



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA

WILDSON FÉLIX ROQUE DA SILVA

**CAPITANEANDO EM ROTAS ATLÂNTICAS:
OS CAPITÃES E A FAINA DO COMÉRCIO NEGREIRO: PERNAMBUCO NO
SÉCULO XVIII**

RECIFE
2020



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA

**CAPITANEANDO EM ROTAS ATLÂNTICAS:
OS CAPITÃES E A FAINA DO COMÉRCIO NEGREIRO: PERNAMBUCO NO SÉCULO XVIII**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em História da Cultura Regional do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Rural de Pernambuco, como parte dos requisitos parciais para obtenção do título de Mestre em História.

Orientadora: Prof^a Dr^a Suely Creusa Cordeiro de Almeida

RECIFE
2020

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal Rural de Pernambuco

Sistema Integrado de Bibliotecas

Gerada automaticamente, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S586c

Silva, Wildson Félix Roque da

Capitaneando em rotas atlânticas: Atuação dos capitães de navio nas fainas do comércio negroiro, Pernambuco, século XVIII / Wildson Félix Roque da Silva. - 2020.
277 f. : il.

Orientadora: Suely Creusa Cordeiro de Almeida. Inclui referências e anexo(s).

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Rural de Pernambuco, Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2020.

1. Comércio atlântico de escravos. 2. Capitania de Pernambuco. 3. Capitães de navio. I. Almeida, Suely Creusa Cordeiro de, orient. II. Título

CDD 981



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**



**CAPITANEANDO EM ROTAS ATLÂNTICAS:
OS CAPITÃES E A FAINA DO COMÉRCIO NEGREIRO: PERNAMBUCO NO
SÉCULO XVIII**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO ELABORADA POR

WILDSON FÉLIX ROQUE DA SILVA

APROVADA EM 14/12/2020

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr^a. Suely Creusa Cordeiro de Almeida
Orientador – Programa Pós-Graduação em História - UFRPE

Prof. Dr. Jaime Rodrigues
Programa Pós-Graduação em História – UNIFESP

Prof. Dr. Gustavo Acioli Lopes
Programa Pós-Graduação em História – UFRPE

AGRADECIMENTOS

Longe de ser uma tarefa fácil, escrever estes agradecimentos foi para mim um árduo exercício. Não que eu seja ingrato nem nada do gênero. Mas é que nestas horas é tão difícil separar o mérito próprio dos caminhos e trilhas mais ou menos tortuosas, já abertos por tanta gente que me precedeu antes mesmo de qualquer um dos meus passos. Toda pesquisa só existe graças a um esforço coletivo. É obvio que a escolha das palavras e a acidental morosidade do texto cabem somente a mim, todavia, toda a luz, ainda que modesta, que este trabalho puder lançar sobre a história do Pernambuco Colonial, é fruto como diria o poeta, da ajuda de tanta, muita, diferente gente.

A primeira sorte de gente de que devo agradecer é a minha família. Se eu não tivesse essa base de incentivo e carinho durante toda a minha vida, muito provavelmente eu nunca teria riscado uma só linha desta pesquisa. Devo muito mais do que posso satisfazer agora a painho e mainha, minhas eternas fontes de inspiração. Por terem incutido em mim desde muito cedo e apesar de todas as limitações de quem sempre viveu com pouco, o apresso aos estudos, o incentivo à leitura, a defesa das ideias, e além de tudo, o ter fé na vida. A Ninho, Ally, Tatá e Nono, a gente das quais tenho infinita consideração e conservo das minhas lembranças, as mais bonitas. Seu Bartó, Dona Malba e Tia Maga, por terem cuidado da gente, quando mainha e painho não puderam estar presentes. E aos outros primos e primas, e agregados tantos. Não tenho espaço suficiente para agradecer a todos que me cercam.

A minha companheiríssima e grande entusiasta, Pi, com quem venho dividindo o aprendizado diário, de incertezas, de esperanças, mas sobretudo, da alegria que é permanecer apaixonado. Para você e para toda a estrada à nossa frente: Aventura! Aventura!

E a Jão, Guel e Lili, por serem cada um uma lembrança viva para este historiador iniciante, do compromisso que devo como profissional e como gente ao futuro. Dedico a vocês minhas crianças, que são ainda somente centelhas de vida, toda a minha esperança no amanhã.

Além de toda essa gente, outras tantas contribuíram diretamente com a minha fazenda diária. Peço perdão desde agora, por todos aqueles que me escaparem à memória, pois saibam que apesar da mente ser vaga na maioria

dos casos, que eu os carrego comigo ao peito. Tenho mais que um agradecimento, uma dívida, para com Suely Almeida. Por ter sido ela lá atrás, a primeira incentivadora daquele então cansado e frustrado operário. Foi Suely quem primeiro viu naquele sujeito um pesquisador e é ela desde então quem sempre de bom grado e generosamente orienta e ajuda em muitos dos meus questionamentos. Além de sugerir, incluir e retirar fragmentos de texto, responder burocracia... E de pedir calma. Se não fosse por sua orientação eu estaria certamente à deriva. Não posso deixar de mencionar também aqueles com quem dividi afinidades não somente no campo da pesquisa em história, mas pessoais. A Luanna Ventura e Felipe Marinho. Aos companheiros do “cerol”: Iviana Izabel e Moreno Eli. Aos professores Bruno Boto, Jeannie Menezes, Gustavo Accioli, Gian Carlo, Kalina Vanderlei. Por todos os eventos, momentos, os cafés, cervejas, xerox e sugestões. Meu muito obrigado!

Aos professores Gustavo Acioli e Jaime Rodrigues, pelas arguições, indicações de leitura, fontes de pesquisa e, sobretudo, da disponibilidade para compartilhar do conhecimento de forma direta e franca. Foram as suas importantes recomendações durante a qualificação que auxiliaram na construção deste texto final. E de certo que me acompanharam durante os textos que ainda estão por vir.

Aos meus amigos da graduação que compartilharam comigo seus sonhos e angústias da formação acadêmica, e que tornaram menos árduo o meu percurso enquanto formando, e hoje, enquanto um ser humano melhor. A Douglas Costa, Gilvânia Cândido, Lucas Angelo, Ático Soares, Lilian Freitas, Adriana Jansen, André Cardoso, Anderson Rafael e Sandoval dos Santos. Aos meus amigos de toda uma vida: Magrão, Magnum e Lucas, o meu muito obrigado por serem todos tão presentes, e tão insistentes, mesmo na distância.

A toda a secretaria do PGH-UFRPE, e especialmente ao técnico administrativo Rafael Cipriano, por tanto empenho e tanta empatia para ajudar na comunicação com os discentes.

À FACEPE pelo incentivo financeiro, sobretudo em tempos de cortes orçamentários e ataques à pesquisa e divulgação científica. Sem a bolsa ofertada pela instituição não teria sido possível executar a pesquisa.

E a todo brasileiro, especialmente àqueles que sentem e vivem diariamente das mazelas que herdamos dos navios negreiros e seus senhores.

RESUMO

O presente trabalho intitulado *Capitaneando em rotas atlânticas: Atuação dos capitães de navio nas fainas do comércio negreiro, Pernambuco, século XVIII* trata do estudo do grupo de oficiais especializados das embarcações, em específico os capitães ou mestres, dependendo da literatura, e sua atuação em meio às fainas do comércio atlântico de escravos africanos para a Capitania de Pernambuco durante o século XVIII. Neste sentido se faz necessário compreender o dinamismo comercial da região portuária do Recife, bem como os mecanismos de inserção destes trabalhadores em meio ao mercado, lugar onde entravam em contato com os grupos mercantis, senhores de escravos, figuras de autoridade e trabalhadores mareantes, e como estas relações de força interagiam no ambiente recluso dos vasos do comércio atlântico. A Compreensão do cotidiano negreiro de certo exige a análise da hierarquia constituída no mar, ponte entre os estamentos trasladados diretamente da terra, e a rotina e tratamento daquela sociedade flutuante. Desta forma, investigar as trajetórias destes sujeitos, capitães de navio, consiste em descortinar as experiências sociais dos agentes que comandavam a tragédia da transferência violenta de milhões de africanos aos postos de trabalho forçado no novo mundo. Foram pelas ordens destes homens que se içaram as velas da diáspora negra.

Palavras-chave: Comércio atlântico de escravos; Capitania de Pernambuco; Capitães de navio.

ABSTRACT

The present work entitled *Captain in Atlantic Routes: Performance of ship captains in the slave trade, Pernambuco, 18th century*, deals with the study of the group of specialized officers of the vessels, in particular the captains or masters, depending on the literature, and their performance amidst the end of the Atlantic African slave trade for the Pernambuco's Captaincy during the 18th century. In this sense, it is necessary to understand the commercial dynamism of the Recife's port region, as well as the mechanisms of insertion of these workers in the middle of the market, a place where they came into contact with mercantile groups, slave owners, authority figures and seafaring workers, and how these power relations interacted in the reclusive environment of vessels of the Atlantic trade. Understanding the daily slavery certainly requires an analysis of the hierarchy constituted at sea, a bridge between the estates transferred directly from the land, and the routine and treatment of that floating society. In this way, investigating the trajectories of these subjects, ship captains, consists of unveiling the social experiences of the agents who commanded the tragedy of the violent transfer of millions of Africans to forced jobs in the new world. Because of the orders of these men that the black diaspora sails were raised.

Key words: Atlantic slave trade; Pernambuco's Capitancy; Ship Captains.

LISTA DE TABELAS

TABELA 1- ESTIMATIVO DO NÚMERO DE VIAGENS POR REGIÃO DE DESEMBARQUE..	64
TABELA 2 - ESTIMATIVO DE DESEMBARQUES DOS NEGREIROS PARA A CAPITANIA DE PERNAMBUCO POR REGIÃO DE ORIGEM (1701 – 1810).....	66
TABELA 3 - EMBARCAÇÕES NEGREIRAS ATUANTES DE PERNAMBUCO (1724-1780) ..	129
TABELA 4 - DEVASSAS DAS EMBARCAÇÕES NEGREIRAS PERNAMBUCANAS (1740 - 1746).....	191

LISTA DE MAPAS E FIGURAS

FIGURA 1 - RECIFE – 1763 "PLANTA GENOGRÁFICA DA VILLA DE S. ANTONIO DO RECIFE DE PERNAMBUCO..."[SIC].	98
FIGURA 2 - MERCADO DE ESCRAVOS NO RECIFE, POR ZACHARIAS WAGENER (SEC. XVII)	104
FIGURA 3 - PORTÃO E MERCADO DE ESCRAVOS EM PERNAMBUCO, POR AUGUSTUS EARLE (SEC. XIX)	104
FIGURA 4 - ASSINATURAS DOS IRMÃOS ANTÔNIO E DOMINGOS MARQUES (1745)	230

UNIDADES DE PESO, MEDIDAS E MOEDAS

Massa e Volume

1 alqueire: 36,27 litros

1 arroba: 14,746 quilogramas

1 arrátel ou libra: 0,460 quilogramas

1 canada (de Lisboa): 1,41 litros

1 canada (de Pernambuco): 4,57 litros

1 canada (da Bahia): 6,85 litros

1 canada (do Rio de Janeiro): 2,66 litros

1 onça: 28,80 gramas

1 pipa (de Lisboa): 312 canadas (2.137,2 litros)

Meio alqueire: 18,135 litros

Quarto de alqueire ou Quarta: 9,07 litros

1/8 de alqueire ou meia quarta: 4,535 litros

Cumprimento

1 polegada: 0,0275 metros

1 palmo: 0,22 metros

1 palmo quadrado: 0,052 metros quadrados

1 côvado: 0,66 metros

1 vara: 1,1 metros

1 braça: 2,2 metros

Moeda

Vintém (\$020): vinte réis.

Tostão (\$100): cem réis.

Pataca (\$320): trezentos e vinte réis.

Cruzado (\$400): quatrocentos réis.

ABREVIATURAS

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

APEJE – Arquivo Público Estadual João Emerenciano

Cx – Caixa

CGPP – Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba

CU – Conselho Ultramarino

D - Documento

DHBN – Documentos Históricos da Biblioteca Nacional

FF – Feitos Findos

fl - Folha

HSO – Habilitação para Familiar do Santo Ofício

IAHGP – Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano

Liv. – Livro

mç. - Maço

TSTD₂ – Trans-Atlantic and Intra-American slave trade database

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1. PERNAMBUCO NAS ROTAS DO COMÉRCIO NEGREIRO	33
1.1. A LAVOURA DE CANA E O COMÉRCIO DE GENTE ESCRAVIZADA.....	33
1.2. COMÉRCIO ATLÂNTICO: PORTOS DE ÁFRICA E NEGREIROS DE PERNAMBUCO 63	
2. NO MAR DO COMÉRCIO DE GENTE	96
2.1. DA FREGUESIA DE SÃO FREI PEDRO GONÇALVES AO TABUADO DOS NEGREIROS	96
2.2. ARMAR UMA EMBARCAÇÃO NEGREIRA E A FAINA DO CAPITÃO	135
2.3. DOS PORÕES, PAÍÓIS E BAILEUS: A ARQUEAÇÃO	168
3. DO MAR A TERRA.....	199
3.1. COMANDANTES, MERCADORES E SENHORES: STATUS, RIQUEZA E ESTRATÉGIAS	199
3.2. A NADA DOCE MORTE NO MAR: FINANCIAMENTO, REDES E DÍVIDAS.....	236
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	256
ANEXO I	272
ANEXO II	273
ANEXO III	275
ANEXO IV.....	276

INTRODUÇÃO

O século XVIII é marcado sob a égide do avançar do Mundo Moderno e da consolidação do comércio atlântico de escravos. Figuras cujas naturezas encontram-se diretamente reverberadas no ambiente dos navios negreiros, principal cenário de construção desta nova realidade.¹ Entendidos para além de simples mecanismos de transporte de mão de obra escrava, estas embarcações tiveram uma função singular nos entrelaçamentos dos circuitos econômicos, políticos e sociais, ligados diretamente a outras instituições tipicamente modernas como a *plantation* e a escravidão moderna. Fosse no seu uso constante na busca por satisfazer com a força de trabalho dos africanos escravizados as regiões americanas sempre ávidas de gente para o trabalho artesanal e cotidiano dos nascentes centros urbanos, ou da grande unidade agrícola e dos campos de mineração. Ou, para além do plano econômico, na gestação de culturas étnicas, circulação de linguagens, hierarquias e percepções de ideias políticas.² Operando assim, pode-se dizer que os navios negreiros funcionaram como máquinas que encurtaram de maneira drástica distâncias que outrora separavam desde tempos imemoráveis as duas orlas do oceano Atlântico.

Desta forma, o que tentamos dizer é que os princípios que as viagens negreiras trazem consigo de modernidade são uma virada em termos econômicos, sociais, jurídico e político assim como também podem ser vistos em termos tecnológicos. A princípio, na sua brutalidade e nas suas proporções cada vez mais globais, o comércio atlântico de escravos esteve ligado intimamente à expansão da fronteira agrícola, do violento transporte de milhões de pessoas e seu uso nos campos abertos de uma economia cada vez mais orientada para o mercado, mas também ao crescente desenvolvimento de um comércio à longa distância, e a formação de vultosas fortunas. Todas as atividades que necessitavam de transferência em grandes volumes de carga de novas mercadorias num mercado cada vez mais global, ou de trabalhadores,

¹ KLEIN, Herbert S. *Economic aspects of the eighteenth-century Atlantic slave trade. The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, p. 287-310, 1990, p. 288. REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. *passim*.

² MOREIRA, Carlos Eduardo. et. al. *Cidades negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX*. Alameda, 2006, p. 47.

muitos deles transportados nos navios negreiros, fizeram parte desse processo.³

Sendo assim, os conveses, castelos e bailéus⁴, converteram-se cada vez mais em espaços especializados constituídos para a transferência de milhões destes seres humanos escravizados e tomados à força de suas terras de origem e laços natais, enfrentando na travessia oceânica mais uma violenta passagem, de tantas que se seguiram desde sua captura na África. E neste recluso ambiente circunscrito no limite entre o tabuado dos conveses das embarcações e o oceano, nenhuma outra figura parece ser mais importante para o entendimento do processo dinâmico da passagem atlântica quanto à dos capitães negreiros.

O que chamamos por dinâmico refere-se ao fato de que o cotidiano do comércio atlântico fez com que se encontrassem diferentes tipos de gentes, línguas, costumes e nações, numa miríade de relações que nem sempre se davam de forma harmoniosa e que não raramente fizeram amplo uso do arbítrio da força. E sobre esta violência presente nas relações construídas por e pelo trato de gente escravizada vale ressaltar que não nos referimos tão somente àquela recorrente entre os sujeitos humanos comercializados e transportados no cativo de bordo, estes que sem sombra de dúvidas foram as maiores vítimas de todo o processo, mas a violência que estava disseminada de maneira geral entre agentes relacionados às diferentes bandeiras, nações e interesses que gravitavam no próprio mercado escravista.

Estavam envolvidos nestas empreitadas indivíduos dos mais distintos grupos da sociedade, dispersos dentre as plagas atlânticas que participavam

³ REDIKER, Marcus. *Ibid.*, p. 52.

