilidade de analisá-los de forma seriada, são apenas registros pontuais da propriedade escrava de um senhor. Muitos cativos eram adquiridos após terem realizado este sacramento, a exemplo de africanos ladinos, crioulos adultos, mas também aqueles vindos dos portos angolanos. Os inventários e testamentos, por sua vez, retratam a posse de escravos ao final da trajetória dos indivíduos, quando estes alcançaram o máximo de acumulação possível ou, do contrário, após sofrerem reveses financeiros que os empobreceram e tornaram o tamanho de suas escravarias menor do que um dia fora. Contudo, apesar destes limites, estas séries documentais permitem minimamente vislumbrar a estrutura de posse de alguns dos senhores de escravos da Cidade da Bahia.

O exame sobre os assentos de batismos e os registros de sepultamento de escravos feitos no esquife da Santa Casa de Misericórdia, conhecido como banguê, chamou a atenção para uma personagem já bastante referida neste trabalho, o tenente coronel Antônio Cardoso dos Santos. Seu inventário não foi localizado no Arquivo Público do Estado da Bahia, é provável que tenha se perdido nos reverses da salvaguarda documental. Conforme os registros paroquiais, o tenente coronel encaminhou 69 escravos para receberem o sacramento na igreja da Conceição entre os anos de 1749 e 1786. Neste mesmo período, sepultou 38 escravos através do banguê da Santa Casa e mais 42 que faleceram em sua loja, na freguesia da Conceição, pertencentes à carregação de seus navios negreiros ou a terceiros.³⁹

Antônio Cardoso dos Santos, como visto em capítulos anteriores, compunha a nata dos ricos comerciantes de grosso trato da Bahia. Nascido na freguesia de Santa Marinha, na Vila Nova de Gaia, Bispado do Porto, não se sabe exatamente quando chegou à Bahia. Mas aqui se tornou membro da Ordem de Cristo e renomado traficante de escravos, atuando na rota da Costa da Mina e, segundo Caldas, manejava seu negócio com inteligência, abundância e

³⁸ Livro de Batismos da Freguesia da Conceição da Praia, 1774-1786, ACMS, fl 15v. Antônio José Coelho consta na lista dos Armadores do século XVIII elencada por Francisco Borges de Barros, *Novos documentos para a História Colonial*, Bahia-Brasil, 1931, p. 83.

³⁹ Livro de Batismos da Freguesia da Conceição da Praia, 1739-1743, ACMS, fls: 153v, 246. 1743-1747, fl: 20. 1747-1751, fls: 145, 286. 1774-1786, fls: 8, 9v, 10v, 11, 12, 12v, 16v, 18, 21, 45, 46, 60v, 71, 86v, 90v, 105, 119v, 135, 135v, 142v, 159, 165, 181v, 188v, 198, 207, 221v, 226v, 231v, 252v, 283, 285v, 286, 298v, 301v, 309v, 312v, 317, 317v, 320v, 321v, 339, 340, 341v, 349, 375, 384, 389, 390, 398. Livro de Banguê, ASCMB, nº 1259, 1261, 1262.

grande cabedal.⁴⁰ Morador junto ao trapiche grande, próximo a igreja do Corpo Santo, na freguesia da Conceição, Santos iniciou sua carreira como senhorio de navio negreiros provavelmente em 1747, quando adquiriu a galera *N^a S^a da Barroquinha e St^a Rita*, pelo valor de 6:240\$000.⁴¹ Esta galera havia sido sequestrada pela real fazenda e, até então, integrava uma das 24 “embarcações do número”, ou seja, autorizadas a fazer comércio na Costa da Mina. O tenente coronel, no entanto, teve problemas junto ao vice-rei, conde das Galveas, para reconhecer o vaso como um dos autorizados a traficar, levando-o a encaminhar, em 1752, um requerimento ao rei d. José sobre a matéria.⁴²

Em 1756, Antônio Cardoso dos Santos foi um dos doze homens de negócio membros da *Mesa dos Homens de Negócio da Bahia para o Bem Comum* que propuseram a Coroa portuguesa a criação da Companhia Geral da Guiné, com estatutos inspirados na Companhia do Grão-Pará. Este empreendimento visava assegurar o monopólio sobre o comércio de africanos na Costa da Mina, cuja proposta foi rejeitada pela metrópole, como visto em capítulo anterior. Em 1769, tornou-se tesoureiro-geral da Junta da Administração da Real Fazenda da capitania da Bahia, cargo que exerceu até o seu falecimento, em 21 de outubro de 1786.⁴³

Ao todo, Antônio Cardoso dos Santos foi proprietário de, pelo menos, seis embarcações negreiras: a galera *N^a S^a da Barroquinha*, as corvetas *N^a S^a da Conceição e Santo Antônio*, *N^a S^a Mãe dos Homens Vitória e Almas*, *N^a S^a da Conceição St^o Antônio e São João Nepomuceno e St^a Rita* e *São João Santo Antônio e Almas*, esta última em sociedade com Maria Luciana da Trindade. Ao longo dos anos de 1749 e 1786, suas embarcações realizaram, de acordo com o

⁴⁰ Justificação de Nobreza de Pedro Antônio Cardoso dos Santos, 1789, ANTT, *Feitos findos*, maço 30, nº 16. Caldas, *Notícia Geral*, pp. 316-317.

⁴¹ O valor pago foi de 13 mil cruzados equivalente, à época, a 6:240\$000 réis. Livro de Banguê, ASCMB, nº 1261.

⁴² Requerimento de Antônio Cardoso dos Santos, ao rei [D. José] a pedir restituir e conservar o numero de sua galera por invocação Nossa Senhora da Barroquinha. Anexo: carta (1 doc.), 23/09/1752, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 111, D 8655.

⁴³ Ofício do provedor mor da Fazenda, José Ferreira Cardoso da Costa, ao Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a arrematação da renda dos dízimos reais, por 3 anos, por uma quantia livre para a Fazenda Real. 1769. Autos da arrematação adjudicada a Clemente José da Costa e a seus sócios, Antônio Cardoso dos Santos e Frutuoso Vicente Viana, 21/03/1769, AHU, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 43, D. 8006-8007. Carta régia do rei [d. João V] ao governador, conde de Povolide, determinando que o tesoureiro geral da capitania da Bahia, Antônio Cardoso dos Santos, recebesse um ordenado como os dos escrivães das Juntas da Administração da Fazenda, 29/12/1769, AHU, CU, 005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 44, D. 8126. OFÍCIOS do governador D. Rodrigo José de Menezes ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro, o 1º, sobre o falecimento do tesoureiro geral e deputado da Junta da Administração da Real Fazenda, coronel Antônio Cardoso dos Santos, e informando que tinha nomeado o tenente-coronel, Inocêncio José da Costa para exercer interinamente esse lugar. 16/02/1787, construída nos Estaleiros da Ribeira, e a conveniência de construir uma nova. AHU_CU_005-01 *Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida*, Cx. 64, D. 12447-12449.

TSTD, pelo menos dezesseis viagens aos portos da Costa da Mina.⁴⁴ Em somente uma, no ano de 1778, a bordo da corveta *N^a S^a Mãe dos Homens Vitória e Almas*, o tesoureiro-geral assumiu a função de capitão ao lado do mestre Jose Basílio Ferreira.⁴⁵

É provável que muitos dos cativos batizados por Antônio Cardoso dos Santos tivessem como destino a venda, seja para o Recôncavo ou para outras partes da colônia, tendo em vista a maioria ser composta por homens (79,4%) e africanos (73,9%). Já os cativos localizados nos registros de banguê eram todos da costa da África com 90%, aproximadamente, sendo do sexo masculino. Entre aqueles que faleceram na loja do tenente coronel, mas pertenciam a terceiros ou a carregações negreiras, 66,7% eram homens, alguns ainda nem haviam recebido o sacramento batismal, sendo descritos apenas como “um preto”, “um negro novo”, “uma negrinha nova” ou “um escravo”. É possível que o tesoureiro-geral tenha batizado, e também sepultado, muito mais cativos, pois há lacunas nos assentos da Conceição para o período de 1752-1773, bem como nos registros de banguê para os anos de 1754-1763 e de 1781-1783. Os últimos registros de escravos pertencentes ao tenente coronel datam do ano do seu passamento, 1786.⁴⁶

Grande parte dos assentos de batismo dos africanos de Antônio Cardoso dos Santos não traz a informação sobre as suas respectivas origens. Isso porque, diferentemente dos assentos da Conceição da Praia na primeira metade do século XVIII, nos quais o vigário anotava a origem dos africanos que batizava, este dado foi sumariamente omitido na maioria absoluta dos registros inscritos no livro correspondente aos anos de 1774 a 1786.⁴⁷ Os coadjutores Antônio Cerqueira Torres e José Dias do Cabo, principais responsáveis pelos registros dos assentos dos cativos de Antônio Cardoso dos Santos, diferentemente de seus antecessores, pouco se preocupavam em anotar essa informação. O escrivão do livro de banguê foi menos omissivo, nos 80 registros de cativos sepultados pertencentes ou que faleceram na loja do tenente coronel, há menção sobre a origem de quase metade deles, sendo 30 minas, dois jejes, dois benguelas e um moçambique. O mais provável, dado o envolvimento de Antônio Cardoso dos Santos no tráfico entre a Bahia e a Costa da Mina, é que seus 51 escravos africanos batizados na Conceição tivessem partido dos portos dessa região. Caso os

⁴⁴ Sobre as viagens das embarcações do tenente coronel Antônio Cardoso dos Santos TSTD #47635; #49851; #49942; #50711; #50866; #50917; #50926; #50979; #50987; #51004; #51016; #51036; #51076; #51109; #51125; #52095.

⁴⁵ Viagem na qual Antônio Cardoso dos Santos foi também capitão TSTD # 52095. Ximenes, “Bahia e Angola”, p. 246.

⁴⁶ TSTD #49942. Livro de Batismo da Freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia, 1774-1786, ACMS.

⁴⁷ Na primeira metade do século XVIII, mais de 82% dos africanos que receberam o sacramento batismal na Conceição eram minas.

coadjutores tivessem tido o trabalho de inserir suas origens, o termo mais usado provavelmente seria “mina”.

Africanos não eram os únicos a compor as posses deste grande traficante negreiro, ele também batizou dezoito crioulos, sendo que sete nasceram de relações legitimadas pela igreja, o que demonstra certa preocupação em formalizar as uniões entre seus cativos, a exemplo do casal Diogo e Esperança, que batizaram sua filha Francianna em 25 de maio de 1779.⁴⁸ O sobrado em que vivia junto à igreja do Corpo Santo, abrigava a loja onde expunha os africanos traficados em suas embarcações. Além disso, mantinha significativo séquito de escravos, alguns trabalhando ao ganho, transitando pelas ruas, vielas e ladeiras da Conceição. Embora a documentação disponível não permita inferir quantos cativos possuía Antônio Cardoso dos Santos ou se além das suas posses na urbe dispunha de propriedades rurais, é certo que como dono de escravos ostentava prestígio e poder e, provavelmente, estava entre os maiores senhores da cidade. Seus cativos construíram relações com as mais diversas pessoas na freguesia da Conceição e circunvizinhança, incluindo libertos africanos também donos de escravos.⁴⁹ É sobre estes senhores que vamos passar a discutir.

Liberdade e propriedade: os forros donos de escravos.

A carta de alforria se por um lado desenlaçava as amarras do cativo, por outro, mantinha os libertos presos a obrigações de deferência junto a seus ex-senhores, legalmente transformados em patronos. Salvo raras exceções, os forros mantinham as mesmas ocupações do tempo da escravidão, o que, na maioria das vezes, lhes conferia uma sobrevivência precária. A manumissão teve um importante papel ideológico para a manutenção do sistema escravista, como brecha possível para uma limitada ascensão social no mundo dos brancos. Esta possibilidade foi ampliada pelo tráfico negreiro, ao longo do século XVIII, principalmente nas regiões que combinavam a exploração aurífera com a intensa concentração de mão de obra escrava africana.⁵⁰

⁴⁸ Livro de Batismo da Freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia, 1774-1786, 25/05/1779, ACMS, fl 135.

⁴⁹ Alguns escravos de Antônio Cardoso dos Santos apadrinharam cativos pertencentes a pretos forros, a exemplo de José, em 1775, apadrinhou a africana Maria, escrava do preto forro Francisco Barbosa Marinho. O mesmo fez Antônio, ao apadrinhar o crioulinho Luciano, filho de Caetana escrava por sua vez, da preta forra Severina Vieira. Cf. Livro de Batismo da Freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia 1774-1786, 06/06/1775, fl 19v, e 25/06/1775 fl. 21v.

⁵⁰ Sobre o papel ideológico da carta de alforria, cf. entre outros Sidney Chalhoub, *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*, São Paulo: Companhia das Letras, 1990, p. 100. Sobre alforrias nas regiões mineradoras: Eduardo França Paiva, *Escravos e libertos nas Minas Gerais do século XVIII: estratégias de resistência através dos testamentos*, 3^o ed., São Paulo, Anablume, Belo Horizonte, PPGH, UFMG, 2009; Eduardo França Paiva, *Escravidão e universo cultural na colônia: Minas Gerais, 1716-1789*, Belo Horizonte, Editora UFMG, 2001. Andrea

Assim como a alforria constituía uma excepcionalidade entre os cativos – segundo estimativas de Schwartz, na Bahia colonial, o índice de alforriados não ultrapassou 1% da população escrava no século XVIII –, a ascensão social do liberto ou a aquisição de bens que proporcionassem uma vida confortável para si e sua família encaixava-se no rol das exceções. A maioria vivia no limiar da pobreza, buscando, porém, distinguir-se como libertos, a despeito da origem africana e de exercerem, quase sempre, as mesmas atividades dos escravos.⁵¹

A existência de apenas doze inventários *post-mortem* de indivíduos forros na Cidade da Bahia ao longo do Setecentos, em um universo de 261 inventários consultados, exemplifica como poucos nesta sociedade conseguiam angariar algo que pudesse ser legado ao fim da vida. E ao se renderem diante da morte, seus bens, descontadas as dívidas e despesas com funeral, somavam cifras inferiores a 150\$000 réis, valor correspondente a um escravo adulto, do sexo masculino, treinado em algum ofício especializado. Este percentual inseria esses libertos no rol de pessoas de menor posse entre os inventariados de Salvador.⁵² No entanto, dada a marcante desigualdade econômica da sociedade colonial, o padrão de propriedade desses libertos assemelhava-se ao de 72,5% dos inventariados, formados em sua esmagadora maioria por brancos.

Assim como os brancos pobres, os egressos do cativo, tanto africanos quanto crioulos e pardos, ao amealhar algum pecúlio, dentro de uma trajetória de ascensão econômica, costumavam adquirir escravos, apesar de ser um investimento alto e de risco – devido à possibilidade de fuga, doença incapacitante ou morte. Porém, o retorno do valor investido em curto e médio prazo, para aqueles que empregavam sua propriedade no ganho de rua ou em

Lisly Gonçalves *As margens da liberdade: Estudo sobre a prática de alforrias em Minas colonial e provincial*, Belo Horizonte: Fino Traço, 2011. Kathleen J. Higgins, *"Licentious Liberty" in a Brazilian Gold-mining Region: Slavery, Gender, and Social Control in Eighteenth-Century Sabará, Minas Gerais*, University Park, Pennsylvania Press, 1999. Almeida, *Escravos e libertos*, pp. 160-243. As ordenações filipinas determinavam que o patrono poderia revogar a alforria concedida a um escravo, alegando ingratidão da parte deste. Ao forro cabia demonstrar deferência ao antigo senhor e seus descendentes. Além disso, o liberto caso cometesse injúria em juízo ou em público, atentasse contra a vida de seu ex-senhor ou de seus herdeiros e até mesmo prejudicasse sua fazenda e negócios poderia ter a alforria revogada. Cf. Livro IV, Título LXIII, *Ordenações Filipinas*. Ed. fac-similar da 14ª Ed., segundo a primeira, de 1603, e a nona, de Coimbra, de 1821/ por Cândido Mendes de Almeida, Brasília, Senado Federal, Conselho Editorial, 2004, p. 863-867.

⁵¹ Stuart B. Schwartz, *Escravos, Roceiros e Rebeldes*, São Paulo: EDUSC, 2001, p. 175.

⁵² Exceto três libertos, cujo monte-mor foi superior a 150\$000 réis, foram eles: Luís de Souza Pereira (proprietário de três cativos), Feliciano Maria de São José Joaquina Ribeiro Guimarães, ambas senhoras de dois escravos. Cf. Inventário *post mortem* de Luís de Souza Pereira, 1751, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1571/2040/4; Inventário *post mortem* de Joaquina Ribeiro Guimarães, 1794, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1619/2088/6; Inventário *post mortem* de Feliciano Maria de São José, 1798, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 3/972/1441/2.

ofícios mecânicos, atraía muita gente.⁵³ Além disso, dentro da lógica de uma sociedade escravista, ter propriedade, sobretudo ser senhor de escravo, era um importante demarcador social de prestígio, e não menos para um forro. Logo, não surpreende os doze libertos cujos inventários foram localizados serem senhores de escravos. De poucos escravos, é verdade, no máximo cinco – à exceção do preto angola Paulo de Almeida, que tinha oito cativos. Um padrão de posse que se assemelhava aos 53,6% dos inventariados da Cidade da Bahia no período.

O número diminuto de inventários de forros disponíveis abre uma pequena brecha, de certo modo enevoadada, para entendermos o padrão de posse de cativos entre a população liberta. Metade dos inventários pertence a crioulos, enquanto quatro são de africanos minas e dois de angolas, não havendo mestiços. Desconfio que eles existissem, porém não descarto que sua cor, bem como sua condição jurídica, talvez tivessem sido omitidas nos inventários. Entre os doze forros inventariados, há um notório equilíbrio na relação entre sexo e origem, com seis mulheres, três africanas e três crioulas, ocorrendo a mesma distribuição entre os homens. Esta configuração, contudo, não resume a complexidade da comunidade de egressos do cativo. Pode-se, inclusive, intuir a subrepresentação dos mestiços e o quanto a propriedade, em combinação com a cor mais clara da pele, poderia contribuir para invisibilizar a afrodescendência dos indivíduos.⁵⁴

Por isso, para entender a propriedade escrava entre os libertos, além dos inventários, lancei mão dos assentos de batismo da Conceição da Praia, Pilar e Sé, tal qual na sessão anterior. Neste conjunto documental, a maioria dos registros dos batismos de escravos pertencentes a pessoas forras foram realizados na segunda metade do século XVIII, cerca de 84,7%. Esta sobrepujança coincide com o período de considerável incremento da população

⁵³ Em trabalho anterior, calculei o tempo médio de retorno do capital investido em um escravo de ganho nas ruas de Salvador, de acordo com os dados, em pouco mais de três anos o rendimento obtido compensaria o investimento feito pelo senhor. 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, Universidade Federal da Bahia, 2010), p. 82.

⁵⁴ Inventário *post mortem* de Ana do Nascimento, 1789, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 14/1585/2054/02. Inventário *post mortem* de Antonia Gomes, 1758, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 5/2200/2669/04. Inventário *post mortem* de Catarina de Brito, 1749, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1577/2046/6. Inventário *post mortem* de Feliciano Maria de São Jose, 1798, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 3/972/1441/2. Inventário *post mortem* de Inácio da Costa Ximenez, 1751, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1570/2039/3. Inventário *post mortem* de Inácio Trindade, 1770, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1604/2073/9. Inventário *post mortem* de Joana Madeira da Conceição, 1757, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1579/2048/6. Inventário *post mortem* de Joaquina Ribeiro Guimarães, 1794, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1619/2088/6. Inventário *post mortem* de Lourenço Rodrigues Duarte, 1749, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1577/2046/3. Inventário *post mortem* de Luís Carvalho de Almeida, 1761, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1582/2051/5. Inventário *post mortem* de Luís de Souza Pereira, 1751, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1571/2040/4. Inventário *post mortem* de Paulo de Almeida, 1752, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 3/1006/1475/8.

liberta nas regiões onde houve uso intensivo da mão de obra africana.⁵⁵ A paisagem apresentada nesta fonte é bem diversa daquela dos doze inventários. A começar pela preponderância de africanos entre os libertos que levaram seus escravos à pia batismal, 73,5%, contra 13,7% de pardos e 12,8% de crioulos, em um total de 1.450 registros. A análise revelou ainda que – assim como em outras regiões da colônia no período, e mesmo na Bahia oitocentista⁵⁶ – os libertos senhores de escravos, fossem de origem africana ou nacional, eram na sua maioria mulheres, compondo 65,6% do total. Esta proporção é bem próxima àquela encontrada nas taxas de alforria registradas nos livros de notas de Salvador na primeira metade do Setecentos, em que as mulheres representavam 66% dos alforriados.⁵⁷ Elas, portanto, destacavam-se entre os que conseguiam ascender mais frequentemente do mundo da escravidão para o de pequenos proprietários de escravos, especialmente as africanas, comumente denominadas de pretas forras, e que representavam 46,6% do total de assentos feitos por senhores libertos. Como senhoras, estas libertas preferiam adquirir cativos africanos do sexo feminino, fenômeno verificado tanto nos inventários quanto nos registros de batismo. A comparação entre estas séries documentais não deixa dúvidas quanto ao fato de serem as pretas forras as mais bem sucedidas proprietárias de escravos entre os libertos.

O assento de batismo, conforme já dito, além de documentar a inserção do indivíduo no mundo cristão católico, funcionava como comprovante de propriedade do escravo batizado. Ao analisar os registros feitos por senhores forros de origem nacional e africana, constatou-se que os batismos de escravas vindas da costa da África representavam 50,2% do total, enquanto o de homens africanos alcançava apenas 13%. Os demais batismos se referiam a crianças crioulas entre as quais, é demograficamente óbvio, havia um equilíbrio entre os sexos. Porém, as mães destas crianças, cerca de 91,5%, vinham também da costa da África, o que amplia ainda mais a percepção sobre a posse de cativas africanas por senhores forros.⁵⁸

Quando a análise recai somente sobre a propriedade das pretas forras, a preferência pelo sexo feminino é ainda mais acintosa, pois 90,7% dos cativos vindos da costa da África batizados por elas eram mulheres. Já entre os senhores pretos forros apenas 59,5% dos seus

⁵⁵ A. J. R. Russel Wood, *Escravos e libertos no Brasil colonial*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, pp 85-126. Paiva, *Escravos e libertos nas Minas Gerais*, pp. 77-100.

⁵⁶ Sobre outras regiões do Brasil setecentista e na Bahia no século XIX, ver Sheila de Castro Farias, “Sinhás Pretas, Damas Mercadoras. As pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del REy, (1700-1850)”, (Tese para Professor Titular, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2004), pp. 160-180. Maria Inês Cortes de Oliveira, *O liberto: seu mundo e os outros*, São Paulo, Corrupio, 1988, pp11-51 Paiva, *Escravos e libertos nas Minas Gerais*, pp. 136-151.

⁵⁷ Este conjunto de cartas de alforria são as mesmas analisadas por Schwartz em *Escravos, roceiros e rebeldes*, pp. 171-218. Agradeço a João José Reis pelo acesso a suas anotações dessa fonte.