⁴ *Bailéu*: Era uma espécie de divisão feita de madeira, geralmente pobre e fraca, que servia para dividir tanto o convés, quanto os compartimentos dos porões. *Castelo*: (de proa) É o lugar mais elevado da frente do navio, chamado vulgarmente Castelo, (de popa): É igualmente a parte mais elevada das costas da embarcação, chamada *Tombadilho*. *Convés*: É o espaço entre o mastro do traquete e o grande, em resumo, é o assoalho do navio. In. . CAMPOS, Mauricio da Costa. *Vocabulário Marujo*, Rio de Janeiro: Na Officina de Silva Porto, e Companhia. 1823. Segundo Rambelli, há uma confusão comum quanto ao termo do porão dos navios negreiros, o porão comportava somente os víveres de a água necessários a travessia e não os cativos negros, para estes eram montados os bailéus acima dos porões. Cf. RAMBELLI, Gilson. *Arqueologia de naufrágios e a proposta de estudo de um navio negreiro*. *Revista de História da Arte e Arqueologia*. Campinas, v. 6, p. 97-106, 2006, p. 100. Há de se fazer, no entanto, uma ressalva ao uso do termo "porões", grafado ora ou outra no trabalho, dado que na linguagem náutica o termo é geralmente usado para generalizar todo o ambiente debaixo do deque. Além de produzir uma imagem mais pedagógica ao leitor não familiarizado com os termos náuticos.

em maior ou menor escala no trato de cativos. Vale notar que o comércio negreiro era uma atividade de amplitude ímpar capaz de coadunar sujeitos dispersos tanto social quanto geograficamente. Nestes termos tratamos de uma atividade que envolvia logicamente não apenas o esforço dos capitães de embarcação, mas também outros agentes nas duas margens do Atlântico como: representantes comerciais, capturadores e seus consignadores, fossem eles grandes homens de negócios, membros da aristocracia local ou pequenos varejistas. E o mais importante, a anuência ou a participação direta das figuras de autoridade da colônia. Em nível operacional o empreendimento contava para o trabalho diuturno no aparelhamento das embarcações, com a força de homens organizados em diferentes níveis de hierarquia, composta geralmente de brancos pobres, pretos forros e até mesmo escravos, fossem eles dos membros da embarcação ou alugados em seu serviço, estando todos em uníssono sob o comando do capitão da embarcação. Figura que dentre as páginas do historiador americano Marcus Rediker surge cercada de traços de vilania uma vez que, dentre outras coisas, expandia a toda a tripulação a mesma condição da carga embarcada sob sua responsabilidade. Constando que, “tripulantes no tráfico de escravos, que também eram capturadores de escravos, eram ao mesmo tempo cativos de seus próprios mercadores e capitães”.⁵

Diante do que foi dito acerca do papel assumido pelos capitães de embarcação no destino do trato de gente escravizada, pode-se pensar na possibilidade de entender a atuação destes sujeitos no comércio negreiro praticado na Capitania de Pernambuco. Objetivo que não se constitui de maneira nenhuma numa grande novidade ou salto para a historiografia. Em se tratando do comércio de gente escravizada para a América portuguesa, os trabalhos mais recentes trouxeram subsídio suficiente para a cristalização de interpretações que levem em conta a sobrevivência de grupos radicados na colônia com cada vez maior capacidade de interferência sobre o mercado colonial, e em particular no ramo negreiro. Sob este ângulo, a atuação dos grupos ligados às praças coloniais, sobretudo em matéria de seu papel no trato

⁵ REDIKER, Marcus. “Between the devil and the deep blue sea” apud RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2005, p.176

da gente escravizada emerge como um processo de onde saltam uma rede de relações pautadas na sociabilidade e hierarquização entre sujeitos dos mais diversos grupos e condições. Sem que a pujança que possa ser observada através do número de milhões de vítimas desta passagem possa de alguma maneira desconsiderar as relações sociais e as diversas experiências desenvolvidas por aqueles envolvidos neste negócio.⁶ Todavia, em matéria do comércio de escravos destinado à praça pernambucana, um dos maiores portos escravistas da América portuguesa, as pesquisas ainda são escassas e há questões de relevo sobre seus agentes a serem aprofundadas.⁷

Desta forma o presente estudo tende a aventar a possibilidade de se analisar o comércio atlântico de escravos a partir da dimensão transatlântica da organização e trajetos pessoais de seus agentes intermediários. Com foco exclusivo naqueles identificados como mestres ou capitães de navio, atuantes durante o século XVIII. Acreditando que a partir de questionamentos de natureza social, sobre o papel desta gente intermediária no comércio negreiro, suas ações e experiências de vida podem-se alargar ainda mais o nosso conhecimento acerca do fenômeno da escravidão moderna e das relações sociais do período colonial.

O interesse pela figura dos mareantes constituiu-se numa das heranças tomadas de cede nas lides da produção historiográfica. Pode-se considerar sem falta, que o presente trabalho existe como uma consequência ou mesmo fruto de um desdobramento lógico do trabalho iniciado ainda na graduação, com recortes temporais e espaciais semelhantes. Verticalizando o alcance a outras figuras, que ainda fossem imersas nas fainas do comércio de

⁶ cf. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *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. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997. FERREIRA, R. *Dinâmica do comércio intra-colonial. Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)*, in FRAGOSO, João, BICALHO, M. F., GOUVÊA, M. de F. (Orgs.). *O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (Séculos XVI – XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, pp. 339-378.

⁷ cf. STABEN, Ana Emilia. *Negócio dos escravos: o comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)*. 2008. LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos, Pernambuco (1654-1760)*. 2008. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo. Sendo o professor Gustavo Acioli um conhecido crítico desta leitura, ressaltando, sobretudo em trabalhos posteriores a centralidade dos grupos metropolitanos no comércio de escravos praticado entre as costas do Atlântico.

escravizados, como haviam sido até então aqueles marinheiros, serventes, moços e grumetes atuantes na Capitania pernambucana. Sujeitos dos quais havíamos buscado, e somente discretamente alcançado, extrair suas experiências, mecanismos de inserção e sobrevivência nas lides da navegação. Contudo, devido em boa medida ao silêncio documental, aquele fortemente alicerçado nos valores de uma sociedade e de um sistema de leis enraizado nas diferenças que influíam largamente no sentido tomado da produção dos documentos acerca destes mesmos sujeitos, muitas das experiências que poderiam ser logradas por estes trabalhadores tornaram-se impossíveis de serem acessadas de maneira direta. Por outro lado, o trabalho permitiu de forma bastante humilde o vislumbre daquelas experiências coletivas, disseminadas no seio da sociedade e comuns a outros personagens de similares interesses e conflitos. Como eram as tripulações negreiras, dividindo dentro daquele ambiente recluso dos vasos, os objetivos e as tensões do cotidiano entre o mar e as regiões de porto.⁸

Todavia, no adiantar da leitura das fontes documentais, de uma historiografia fundamental para entender o comércio de escravos praticado em Pernambuco, e o próprio universo embarcado constituído por sujeitos imersos no cotidiano da passagem do meio, ou até mesmo do valoroso conselho de um destes autores⁹. O nosso olhar que até então se fazia focado - e de certa forma amigo dos membros que içavam os cordames das embarcações -, passara a acompanhar os dilemas daqueles que tomavam em mãos o arrebem¹⁰ para fazerem-se entender aos comandados daqueles vasos. Sendo os capitães de embarcação uma figura, que podemos considerar como ponte entre os estamentos de terra e a hierarquia de bordo, a quem cabiam os destinos de tripulação, cativos embarcados, cargas consignadas e da própria

⁸ Referimo-nos ao trabalho monográfico, SILVA, W. F. R. *Marinhagem, as práticas de bordo e a vida no mar: marinheiros, moços e mancebos a serviço do comércio negreiro, Pernambuco, século XVIII*. Recife: UFRPE. Monografia (Licenciatura Plena em História) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, 2018.

⁹ A Prof.^a Suely Creusa Cordeiro de Almeida, quem ainda tenho muito a agradecer.

¹⁰ *Arrebém*: É um Cabo delgado, que serve para amarrar qualquer coisa, tomar hum botão &c". in. CAMPOS, Mauricio da Costa. *Vocabulário Marujo*, Rio de Janeiro: Na Officina de Silva Porto, e Companhia. 1823, p. 16. Dentre os diversos usos no aparelhamento das embarcações, por vezes servia também como chicote para açoitar os marinheiros e escravos dentro dos vasos. cf. LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*, Brasileira, 1968, p. 363.

sobrevivência, falando em nível operacional, do comércio atlântico de escravos; convinha que se dedicasse mais ênfase à suas trajetórias naquilo que foi outrora o Pernambuco colonial.

No que pese ao conhecimento histórico, sobretudo dentre a literatura sobre a temática da escravidão africana e do comércio atlântico de escravos, muitos destes mares já nos são conhecidos. Há tempos os historiadores passaram a considerar o comércio Atlântico de escravos para além de seu feito comercial, entendendo em conjunto com seus efeitos sociais, demográficos ou políticos. Um bom e recente exemplo dessa amplitude maior dos estudos sobre o comércio negreiro encontra-se no trabalho do historiador Luiz Felipe de Alencastro, *O Trato dos Viventes*, obra que desloca, a partir de um grande trabalho de síntese acerca do trato negreiro, a formação daquilo que viria a sociedade brasileira para o cerne das transformações profundas que o trato de gente escravizada teria logrado nas duas orlas do Atlântico sul, em especial na região angolana.¹¹

Por outro lado, o esforço relativamente recente de encadear e analisar fontes das mais variadas, tem resultado numa produção cuja síntese e o alcance temático é cada vez mais amplo. Pesquisadores nacionais passaram a fazer uso de novas ou até mesmo reformuladas perspectivas de análise sobre o fenômeno da escravidão moderna, passando a revisão do sistema de comércio dito “triangular” ou mesmo sua sobrevivência dentre as plagas que detinham os produtos requeridos dos mercados africanos e um mercado suficientemente sólido para resistir às mudanças no cenário europeu.

É recente para a historiografia do período colonial uma maior atenção dada ao papel desempenhado pelos traficantes e comerciantes de escravos em sua atuação como empresários; fossem eles concentrados como monopolistas, ou arriscados como acionistas, em ações de especulação; ou ainda a maior consideração dos efeitos da ação destes homens para além de seu papel singular como verdadeiros intermediários do abastecimento de mão-de-obra escravizada. Mas também considerando os efeitos de sua atuação no mercado de crédito ou em atividades rentistas, perspectivas abertas a partir da

¹¹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

leitura dos trabalhos de João Luís Ribeiro Fragoso e Manolo Florentino.¹² As sociedades de comerciantes e traficantes de cativos sobreviventes a partir de meados do século XVIII surgem destas leituras com cada vez mais solidez ante a configuração de forças e flutuações do mercado europeu, enriquecendo, investindo em bens rentistas e cargos, enfim, galgando maior participação nos núcleos decisórios dos organismos administrativos da colônia.¹³

Apesar de interessar-nos bastante o realce que o escravismo colonial e as ligações bilaterais do comércio negreiro têm na obra destes três autores, seguiremos momentaneamente afora às questões circunscritas de maneira mais ou menos clara dentro da lógica de um fazer historiográfico ainda voltado às questões da história econômica. Isto é, utilizando em comum de uma metodologia de análise serial das fontes, observando a circulação de bens e mercadorias, e desta maneira tecendo as tendências de comportamento da sociedade e grupos sociais. De diferente perspectiva, cabe ainda ressaltar a importância de um trabalho baseado em abordagem distinta, numa busca de entender a especificidade das estreitas ligações entre a África Ocidental e a região baiana. Falamos da primorosa obra de Pierre Verger, o *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de todos os santos dos séculos XVII a XIX*. O estudo demonstra, dentre outras coisas, a consolidação do comércio e dos comerciantes baianos no domínio do trato negreiro naquelas paragens africanas, existente desde o século XVIII. A contribuição da obra na presente pesquisa incide, especialmente, em buscar entender como os traficantes de cativos participavam do jogo político, e como o comércio de escravos carregava uma série de interesses locais, regionais e até imperiais, nem sempre harmoniosos e não raramente conflitantes.¹⁴

Os trabalhos destes autores nos põem a par das dinâmicas, ligações e influências que o comércio Atlântico de escravos tecia a partir dos portos americanos, num processo que alterava não só o mercado colonial, mas

¹² FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *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. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

¹³ FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790- c.1840. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1999.

¹⁴ VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*, 4ª ed. Salvador, Ed. Corrupio, 2002.

também as próprias formas de produção, a demografia e as relações políticas. Descortinando o papel destes comerciantes de gente no bojo da sociedade, das relações entre estas redes e os próprios sujeitos, estes estudos nos permitem entrever as dinâmicas do funcionamento do negócio, a participação dos agentes, e todo o esforço e vulto de capitais necessários para a armação de tamanho empreendimento. Por outro lado é pouco o que ainda foi dito sobre o veículo condutor deste processo, o navios negreiro, e menos ainda sobre aqueles que os operavam. Os capitães negreiros, e demais tripulantes.

Um dos desafios que se põe em discussão no momento agora é o contornar do silêncio relativo à vivência das viagens e das dinâmicas envoltas no próprio cotidiano do trato negreiro. Silêncio tal que o historiador Paulo Miceli já havia percebido ainda para o caso da temática exaustivamente debatida das grandes navegações. Mesmo sendo objeto de inúmeros questionamentos e respostas já satisfatórias pra a historiografia, muitas das histórias acabavam por desvanecer na subjetividade do discurso histórico a singularidade tão própria do ambiente das embarcações. De modo que toda a vida cotidiana presente nas viagens havia se tornado invisível aos olhos daqueles que tomaram parte em escrever a sua história. Ou como o próprio autor apontara em certo tom de alerta, para o fato de que “muitos historiadores das navegações dispensaram a companhia dos próprios navegadores”.¹⁵

Os agentes próprios que operavam no dia-a-dia do comércio de escravos, como foram os pumbeiros, atravessadores, capitães de embarcação e mareantes são figuras ainda mal conhecidas da historiografia colonial atual. Reforçando a conclusão de Katia Matoso, que da década de 1980, já demonstrava que afora a alta sociedade baiana colonial, existirem classes intermediárias e figuras ainda mal estudadas, como a do “piloto de embarcações”.¹⁶ Este universo social constituído dentro do ambiente das embarcações foi objeto de Jaime Rodrigues numa série de produções, dentre obras completas e artigos cujo cerne está restrito à investigação dos agentes do comércio atlântico, sobretudo àqueles mareantes atuantes nas fainas

¹⁵ MICELI, Paulo Celso. O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, séculos XV e XVI). Scritta, 1994, p. 6.

¹⁶ MATTOSO, Katia M. de Queirós. *Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763)*. Revista de História, n. 114, p. 5-20, 1983, p.18.

negreiras dispersas entre as orlas do Rio de Janeiro e Angola. De múltiplos interesses, resgatando origem dos mareantes, seus modos de falar e se expressar, seus ritos, superstições e religiosidade, sua relação com as autoridades continentais, com as autoridades de bordo, com os membros menores da hierarquia ou com os escravizados embarcados. Trabalho que vem ajudando a pensar em toda a gama de relações sociais que se desenvolviam no exíguo espaço das embarcações e que nos auxiliaram a ter um olhar cada vez mais aguçado para a atuação deste agente demasiadamente humano em sua relação com o cotidiano da faina negreira.¹⁷

Dentre as inúmeras influências que deste trabalho residem neste nosso humilde esforço, talvez a mais marcante derivada daquela sua análise das redes complexas que ganhavam forma nas atividades negreiras, seja a atenção para buscar apreender a ação destes sujeitos para além de seu papel de intermediário de um processo econômico. Os capitães e demais membros das tripulações são vistos por Jaime Rodrigues como trabalhadores especializados no trato de gente, sujeitos que aprenderam, contribuíram e difundiram suas experiências e conhecimentos pelos portos por onde passaram. Muito mais do que apenas saberem como navegar ou onde resgatar os escravos, estes sujeitos eram signatários de acordos, tomavam parte em comitivas com os potentados locais. Também eram testemunhas do desenvolvimento de saberes de cura e ainda eram responsáveis pela produção, enquanto senhorios efêmeros das viagens, daqueles sujeitos embarcados em propriamente cativos. O olhar do autor não negligência, mas trata de evidenciar o papel tomado dos africanos transportados. Estes sujeitos também são trazidos ao grande palco da travessia atlântica como atores históricos, longe de serem observados apenas como as vítimas passivas de um comércio lucrativo, estes homens e mulheres muitas vezes responderam àquelas condições que lhes eram impostas de maneiras diversas, por vezes violentas, e até hoje muito pouco compreendidas.

¹⁷ A produção do autor é rica. Todavia, por hora consideramos principalmente as contribuições de sua tese/livro, cf. RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2005. Não podemos esquecer também da grande contribuição do trabalho de Cândido Eugênio Domingues de Souza sobre os capitães negreiros baianos. cf. SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *“Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011.

O navio negreiro tem ainda especial atuação na obra seminal de Marcus Rediker. Para além de um flutuante constructo humano, o historiador americano em *O Navio Nегreiro* o observa como ator da história, sujeito a especializações e mudanças, contributo da maior escala da acumulação do capital inglês durante o setecentos.¹⁸ Suas tripulações, ou a Motley Crew¹⁹, são descritas com base na heterogeneidade, na violência e no cárcere que eram submetidos junto aos escravizados transportados para o continente americano entre o imenso azul do mar e os limites de madeira das embarcações, na construção do mundo do trabalho.²⁰ Essa visão de Rediker, além de seu trato próprio na construção de suas narrativas de bordo nos ajudou muito a pensar na realidade do governo de um navio quando as fontes disponíveis silenciavam acerca do trabalho cotidiano desempenhado pelos capitães negreiros daquele Pernambuco setecentista, sendo desta forma encontrada recorrentemente e devidamente referenciada, dispersamente no texto.

Quanto às fontes primárias que foram em boa medida consultadas, estão dispersas entre os arquivos do Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa (AHU), material digitalizado pelo Projeto Resgate e disponível na Universidade Federal Rural de Pernambuco no Laboratório de História da Pós-Graduação em História. Do Arquivo Público Estadual Jordão Emereciano (APEJE) e do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (IAHGP), além da consulta ao acervo disponível para leitura *online* e também já digitalizado do Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT). Também complementaram as linhas do presente trabalho os documentos de chancela da Coroa portuguesa enviada aos governadores da capitania de Pernambuco e demais autoridades locais, reunidos na coleção: *Informação Geral da Capitania de Pernambuco de 1749 e Consultas do Conselho Ultramarino: Pernambuco e outras Capitanias de 1953* da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, informações semelhantes às presentes também nos *Anais Pernambucanos*. Para finalizar, não se deve abreviar a importância da que constituiu para o trabalho do acesso a acervos

¹⁸ REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

¹⁹ Em tradução literal: “tripulação heterogênea”, consiste de expressão informal do vocabulário inglês que designa uma união mais ou menos organizada de indivíduos de variadas origens, aparências e características, como eram as tripulações do comércio atlântico inglês.

²⁰ LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *The many-headed hydra: sailors, slaves, commoners, and the hidden history of the revolutionary Atlantic*. Beacon Press, 2013.

disponíveis na rede. Constitui uma ferramenta bastante profícua, por exemplo, o exercício comparativo com os dados seriais disponibilizados pela monumental plataforma digital do *Trans-Atlantic Slave Trade: a Database* (TSTD₂) que oferece dados sobre quase 35 mil viagens transatlânticas entre os anos 1514 e 1866, estando atualmente atualizada para sua segunda versão. Dados os quais foram quase que diariamente consultados sempre que uma fonte documental fazia menção à invocação de alguma embarcação ou a atuação de algum capitão ou mestre.²¹

Os documentos contidos nos *Avulsos de Pernambuco, Offícios do Governo* como aquela documentação contida no próprio Arquivo Histórico Ultramarino, como as cartas, consultas, requerimentos, mapas ou autos e outros, de maneira geral permitem entrever os tratos comerciais, os produtos que circulavam entre os vasos do comércio atlântico; os mantimentos utilizados pela equipagem nas viagens; os ataques de que poderiam ser vítimas tanto da obra de embarcações estrangeiras ou sob aqueles que navegavam pela bandeira negra; a presença de frotas ou embarcações das nações estrangeiras em contato com as rotas, portos e agentes do império português; a atuação e quantidade aproximada dos negreiros atuantes no comércio atlântico; o nome de alguns dos capitães, ou dos senhorios ou mesmo das próprias embarcações. Mas também descortina a relação entre capitães e as figuras de autoridade, seja na tensão quando do desrespeito às leis de arqueação, das penas por eles sofridas quando envolvidos nas mais diversas ações ou os meios que encontravam para conseguir senão o perdão, o abrandamento de suas penas. Neste sentido esta documentação ainda que dispersa serve ao vislumbre de uma miríade de situações que envolviam a figura destes profissionais e sua relação com a segurança, a política e a economia colonial no que toca o reino de Portugal e suas possessões ultramarinas.