⁵⁸ Em um total de 531 registros de batismos de crioulos pertencentes a senhores libertos, em 305 casos foi possível identificar a origem da mãe.

escravos africanos eram do sexo feminino. Diversos fatores podem ajudar a compreender esse padrão de posse, desde questões de ordem econômica – pois escravas eram mais baratas no mercado – quanto de ordem, digamos, política. Vindas de sociedades patriarcais para uma Bahia patriarcal, as pretas forras, provavelmente, creditavam ser mais fácil controlar e impor autoridade sobre uma propriedade escrava feminina que sobre uma masculina. Além disso, muitas destas mulheres labutavam no pequeno comércio de alimentos *in natura* ou preparados, comercializados em quitandas, tabuleiros ou em caixas e cestos pelas ruas. Experiência que traziam de sua terra natal, onde comercializavam nas feiras locais, uma atividade predominantemente feminina. É possível que no Brasil estas africanas tenham compreendido a mercancia dentro desta mesma lógica e escolhido dispor de mão de obra escrava feminina. Além disso, a própria força física do homem poderia ser tida como uma ameaça ao exercício de poder das senhoras libertas. Portanto, seguir um padrão africano de escravidão doméstica sobre cativas, muitas vezes, embarcadas nos mesmos portos que suas senhoras, tendo quiçá a mesma procedência, poderia ser um subterfúgio para estas pretas forras assegurarem seu domínio e salvaguardar o caro investimento feito.⁵⁹

Na Cidade da Bahia, a pequena posse de escravos por forros voltava-se, principalmente, para a sobrevivência, que muitas vezes exigia o trabalho conjugado desses senhores com seus cativos e crias. A preta mina Joaquina Ribeiro Guimarães, falecida em 1794, por exemplo, possuía duas cativas minas: a ganhadeira Anna e a moça Joaquina, descrita como “do serviço da casa”. O liberto barbeiro e músico Inácio da Trindade, embarcado na Costa da Mina e falecido em 1770, era proprietário de um único escravo, o qual afirmou tê-lo adquirido através do seu “trabalho, indústria e serviço”. Inácio da Trindade laborava em uma tenda na Conceição da Praia, onde além dos serviços de corte de cabelo, barba, sangrias e aplicação de ventosas, ensinava o ofício de barbeiro para outros cativos africanos recém-chegados, corriqueiramente denominados de boçais. Em seu testamento Inácio da Trindade chegou a afirmar que Antônio do Rosário – à época em viagem para Benguela, talvez negociando escravos? – lhe devia 12\$000 réis, referente ao ensino do ofício de barbeiro a dois moleques

⁵⁹Robin Law, *The Oyo Empire c.1600-c.1836. A West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Oxford: Clarendon Press, 1997, p. 210; Robin Law, *The Slave Coast of West África 1550-1750. The Impact of the Atlantic Slave on an African Society*, Oxford: Clarendon Press, 1991, pp. 64-68. Sobre a participação de mulheres africanas no comércio de alimentos nas ruas em outros locais da colônia ver Luciano Figueiredo, *O avesso da memória: cotidiano e trabalho da mulher em Minas Gerais no século XVIII*, Rio de Janeiro: José Olympio, 1999, pp. 43-71. Farias, “Sinhás Pretas, Damas Mercadoras”, pp. 146-158 e 199-201, Maykon Rodrigues dos Santos, “Cruzando o Atlântico: a construção da identidade Mina entre forras e escravas no pequeno comércio de Vila Rica, 1753 a 1797” (Dissertação de Mestrado, 2011, Unicamp), pp. 101-109. Selma Pantoja, “A dimensão atlântica das quitandeiras”, in Júnia Ferreira Furtado (org.), *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português* (Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001), pp. 45-67.

africanos. Além de lecionar a arte de seu ofício para cativos de terceiros, conforme dados de seu inventário, Trindade treinava seu próprio escravo, o moleque mina Bernardo, certamente com o objetivo pô-lo para labutar consigo na tenda da Conceição ou alugá-lo.⁶⁰

Outros libertos que trabalhavam nas freguesias do Pilar e da Conceição da Praia também ofereciam o serviço de ensinar ofícios a escravos africanos recém-chegados, a exemplo do mestre barbeiro jeje Francisco Nunes de Moraes. Este preto forro – sobre o qual se falará mais nas próximas páginas – apadrinhou no mesmo dia Salvador, Turíbio e Inocência, rapazes minas escravos do capitão Manoel Rodrigues Barreto, além de Joaquim, também rapaz mina, escravo de Inácio Ferreira de Carvalho. Em todos os assentos o vigário fez questão de anotar que os rapazes se achavam “nesta freguesia do Pilar em casa do mestre Francisco Nunes de Moraes aprendendo com ele o ofício de barbeiro”. Ou seja, ele era ao mesmo tempo mestre e padrinho de seus aprendizes de barbeiro.⁶¹

Além do trabalho, a capacidade reprodutiva das cativas era outro fator importante para o crescimento dos bens de um liberto. A preta forra jeje Francisca Ribeiro das Neves é um exemplo disto. Moradora na freguesia da Conceição da Praia, dirigiu-se à matriz pelo menos doze vezes, para batizar seus cativos entre os anos de 1778 e 1799. Nesse período, chegou a ser proprietária de dezenove escravos, sendo sete cativas africanas e doze crioulos filhos destas. Isto oferece uma dimensão de quão positivo poderia ser para um senhor o investimento em uma escrava, em lugar de um escravo. Em 25 de outubro de 1778, data do primeiro registro localizado, levou até o pároco da Conceição o crioulinho Cypriano, filho de sua escrava Joaquina jeje, a qual também foi mãe de Roberto (1784), Vicente (1789) e Antonia (1793). Em 1793, a mesma preta forra encaminhou para ser batizada Gertrudes, filha de sua escrava Apolônia, angola, que mais tarde, em 1795, teria Cosme e Damiana, nome bem ao gosto da tradição católica para gêmeos. Na ocasião do batismo destes, 5 de julho de 1795, a liberta Francisca Ribeiro das Neves também levou para receber os santos óleos o crioulinho Luiz, filho de uma terceira escrava sua, Ângela, também africana mas de nação não informada.⁶²

Na freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, a preta mina Caetana de Aragão entre 1776 e 1792 – mesmo período da jeje Francisca Ribeiro das Neves – também se destacou

⁶⁰ Inventário *post-mortem* de Inácio da Trindade, 1770, op. cit. Inventário *post-mortem* de Joaquina Ribeiro Guimarães, 1794, op. cit.

⁶¹ Livro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1790-1781, 05/12/1794, fl 89, op. cit. Até mesmo Joaquim, cujo senhor morava na freguesia de São Pedro do Rio Fundo, atual município de Terra Nova, à época desmembrada da freguesia de N^a S^a do Monte e da Vila de Santo Amaro da Purificação no Recôncavo, havia sido deixado aos cuidados do mestre barbeiro preto jeje Francisco Nunes de Moraes.

⁶² Livro de Batismos da Freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia, 1774-1786, fls: 120v, 278v, 325, 325v, 330. 1786-1799, fls: 80v, 185, 196v, 197, op. cit

como proprietária em nove sacramentos batismais. Sua escrava Joaquina mina teve pelo menos quatro filhos: Domingos, Balbina e Isabel, descritos como cabras, e Marcelina crioula, enquanto a cativa nagô Bernarda teve as gêmeas Maria e Hilária. Os assentos demonstram que, em um intervalo de dezesseis anos, a preta mina Caetana de Aragão foi possuidora de não menos que treze cativos, sendo apenas quatro africanas, mães de sete nascidos no Brasil, além de um escravo mina, ainda rapaz, por nome Francisco.⁶³

Ainda conforme os assentos, Caetana de Aragão morava nas imediações do Cais do Sodré, no Pilar, e provavelmente conhecia a preta mina Antonia Maria de Jesus, moradora na mesma freguesia, mas junto a outro cais, o Dourado, logradouro também conhecido como rua do Caminho Novo. De acordo com os registros realizados entre os anos de 1773 e 1791, esta liberta chegou a ser senhora de, pelo menos, onze escravas, sete delas africanas: Rosa, benguela, Maria, Caetana e Francisca minas, Joana, Francisca e Ana Maria angolas, além de três crioulas, Ana, Maria e Luciana, e uma cabra, Leandra, todas filhas de suas cativas.⁶⁴ Os assentos de batismo, via de regra, não informam sobre a ocupação dos senhores dos escravos batizados. Porém, devido ao fato destas libertas residirem nas freguesias da Conceição e do Pilar, centro econômico da cidade, pode-se supor que estivessem envolvidas no comércio de alimentos ou de panos e outros produtos vindos da África e do Oriente. Logo, suas escravas, além da faina doméstica, provavelmente desempenhavam importante papel como ganhadeiras, comercializando pelas ruas da principal região mercantil da capitania.

As freguesias da Conceição e do Pilar também abrigavam libertos com grandes posses em escravos envolvidos em outras atividades para além do comércio, como o músico, mestre barbeiro e capitão de milícias Francisco Nunes Morais, descrito em alguns assentos como preto forro jeje. Mencionado algumas linhas atrás, este liberto era casado com Efigênia Maria da Trindade, também preta forra. Ele era vizinho à igreja matriz do Pilar, sendo proprietário, ao longo das três últimas décadas do Setecentos, de ao menos dezenove cativos, nove mulheres africanas, seis homens africanos e quatro crioulos.⁶⁵ De acordo com Nicolau Parés, Francisco Nunes de Morais foi presidente da Irmandade Bom Jesus das Necessidades e

⁶³ Livro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1771-1783, fls: 78, 78v, 101v, 130v, 178v; 1784-1790, fls: 62, 168; 1790-1801, fls: 24v, 39v, op. cit.

⁶⁴ Livro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1771-1783, fls: 42v, 62, 110; 1784-1794, fls: 23v, 43v, 82; 1790-1801, fl: 15v, op. cit.

⁶⁵ Os cativos do capitão Francisco Nunes de Morais localizados nos assentos de batismos foram: as africanas Roza, Gertrudes, Isabel mina, Rita mina, Angela mina, Antonia nagô, Marcelina nagô, Thereza mina, Anna mina José mina, Gonçalo rapaz mina, Luvidico rapaz mina, Marcelino rapaz pequeno mina, Leandro jeje, Bento jeje. Além dos crioulos: Petronilha, Maria, Manoel (filhos de Thereza mina) e Theodora (filha de Anna mina), cf. Livro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1760-1769, fls: 25v, 57v, 89; 1771-1783, fls: 1790-1801, fls: 80v,

Redenção, que funcionava na capela do Corpo Santo na freguesia da Conceição, entre os anos de 1776 e 1777 e, em 1808, ainda atuava como consultor da diretoria da irmandade.⁶⁶ O mestre barbeiro somente veio a falecer em 1811, e a leitura do seu testamento, escrito em 1790, e de seu codicilo, feito em 1810, permitiu escrutinar a quantidade de cativos que teve ao longo da vida e quantos possuía no momento da morte, bem como as relações estabelecidas com eles, algo que raramente a documentação setecentista possibilita.⁶⁷

Quando ditou seu testamento, Moraes informou ser natural da Costa da Mina e que havia alcançado a alforria de forma onerosa após falecimento do seu senhor, o capitão Antônio Nunes de Moraes. Pagou por sua liberdade a vultuosa quantia de 250\$000 réis em dinheiro de contado ao testamentário de seu falecido senhor, sendo provável que o domínio de um ofício especializado tenha contribuído para majorar o valor. Afirmou ainda ser casado com Efigênia Maria da Trindade, crioula forra, embora em muitos assentos de batismo seja descrita como preta forra, de cujo matrimônio não teve filhos. Por isso, instituiu sua esposa como herdeira universal e utilizou as verbas testamentárias, no documento de 1790, para beneficiar alguns cativos com a coartação e repreender outros. Como fez com o barbeiro e músico Francisco crioulo, afirmando que tinha a “intenção de deixá-lo livre de escravidão, contudo por se ter portado muito mal”, ausentando-se da companhia senhorial “sem causa nem motivos e só pelos da sua vadiação”, voltou atrás. Resolveu libertá-lo somente cinco anos após a sua morte, caso apresentasse “bom procedimento”. A reprimenda servia para pontuar como as fugas, mesmo que temporárias, eram inaceitáveis para o senhor, ao mesmo tempo que reforçava as supostas vantagens que o “bons serviços” poderiam trazer para a relação do cativo com seu proprietário.

O mestre barbeiro repreendeu também a crioula Maria, que havia alforriado anos antes, por esta ter optado se “desonestar com pessoa mui desigual a ela”, tendo dois filhos, em vez de “viver honradamente” para “merecer o estado de casada”. O liberto, no entanto, compadecendo-se “dela pelo amor da criação”, legou 50\$000 para Custódio e 40\$000 para Vicência, os filhos de Maria. Porém, e fez questão de declarar que a mãe deles não era sua filha. Esclareceu isso porque, segundo Moraes, “muitas vezes costumam estas pessoas a quem a gente por amor de Deus beneficia arguir que são filhos dos seus beneficiadores como nesta terra é costume”. O liberto demonstrou que já havia se familiarizado tanto com os costumes locais que, como ladino, procurava precaver sua herdeira de futuras querelas.

⁶⁶Luís Nicolau Parés, “Milicianos, barbeiros e traficantes numa irmandade católica de africanos minas e jejes (Bahia, 1770–1830)”, *Revista Tempo*, vol 20, 2014, pp. 1-32.

⁶⁷Livro de Registro de Testamento, nº 3, fl 34-39.

Francisco Nunes de Moraes não citou o número total de escravos que possuía em 1790, pois, de acordo com suas palavras, “tudo sabe e tem boa notícia a dita minha mulher testamenteira e herdeira”. Tal postura talvez fosse uma estratégia para poupar sua esposa de impostos e taxas de herança. Em seu codicilo, feito 20 anos depois, manteve a posição de não especificar seus bens, citando somente os cativos para os quais destinava sua última vontade. Dos dezenove cativos identificados nos registros de batismo, o mestre barbeiro fez menção a quinze em seu testamento e codicilo.

Kátia Mattoso e Nicolau Páres, ao analisar somente o testamento de Francisco Nunes de Moraes, datado de 1790 – quando o liberto havia feito menção a apenas dois cativos, Francisco e Ana, sem especificar os demais bens – supuseram que a propriedade escrava do liberto se resumia a estes dois indivíduos. Enquanto que no codicilo, feito 20 anos depois, Moraes menciona mais treze escravos. De acordo com os registros batismais, no entanto, o mestre barbeiro transformou-se em senhor de escravos ainda na década de 1760, quando levou a pia batismal sua cativa africana Roza, em 1765. No ano seguinte, foi a vez da africana Gertrudes, e na sequência batizou Jozé mina (1769), Izabel mina (1772), Rita e Angela minas (1775), Antonia nagô (1776), Marcelina nagô (1778), Gonçalo e Ludovico minas (1785) e Thereza mina (1790). Ou seja, até a escrita do testamento, Francisco Nunes de Moraes era senhor de, pelo menos, onze cativos, se destacando como grande proprietário no meio urbano.⁶⁸

No codicilo, escrito em 1810, o liberto afirmou ter passado carta de liberdade a quatro cativos: os crioulos Manoel e Custódio, e as africanas Roza e Maria Amorim. Além destes, teria concedido alforria gratuita a Gonçalo Nunes Bonfim mina, Thereza angola e a crioula Petronilha. No testamento havia deixado a preta Ana do gentio da Costa da Mina coartada em 30\$000 réis, no codicilo ampliou o número de cativos beneficiados por esse dispositivo. Determinou que os músicos-barbeiros de sua banda, João mina, José, Bento, Leandro e Domingos, estes jejes, ficassem coartados no valor de 60\$000 réis, a serem pagos até seis meses após a morte de sua esposa, em troca da liberdade. Além disso, após a morte dela, os “instrumentos do ofício de barbeiro e tocadores” seriam distribuídos entre eles, de acordo com o “melhor procedimento e merecimento” de cada um. No entanto, o liberto exigia “que todas as vezes que sair o nosso Bom Senhor não estando eles em urgentes ocupação [sic]” acompanhariam a procissão. Entre os instrumentos tocados pela banda de Francisco Nunes de

⁶⁸ Páres, “Milicianos, barbeiros e traficantes”, p. 18. Kátia Mattoso, *Da revolução dos Alfaiates à riqueza dos baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*, Salvador: Corrupio, 2004, pp. 248-249. Livro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar 1760-1769, fl: 25v, 57v, 89; 1771-1783, fl: 26v, 67, 76v, 106v; 1784-1790, fl: 34 e 186v.

Morais, destacavam-se a rabeça e o rabeção, que eram ensinados por Leandro da Conceição, morador na Palma, serviço pelo qual o defunto lhe legaria 12\$800 réis.

Francisco Nunes de Moraes, portanto, era um homem bem sucedido, com poder econômico e relativo prestígio na comunidade africana do Pilar e da Conceição. Seus escravos, em geral, tinham outros pretos forros como padrinhos, a exemplo do casal de pretos forros Antônio Gomes da França e Ana Maria da Trindade, de nação mina, que estiveram presentes no batismo de José mina (1769) e Izabel mina (1772), ou o crioulo forro José Pacheco Nunes, padrinho da africana Roza (1765).⁶⁹ Ademais, Francisco Nunes de Moraes fazia parte do seletto grupo de 17,6% de senhores que, na Cidade da Bahia, possuíam entre onze a vinte cativos. Este relativo sucesso como dono de escravos talvez tenha contribuído para o liberto ser escolhido como padrinho de cativos de diversos senhores brancos, pardos, africanos forros e até mesmo de escravos-senhores. Como padrinho, Moraes poderia representar um exemplo de como bons serviços e trabalho árduo poderiam resultar em um futuro promissor para os escravos que apadrinhava.

De acordo com os registros consultados, o mestre barbeiro apadrinhou pelo menos 72 indivíduos, todos negros, sendo quatro livres – filhos de pais libertos –, três forros e 65 escravos, dos quais apenas cinco tinham libertos como senhores. Entre as três crianças libertadas em pia batismal, Francisco Nunes de Moraes, como padrinho, pagou a alforria de uma delas, o crioulo Apolinário, filho da preta mina Ana, escrava do capitão Silvério Antunes dos Reis, batizado em 23 de fevereiro de 1775. Os outros dois ingênuos eram filhos de Maria mina, escrava de Zacharias Nunes de Gouvea, preto forro mina. Este liberto trabalhava embarcado em navios para Costa da Mina, pois durante o batismo da crioulinha Joana, em 5 de abril de 1778, não pode comparecer à matriz do Pilar, justamente por estar cuidando dos preparativos de uma viagem. Por isso o vigário fez a seguinte anotação: “me recomendou pusesse por forra a dita crioula Joanna, e não assinou por se achar já a embarcar para a Costa da Mina, e não estar ainda feito esse assento”. No ano seguinte, em 5 de dezembro de 1779, Maria mina novamente se dirigiu à matriz do Pilar para batizar seu filho recém nascido Raphael, nascido 24 de outubro de 1779. Por algum motivo não esclarecido, Gouvea mais uma vez não pode comparecer, o que levou o vigário a fazer a seguinte anotação: “de qual veio recado que pusesse o dito Raphael por forro neste assento, mas não veio à minha presença para comigo assinar como é costume”.⁷⁰

⁶⁹ Livro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1760-1769, 01/04/1769, fls: 25v, 89, 1771-1783, fl 26v, op. cit.

⁷⁰ Livro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1771-1783, fls:64v, 104v, 133v, op. cit.

Oficial de barbeiro, como visto em capítulo anterior, era uma função assaz importante a bordo de um navio negreiro, responsável direto pela saúde da tripulação e, especialmente, da mercadoria humana que seguia no porão.⁷¹ Embora não haja indícios de que Francisco Nunes de Moraes embarcasse em navios para a costa africana, há evidências de que mantinha relações diretas com membros de tripulações negreiras, a exemplo do preto mina Zacharias Nunes de Gouvea. Mas não apenas este. O mestre barbeiro apadrinhou seis escravos pertencentes a Antônio Ribeiro do Vale, Custódio de Souza Moreira e José Inácio de Souza, todos capitães negreiros da carreira da Costa da Mina.⁷² Além disso, como membro da Irmandade do Bom Jesus das Necessidades e Redenção, ereta na igreja do Corpo Santo na freguesia da Conceição, da qual chegou a ser presidente e consultor, Francisco Nunes de Moraes convivia e se relacionava neste espaço com libertos que matinhavam negócios no tráfico negreiro entre os portos da Costa da Mina e de Angola, a exemplo de João Nunes da Silva. E ainda nos anos finais de sua vida, Moraes se relacionava com pessoas ligadas ao tráfico, como o capitão negreiro Bernardo da Silva Mendoens, que navegava para o porto de Benguela, e assinou o seu codicilo como testemunha, em 1810.⁷³

Talvez Francisco Nunes de Moraes negociasse com estes capitães e pequenos investidores do tráfico a compra de cativos diretamente da costa africana, por preços mais módicos, ou obtivesse informações sobre a venda de escravos de refugo. Ou seja, cativos muito debilitados pelo processo de escravização e pela travessia atlântica e que, por isso, tinham seu valor de venda reduzido. Sendo barbeiro e conhecedor da arte de curar, comprar a preço baixo um escravo nessa condição para recuperá-lo e, em seguida, revendê-lo ou usufruir de seu trabalho, apesar do alto risco, poderia ser um bom negócio.⁷⁴ É possível que fosse este o caso da aquisição de Angela mina, “batizada em casa em perigo de vida”, mas cujo assento somente foi registrado em 3 de abril de 1775, quando o mestre barbeiro levou uma nova escrava, Rita mina, para receber o sacramento batismal.⁷⁵

Outro indício das relações de Francisco Nunes de Moraes com tripulantes de navios negreiros foi ele ter apadrinhado os gêmeos José e Josefa, crioulos, filhos de Marcelina

⁷¹Mariza de Carvalho Soares, “African Barbeiros in Brazilian Slave Ports”, in: Cañizares-Esguerra, Jorge; Childs, Matt D.; Sidbury, James (orgs.) *The Black Urban Atlantic in the Age of the Slave Trade* (Philadelphia: University of Pennsylvania Press, Ebook, 2013), pp. 207-230.

⁷² Livro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1760-1760: fl 57v; 1771-1783: fl 60v; 1784-1790: fl 115, op. cit. TSTD #40482, #51136, #51228, #40296, #46426, #50969, #50990, #51026, #51054, # 52079, #50856, #50916, #50951, #52053.

⁷³ Parés, “Milicianos, barbeiros e traficantes”, p. 1-32.

⁷⁴ João José Reis, “Escravos donos de escravos na Bahia Oitocentista”. Texto inédito (2013). Agradeço ao autor por ter gentilmente cedido o seu texto.

⁷⁵ Livro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1771-1783, fl 67, op. cit.

angola, escrava de “um preto angola forro cozinheiro em um navio do Bom Jesus”. As crianças haviam sido “batizadas em casa por perigo de vida pelo padre Antônio da Cunha Morão”, cerimônia assistida por Francisco Nunes de Moraes.⁷⁶ O curioso desse assento foi ter omitido o nome do senhor da escrava e de seus respectivos filhos, registrando apenas uma vaga referência. Sinal de que, provavelmente, o senhor estivesse ausente, numa viagem negreira em direção aos portos de Angola ou da Costa da Mina, quando do nascimento das crianças e seu batismo.⁷⁷ Quiçá, a escrava estivesse sob a tutela do mestre barbeiro ou da madrinha de seus filhos, a preta forra Maria Ferreira da Conceição. O pároco, talvez para compensar a omissão do nome do senhor, ao registrar o padrinho e a madrinha, enfatizou serem pretos forros, casados, anotou seus endereços e citou, inclusive, o nome do marido da madrinha. Tratava-se, portanto, de pessoas com relativo prestígio na comunidade africana e vistas pelos brancos como indivíduos de bom comportamento.

Por serem peças importantes para a engrenagem logística do tráfico, era comum que barbeiros, mesmo com residência e trabalho fixos em terra, mantivessem relações com traficantes, pequenos investidores negreiros e membros da tripulação. Afinal, mesmo passada a quarenta exigida pela Câmara, os barbeiros continuavam com os cuidados dos doentes e debilitados. O mestre barbeiro mina Inácio da Trindade, mencionado páginas atrás, adquiriu seu escravo Bernardo mina junto a David de Oliveira Lopes, notório traficante.⁷⁸

No inventário de Trindade consta um recibo apresentado por Lopes, proprietário do navio negreiro *N^a S^a da Conceição Sr^o Bom Jesus da Pedra e Almas*, no qual declara haver uma dívida de 19\$430 do defunto. De acordo com o documento, datado 19 de abril de 1769, Inácio da Trindade havia entregue ao traficante seis rolos de tabaco, embarcados para a Costa da Mina na corveta de David de Oliveira Lopes. De acordo com o TSTD, a embarcação partiu em 10 de dezembro de 1767, retornando para Salvador em 11 de abril de 1769, oito dias antes da expedição do recibo. Neste, Lopes cobrava do liberto 7\$200 pelo frete do tabaco, 4\$800 pelo coartimento – valor pago aos holandeses no Castelo de São Jorge para poderem comercializar na Costa da Mina –, 10\$000 pelo frete de um moleque mina e 7\$130 pelos

⁷⁶ Livro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1771-1783, fl 27, op. cit.

⁷⁷ No TSTD entre os anos de 1772 e 1775 há o registro de cinco viagens de embarcações cujo nome faz referência a “Bom Jesus”, com destinos variados para a Costa da Mina, Luanda ou Benguela, são as seguintes: #52052 *N^a S^a da Conceição Sr^o Bom Jesus da Pedra e Almas*; #51006 *N^a S^a da Conceição Sr^o Bom Jesus da Pedra e Almas*; #50991 *N^a S^a do Monte do Carmo e Sr. Bom Jesus das Portas*; #49564 *Sr Bonfim Jesus das Portas e N^a S^a da Conceição*; #49565 *Bom Jesus de Bouças e N^a S^a da Conceição*; #49566 *Sr. Bom Jesus das Bouças*.

⁷⁸ David de Oliveira Lopes é listado pelo engenheiro Caldas como grande comerciante com negócios no Reino, Angola e Costa da Mina. José Antônio Caldas, *Notícia Geral de toda essa Capitania da Bahia, desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, Edição fac-similar, Salvador: Tipografia Beneditina, 1951, p. 316-321. Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes, “Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808” (Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, 2012), p. 251.

direitos alfandegários, totalizando 29\$130. Ao que tudo indica, eles haviam acordado que estes custos seriam pagos em serviços: corte de barba e sangrias. Conforme disse Inácio da Trindade em seu testamento, seus bens tinham sido adquiridos por seu “trabalho, indústria e serviço”. No entanto, de acordo com o traficante, o liberto faleceu antes de quitar a dívida, tendo feito apenas um ano e quatro meses de barba e 32 sangrias, o que somavam 9\$700.⁷⁹

Os senhores forros nascidos no Brasil eram menos numerosos do que os africanos nos registros paroquiais. Ou seja, além de haver um número maior de africanos forros como senhores, os escravos de crioulos e pardos eram em menor número. Entre os negros nascidos no Brasil, o crioulo forro Luiz das Neves, morador na freguesia da Sé, se destacou como maior proprietário da amostra, com oito escravas, sendo seis jeje e duas crioulas. Era seguido pela crioula forra Josefa Maria de Santa Roza, também moradora na Sé, senhora de quatro africanas e um africano, todos jejes.⁸⁰ Os pardos dispunham de posses ainda menores, de no máximo cinco cativos, seguindo o padrão da maioria dos proprietários urbanos. Exceção para o pardo forro José Cavalcante, proprietários de seis escravas, todas descritas como pardas ou cabras, além de um cativo pardo.⁸¹

Embora se tenha enfatizado, até o momento, forros cujas propriedades escravas alcançavam tamanhos significativos, é importante destacar que eles eram exceção. Nos registros de batismos, identificou-se 1.160 senhores libertos, entre africanos e nacionais. Destes, 860 (ou 74%) aparecem batizando apenas um cativo africano ou um crioulinho, nascido há pouco tempo, de mãe, em geral, africana. Portanto, guardadas as limitações que os registros paroquiais, os inventários e os testamentos nos impõem, é possível inferir que os indivíduos que conseguiam superar o cativo e, enquanto libertos, se tornavam donos de escravos, eram senhores de poucas posses, não raro de um único escravo, ou melhor, escrava. Esta propriedade decorria de um esforço notório e visava contribuir com a ampliação de um

⁷⁹ TSTD #50928. O registro desta viagem informa ser o nome do capitão José Francisco Afonso, quando, segundo o recibo expedido por David de Oliveira Lopes, dono da corveta, o nome correto do capitão era José Francisco Fonseca. Inventário *post-mortem* de Inácio da Trindade, 1770, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 4/1604/2073/9, fl 21 e 22.