As fontes digitais, disponíveis em acervos *online* auxiliaram imensamente na construção do trabalho. Os documentos digitalizados pelo

²¹ Sobre a proficuidade dos dados disponíveis no *TSTD*, cf. SILVA JR, Carlos. *Mapeando o tráfico transatlântico de escravos*. Afro-Ásia, n. 45, p. 179-184, 2012. A relação entre as estimativas do projeto e o comércio de escravos para a Capitania de Pernambuco pode ser lida em capítulo conjunto de Daniel Barros Domingues da Silva e David Eltis, cf. DOMINGUES, Daniel Barros. ELTIS, David. The slave trade to Pernambuco in ELTIS, David; RICHARDSON, David (Ed.). *Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database*. Yale University Press, 2008.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo mesmo que façam muitas vezes menções apenas tangentes aos oficiais do mar, ou estejam em sua maior parte, ainda carentes do processo de digitalização ou tratamento arquivístico, mesmo assim abrem portas quanto à possibilidade de estudo da figura destes sujeitos identificados com as fainas da marinha. Os homens do mar acabam citados recorrentemente quando se envolviam em crimes civis, ou do contrabando, coisa que não era rara em tempos de comércio monopolista, quando eram contabilizados pela coroa ou mesmo quando caíam nas malhas eclesiásticas devido às questões de consciência. Exemplos destes documentos estão contidos nos feitos-finos e nos termos e devedores da Companhia Geral de Comércio Pernambuco e Paraíba durante o período de sua atuação em meados do século XVIII. Também existe a possibilidade do trabalho com as fontes produzidas pela Inquisição ou sua malha estabelecida nos bispados da América portuguesa. Esta instituição cuja malha ignorava as fronteiras e as dificuldades de atravessar o mar para investigar, quando não raramente punir os mareantes que agissem, por conta de suas escolhas profissionais ou de seu estilo próprio de vida, contra a fé católica.

Sem dúvidas o acervo digital mais consultado no decorrer desta pesquisa foi o da plataforma digital do *Trans-Atlantic Slave Trade: a Database*. Foi tomando por base os dados oferecidos pelo sítio que pudemos montar as primeiras planilhas com dados das viagens negreiras saídas ou que trouxeram escravos para comercializar no porto pernambucano durante o recorte temporal. Operando nestes termos pudemos ter informações valiosas acerca dos nomes e tipos de embarcações, o quantitativo de sua carga, rotas, senhorios e os capitães para ela consignados. Além destes dados que por si só aventam a possibilidade de se rastreamos estas sociedades cujo interesse maior era o comércio do maior número das peças escravas trazidas vivas da passagem pelo Atlântico, encontramos um indicativo da quantidade de escravizados declarada no momento de sua saída e chegada aos portos, de onde se pode deduzir a quantidade daqueles sujeitos que não puderam resistir às condições precárias encontradas nos navios. Além disso, também podemos calcular o tempo que cada viagem cobrou aos seus tripulantes, situação que acabaria por prolongar o drama de muitos dos embarcados. É interessante notar que esta massa de dados sobre a ancoragem dos negreiros para a

capitania pernambucana sugere que em sua maioria, as embarcações que traziam cativos para o mercado local faziam suas partidas do porto recifense. O que não quer dizer que capitães residentes em outras paragens não trouxessem escravizados para o Recife, nem de que não houvesse capitães residentes em Pernambuco que partindo do porto descarregassem no torna viagem em outras plagas da América portuguesa como o Rio de Janeiro ou a Bahia. Mas que por hora podem ser indícios para pensar que a não só sua armação, mas que também os seus ganhos fossem convertidos localmente, e é deste pressuposto que partimos.²²

Contudo, a contribuição da plataforma da *TSTD₂* não pode ser encarada sem que se leve em conta as divergências que esta fonte apresenta vez ou outra quando comparada com a documentação coeva. Não foi raro ter encontrado no decorrer de nossos devaneios entre o tabuado, nomes de capitães, donos de embarcação ou até mesmo de embarcações, ausentes, trocados ou divergentes, apresentando destinos inexistentes, como num naufrágio que não havia existido, ou uma vez tendo existido estivesse descrito como uma viagem de sucesso. Isto é claro, sem que se leve em consideração o fato de que as lotações daquelas embarcações são em sua grande maioria imputadas, frutos de calculo feitos de antemão via algoritmo, e que por mais que sirvam de um rico subsídio para que se possam estimar a quantidade de sujeitos atingidos pela diáspora africana, nem sempre condiz com os dados observados pelos comerciantes e autoridades coloniais. Que muitas das vezes demonstra ser bem mais dura, e superlotada, a realidade oculta abaixo dos deques daquelas naves que aportaram na capitania de Pernambuco.²³

Só para citar um dos muitos exemplos observados no decorrer da pesquisa, podemos por hora expor o caso de uma relação enviada pelo provedor da fazenda real da Capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei sobre o rendimento dos direitos das embarcações que vinham da Costa

²² DOMINGUES, Daniel Barros. ELTIS, David. The slave trade to Pernambuco in ELTIS, David; RICHARDSON, David (Ed.). *Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database*. Yale University Press, 2008.

²³ Sobre algumas destas críticas à disposição do *TSTD₂*, cf. SOARES, Mariza de Carvalho. O comércio “português/brasileiro” de escravos no *Transatlantic Slave Trade Database*. *Almanack*, n. 22, p. 551-568, 2019.

da Mina para o porto pernambucano trazendo consigo carga de negros.²⁴ Das onze embarcações arroladas no documento, oito possuem registro correspondente no *TSTD*₂ e destes 4 tem os seus nomes, ou os nomes dos capitães, com alguma discrepância em relação ao documento consultado. O curioso deste caso em particular é que a plataforma *TSTD*₂ indica ter usado o próprio documento do Arquivo Histórico Ultramarino como fonte. Como se não fosse só isso a relação em suas páginas finais está praticamente ilegível, não tendo como neste caso ser usado na íntegra para autenticar ou corrigir as informações prestadas.²⁵ Mesmo apresentando equívocos bastante pontuais, não há sequer como diminuir o vulto e o valor que a contribuição destes dados ofereceu à pesquisa. A possibilidade de montar bases de dados, cruzar com os mais diversos documentos e ensaiar a projeção de ferramentas para análise de dados de rede não seria possível caso não existissem iniciativas abertas, colaborativas e dedicadas como é o caso da plataforma do *TSTD*₂.

Estudar uma temática cujas fontes coevas que as citem diretamente são raramente encontradas exigiu ainda o uso de documentações de naturezas das mais diversas na tentativa de preencher os vazios logrados pelos relatos, ou a impessoalidade das fontes oficiais. Entender a realidade daqueles homens que laboraram intensa e diuturnamente no comércio negreiro foi e continuará sendo um desafio, para o qual nós somente conseguiremos algumas respostas. Todavia, a continuidade de qualquer pesquisa, assim como a armação das embarcações, sempre começa com uma série de preparativos que antecipam qualquer movimento mar adentro. Demandando uma série de escolhas e caminhos que buscam romper a barreira que nos separam daqueles homens e mulheres que viveram outros dramas e realidades que jazem passados, ao passo que persistem em residir tão próximas e ao mesmo tempo tão distantes das nossas.

Um dos primeiros passos tomados na pesquisa foi a decisão sobre o recorte temporal. A ideia de trabalhar com o século XVIII, surgiu primeiramente

²⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3477. Recife, 11 de julho de 1729. Carta do Provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V] remetendo relação do que renderam os direitos das embarcações que vieram da Costa da Mina ao porto de Pernambuco.

²⁵ As viagens que puderam ser cruzadas estão registradas no *TSTD*₂ com os seguintes números de identificação: “40961”, “40962”, “40949”, “40969”, “40970”, “40964”, “40977” e “40954”. Dados disponíveis em: <https://www.slavevoyages.org>.

por ser o período que segue a reorganização da atividade econômica na capitania. Com o retorno das atividades nas lavouras de cana, e mesmo com a intensificação da mineração nos sertões da América portuguesa, a situação do comércio de escravos se dinamiza, aumentando não só a quantidade de cativos transportados, mas de viagens ou contatos, de regiões abertas ao embarque e, sobretudo, de atenção das autoridades coloniais quanto à liberdade praticada neste comércio. Também consiste num período de diferentes modalidades do trato vividas na capitania de Pernambuco: uma experiência de comércio livre, ao longo da primeira metade até a década de sessenta e a vigência por quase duas décadas do monopólio da companhia de comércio. O comércio livre como veremos foi um sinônimo de mais viagens, e de uma pluralidade de destinos que não se resumia a ida e vinda das embarcações para o porto do Recife. Entretanto, é neste período que observamos uma menor quantidade ou diversificação dos registros. Já a partir da vigência das mudanças da administração pombalina, materializada na capitania em face da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, encontramos além dos habituais registros das atividades econômicas, uma profusão de registros sobre a atividade marítima e sobre aqueles trabalhadores dedicados à faina. É válido salientar que o estudo não tentará em adentrar nas questões referentes à implantação ou a transformação da dinâmica comercial advinda com a instauração da companhia, o que por si só seria questão base para toda uma produção historiográfica, mas buscando citá-las apenas enquanto em sua relação como plano de fundo para a atuação dos capitães negreiros.

Em seguimento ao recorte temporal e a utilização das bases de dados digitais para organização e constituição das tabelas com as informações referentes às viagens negreiras destinadas à Capitania de Pernambuco, fizemos uso do tão batido recurso da busca nominal. Procurando pelos nomes dos capitães, dos senhorios, ou cabeças daquele empreendimento, ou até mesmo das embarcações, de maneira em que pudessem ser traçadas procedências, ligações ou citações que servissem como um respaldo para o estudo da atuação destes sujeitos. A vantagem de trabalhar com este tipo de objetos de estudo, de poderem ser chamados por seus nomes próprios, incide na possibilidade da reconstituição e busca por seus contatos e ligações, as

redes que sustentavam seu negócio e permitiam o prosseguimento de suas atividades tanto em terra, quanto no mar. Numa feliz e provocativa expressão de Carlo Ginzburg e Carlo Poni, o nome próprio ganha ares do mitológico fio de Ariadne que guiou Teseu no labirinto. De forma similar o nome dos capitães foi o fio condutor das investigações do trabalho, e sua relação com o nosso desafio ficará mais às claras, como se verá a partir do terceiro capítulo.²⁶

Não se pode deixar de comentar mais uma vez da dificuldade acarretada pela impossibilidade de se abordar diretamente a cultura destes homens do mar, especialmente no caso das tripulações do comércio atlântico de escravos. Dada a praticamente inexistência de diários de bordo, livros de assento, registro ou de memórias, ou mesmo de qualquer sorte de escritos que fossem diretamente produzidos por estes sujeitos, ou por intermédio de relatos apreendidos por esta sorte de trabalhadores. A maior parte daquilo que era próprio do cotidiano das viagens, ou mesmo se assim podemos chamar de uma cultura marítima, isto é, do universo social e imagético compartilhado pelos embarcações nas fainas do comércio de cativos saídos da América portuguesa do século XVIII, aquilo que eles souberam, aprenderam, viram e viveram e como pensaram pode ter naufragado no esquecimento. Neste sentido a falta de fontes coevas que tratassem do cotidiano das tripulações do comércio negreiro pernambucano foi contornada, ao menos parcialmente, com o uso de relatos recorrentes nas equipagens do atlântico norte, mais ricas e conservadas. Como por exemplo, são aquelas presentes nas obras do historiador americano Marcus Rediker.²⁷

Outra forma encontrada para contornar este silêncio documental foi a utilização dos registros produzidos por ou sobre as tripulações ocupadas em fainas diversas, ou mesmo de outras praças. Aquelas que circulavam pelo Atlântico encarregando-se de outros misteres, como a defesa ou mesmo o comércio da produção tropical da América portuguesa, ou dos registros de matrículas dos marinheiros embarcados em Lisboa. Todavia, está longe de ser nossa proposta realizar um trabalho comparativo ou uma síntese das lides da

²⁶ GINZBURG, Carlo; PONI, Carlo. *O nome e o como: troca desigual e mercado historiográfico*. In. GINZBURG, Carlo; PONI, Carlo. *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa-Rio de Janeiro, Difel-Bertrand Brasil, 1989, p. 173-175.

²⁷ REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. *Passim*.

marinha mercante. Não navegaremos rumos outros que não envolvam questões relativas aos governantes das embarcações negreiras, nem de destinos que sejam alheios à capitania de Pernambuco.

Os esforços foram concentrados também na rica fonte de informações daqueles registros de embarcações que traziam luso-brasileiros radicados em Pernambuco entre seus membros, sujeitos que fizeram da capitania seu destino ou que somente passaram aos portos da capitania.²⁸ Sendo assim, a abordagem procedida de maneira indireta, ou seja, de maneira a conhecer a vida destes sujeitos apenas através e por intermédio dos olhos e ouvidos de mediadores da sociedade colonial, fossem eles viajantes, comerciantes, autoridades coloniais ou mesmo membros do conselho ultramarino, tende a ser para o caso em questão uma das poucas oportunidades reais para a formatação do estudo, além de ser a forma menos capaz de nos pôr na pista errada.²⁹

A bibliografia consultada forneceu as ferramentas, as expressões e as indicações necessárias para diminuição do distanciamento entre as ambições de pesquisa e o *locus* do objeto de estudo, de maneira a suavizar contextos tão distanciados entre si e que por sua vez estão devidamente indicados nas notas de rodapé e nas referências bibliográficas. Somadas a isto, ao longo da presente pesquisa trabalhamos com documentos e fontes de origem e natureza bastante diversas, em sua maioria fontes oficiais da administração portuguesa carregados do imperativo da manutenção das possessões, são raros os momentos em que da impessoalidade da escrita podem ser observadas algumas nuances do cotidiano do comércio de gente. Situação que exigia por seu turno certo exercício imaginativo e o apoio em outras fontes como são as crônicas e os raros testemunhos de época.

Dos capítulos que seguem esta investigação buscamos resgatar as trajetórias e experiências de vida dos homens que agiram impetuosamente em favor do sucesso do comércio Atlântico de escravos. Mahommah Gardo Baquaqua, em sua autobiografia teria tratado de adjetivar o capitão da

²⁸ Agradeço a disponibilidade e a orientação do Prof. Dr. Jaime Rodrigues que de bom grado e generosidade apresentou-me aos registros de matrículas.

²⁹ Como a feliz expressão de Peter Burke, cf. BURKE, Peter. *Cultura popular na idade moderna*. Editora Companhia das Letras, 2010.

embarcação onde servira no Brasil como “monarca de tudo o que estivesse a sua vista”, um verdadeiro “rei da casa flutuante”. Uma imagem de tirania que servia pedagogicamente para demonstrar que naquele ambiente recluso do navio os seus poderes e vontades eram incontestáveis sob seus cativos e tripulação, uma vez embarcados.³⁰ Sujeitos mais ou menos como o referido capitão estiveram intimamente ligados às embarcações que transitaram entre as praças do continente africano e a capitania de Pernambuco. Conhecer as suas histórias pode ajudar a entender a cruel maneira como estes grupos de sujeitos lançaram os cabos e velas para a formação do Atlântico como um espaço negreiro, e muito embora os números desta travessia por vezes se sobressaíam ao drama cotidiano com o qual os escravizados tiveram de passar submetidos ao cativo de bordo, o legado deste comércio de gentes e suas consequências seguem vívidos atualmente, não só na outrora capitania Duarteina, mas no seio da sociedade brasileira.

No primeiro capítulo buscamos situar-nos entre a dinâmica do comércio atlântico de escravos praticados na Capitania de Pernambuco. Intentamos perceber em que medida o comércio de gentes pernambucano coadunava com os diferentes contextos americanos ou africanos apresentados no decorrer do século XVIII, ou em que medida o comércio de cativos destinado ao porto do Recife se aproximava ou distava dos padrões observados para as demais praças escravistas da América portuguesa. Neste sentido, este primeiro momento consiste num capítulo tematicamente variado, embora muitos dos aspectos econômicos e políticos resumidos fossem essenciais para se entender o desenvolvimento do mercado de cativos para a região, foram somente abordados a partir de sua relação com o comércio de cativos.

Ao segundo momento buscaremos nos restringir à economia dos negreiros, e em se tratando de um ramo de toda a atividade comercial, faz sentido ressaltar a posição central da freguesia de São Frei Pedro Gonçalves no interior do Recife. Região portuária, lugar da carga e da descarga das maiores embarcações, diligências da provedoria e da alfandega, onde diferentes categorias de vasos podiam aportar seguramente e lançar sua carga cativa à venda nos sobrados e armazéns. Era aquela região também a moradia

³⁰ LARA, Sílvia H. *Biografia de Mahommah G. Baquaqua*. In: Revista Brasileira de História. São Paulo, vol. 8, nº 16, p. 269-284; 1988, p. 281.

dos homens de negócio e onde toda a gente do mar podia ser encontrada para o emprego nas viagens. Da armação das viagens às questões cotidianas, interessa-nos entender a faina desenvolvida a partir dos vasos atracados na capitania, as condições daquelas viagens, especialmente para os sujeitos que vinham apinhados debaixo o deque, e a capacidade do capitão no desenvolvimento de toda aquela complexa operação.

Por fim, durante o terceiro capítulo buscamos acompanhar algumas das trajetórias dos capitães e mestres de embarcação, levantados no decorrer da pesquisa. E a partir da análise, numa escala micro, de suas estratégias no seio da sociedade daquele Pernambuco do século XVII, tentar compreender as diferentes facetas, e agentes, que desemborcaram no ou para o governo das embarcações negreiras. Entender os diferentes caminhos, mais ou menos afortunados, ajuda a entender as redes constituídas entre os mareantes e a comunidade em terra, além do papel central que estas ligações tinham para com a atividade mercantil e as pretensões de granjeio de capital, fosse econômico ou político. Finalizando com as disputas em torno dos bens de um defunto capitão negreiro, observamos a vividez do negócio, deste choque de interesses podemos perceber não só o movimento das sociedades e redes de profissionais, como da participação dos capitães negreiros no interior destes investimentos no trato de gente escravizada. Embora não fossem grandes os frutos advindos da atuação da maioria dos capitães, houve alguns que souberam aproveitar do gozo de maior confiança ou familiaridade com os seus consignadores, para traçar melhores rotas rumo às redes mercantis.

Antes que partamos para a pesquisa de fato faz-se necessário um breve esclarecimento acerca do termo “negreiro” que o leitor notará estar grafado recorrentemente nas linhas do trabalho. Fazemos questão de lembrar ao leitor de que o termo inexistia para o léxico setecentista, e que não fora encontrado ou lido em passagem alguma da documentação utilizada no decorrer do trabalho. Seu uso, por outro lado será utilizado sem ressalvas somente para querer indicar de forma sucinta e generalista, a especialização das coisas, ambientes e agentes que estavam envolvidos no resgate de escravos, isto sim, chamado e grafado na documentação de época. Uma atividade que embora tenha recebido diversos nomes no decorrer da história e da própria historiografia, continua a representar o mesmo drama. O do violentíssimo

transporte de cerca de 12 milhões de seres humanos retirados de seus lares no continente africano.³¹

Devidamente equipados, buscaremos a partir de então investigar as trajetórias daqueles capitães de embarcação que outrora singraram o Atlântico trazendo cativos para a Capitania de Pernambuco. No que pese a ausência de fontes que nos permitam uma análise direta do nosso objeto, buscaremos contornar estes impasses buscando indícios em outros aportes documentais e fontes coevas. Rogamos para que o presente esforço, se longe de retratar a vida destes sujeitos em sua integridade, pelo menos sirva para aventar algumas das expectativas, dos caminhos e estratégias que estes homens do mar do comércio de gentes puderam traçar naquela terra de “mar arrebetado” num longínquo século XVIII.³²

³¹ O número de escravizados desembarcados segundo os dados, estimativas e algoritmos do *TSTD₂* foi de 12.521.337 sujeitos. Dados disponíveis em: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>.

³² REVEL, Jacques. *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998. GINZBURG, Carlo. *Sinais: Raízes de um paradigma indiciário*. In.: Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história; tradução: Frederico Carotti. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

1. PERNAMBUCO NAS ROTAS DO COMÉRCIO NEGREIRO

1.1. A LAVOURA DE CANA E O COMÉRCIO DE GENTE ESCRAVIZADA

Em outubro de 1749, segundo uma carta escrita na cidade do Recife, região que àquela altura já figurava como o principal porto da Capitania de Pernambuco e um dos maiores portos escravistas da América portuguesa. O homem de negócio e morador daquela cidade, José de Freitas Sacoto, pedia licença régia para que pudesse resgatar escravos no continente africano. Movido ao que dizia por sua natural obrigação como vassalo do rei, o negociante intentava por sua conta e risco armar sua galera *Aleluia da Ressurreição e Almas* para resgatar cativos em na região de Angola ou na Costa da Mina. Segundo o vassalo negociante Sacoto, ele próprio era homem de comprovada experiência no trato negreiro, tendo participado a muito tempo do comércio de escravos e inclusive já havendo expedido por sua conta várias embarcações para o reino de Angola e portos da Costa da Mina. No requerimento endereçado ao monarca o comerciante deixa claro que para ele o trato negreiro não se resumia apenas numa prática comercial habitual. Segundo o raciocínio apresentado no documento, o envio de sua galera a para a costa africana atendia também ao bem comum e aos interesses de sua majestade, uma vez que sob a sua embarcação não só se poderiam operar a expansão da cristandade ao fazerem-se cristãos católicos os africanos escravizados transportados para o Brasil, como aquela viagem de uma só vez renderia direitos que se pagavam ao erário régio, contribuindo com as receitas do reino e também remediava a questão do abastecimento de mão de obra da praça pernambucana. Especialmente para a economia das lavouras de cana de açúcar que naqueles tempos, eclipsada pela baiana, contava com cada vez menos embarcações dispostas ao resgate de cativos.³³

Vale ressaltar que de fato o comerciante conimbricense não era nenhum neófito nas lides do trato de gente, mas antes um dos mais antigos homens de negócio atuantes na praça pernambucana, com uma fortuna estimada em algo

³³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 69, D. 5871. REQUERIMENTO do negociante José de Freitas Sacoto ao rei [D. João V], pedindo licença para remeter anualmente uma galera para Costa da Mina. Obs.: m. est.

entre 30 e 50 mil cruzados. Para além desta sua riqueza material, Sacoto também era uma figura de reconhecido prestígio social, pertencente a instituições de vulto como a Ordem Terceira do Carmo, a Santa Casa de Misericórdia do Recife, além de ser possuidor de familiatura do hábito do Santo Ofício.³⁴ A resposta aos argumentos do homem de negócio, portanto, talvez não pudesse ter sido outra. Diante das alegações apresentadas à Sua Majestade que, - nunca é tarde para lembrar - tinha posição de ingerência política sobre os aspectos econômicos do reino, podendo agir desde na mudança de rotas, ou mesmo em distribuir ou reter privilégios acertados com os grupos de comerciantes como era, por exemplo, o caso do comércio de escravizados na Costa da Mina. O monarca atendeu ao requerimento do negociante, consentindo então para que José de Freitas Sacoto pudesse mandar anualmente àquela região africana sua galera, “atendendo ao bem comum e a utilidade dos direitos de Vossa Majestade”.³⁵

Mesmo que devidamente autorizado, a embarcação do comerciante José de Freitas Sacoto chegaria à região da Costa da Mina para adquirir sua carga em escravos somente em 1752. Neste intervalo de tempo o comerciante arrematou pelo período de três anos, como era costumeiro, dois dos contratos para cobrança dos direitos régios que pesavam sobre a importação dos escravos. O de 1\$000 destinado à manutenção da fortaleza do Ajudá na região da Costa da Mina, e o dos 3\$500 pagos assim da entrada dos cativos na alfândega de Pernambuco.³⁶ É bastante provável que boa parte do capital necessário para o investimento na arrematação dos contratos tenha saído do acúmulo dos anos em que o comerciante esteve presente na atividade negreira. Por muito tempo Sacoto foi um investidor ativo no ramo do comércio

³⁴ SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p.343-344. Sobre sua habilitação como Familiar do Santo Ofício, cf. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, José, mç. 33, doc. 539.

³⁵ Sobre as influências da política dentre outras relações sociais nas práticas mercantis do comércio de escravos cf. FRAGOSO, Joao; GOUVÉA, Maria de Fátima Silva. *Nas rotas da governação portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII*. In. *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes, p. 25-72, 2006.

³⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 75, D. 6328. REQUERIMENTO do contratador do direitos reais dos escravos vindos da Costa da Mina, José de Freitas Sacoto, ao rei [D. José I], pedindo o pagamento dos direitos dos escravos desembarcados no porto de Pernambuco por uma corveta inglesa. cf. ALMEIDA. Suely Cordeiro de. *Rotas Atlânticas: O Comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c. 1724–c. 1752)*. História (São Paulo) v.37, 2018, p.13.

Atlântico e sua galera *Aleluia da Ressurreição e Almas*, mesmo no ano anterior à sua requisição em 1748, estava a carregar 687 cativos vindos do porto de Luanda para Pernambuco.³⁷ Todavia, não se pode ignorar a existência de outras vias com que os homens de negócio inseridos em instituições de prestígio como a Ordem Terceira e a Santa Casa de Misericórdia, possuíam para conseguir crédito no mercado colonial. É que para além de seu papel na distinção social, o pertencimento a estas instituições tinha uma função bastante prática para os seus membros: A de acesso ao crédito em melhores condições que as comumente ofertadas no mercado. Ou seja, o *status* e a condição social dos sujeitos atuantes naquele mercado colonial eram importantes também na hora de negociar vantagens para conseguir crédito, como a de ter acesso a maiores quantias de capital a juros inferiores àqueles praticados, especialmente da mão de outros comerciantes.³⁸

De uma forma ou de outra o fato é de que, num dado intervalo entre a sua atividade como negreiro, o comerciante passara a atuar também na cobrança dos direitos dos escravos para a região em que acabara de conseguir permissão para atuar. Como arrematante, ou seja, representante do erário régio, o negreiro poderia ampliar aqueles lucros obtidos diretamente do comércio de cativos. É que agindo agora como também um cobrador dos impostos o comerciante usava das prerrogativas do poder do Estado dentro de sua comunidade mercantil, relaxando ou cobrando os direitos devidos por aqueles que como ele participavam do trato de escravos. O que pode ter lhe conferido uma grande vantagem sobre os demais comerciantes, sobretudo seus concorrentes atuantes na praça.³⁹

Nesta sua viagem de 1752, minuciosamente recuperada por Suely Almeida, através das anotações deixadas pelo capitão da embarcação, José Francisco da Rocha, a quem toda a carga e destino do negócio estavam consignados, podemos entender melhor os meandros da viagem que resultara

³⁷ Viagem com número de registro “8801” no TSTD₂.

³⁸ SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 189. RIBEIRO, Alexandre Vieira. A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c. 1750-c. 1800). Rio de Janeiro: tese de doutorado apresentada o Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2009, p. 289.

³⁹ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *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 ,p. 326 -329.

na aquisição e transporte de 307 cativos para o porto pernambucano. O documento em si consiste numa das raras chances de vislumbrar o cotidiano das atividades comerciais desenvolvidas sob a orientação de um capitão negreiro, e é ainda mais verdade quando considerado em sua relação com o porto pernambucano. As atividades descritas sequencialmente pelo capitão da galera entre uma fundeada e outra nos portos da região da África Ocidental são esclarecedoras da complexidade política e econômica da região, demonstrando que aquela atividade negreira orquestrada pelo capitão negreiro estava em acordo com as exigências e o ritmo das regiões, pessoas e interesses comerciais. Em resumo, a embarcação que saía do porto pernambucano com uma carga majoritariamente composta de tabaco, em viagem pelos portos africanos (Cabo Lahû, Elmina, Anamabû, Accra, Popo e Ajudá), diversificaria sua composição para mais 13 produtos e suas variações, boa parte deles em têxteis asiáticos e manufaturas. Aliás, como da maneira habitual com a qual os luso-brasileiros faziam para introduzir seus produtos no trato de escravos com a África Ocidental.⁴⁰

Estas mercadorias tiveram um papel fulcral em todo o empreendimento, sendo por intermédio delas, ou da simples permuta por elas, que toda a logística, desde o aluguel de barracas, armazéns, bandeiras ou mesmo do pagamento de jornadas àqueles que prestaram algum serviço à tripulação, foram feitos. Ademais toda a sua carga passaria a ser trocada por escravos de gêneros e idades distintas, operação feita em sequência por meio de pequenas transações com 43 negociantes, dentre luso-brasileiros, ingleses, franceses, holandeses, além daqueles africanos localmente estabelecidos. A julgar por toda esta complexa operação é nítida a exigência de um nível sofisticado de organização e experiência daquele seu capitão, o José Francisco da Rocha, homem de vasta experiência nas lides da navegação, e dos demais corresponsáveis pelo trato como ficará claro no prosseguir do trabalho.⁴¹

⁴⁰ KLEIN, Herbert S. *Economic aspects of the eighteenth-century Atlantic slave trade. The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, p. 287-310, 1990, p. 292.

⁴¹ ALMEIDA, Suely Cordeiro de. *Rotas Atlânticas: O Comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c. 1724–c. 1752)*. *História* (São Paulo) v.37, 2018, p. 14 et seq. Todavia vale adiantar que no TSTD₂ existem registros da atuação de José Francisco Rocha em pelo menos sete viagens entre os anos de 1748 e 1758. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org>.

O total de cativos que este ávido comerciante conseguiu transportar para o porto pernambucano durante sua vida como negreiro foi um número próximo à cifra dos dois mil escravizados. Mas José de Freitas Sacoto não foi o primeiro nem o último comerciante a conseguir permissão régia para fazer viagem para África, ou mesmo a trazer sua carga em cativos para o porto de Recife durante o século XVIII. Tal como ele, dezenas de outros comerciantes daquela praça participaram, equiparam, ou mesmo armaram por sua própria conta e risco, - conforme a alusão típica da documentação - as embarcações dirigidas aos portos africanos com a finalidade de lucrar com o chamado resgate de cativos. Ainda mais numerosos foram aqueles capitães ou mestres de embarcação que assim como José Francisco Rocha, representaram, defenderam ou mesmo investiram diretamente seus cabedais naqueles interesses comerciais aos quais estavam consignados. Para continuar circunscritos ao exemplo até agora tratado, podemos de incluir neste mesmo rol nomes como os de Félix Garcia Vieira, Carlos Neto Ramos, Manoel Rodrigues de Freitas Silva, Antônio Farinha Delgado e Pedro da Costa Cirne. Todos eles também foram, em tempos e viagens distintas, responsáveis pelo governo e destinos da galera *Aleluia da Ressurreição e Almas*. Enfrentando as duras condições da travessia e negociação enquanto nos portos africanos, esses homens foram em muitos dos casos a primeira e transitória representação de poder com a qual aqueles africanos comercializados como escravos tinham contato enquanto rumavam para seu destino final nas terras da capitania. A relação crescente entre a praça pernambucana e àquelas regiões para onde os comerciantes radicados na capitania faziam seus capitães dirigirem suas embarcações no continente africano foram fundantes da complexidade étnica de toda a região e essenciais para a criação de uma dinâmica econômica que ligava a partir da atividade comercial, e do laboro diuturno no cotidiano das embarcações, a produção da lavoura americana e a produção de mão de obra cativa africana.⁴²

⁴² Segundo o TSTD₂, José de Freitas Sacoto ainda teria enviado sua galera Aleluia da Ressurreição e Almas em ainda mais três viagens, todas para a região da Costa da Mina, nos anos de 1753, 1755, 1757, com as seguintes identificações: “52093”, “41105” e “41118”. Além disso, contamos com viagens anteriores da Aleluia da Ressurreição e Almas identificadas como: “8530”, “8554”, “40932”, somadas a “8801” já citada. Desconsideramos o registro de capitão para José Francisco Ribeiro por acreditar ser este nome uma corruptela, provavelmente advinda de um erro de escrita ou leitura documental, do capitão já citado, o José Francisco Rocha. Insistimos nesta ideia por ser no período desta viagem, o tempo em que

O movimento destes homens imersos na atividade negreira mobilizava uma série de outros agentes e transações, que foram ao mesmo passo definidos e definidoras, ao seu modo das dinâmicas que garantiram o suprimento de gentes para quase todas as atividades produtivas da capitania de Pernambuco, como era a longeva produção de açúcar. Além de sua imersão no trato de escravos, estes sujeitos participavam ativamente do cotidiano de uma sociedade que era ela própria, escravista. Tudo, no entanto estava estreitamente ligado à maneira como a economia da capitania reagia aos ventos do século XVIII. De maneira de que é praticamente impossível acompanhar suas trajetórias sem entender de que maneira o comércio atlântico de escravos se formatou segundo a realidade da capitania de Pernambuco setecentista. Para Miller, uma maneira convencional de se entender este comércio Atlântico de escravos é tecer sua relação com a “amarga” economia açucareira. Logo, se intentamos aqui perseguir as trajetórias daqueles que participaram ativamente na produção de mão de obra cativa é necessário primeiramente tecer algumas considerações acerca de como se dava demanda da região no recorte em questão.⁴³

O açúcar foi durante boa parte do avançar do século XVIII o principal produto da Capitania de Pernambuco. Para além dos engenhos, a lavoura de cana estava atrelada a uma série de agentes e de capitais, e mesmo de outras atividades econômicas, como o próprio comércio de escravos, de onde supria a força de trabalho necessária para o toque da produção. E a economia açucareira pernambucana do início do século XVIII vinha de uma conjuntura para dizer no mínimo complicada. Bastante atingida com a invasão holandesa e em sequência durante período da guerra de restauração, a economia dos engenhos grassara em demonstrar os sinais de uma lenta recuperação. É que além da destruição física de boa parte dos engenhos, da sua exposição ao roubo e depredação durante os combates, a instabilidade do conflito causou uma verdadeira “sangria demográfica” na capitania, com fuga de gentes, entre

o capitão Rocha mais atuara naquela plaga - num total de seis (ou sete) registros que vão de 1748 a 1758 - estando inclusive no serviço de José de Freitas Sacoto. Além disto, estranha o fato de Ribeiro só ter feito uma única viagem, justamente no período de atuação do capitão Rocha, e não estando mais associado em nenhuma documentação relativa à faina negreira.

⁴³ MILLER, Joseph C. *O Atlântico escravista: açúcar, escravos e engenhos*. Afro-Ásia, n. 9-36, 1997, p. 9

senhores de terra, comerciantes, e seus escravos e capitais, para as regiões mais ao sul, especialmente a da Bahia. Situação que obstaría ainda mais a economia durante o período de reconstrução das unidades produtivas pernambucanas. A restauração, por seu turno, trouxe também uma série de querelas e de indefinição sobre a própria posse daquelas propriedades. Uma vez que as aquelas terras, engenhos e prédios urbanos outrora abandonados no contexto dos conflitos tinham passado a ser tomados e vendidos pela Companhia das Índias Ocidentais, a WIC, a outros senhores no mais das vezes seus partidários, fossem eles holandeses ou portugueses. Num contexto onde a companhia almejava depois de conclusa a invasão, a verticalização da indústria, buscando o controle da produção e da comercialização do açúcar pernambucano.⁴⁴

Então a expulsão dos holandeses do território durante a “Guerra da Divina Libertação” deu continuidade não só a destruição de parte da indústria açucareira, como gerou uma vez findas as razias, uma série de impasses quando as propriedades custaram a ser reclamadas pelos seus antigos proprietários.⁴⁵ Do outro lado, na urbe, as querelas davam-se de maneira diversa, entre a pretensão de tomada pelos restauradores e a manutenção das benfeitorias urbanas feitas por aqueles construtores da cidade.⁴⁶ Além disto, o surgimento durante este mesmo período da produção açucareira das Índias Orientais inglesas e francesas, que até aquela altura se dedicavam à produção de gêneros alimentícios, anil e ao curso contra as embarcações espanholas, com a significativa transferência dos flamengos e seu capital para as Antilhas. Acabou por dar início a uma séria competição no mercado do açúcar para a produção brasileira, mais antiga e que até então exportava sua produção sem conhecer concorrentes.⁴⁷

⁴⁴ SCHWARTZ, Stuart. *O Nordeste açucareiro no Brasil colonial*. O Brasil colonial, v. 2, p. 1580-1720, 2014, p. 345. Para Evaldo Cabral de Mello, o período *post bellum* teria sido especialmente difícil para os Pernambucanos, muitos dos quais tiveram de reconstruir suas propriedades a partir do zero. cf. MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada. Guerra e açúcar no nordeste, 1630 – 1654*. São Paulo: Editora 34, 2007, p. 173. A expressão em aspas vem da leitura de Beatriz Nizza sobre o período descrito por Evaldo. cf. DA SILVA, Maria Beatriz Nizza. Ser nobre na colônia. Unesp, 2005, p. 78.

⁴⁵ MELLO, Evaldo Cabral de. *Ibid.*, p. 329.

⁴⁶ *Idem.*, p.369.

⁴⁷ GODINHO, Vitorino Magalhães. *Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670—1770)*. Revista de História, v. 7, n. 15, p. 69-88, 1953, p. 74.

As levas de açúcar que das Antilhas passaram a suprir cada vez maiores parcelas do mercado europeu reduziram gradativamente a participação do açúcar brasileiro, produzido majoritariamente nas regiões da Bahia e Pernambuco. Além da perda de mercado, como consequência direta da concorrência das Antilhas, o preço auferido ao açúcar brasileiro tornava-se também cada vez mais baixo no mercado europeu. Não obstante, a crescente atividade produtiva nos engenhos fixados nas Antilhas passava a necessitar de um maior número de braços africanos, cuja busca esteve intimamente ligada ao aumento sentido no preço pago pelos escravos na outra margem do Atlântico.⁴⁸

Ainda no contexto da guerra, os holandeses apossaram-se do castelo de São Jorge da Mina em 1638, onde se mantiveram até o século XIX, e intentaram sua fixação em Luanda, de onde acabaram expulsos em 1648. Estes movimentos na orla africana não tinham outro objetivo senão buscar garantir fontes próprias de cativos para a sua crescente lavoura de cana para os territórios recém-conquistados na América. Ao exemplo deles, as demais novas economias açucareiras que também sofriam com o aumento crescente de sua demanda por cativos, passaram a participar cada vez mais ativamente no litoral africano, construindo feitorias e intentando cada qual seu quinhão no comércio atlântico. Concorrência por braços que quando somada ao aumento expressivo na oferta de produtos nas feitorias do litoral africano terminariam por elevar de maneira geral o preço de aquisição dos cativos entre o final do século XVII e o século seguinte. O crescimento da circulação do ouro brasileiro já no início do século XVIII, embora devolvesse o poder de compra aos comerciantes de cativos luso-brasileiros, dado a preferência pelo ouro em todas as transações africanas, teria inflacionado ainda mais o preço de aquisição dos cativos no litoral da África centro ocidental.⁴⁹

⁴⁸ *ibidem*, p. 75. O autor acrescenta em nota: “No golfo da Guiné, os holandeses perseguem vitoriosamente os portugueses; em Angola o litoral está esgotado de homens e a caça ao escravo no interior faz subir o seu preço. Os lucros portugueses são apertados por este movimento de tenaz produzido pela baixa dos preços nas vendas, devida a concorrência das Antilhas, e pela alta ou, pelo menos, a manutenção das despesas, devida ou à concorrência nos mercados de escravos ou ao número excessivo dos produtores em face das possibilidades de colocação, ' de que resultou subir o custo da madeira, dos bois de trabalho, das caldeiras, etc. Donde, disjunção nos preços, empolgados por dois movimentos contraditórios”.