⁸⁰ Livro de Batismos da Sé, 1773-1781, fls 152v, 185v; 1781-1793, fl 72v, op. cit. Os livros de batismos da Sé registram um número considerável de jejes, aliás quase todos cativos africanos batizados nesta freguesia recebiam este etnônimo. Carlos Francisco da Silva Jr. e Carlos Eugênio Líbano Soares analisaram os registros de batismo da Sé na primeira metade do século XVIII, quando esta tendência já se manifestava, e sugerem que esta concentração pode estar ligada a opções dos vigários da própria freguesia. Isto porque, na Conceição da Praia, durante o mesmo período, a distribuição de jejes e minas eram inversamente proporcional ao que ocorria nos assentos de batismo da Sé. Ou seja, cogita-se que, para além de descritores étnicos, na Sé o termo jeje fosse a forma genérica de se referir aos africanos vindos da Costa da Mina, não apenas ao falante gbe. Carlos Francisco da Silva Jr. “Identidades Afro-Atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)” (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2011), pp.163-167; e 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”, *Afro-Ásia*, nº 39, (2010), pp. 79-113.

⁸¹ Livro de Batismos da Sé, 1773-1781, fl 127v, 232, 254v, 268, op. cit.

pecúlio, em busca de um viver material melhor, assim como tantos outros proprietários urbanos.

Outra questão relevante se refere à origem étnica dos senhores pretos forros e das propriedades escravas que estes adquiriam. Nos registros de batismos, entre os 745 senhores africanos, somente 123 apresentam informações sobre a origem, sendo 70 jejes, 48 minas, quatro angolas e um nagô. Ademais, na Cidade da Bahia, batizavam-se os escravos oriundos da Costa da Mina, pois aqueles vindos de Angola, salvo raras exceções, recebiam o sacramento antes do embarque em Luanda ou Benguela. Daí quase não haver batismos de africanos centro-ocidentais, porém, como dito em capítulos anteriores, a presença deles era significativa entre a população cativa da cidade. Nos próprios registros paroquiais, identificou-se que 18,7% das mães dos crioulinhos batizados, cujos senhores eram forros, vinham de Angola.

A análise dos assentos de batismo e dos inventários demonstrou que a escolha dos senhores libertos quanto à origem de seus escravos estava mais relacionada à oferta do tráfico negreiro e as possibilidades de bons negócios. Oportunidades estas que poderiam surgir tanto através da compra direta na costa africana, como na aquisição de cativos de refugio. Portanto, havia uma alta probabilidade de africanos libertos serem proprietários de escravos oriundos de portos semelhantes ao seu, sobretudo aqueles vindos da Costa da Mina, que compunham a maior parte dos escravizados em Salvador, denominados jejes ou minas. Isto não significa que fossem do mesmo país ou grupo étnico, poderiam ser ou não, segundo a dinâmica das redes de escravização na África e do tráfico negreiro.

Contudo, em alguns casos, dispor de cativos africanos com uma origem semelhante ou próxima ao do senhor poderia facilitar a comunicação e, por conseguinte, a inserção do indivíduo mais rapidamente na lógica de exploração escravista, seja por meio da aprendizagem de um ofício ou de uma atividade específica. Os mestres barbeiros Inácio Trindade e Francisco Nunes de Moraes, mencionados anteriormente, talvez tenham se valido desse expediente para treinar seus escravos minas e/ou jejes. Assim como o africano Paulo Almeida, “natural do reino de Angola da terra de Congo”, proprietário de uma roça e casa de farinha nos subúrbios de Salvador, na freguesia de São Bartolomeu Pirajá. Falecido em 1751, o inventário do liberto menciona que este era senhor de oito escravos: Manoel angola da terra do Congo, Pedro Congo e Antônio, Izabel e Antônia angolas, além dos crioulos Domingos, Maria e Anastácia.⁸²

⁸² Inventário *post-mortem* de Paulo de Almeida, 1752, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 3/1006/1475/8.

Os libertos, ao alcançarem a alforria e se tornarem senhores de escravos, assimilavam minimamente alguns valores da sociedade escravista, reproduzindo-os no trato com seus cativos e na forma de beneficiá-los ou não com a alforria ou a coartação. Não importava a origem do senhor, “bom comportamento” e “bons serviços” eram premissas fundamentais para qualquer negociação de liberdade. Como foi discutido, ao disporem de propriedade escrava, estes indivíduos buscavam ampliar suas economias, além de demarcarem socialmente a sua posição de forros. Nesse sentido, contribuía para reforçar a escravidão através da ideia de que sua ascensão social e bem-estar material, apesar de excepcionais, eram o merecido resultado dos bons serviços, labor e esforço individual, funcionando como modelo para os que ainda estavam sob cativo. Um outro ingrediente alimentava ainda mais esta ideologia: a existência de escravos donos de escravos, assunto do próximo capítulo.

CAPÍTULO 8

ESCRAVOS SENHORES DE ESCRAVOS NA CIDADE DA BAHIA

Em primeiro de maio de 1741 na igreja da Conceição da Praia, o coadjutor José Pinto de Carvalho pôs “os santos óleos em Vitória, adulta da Costa da Mina escrava de Francisco pardo escravo do coronel José Pires de Carvalho”, tendo como padrinho Francisco Ferreira Brandão e madrinha Clara também escrava do coronel.¹ Sete anos depois, em 12 de maio de 1748, Francisca Xavier Pires escrava, com nome e sobrenome, do mesmo coronel José Pires de Carvalho batizou Ignacio mina, tendo como padrinho José, também escravo de Carvalho e madrinha a preta forra Thereza da Costa Pinto, segundo o vigário Joaquim dos Reis Coutinho, “todos moradores na Conceição”.² Registros de batismo em que o senhor do escravo batizado é também um cativo, a despeito de parecer um paradoxo, não foram tão incomuns quanto a princípio se pudesse imaginar.

Dez anos depois do batismo de Vitória, Eufrasia do Nascimento de Jesus, prevendo que não tardaria a acertar as contas com o outro mundo, ditou o seu testamento. Nele, como se fazia na época, determinou o modo do seu sepultamento e rogou à santa de seu nome, à Santíssima Trindade e a toda corte celestial que recebessem sua alma. Além da preocupação espiritual, Eufrasia de Jesus provou que também não queria deixar pendências do lado de cá. Declarou em uma das verbas testamentárias que, além dos cativos que havia anteriormente enumerado, “há mais no casal um moleque por nome Salvador do gentio da costa, que é cativo de um escravo do mesmo casal por nome Simão angola, e do dito moleque se devem fretes, e direitos, que eu paguei, dos quais se deve dar partilhas aos meus filhos.”³

A partir da trajetória de cativos como Simão angola, Francisco pardo e Francisca Xavier Pires, este capítulo pretende discutir o fenômeno da propriedade de escravos por outros escravos, ao longo do século XVIII, na Cidade da Bahia. Como seria possível aos escravizados adquirirem uma propriedade escrava durante o cativeiro e, ainda assim, nele permanecerem? A posse de escravos por libertos fossem eles africanos, crioulos ou mestiços, como visto no capítulo anterior, é tema bastante conhecido e debatido na historiografia

¹ Livros de Batismo da Freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia, 1739-1743, ACMS, fl 223.

² Livros de Batismo da Freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia, 1747-1751, ACMS, fl 185v.

³ Inventário *post-mortem* de Eufrásia do Nascimento de Jesus, 1752, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 04/1572/2041/06. Todas as citações feitas nesse texto ao escravo Simão Angola foram retiradas desse inventário. Este documento foi citado por Schwartz no seu estudo sobre manumissões na Bahia colonial ao abordar o tema da alforria por substituição. Cf. Stuart Schwartz, *Escravos, roceiros e rebeldes*, São Paulo, EDUSC, 2001, p. 206.

brasileira sobre a escravidão.⁴ Um cativo ser dono de outro, no entanto, ainda é um assunto que poucos historiadores se arriscaram analisar.

Alguns estudos sobre as manumissões no Brasil apontaram a existência da alforria por substituição, em que o escravo oferece outro cativo para seu senhor em troca da liberdade. Desta forma, durante determinado tempo, o escravo seria proprietário de outro. Esse fenômeno, particularmente, foi encontrado na Bahia tanto no período colonial, quanto à época do Império, mas também foi identificado em outras partes do Brasil, como em Minas Gerais.⁵ Na maioria dos casos, é na carta de alforria, bem como nos registros de batismos que os escravos-senhores aparecem em números relevantes.

Mieko Nishida, ao estudar as alforrias e identidades étnicas em Salvador, no século XIX, localizou 35 cartas por substituição. Com exceção de uma, todas as demais foram registradas quando ainda estava em vigor o tráfico negreiro.⁶ O trabalho de Kátia Almeida sobre a Comarca de Rio de Contas no século XIX, menciona 33 manumissões em que o cativo ofereceu um escravo em troca da liberdade, todas ocorreram na primeira metade dessa centúria.⁷ A alforria por substituição, contudo, não era algo peculiar aos Oitocentos. Schwartz identificou casos semelhantes na Bahia colonial ao estudar as alforrias entre 1684-1745.⁸ Para Minas Gerais, nos séculos XVIII e XIX, o trabalho de Andrea Lisly Gonçalves menciona também esse fenômeno, embora a autora não o tenha quantificado.⁹ Em trabalho anterior, analisei algumas das manumissões pesquisadas por Schwartz, estendendo a pesquisa até 1750. Neste estudo localizei 28 registros em que o escravo oferecia outro cativo em troca da sua liberdade, representando aproximadamente 5% das 568 alforrias onerosas registradas no período.¹⁰

⁴ Sobre esse tema, dentre outros títulos, conferir: Maria Inês Côrtes de Oliveira, *O liberto: seu mundo e os outros*, São Paulo:Corrupio, 1988. João José Reis, *Domingos Sodré, um sacerdote africano*, São Paulo: Companhia das Letras, 2008. Zephyr L. Frank, *Dutra's World: Wealth and Family in Nineteenth-Century Rio de Janeiro*, University of New Mexico Press, 2004.

⁵ Para a Bahia, conferir os trabalhos de: Schwartz, *Escravos, roceiros e rebeldes*, pp. 171-218. Mieko Nishida, "As alforrias e o papel da etnia na escravidão urbana: Salvador, Bahia, 1808-1888", *Estudos Econômicos*, vol 23, nº 2 (1993), pp. 227-265. Kátia Lorena Novais Almeida, *Alforrias em Rio de Contas – Bahia século XIX*, Salvador: Edufba, 2012. Para Minas Gerais, ver: Andre Lisly Gonçalves, *As margens da liberdade: estudo sobre a prática de alforrias em Minas Gerais colonial e provincial*, BeloHorizonte, Fino Traço, 2011, pp. 248-258. Idem, "Prática de alforrias nas Américas: dois estudos de caso em perspectiva comparada", in Eduardo França Paiva e Isnara Pereira Ivo (orgs.) *Escravidão, mestiçagem e histórias comparadas*(São Paulo: Annablume, Belo Horizonte: PPGJH-UFGM, Vitória da Conquista: Edições UESB, 2008), p. 74 e 75.

⁶ Nishida, "As alforrias e o papel da etnia na escravidão urbana", pp. 227-265.

⁷ Almeida, *Alforrias em Rio de Contas*, pp. 69-70.

⁸ Schwartz, *Escravos, roceiros e rebeldes*, p. 205-206.

⁹ Gonçalves, *As margens da liberdade*, pp. 248-258; Idem, "Prática de alforrias nas Américas", pp. 74 e 75.

¹⁰ Daniele Santos de Souza, "Nos caminhos do cativo, na esquina com a liberdade: alforrias, resistência e trajetórias individuais na Bahia setecentista", in Gabriela dos Reis Sampaio, Lisa. E. Castilho e Wlamyra Ribeiro de Albuquerque (orgs.), *Barganhas e querelas da escravidão: tráfico, alforria e liberdade (séc. XVIII-XIX)*(Salvador: Edufba, 2014), pp. 103-135.

Em conjunto, estes trabalhos destacaram que a alforria por substituição correspondia a um pequeno percentual em meio às manumissões onerosas e que elas somente foram possíveis durante a vigência do tráfico transatlântico de africanos. Isto porque a vulgarização da propriedade cativa, inclusive o acesso de determinados escravos ao mercado de cativos, decorreu, em grande medida, em virtude do fluxo contínuo de mão de obra assegurada por este comércio. Voltarei a essa discussão mais adiante.

Conhecido no direito romano como *servus vicarius*, a propriedade de escravos por outros escravos vem suscitando algumas pesquisas nos últimos anos. Carlos Eugênio Líbano Soares, por exemplo, ao estudar identidades africanas a partir dos assentos de batismo das freguesias da Sé e da Conceição da Praia em Salvador, na primeira metade do século XVIII, encontrou 33 “escravos-senhores”, expressão cunhada pelo autor, a qual também utilizo.¹¹ Gabriela Nogueira, ao pesquisar a propriedade escrava nas fazendas da família Guedes de Brito no alto sertão da Bahia entre as décadas de 1730 e 1790, localizou treze escravos-senhores, proprietários de 43 cativos, nos assentos de batismo da freguesia de Santo Antônio do Orubu de Cima.¹² Ambos os autores, contudo, não aprofundaram suas análises sobre essa matéria. Os estudos mais detalhados sobre o assunto, e que serão discutidos ao longo desse capítulo, foram desenvolvidos por Kátia Almeida, João José Reis e Robson Pedrosa Costa.¹³ Este último, aliás, o único trabalho que identificou este fenômeno fora da Bahia.

Mas, voltando à pergunta inicial, como pode um escravo ser proprietário de outro? Em um trabalho ainda inédito, Reis argumenta que a propriedade de um cativo por outro deve ser compreendida dentro da mesma lógica do pecúlio. Em outras palavras, da mesma forma que o escravo amealhava para si parte do dinheiro que ganhava nas ruas das cidades, do ouro em pó que explorava nas lavras mineradoras ou dos produtos advindos do cultivo de roças, poderia também transformar essa riqueza resultante do seu trabalho em propriedade escrava. Isto

¹¹ Carlos Eugênio Líbano Soares, “Sacramento ao pé do mar: batismo de africanos na freguesia da Conceição da Praia, 1700-1751”, *Revista REDE-A*, vol 1, nº 1 (2011). Idem, “‘Instruído na fé, batizado em pé’: batismo de africanos na Sé da Bahia na 1ª metade do século XVIII, 1734-1742”, *Afro-Ásia*, nº 39 (2010), pp. 79-113.

¹² Gabriela Amorim Nogueira, “Viver por si, viver pelos seus: famílias e comunidades de escravos e forros no ‘Certam de Sima do Sam Francisco’ (1730-1790)”, (Dissertação de Mestrado, Universidade do Estado da Bahia, 2011).

¹³ Kátia Lorena Novais de Almeida, *Escravos e libertos nas minas do Rio de Contas: Bahia, século XVIII*, Salvador: EDUFBA, 2018. João José Reis, “Escravos donos de escravos na Bahia Oitocentista”. Texto inédito (2013). Ver também, do mesmo autor, a bem-sucedida trajetória de um escravo-senhor: Idem, “From Slave to Wealthy African Freedman: The Story of Manoel Joaquim Ricardo”, in Lisa A. Lindsay and John Wood Sweet (eds.) *Biography and the Black Atlantic*. Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2014, pp. 131-145; Idem, “De escravo a rico liberto: a trajetória do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia Oitocentista”, *Revista de História da USP*, nº 174, (2016), pp. 15-68. Robson Pedrosa Costa, “A Ordem de São Bento e os escravos do Santo, Pernambuco, séculos XVIII e XIX”, (Tese de Doutorado, Universidade Federal de Pernambuco, 2013).

ocorria, é claro, desde que o seu senhor concordasse. Este capítulo, em grande medida, inspira-se nesta e outras evidências trazidas por este autor.

Sob os auspícios da Conceição e das venturas e desventuras do tráfico

Simão era de nação angola e exercia o ofício de tanoeiro. Seus senhores, Eufrasia do Nascimento de Jesus e Francisco Jorge, marido e testamenteiro daquela, eram proprietários da sumaca *Santo Antônio e Almas*. Esta embarcação era empregada na navegação de cabotagem para o porto da Cotinguiba, em Sergipe, ao norte da Bahia. Os proprietários de Simão possuíam ao todo 30 escravos. Uma escravaria grande se comparada às posses da maioria dos senhores da cidade que, como foi visto, era proprietária de no máximo cinco cativos.¹⁴ Entre os companheiros de cativo de Simão, havia mais dois tanoeiros – tais como ele, especializados no fabrico de pipas, barris e tonéis¹⁵ –, dois aprendizes desse mesmo ofício e um marinheiro, além de cativos do serviço da casa, um sapateiro, carregadores de cadeira de arruar e um mulato que sabia ler e escrever. Tratava-se, portanto, de uma escravaria muito bem qualificada e, por isso, valiosa, correspondente a 37,6% de todos os bens do casal.¹⁶

Os senhores de Simão residiam na freguesia do Pilar, vizinha à Conceição da Praia, região portuária da cidade, em um sobrado localizado na rua “vindo do Pilar para o Rosário dos soldados de Água de Meninos”. O local de morada estava ligado aos negócios da família que, além de viver da exploração de seus escravos e da navegação de cabotagem, investia em carregações negreiras destinadas à Costa da Mina, bem como alugava seus cativos para os capitães destas embarcações, conforme demonstrado em capítulo anterior. Quando do falecimento de Eufrasia de Jesus, por exemplo, os tanoeiros Antônio angola e Simão angola encontravam-se na Costa da Mina. Provavelmente, foi numa dessas viagens que o escravo Simão adquiriu seu cativo. Mas ele estava longe de ser o único tripulante de navio negreiro a se tornar um escravo-senhor. No centro comercial e portuário da cidade, a existência de escravos donos de escravos, alguns deles envolvidos nos negócios do tráfico, já não era novidade havia muito tempo.

A partir da análise dos registros batismais disponíveis para a Conceição da Praia, o Pilar, bem como para a Sé, centro administrativo e político da cidade, localizei cerca de 152

¹⁴ Ao longo do século XVIII, como demonstrado no capítulo anterior, 53,6% dos senhores de Salvador possuíam até 5 cativos.

¹⁵ Sobre o significado de tanoeiro, cf. Padre d. Raphael Bluteau, *Vocabulário portuguez e latino*, Coimbra, Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1712. Disponível em <http://www.brasiliana.usp.br/dicionario/edicao/1>, consultado em 17/11/2014.

¹⁶ De acordo com o inventário, o monte mor líquido do casal correspondia a 5:098\$054 réis.

assentos em que o senhor do cativo batizado era também um escravo. Nesta documentação foram identificados 139 escravos-senhores, ou seja, alguns deles se dirigiram à igreja para batizar mais de um cativo em diferentes oportunidades. De acordo com os dados levantados nos assentos batismais destas três freguesias, ao longo do século XVIII, os 139 escravos-senhores foram proprietários de 176 cativos. Este número maior de posses escravas (176) que de assentos (152), é explicado porque alguns desses registros são de crianças escravas, crioulas ou pardas. Assim, quando se computou as posses dos escravos-senhores somou-se a criança batizada com sua respectiva mãe.¹⁷

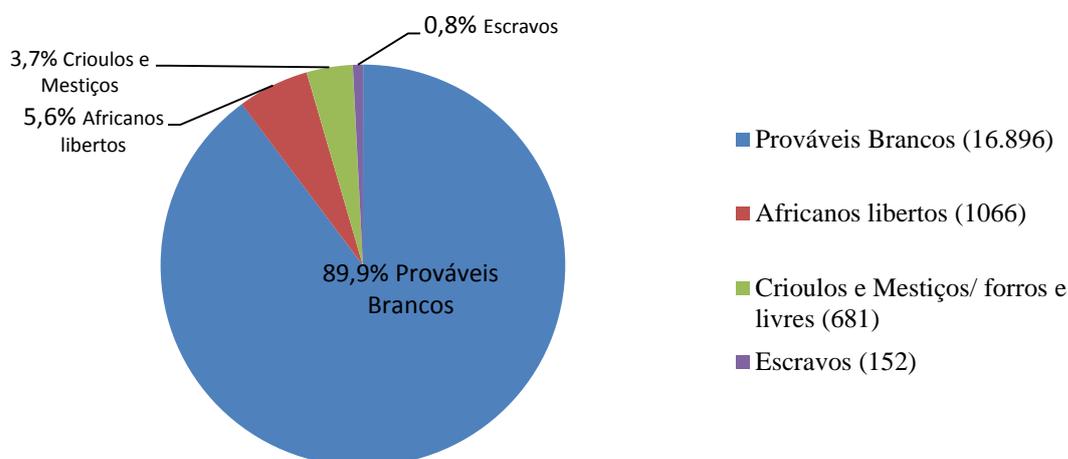
Este foi o caso, por exemplo, da crioula Anna Maria Pereira de Jesus escrava – com nome e sobrenome – de Antônio Francisco Mendello. Em um curto espaço de um ano, esta escrava-senhora batizou três cativas: as africanas da Costa da Mina Cecília e Esperança, e a crioulinha Anastácia, filha da sua escrava Michaela.¹⁸ Anna Maria Pereira de Jesus, no entanto, foi exceção, pois 92% dos escravos-senhores, ou seja, 128 deles, foram identificados em apenas um único assento de batismo. Deste grupo, 109 realizaram o sacramento de somente um cativo africano. A maioria dos escravos-senhores, 86 deles para ser mais precisa, viviam na Conceição da Praia, enquanto 26 moravam no Pilar e 27 na Sé. Este número significativo de escravos donos de escravos na Conceição da Praia, de acordo com os dados coletados até o momento por Reis, permanecerá ao longo do século XIX, até a abolição definitiva do tráfico de africanos em 1850.¹⁹ O gráfico abaixo demonstra a representatividade dos assentos de escravos-senhores em meio ao conjunto de todos os registros de batismos de cativos disponíveis para as freguesias da Conceição, Pilar e Sé.

¹⁷ Antes de somar a mãe da criança batizada à posse total dos escravos-senhores, verificou-se se não constava o batismo desta mesma mãe. Livros de Batismo da Freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia, 1696-1739, 1703-1714, 1730-1736, 1736-1739, 1739-1743, 1743-1747, 1747-1751, 1774-1786, 1786-1799, 1799-1800. Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar: 1760-1769, 1771-1783, 1784-1790, 1790-1801. Livro de Batismo da Freguesia da Sé: 1734-1739, 1739-1742, 1773-1781, 1781-1793, ACMS, disponíveis em: <https://www.familysearch.org/search/image/index>, consultados entre 13/07/2013 a 15/02/2018.

¹⁸ No assento não consta a origem de Michaela nem foi possível localizar o seu registro batismal. Livro de Batismo da Freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia, 1747-1751, fl 122v, 125 e 169, op. cit.

¹⁹ Reis, “Escravos donos de escravos”.

GRÁFICO 2
 Perfil dos senhores de escravos nos registros de batismos
 1697-1800



Fonte: Livros de Batismo da Freguesia de N^a S^a Conceição da Praia: 1696-1739, 1703-1714, 1730-1736, 1736-1739, 1739-1743, 1743-1747, 1747-1751, 1774-1786, 1786-1799, 1799-1800 e Livros de Batismo da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar: 1760-1769, 1771-1783, 1784-1790, 1790-1801 e Livro de Batismo da Freguesia da Sé: 1734-1739, 1739-1742, 1773-1781, 1781-1793, ACMS, disponíveis em: <https://www.familysearch.org/search/image/index>.

O gráfico 2 apresenta algo que parece óbvio, mas que precisa ser enfatizado: a escravização de africanos e seus descendentes nas Américas foi pensada e realizada, prioritariamente, pelos brancos colonizadores que aqui chegaram e, embora alguns cativos e libertos usufríssem da propriedade escrava, eles estavam em posição marginal na engrenagem de acumulação de capital que entrelaçava a Europa, a África e as Américas em torno do tráfico de seres humanos e da exploração de sua mão de obra.

A utilização da expressão “prováveis brancos” no gráfico 2 decorre, antes de tudo, da prudência. Os coadjutores e vigários das igrejas da Sé, de N^a S^a da Conceição da Praia e do Santíssimo Sacramento do Pilar, em geral, não costumavam anotar a cor daqueles que não fossem crioulos, pardos, cabras²⁰ e africanos, quase numa lógica em que ser branco era a “normalidade” e somente se registrava aquilo que fugia do “convencional”. Isto, porém, não exclui a possibilidade de, em determinadas ocasiões, esses religiosos, ao não qualificarem a cor do senhor do cativo batizado, tivessem como objetivo omitir o fato de ele não ser branco.