⁴⁹ SCHWARTZ, Stuart B. *O Nordeste açucareiro no Brasil colonial*. O Brasil colonial, v. 2, p. 1580-1720, 2014, p. 349. Robin Law observando o fenômeno da região da Costa dos Escravos

Neste cenário estava criada uma série de dificuldades aos produtores brasileiros, em especial aos da Bahia e de Pernambuco, até então responsáveis pela maior parte da produção da colônia e também do pagamento dos dízimos.⁵⁰ Esta situação da baixa no preço do açúcar brasileiro e aumento no custo da produção, já que um dos principais fatores da manufatura do açúcar, a mão de obra escravizada, estava mais cara devido ao surgimento da concorrência com a *plantation* antilhana, cujo custo teria sido agravado ainda por questões de natureza extras econômicas. A mão de obra cativa local além de ter se tornado dispendiosa passava a ser também insuficiente para a reposição dos braços para a lavoura, por conta da peste de varíola que atingiu a região de Angola durante o final do XVII, privando os portos escravistas de um fluxo contínuo de cativos. O surgimento de outro surto na América portuguesa, desta vez de febre amarela, teria dizimado boa parte da população escrava dos engenhos e lavouras da Bahia e de Pernambuco entre os anos de 1686 e 1691, contribuindo para as queixas dos senhores de terra da sentida falta de escravos para tocar as atividades produtivas da capitania.⁵¹

Como se não bastasse a forte competição por mercado, a debilidade da logística montada em torno do escoamento da produção americana não raramente discrepava com as épocas de colheita. O que poderia comprometer não só os investimentos, como até safras inteiras. O sistema de frotas era uma medida de proteção à navegação que sofria com o curso dos holandeses desde a sua invasão no século XVII, sendo ainda muito útil contra o curso esporádico de embarcações inglesas ou mesmo dos argelinos que ameaçavam

concluía que o aumento nos preços dos cativos teria sido obra dos próprios comerciantes europeus, que engrossaram o valor de sua oferta fosse para conseguir concluir mais rapidamente sua carga ou em decorrência da competição por peças com as feitorias estrangeiras. LAW, Robin. *The slave coast of West Africa 1550-1750: the impact of the Atlantic slave trade on an African society*. Oxford University Press. USA, 1991, p. 171-174, 184. E sobre o papel do ouro brasileiro, *ibidem*, p. 204-205. VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX*. Editora Corrupio, 1987, p. 46-51.

⁵⁰ SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p 147.

⁵¹ BOXER, Charles Ralph. *O império marítimo português, 1415-1825*. Editora Companhia das Letras, 2002, p.157. LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Brasiliana, 1968, p. 156.

as embarcações entre as ilhas e o estreito de Gibraltar.⁵² As frotas saídas da América portuguesa navegariam desta forma até pelo menos meados década de 1760, quando o sistema foi finalmente extinto em meio ao bojo da resolução do marquês de Pombal.⁵³ Retornando somente em 1797, mas com vida breve, sendo definitivamente abandonada por volta de 1801.⁵⁴ Este sistema pressupunha inicialmente que as embarcações saíam juntas de Portugal, dividindo-se na chegada ao litoral brasileiro entre seus três principais portos, Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, onde tomariam a carga em suas respectivas praças até o tempo previsto para o seu desembarque. Quando carregadas, as frotas deveriam inicialmente reunir-se em Pernambuco, o último porto da escala na colônia e de lá assim como vieram, deveriam seguir todas em comboio até o reino.⁵⁵

O sistema de frotas permitia uma chance melhor de defesa no caso algum encontro com corsários ou piratas, que faziam frente a embarcações desgarradas, mas não arriscavam investir contra todo um grupo de navios. Também serviam ao socorro mútuo quando se enfrentava alguma adversidade devido às condições climáticas ou mesmo àquelas nascidas dos conflitos dentro e fora de bordo. Entretanto, sua intermitência na passagem pela capitania e a consequente deterioração dos açúcares dispostos nos armazéns,

⁵² O entusiasmo inicialmente combativo das frotas pode ser observado nas páginas de Francisco Manoel de Melo que faz um elogio da sua atuação, cf. MELO, Francisco Manuel de. *Relacam dos sucessos da armada, que a companhia geral do comercio expedio ao estado do brasil o anno passado de 1649*. Na Officina Craesbeeckiana, anno de 1650. *passim*.

⁵³ A última frota saiu de Lisboa para Pernambuco no ano de 1760. cf. AHU_ACL_CU_015, Cx. 93, D. 7397. Informação sobre a partida da frota de Pernambuco. Retornando para os portos lisboetas com suas 35 embarcações em 22 de fevereiro de 1761. cf. AHU_ACL_CU_015, Cx. 95, D. 7503. Ofício do governador da Capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo mapa geral da carga da frota de Pernambuco e informando os reparos feitos em quase todos os navios da mesma.

⁵⁴ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Brasiliense, 1968, p. 156.

⁵⁵ HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos séculos XVII e XVIII: rumo: Brasil*. EdUSP, 2005, p. 261. Por volta de 1723 são 17 as embarcações que fazem parte da frota que sai de Lisboa em direção ao porto pernambucano, cf. DHBN. Pernambuco e outras Capitânicas do Norte. Cartas e Ordens (1717 – 1727). v. 85, p. 149. Já nem meados do século XVIII, pouco antes de sua extinção, subiria para algo em torno dos 37 (1759) ou 35 (1761) as embarcações necessárias para o escoamento da produção da praça. AHU_ACL_CU_015, Cx. 90, D. 7246. Ofício do ouvidor-geral da capitania de Pernambuco, Bernardo Coelho da Gama e Casco, ao secretário de Estado do Reino e Mercês, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre a carga de açúcar, sola, atanados, couros e pau-brasil remetida ao Reino na Frota de 1759. AHU_ACL_CU_015, Cx. 95, D. 7502. Ofício da Mesa de Inspeção da capitania de Pernambuco ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo a relação da carga de açúcar, couro e sola que vai pela frota de Pernambuco.

gerava uma série de pedidos à coroa buscando um novo modelo para o sistema das frotas. Para que se faça ideia da debilidade do sistema, basta lembrar que com sua extinção o trânsito das mercadorias nos anos que se seguiram teria praticamente dobrado.⁵⁶

A câmara de Olinda propunha desde cedo, em 1677, medida para que uma embarcação de guerra fosse destinada anualmente à capitania, independentemente das frotas das outras capitanias, para servir ao comboio dos navios mercantes que carregariam a produção da região no porto pernambucano. Ao conselho a posição da câmara merecia medida acertada, uma vez que assim como o regime dos climas, o período safras mudava para cada região sendo então conveniente que as frotas se adequassem à dinâmica da produção local.⁵⁷ Com a entrada no século XVIII esta questão parece ter sido superada, passando então a atuar as frotas do Brasil, o que significava não mais se tratar de uma única esquadra. Em comparação com o modelo em voga inicialmente, as frotas agora contavam com certo nível de especialização, relacionadas à natureza econômica relativa àquelas regiões de onde provinham. Trazendo as cargas conforme a produção econômica daquelas plagas.⁵⁸ Por exemplo, carregavam as frotas do Rio de Janeiro; o açúcar, tabaco, couros e sola, em Pernambuco; açúcar, tabaco, sola, couro e pau-brasil e no Maranhão e Pará; cacau salsa parrilha, cravo, algodão e couros.⁵⁹

Desta maneira é possível de entender as constantes cobranças feitas pelos senhores de engenho e comerciantes, por meio das câmaras municipais, para que as frotas chegassem a tempo certo da armazenagem do açúcar nos armazéns. Uma vez que quaisquer que fossem os atrasos, na vinda da frota ou sua inconsistência, da moagem ou mesmo do transporte até a região portuária, de certo acarretariam em consequência a deterioração do açúcar armazenado

⁵⁶ LAPA, José Roberto do Amaral. *Ibid.*, p. 154.

⁵⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 11, D. 1087. Carta dos oficiais da Câmara de Olinda ao príncipe regente [D. Pedro] sobre pedido de nau de guerra exclusiva para comboiar os navios carregados de açúcar da capitania de Pernambuco.

⁵⁸ GODINHO, Vitorino Magalhães. *Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670—1770)*. Revista de História, v. 7, n. 15, p. 69-88, 1953, p. 84.

⁵⁹ AHU_ACL_CU_005, Cx. 18, D. 3380. Ofício do Vice Rei Conde dos Arcos para Thomé Joaquim da Costa Corte Real, em que participa ter recebido correspondência do Governador interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade e do mestre de Campo General Gomes Freire de Andrade, com a nota de urgente e que o forçara a fretar uma embarcação para expressamente a levar a Lisboa com a possível brevidade, relatando as dúvidas suscitadas pela Mesa de Inspeção acerca da carga que desse esse navio devia transportar.

antes que chegasse ao comércio europeu. O que acabaria diminuindo de maneira drástica o seu valor de mercado. De outro lado, os períodos de más safras, ou dos mesmos atrasos no escoamento da produção podiam ser usados como desculpa pelos homens de negócio da praça para que tentassem conseguir de “ultima hora” negociar melhores condições nos preços de frete com os mestres das embarcações. Essa estratégia dos mercadores e capitães de embarcação era fortemente criticada pelo governo, para quem morosidade destes devia ser combatida até por via de ameaça de prisão, como fez Duarte Sodré Pereira num esforço sazonal para frustrar a maquinação dos homens de negócio da praça em tempos de chegada das frotas.⁶⁰

Fosse uma causa ou outra, o prejuízo de lavradores e mercadores da praça devido ao descompasso das frotas era considerável. Como se pode deduzir da existência de tantos relatos no decorrer do século, a demora das frotas fazia com que a produção açucareira, quando não ficasse exposta a deterioração, fosse acumulada sem destino na praça pernambucana. E como a atividade nos engenhos não cessava, isto é, moía-se praticamente durante o ano todo, o atraso de uma carga à espera de transporte nos armazéns causava o acúmulo nos estoques e em consequência a depreciação dos preços. Uma vez que não somente o estrago do açúcar causava a diminuição de seu valor de mercado, como também a sua abundância do lado oferta forçava os preços para baixo. Atravessando o século sem uma resposta definitiva à questão da organização do sistema, as causas para os atrasos bem como as medidas ensaiadas para o seu contorno parecem ter ficado à cargo dos governadores, sob forte e constante apelo das câmaras. A dificuldade reiterada em conduzir a produção do Brasil em tempo hábil, teria sido razão da contenção, durante muito tempo da economia colonial.⁶¹

⁶⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 10, D. 963. Carta do [governador da capitania de Pernambuco], Fernão de Sousa Coutinho, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre os motivos do atraso da saída dos navios da frota da Companhia Geral do Comércio. AHU_ACL_CU_015, Cx. 23, D.2093. CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Sebastião de Castro e Caldas, ao rei [D. João V], sobre a conveniência da entrada e saída das frotas no verão e da falta de dinheiro na dita capitania. DHBN. *Consultas do Conselho Ultramarino. Pernambuco e outras capitanias (1716-1727)*. v. 99, p. 103, 165-166. AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3492. CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Duarte Sodré Pereira Tibão, ao rei [D. João V], sobre a demora para a partida da frota por causa dos grandes temporais que destruíam pontes e impediram os caminhos.

⁶¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 86, D. 7106. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da

A ideia que a coroa tinha da estratégia recorrente dos homens de negócio e produtores particulares parece cristalizar-se no alvará emitido em 25 de janeiro de 1755. Pela licença a coroa mostrava-se ciente das fraudes que maquinavam ao tardarem o transporte da produção dos “sertões” a fim de podê-las embarcar nos seus navios “preferidos”. Ou seja, negociando melhores preços senão nos açúcares, nos fretes, com os senhorios mais chegados. A medida então determinava a fixação de rígidos prazos para que na chegada da frota fossem apresentados editais com o dia determinado para sua partida. E entre a chegada da frota e sua partida aos portos do reino, a autoridade régia ditava que se cumprissem pelo menos doze dias “contínuos e improrrogáveis”, salvo caso que o direito qualifique como superior ou por força natural, para que as mercadorias fossem lotadas nas embarcações. Aqueles produtos que tivessem a entrega atrasada para com o prazo estabelecido além de não poder ser recebidos por embarcação alguma teriam de ser reencaminhadas para o lugar onde tivessem saído. Onde ficariam a esperar a frota seguinte, respeitando os mesmos termos e prazos fixados pela Mesa de Inspeção ou órgão similar. As punições também cabiam para aos donos e capitães de embarcações que por comprovada fraude chegassem depois do tempo determinado. Ficando privadas dos valores que receberiam em favor do denunciante e sendo de vez excluídas do serviço daqueles portos e da frota.⁶²

A presença das frotas no porto pernambucano como se percebe era razão de preocupação por parte das autoridades coloniais, como a Mesa de Inspeção, o próprio governador e até do Conselho Ultramarino. É que não só a questão puramente logística da desproporção entre a produção e o transporte poderia causar grandes prejuízos à capitania, como também o aumento sazonal do número de embarcações e com elas o aumento de sujeitos do mar em circulação na área do porto, a necessidade de mantê-los em seus postos,

Costa Corte Real, informando que o atraso da frota de Pernambuco causa muitas perdas aos comerciantes e lavradores do açúcar; e que deu ordens para se continuar o corte da madeira e que já possui carga para cinco navios e dando informações acerca do rendimento do donativo e da dízima. LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Brasileira, 1968, p. 153-155, 260.

⁶² AHU_ACL_CU_005, Cx. 18, D. 3380. Ofício do Vice Rei Conde dos Arcos para Thomé Joaquim da Costa Corte Real, em que participa ter recebido correspondência do Governador interino do Rio de Janeiro, José Antônio Freire de Andrade e do mestre de Campo General Gomes Freire de Andrade, com a nota de urgente e que o forçara a fretar uma embarcação para expressamente a levar a Lisboa com a possível brevidade, relatando as dúvidas suscitadas pela Mesa de Inspeção acerca da carga que desse esse navio devia transportar.

de munir de provisões todas aquelas embarcações, ou até mesmo arranjar veleiros para o caso de sua falta, geravam um cenário que necessitava de grande atenção para as autoridades. E disso decorria uma grande influência às demais naves dispostas no porto, muitas delas negreiras, que tinham que buscar munição e equipagem nas mesmas regiões visitadas pelas naves da frota, embora a logística montada naquelas paragens somente arduamente pudesse dar conta de tantos veleiros.

A necessidade de municiar as embarcações, sobretudo em razão da presença das frotas e do aumento substancial de naves atracadas no porto, chocava-se diretamente com a carestia dos insumos que muitas vezes eram faltos até para consumo interno das gentes. O principal produto embarcado para alimentação a bordo na América portuguesa foi sem sobra de dúvidas a farinha, presente desde a provisão das frotas até, e em peso, na ração escravista servida nos tumbeiros.⁶³ Pela resistência da mandioca à seca e sua capacidade de crescer em solos pobres fez com que ela tornasse especialmente adaptável às áreas do nordeste situadas, sobretudo, às franjas da lavoura de cana-de-açúcar, constituindo do principal produto da lavoura de subsistência colônia. Dada a sua importância tanto nas mesas de bordo quanto nas de terra firme, equacionar a oferta de farinha de pau, ou de guerra (de mandioca), era uma tarefa de vital importância “para o sustento destes povos e a expedição das frotas”. Prova disto é a insistência no ano de 1701, de que os senhorios das embarcações do trato negreiro tivessem escravos plantando roças de mandioca suficientes para alimentarem a sua equipagem e carga de cativos.⁶⁴ Ou mesmo a defesa, de 1704 que o então governador da capitania de Pernambuco intentava para que não fossem cobradas as dívidas às posses, dos lavradores de mandioca, posto que na visão do administrador fossem estes lavradores quem “sustentam a terra”.⁶⁵

⁶³ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 91-93 e 252.

⁶⁴ LARA, Silvia Hunold. *Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa*. Nuevas aportaciones a la historia jurídica de Iberoamérica. Colección Proyectos Históricos Tavera, Madrid, 2000, p. 198.

⁶⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 21, D. 1957. Carta do governador da capitania de Pernambuco, Francisco de Castro de Moraes, ao rei D. Pedro II, sobre a necessidade de conceder aos lavradores de mandioca de Pernambuco, o mesmo privilégio que tem os lavradores de canas.

O desabastecimento da farinha nas mesas era uma questão endêmica na América portuguesa e de difícil solução, no que pese as constantes determinações legais. Eram diversos os empecilhos que dificultavam o abastecimento dos navios e desde cedo, os produtores das vilas litorâneas e primeiros núcleos de população da América portuguesa eram chamados a suprir em caráter emergencial as demandas por suprimentos feitas pelos governadores em favor das frotas atracadas nos portos. No caso pernambucano, não bastasse a dificuldade da convivência com o latifúndio e a condição do clima que podia arruinar safras inteiras, a concorrência pelos efeitos da lavoura com a empresa ultramarina desviava a atenção da produção de mantimentos, o que gerava esporádicos casos de desabastecimentos no interior da urbe.⁶⁶

Assim a questão do desabastecimento parecia ser sazonal, eclodindo sempre em tempos de safras fracas ou de preço baixo das farinhas no mercado, que fazia os lavradores dedicarem seu trabalho em outras culturas mais lucrativas. Também ocorriam situações de aumento repentino de demanda durante a expedição das embarcações, principalmente no período de frota, mas não estando de fora as naves negreiras. É que o produto das lavouras da mandioca assim como a das demais provisões, como as carnes, eram produzidas com base no consumo interno, não sendo comum que descessem estes produtos em grandes quantidades para o mercado da praça. Então qualquer aumento na demanda, fosse local ou não, podia gerar a falta do mantimento. Mas quando a carestia não era severa, os mantimentos do mercado do Recife eram embarcados para os outros portos do império, especialmente os de Angola.⁶⁷

Arrastando-se aparentemente sem solução, a questão do abastecimento da colônia levou os próprios senhores das embarcações negreiras a serem compelidos ao socorro da carência de gêneros sentida na colônia. Sendo

⁶⁶ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Brasileira, 1968, p. 165-186. JÚNIOR, Caio Prado. *Formação do Brasil contemporâneo (Colônia)*. 6ª edição. Editora Brasiliense, 1961, p. 157-158.