O vigário Raimundo José de Carvalho e Miranda da matriz da Conceição da Praia foi uma exceção entre os párocos de sua época. No curto período em que ficou responsável pelos livros da freguesia, entre março e outubro de 1798, anotou com mais frequência a cor de seus paroquianos. Entre os 119 escravos que Carvalho ungiu com os “santos óleos”, ele mencionou

²⁰ Cabra é um termo utilizado para qualificar indivíduos mestiços que, na Bahia, teriam a pele mais clara que os mulatos e mais escura que os pardos.

a cor de 56 senhores, destes 46 eram brancos, um pardo, três crioulos e seis pretos forros.²¹ Essa pequena amostra aproxima-se parcialmente do gráfico 2, embora não apresente nenhum escravo-senhor e amplie o percentual de africanos libertos para 10,7% e de mestiços para 7,1%, diminuindo o valor estimado de brancos para 82,2%. Apesar disso e considerando as possíveis omissões dos vigários quanto a cor de seus paroquianos, é válido inferir que a larga maioria dos senhores da Conceição da Praia, do Pilar e da Sé eram brancos, enquanto os escravos-senhores formavam uma salutar minoria, inferior a 1% dos proprietários.

O tráfico transatlântico de africanos, como já afirmei, teve papel fundamental para a existência desse fenômeno. Conforme discutido em capítulos anteriores, o século XVIII presenciou um aumento vertiginoso do comércio negreiro, impulsionado, em grande medida, pelas descobertas auríferas no interior da colônia no final do período seiscentista. A freguesia da Conceição era o principal espaço da cidade onde se gerenciava a economia do tráfico, ou seja, onde se viabilizava toda a logística necessária para este comércio, bem como aquele feito com a metrópole.²² Isto incluía, como visto em capítulo anterior, o carregamento e descarregamento das embarcações por meio da utilização de barqueiros para conduzir os botes com os produtos para o navio. Entre as mercadorias, sobressaía-se o fumo de terceira qualidade, o açúcar, a aguardente, os tecidos asiáticos e, durante a primeira metade do século XVIII, ouro em pó contrabandeado. Na freguesia também se dava a produção e manutenção das embarcações nos ancoradouros e na Ribeira das Naus, onde calafates, carpinteiros, ferreiros, marinheiros, tanoeiros, dentre outros, labutavam. Na praia em frente à igreja da Conceição, numerosos saveiros e pequenas embarcações pairavam sobre o mar da Baía de Todos os Santos e eram empregados no transporte de pessoas e mercadorias entre a cidade, o Recôncavo e as suas ilhas.

Além dessas atividades, os cativos da Conceição, assim como toda mão de obra escrava da cidade, realizavam trabalhos domésticos nos sobrados e casas e ainda exerciam as mais diversas atividades de portas a fora. O ganho, por exemplo, poderia incluir a venda de alimentos crus e cozidos nas feiras e nos mercados dos Cobertos da freguesia, o abastecimento de água e a oferta a terceiros de uma gama de ofícios especializados em tendas abertas na rua, como barbeiro, sapateiro e ferreiro. Portanto, havia intensa circulação de pessoas e mercadorias, além de larga demanda por trabalho escravo na Conceição e, dada a

²¹ Livros de Batismos da Freguesia de N^a S^a Conceição da Praia, 1786-1799, fls 296-330v, op.cit.

²² Cândido Eugênio Domingues de Souza, “‘Perseguidores da espécie humana’: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2011) pp. 49-60.

sua relação com o tráfico negreiro, não é à toa que nela residisse e labutasse a maior parte dos escravos donos de escravos da cidade.

O rico comerciante, proprietário de embarcações negreiras e conhecido nosso de páginas atrás, o tenente coronel Antônio Cardoso dos Santos possuía três escravos que eram donos de escravos: Luciano, Jose preto e Crispim. Sendo o tenente coronel um dos grandes traficantes da praça da Bahia, é possível que estes escravos-senhores trabalhassem como marinheiros ou em outros ofícios do mar, nos navios pertencentes ao seu senhor. Logo, a aquisição dos cativos provavelmente teria se dado numa das viagens feitas à Costa da Mina nas embarcações de Antônio Cardoso dos Santos, onde costumeiramente, como em todo tráfico baiano, membros da tripulação levavam consigo pequenas cargas para aquisição de cativos e outras mercadorias na África. Do contrário, caso não fossem tripulantes nos navios do seu senhor, sem dúvida eles sabiam com quem poderiam contar para adquirir um escravo a preços mais em conta.²³

Luciano foi o primeiro a adquirir um cativo, a africana adulta Anna, batizada em agosto de 1775. Em 1778, seria a vez de Jose preto que batizou um escravo africano adulto, no qual pôs o mesmo nome que o seu. Estaria aí em vista uma possível alforria por substituição? Não se sabe. Por último, localizei, em 1783, o assento de batismo de outra Anna adulta, escrava dessa vez de Crispim.²⁴ Como havia dito anteriormente, os vigários da igreja da Conceição, na segunda metade dos Setecentos, não eram muito afeitos em anotar as nações dos africanos que por ali passavam. Apesar disso, o mais provável, em virtude dos negócios de Antônio Cardoso dos Santos na Costa da Mina, é que os seus cativos, assim como as propriedades destes, fossem africanos ocidentais.

Os escravos que labutavam a bordo de embarcações negreiras podiam adquirir para si, ou para outrem, cativos comprados diretamente no porto africano. Quando se tratava de escravos alugados então, muitas vezes, embarcavam com a missão de encaminhar a compra de cativos para o seu senhor. De acordo com o inventário de Eufrásia do Nascimento de Jesus, o casal, além de alugar escravos tanoeiros e marinheiros aos capitães negreiros, também negociava o envio de pequenas quantidades de tabaco nessas mesmas carregações para serem

²³ João Jose Reis, Marcus Carvalho e Flávio Gomes, analisaram a trajetória do liberto Rufino, que trabalhando como cozinheiro a bordo de um navio negreiro apreendido pelos ingleses, o Ermelinda, ao que tudo indica, cogitava comprar pelo menos um ou dois cativos na costa africana levando em troca caixas de doces de goiaba. Cf. João Jose Reis, Marcus Carvalho e Flávio Gomes, *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c.1822-c.1853)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

²⁴ Livro de Batismos da Freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia, 1774-1786, fl 25v; 101 e 301v, op.cit. Coincidentemente ou não, em 1774 chegou à Bahia a corveta N^a S^a Mãe dos Homens Vitória e Almas, TSTD #50987. Em 1778, esta mesma corveta desembarcou 302 escravos, ambas viagens feitas a Costa da Mina, TSTD #52095.

trocados por mercadoria humana. Nesse caso, cabia ao cativo alugado, além do trabalho em alto mar, o papel de cuidar dos bens do seu senhor durante a viagem. Isto significava assegurar a conservação dos rolos de fumo na ida e, na volta, o bem-estar dos cativos adquiridos. Estes, talvez, tivessem sido escolhidos pelo próprio escravo tripulante. No inventário de Eufrásia de Jesus constam pelo menos dois recibos referentes à quitação de débitos de fretes e direitos provenientes da aquisição direta de escravos na Costa da Mina, em troca de tabaco. Um dos recibos quita a dívida de 16\$840 réis junto à carregação da galera *N^a S^a do Monte do Carmo e Senhor do Bonfim*, referente ao frete de catorze rolos de tabaco e ao “dinheiro que prometeu de esmola a seu preto o tanoeiro Antônio”. De acordo com o TSTD, esta embarcação tratava-se de uma corveta e pertencia a Félix de Araujo Aranha. Teria regressado à Baía de Todos os Santos no dia 12 de março de 1752, sendo capitaneada por Manoel de Oliveira Rocha, o qual desembarcou na praia da Conceição 473, dos 506 africanos que subiram a bordo do navio nos portos da Costa da Mina.²⁵ Além disso, o inventário arrolou duas “negrinhas boçais do gentio da costa” e um “escravo novo mina”, provavelmente fruto do investimento feito na viagem da qual Simão participara antes do passamento de sua senhora.

O navio em que Simão angola trabalhou pouco antes da abertura do inventário de sua dona pertencia a Maurício de Carvalho da Cunha. Nele, seus senhores haviam consignado 20 rolos de tabaco. De acordo com o TSTD, tratava-se da galera *Jesus Maria José e Santana*, capitaneada por Antônio José Esteves, que partiu da Bahia em 8 de janeiro de 1751. Retornou em 3 de outubro do ano seguinte, quase um mês depois da morte de Eufrásia do Nascimento de Jesus, com 479 africanos extenuados a bordo, dos 533 que havia embarcado.²⁶ Simão, portanto, era um escravo de confiança dos seus senhores e, ao que tudo indica, exercia muito bem o seu ofício. A sua soldada para a viagem, por exemplo, foi orçada em 100\$000 réis, valor bem superior à sua avaliação no inventário, estimada em 60\$000 réis.²⁷ Essa diferença certamente levava em consideração o alto risco de morte da tripulação em viagens para a costa africana, bem como a prática comum de se reduzir nos inventários *post-mortem* o valor dos bens dos defuntos em relação ao mercado, a fim de diminuir os impostos sobre herança.

²⁵ TSTD #50738.

²⁶ TSTD #50742.

²⁷ Segundo Rodrigues, que analisou as listas de matrícula de equipagem no século XIX, a soldada por viagem para costa da África, de um barbeiro forro ou escravo poderia variar entre 100 a 200 mil réis, não apresentando dados para ofícios do mar como tanoeiros. O valor apresentado no inventário de Eufrásia do Nascimento de Jesus parece razoável, tendo em vista as estimativas apresentadas por Rodrigues para o século seguinte. Jaime Rodrigues, *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2005, pp. 274-275.

Amiúde, o caminho que muitos escravos-senhores trilhavam para adquirir um cativo para si era semelhante ao de Simão angola. Não estou dizendo que todos escravos-senhores trabalhassem a bordo de embarcações negreiras, mas que através do contato com comerciantes, pequenos investidores, capitães negreiros ou membros da tripulação, estes escravos conseguiam comprar africanos diretamente na África por um preço mais módico. Ademais, parte dos escravos residentes na freguesia da Conceição tinha como senhores pessoas envolvidas direta ou indiretamente no comércio negreiro, a exemplo de Luciano, José preto e Crispim. Seus proprietários comumente eram capitães, grandes negociantes do tráfico, pequenos investidores, comissários ou agentes de comerciantes de grosso trato. Isso quando não pertenciam a donos de armazéns e lojas, onde os africanos recém-chegados eram expostos à venda ou aguardavam o retorno da jornada em direção ao interior da capitania.

Por isso, era quase impossível a um morador da Conceição não saber sobre a partida ou a chegada de uma embarcação da costa da África, do número de africanos que ela desembarcava e em quais armazéns ou lojas eles poderiam ser encontrados. Munidos dessas informações, escravos interessados em comprar cativos poderiam adquiri-los, por menor preço, entre aqueles que foram rejeitados pelo mercado por estarem muito doentes e debilitados, os chamados cativos de refugio. Estes, após serem tratados e recuperados, poderiam alcançar bom preço e render muito para o seu senhor.²⁸ Suponho que alguns escravos barbeiros tivessem se arriscado na compra de cativos de refugio. Conhecedores de tratamentos médicos-farmacológicos e exímios aplicadores de ventosas e sangrias, poderiam auferir bons lucros utilizando suas prestezas para sanar os males físicos causados aos africanos pelo tráfico.²⁹ De modo que o fluxo do comércio negreiro teve influência direta na criação do fenômeno escravo-senhor.

²⁸ Reis observou que todas essas características ainda persistiam na primeira metade do século XIX, Cf. Reis, “Escravos donos de escravos”.

²⁹ Os barbeiros eram comumente utilizados a bordo dos navios negreiros, sendo responsáveis pela saúde dos cativos e da tripulação. Mariza Soares de Carvalho, “African Barbeiros in Brazilian Slave Ports”, in Jorge Cañizares-Esguerra, Matt D. Childs e James Sidbury, (eds.) *The Black Urban Atlantic in the Age of the Slave Trade* (Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2013), pp. 207-230; Rodrigues, *De Costa a Costa*, pp.252-296.

TABELA 6
TRÁFICO, BATISMOS E PREÇO DOS ESCRAVOS AFRICANOS

Período	Africanos desembarcados na Bahia	Batismos de africanos por senhores em geral	Batismos de africanos por escravos-senhores	% de escravos-senhores ^a	Preço médio dos escravos em réis ³⁰	Preço médio dos escravos em rolos de tabaco
1700-1710	68.516	209	1	0,4%	75\$000	4
1711-1720	80.404	336	1	0,2%	89\$000	5,7
1721-1730	90.750	53 ^b	0	0%	138\$000	6,7
1731-1740	91.050	1876	21	1,1%	92\$000	7,2
1741-1750	91.322	2403	48	2,0%	90\$000	7,4
1751-1760	74.749	230	3	1,3%	70\$000	8
1761-1770	66.645	337	9	2,6%	68\$000	8,4
1771-1780	78.639	1875	33	1,7%	69\$000	8,4
1781-1790	82.622	2462	28	1,1%	69\$000	10,6
1791-1800	97.204	1830	8	0,4%	75\$000	11,6
Total	821.901	9436	103	1%	78\$000	7,8

Fontes: Sobre o tráfico de africanos: *TSTD*, <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>. Sobre o batismo de africanos: Livros de Batismo da Freguesia de N^a S^a Conceição da Praia: 1696-1739, 1703-1714, 1730-1736, 1736-1739, 1739-1743, 1743-1747, 1747-1751, 1774-1786, 1786-1799, 1799-1800 e Livros de Batismo da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar: 1760-1769, 1771-1783, 1784-1790, 1790-1801 e Livro de Batismo da Freguesia da Sé: 1734-1739, 1739-1742, 1773-1781, 1781-1793. ACMS, disponíveis em: <https://www.familysearch.org/search/image/index>. Sobre o preço médio dos escravos ver: Inventários *post-mortem* de Salvador, 1700-1800, APEB, *Seção Judiciária*. Sobre o preço médio dos escravos africanos em rolos de tabaco na Costa da Mina cf. Jean Baptiste Nardi, *O fumo brasileiro no período colonial*, São Paulo: Brasiliense, 1996, pp. 383-386. a) Percentuais aproximados; b) O pequeno número de batismos se deve ao fato de haver apenas um livro disponível para esta década.

³⁰ O preço médio dos cativos foi calculado a partir das listas de avaliação de escravos adultos contidas nos inventários post-mortem do APEB. Sabe-se, porém, que estes valores não correspondem exatamente ao que era pago pelo africano recém-chegado, chamado de boçal, pois os arrolamentos presentes nos inventários referem-se a africanos ladinos, crioulos e mestiços que, em grande medida, possuíam alguma ocupação qualificada. Logo, seus preços (influenciados pelo conhecimento de algum ofício ou atividade e condições de saúde) tendiam a ser mais elevados do que os dos recém-desembarcados. Deve-se ater, no entanto, que comumente os inventários apresentam avaliações subvalorizadas com o objetivo de diminuir os impostos relativos à herança. Sobre isso ver: Katia M. de Queirós Mattoso, *Da Revolução dos Alfaiates à riqueza dos baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*, Salvador: Corrupio, 2004, pp. 161-178. No inventário de Eufrásia do Nascimento de Jesus, datado de 1752, por exemplo, são listados três africanos boçais que sequer haviam sido batizados e, portanto, não possuíam nomes, eram eles: duas “negrinhas boçais”, avaliadas cada uma em 55\$000 réis, e um “escravo novo moleção” avaliado em 95\$000 réis, o que resulta em um valor médio próximo àquele computado para a década de 1750. Por isso, acredito que os valores apontados na tabela 6 podem, no máximo, contribuir para entender as flutuações do mercado de africanos ao longo do Setecentos.

A tabela acima propõe o exercício de tentar compreender se o fluxo do tráfico negreiro teria contribuído com o fenômeno dos escravos donos de escravos. Por isso, o recorte sobre os registros paroquiais foi feito somente a partir dos assentos de batismos de escravos africanos. Daí serem computados somente 103 assentos de cativos pertencentes a escravos-senhores, em vez dos 152 mencionados no gráfico anterior. Conforme discutimos no início deste trabalho, entre as décadas de 1720 e 1750, a exploração aurífera no interior da colônia intensificou o tráfico de africanos de tal modo que se pode definir esse período como os anos de ouro do comércio negreiro.

Na década de 1720, embora o tráfico seguisse um ritmo de expansão, e malgrado a pequena quantidade de assentos batismais disponíveis, não foi localizado nenhum escravo dono de escravo na documentação. É provável que a alta demanda na região mineradora, associada ao aumento vertiginoso dos preços tenha diminuído as possibilidades de compra de escravos por outros, bem como as dificuldades enfrentadas pelo próprio comércio durante as guerras daomeanas na Costa da Mina.³¹ Estes conflitos produziram um número impressionante de prisioneiros e grande parte destes foi vendida e embarcada em navios superlotados rumo às Américas e, especialmente, à Bahia. Paradoxalmente à oferta, as dificuldades causadas ao tráfico pela guerra junto com a grande demanda por mão de obra nas minas elevaram os preços dos escravos, na década de 1720, a patamares até então nunca vistos. Neste caso, a escassez de registros batismais somada aos imperativos e reveses sofridos pelos traficantes na Bahia, mais importante que o fluxo deste comércio, talvez possa explicar a ausência de escravos-senhores nesse período.

Na década seguinte, a despeito dos preços dos africanos recém-desembarcados ainda estarem altos, os escravos-senhores começam a despontar na documentação. É no período de 1741-1750, no entanto, que se encontram os maiores percentuais, que coincidem com uma leve alta no valor de troca dos cativos por rolos de tabaco na Costa da Mina, embora o desembarque de africanos e os preços médios nos inventários *post-mortem* tenham-se mantido estáveis. Esta estabilidade se refletiu, sobretudo, na estrutura do próprio comércio na Bahia, com os traficantes de Salvador tendo na prática imposto um monopólio, através da instituição do sistema de “24 embarcações do número”, como visto anteriormente, e afastado a concorrência de negociantes lusitanos e suas propostas de companhias de comércio. A

³¹Pierre Verger, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: século XVII ao XIX*, 3ª ed., São Paulo: Corrupio, 1983, pp 31-38. Alexandre Vieira Ribeiro, “O tráfico transatlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador c.1680-c.1830”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005), passim; Robin Law, *The Slave Coast of West Africa 1550-1750. The Impact of the Atlantic Slave on an African Society*, Clarendon Press, Oxford, 1991, pp. 134-141.

logística do tráfico negreiro para a montagem das armações e de suas tripulações se expandiu e se consolidou. Assim, maior número de tripulantes e investidores pôde ter acesso as chamadas “praças” nos navios negreiros, adquirindo escravos em troca do envio de pequenas cargas. Essa dinâmica mercantil, envolvendo o preparo das armações negreiras na Conceição, talvez tenha proporcionado aos escravos de ganho da freguesia, trabalhando diretamente nos tumbeiros ou não, maiores possibilidades de acúmulo de pecúlio para se investir na aquisição de cativos.

A década de 1760 foi o período que proporcionalmente os escravos-senhores são mais representativos, chegando a compor 2,6% dos assentos. A despeito do tráfico para a Bahia, a essa altura, estar passando por um leve arrefecimento causado por diversos fatores. Pesava sobre os negociantes a forte concorrência holandesa, inglesa e, principalmente, francesa nos portos da Costa da Mina. Por outro lado, a oferta de escravos na África Ocidental, como vimos, estava sujeita a possíveis oscilações decorrentes das disputas políticas entre os reinos africanos costeiros, havendo corriqueiramente interrupção das redes internas de comércio de cativos que abasteciam o litoral. Fatores que contribuíram para uma alta no valor de troca dos escravos por rolos de fumo.³²

Paralelo a isso, a provisão régia de 1756 determinou o fim do monopólio dos comerciantes da praça da Bahia sobre a navegação da Costa da Mina, tornando livre o comércio para a região em um momento em que a extração de ouro dava os seus primeiros sinais de esgotamento.³³ Esse contexto certamente contribuiu para a queda nos preços dos africanos recém-chegados, como se refletiu nas avaliações contidas nos inventários. Logo, se por um lado a oferta do tráfico já não era a mesma de outrora, a demanda das minas também não. Por isso, é lícito supor que essa queda nos preços tivesse facilitado a aquisição de africanos por parte de alguns escravos, apesar do leve aumento em tabaco sob o valor dos cativos na Costa da Mina. Nas décadas seguintes, sem grandes oscilações no tráfico negreiro, nem na Baía de Benim nem na de Todos-os-Santos, o número de escravos-senhores voltou a crescer, chegando a 61 registros de batismo de africanos entre os anos de 1771 e 1790. Porém, mantendo uma proporção ínfima em relação ao total de assentos de batismo de africanos.

No entanto, quando o tráfico voltou a se ampliar, na última década do século XVIII, o número de escravos-senhores diminuiu consideravelmente. Novamente, acredito que o contexto atlântico é fundamental para entender isto. A revolução na colônia francesa de Santo

³²Robin Law, *The Oyo Empire c. 1600-c.1836. A West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade*, Clarendon Press, Oxford, 1997, p. 226. Idem, *Ouidah. The Social History of a West African Slaving “Port” 1727-1892*, Athens, Ohio University Press; Oxford, James Currey, 2004, p. 63.

³³Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 193.

Domingues, iniciada em 1791, e os desdobramentos que culminaram com a sua independência, em 1804, impactaram decisivamente a escravidão em toda a América. A saída de Santo Domingues do mercado açucareiro ofereceu novo fôlego às lavouras do Recôncavo baiano e aumentou consideravelmente a demanda por mão de obra escrava nos seus engenhos e fazendas de cana. Isso acarretou uma elevação nos preços. De modo que, embora o tráfico de africanos tivesse recrudescido, a demanda por escravos na economia açucareira, possivelmente, tornou o mercado mais árido para os demais compradores.

Além disso, como visto em capítulo anterior, os desdobramentos da Revolução Francesa também foram sentidos na costa africana. Em 1794, a França jacobina vivenciou sua primeira experiência abolicionista, suprimindo a escravidão e o tráfico negreiro. Isto impulsionou, nos anos de 1794 e 1795, a ação de corsários franceses contra as embarcações negreiras na Costa da Mina e no litoral angolano, onde apreenderam e/ou destruíram principalmente navios portugueses, ingleses e holandeses. Estas turbulências elevaram o preço dos cativos nos portos africanos na última década do século XVIII, ampliando o valor de troca dos escravos por tabaco. Isto, associado ao aumento da demanda por mão de obra na lavoura açucareira baiana, provavelmente diminuiu as possibilidades de investimento dos escravos urbanos na aquisição de cativos.

Ou seja, talvez, para viabilizar o arriscado investimento de um pretendente a escravo-senhor, não bastava a combinação entre preço e aquecimento da economia colonial que lhe permitisse formar um pecúlio. Quiçá, pesasse mais a estabilidade econômica e logística das armações negreiras que o número em si de africanos desembarcados anualmente pelos navios. A posição do escravo-senhor no sistema da escravidão atlântica era marginal, assim lhe sobrava, na melhor das hipóteses, as migalhas desse sistema de acumulação e exploração. Quando os grandes interesses escravistas soavam mais fortes, a sua posse se tornava mais restrita.

O direito positivo nega, o costumeiro assegura

Ao adquirir o seu escravo Salvador numa das suas viagens à Costa da Mina, Simão, conforme relatou sua senhora Eufrasia de Jesus, dispunha apenas do valor necessário para a compra. Ou seja, provavelmente havia embarcado com certa quantidade de rolos de fumo ou alguma outra mercadoria comumente utilizada no tráfico. Os demais custos, que envolviam o coartimento – valor que os portugueses pagavam aos holandeses para obter autorização de comercializar na Costa da Mina – o frete do retorno e os direitos alfandegários tinham sido

quitados por sua senhora. Por isso, seu marido e inventariante, logo após a avaliação do patrimônio do casal, sentiu-se à vontade para comunicar ao juiz de fora dos órfãos que entre os bens inventariados:

ficou de fora um escravo chamado Salvador do gentio da Costa por se supor pertencer a um escravo do casal chamado Simão, e porque isto é erro, porque *o que é do escravo é do senhor dele*, por isso o fiz entrar no inventário, que este avalie, para se fazer dele também menção na partilha³⁴

A história de Simão ilustra as vicissitudes enfrentadas por um escravo-senhor, cuja posse, em geral, provinha de um pecúlio. Somente os escravos que dispunham de autonomia para gerenciar o seu trabalho conseguiam ganhar o suficiente para quitar as obrigações com seu respectivo senhor e ainda guardar um pouco para si. Sobre o pecúlio, o direito português preconizava, como afirmou o padre Bremeu em 1749, que “tudo o que adquirem, adquirem para seu senhor”, bem ao gosto do que escrevera o marido de Eufrasia de Jesus em 1752. Bremeu salientou ainda a “incapacidade do servo para ter domínio nos bens da fortuna”, a menos “que o senhor ceda” e, para desgosto de Simão, não parecia ser essa a vontade de Francisco Jorge.³⁵ Um século depois, Perdigão Malheiros, em seu ensaio jurídico-social sobre a escravidão, praticamente repetiu as palavras de Bremeu ao dizer que “o escravo nada adquiria, nem adquire para si, tudo para o senhor”.³⁶ Admitia, contudo, a prática costumeira do pecúlio no Brasil, mas sobre a possibilidade deste se materializar como propriedade escrava, afirmou:

Entre os romanos, encontravam-se com frequência no pecúlio do escravo alguns outros escravos, que eram denominados *vicarii* para distingui-los dos ordinarii: o que fazia ainda muito mais complicadas as relações respectivas dos mesmos entre si, com o senhores, e com terceiros. Isto, porém, nenhuma aplicação tem tido no Brasil.³⁷

Numa nota de rodapé, porém, deixou escapar que teria visto uma:

carta de liberdade em que uma liberta alforriando um seu escravo lhe impôs a obrigação de trabalhar para um filho da mesma, que ainda jazia em escravidão de seu patrono. De sorte que, acedendo o senhor esses serviços ou seu produto seriam pecúlio desse escravo; e, o que é mais singular, o liberto serviria ou trabalharia parao escravo!³⁸

³⁴ Inventário *post-mortem* de Eufrásia do Nascimento de Jesus, 1752, op. cit. Grifos meus.

³⁵ Antônio Cortez Bremeu, *Universo Jurídico ou Jurisprudência Universal, Canônica e Cesárea regulada pelas disposições de ambos direitos, comum e pátrio oferecido ao príncipe Nosso Senhor D. José*, Lisboa: Oficina de Domingos Rodrigues, 1749, pp. 20-21.

³⁶ Agostinho Marques Perdigão Malheiros, *A escravidão no Brasil: ensaio histórico, jurídico, social. Parte I*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866, Art. IV e V, pp. 50-60.

³⁷ Idem, §35, p. 55.

³⁸ Malheiros, *A escravidão no Brasil*, §35, p. 55.

Ou seja, na prática o escravo tornara-se senhor de outro por meio de uma herança recebida da mãe liberta. Perdígão Malheiros não esclarece, contudo, durante quanto tempo o cativo ficaria servindo ao filho da liberta. Mas deixa nas entrelinhas que toda essa transação somente foi possível com o consentimento do senhor, que ‘acedeu’ ao pedido da mãe forra.

Em uma publicação do final da década de 1980, João Reis e Eduardo Silva sustentaram que nenhum regime de exploração da força de trabalho se mantém utilizando exclusivamente a violência. Há que se negociar, barganhar e utilizar a ideologia como instrumento de domínio.³⁹ Naquela época, as pesquisas objetivavam demonstrar como os escravos eram indivíduos pensantes e que agiam politicamente, sendo protagonistas da sua história. Ao analisar os escravos donos de escravos, esses argumentos tornam-se ainda mais contundentes. A ideologia senhorial baseada no paternalismo, como bem explicou Eugene Genovese, visava “disciplinar e justificar moralmente um sistema de exploração”, ao estabelecer obrigações mútuas entre senhores e escravos. De modo que, na visão senhorial, a escravidão africana era uma “legítima retribuição” à proteção e – como salientou Antônio Vieira⁴⁰ – salvação da alma oferecida pelos senhores.

Contraditoriamente, o paternalismo, ainda conforme Genovese, obrigava os proprietários a reconhecerem a humanidade de seus cativos e a aceitar que eles não eram extensão da sua vontade, embora muitos sonhassem com esta possibilidade.⁴¹ Essa ideologia senhorial, segundo Sidney Chalhoub, permeou fortemente a escravidão brasileira até a promulgação da lei do ventre-livre em 1871.⁴² Portanto, permitir que o cativo amealhasse um pecúlio e consentir que este fosse transformado em propriedade escrava tinha um papel ideológico tão forte quanto a concessão de uma carta de alforria, conforme já apontou Reis.⁴³ Esta por ser uma atribuição, em última instância, da vontade senhorial forjou comportamentos de dominação e subalternidade que eram tidos e interpretados distintamente pelos atores

³⁹ João José Reis e Eduardo Silva, *Negociação e Conflito: a resistência negra no Brasil escravista*, São Paulo: Companhia das Letras, 1989, passim.

⁴⁰ Sobre Antônio Vieira e a escravidão africana cf. Luiz Filipe de Alencastro, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo: Companhia das Letras, 2000, pp. 183-185.

⁴¹ Eugene D. Genovese, *A terra prometida: o mundo que os escravos criaram*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988, pp. 22-25.

⁴² A lei do ventre-livre não apenas tornou libertos os filhos das escravas, mas reconheceu a instituição do pecúlio, criou o fundo de emancipação nacional e determinou que caso o cativo dispusesse de recursos para comprar a sua alforria, o senhor seria obrigado a concedê-la. Sidney Chalhoub, *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*, São Paulo: Cia das Letras, 1990, pp. 151-174. Isabel Cristina Ferreira dos Reis, “A família negra no tempo da escravidão: Bahia, 1850-1888” (Tese de Doutorado, Universidade Estadual de Campinas, 2007), pp.183-230.

⁴³ Reis, “Escravos donos de escravos”.

envolvidos. Assim, muitas vezes, aquilo que os senhores entendiam como benevolência, os escravos liam como conquista.⁴⁴

Slenes traz outras possibilidades analíticas neste sentido. Ao escrutinar o padrão de alforrias nas grandes e pequenas propriedades do sudeste brasileiro, entre fins do século XVIII e durante o século XIX, o autor destacou como a manumissão era mais recorrente entre os senhores de poucos escravos. A historiografia, via de regra, tenta explicar este fenômeno levando em consideração que o intenso contato entre senhores e seus cativos diminuiria a distância cultural entre ambos, propiciando o desenvolvimento de laços que desembocavam na manumissão. Slenes propõe uma visão a contrapelo, salientando como estes pequenos senhores, distantes do poder político, econômico e social dos grandes fazendeiros, tinham mais dificuldade em impor seu controle e vontade sobre seus cativos. A fuga de um escravo, para um pequeno proprietário, poderia significar a sua ruína. Logo, esta condição levou muitos senhores a construir e negociar junto aos seus cativos outras formas de dominação. Deste modo, a promessa senhorial em torno da manumissão para o cativo ou para membros de sua família poderia ser resultado de “favores forçados”. Ou seja, pequenos senhores, diante de escravos relutantes, usavam a alforria como moeda de troca para aqueles permanecerem no cativo e prestarem bons serviços.⁴⁵ Acredito que esta lógica também possa ser pensada para o espaço urbano, onde predominava justamente os senhores de poucos escravos. Nesse sentido, a autonomia escrava quanto ao seu trabalho, a possibilidade de formar um pecúlio e ainda poder utilizá-lo para adquirir um cativo estaria relacionada ao poder de negociação do escravo associada a vulnerabilidade de pequenos senhores e senhoras. Para estes, a fuga ou rebeldia de um cativo poderia lançá-los na miserabilidade, de modo que a estratégia da autonomia em troca de bons serviços poderia ser mais eficaz que a violência física.

No dia 12 de setembro de 1706, Vicente da Sylva Gonçalo levou à pia batismal sua cativa Andresa mina para receber os santos óleos do padre Antônio Dantas. Seria mais um batismo corriqueiro na igreja da Conceição da Praia, não fosse pelo fato de Vicente da Sylva Gonçalo ser preto e escravo de Antônio da Sylva que, não apenas estava presente à cerimônia,

⁴⁴ Chalhoub, *Visões da liberdade*, pp. 95-174. Eduardo França Paiva, *Escravos e libertos nas Minas Gerais do século XVIII: estratégias de resistência através dos testamentos*, 3ª ed., São Paulo: Anablume, Belo Horizonte: PPGH, UFMG, 2009, pp. 94-100.

⁴⁵ Robert Slenes, "A 'Great Arch' Descending: Manumission Rates, Subaltern Social Mobility and Slave and Free(d) Black Identities in Southeastern Brazil, 1791–1888", in John Gledhill and Patience Schell (orgs), *Rethinking Histories of Resistance in Brazil and Mexico* (Durham: Duke University Press, 2012), 100-118.

mas foi o padrinho de Andresa.⁴⁶ Esse caso, ao mesmo tempo em que evidencia como a posse do escravo-senhor necessitava do consentimento do seu respectivo dono, demonstra como o domínio ideológico dos senhores poderia extrapolar a esfera privada e ser publicamente ritualizado. Por outro lado, como pontuou Schwartz e Gudeman, o papel de padrinho era incompatível com o exercício do poder senhorial, de modo que senhores raramente apadrinhavam seus escravos.⁴⁷ O apadrinhamento de Andresa por Antônio da Sylva talvez significasse que Vicente não tinha nenhum interesse em oferecê-la ao seu senhor em troca de sua própria liberdade, mas provavelmente empregá-la no ganho e ampliar o seu pecúlio.

A aquisição de escravos por outros, portanto, nem sempre visava a imediata compra da alforria, muitas vezes, representava estratégias de acumulação de pecúlio, tendo a liberdade como horizonte mais longe. O liberto Manoel Joaquim Ricardo, cuja trajetória foi analisada por João Reis é um bom exemplo disto. Ricardo constitui um extraordinário e excepcional exemplo de ascensão econômica, pois, ao falecer, em 1865, com aproximadamente 90 anos, possuía uma fortuna avaliada em 42 contos. Isto o colocava no grupo dos 10% mais ricos de Salvador, com fortunas que somavam mais de 20 contos de réis. Esta impressionante mobilidade social e acumulação de riqueza iniciaram-se quando Manoel Joaquim Ricardo ainda era escravo de Manoel José Ricardo. Nesta época, ele já era senhor de Thomazia, Francisca, Constancia e de “muitas outras escravas”. Reis desconfia que Manoel Joaquim Ricardo poderia ter sido senhor de, pelo menos, dez cativos antes de se libertar.⁴⁸

Os escravos-senhores, muitas vezes, buscavam conquistar mais bens através da exploração de suas posses, e assim aliviar a sua própria carga de trabalho junto ao seu respectivo senhor, bem como comprar objetos de ouro, prata, animais, roças, imóveis e, inclusive, adquirir mais escravos. Com isso, eles tentavam assegurar, a médio ou longo prazo, uma passagem menos empobrecida e vulnerável do mundo da escravidão para o da liberdade.

Mas nem sempre o escravo-senhor permanecia no cativeiro por um cálculo desse tipo. Robson Pedrosa Costa, em sua tese de doutorado sobre a Ordem Beneditina de Olinda, em Pernambuco, descreve a trajetória do escravo mulato Nicolau de Souza. Responsável por administrar a escravaria de uma das propriedades dos monges e, enquanto feitor e cativo, era proprietário de nove escravos. Segundo Costa, os beneditinos desenvolveram um modelo

⁴⁶ Livro de Batismo da Freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia, 1703-1714, fl 86, op. cit.

⁴⁷ Stephen Gudeman e Stuart Schwartz, “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.

⁴⁸ Reis também menciona Manoel Joaquim Ricardo em: *Domingos Sodré, um sacerdote africano*, São Paulo Companhia das Letras, 2008, pp. 226-249. Idem, “From Slave to Wealthy African Freedman”, pp. 131-145. Idem, “De escravo a rico liberto”, pp. 15-68.

peculiar de gestão escravista nas propriedades do Santo, o que garantiu a estabilidade e produtividade de sua mão de obra. Este modelo envolvia o estímulo à constituição de famílias, a valorização da moralidade cristã, o incentivo ao cultivo de roças (de forma individual ou familiar), o acúmulo de pecúlio e reconhecimento de propriedade, inclusive na forma de escravos, e, às vezes, a possibilidade de alforria. Pela excelência na realização das suas atividades e a dificuldade em substituí-lo, os beneditinos recusavam-se a conceder a liberdade a Nicolau Souza. Segundo o viajante Henry Koster, proprietário de um engenho vizinho ao dos monges e que conheceu o feitor, este era um indivíduo que usufruía o “conforto a que um homem de classe poderia aspirar”. Robson Costa cita ainda a trajetória da liberta Rufina Maria Manoel, ex-escrava da Ordem de São Bento. Esta liberta, suspeita o autor, que estudou um longo processo movido por ela contra o abade Fr. Manoel Monte, seria proprietária de três escravos enquanto ainda vivia na escravidão.⁴⁹

Na fazenda da família Guedes de Brito, na freguesia de Santo Antônio do Orubu de Sima no alto sertão baiano, segundo Gabriela Nogueira, dos treze escravos-senhores que ali residiam, três eram crioulos e sete, assim como Nicolau Souza, possuíam nome e sobrenome. As fazendas de gado do alto sertão, de acordo com Nogueira, eram propriedades absenteístas e, por isso, com controle e vigilância “mais frouxos” sobre os cativos. Este contexto assemelha-se, de certo modo, ao espaço de autonomia e poder que permitiu ao escravo-feitor Nicolau ser senhor de nove cativos. É possível, portanto, que os treze escravos-senhores dos Guedes de Brito usufríssem de posição de mando e controle nas fazendas em que viviam. Os Guedes de Brito, dessa forma, assim como os beneditinos, teriam desenvolvido uma estratégia de controle e gestão da escravaria que permitisse a acumulação de pecúlio, inclusive por meio da aquisição de cativos, a compra da alforria e, portanto, a mobilidade social.⁵⁰

Os exemplos acima, ao destacar a autonomia dos escravos-senhores, demonstram como o domínio senhorial sobre estes se baseava principalmente no poder ideológico, tornando secundário o uso da violência. Escravos-senhores, não raro, receberam gratuitamente a alforria por parte de seus donos. Manoel Joaquim Ricardo, por exemplo, tornou-se liberto por verba testamentária de seu senhor, Manoel José Ricardo.⁵¹ O mesmo ocorreu com Josefa mina, alforriada pelo capitão negreiro Jacinto Gomes em verba testamentária. Josefa era ganhadeira e, ainda escrava, foi senhora de Florença mina, adquirida não apenas com o consentimento do seu senhor, mas, provavelmente, também através dele. Sua trajetória é mais

⁴⁹ Costa, “A Ordem de São Bento e os escravos do Santo”, pp. 180 e 192-214.

⁵⁰ Nogueira, “Viver por si, viver pelos seus”, pp. 167-168.

⁵¹ Reis, “From Slave to Wealthy African Freedman”, p. 137.

uma daquelas que ilustram a ligação entre escravos-senhores e o tráfico transatlântico de africanos.⁵²

Jacinto Gomes havia sido agraciado, em 1750, com o título de capitão de mar e guerra ad honorem e entre os anos de 1746 até 1753, quando veio a falecer a bordo da galera *N^a S^a dos Milagres São Jose e Almas*, dirigiu quatro viagens à Costa da Mina. Como capitão negreiro foi responsável pelo desembarque de 1.462 africanos em Salvador.⁵³ Uma dessas viagens ocorreu em 1748, a bordo do hiate *N^a S^a da Ajuda e Bom Jesus de Bouças*, que trouxe à Bahia 349 africanos e, entre eles, possivelmente, uma africana que, meses depois, seria batizada por Josefa com o nome de Florença.⁵⁴ Ao ditar seu testamento, pouco antes de embarcar mais uma vez para Costa da Mina, em 1752, Jacinto Gomes legitimou a propriedade de Josefa, declarando numa das verbas que esta possuía “duas escravas uma por nome Florença, e outra moleca nova, as quais são suas, o que ninguém lhe poderá impedir”. Josefa era proprietária de Florença há quatro anos, pois o seu assento de batismo data de 1 de dezembro de 1748, e estava obtendo bons lucros com o trabalho de sua escrava, de modo que já ampliava suas posses com a aquisição de uma moleca nova, que ainda não havia sido batizada quando do embarque do capitão para uma nova viagem a Costa da Mina.⁵⁵

Manoel José Ricardo e Jacinto Gomes comportaram-se como classe senhorial ao outorgarem a liberdade a seus cativos. Afirmaram sua benevolência e tornaram o escravo-senhor um exemplo de bom comportamento, trabalho e gratidão. Ditaram, dessa forma, uma ideologia de dominação de classe que reforçava o papel da alforria e da posse de escravos como um prêmio e – mesmo que este fosse quase inalcançável para a maioria absoluta dos cativos – foi importante para a manutenção da escravidão.⁵⁶ No entanto, como destacaram Genovese e Chalhoub, os dominados traduziam o paternalismo à sua maneira, transformando

⁵² Reis também menciona o caso de Josefa, escrava-senhora do capitão negreiro Jacinto Gomes, em “Escravos donos de escravos”. Sobre Jacinto Gomes e demais capitães negreiros na Bahia colonial cf. Cândido Eugênio Domingues de Souza, “Tráfico, tempo e lucro: capitães negreiros e redes comerciais da Bahia setecentista”, in Gabriela dos Reis Sampaio, Lisa. E. Castilho e Wlamyra Ribeiro de Albuquerque, (orgs.), *Barganhas e querelas da escravidão: tráfico, alforria e liberdade (séc. XVIII-XIX)*, 1^a ed. (Salvador: Edufba, 2014), p. 21-59.

⁵³ Sobre as viagens negreiras de Jacinto Gomes cf. TSTD #50750; #52017; #50703; #50736. Provisão(cópia) do rei [D. João V] confirmando a Jacinto Gomes no posto de capitão de mar e guerra *ad honorem*, 13/02/1750, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 101, D. 7996.

⁵⁴ Livro de Batismos da Freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia, 1747-1751, fl 207, op. cit.

⁵⁵ Inventário *post-mortem* de Jacinto Gomes, 1752, APEB, *Seção Judiciária*, classificação: 03/1147/1616/02.

⁵⁶ Como Schwartz salientou, bons serviços era pré-requisito para o início de qualquer negociação sobre alforria. Segundo estimativas do autor, o número anual de alforrias no período colonial não deve ter ultrapassado 1% da população escrava existente. Schwartz, *Escravos, roceiros e rebeldes*, p.175 e 197. Sobre o papel ideológico da alforria, cf. Chalhoub, *Visões da liberdade*, pp.95-174 e Paiva, *Escravos e libertos nas Minas*, pp. 37 e 94-110.

benevolência em direito, mesmo que os senhores acreditassem que estavam, em última instância, exercendo poder.⁵⁷

O desfecho da história de Simão pode ajudar a compreender isto. Depois que retornou da Costa da Mina, Simão soube que seu escravo Salvador fora arrolado entre os bens de sua senhora. Não perdeu tempo. Quitou junto a seu senhor Francisco Jorge o débito de 16\$000 réis, referentes ao frete e aos direitos alfandegários devidos. É possível que tivesse conseguido o dinheiro a partir do trabalho de Salvador ou ganho durante a viagem, negociando alguma mercadoria. De outro modo, poderia ter recebido como ‘esmola’, tal qual ocorreu com seu companheiro de cativo o tanoeiro Antônio, que recebeu 40\$000 réis de esmola por uma viagem feita à Costa da Mina, conforme anotado no inventário de Eufrásia de Jesus. O inventariante confirmou o pagamento de Simão na prestação de contas. Mas isso não garantiu de imediato a posse sobre seu escravo, pois segundo Francisco Jorge:

por lhe aconselharem que *preto cativo nada é seu*, fizera avaliar o dito moleque Salvador [...] para na presente partilha se fazer deste razão para o monte *no caso que o direito assim o permita*, e quando não se determinar pertencer ao dito preto não terem os herdeiro que alegar contra ele declarante.⁵⁸

O inventário não menciona se Simão acionou a justiça ou recorreu ao Juiz de Fora dos Órfãos em algum momento, assim como não revela quem ‘aconselhou’ Francisco Jorge. A legislação portuguesa, como foi visto, preconizava que o escravo nada adquiria para si e sim para seu senhor. Simão perdeu, então, a posse de Salvador?

Frente a uma estrutura jurídica que quase nada lhe assegurava, os escravos-senhores souberam muito bem utilizar a ideia da inviolabilidade da vontade senhorial e da importância do documento escrito.⁵⁹ Se, por um lado, a existência do pecúlio não era legalmente reconhecida, por outro, os escravos transformaram o costume do pecúlio – e por que não a posse de escravos – em direito, através do reconhecimento senhorial em verba testamentária. Esta prática era bastante conhecida pelos cativos no que tange a alforria registrada nos testamentos. Com relação ao pecúlio e a posse de escravos, se incorporava a mesma lógica do reconhecimento senhorial em verba testamentária. Como deixou claro Jacinto Gomes acerca das escravas de Josefa, “são suas, o que ninguém lhe poderá impedir”.⁶⁰ A vontade do testador, em especial sobre a terça parte dos seus bens, como estipulava as ordenações

⁵⁷ Genovese, *A terra prometida*, p.22-25 e 54-76. Uma discussão ainda mais aprofundada sobre o tema foi feita por Sidney Chalhoub, *Machado de Assis, Historiador*, São Paulo: Companhia das Letras, 2003, passim.

⁵⁸ Inventário post-mortem de Eufrásia do Nascimento de Jesus, 1752, op. cit. Grifos meus.

⁵⁹ Chalhoub, *Machado de Assis Historiador*, pp. 17-54.

⁶⁰ Inventário *post-mortem* de Jacinto Gomes, 1752, op. cit.

filipinas, era inviolável.⁶¹ Como afirmou Chalhoub, era o momento em que os mortos determinavam o destino dos vivos.⁶²

Certamente, foi essa a estratégia empregada por Simão ao tentar resguardar a sua propriedade escrava. Provavelmente, argumentou junto ao juiz dos órfãos e ausentes, bem como a Francisco Jorge e demais herdeiros, sobre o fato de sua senhora ter dito no testamento que Salvador do gentio da Costa pertencia a ele, Simão, quiçá, fruto de um acordo anteriormente estabelecido entre os dois. Por fim, nas disposições finais da partilha o imbróglio parecia ter sido resolvido, pois:

se declarou que se não fez razão para o monte do valor do escravo Salvador molecão do Gentio da Costa [...] por este não pertencer ao casal, mas sim a um escravo do mesmo casal chamado Simão como a defunta declara em seu testamento em que também diz que do dito moleque se lhe devem os fretes e direitos que o dito escravo satisfez e o inventariante recebeu e [...] que por isso lhe ficou pertencendo não ao casal

Todavia, nem sempre o senhor estava disposto a reconhecer e legitimar a propriedade escrava do seu cativo. Kátia Almeida encontrou em Rio de Contas, no interior da capitania da Bahia, no século XVIII, um caso parecido com o de Simão. No inventário do sargento-mor Cristovão Ribeiro de Novais havia dois escravos donos de escravos, Amaro mina e Luís nagô. O primeiro era senhor de Joana jeje e sua filha Vitorina crioulinha de sete anos, enquanto o segundo tinha a posse de Ângela jeje. As cativas, no entanto, foram arroladas no inventário do sargento-mor Cristovão Novais como bens do casal, embora a viúva tivesse declarado que “em tempo algum usufruíra dos jornais das escravas”. O escrivão, na dúvida, consultou o juiz dos órfãos que, por sua vez, o orientou a inseri-las na avaliação dos bens do defunto. Mais adiante, o procurador do filho natural do sargento-mor questionou como poderiam Amaro mina e Luís nagô, enquanto escravos, serem donos de alguma coisa. Seguindo a lei, na qual o cativo não adquire nada para si, eles tiveram suas escravas distribuídas entre os herdeiros de Cristovão Ribeiro Novais.⁶³ A omissão do senhor em seu testamento foi fatal para os interesses de Amaro e Luís. Afinal, a posse dos escravos-senhores era, antes de tudo, precária e dependente da vontade senhorial.

É lícito o leitor imaginar que a história de Simão teve um final feliz, mas devo recordá-lo que ele era escravo e, como tal, estava passível a sofrer os reveses e vicissitudes da escravidão, não estava imune às suas dores e marcas, mesmo que dispusesse da posse de outro

⁶¹ *Ordenações Filipinas*. Ed. fac-similar da 14ª Ed., segundo a primeira, de 1603, e a nona, de Coimbra, de 1821/ por Cândido Mendes de Almeida, Rio de Janeiro: Typographia do Instituto Philomathico Livro, 1870, Livro IV, Títulos LXXXII, pp. 911-912.

⁶² Chalhoub, *Machado de Assis Historiador*, p 18.

⁶³ Almeida, *Escravos e libertos nas minas do Rio de Contas*, p. 141-142.

cativo. Casado com Anna crioula, sua companheira de cativo, Simão possuía dois filhos, Jacinta, crioulinha de dois anos, e Domingos, crioulinho de sete meses, todos escravos de Eufrásia de Jesus e Francisco Jorge. O conjunto de sua família foi avaliado em 175\$000 réis, enquanto Salvador o foi em 110\$000 réis. Logo, a venda imediata deste não traria a liberdade de todos, que ainda dependeria do consentimento dos senhores. Assim, no momento da partilha, Simão assistiu sua família ser dividida e seus filhos entregues a dois herdeiros distintos de sua senhora. Seria Salvador, com nome tão sugestivo, a tábua de salvação da família de Simão angola?

Perfil e cotidiano dos escravos donos de escravos

É certo que muitos escravos-senhores mantinham relações com pessoas ligadas ao tráfico transatlântico de africanos, quando não pertenciam a proprietários de embarcações ou capitães negreiros. Como foi visto, os exemplos são variados como Florença mina, cativa do capitão Jacinto Gomes, Simão angola, pertencente ao casal de investidores no tráfico Eufrásia de Jesus e Francisco Jorge, Luís, José e Crispim, cativos do tenente coronel Antônio Cardoso dos Santos, além de Gertrudes Maria mina, escrava do capitão negreiro Manoel Martins de Matos.⁶⁴ Como visto em capítulo anterior, a maioria da tripulação dos tumbeiros era formada por cativos africanos. Dada a estreita ligação entre o escravo-senhor e o tráfico negreiro, não surpreende que grande parte dos escravos-senhores identificados nos registros de batismo fosse de origem africana, assim como suas respectivas posses, como demonstra a tabela abaixo.

⁶⁴ Gertrudes Maria mina batizou Joaquina mina em 14/07/1782 na freguesia do Pilar. Cf. Livro de Batismos da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar 1771-1783, fl 185v, op. cit. De acordo com o TSTD, o senhor de Gertrudes, o capitão Manoel Martins de Matos esteve, entre os anos de 1780 e 1794, a frente das seguintes viagens negreiras: #46432, #49662, #51006, #51024, #51104, #51128, #51177, #51201 e #52074. O TSTD registra o nome do capitão errado nas viagens #49662 e #51024, inserindo-o como Manoel Muniz de Matos, quando na verdade se tratava de Manoel Martins de Matos. Cf. Carta do [intendente da Marinha e Armazéns Reais da Bahia], Rodrigo da Costa de Almeida, à rainha, [D. Maria I] remetendo a relação do número de escravos, nomes dos capitães e invocação das embarcações que entraram no porto da Bahia no ano passado, vindas da Costa da Mina. Anexo: relação e cópia da carta, 22/04/1781, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, cx 181 D. 13464.