⁶⁷ MARQUES, Alexandre Bittencourt Leite. *No "coração das terras": os sertões da capitania de Pernambuco e do reino de Angola: representações, conexões e trânsitos culturais no império português (1750-1808)*. 2019, p. 161-184. RODRIGUES, Jaime. "De farinha, bendito seja Deus, estamos por agora muito bem": uma história da mandioca em perspectiva atlântica. *Rev. Bras. Hist.* São Paulo, v. 37, n. 75, p. 69-95, Maio, 2017, p. 81-83.

obrigados sob forma de lei, ainda no primeiro quartel do século XVIII, a empregar seus cativos no cultivo de mandioca para o fabrico das farinhas. Na comunicação que fez ao rei em 1725, o governador da Capitania de Pernambuco Manoel Rolim de Moura buscava dar conta ao rei D. João V da lei que obrigava, “que todas as pessoas que enviam embarcações para a Costa da Mina, tenham escravos efetivos plantando as farinhas que houverem [sic] mister as tais embarcações”.⁶⁸ Durante a mesma época, a coroa também aconselhava aos negreiros que da capitania faziam o trato com Angola de que se não fosse o caso da farinha estar em falta no mercado, que as embarcações levassem todo este mantimento necessário tanto para tripulantes quanto para os escravos de sua arqueação, suficientes para o consumo nas viagens de ida e volta.⁶⁹

Já nas últimas décadas da centúria, mais precisamente em 1788, D. Tomás José de Melo dava notícia de que na praça havia “muito pouca farinha” e nos açougues “não havia carne”. Em razão, dizia, de um mau tempo prolongado que conseqüentemente reduzia as provisões disponíveis e somente muito dificilmente se poderia efetuar o provimento das embarcações mercantes aferradas no porto, “sem vexame do povo”. Para que se tenha uma ideia da seriedade da impossibilidade de munirem as embarcações e alimentarem seus tripulantes, naquele ano a falta da farinha teria sido tanta, que coube ao governo tratar de distribuir o pouco que estava disponível no mercado em porções diminutas aos moradores, de maneira que se pudesse amenizar a fome e não se tivesse notícia de carência do insumo em lugar nenhum.⁷⁰

⁶⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2864. CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], D. Manoel Rolim de Moura, ao rei [D. João V], sobre a aplicação da lei que obriga as pessoas que enviarem embarcações para a Costa da Mina ter escravos efetivos no cultivo da farinha [de mandioca].

⁶⁹ APEJE (Recife, Pernambuco). Ordens Régias, n 4. f. 108. Por vezes as autoridades coloniais antecipavam-se aos inúmeros embates que enfrentavam nas possessões africanas aconselhando que os navios vindos do Brasil trouxessem provisões que de outra forma não poderiam ser encontradas no mercado em Luanda. cf. RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)*, 2005, p. 60.

⁷⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 164, D. 11704. Ofício (1ª via) do governador de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre as providências para a produção e distribuição de carne fresca, carne salgada e farinha na dita capitania. AHU_ACL_CU_015, Cx. 165, D. 11798. Ofício (1ª via) do governador de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a impossibilidade de remeter farinha de pau para Lisboa, as

Mesmo em tempos de abundância e bons preços da farinha no mercado, muito em função, presumia D. Tomás José de Melo, das medidas passadas pelas câmaras que buscavam promover a agricultura de mandioca, a presença das embarcações era um sério obstáculo ao equilíbrio das provisões na capitania. O súbito aumento da demanda pelo principal componente das mesas servidas a bordo, na ocasião do surgimento de embarcações mercantes no porto, encarecia o produto e fazia a população do Recife começar a experimentar alguma falta. A solução do governador foi instruir uma espécie de cota estipulada em uma quarta de farinha (9,07 litros) para cada 10 pessoas, considerando 90 dias embarcados. Toda a farinha ainda não consumida das embarcações deveria retornar aos Armazéns reais, onde ficaria armazenada. Somente assim, acreditava o administrador, se podiam munir os vasos que faziam seu comércio pelo Atlântico sem carência dos armazéns reais nem do povo. A situação em torno do abastecimento da farinha ganha contornos ainda maiores quando lembramos que para além do consumo dos moradores e munição “de boca” das embarcações, a farinha que saía de Pernambuco constava no soldo da tropa paga, em parte da folha eclesiástica, nas cargas que partiam para socorro do arquipélago de Fernando de Noronha e no abastecimento de Angola. O que tinha consequência direta na capacidade dos negreiros ancorados na praça pernambucana em se municarem para as viagens.⁷¹

Durante o tempo necessário para munir aquelas naves de tudo mais o que era preciso pra que seguissem viagem em segurança, também se aproveitava do tempo para conduzir os reparos necessários ao velame e tabuado. Peças que ordinariamente se arruinavam e no mar podiam causar a perda de toda uma nave. Durante o serviço no equipamento das embarcações tornava-se impraticável manter a tripulação toda a bordo. E neste período os homens que vinham em seu serviço precisavam ser assegurados e

providências que tomou relativas a produção da mesma, e solicitando navios para o transporte de madeira.

⁷¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 168, D. 11877. Ofício (1ª via) do governador da capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre as providências em relação o fornecimento de farinha de mandioca aos navios mercantes que portam na dita capitania, e o envio da mesma ao Reino. MARQUES, Alexandre Bittencourt Leite. *No "coração das terras": os sertões da capitania de Pernambuco e do reino de Angola: representações, conexões e trânsitos culturais no império português (1750-1808)*. 2019, p. 181-183.

hospedados para estarem prontos para manter o zelo devido à condução da sua faina, assim que seu serviço fosse requisitado. Por mais que obviamente fossem os marinheiros, serventes, moços e grumetes, em geral, gente do serviço dos vasos, os mais vigiados e punidos, a gente de mareação que vinha por oficial e que tinha direito a tratamento diferenciado, quando lotada no porto, precisava ficar hospedada, logicamente próxima da região de embarque. Situação que poderia gerar algumas contendas com os moradores e inquilinos locais, uns por serem retirados dos seus lares e outros por se verem privados do aluguel, para que os capitães tivessem, enquanto durasse o embarque das cargas, um lugar para que se abrigassem.⁷²

Os mareantes menos graduados, no outro extremo, eram um elemento conturbado do conjunto das frotas. Sujeitos mais numerosos e mais difíceis de serem manejados e nem sempre se mostravam submissos aos ditames da ordem estabelecida em terra. Quando insatisfeitos, fosse com as condições de tratamento a bordo, das rotas enfrentadas, quantidade ou qualidade de provisões, ou por qualquer outro desafeto, podiam deserdar assim que a vigilância dos capitães e demais oficiais de bordo afrouxasse. Como acontecia, por exemplo, na ocasião da permanência das embarcações nos portos e ribeiras enquanto as naves tomavam carga. As autoridades tinham plena noção disso e chegavam por vezes a adiantarem-se a este inconveniente traçando melhores formas de cooptar estes trabalhadores no serviço daquelas embarcações. A constância deste problema em meio às frotas e o cuidado que cabiam às autoridades pode ser visto a partir do próprio regimento seguido pelos Capitães de Mar e Guerra. Entre a descrição de seus deveres, cabia à de preservar toda a inteligência para evitar as deserções ocorridas nos portos do Brasil, dando-lhes também liberdade para uma vez falto de homens, poderem toma-los das outras embarcações mercantes fundeadas nos ancoradouros a fim de completarem sua equipagem, a despeito dos outros vasos. Além disso, cabia ao Capitão de Mar e Guerra o poder de aplicar multa nos demais capitães das embarcações mercantes presentes na frota no valor de 30 mil réis

⁷² LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Brasiliense, 1968, p. 216-226. AHU_ACL_CU_005, Cx. 73, D. 6100. Requerimento de Manuel Vieira Rabelo ao rei D. João V solicitando ordens para que os seus inquilinos não sejam expulsos das casas na rua da Preguiça para se acomodar os capitães de mar e guerra, sem que primeiro lhe sejam pagos os aluguéis de um ano inteiro.

por homem de sua tripulação que não se apresentasse para o serviço na data estipulada para a saída do porto.⁷³

Logicamente, não só aos capitães cabia a tarefa de manter seus tripulantes em seus postos. As autoridades de terra também intentavam de todos os modos que se evitasse que os trabalhadores das embarcações abandonassem suas funções e vagassem pelas ruas das cidades portuárias, e uma forma significativa de se fazer isto era controlar o pagamento das equipagens. Os mareantes podiam ser bastante obtusos às autoridades quando lhes apetecesse, e um dos modos de se fazer isto, que rendeu até comunicação do vice-rei Vasco César de Menezes, era o de assim que recebiam os seus soldos eles desertavam. Fugindo com o adiantamento para alguma das embarcações que iam para a Costa da Mina, ou pros demais portos, das capitanias vizinhas, recôncavo baiano, e sertões.⁷⁴ Desta forma a estratégia para manter os embarcadiços nos seus postos consistia de que somente parte do soldo devido aos capitães, soldados e demais membros da marinhagem das frotas era paga antes do momento em que zarpavam, pela provedoria. Este montante destinava-se a cobrir os gastos em viagem e seria completado, isto é, pago integralmente, somente na chegada ao porto de destino, excetuando os gastos com aqueles que por cáirem enfermos custaram à provedoria com boticas e macas de hospitais de terra firme. Desta forma, vinculando os homens de mar à promessa de pagamento do soldo na chegada, uma vez que muitos destes homens já tinham contraído dívidas assim que pisaram no porto, buscava-se manter a fidelidade e o zelo da equipagem no tempo restante da feitura da viagem.⁷⁵

E quando a espera do soldo não era suficiente, algumas medidas mais enérgicas eram necessárias para manter a tripulação nos seus devidos postos. O governador da capitania Luís Diogo Lobo da Silva na chegada da frota, entre os dias oito e trinta do mês de janeiro de 1757, após 33 dias de uma feliz viagem onde não “experimentaram tormenta” tomou algumas medidas neste

⁷³ AHU_ ACL_CU_0015, Cx. 50. D. 4451. Regimento do capitão-general da Armada Real ao capitão de mar e guerra e comandante da fragata Nossa Senhora de Assunção, comboio da frota de Pernambuco, Gonçalo Xavier de Barros Alvim.

⁷⁴ DHBN. *Consultas do Conselho Ultramarino. Rio de Janeiro – Bahia (1721-1725). Pernambuco e outras capitanias (1712-1716)*. v. 98, p. 107-108.

⁷⁵ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *A Fazenda Real de Pernambuco: Família, comércio e poder entre os séculos XVII e XVIII*. Revista do IAHGP. Recife, n. 71, 2018, p. 27.

sentido. Ensaçando critérios desde antes da chegada das embarcações, o governador ordenou que fossem constantemente visitadas todas as embarcações da frota, não permitindo o desembarque e nem comunicação de nenhuma das pessoas transportadas pelas embarcações com as gentes do porto. O único movimento permitido aos tripulantes daqueles vasos era o restrito ao estreitamente necessário à estiva. Mas a ação do governador não ficou resumida somente no cerco às embarcações e prevenindo o abandono de seus postos pelos marinheiros e serventes em geral, em outra frente, também teria proibido que qualquer barco, escaler, lancha ou jangada do serviço do porto de se juntar a qualquer embarcação da frota antes desta poder ser visitada da Mesa da Inspeção e Alfândega. Também mandou prender nas redondezas do porto, todos aqueles que “vagassem, pertencentes à equipagem dos navios” e não só estes, mas todos aqueles que “lhes facilitassem asilo em suas casas”. Para aqueles que os apreendessem seriam destinados os soldos dos fugitivos, de forma a encorajar a população vizinha ao porto a participarem ativamente na caça e reclusão dos trabalhadores de mar. Tamanho zelo era devido, segundo relatava Diogo Lobo, a serem constantes as deserções na praça, tendo ele mesmo sofrido com elas no ano passado (1756) quando não antecipara as devidas providências.⁷⁶

Em tempos de boas safras e conseqüente oferta de produto, também acontecia das embarcações ancoradas com a frota, posto que muitas ainda fossem insuficientes para o transporte de toda a produção que não se resumia ao açúcar, mas também composta de couros, madeiras, secos e molhados. Bens produzidos por uma miríade de agentes da capitania e que ao seu tempo exigia das autoridades empenho em algumas medidas para que se pudesse embarcar a produção. Além daquelas já descritas, ocorria também a necessidade de que se alugassem vasos que estavam dedicados a outras atividades para prestar auxílio logístico às frotas. Não caso da frota que saiu

⁷⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 82, D. 6876. Ofício do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de Estado, Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, sobre a chegada da frota, informando ter cumprido a ordem para prender a todos os marinheiros que estivessem fora de seus navios para evitar deserção e a deternubação para se executar as visitas às embarcações com brevidade. AHU_ACL_CU_015, Cx. 83, D. 6890. Ofício do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, sobre a chegada da frota àquele porto e as ordens expedidas para que prendessem os marinheiros fugitivos e os levassem para as naus.

somente do porto do Recife em 1759, as trinta e cinco embarcações dispostas àquela tarefa foram insuficientes para o transporte das mercadorias para o reino. Sendo necessário que a Mesa de Inspeção passasse licença para que se pudessem empregar mais duas corvetas daquele porto no auxílio da frota.

Uma delas, a *Santíssimo Sacramento e Todos os Santos*, pelo menos desde o ano de 1755 estava empregada no trato dos escravos que vinham da região de Angola para a capitania de Pernambuco.⁷⁷ Um emprego que não deve parecer grosso modo incomum, uma vez que se deve ter em devida consideração o caráter emergencial desta medida, além é claro, do retorno financeiro em letras e fretes para o senhorio daquelas naves. Também não era de todo estranho o emprego das embarcações negreiras, embora fossem especializadas em outro tipo de faina, em serviços diversos, inclusive em lides da própria coroa. E nem mesmo a presença de escravizados em meio às frotas do açúcar parecia ser algum inconveniente, uma vez que segundo o mapa daquela carrega, 111 deles foram transportados junto com a carga de produtos que seguiria para os portos do reino com as 35 embarcações da mesma frota de 1759.⁷⁸ Isto é claro, antes que as leis editadas em Portugal a partir de 1761 passaram a restringir estas práticas. Depois do alvará de 19 de setembro deste ano, o transporte de escravizados para o reino passava a ser proibido. Seguindo esta normativa encontram-se mais dois textos legais, o de 1773, que fazia referência à liberdade de todos os cativos do reino; e o alvará de 1776, que admitia a presença de cativos no reino, somente quando devidamente matriculados no serviço das embarcações.⁷⁹

⁷⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 90, D. 7246. Ofício do ouvidor-geral da capitania de Pernambuco, Bernardo Coelho Gama e Casco, ao [secretário de Estado do Reino e Mercês], Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre a carga de açúcar, sola, atanados, couros e pau-brasil remetida ao Reino na frota de 1759. A corveta de invocação Santíssimo Sacramento e Todos os Santos estaria empregada no transporte de cativos para a capitania nos anos de 1755, 1756, 1757 e 1758, pausando muito provavelmente para fazer o transporte do açúcar junto à frota no ano de 1759, e reaparecendo no trato com a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba no ano de 1761. Segundo o TDTS₂, os registros respectivos das viagens são “48214”, “48228”, “48241”, “8866” e “48283”. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org>.

⁷⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 91, D. 7292. Escrito de D. João ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo os mapas e o diário recebido do capitão de Mar e Guerra, Gonçalo Xavier de Barros e Alvim, da sua viagem à capitania de Pernambuco.

⁷⁹ RODRIGUES, Jaime. *Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c. 1760-c. 1825*. Almanack, n. 5, 2013, p. 150. Sobre os textos dos alvarás. cf. LARA, Silvia Hunold. *Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa*.

Saindo da face logística e adentrando ao lado dos engenhos e da principal demanda de cativos, o movimento era o de recuperação das unidades postas em fogo morto e o da ereção de novas unidades, sobretudo naqueles lugares onde antes não havia lavoura alguma. Desde o fim da guerra de restauração o soerguimento da economia açucareira tinha como aliada a ação da coroa, que por meio de medidas de incentivo parciais rogavam a liberdade de impostos por dez anos para aqueles que recém fabricassem ou reedificassem os engenhos danificados do estado do Brasil.⁸⁰ Neste processo, boa parte dos senhores que ainda tinham algum cabedal para investir na produção passou a erguer unidades mais ao interior, ampliando a área produtiva com uma característica que seria própria da capitania, a fragmentação das unidades. Segundo Gustavo Acioli Lopes, parte dos produtores preferiam as terras vizinhas àquelas da praça recifense, por estarem àquelas terras de ocupação mais antigas “cansadas”, ou seja, produzindo menos ou com menor qualidade devido ao empobrecimento do solo graças ao cultivo extensivo em tantas safras passadas e consecutivas.⁸¹

O aumento no quantitativo destas unidades, por outro lado, não tinha reflexo proporcional na produtividade da capitania. Se por volta de 1710 tem-se a notícia que a região da Bahia contava com 146 engenhos, entre moentes e correntes, e outros ainda por serem erigidos, que chegavam a produzir ao todo 14.500 caixas de açúcar por ano. A lavoura pernambucana com seus 246 engenhos teria capacidade de produzir, àquela mesma altura 12.300 caixas de açúcar. E isso tem uma explicação. É que por se tratar de unidades menores, o número total de engenhos pernambucanos, ainda que bem maior que o caso baiano, não se convertia proporcionalmente numa maior produção. Como fica claro na comparação acima, ainda que a Bahia contasse com apenas com 60%

In. *Nuevas aportaciones a la historia jurídica de Iberoamérica*. Colección Proyectos Históricos Tavera, Madrid, 2000, p. 345-346, 359-360 e 361-362.

⁸⁰ COSTA, F. A. Pereira da, *Anais Pernambucanos (1635-1665)*, Vol. III, Recife. Arquivo Público Estadual, 1952, p. 413-414. MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada. Guerra e açúcar no nordeste, 1630 – 1654*. São Paulo: Editora 34, 2007, p. 172-175.

⁸¹ LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos, Pernambuco (1654-1760)*. 2008. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, p. 19. Sobre as implicações da qualidade dos açúcares, o autor faz um comparativo utilizando como indicativo o preço pago por dízimo, concluindo serem os de melhor qualidade aqueles açúcares produzidos mais afastados da região de mais antiga ocupação, que alcançavam melhor preço no mercado. *Ibidem*, p. 21.

dos engenhos pernambucanos, as propriedades baianas produziam 15% a mais em caixas de açúcar.⁸²

Continuando com esta propensão em 1749, segundo a *Relação dos engenhos, que há na capitania de Pernambuco* tem-se notícia do aumento no número de engenhos para 276 unidades espalhadas pela capitania, separados dentre aqueles engenhos moentes que eram 230, e de fogo morto, representando 46 unidades.⁸³ Já em 1751, o número de engenhos parece ter estagnado em 275 unidades, das quais 232 encontravam-se em pleno funcionamento e 43 delas em fogo morto.⁸⁴ E na década seguinte, observa-se uma vez a expansão das unidades produtivas, segundo lista de todos os engenhos e seus estados datada de 1761, somavam 283 o número de engenhos fabricados na capitania, dos quais 246 seriam moentes e 37 em fogo morto.⁸⁵ O aumento substancial no número dos engenhos na capitania talvez tenha sido observado somente nos anos finais do século XVIII. Se os dados mostrados pela defesa que fez a Junta da Administração da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba ao fim de suas operações em 1780, merecem consideração. Entre 1762 e 1775, a companhia teria restabelecido 267 engenhos e erigindo novas 123 unidades, de maneira que a capitania passava a contar com 390 engenhos entre correntes e moentes.⁸⁶

⁸² ANTONIL, André João et al. *Cultura e opulencia do Brazil, por suas drogas e minas, com varias noticias curiosas do modo de fazer o assucar...*, Obra de André João Antonil. 1837, p. 108.