TABELA 7-

ORIGEM E SEXO DOS ESCRAVOS-SENHORES E SEUS CATIVOS (1706-1800)⁶⁵

	Escravo-senhor				Cativos			
	Brasil	África	#	%	Brasil	África	#	%
Masculino	8	33	41	48,7%	9	55	64	42,1%
Feminino	17	28	45	52,3%	18	70	88	57,9%
Totais	25	61	86	100%	27	125	152	100%
	29%	71%		100%	17,8%	82,2%		100%

Fonte: *Livros de Batismos da freguesia de N^a S^a Conceição da Praia*: 1696-1739, 1703-1714, 1730-1736, 1736-1739, 1739-1743, 1743-1747, 1747-1751, 1774-1786, 1786-1799, 1799-1800; *Livro de Batismos da freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar*: 1760-1769, 1771-1783, 1784-1790, 1790-1801; *Livro de Batismos da freguesia da Sé*: 1734-1739, 1739-1742, 1773-1781, 1781-1793, disponíveis em: <https://www.familysearch.org/search/image/index>.

Há um leve predomínio feminino entre os escravos-senhores, os quais escolhiam adquirir principalmente cativas. É possível que esta escolha se insira na mesma lógica que levou muitos libertos a comprarem escravas. Ou seja, o fato delas apresentarem preços mais baixos no mercado, ao mesmo tempo que, como ganhadeiras, podiam proporcionar bons lucros. É possível também que o escravo-senhor, ao adquirir uma cativa, talvez já contasse com a possibilidade dela lhe dar crias. Ademais, levando-se em consideração que a posse do escravo-senhor, assim como o pecúlio, era resultante de um constante processo de negociação, pode-se imaginar que o exercício do domínio senhorial sobre mulheres seria menos árduo do que aquele necessário aos homens.

⁶⁵ 63 escravos-senhores não tiveram a origem identificada, perfazendo 26 homens e 37 mulheres. Ou seja, quando se analisa exclusivamente o sexo dos 138 escravos senhores, 55,3% eram compostos por mulheres.

TABELA 8

ORIGEM DOS ESCRAVOS-SENHORES E DE SEUS CATIVOS (1706-1800)

Origem	Escravos-senhores	Cativos
<i>Nacional</i>	20	27
Crioulo	5	23
Pardo	14	4
Cabra	1	---
<i>Africano</i>	56	150
Preto	33	47
Mina	14	70
Nagô	2	4
Jeje	6	23
Angola	1	5
Loango	---	1
<i>Não identificado</i>	63	---
Total	139	177

Fonte: *Livros de Batismos da freguesia de N^a S^a Conceição da Praia*: 1696-1739, 1703-1714, 1730-1736, 1736-1739, 1739-1743, 1743-1747, 1747-1751, 1774-1786, 1786-1799, 1799-1800; *Livro de Batismos da freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar*: 1760-1769, 1771-1783, 1784-1790, 1790-1801; *Livro de Batismos da freguesia da Sé*: 1734-1739, 1739-1742, 1773-1781, 1781-1793, disponíveis em: <https://www.familysearch.org/search/image/index>.

Não descarto, contudo, a possibilidade de estarem também embutidas nessas escolhas lógicas de pensamento predominantemente africanas. Isto porque, embora seja desconhecida a origem étnica de muitos dos escravos donos de escravos, aqueles cuja procedência foi identificada haviam, em sua maioria, sido embarcados em portos da Costa da Mina, como mostra a tabela abaixo. Estes indivíduos, portanto, eram oriundos de sociedades altamente urbanizadas, hierarquizadas e complexas, que possuíam sistemas próprios de escravidão e controle da força reprodutiva das pessoas, em especial, das mulheres.⁶⁶

Apesar da tabela 8 apresentar apenas um escravo-senhor angola, isso não significa que o engajamento deste grupo ou dos demais cativos de origem centro-ocidental nos negócios da escravidão fosse excepcional. Não se pode esquecer, por exemplo, que o tanoeiro Simão era de nação angola. O percentual de africanos centro-ocidentais como escravos-senhores, provavelmente, acompanhou a proporção destes em meio à população escrava. Nos registros

⁶⁶ Reis, “Escravos donos de escravos na Bahia Oitocentista”. Sobre as sociedades dos reinos costeiros e seus vizinhos na Costa da Mina cf. Law, *The Oyo Empire c. 1600-c.1836*, pp. 61-82 e 201-242.

paroquiais, havia um notório relapso em se registrar a origem dos escravos donos de escravos, de modo que sobre 96 deles o pároco ou não fez nenhuma menção ou apenas utilizou a vaga denominação preto, indicando uma suposta origem africana, que poderia abarcar indivíduos embarcados tanto nos portos da Costa da Mina quanto nos de Angola.

A origem mina da maioria dos cativos dos escravos-senhores reflete a dinâmica do tráfico negreiro baiano, que tinha na Costa da Mina seu principal negócio. O comércio com o reino de Angola além de ser feito num fluxo menor, pertencia a um circuito mais fechado de investidores. Isto estava relacionado, como já vimos, ao fato da principal moeda no comércio de escravos nos portos de Luanda e Benguela ser os panos asiáticos, cujo acesso era mais restrito e envolvia os vasos que navegavam para Índia. Ademais, como foi tratado em capítulos anteriores, nos navios oriundos de Luanda boa parte dos africanos traficados estavam consignados a negociantes em Angola, Lisboa e Bahia. Assim, eram transportados como fretes e não como carga própria da embarcação.

Na Costa da Mina, membros da tripulação e pequenos traficantes e investidores podiam enviar pequenas quantidades de produtos em navios negreiros para aquisição de escravos. Some-se a isto o fato da principal mercadoria do tráfico baiano na Costa da Mina ter sido o fumo, largamente produzido e beneficiado na Bahia e facilmente encontrado nos trapiches da Conceição e do Pilar. Não é de se estranhar, portanto, que a maioria dos cativos dos escravos-senhores tivessem sido embarcados na Costa da Mina. Além disso, deve-se ater às peculiaridades dos registros de batismo, principal fonte utilizada para a pesquisa sobre os escravos-senhores. Nos portos de Luanda e Benguela, comumente, realizava-se o batismo dos africanos antes do embarque. Por isso, os registros das paróquias baianas não apresentam o sacramento de africanos centro-ocidentais, salvo raríssimas exceções. Dos cinco cativos angolas pertencentes a escravos-senhores registrados na tabela 8, quatro se referem a mães de crianças crioulas que estavam sendo batizadas. Thereza angola, escrava da preta Anna nagô que, por sua vez, era escrava de Roque Teixeira, foi a única cativa angola pertencente a um escravo-senhor cujo assento de batismo foi localizado. Em seu registro não deixou de ser anotado, no entanto, ter sido excepcional aquele sacramento. De acordo com o pároco, Thereza “foi batizada debaixo de condição sem embargo de vir de Angola por se oferecer dúvida sobre o seu batismo”.⁶⁷

A autonomia sobre o seu trabalho era um importante fator para que o escravo conseguisse amealhar o suficiente para quitar suas obrigações com o seu senhor e, ao mesmo

⁶⁷ Livros de Batismo da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1771-1783, 9/6/1777, fl 95v, op. cit.

tempo, auferir um pecúlio, principalmente se o objetivo fosse adquirir um cativo. Não raro isto significava viver fora da casa do senhor e morar mais próximo ao local de trabalho. Manoel Joaquim Ricardo, um escravo-senhor do século XIX, durante uma disputa pela posse de duas escravas, chegou a afirmar que “ele teve sempre do seu mesmo senhor, há muitos anos, toda autorização para negociar por si e adquirir quaisquer bens, mas também uma ampla licença de morar fora da casa daquele seu senhor...”.⁶⁸ Não era diferente no século anterior, as poucas brechas deixadas pela documentação setecentista para compreender o fenômeno da posse de cativos por outros demonstram como autonomia para laborar e viver por si faziam parte da relação entre proprietários de escravos-senhores e as posses destes. Na freguesia do Pilar, na década de 1770, alguns assentos batismais deixaram escapar os diferentes arranjos de moradia envolvendo cativos e seus donos.

O escravo-senhor Caetano Monção, mina, ao se dirigir à igreja para batizar seu cativo Antônio, também mina, afirmou ao pároco que morava no Cais do Sodré, enquanto o seu senhor João Antônio Monção vivia nos Cobertos Pequenos da Conceição da Praia.⁶⁹ Houve casos em que o cativo não morava com o escravo-senhor, assim como este também não residia com seu respectivo proprietário. O reverendo licenciado Francisco Batista da Silva, vigário na freguesia de São Bartolomeu de Pirajá, subúrbio de Salvador, permitia que seu escravo Antônio Ribeiro preto mina trabalhasse e vivesse por si na freguesia do Passo, pagando-lhe os jornais ajustados. Em 13 de abril de 1778, Antônio Ribeiro se dirigiu até a igreja matriz do Pilar, e não a de sua freguesia, para batizar seu escravo, Antônio mina, ainda rapaz. Certamente fez isso por ter acertado que seu cativo morasse no Pilar com Francisco, preto mina, escolhido para ser o padrinho. A proximidade com o local de trabalho ou, quiçá, o aprendizado de algum ofício levou o escravo-senhor a tomar essa decisão. Francisco era escravo do capitão João Gomes, vizinho, por sua vez, de Antônio Ribeiro na Rua do Passo.⁷⁰

Em outro caso, ainda no Pilar, envolvendo também um rapaz mina por nome Antônio, a escolha por não residir junto ao escravo-senhor envolvia claramente o aprendizado de um ofício. Mateus da Silva preto mina, cativo do capitão negreiro João da Silva Guimarães, morava na Rua do Passo. Mas, ao batizar o seu cativo Antônio, mina, Matheus da Silva informou ao pároco que este residia no Pilar, na casa do mestre barbeiro Francisco Pacheco, onde aprendia o dito ofício.⁷¹

⁶⁸ Reis, “De escravo a rico liberto”, pp. 33-34; “From Slave to Wealthy African Freedman”, p. 137.

⁶⁹ Livros de Batismo da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1771-1783, 20/6/1773, fl 35, op. cit.

⁷⁰ Livros de Batismo da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1771-1783, 13/4/1778, fl 105, op. cit.

⁷¹ João da Silva Guimarães era capitão de navio negreiro, tendo feito, pelo menos, uma viagem a Costa da Mina, TSTD#50892. É possível, como discutido anteriormente, que o ramo de negócio do senhor de Matheus da Silva

Escravas-senhoras e suas cativas utilizavam arranjos de moradia semelhantes. Ana preta nagô, mencionada anteriormente, morava com seu senhor na freguesia de Santo Antônio Além do Carmo. Ela mantinha, porém, estreitas relações com africanas no Pilar, onde talvez trabalhasse ao ganho. Nesta freguesia, em 1777, batizou sua escrava Thereza angola. Ao vigário, Ana informou que a cativa vivia no Cais do Sodré na casa da preta Ephigênia, escrava de d. Josefa dos Santos. Esta senhora, por sua vez, morava junto ao convento de São Francisco na freguesia da Sé.⁷²

A escolha do escravo-senhor em permitir que sua propriedade residisse em outro local poderia envolver não apenas a dinamização do seu trabalho ou o aprendizado de um ofício. Não se pode descartar, por exemplo, a possibilidade do escravo-senhor tentar evitar que seu próprio dono interferisse na relação e na exploração da mão de obra do seu cativo. Ou ao contrário, que a autorização senhorial para se transformar o pecúlio em um escravo se desse mediante a condição deste não imputar de forma alguma custos para o senhor, o que incluiria a moradia.

Como foi demonstrado, o pecúlio de um escravo ou a posse de um cativo por este poderia ser, a qualquer momento, questionada, já que não havia amparo legal. As transações eram feitas com base em acordos informais e as tensões, em alguns momentos, sobressaem na documentação. No momento do batismo, nem sempre as coisas ocorriam sem sobressaltos. Alguns vigários, às vezes, exigiam a confirmação da propriedade do escravo-senhor pelo seu respectivo dono, que deveria se fazer presente em pessoa ou por escrito. Em 1765, o padre Nicácio Franco Campos, ao batizar Joana, adulta nagô, escrava de Rita, preta solteira, que, por sua vez, era escrava de Manoel José da Ilha, declarou que “fosse feito este assento como escrava, que é da dita acima, pois assim o convinha o dito senhor perante a mim, e várias testemunhas presentes”.⁷³

O senhor Hyeronimo Pereira Porto, no entanto, não achou por bem registrar o escravo de seu escravo nestes termos. De acordo com o vigário Custódio Rodrigues Landim, em 1744, o cativo João se dirigiu até a igreja da Conceição solicitando o batismo de Bento, mina, como seu escravo. O vigário ao inquirir Hyeronimo Pereira Porto, senhor de João, teve como resposta “que não convinha, em que ele [João] o intitulasse por seu escravo”. Ao que parece Porto permitia, no âmbito das relações domésticas, que seu escravo fosse proprietário de outro cativo, mas não concordava em legitimar essa posse em um documento público como o

tenha contribuído para este se tornar um escravo-senhor. Livros de Batismo da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1771-1783, 10/6/1778, fl 108, op. cit.

⁷² Livros de Batismo da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar 1771-1783, 9/6/1777, fl 95v, op. cit.

⁷³ Livros de Batismo da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1760-1769, fl 28v, op. cit.

batistério. Quiçá, Porto coadunava com as mesmas ideias que influenciaram Francisco Jorge, senhor de Simão angola, a afirmar que “preto cativo nada é seu” e, portanto, “não convinha” a um escravo intitular-se dono de outro escravo.⁷⁴

A falta de personalidade jurídica do escravo-senhor para gerir a sua propriedade se estendia por todas as esferas. Se, por um lado, era imperativa a autorização senhorial para se batizar um escravo como propriedade daquele, por outro, o mesmo ocorria quando o escravo-senhor desejava conceder a alforria a seu cativo. A escrava Thereza, moradora na Conceição, somente pode batizar como forro seu crioulinho Manoel, filho de sua cativa Luiza, após ordem do seu respectivo senhor, Agostinho Teixeira, que assinou o assento junto com o vigário e demais testemunhas.⁷⁵ O mesmo ocorreu com Inácio, jeje, na Sé, que somente conseguiu alforriar Domingos, filho de sua cativa Luiza, angola, após autorização do seu senhor Lourenço dos Santos Gama, que assinou o assento.⁷⁶

A posse de um cativo por outro cativo, cuja legitimidade se calcava apenas na negociação entre escravo e senhor, se tornava ainda mais peculiar quando envolvia escravos de proprietários ausentes. No caso de espaços urbanos como a Cidade da Bahia, são os cativos que pertenciam à Fazenda Real, comumente chamados de escravos do rei, que se destacaram como donos de escravos. Estes sujeitos, como visto em capítulo anterior, labutavam principalmente na Ribeira das Naus, na Conceição da Praia, além de servirem aos altos funcionários da administração colonial.

Os escravos do rei podiam ser comprados ou confiscados como punição a uma infração legal, principalmente àquela relacionada ao tráfico de africanos. Um alvará de 1618, por exemplo, proibia que se embarcassem nas naus da Índia escravos “que não sejam de idade que possam trabalhar”, além de vetar o transporte de escravas, sob pena de confisco para Fazenda Real. O desrespeito à lei de arqueações, de 1684 – que dentre outras determinações, como vimos, limitava a quantidade de escravos transportados em cada navio – também tinha como uma das penalidades a apreensão dos cativos.⁷⁷

A posse de escravos por Sua Majestade se estendia por todo o Império português, da Corte aos domínios na África, Ásia e no Brasil. Na Cidade da Bahia, ao que tudo indica, esses

⁷⁴ Livros de Batismo da Freguesia do Santíssimo Sacramento do Pilar, 1743-1747, fl 42v, op. cit.

⁷⁵ Livros de Batismo da Freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia, 1747-1751 28/05/1750, fl 251, op. cit.

⁷⁶ Livro de Batismo da Freguesia da Sé, 1773-1781, 22.04.1778, fl 211, op. cit.

⁷⁷ Em 1726, o escrivão da Fazenda Real José dos Reis Oliveira informava que na nau *N^a S^a da Piedade* foram “sequestradas 33 negrinhas e um negrinho de idade de 13 anos”. Já na nau *Madre de Deus* foram sequestrados “três negrinhas e nove negrinhos por menores da mesma idade” [13 anos]. Carta do [provedor-mor da Fazenda Real do estado do Brasil], Bernardo de Sousa Estrela ao rei [D. João V] sobre o sequestro para Fazenda Real dos escravos menores de dezoito anos e todas as mulheres que chegarem na nau da Índia, 21/08/1726, AHU, ACL, CU, 005 *Coleção Bahia Avulsos*, Cx. 28 D. 2539. Sobre a lei de arqueações de 1684 ver capítulo 1.

cativos desfrutavam de uma autonomia que lhes possibilitava amealhar um pecúlio e com ele comprar a alforria ou adquirir escravos. Provavelmente, o escravo do rei negociava com o funcionário real a quem diretamente servia as possibilidades de acúmulo e posse de bens. No momento da compra da alforria, por exemplo, cabia ao escravo encaminhar requerimento a Sua Majestade, sendo que a quantia era paga ao tesoureiro-geral da Fazenda Real na Bahia, o qual lhe passava a devida carta de liberdade. Este foi o caminho percorrido pelo crioulo Bento Araújo, “comprado pelo provedor geral Bernardo de Souza Estrela para o serviço da Ribeira das Naus”.⁷⁸ O mesmo fez o padre João Baptista de Mattos, natural da ilha de São Tomé, onde morava, para conseguir alforriar seu irmão. Vicente Luís de Mattos, homem pardo, era escravo de Sua Majestade e foi avaliado em 100\$000 réis, pagos pelo padre Mattos ao tesoureiro geral Antônio Cardoso dos Santos. Este passou a carta de liberdade após receber 30\$000 réis em dinheiro de contado e o restante por meio da oferta do escravo Antônio mina, avaliado em 70\$000 réis.⁷⁹

Nos assentos de batismo foram localizados dois cativos do rei como escravos-senhores: Joaquim e Teodoro. No entanto, eles não foram encontrados na documentação através do batismo de seus cativos, mas de forma indireta. Ao que tudo indica, Joaquim e Teodoro usufruíam de tamanha autonomia que decidiram estendê-la também as suas próprias escravas. Aliás, é através delas que foi possível identificar os escravos do rei.

Em 30 de agosto de 1739, Luiza compareceu à igreja da Conceição da Praia para amadrinhar José, mina, pertencente a Antônio Pereira Vilela. No assento, o coadjutor anotou ser a madrinha escrava de Teodoro, escravo, por sua vez, de Sua Majestade. Três anos depois, outra escrava de Teodoro, chamada Roza, teve seu nome registrado nos livros de batismo da Conceição. No período de 1742 e 1747, esta escrava amadrinhou, pelo menos, cinco cativos, demonstrando que ela e/ou talvez seu senhor haviam construído uma rede de relações na freguesia da Conceição. Entre aqueles que tiveram Roza como madrinha consta outra Roza, mina, escrava de Azevedo; Lourenço mina, pertencente ao desembargador Manoel Antônio da Cunha Porto Maior; Francisca mina, escrava de João de Freitas Viana; a crioulinha

⁷⁸ Carta do Rei da Portugal ao Vice-Rei do Brasil sobre um requerimento do escravo Bento Araújo solicitando a mercê real da sua liberdade, restituindo o dinheiro pelo qual foi comprado pelo Provedor Geral Bernardo de Souza Estrala para o serviço da Ribeira das Naus. Atendendo às suplicas do requerente ordena S. Maj. ao Vice-Rei que mediante resgate da quantia pela qual o escravo foi adquirido, mande o Tesoureiro Geral Passar-lhe o título da liberdade, como pede, 19/08/1738, APEB, *Seção Colonial/Provincial*, Ordens Régias, Vol. 34 Doc. 137.

⁷⁹ Erário Régio, ANTT, *Capitanias do Brasil*, Baía, livro 63, nº 60, fl 8.

Clemência, cativa de Miguel Álvares de Freitas e a crioulinha Felícia, pertencente a Manoel Rodrigues Claro.⁸⁰

A consagração de parentesco espiritual entre Roza e três minas recém-chegados, além dos filhos de duas africanas pode ter como pano de fundo a efetivação de laços de solidariedade e sociabilidade envolvendo africanos de origens comuns. O batismo de africanos vindo da Costa da Mina e de outros portos, na maioria das vezes, ocorria meses após o desembarque. Nesse ínterim, alguns faleciam, devido às doenças e à exaustão provocadas pela travessia atlântica, sem receber o sacramento. Nestas condições acabavam sepultados no banguê, esquife da Santa Casa de Misericórdia, sendo registrados pelo escrivão da irmandade como “um negro”, “um preto” ou “um escravo novo”. Nos inventários, às vezes, ocorria de africanos pagãos serem registrados na relação de bens de seus senhores, como foi visto nos casos de Eufrásia de Jesus e de Jacinto Gomes. Este registrou que sua escrava Josefa possuía uma escrava “moleca nova”, ou seja, que ainda não havia sido batizada quando ele partiu em viagem para a Costa da Mina.⁸¹

Apesar do batismo ocorrer em um espaço curto de meses após o desembarque, é possível que as relações de apadrinhamento envolvendo africanos ladinos e recém-chegados apontem para as primeiras tentativas destes de reconstruir ou estabelecer novos laços no novo mundo, como salientou Moacir Maia em estudo sobre apadrinhamento de africanos em Mariana na primeira metade do século XVIII.⁸² Esta possibilidade seria mais um elemento revelador do espaço de autonomia desfrutado por Roza, cativa do escravo do rei Teodoro, para se relacionar dentro da comunidade africana na Conceição da Praia.

Já Joaquim, “escravo de El Rei”, tinha pelo menos duas cativas. Uma delas era Maria que, em 2 de fevereiro de 1742, foi madrinha de Luiza e Ignacia, adultas da Costa da Mina.⁸³ A outra cativa de Joaquim também se chamava Roza, ou melhor, Roza Maria, preta. No dia 3 de setembro de 1747, esta escrava compareceu à igreja da Conceição da Praia e protagonizou uma cena, no mínimo, inusitada: levou a pia batismal a sua escrava Benedita para receber os santos óleos. O batismo foi registrado da seguinte forma pelo coadjutor: “pus os santos óleos a Benedita adulta da Costa da Mina escrava de Roza Maria preta, escrava de Joaquim escravo

⁸⁰ Os assentos de batismo no qual Roza, escrava de Theodoro, este escravo de El Rei, aparece como madrinha são: Livros de Batismos da Freguesia de N^a S^a Conceição da Praia, 1739-1743, fl 264; 1743-1747, fl 43v; 1747-1751 fl 136v, fl 148 e 154v.

⁸¹ Inventário *post-mortem* de Eufrásia do Nascimento de Jesus, 1752, op. cit. Inventário *post-mortem* de Jacinto Gomes, 1752, op. cit.

⁸² Moacir Rodrigo de Castro Maia, “O apadrinhamento de africanos em Minas colonial: o (re)encontro na América (Mariana, 1715-1750)”, *Afro-Ásia*, 36 (2007), 39-80.

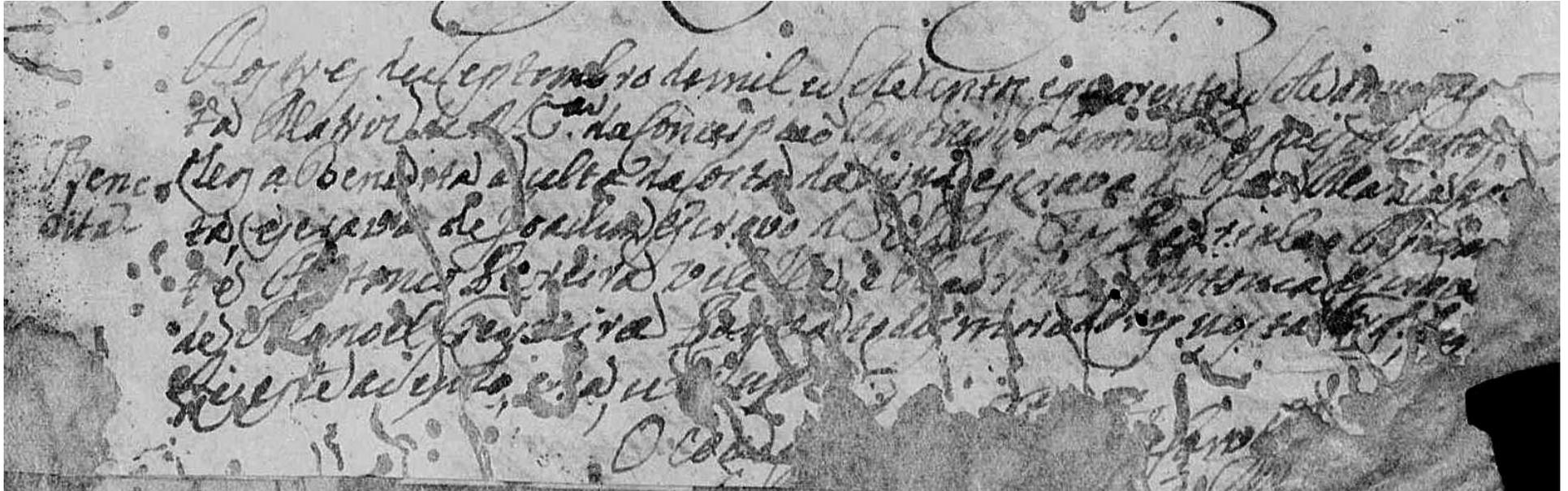
⁸³ Livros de Batismos da Freguesia de N^a S^a Conceição da Praia, 1739-1747, fl 254v, op. cit.

de El Rei”.⁸⁴ Por se tratar de um documento incomum, apresento abaixo a imagem do assento registrado no livro.

⁸⁴ Livro de Batismos da Freguesia de N^a S^a Conceição da Praia, 1747-1751, fl 159, op. cit. Alejandro de La Fuente, ao estudar os escravos da Coroa espanhola numa mina de cobre em Cuba, salienta como estes cativos possuíam determinados privilégios. Cf. “Slave Law and Claims-Making in Cuba: The Tannenbaum Debate Revisited”, *Law and History Review*, n^o 22, vol. 2 (2004), pp. 339-369.

IMAGEM 4

ASSENTO DE BATISMO DE BENEDITA DA COSTA DA MINA



Fonte: Livro de Batismo da freguesia de N^a S^a da Conceição da Praia 1747-1751, fl 159, disponível em: <https://www.familysearch.org/search/image/index>.

O papel ideológico embutido na posse de um escravo por outro fica patente na relação entre Joaquim e Roza Maria. Autonomia para trabalhar, e talvez também para viver, junto com a possibilidade de poder amealhar bens e, entre eles, escravos, certamente eram mais eficazes como estratégia de dominação que a ameaça do tronco ou do chicote. Era a mesma lógica que regia a relação entre o escravo-senhor e seu dono livre. Teodoro e Joaquim usufruíam de autonomia, possibilidade de movimentação e estabelecimento de relações que não estavam ao alcance de todo e qualquer cativo. Teodoro, por exemplo, permaneceu, no mínimo, oito anos como escravo-senhor, sem que lhe parecesse conveniente – ou quiçá possível – a compra da alforria. É válido supor que Luiza, Roza, Maria e Roza Maria nem residissem debaixo do mesmo teto que Teodoro e Joaquim, talvez fossem ganhadeiras na freguesia, vivendo do seu comércio, o que explicaria relações tão extensas de compadrio e condições mais favoráveis para comprar um cativo.

A experiência de escravos serem donos de escravos é algo intrigante. Porém, talvez o seja muito mais para o pesquisador do século XXI do que para os contemporâneos. Embora haja pontualmente demonstrações de surpresa ou dúvida, a existência de escravos-senhores era fato normal para os indivíduos que viviam na Cidade da Bahia, no século XVIII. Se escravos viviam o paradoxo de terem escravos, certamente é porque pretendiam, um dia, serem libertos. Caso essa liberdade fosse alcançada de forma gratuita, os escravos-senhores teriam a rara oportunidade de adentrar o mundo dos libertos em condições financeiras menos precárias do que a maioria dos forros, em geral, descapitalizados no momento da compra da alforria. A escravidão não tinha limites e, graças ao tráfico transatlântico, se disseminara por toda a sociedade.

PALAVRAS FINAIS

Pensar o tráfico transatlântico de africanos como fio condutor deste trabalho foi uma tentativa de compreender a relação deste fenômeno com a sociedade escravista colonial, para além do seu papel de mero fornecedor de mão de obra. Ou seja, entender como a Cidade da Bahia se forjou pela circunstância de abrigar uma comunidade de negociantes dedicados ao tráfico, de fornecer a estrutura logística e de ter sido, ao longo da maior parte do período setecentista, o principal porto negreiro das Américas. Contudo, este enfoque não buscou resumir a economia e a vida social da cidade ao comércio negreiro, ao contrário, sabe-se que este negócio era apenas uma das vertentes que a caracterizava. Salvador desempenhava ainda os papéis de centro administrativo da colônia e um dos principais portos de escoamento da sua produção colonial. A economia da cidade, portanto, era fortemente influenciada pela lavoura açucareira, seguida da produção de tabaco, ao mesmo tempo em que esteve articulada à produção e escoamento do ouro das Minas Gerais e do sertão da própria capitania. O tráfico negreiro lhe agregava mais um dinamismo comercial, e dos mais relevantes, uma vez que era fundamental para o abastecimento dos engenhos, lavouras e lavras de ouro com mão de obra, além de assegurar os braços para todo trabalho doméstico e manual realizado nas vilas e cidades da colônia.

A proeminência dos homens de negócio da Bahia está relacionada justamente a este dinamismo em torno da cidade e seu Recôncavo. Inserir-se na navegação de longo curso pelo Atlântico era também desafiar um espaço dominado pelos comerciantes da metrópole. Por isso, a ação empreendida pelos traficantes da capitania, que consolidaram um monopólio sobre a navegação para a Costa da Mina, desde a primeira metade do século XVIII, causou incômodos entre negociantes de Lisboa e entre os membros do Conselho Ultramarino. Para efetivarem esse propósito, esses comerciantes da Bahia seguiram os passos dos seus congêneres na metrópole e também instituíram uma *Mesa para o Bem Comum*, visando organizar o comércio conforme seus interesses.

A autonomia dos colonos sobre setores importantes dos negócios coloniais é um dos caros temas discutidos pela historiografia nos últimos vinte anos, especialmente nos trabalhos de João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho e Manolo Florentino.¹ Esta pesquisa, de certo modo,

¹João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho e Maria de Fátima Gouvea (orgs.), *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. João Fragoso, *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro 1790-1830*, 2ª ed. rev., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998. Manolo Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: século XVIII e XIX*, São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

aproxima-se dessa linha de interpretação ao destacar o protagonismo dos negociantes de Salvador em torno de um dos poucos espaços de comércio internacional que os reinóis não conseguiram dominar. Apesar dos revezes sofridos pelo grupo de 23 proprietários de embarcações a partir da provisão pombalina de 1756, poucos anos depois, eles conseguiriam minimizar os seus efeitos e elegeriam representantes na *Mesa da Inspeção*, impondo-se como os principais negociantes da rota entre a Bahia e a Costa da Mina. Se é possível denominar isto de autonomia, o certo é que foi uma conquista advinda da ousadia desses homens, e também algumas mulheres, como foi visto, que tornaram o tráfico com a Costa da Mina o seu espaço privilegiado de lucro e poder.

Um dos objetivos deste trabalho foi compreender o papel dos portos angolanos no tráfico baiano. Com um mercado controlado por negociantes lisboetas e seus agentes luso-africanos e sobre bases comerciais distintas daquelas do Golfo do Benim, Luanda se apresentava como uma praça em que dificilmente os homens de negócio da Bahia gozariam de grande inserção. Isto, no entanto, não os afastaria completamente deste porto. Salvador fazia parte da rota de muitos navios que se dirigiam a Índia, permitindo que homens de cabedal, comissários e intermediários acessassem os imprescindíveis tecidos asiáticos para investirem em Angola. Porém, foi em Benguela onde os traficantes que já navegavam para a Costa da Mina se sentiram à vontade para atuar, pois ali usufruíam da autonomia que lhes era tão cara. As dinâmicas que impulsionaram as negociações entre a praça da Bahia e a região de Angola não se chocavam àquelas da Costa da Mina. Isto é, aquele comércio se desenrolava paralelo a este último e não somente quando um ou outro enfrentava reveses.

Os desembarques contínuos e crescentes de africanos, ao longo do Setecentos, contribuíram para a escravidão se disseminar por toda a cidade e em todas as atividades econômicas nela desenvolvidas, incluindo a organização logística do tráfico negreiro. A mão de obra escrava predominava na construção e manutenção das embarcações, bem como na navegação interna da colônia e compunha a maior parte das tripulações negreiras. Pelas características do trabalho a bordo dos tumbeiros não havia como ser diferente. Além do duro labor da marinhagem, estes africanos atuavam como cirurgião-barbeiro, sendo responsáveis pelos cuidados com a saúde tanto dos tripulantes, quanto da carga humana. Ademais, assumiam a função de língua, ou seja, de tradutor, auxiliando os capitães nas transações com autoridades africanas e também na comunicação com os cativos embarcados.

A maioria da população livre e liberta, fosse branca ou de origem africana, buscava na escravidão lucro, prestígio e poder. Para alguns, em especial, a propriedade de cativos demarcava a sua condição de não escravo. No entanto, a Cidade da Bahia demonstrou uma das

facetadas mais surpreendentes da escravidão: a posse de escravos por outros escravos. Ou seja, subverteu a ideia da propriedade escrava como forma de afirmar a liberdade, passando ela a ser exercida como estratégia para desfrutar de um cativeiro mais ameno. Nesses termos, a manumissão torna-se um projeto a longo prazo, talvez visando uma experiência de liberdade menos empobrecida. A existência de escravos donos de escravos demonstra a força ideológica do sistema escravista. Consentindo-se e reconhecendo-se, através da Igreja e do Estado, a existência de escravos-senhores, disseminavam-se as possíveis vantagens da aceitação das regras do jogo. Em outras palavras, bons serviços, trabalho duro, fidelidade e gratidão seriam tidas como práticas positivas que poderiam levar o indivíduo, ainda enquanto escravo, a alimentar o sonho da propriedade e da liberdade.

Uma tese de doutoramento, como todo trabalho desta natureza, é apenas a porta de entrada ao mundo acadêmico. Logo, longe de encerrar um tema de pesquisa, ela pretendeu ampliar o leque de possibilidades analíticas para discutir a história do tráfico e da escravidão na Bahia setecentista. Por isso, escolheu-se denominar este tópico como “palavras finais” e não “conclusão”, como de praxe, uma vez que este trabalho se encerra suscitando novas questões, que dificilmente uma tese sozinha poderia responder. Está em aberto, por exemplo, o campo de estudos sobre a ação política dos negociantes da praça da Bahia, bem como as relações que estes estabeleceram com os vice-reis e governadores gerais do Estado do Brasil. Aliás, o envolvimento das autoridades coloniais com o tráfico baiano ainda carece de pesquisas mais aprofundadas.

De igual maneira, este trabalho, ao discutir o funcionamento da Ribeira das Naus e a posse de escravos por indivíduos forros, mencionou como os membros do Terço de Henrique Dias possuíam certa proeminência no mundo dos libertos. Ao mesmo tempo, no mundo dos brancos lhes era conferido e delegado um *status* de inferioridade, relacionada à origem africana, tanto na hierarquia militar, quanto nas funções desta milícia. Os significados atribuídos pelos libertos, nascidos na África ou no Brasil, a esta tropa reivindicam ainda uma análise mais profunda, bem como o papel que ela desempenhava naquela sociedade, seja na afirmação da liberdade para uns ou como marca da escravidão para outros ou mesmo ambas possibilidades.

Esta pesquisa também evidenciou um aspecto pouco discutido pela historiografia da escravidão, refiro-me à propriedade escrava por Sua Majestade o rei de Portugal. Nas anotações de cronistas e viajantes, estes escravos estariam ligados à troca de presentes entre o rei europeu e os monarcas africanos ou a funções domésticas nos palácios da Corte. Neste trabalho, todavia, os escravos do rei foram identificados inicialmente, nos registros de

batismo, como proprietários de cativos. A partir daí, buscou-se compreender por que a Fazenda Real havia optado pela mão de obra escrava e com qual finalidade. A Ribeira das Naus, o trabalho no porto e o serviço pessoal às altas autoridades coloniais demonstraram que a escravidão estava incrustada em variados espaços da sociedade, onde quase todos tinham escravos, inclusive o rei. A propriedade escrava régia certamente se estendia sobre várias partes do Império, logo esta é mais uma inflexão lançada por este trabalho que, no entanto, carece de um maior aprofundamento.

Por último, o fenômeno dos escravos-senhores surpreende e demonstra a força do sistema escravista, em especial, o seu poder ideológico de dominar prescindindo da violência direta. As pesquisas realizadas para a Bahia oitocentista apontam para a continuidade desta prática e como o tráfico transatlântico de africanos foi central neste processo. Esta tese é apenas uma contribuição a uma historiografia que, nos últimos trinta anos, vasculhou os arquivos e analisou as personagens da escravidão como sujeitos políticos e com plena consciência de sua ação histórica. Conforme dito anteriormente, esta pesquisa é apenas um começo.

FONTES:**Arquivos, bibliotecas e instituições consultadas:**Arquivo Público do Estado da Bahia

Seção Judiciária:

260 Inventários *post-mortem* de Salvador (1700-1800);

Livros de Nota 1700-1750 – Seção Judiciária.

Seção Colonial/Provincial:

Ordens Régias;

Livros de Alvarás, Provisões e Registros ;

Correspondências expedidas e recebidas pelo governador-geral.

Arquivo Histórico Ultramarino:

Fundos:

Bahia – Avulsos;

Bahia – Coleção Eduardo Castro e Almeida;

Bahia – Coleção Luísa da Fonseca;

Pernambuco – Avulsos;

São Tomé;

Angola;

Guiné.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo:

Fundos:

Feitos Findos;

Junta do Comércio;

Ministério do Reino;

Papéis do Brasil;

Chancelaria Régia;

Erário Régio.

Arquivo da Santa Casa da Misericórdia da Bahia

Livro de Bangüê 1741-1800

Arquivo Municipal de Salvador

Posturas Municipais 1700-1800

Atas da Câmara 1700-1800

Biblioteca Nacional de Lisboa

Manuscritos da Coleção Pombalina

Biblioteca de Évora:

Coleção Cunha Rivara

Biblioteca do Centro de Estudos Baianos:

BARBINAIS, Le Gentil de La. *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. [Esteve na Bahia entre 16 de novembro de 1717 a 18 de fevereiro de 1718] -

FRÈZIER, 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. [Engenheiro ordinário do Rei, permaneceu na Bahia entre 26 de abril e 7 de maio de 1714]

FROGER. *Relation d'un voyage de M. de Gennes au détroit de Magellan, fait em 1695, 1696 et 1697.* Paris, 1698. [Esteve na Bahia entre 20 de junho a 7 de agosto de 1696]

Viajantes e cronistas que escreveram sobre a Bahia setecentista.

ANTONIL, André João (pseudônimo João Antônio Andreoni). *Cultura e Opulência do Brasil.*

CALDAS, José Antônio. *Notícia Geral de toda essa Capitania da Bahia, desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*, Edição fac-similar, Salvador, Tipografia Beneditina, 1951.

DAMPIER, *Voyage.* Amsterdã, 1705.

LESSA, Clado Ribeiro de, *Crônica de uma Embaixada Luso-brasileira à Costa d'África em fins do século XVIII, incluindo o texto da Viagem de África em o Reino de Dahomé escrita pelo Padre Vicente Ferreira Pires no ano de 1800 e até o presente inédita*, São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957.

MENDES, Luiz Antonio Oliveira, *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura entre a Costa d'África e o Brasil*, 2ª ed., Salvador: P55 Edições, 2013.

PITA, Sebastião Rocha. *História da América Portuguesa*. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia, São Paulo, 1976.

Coleções e fontes impressas:

LARA, Sílvia Hunold. “Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa”, in José Andrés-Gallego (coord.), *Nuevas aportaciones a La historia jurídica de Iberoamérica*, Madri, Fundación Histórica Tavera /Digibis/Fundación Hernando de Larramendi, 2000, (CD-ROM),

Ordenações Filipinas, Ed. fac-similar da 14ª Ed., segundo a primeira, de 1603, e a nona, de Coimbra, de 1821/ por Cândido Mendes de Almeida, Brasília, Senado Federal, Conselho Editorial.

Repertório de fontes sobre a escravidão existentes no Arquivo Municipal de Salvador. As Posturas (1631/1889). Fundação Gregório de Matos, Prefeitura Municipal de Salvador, 1988.

Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia, feitas e ordenadas pelo ilustríssimo e reverendíssimo senhor d. Sebastião Monteiro da Vide, Brasília, Senado Federal, Conselho Editorial, 2007.

Coleções e fontes online:

The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD): <http://www.slavevoyages.org/>

Family Search: <https://www.familysearch.org>

The Ius Lusitaniae Database: <http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/pesquisasimples.php>

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- ACIOLI, Gustavo e MENZ, Maximiliano M. “Resgate e Mercadorias: uma análise do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII)”, *Afro-Ásia*, nº 37, (2008), pp. 43-73.
- AKINJOGBIN, Isaac Adeagbo. *Dahomey and Its Neighbours 1708-1818*, London: Cambridge University Press, 1967.
- ALENCASTRO, Luiz Filipe de *O Trato dos Viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo, Companhia das Letras, 2000.
- ALGRANTI, Leila Mezan. *Honradas e devotas: mulheres da Colônia: condição feminina nos conventos e recolhimentos do Sudeste do Brasil, 1750-1822*. Rio de Janeiro, José Olympio; Brasília: Edunb, 1993.
- ALMEIDA, Kátia Lorena Novais. *Alforrias em Rio de Contas – Bahia século XIX*, Salvador: Edufba, 2012.
- _____. *Escravos e libertos nas minas do Rio de Contas: Bahia, século XVIII*, Salvador: EDUFBA, 2018.
- ANDRADE, Maria José de Souza. *A mão-de-obra escrava em Salvador, 1811-1860*. São Paulo: Corrupio, 1988.
- ANDRADE, Maria José de Souza. *A mão-de-obra escrava em Salvador, 1811-1860*, São Paulo, Corrupio, 1988.
- ANTUNES, Luís Frederico Dias. “A influência africana e indiana no Brasil, na virada do século XVIII: escravos e têxteis”, in: João Fragoso, Manolo Florentino, Antônio Carlos Jucá, Adriana Campos (orgs), *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*, (Vitória: Edufes, 2006), pp. 125-150.
- ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira de. “O Duplo Cativo. Escravidão urbana e o sistema prisional no Rio de Janeiro 1790 – 1821”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004).
- ARAÚJO, Emanuel. “A arte da sedução: sexualidade feminina na Colônia”. In: Mary Del Priore (org). *História das Mulheres no Brasil*. São Paulo, Contexto, 1997.
- ARAÚJO, Ubiratan Castro de. “A política dos homens de cor no tempo da Independência” *Estudos Avançados*, nº 18, vol. 50, 2004, pp. 253-269.
- AZEVEDO, Elciene. “Para além dos tribunais: advogados e escravos no movimento abolicionista em São Paulo”, in LARA, Sílvia Hunold e MENDONÇA, Joseli Maria Nunes (orgs.) *Direitos e Justiça no Brasil: ensaios de história social*, Campinas, Ed. Unicamp, 2006, pp. 199-237.

- AZEVEDO, Thales de. *Povoamento da Cidade do Salvador*, Salvador, ed. Itapuã, 1969.
- BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2003.
- BELLINI, Ligia. “Por amor e por interesse: A relação senhor-escravo em cartas de alforria”. In: REIS, João José (org.). *Escravidão e Invenção da Liberdade: estudos sobre o negro no Brasil*. São Paulo, Brasília: Brasiliense, 1988, p. 73-86.
- BERGAD, Laird W. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888*, Bauru-SP, EDUSC, 2004.
- BICALHO Maria Fernanda e FERLINI Vera Lúcia Amaral (orgs.) *Modos de Governar: idéias e práticas políticas no império português, séculos XVI-XIX*, São Paulo, ed. Alameda, 2005.
- BLACKBURN, Robin, *A construção do escravismo no Novo Mundo. Do Barroco ao Moderno 1492-1800*. São Paulo, Record, 2003.
- BOTELHO, Tarcísio “Batismo e compadrio de escravos: Montes Claros, Minas Gerais, século XIX” in *Locus*, Juiz de Fora: Ed. da UFJF, vol 3, (1997), pp. 108-115.
- BOXER, Charles R. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*. São Paulo: Editora Nacional, Edusp, 1973.
- _____. *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. 3ª ed., Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2000.
- _____. *O Império Marítimo Português. 1415-1825*, São Paulo, Companhia das Letras, 2002.
- BUCK-MORSS, Susan. “Hegel e Haiti”, *Novos Estudos – CEBRAP*, nº.90, (2011), pp.131-171.
- CÂNDIDO, Mariana Pinho. “Negociantes baianos no porto de Benguela: redes comerciais unindo o Atlântico setecentista”, in Roberto Guedes (org.) *África: brasileiros e portugueses – séculos XVI-XIX*, 1ª ed., (Rio de Janeiro: Mauad X, 2013),
- _____. “Os agentes não europeus na comunidade mercantil de Benguela, c. 1760-1820”, *Saeculum Revista de História*, nº 29 (2013), pp. 97-124.
- _____. *An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and Its Hinterland*, Princeton: Princeton University Press, 2013.
- _____. *Fronteras de esclavización: esclavitud, comercio e identidad en Benguela 1780-1850*, México: El Colegio de México, Centro de Estudios de Asia y África, 2011.
- CARRERA, Antônio. *As Companhias Pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*, Porto:Ed. Presença, 1983.

- CARVALHO, Flávia Maria de. *Sobas e homens do rei: relações de poder e escravidão em Angola (séculos XVII-XVIII)*, Macéio: EDUFAL, 2015.
- CARVALHO, Marcus J. M. “De portas adentro e de portas afora: trabalho doméstico e escravidão no Recife, 1822-1850”, *Afro-Ásia*, n.º. 29-30, (2003), pp. 41-78.
- CASTELLUCCI JUNIOR, Wellington. *Caçadores de baleia: armações, arpoadores, atravessadores e outros sujeitos envolvidos nos negócios do cetáceo no Brasil*, São Paulo, Annablume, 2009.
- CAVALCANTI, Nireu Oliveira. “O comércio de escravos novos no Rio setecentista”, in: Manolo Florentino (org.), *Tráfico, cativo e liberdade (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*, (Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2005)
- CHALHOUB, Sidney. *Machado de Assis, Historiador*, São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- CHALHOUB, Sidney. *Machado de Assis: historiador*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- _____. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- _____. “Escravidão ilegal e precarização da liberdade no Brasil Império”. In: AZEVEDO, Elciene [et al.] (orgs.). *Trabalhadores na cidade: cotidiano e cultura no Rio de Janeiro e em São Paulo, séculos XIX e XX*. Campinas: Ed. Unicamp, 2009, pp. 23-62.
- COSTA, Robson Pedrosa. “A Ordem de São Bento e os escravos do Santo, Pernambuco, séculos XVIII e XIX”, (Tese de Doutorado, Universidade Federal de Pernambuco, 2013).
- CUNHA, Manuela Carneiro da. “Sobre os silêncios da lei. Lei costumeira e positiva nas alforrias de escravos no Brasil do século XIX”, in *Antropologia do Brasil: mito, história e etnicidade*, São Paulo: Ed. Brasiliense/Edusp, 1986, pp. 123-144.
- 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: Vulgata, 2002.
- ELLIS, Mirian. *A baleia no Brasil colonial*, São Paulo, Edusp, 1968.
- FARIA, Sheila de Castro. “Sinhás Pretas, Damas Mercadoras. As pretas minas nas cidades do Rio de Janeiro e de São João Del REy, (1700-1850)” (Tese para Professor Titular, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2004).
- FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1998.

- FERLINE, Vera. *Terra, Trabalho e Poder: o mundo dos engenhos no Nordeste colonial*, Bauru-SP, EDUSC, 2003.
- FERREIRA, Roberto Guedes, “Na pia batismal. Família e compadrio entre escravos na freguesia de São José do Rio de Janeiro (primeira metade do século XIX)”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense, 2000).
- FERREIRA, Roberto Guedes. *Egressos do cativo: trabalho, família, aliança e mobilidade social (Porto Feliz, São Paulo, c.1798-c.1850)*. Rio de Janeiro: Mauad X, FAPERJ, 2008.
- FERREIRA, Roquinaldo Amaral. “Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800”, (Tese de Doutorado, University of California, 2003)
- _____. “A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na Costa do Ouro (Ca. 1637 – Ca. 1700)”, *Vária História*, Belo Horizonte, vol 26, nº 44, (jul/dez 2010), pp. 479-498.
- _____. “A primeira partilha da África: decadência e ressurgência do comércio português na costa do Ouro (ca. 1637- ca.1700)”. *Vária História*. Belo Horizonte, vol 26, nº 44, (jul/dez 2010), pp 479-498.
- _____. “Dinâmicas do comércio intracolônial: geribitas, panos asiáticos e guerras no tráfico angolano de escravos (século XVIII)”, in: João Fragoso, Maria Fernanda Baptista Bicalho, Maria de Fátima Silva Gouvêa (orgs.), *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*, (Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001), pp. 339-378.
- FIGUEIREDO, Luciano Raposo de Almeida. *O avesso da memória: cotidiano e trabalho da mulher em Minas Gerais no século XVIII*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1999.
- FILHO, Luis Viana. *O negro na Bahia: (um ensaio clássico sobre a escravidão)*, 4ª ed. Salvador: Edufba, Fundação Gregório de Matos, 2008.
- FLEXOR, Maria Helena Ochi, *Oficiais mecânicos na cidade de Salvador*, Salvador, Prefeitura Municipal de Salvador, 1974
- _____. “Os ofícios mecânicos e o negro no espaço urbano de Salvador”, *Atas do IV Congresso Internacional do Barroco Íbero-Americano*, pp. 811-833.
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: século XVIII e XIX*, São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. “Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)”, *Afro-Ásia*, nº 31 (2004), pp. 83-126.