⁸³ SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. *Relatório Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, v. 28, 1906, p. 477-478. Excluimos para sinalizar a produção da capitania de Pernambuco os quatro engenhos computados para o território do Rio Grande do Norte.

⁸⁴ SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 346 e 444. Embora cite a fonte, Schwartz diverge e especula que seriam 268 engenhos produzindo talvez seis mil caixas.

⁸⁵ ACU_ACL_CU_105, Cx. 95, D, 7501. Ofício do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de Estado do Reino e Mercês], conde de Oeiras, [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre o envio das relações dos engenhos existentes nas capitanias de Pernambuco e da Paraíba, bem como os que se encontram de fogo morto. O número total de engenhos de que o documento faz menção é um pouco maior, 308, dos quais não contamos com os 22 levantados na Paraíba e 3 do Rio Grande do Norte, para tentar ser fiel as demais contagens que não levavam, ou não citavam, os engenhos de fora dos limites da capitania.

⁸⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10156. Carta da Junta da Administração da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba à rainha [D. Maria I], sobre as cartas dos oficiais das câmaras de Olinda e Recife, e dos moradores da capitania de Pernambuco, pedindo a extinção da dita Companhia. A mesma fonte não esclarece quantos seriam os engenhos da Paraíba, o que certamente reduziria em algumas dezenas a quantidade de engenhos contabilizados.

Números que como observado não são capazes por si de indicarem a existência de uma ampliação significativa na produção da região, pelo menos não de maneira proporcional ao aumento no número das unidades produtivas. Isto pode ser explicado em maior parte por razão de se tratar de unidades menores, muito em função, do contexto marcado pelas constantes queixas de dívidas e falta de recursos, da disponibilidade de poucos capitais para serem investidos diretamente na lavoura. Estes engenhos que se multiplicavam no adiantar do século eram em sua maioria engenhos movidos por tração animal, que exigiam uma aplicação menor de recursos do que a dos engenhos reais, aqueles movidos por curso d'água. Eram unidades que necessitavam um menor grau de investimento e tinham gastos mais modestos, mas moíam pouco, e em consequência produziam bem menos. Fato que pesava na diferença entre a produção das praças baianas e pernambucanas.⁸⁷ E em consequência disso também tinha reflexo direto na diferença entre os perfis de cada praça no trato de escravizados, que é o ponto onde pretendemos chegar.⁸⁸

Esta produtividade baixa por unidade, contrastada com o vulto do número crescente de engenhos erigidos na capitania parece indicar que estes engenhos menores e menos capitalizados, também podiam operar com uma quantidade menor de cativos do que aqueles seus congêneres baianos. O que poderia explicar a diferença nos números de viagens negreiras observada entre as praças durante século o século XVIII. Para reforçar este argumento é valido notar que segundo os próprios produtores do açúcar, o perfil das duas lavouras, a de Pernambuco e da Bahia, seria bastante distinto. A lavoura baiana seria mais capitalizada, funcionando com uma quantidade maior de cativos, fato que se deve em muito a sua posição central na administração da colônia. Quando D. Pedro II de Portugal, preocupado com a carestia alimentar de suas conquistas quis obrigar os senhores de terra com menos de seis

⁸⁷ MELO, Felipe Souza. *O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII*. 2017. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Universidade de São Paulo, p. 31-33.

⁸⁸ Apesar das dificuldades econômicas atravessadas também pelos produtores baianos levassem a medidas semelhantes àquelas adotadas na Capitania de Pernambuco, como demonstra Alexandre Vieira Ribeiro, a economia pernambucana estava muito mais fragilizada que a sua concorrente. cf, RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*. Dissertação de mestrado em História Social, UFRJ, 2005. p. 34-36.

cativos a plantarem mandioca para suprirem com farinha da terra a falta de produtos de subsistência, os produtores da capitania de Pernambuco por meio da câmara do Recife, logo buscaram contornar a ordem régia. Arguindo à autoridade régia pelo fato de que os lavradores de cana locais quando comparados aos baianos tinham, “menor o número dos escravos de sorte que não são muitos os lavradores de canas que tem de seis [escravos] para cima”. Portanto, pediam que a ordem fosse observada pelos opulentos senhores de terra da Bahia, enquanto que em Pernambuco, recaísse apenas sob aqueles que possuíam menos de três.⁸⁹

Nas primeiras décadas dos setecentos, os preços altos conferidos para o açúcar, serviriam de um considerável atrativo para a construção de novos engenhos e, em sua consequência o aumento da demanda por mão de obra escravizada, reanimando o comércio negreiro. Para além da conjuntura de ascendência no preço de mercado que o açúcar encontrava na praça pernambucana, os primeiros anos do século XVIII conheceram um período de relativa tranquilidade interna, resultante da subjugação dos levantados em Palmares, no Açú e no Recôncavo baiano, que além de funcionarem como verdadeiros entraves para a expansão da ocupação portuguesa e da lavoura de cana. Conflitos que terminavam por consumir valiosos recursos em moeda e víveres, até sua completa dispersão. Capitais oriundos especialmente da provedoria de Pernambuco, que onerava o erário para combater estes focos de resistência à ocupação portuguesa. Isto sem contar com o imposto de sangue cobrado às vilas e aldeamentos arregimentados para os conflitos nos sertões da ocupação.⁹⁰

Por outro lado, comprometidos antes de tudo com a restauração dos engenhos, os grandes senhores de terra da Capitania encontravam-se cada vez mais endividados. Com o preço do principal custo da operação da lavoura

⁸⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 21, D. 1967. Recife, 9 de abril de 1704. CARTA dos oficiais da câmara do Recife ao rei [D. Pedro II] sobre a proibição aos lavradores com menos de seus escravos de cultivar cana-de-açúcar, e pedindo para que o cultivo da farinha de mandioca fosse realizado pelos lavradores com menos de três escravos. [grifo do autor].

⁹⁰ LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos, Pernambuco (1654-1760)*. 2008. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, p. 28. Sobre o uso do excedente populacional pela coroa no enfrentamento dos tapuias nos sertões cf. SILVA, Kalina Vanderlei Paiva da. *Nas solidões vastas e assustadoras: os pobres do açúcar e a conquista do sertão de Pernambuco nos séculos XVII e XVIII*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2003, p. 231.

em alta como resultado da competição nos portos africanos, os produtores não tinham outra saída para manter a moagem dos engenhos senão recorrer ao crédito tomado junto às instituições de caráter religioso ou aos grupos mercantis. Era cada vez mais por meio destes empréstimos que os senhores de terra conseguiam o capital necessário para manter sua posição de prestígio e suas lavouras. Os comerciantes ofereciam crédito e mantinham ordens de pagamento, fosse a numerário - o que era raro -, ou da forma mais comum, em mercadorias trazidas dos portos do reino para o seu uso doméstico. Também emprestavam para o investimento direto na lavoura, o que permitia aos senhores de terra compra de mão de obra cativa ou maquinário do engenho.⁹¹

O endividamento dos senhores de engenho embora agravado por conta da descapitalização das unidades durante este período de recuperação, não era causado diretamente pelo contexto de crise nos preços atravessada pelo açúcar. Estava por outro lado ligado em grande medida ao próprio caráter do mercado colonial, à crônica falta de numerário e ao ciclo da produção açucareira, onde a conversão de uma safra em capital, nem sempre coadunava com as necessidades de insumos e alimentos para os engenhos. Enquanto que os custos necessários com a produção eram correntes, com necessidade de compor escravatura, acomodá-la e alimentá-la mesmo que em precárias condições, onerando durante todo um ano ao passo que os seus rendimentos estavam limitados ao fim do período da safra. Um descompasso que era compensado em grande parte pela estratégia de adiantar aquelas mercadorias das quais os engenhos necessitavam, tomadas por crédito aos homens de negócio das praças coloniais. Vale lembrar que no contexto em que o comércio de escravos passava a operar com um volume cada vez mais regular na América portuguesa o crédito tinha também um grande papel na difusão da escravidão africana.⁹²

Os senhores de engenho davam como garantia uma parte ou toda uma safra, ou até mesmo as terras e o maquinário do engenho, chegando em alguns casos e com o acúmulo de tantas dívidas a serem consideradas a

⁹¹ SCHWARTZ, Stuart. *O Nordeste açucareiro no Brasil colonial*. In: *O Brasil colonial*, v. 2, p. 1580-1720, 2014, p. 352.

⁹² ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 37-40.

própria unidade do engenho como paga para assegurar o cumprimento do crédito contraído. Neste ritmo de endividamento muitos dos produtores passaram a ficar ameaçados ou ao menos escrever sê-lo em suas petições. Alguns produtores chegaram sim a perder parte ou todo o açúcar produzido em uma safra, ter parte dos bens, animais e até a sua propriedade tomada. O que gerou uma série de contendas, consultas e apelos à coroa, que em última instância era quem atinava sobre o possível sequestro ou não das propriedades.⁹³

A partir desta forma de organização da relação entre produtores e os comerciantes formou-se um contexto no qual permitia àqueles mercadores controlarem o atendimento das demandas na Capitania de Pernambuco. Uma vez que adiantadas as safras, ou seja, comprometidas para o pagamento de um crédito que muitas das vezes já havia sido inteiramente gasto, não cabia mais ao produtor negociar o valor daquela sua produção no mercado colonial. Eram os comerciantes da praça então aqueles que por fim negociavam os preços e destinos da produção. Ficando os senhores de terra sem muitas opções viáveis que não fossem relacionadas à perpetuação desta relação.⁹⁴

O tom dos apelos dos produtores, que são encontrados de uma maneira geral em todas as capitanias de produção de açúcar do período é bastante parecido. Todos buscavam a todo custo conseguirem provisão da coroa para salvaguardar sua safra e não terem as dívidas cobradas em suas propriedades. Insistindo para que se cobrassem os valores devidos como se tinha de habitual, ou seja, em frações de uma safra ou na tomada de parte da escravaria, a depender da conjuntura. Em parte esta estratégia dava tempo para que os produtores arriscassem o cumprimento de suas dívidas numa boa safra futura, pudessem com o auxílio das câmaras obter um melhor preço no mercado, ou mesmo penhorassem outras frações de safras, maquinários e propriedades a outros credores, realimentando a cadeia de endividamento.⁹⁵ A

⁹³ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional*. In: O Brasil colonial, v. 2, p. 1580-1720, 2014, p. 385.

⁹⁴ LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos, Pernambuco (1654-1760)*. 2008. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, p. 116.

⁹⁵ SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 179-183. São exemplos a de 15 de janeiro de 1683 que proibia que os engenhos de Pernambuco fossem executados em suas fábricas,

correlação entre o lento aumento na produtividade e em certas safras, a estagnação propriamente ditas, tinha por causas afirmadas, além do mau tempo que ocasionalmente prejudicava o escoamento da produção quando não arruinava safras inteiras, a incapacidade dos engenhos em moer toda a produção em tempo do embarque das frotas. Esta última, segundo os produtores e seus órgãos de representação era percebida como tendo por influência direta cadeia de endividamento dos senhores de engenho.⁹⁶

A coroa por sua vez, ainda que tivesse em consideração a situação dos produtores quanto à cobrança de suas dívidas, buscava formas de ponderar os apelos dos senhores de engenho e suas constantes tentativas de esquivar do pagamento de seus compromissos. Esta posição fica evidente em muitas consultas sobre esta matéria apresentadas ao Conselho Ultramarino. Exemplar neste sentido, a consulta de 22 de julho de 1710 dá conta ao conselho do apelo feito pelos oficiais da câmara de Itamaracá onde dizia estar ciente por via de semelhantes requerimentos da situação enfrentada por toda aquelas bandas. Sobre a situação da cobrança ou não das dívidas, argumentava que em ocasião daquelas que chegassem ao computo do valor dos engenhos seria conveniente que se arrematasse a propriedade em pagamento das dívidas e transferência da unidade a quem pudesse conduzir o empreendimento e pagar os rendimentos devidos. Não aconselhando, no entanto, a mesma ação para as dívidas de menor vulto ou semelhantes práticas naquelas propriedades que contassem com menos de seis escravos dentre engenhos e partidos. Nestas unidades que eram maioria, a execução cabia somente a parcelas do rendimento, e por ocasião de serem insuficientes, exigia que lhes tomasse como garantia outros bens móveis de valor, desconsiderando aqueles essenciais para o negócio, como os cativos. E sobre a possibilidade de passar moratória, o conselho entendia que os senhores de terra estariam movidos por

fazendas e escravos, permitindo apenas que as execuções fossem feitas nos seus rendimentos; outra, de 8 de dezembro de 1686 proibia a execução de propriedade dos engenhos e das lavouras de açúcar, dívida que teria de ser cobrada apenas em seus rendimentos. cf. LARA, Sílvia Hunold. *Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa*. Nuevas aportaciones a la historia jurídica de Iberoamérica. Colección Proyectos Históricos Tavera, Madrid, 2000, p. 191.

⁹⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 83, D. 6925. Carta da Mesa da Inspeção da capitania de Pernambuco ao rei [D. João I], sobre a situação dos preços dos açúcares, e perdas existentes, e pedindo moratória para os senhores de engenhos.

nada “mais que desejo de não pagarem o que devem”, fiando-se aos mercadores que arcaíam com seguidos prejuízos.⁹⁷

Quando não executada, uma dívida do produtor colocava em cheque sua posição e a confiança dos credores em investimentos futuros, além de é claro, gerar prejuízo à circulação mercantil local. Dado que já é sabido da historiografia de que não raro eram os comerciantes também tomadores de empréstimos dentro e fora dos limites da capitania, um capital que ampliava redes de adiantamento e endividamento.⁹⁸ Em compensação, quando executada, uma cobrança poderia ser bastante danosa para o setor produtivo. É que por direito, e quando não advertido por ordem régia, os comerciantes poderiam exigir o rendimento de parcelas que variavam dentre 2/3 e até 1/2 das safras como paga dos empréstimos, e a depender da monta da dívida, executar toda uma safra de forma que sem aquele rendimento o produtor não tivesse mais como retomar sua lavoura na estação posterior. Isto quando não fossem cobrados como pagamento os próprios bens de produção, como utensílios, maquinário, animais e mesmo os escravos da propriedade. E dada tamanha imersão do capita mercantil investido no setor produtivo, criara a oportunidade para que os próprios homens de negócios se aproveitassem desde posição que lhes era favorável para diversificar seus investimentos, arreatando unidades tomadas e arriscando-se por sua vez também na condução dos próprios engenhos.⁹⁹

Seria este endividamento consequente das sucessivas compras a crédito e as próprias cobranças dos credores mais um dos componentes que acirriariam as diferenças dentre os comerciantes e os senhores de engenho na capitania de Pernambuco, dando lugar a um clima crescente de hostilidades. Estas disputas ao passo que eram sintomáticas do aumento do papel econômico alçado pelos grupos mercantis, ou mascates como também eram

⁹⁷ DHBN. *Consultas do Conselho Ultramarino. Rio de Janeiro – Bahia (1721-1725). Pernambuco e outras capitanias (1712 - 1716)*. v. 98, p. 186-189.

⁹⁸ Segundo João Fragoso e Manolo Florentino as dívidas eram um padrão geral dentre as atividades mercantis. FRAGOSO, Joao; FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como Projeto: Mercado Atlântico, Sociedade Agrária e Elite Mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790–c. 1840*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993, p. 89-91.

⁹⁹ Como se pode ler do trabalho de George Cabral, muitos dos reputados “homens de negócio” que atuavam em Pernambuco também eram proprietários de engenhos de cana, fazendas de criação ou curtumes. cf. SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p.141-144, 244 et seq.

pejorativamente chamados, também reacendiam velhos antagonismos do período da restauração. O ponto de maior tensão parece mesmo ter surgido quando então estes comerciantes enriquecidos em suas atividades econômicas passaram a ganhar mais influência política e participação nos conselhos municipais. Como na até então restrita Câmara Municipal de Olinda onde dividiam o espaço de mando com os senhores de engenho, seus devedores. É claro que a aristocracia, que se via como emancipadora da capitania não aceitaria a participação daqueles mascates num lugar reservado aos homens bons da capitania. A criação de uma nova estrutura com a instalação da vila do Recife em 1710 acirrara os ânimos entre a nobreza da terra e os mascates, derrocando na afronta dos moradores de Olinda. Além da ação no mínimo desastrosa de Sebastião de Castro e Caldas que lhe rendeu seu retiro para a Bahia, a criação da nova câmara tirava da administração olindense, além da freguesia de São Frei Pedro Gonçalves nos limites urbanos da vila do Recife, aglutinava regiões de grande importância para a produção do açúcar como a do Cabo, Ipojuca e Muribeca.¹⁰⁰

Esse nos parece ser por hora o resumo mais acertado do traçado particular da atividade mais lucrativa pernambucana, e fonte da maior demanda pela força de trabalho que era transportada nos tumbeiros durante o período analisado. Na capitania, o atrito desde muito cedo observado entre os interesses dos senhores de engenho e dos mercadores, o contexto da economia, e em consequência da confluência destes fatores, do próprio preço do produto, foram contornados em larga medida desde a recuperação econômica da capitania devido às especificidades da reconfiguração da produção.¹⁰¹ Isto se devia diretamente ao processo já descrito de gradual multiplicação de pequenas unidades produtivas pouco capitalizadas. Engenhos de açúcar que floresceriam apesar do contexto adverso da capitania porque precisavam de menor capital investido, onerando em níveis mais baixos os senhores de terra, com recursos que seriam financiados em grande medida pelos mercadores. Como consequência, estas unidades menores, produziam

¹⁰⁰ SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 163.

¹⁰¹ DOMINGUES, Daniel Barros. ELTIS, David. The slave trade to Pernambuco in ELTIS, David; RICHARDSON, David (Ed.). *Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database*. Yale University Press, 2008, p. 108.

menos açúcar e necessitavam de um quantitativo menor de mão de obra cativa para tocar as atividades cotidianas.

Adequações, ao que tudo indica de natureza local ao contexto geral da economia colonial. Neste sentido, embora concordemos com o inquestionável papel de prestígio e poder políticos cristalizados na posse dos engenhos, a capacidade dos senhores de terra em manterem esta unidade produtiva e disso decorre a manutenção da própria escravatura, sofria, ou melhor, adequava-se de fato à influência do contexto econômico da capitania. Contrariando desta forma a hipótese que entende como contrastados e independentes os processos de aumento das unidades produtivas e os preços aferidos do açúcar, sobretudo, em se tratando do caso pernambucano.¹⁰²

E nisto consiste nosso ponto de partida. Como consequência direta da situação de descapitalização da capitania os engenhos locais, embora tivessem aumentado numericamente ao longo do século XVIII, tiveram de adaptar-se a conjuntura econômica pernambucana, o que pode ser observado no reduzir do tamanho da unidade produtiva. Esta configuração dos engenhos, posto que reduzida, necessitava de menor quantitativo de mão de obra escrava para tocar a produção a cada safra. E isto naturalmente tinha influência direta na demanda por mão de obra escravizada para a capitania. Além disso, o frágil sistema logístico montado para sua escoação e para a munição dos vasos destinados àquela tarefa recaía sobre a capacidade de armação encontrada pelas embarcações negreiras ancoradas no porto.