- FLORY, Rae e SMITH, David Grant. “Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries”. *Hispanic American Historical Review*, vol. 58 n. 4, (1978), pp. 571-594.
- FLORY, Rae Jean Dell. “Bahian society in the mid-colonial period: the sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Recôncavo, 1680-1725”, (Tese de Doutorado, University of Texas, Austin, 1978).
- FRAGOSO, João e GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.), *O Brasil Colonial, volume 3, (ca. 1720 – ca.1821)* (Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2014)
- FRAGOSO, João Luís, *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*, Rio de Janeiro, civilização Brasileira, 1998.
- _____; ALMEIDA Carla Maria Carvalho de e SAMPAIO Antônio Carlos Jucá de (orgs.), *Conquistadores e Negociantes: história de elite no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2007.
- _____; FLORENTINO, Manolo; JUCÁ, Antônio Carlos; CAMPOS, Adriana. (org^s) *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*, Vitória- ES, Edufes, 2006.
- _____; BICALHO, Maria Fernanda Baptista, GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- _____. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro 1790-1830*, 2ª ed. rev., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.
- FRANK, Zephyr L. *Dutra's World: Wealth and Family in Nineteenth-Century Rio de Janeiro*. University of New Mexico Press, 2004.
- FREYRE, Gilberto. *Casa Grande & Senzala: formação da família brasileira sob o regime patriarcal*. Rio de Janeiro: Record, 27º Ed. 1990.
- _____. *Sobrados e Mocambos: decadência do patriarca e desenvolvimento do urbano*. São Paulo: Ed. Global, 2006.
- FURTADO, Júnia Ferreira. “Pérolas Negras: mulheres livres de cor no Distrito Diamantino”. In: Idem (org). *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001, pp. 81-121.
- _____. “Teia de negócios: conexões mercantis entre as Minas do ouro e a Bahia, durante o século XVIII”. In: FRAGOSO, João [et al.] (orgs). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006, pp 165-192.

- _____. *Chica da Silva e o contratador dos diamantes — o outro lado do mito*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- GINZBURG, Carlo. Enrico Castelnuovo e Carlo Poni (orgs.). *A micro-historia e outros ensaios*. Lisboa: Difel; Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.
- GOMES, Flávio dos Santos e SOARES, Carlos Eugênio Líbano. “Sedições, haitianismo e conexões no Brasil escravista. Outras margens do Atlântico negro”, *Novos Estudos CEBRAP*, nº 63, (jul/2002), pp. 131-144.
- _____. “Experiências transatlânticas e significados locais: idéias, temores e narrativas em torno do Haiti no Brasil escravista”. *Tempo*. Rio de Janeiro, nº 13, pp. 209-246.
- _____. *A hidra e os pântanos: mocambos, quilombos e comunidades de fugitivos no Brasil, (século XVI-XIX)*. São Paulo: UNESP, Ed. Polis, 2005.
- GONÇALVES, Andre Lisly. “Prática de alforrias nas Américas: dois estudos de caso em perspectiva comparada”, in Eduardo França Paiva e Isnara Pereira Ivo (orgs.) *Escravidão, mestiçagem e histórias comparadas* (São Paulo: Annablume, Belo Horizonte: PPGJH-UFMG, Vitória da Conquista: Edições UESB, 2008), p. 74 e 75.
- _____. *As margens da liberdade: Estudo sobre a prática de alforrias em Minas colonial e provincial*, Belo Horizonte: Fino Traço, 2011.
- GRAHAM, Sandra Lauderdale, *Proteção e Obediência: criadas e seus patrões no Rio de Janeiro, 1860-1910*, São Paulo, Companhia das Letras, 1992.
- GUDEMAN, Stephen e SCHWARTZ, Stuart B. “Purgando o pecado original: compadrio e batismo de escravos na Bahia no século XVIII”, in João José Reis, *Escravidão e Invenção da Liberdade: estudos sobre o negro no Brasil*, Rio de Janeiro: Ed. Brasiliense, 1988
- GUIZELIN, Gilberto da Silva. “A abolição do tráfico de escravos no Atlântico Sul: Portugal, o Brasil e a questão do contrabando de africanos”, *Almanack. Guarulhos*, nº 05, (2013), pp.123-144.
- HICKS, Mary Ellen. “The Sea and the Shackle: African and Creole Mariners and the Making of a Luso-African Atlantic Commercial Culture, 1721-1835” (Tese de Doutorado, University of Virginia, 2015)
- HIGGINS, Kathleen J. *"Licentious Liberty" in a Brazilian Gold-mining Region: Slavery, Gender, and Social Control in Eighteenth-Century Sabará, Minas Gerais*, University Park, Pennsylvania Press, 1999.

- HOLANDA, Sergio Buarque (dir.) *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo I – *A Época Colonial, vol 2 – Administração, Economia, Sociedade*, São Paulo, Ed. Difusão Européia do Livro, 1973.
- HORA, Raiza Cristina Canuta da. “Sob os olhos do Bonfim: africanos em suas vivências matrimoniais, familiares e sociabilidades na Cidade da Bahia nos séculos XVIII e XIX (1750-1810)”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2015).
- JANCSÓ, István e MOREL, Marco, “Novas perspectivas sobre a presença francesa na Bahia em torno de 1798”, *Topoi*, vol 8, nº 14, (2007), pp.206-232.
- KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro 1808-1850*, São Paulo, Companhia das Letras, 2000.
- KENNEDY, John Norman. “Bahian elites, 1750-1822”, *Hispanic American Historical Review*, 53 (3), (1973), p. 415-439.
- KLEIN, Hebert, *A escravidão africana, América Latina e Caribe*. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Ed. Fac-similar, São Paulo, Hucitec, Unicamp, 2000.
- LARA, Silvia Hunold. “Uma embaixada africana na América portuguesa”, in István Jancsó e Iris Kantor (orgs.) *Festa: Cultura e Sociabilidade na América Portuguesa (vol 1)*, (São Paulo: Hucitec, Fapesp, 2001), pp. 151-165.
- _____. *Campos da Violência: escravos e senhores na capitania do Rio de Janeiro: 1750-1808*, Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- _____. *Fragmentos setecentistas: escravidão, cultura e poder na América Portuguesa*, São Paulo, Cia das Letras, 2007
- LAW Robin. *Ouidah. The Social History of a West African Slaving “Port” 1727-1892*, Athens, Ohio University Press; Oxford, James Currey, 2004
- _____. “‘The Common People Were Divided’: Monarchy, Aristocracy and Political Factionalism in the Kingdom of Whydah, 1671-1727”, in: *The International Journal of African Historical Studies*, nº 23, vol 2 (1990), pp. 201-230.
- _____. “Etnias de africanos na diáspora: novas considerações sobre os significados do termo ‘mina’”, *Tempo*, vol 10, nº 20, (2006).
- _____. *The Kingdom of Allada*, Leiden: Research School CNWS, 1997.
- _____. *The Oyo Empire c. 1600-c.1836. A West African Imperialism in the Era of the Atlantic Slave Trade*. Clarendon Press: Oxford, 1997.
- _____. *The Slave Coast of West Africa 1550-1750. The impact of the Atlantic Slave on an African Society*, Clarendon Press, Oxford, 1991.

- _____; MANN, Kristin. “West Africa in the Atlantic Community: the Case of the Slave Coast”, *William and Mary Quarterly*, 3ª Serie, vol 56, nº2 (abril 1999), pp. 307-334.
- LINEBAUGH, Peter e REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- LOVEJOY, Paul, E. “Identidade e a miragem da etnicidade: a jornada de Mahommah Gardo Baquaqua para as Américas”. *Afro-Ásia*. Salvador, vol 27, 2002, pp. 9-39.
- _____, E. *A escravidão na África: uma história de suas transformações*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2002.
- LUGAR, Catherine, “The Merchant Community of Salvador, Bahia, 1780-1830” (Tese de Doutorado, State University of New York, 1980),
- LUNA, Francisco Vidal e KLEIN, Herbert S. *Escravidão no Brasil*. São Paulo: Edusp - Imesp, 2010.
- MACHADO, Cacilda. “As muitas faces do compadrio de escravos: o caso da freguesia de São José dos Pinhais (Paraná) na passagem do século XVIII para o XIX” in *Revista Brasileira de História*, nº 52, vol. 26, (2006), pp. 49-77.
- MACHADO, Maria Helena P. T. “Em torno da autonomia escrava: uma nova direção para a história social da escravidão”, *Revista Brasileira de História*, São Paulo, vol. 8, nº 16, (1988), pp. 143-160.
- MAIA, Moacir Rodrigo de Castro. “O apadrinhamento de africanos em Minas colonial: o (re)encontro na América (Mariana, 1715-1750)”, *Afro-Ásia*, 36 (2007), 39-80.
- MALHEIROS, Agostinho Marques Perdigão. *A escravidão no Brasil: ensaio histórico, jurídico, social. Parte I*, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1866.
- MARQUESE, Rafael de Bivar. “A dinâmica da escravidão no Brasil: resistência, tráfico negro e alforrias, séculos XVII ao XIX”, *Novos Estudos CEBRAP*, São Paulo, 2006, pp. 107-123.
- MASCARENHAS, Maria José Rapassi. “Fortunas coloniais - Elite e riqueza em Salvador - 1760 – 1808”, (Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 1999).
- MATOS, Hebe Maria. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista – Brasil, século XIX*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.
- MATTOSO, Katia M. de Queirós. “A propósito das cartas de alforria na Bahia 1779-1850”. *Anais de História*. São Paulo, nº 4, 1972, pp. 23-52.
- _____. *A presença francesa no movimento revolucionário baiano de 1798*, Salvador: Itapuã, 1969.

- MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Da Revolução dos alfaiates à riqueza dos baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*, Salvador, Corrupio, 2004.
- MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. 3ª, São Paulo, Brasiliense, 1990.
- MILLER, José C. “A economia política do tráfico angolano de escravos no século XVIII”, in: Selma Pantoja, José Flávio Sombra Saraiva (orgs), *Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro, Bertrand-Brasil, 1999, p. 11-67.
- _____. “O Atlântico Escravista: açúcar, escravos e engenhos”, *Afro-Ásia*, nº 19-20, (1997), p. 9-36.
- _____. *Way of Death: Merchant Capitalism and Angola Slave Trade, 1739-1830*, Wisconsin, The University Wisconsin Press, 1988.
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo. *D. José na sombra de Pombal*, Lisboa: Círculo de Leitores e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2006,
- NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial*, São Paulo: Brasiliense, 1996.
- NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira do. *Dez freguesias da cidade do Salvador – aspectos sociais e urbanos do século XIX*, 1ª ed. Salvador: EDUFBA, 2007
- NEVES, Maria Rodrigues. “Ampliando a família escrava: compadrio de escravos em São Paulo no século XIX” in *História e População*, São Paulo Abesp/Iuspp/Celade, (1989).
- NISHIDA, Mieko. “As alforrias e o papel da etnia na escravidão urbana: Salvador, Brasil, 1808-1888.” *Estudos Econômicos*, São Paulo, vol. 23, nº 2, p 227-265.
- NOGUEIRA, Gabriela Amorim. “Compadres, padrinhos e afilhados: significados das práticas de compadrio para famílias escravas no “Certam de Sima” do São Francisco (1721-1757), in *Anais Eletrônico do 2º Encontro de Novos Pesquisadores em História*, Salvador, 2010.
- NOVAIS, Fernando A, *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (177-1808)*, São Paulo, Hucitec, 1990.
- NOVAIS, Fernando A. e SOUZA, Laura de Melo e (org.), *História da Vida Privada no Brasil. Cotidiano e vida privada na América Portuguesa*, vol 1, São Paulo, Companhia das Letras, 1997.
- OLIVEIRA, Maria Inês Côrtes. “Quem eram os negros da Guiné A Origem dos Africanos na Bahia”. *Afro-Ásia*, nº 19-20, (1997), pp. 37-74.
- _____. “Viver e Morrer no Meio dos Seus.”, *Revista da USP: Dossiê Povo Negro - 300 Anos*, n. 28, (dez./95-fev./96), p. 174-93.
- _____. *O liberto: seu mundo e os outros*. São Paulo: Corrupio, 1988.

- OSÓRIO, Inês Marinho. “O transporte de escravos no Atlântico: arqueação dos navios negreiros”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 2016).
- PAIVA, Eduardo França. *Escravidão e universo cultural na colônia: Minas Gerais, 1716-1789*, Belo Horizonte, Editora UFMG, 2001.
- _____. *Escravos e libertos nas Minas Gerais do século XVIII: estratégias de resistência através dos testamentos*, 3ª ed., São Paulo, Anablume, Belo Horizonte, PPGH, UFMG, 2009.
- PANTOJA, Selma. “A dimensão atlântica das quitandeiras”, in Júnia Ferreira Furtado (org.), *Diálogos Oceânicos: Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português* (Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001), pp. 45-67.
- PARÉS, Luís Nicolau. “Cartas do Daomé”, *Afro-Ásia*, nº 47 (2013) pp. 295-395.
- _____. “Milicianos, barbeiros e traficantes numa irmandade católica de africanos minas e jejes (Bahia, 1770–1830)”, *Revista Tempo*, vol 20, 2014, pp. 1-32.
- _____. “O processo de criouliização no Recôncavo baiano (1750-1800)”. *Afro-Ásia*, Salvador, v. 33, 2005, pp. 70-101.
- _____. *A Formação do Candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia*, 2ª ed. rev., Campinas, Ed. Unicamp, 2007.
- PERES, Fernando da Rocha. “Negros e mulatos em Gregório de Matos”, *Afro-Ásia*, nº 4-5, (1967).
- PIMENTA, Tânia Salgado. “Artes de curar: um estudo a partir dos documentos da Fisicaturamora no Brasil do começo do século XIX” (Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual de Campinas, 1997).
- _____. “Sangradores no Rio de Janeiro na primeira metade do oitocentos”, in: Ângela Porto (org.), *Doenças e escravidão: sistemas de saúde e práticas terapêuticas*, Simpósio Temático do XII Encontro Regional de História – ANPUH, CD-ROM, Rio de Janeiro, 2006.
- PINHEIRO, Maria Cristina Luz. “O trabalho de crianças escravas na cidade de Salvador 1850-1888”, *Afro-Ásia*, 32 (2004).
- PRIORI, Mary Del. *Ao sul do corpo: condição feminina, maternidade e mentalidades no Brasil Colônia*. Rio de Janeiro, Ed. José Olympio & Ednub, 1993.
- REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- REGINALDO, Lucilene. “Uns três congos e alguns angolas” ou os outros africanos da Bahia”. *Revista História Unissinos*. São Leopoldo, v. 14, p. 1-9, 2010.

- REGINALDO, Lucilene. *O Rosário dos Angolas: irmandades de africanos e crioulos na Bahia setecentista*. São Paulo, Alameda/FAPESB, 2011.
- REIS, Isabel Cristina Ferreira dos. “A família negra no tempo da escravidão: Bahia, 1850-1888” (Tese de Doutorado, Universidade Estadual de Campinas, 2007).
- REIS, João José e Herbert Klein, “Slavery in Brazil”. In: MOYA, José (org.). *The Oxford Handbook of Latin American History*. Oxford, Nova York: Oxford University Press, 2011, v. 1, p. 181-211.
- _____ e SILVA JR., Carlos Francisco da (orgs.). *Atlântico de dor: faces do tráfico de escravos* (Cruz das Almas: EDUFRRB, Belo Horizonte: Fino Traço, 2016).
- _____ e SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*, São Paulo, Companhia das Letras, 1989.
- _____. “De escravo a rico liberto: a trajetória do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia Oitocentista”, *Revista de História da USP*, nº 174, (2016), pp. 15-68.
- _____. “Escravos donos de escravos na Bahia Oitocentista”. Texto inédito (2013)
- _____. “From Slave to Wealthy African Freedman: The Story of Manoel Joaquim Ricardo”, in Lisa A. Lindsay and John Wood Sweet (eds.) *Biography and the Black Atlantic*. Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2014, pp. 131-145;
- _____. “Notas sobre a escravidão na África pré-colonial” *Estudos Afro-Asiáticos* (CEAA/RJ), Rio de Janeiro, v. 14, p. 5-21, 1987.
- _____. *Domingos Sodré. Um sacerdote africano*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- _____. *Rebelião Escrava no Brasil. A História do Levante dos Malês em 1835*.—Edição Revista e Ampliada, São Paulo, Companhia das Letras, 2003.
- _____; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus J M de. *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c.1822-c.1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- REIS, Liana Maria. *Crimes e escravos na Capitania de Todos os Negros (Minas Gerais, 1720-1800)*, São Paulo, Hucitec, 2008.
- RIBEIRO, Alexandre Vieira. "The Transatlantic Slave Trade to Bahia, 1582-1857", in David Eltis e David Richardson (orgs.), *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*, New Haven e Londres: Yale University Press, 2008.
- _____. “O comércio das almas e a obtenção de prestígio social: traficantes de escravos na Bahia ao longo do século XVIII”, *Locus: Revista de História*, v. 12, nº 2 (2006), pp. 9-27.

- _____. “O tráfico transatlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador c.1680-c.1830”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005), pp. 67-68;
- 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.
- _____. *No mar e em terra: história e cultura de trabalhadores escravos e livres*, São Paulo, Alameda, 2016.
- RUSSELL- WOOD, A. J. R. “Vassalo e soberano: apelos extrajudiciais de africanos e de indivíduos de origem africana na América portuguesa”, in Maria Beatriz Nizza da Silva (coord.) *Cultura Portuguesa na Terra de Santa Cruz*, (Lisboa: Editorial Estampa, 1995), pp. 215-233.
- _____. *Escravos e Libertos no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- _____. *Fidalgos e Filantropos. A Santa Casa de Misericórdia na Bahia, 1550-1755*. Brasília, Ed. UNB, 1981.
- SAES, Laurent Azevedo Marques de. “A primeira abolição francesa da escravidão (4 de fevereiro de 1794) e o problema dos regimes de trabalho”, *Saeculum - Revista e História*, nº29, (2013), pp.125-143;
- SAMPAIO, Gabriela dos Reis. *Juca Rosa: um pai-de-santo na corte imperial*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2009.
- SANTOS, Joice de Souza. “As embaixadas dos reinos da costa africana como mediadoras culturais: missões diplomáticas em Salvador, Rio de Janeiro e Lisboa (1750-1823)” (Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2012).
- SANTOS, Maykon Rodrigues dos. “Cruzando o Atlântico: a construção da identidade Mina entre forras e escravas no pequeno comércio de Vila Rica, 1753 a 1797” (Dissertação de Mestrado, 2011, Unicamp).
- SANTOS, Raphael Freitas. “A formação de um corpo de negociantes na Bahia: o ouro das minas e o tráfico Atlântico de escravizados”, *Afro-Ásia*, nº 51 (2015), pp. 9-35.
- SCHWARTZ, Stuart B e LOCKHART, *A América Latina na época colonial*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2002.
- _____. *Escravos, roceiros e rebeldes*. Bauru – SP: EDUSC, 2001.
- _____. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- _____. *Sociedade e Burocracia no Brasil Colonial. A Suprema Corte da Bahia e seus Juizes: 1609-1751*, São Paulo, Perspectiva, 1979.

- SERAFIM, Cristina Maria Seuanes. *As Ilhas de São Tomé no século XVII*, Lisboa: Ed. Universidade Nova de Lisboa-CHAM, 2000.
- SILVA JR, Carlos Francisco da. “Tráfico, escravidão e comércio em Salvador no século XVIII: a vida de Francisco Gonçalves Dantas (1699-1738)”, in João José Reis e Elciene Azevedo (orgs.), *Escravidão e suas sombras: ensaios de um grupo de pesquisa* (Salvador: EDUFBA, 2011), pp. 143-185.
- _____. “Identidades Afro-Atlânticas: Salvador, Século XVIII (1700-1750)”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2011).
- SILVA, Alberto da Costa e. *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, EdUERJ, 2004.
- _____. *A Manilha e o Libambo: a África e a escravidão, de 1500-1700*. São Paulo: Nova Fronteira, 2002.
- _____. *Um Rio Chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: ed. UFRJ, 2003.
- SILVA, Inácio Accioli de Cerqueira e. *Memórias Históricas e Políticas da Província da Bahia*, anotadas por Braz do Amaral, vol 1, Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1925.
- SILVA, Luiz Geraldo. “Sobre a ‘etnia crioula’: o Terço dos Henriques e seus critérios de exclusão na América portuguesa no século XVIII”, in Renato Pinto Venâncio, Andrea Lisly Gonçalves e Cláudia Maria das Graças Chaves (orgs.), *Administrando Impérios: Portugal e Brasil nos séculos XVIII e XIX* (Belo Horizonte, Fino Traço, 2012), pp. 71-96.
- _____. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*, Campinas, Papirus, 2001.
- SILVA, Maciel Henrique. “Delindra Maria de Pinho: huma preta forra de honra no Recife da primeira metade do século XIX”. *Afro-Ásia*, nº 32, (2004), p. 219-240.
- SLENES, Robert. "A 'Great Arch' Descending: Manumission Rates, Subaltern Social Mobility and Slave and Free(d) Black Identities in Southeastern Brazil, 1791–1888", in John Gledhill and Patience Schell (orgs), *Rethinking Histories of Resistance in Brazil and Mexico* (Durham: Duke University Press, 2012), 100-118.
- _____. “Malungu, ngoma vem! África coberta e descoberta no Brasil” *Revista USP*, nº 12, (dezembro/fevereiro 91/92), p. 48-67.
- _____. *Na senzala uma flor: esperanças e recordações nas formações da família escrava. Brasil, Sudeste, século XIX*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1999.

- 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”, *Afro-Ásia*, nº 39 (2010), pp. 79-113.
- _____. “Sacramento ao pé do mar: batismo de africanos na freguesia da Conceição da Praia, 1700-1751”, *Revista REDE-A*, vol 1, nº 1 (2011).
- _____. *A Capoeira Escrava e outras tradições rebeldes no Rio de Janeiro (1808-1850)*. 2ª ed. rev. e ampl, Campinas-SP, Ed. Unicamp, 2004.
- SOARES, Cecília Moreira. “As ganhadeiras: mulher e resistência negra em Salvador no século XIX”, *Afro-Ásia*, nº 17, (1996).
- SOARES, Luiz Carlos. *O “Povo de Cam” na capital do Brasil: A escravidão urbana no Rio de Janeiro do século XIX*, Rio de Janeiro: Faperj, 7Letras, 2007
- SOARES, Márcio de Sousa. *A remissão do cativo: a dádiva da alforria e o governo dos escravos nos Campos dos Goitacazes, c.1750-c.1830*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2009.
- SOARES, Mariza de Carvalho (org.). *Rotas Atlânticas da Diáspora Africana: da Baía do Benin ao Rio de Janeiro*, Niterói-RJ, edUFF, 2007.
- _____. “African Barbers in Brazilian Slave Ports: a case study from Rio de Janeiro”, in: Cañizares-Esguerra, Jorge; Childs, Matt D.; Sidbury, James (orgs.) *The Black Urban Atlantic in the Age of the Slave Trade* (University of Pennsylvania Press, Philadelphia, Ebook, 2013)
- _____. *Devotos de cor: identidade étnica, religiosa e escravidão no Rio de Janeiro, século XVIII*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2000.
- SOUZA, Avanete Pereira. “Cidade, poder local e atividades econômicas (Bahia, século XVIII)”, (Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2003).
- _____. “Poder local e cotidiano. A Câmara de Salvador no século XVIII”, (Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 1996).
- SOUZA, Laura de Melo e. *O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*, São Paulo, Companhia das Letras, 2006.
- SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. “Tráfico, tempo e lucro: capitães negreiros e redes comerciais da Bahia setecentista”, in Gabriela dos Reis Sampaio, Lisa. E. Castilho e Wlamyra Ribeiro de Albuquerque (orgs.), *Barganhas e querelas da escravidão: tráfico, alforria e liberdade (séc. XVIII-XIX)* (Salvador: Edufba, 2014), p. 21-59.
- _____. “‘Perseguidores da espécie humana’: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII”. Dissertação de Mestrado em História, UFBA, 2011.

- SOUZA, Daniele Santos de. “Entre o ‘serviço da casa’ e o ‘ganho’: escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII”(Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, 2008).
- _____. “Nos caminhos do cativo, na esquina com a liberdade: alforrias, resistência e trajetórias individuais na Bahia setecentista”, in Gabriela dos Reis Sampaio, Lisa. E. Castilho e Wlamyra Ribeiro de Albuquerque (orgs.), *Barganhas e querelas da escravidão: tráfico, alforria e liberdade (séc. XVIII-XIX)* (Salvador: Edufba, 2014), pp. 103-135.
- SOUZA, George Evergton Sales, “Une histoire de foi et de trafic dans l'Atlantique Sud au XVIIIe siècle: le cas de l'Africain João de Oliveira”. (Apresentação de Trabalho/Comunicação, in: Séminaires sur le Brésil colonial et l’Ancien Régime sous les Tropiques dans l’empire portugais EHESS, 2013), pp. 1-23.
- THORNTON, John; HEYWOOD, Linda M. *Central Africans, Atlantic Creoles, and the Foundation of the Americas, 1585-1660*, New York: Cambridge University Press, 2007.
- _____. *A África e os africanos na formação do mundo Atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Campus, 2004.
- _____. “Demography and History in the Kingdom of Kongo, 1550–1750”, *The Journal of African History*, vol.18, nº 4, (1977), pp. 507-530
- TOMICICH, Dale W. *Pelo prisma da escravidão: Trabalho, Capital e Economia Mundial*, São Paulo: EdUSP, 2011.
- TRINDADE, Cláudia Moraes. *Ser preso na Bahia no século XIX*, Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2018.
- VALIM, Patrícia. “Cooperação dos enteados: tensão, contestação e negociação política na Conjuração Baiana de 1798”, (Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, 2012).
- VASCONCELOS, Albertina. “Ouro: conquistas, tensões, poder, mineração e escravidão – Bahia do século XVIII” (Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual de Campinas, 1998).
- VERGER, Pierre F. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos: século XVII ao XIX*, São Paulo: Corrupio, 1987.
- _____. *Os libertos: sete caminhos na liberdade de escravos na Bahia no século XIX*. São Paulo: Corrupio, 1992.
- VIANA FILHO, Luiz. *O negro na Bahia: (um ensaio clássico sobre escravidão)*, 4ª edição, Salvador: EDUFBA, Fundação Gregório de Mattos, 2008.

WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José C. de M., *Formação do Brasil Colonial*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994,

XAVIER, Regina Célia Lima. *Religiosidade e escravidão, século XIX: mestre Tito*. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2008.

XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. “Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808” (Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, 2012).