1.2.COMÉRCIO ATLÂNTICO: PORTOS DE ÁFRICA E NEGREIROS DE PERNAMBUCO

Um dos principais sinais destas adequações das necessidades locais ao papel da economia da capitania e em consequência, de sua relação às dinâmicas do o comércio Atlântico de escravos, pode ser observada a partir da Tabela 1. Quando comparados os números estimado de viagens destinadas às plagas da América portuguesa no decorrer do século XVIII, nota-se claramente que o trato de cativos promovido por agentes radicados a partir da capitania de

¹⁰² SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional*. in: O Brasil colonial, v. 2, p. 1580-1720, 2014, p. 387.

Pernambuco, embora conheça um franco desenvolvimento durante toda a centúria, a partir das condições que já descrevemos, subsistiu abaixo da preponderância do centro administrativo da colônia, e em menor monta, da praça fluminense.

Tabela 1- Estimativo do número de viagens por região de desembarque

Faixa de ano	Bahia	Pernambuco	Sudeste do Brasil	Totais*
1651-1700	290	36	19	357
1701-1750	1,354	293	353	2,009
1751-1800	1,288	331	579	2,527

Legenda: *: Os totais são relativos a todas as viagens consideradas para o Brasil, considerando a região da Amazônia e portos não especificados.

Fonte: <https://www.slavevoyages.org>. Acesso em: 16 de dezembro de 2020.

Esta quantidade menor de viagens o que conseqüentemente teria implicado num número também menor de cativos importados, quando contrastada com o cenário já apontado, do aumento no número de unidades, nos serve de reforço ao argumento da adaptação também da operacionalidade dos engenhos pernambucanos a um número reduzido de cativos.¹⁰³ A emergência das viagens, embora fosse largamente influenciada pelas condições da demanda também estava ligada no avançar da centúria não somente com os contextos da economia açucareira local, tendo de responder também ao sabor dos ventos do Atlântico negreiro. E ainda que na oferta de gente cativa na praça recaísse não só o peso das conjunturas africanas e da demanda das demais atividades produtivas era à lavoura de cana quem consumia a maior fatia deste mercado.

Seria ainda durante o século XVIII, na visão de Joseph Miller, o período de cristalização de um processo de integração econômica entre Europa, América e África no Atlântico, tendo por pontos chave a escravidão e do comércio de escravos.¹⁰⁴ Tanto é que as viagens negreiras feitas, e estimadas,

¹⁰³ As poucas viagens de que se tem notícia, anteriores a 1700, deve-se ainda segundo Schwartz, à carência de documentação. cf. SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 280.

¹⁰⁴ MILLER, Joseph C. *O Atlântico escravista: açúcar, escravos e engenhos*. Afro-Ásia, n. 9-36, 1997.

ao longo daquela centúria correspondem a 53,8% de todo o comércio Atlântico de escravizados.¹⁰⁵ Se na América portuguesa, o aumento no plano geral do número de unidades produtivas, o crescimento modesto da produção açucareira e a novidade do mercado mineiro serviram para a ampliação da demanda por força de trabalho escravizada, foi o incremento das exigências das minas na praça pernambucana, a sequência de preços positivos do açúcar, e o crescente papel dos bens de baixo custo e com demanda em África, como a cachaça e o tabaco, que fizeram com que os navios saídos do porto do Recife ganhassem maior competitividade no mercado africano. Uma vez que era a partir da ampla aceitação destes subprodutos da economia colonial que desconheciam concorrentes à altura nos mercados africanos, que os comerciantes radicados na praça passaram a poder intermediar o acesso a uma miríade de outros produtos conforme a necessidade ou as preferências dos mercados locais.

Como pôde ser observado no exemplo que abre este capítulo, eram através do escambo com cargas compostas em sua maioria de tabaco ou cachaça que os comerciantes adquiriam outras mercadorias como pólvora, armamento e fazendas asiáticas, produtos de grande valor de troca nos portos africanos. Somente de posse de uma miríade de produtos amplamente aceitos que se conseguia lotar uma embarcação negreira. A carga da *Aleluia da Ressurreição e Almas* do capitão José Francisco Rocha, em 1749 era composta de uma carga de 2.267 rolos de tabaco, 1.733 côvados de seda, 1.500 peças de pânico, 122 ancoras, 18 pipas e 2 barricas de aguardente. Mercadorias que nas feiras eram trocadas por cativos e outros gêneros, como: peças de algodão, têxteis em geral, cachimbos, barras de ferro e búzios, entre outros. A necessidade de se efetuarem contatos com outros povos na busca por mercadorias e a estima que estes faziam dos produtos da colônia, levaram os comerciantes e seus capitães a tecer relações cada vez mais constantes naquelas paragens.¹⁰⁶

¹⁰⁵ Dados obtidos relacionando o total de escravos desembarcados por grandes regiões, por séculos. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org>

¹⁰⁶ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 310. VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX*. Editora Corrupio, 1987. passim. MILLER, Joseph C. *Way of death. Merchant Capitalism and the*

Os efeitos que este processo exerceu no comércio de escravos destinados à capitania de Pernambuco podem ser mais facilmente observados a partir da relação entre o número de viagens destinadas a praça, e sua procedência em África, conforme os números da tabela abaixo:

Tabela 2 - Estimativo de desembarques dos negreiros para a Capitania de Pernambuco por região de origem (1701 – 1810)

Faixa de ano	Costa da Mina	(%)	Angola	(%)	Total
1701-1710	0	0%	3	100%	100
1711-1720	23	79%	3	10%	29
1721-1730	99	84%	13	11%	118
1731-1740	44	75%	15	25%	59
1741-1750	26	31%	57	68%	84
1751-1760	34	33%	68	65%	104
1761-1770	13	18%	58	82%	71
1771-1780	15	26%	42	72%	58
1781-1790	2	3%	56	95%	59
1791-1800	0	0%	36	92%	39
1691-1800	256	41%	351	56%	624

Fonte: <https://www.slavevoyages.org> Acesso em: 16 de dezembro de 2020.

Durante o período analisado, foram no total 624 as viagens vindas das principais regiões de aquisição de escravos que completaram a travessia para Pernambuco, e em sua grande maioria aportando no seu principal porto, na vila do Recife. Deste trajeto, trouxeram consigo um total de 198.619 cativos para os campos de trabalho escravo da região e adjacências. Este número correspondia a aproximadamente 14% de todos os escravizados desembarcados vindos de África, e de 13% de todas as viagens que tiveram por destino a América portuguesa naquela centúria. Apesar de expressivo as cifras que o trato de gente escravizada produziu para Pernambuco demonstram

Angolan Slave Trade, 1730-1830. Madison: University of Wisconsin Press. 1988, p.328-329. LAW, Robin; HENIGE, David; MCCASKIE, Tom C. *The gold trade of Whydah in the seventeenth and eighteenth centuries*. West African Economic and Social History: Studies in Memory of Marion Johnson, 1990, p. 107. FERREIRA, Roquinaldo. *Dinâmica do comércio intracolônial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)*. O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 345. ALMEIDA, Suely Cordeiro de. *Rotas Atlânticas: O Comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724–c.1752)*. História (São Paulo) v.37, 2018, p. 14.

claramente os contornos específicos e por vezes até de auxiliar que o comércio da praça tomou no interior da economia colonial. E disto decorre boa parte dos conflitos que os negociantes e capitães locais tentam fazer ouvir às autoridades. A adaptação da praça ao novo papel que se definia aos poucos a partir das primeiras décadas do século XVIII, onde passa a ficar mais clara quando observamos que após a reestruturação do trato pernambucano, num comércio onde 94% dos cativos transportados vinham de empreendimentos compreendidos pelos comerciantes situados no porto de Salvador, os capitães e senhorios radicados no Recife passaram a aumentar gradualmente seus contatos às costas africanas, sobretudo após impacto que a mineração teve na reorientação da atividade, não apenas na região mineira e adjacentes, como também nas plagas mais ao norte. Conseguindo uma fatia no mercado das viagens negreiras com destino a América portuguesa.¹⁰⁷

É válido salientar que a soma de 198.619 seres humanos transportados na diáspora de toda a África em direção à praça recifense refere-se em princípio àqueles cativos chegados com vida no porto. Muitos outros daqueles sujeitos, no entanto não completariam a travessia atlântica. Uma vez embarcados, as degradantes condições do cárcere a bordo pioravam ainda mais todo o drama de que os cativos já tinham encontrado desde o seu aprisionamento ainda nos sertões de África. Estar apinhado numa embarcação significava antes de tudo, o já ter enfrentado um árduo processo de descida que poderiam levar meses a fio, presos em *libambos* a carregar todo o fardo das mercadorias, malnutridos e sofrendo toda a sorte de violências desde as feiras dos sertões africanos até os portos litorâneos.¹⁰⁸ Desta forma, a morte em trânsito era um fato que por mais indesejado que fosse aos capitães e armadores, estava sempre presente no cotidiano das embarcações. Segundo se estima foram embarcados para o porto de Pernambuco algo em torno dos 217.705 escravizados, o que significa que 19.086 destes indivíduos faleceram

¹⁰⁷ SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. "Perseguidores da espécie humana": capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. 2011, p. 44.

¹⁰⁸ Sobre as agruras do trajeto cf. MENDES, Luís António de Oliveira. Discurso acadêmico ao programa. *Memórias Econômicas da Academia Real das Ciências de Lisboa [...]*. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Ciências de Lisboa, 1812, passim. O autor se arrisca a estimar que a metade dos cativos transportados na África Central morresse antes mesmo de serem embarcados. *Libambo*: é uma corrente de ferro de meia polegada de grosso,; na qual se vão prendendo os escravos, que se vão permutando. Há limbambo, que traz cem escravos, porém os ordinários são de trinta escravos. Idem, p. 20.

durante aquela árdua travessia. Assim, calcula-se uma taxa de mortalidade média a cada viagem desta faina girando em torno dos 7,1%. Um dado triste, contudo um número razoavelmente abaixo dos 12% observados entre os negreiros baianos ocupados em semelhantes fainas e rotas. E mais próximo da proporção de 8,8% alcançada pelos comerciantes sediados no Rio de Janeiro. Padrões que vão diminuindo no avançar do século, chegando perto dos 6%, como os dos dados levantados por Herbert Klein e Stanley Engerman para a plaga fluminense das primeiras décadas do século XIX.¹⁰⁹

Embora menor que a média observada, este número dificilmente estaria relacionada a alguma melhor condição material do porto ou da atuação dos seus comerciantes. Isto é um maior respeito às leis reais que tentavam organizar da melhor maneira os fretes, direitos e condições daqueles embarques, falo das leis de arqueação, cumpridas por parte dos tratantes radicados na capitania. Ou mesmo de diferenças sensíveis nas melhorias das embarcações saídas do porto de Pernambuco, como ficou por muito tempo conhecido o porto da cidade do Recife. Sendo por outro lado e muito provavelmente resultado da maior proximidade geográfica da Capitania de Pernambuco às orlas escravistas africanas.

Uma distância menor entre as plagas que reduzia em média quase que a metade dos dias necessários à conclusão da travessia quando comparada às regiões mais ao Sul, como Salvador e o Rio de Janeiro. Viagens mais curtas também diminuía a sevicia de que passavam os corpos apinhados nos bailéus dos navios. Corpos, aliás, já debilitados de violências que se sobrepunham desde sua captura, viagem e armazenagem na costa. Além de diminuir os dias a fio nos veleiros sob o choque microbiológico que reduzia as chances de contato com doenças adversas àquelas para as quais aqueles organismos já estavam de certa forma, imunizados. Todas estas vantagens

¹⁰⁹ Os números referentes ao quantitativo de cativos resgatados, bem como os cálculos foram obtidos na plataforma do *Trans Atlantic Slave Trade: a database* disponível em: <https://www.slavevoyages.org>. Quanto aos dados referentes ao comércio de escravos baiano também nos servem de comparativo os dados usados por Cândido Domingues cf. SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *“Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011, e RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*. Dissertação de mestrado em História Social, UFRJ, 2005. KLEIN, Herbert S ENGERMAN, Stanley. *Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830*. PELAEZ, Carlos M.; BUESCU, Mircea. *A moderna história econômica*. Rio de Janeiro: APEC. 1976, p. 111.

geográficas para o trato não excluía de todo a mortandade a bordo, tampouco livrava aqueles vasos das intempéries da natureza ou ação e terceiros. De forma que não foi raro o número de embarcações saídas de Pernambuco postas a pique pelas mais diversas causas.¹¹⁰

Conforme se vê da tabela 2, de todos os cativos que foram trazidos para a capitania de Pernambuco, uma segura maioria era comprada nos mercados da África Central. Esse número chegava a representar 351 (56%) das viagens daquela margem do Atlântico. Desde o Cabo Negro no sul até os territórios ao norte do rio do Zaire, como Loango, uma miríade de povos era alcançada pelas redes de captura e caídos nas mãos dos portugueses terminavam embarcados para a capitania, de portos como os de Cabinda, Benguela, e Luanda, em Angola. Em seguida, da África Ocidental teriam vindo 256 (41%) das viagens. A região tornou-se durante o século o segundo maior destino dos negreiros, ali os escravizados eram comprados nas feitorias e feiras de portos como do Castelo da Mina, Anamabû, Accra, Popo (Grande e Pequeno) e Ajudá. Eram diversos os povos naturalmente habitantes desta mesma costa, contudo essa diversidade toda raramente é denominada na documentação produzida, ainda que a presença destes sujeitos fosse massiva nas ruas da capitania e seus diferentes traços notados, uma vez no Recife eles logram ser conhecidos principalmente como africanos 'mina'. Tanto o surgimento da África Ocidental como região de preponderância na importação de cativos quanto o decréscimo de sua participação no trato, estão intimamente ligados ao aumento e declínio das demandas de importação para as minas auríferas feitas a partir do comércio com Pernambuco. O restante das atividades, que correspondia a

¹¹⁰ Conforme as estimativas de Herbert Klein e Stanley Engerman seriam o tempo relativo das viagens e o porto africano de procedência dos cativos as principais variáveis para entender a mortalidade a bordo dos navios negreiros, sendo as provisões ou a lotação das embarcações, coisa sem peso estatístico. cf. KLEIN, *Herbert*; ENGERMAN, *Stanley*. *Ibid.*, p. 105. Apesar de reforçar estas variáveis, a inclinação que Joseph Miller faz com relação às estratégias dos comerciantes, sobretudo a racionalização da sobrelotação, nos parece ser neste sentido mais assertiva. cf. MILLER, Joseph C. *Way of death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison: University of Wisconsin Press.1988, p. 379 – 442. De outro modo, Raymond Cohn e Richard Jensen, entendem que as inadequações das provisões foram causa de muitas das mortes inesperadas ao longo das viagens. Todavia, embora estejamos mais inclinados a esta conclusão, acreditamos a premissa do modelo utilizado pelos autores não considera as condições históricas da reprodução das relações sociais da escravidão, focando na presunção de que a ideia que os comerciantes de escravos fariam de rentabilidade e eficiência econômica eram suficientes para manter a escravidão. cf. COHN, Raymond L.; JENSEN, Richard A. *The determinants of slave mortality rates on the middle passage. Explorations in Economic History*, v. 19, n. 3, p. 269-282, 1982.

aproximadamente 3% das viagens, eram resultado de poucas iniciativas que se arriscavam para além das regiões mais afinadas ao trato. Adquirindo cativos nos mercados da Senegâmbia, e outras cuja documentação não precisa.

Momento em que o trato com a praça ganha novo incentivo, durante as primeiras décadas do século XVIII o Recife passa a ser alvo dos investimentos de armadores e mercadores radicados na praça que passaram a assumir preferência no comércio de escravos local que até então era dominado por aqueles reinóis residentes em Lisboa ou no Porto. Nova situação que se devia em grande medida ao fato de que os comerciantes de Lisboa, que faziam a passagem atlântica, preferiram naquela conjuntura direcionar seus investimentos para porto do Rio de Janeiro, que a partir da abertura do caminho novo de 1726, passara a constituir-se de um meio mais rápido de se chegar ao cobiçado ouro das minas.¹¹¹ Em detrimento das operações de crédito comumente oferecidas no comércio recifense. Impulsionados pela avidez pelo metal amarelo os comerciantes de escravos sediados em Pernambuco passam a direcionar suas embarcações para a região do trato fluminense, além de buscarem novos mercados para aquisição de escravos, tanto para o suprimento da lavoura local, como para este lucrativo negócio com as minas.

Esta nova exigência da região mineira, somada à demanda de mão de obra local das lavouras e centros urbanos, não parece ter sido acompanhado pela oferta de cativos das praças angolanas. Em muito se credita na historiografia, devido aos recorrentes atritos locais com a administração, longos períodos de seca e episódios epidêmicos, como foram os surtos da varíola.¹¹² A região da África ocidental por outro lado, que passava a se envolver numa sucessão de guerras territoriais entre as potências locais, recrudescia suas feiras com escravos vindos do butim tomado das comunidades vencidas. Situação que transformava a região conhecida dos portugueses como Costa de

¹¹¹ LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos, Pernambuco (1654-1760)*. 2008. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, p. 69.

¹¹² MILLER, Joseph Ibid., p. 452, 671. Para um debate específico sobre a ascensão da região da Costa da Mina cf. DE CARVALHO, Leonardo Dallacqua; SALLES, Wesley Dartagnan. *Varíola, tabaco e Sistemas Atlânticos: as causas da ascensão da Costa da Mina e queda de Angola no comércio negreiro na segunda metade do século XVII*. Revista Brasileira do Caribe, São Luís - MA, Brasil, v. 17, n. 32, jan./jun. 2016, p. 263-264.

Mina, presente nas importações para a capitania de Pernambuco desde pelo menos a metade do século XVII, num mercado de escravizados muito mais atrativo. O comércio daquela região respondia a uma dinâmica distinta, exigindo em troca dos cativos negociados produtos como: fumos, cachaça, têxteis e principalmente o ouro.¹¹³

Se retornarmos à tabela 2, podemos observar a existência do movimento de uma tendência relativa à procedência dos africanos escravizados importados durante período recortado. Se inicialmente as viagens concentravam-se durante as primeiras décadas da centúria na região da África Ocidental, quinhão conhecido dos portugueses com certa generalização como Costa da Mina. Região que embora seja difícil de precisar geograficamente, numa concepção ampla do termo empregado pelos comerciantes de escravizados da Bahia, deveria se estender desde o Rio dos Cestos até o Cabo de Lopo Gonçalves, hoje em dia do centro-sul da Libéria ao extremo leste do Gabão.¹¹⁴ Todavia, como bem apontou Verger, as atividades dos portugueses naquelas bandas terminavam restritas a praticamente quatro portos, Grande Popo, Ajudá, Jaquim e Apá, na Costa a leste da Mina, ou a sotavento, como prefere.¹¹⁵ Tão logo a atividade mineira começou a minguar e o fluxo de ouro ficava cada vez mais escasso nas mãos dos comerciantes radicados na capitania. Estes foram também, gradualmente perdendo o interesse e o poder de negociar com a coroa, que tinha clara preferência pelo contato de seus súditos da praça com a região angolana, conquista da coroa, onde os descaminhos seriam em tese mais difíceis de ocorrer. Situação que fica mais clara quando da implantação da companhia monopolista, quando o trato de cativos destinado à capitania era quase que inteiramente feito a partir dos portos da África Central. Uma tendência que perdendo a força com o fim das atividades da CGPP, seguiu majoritária até o fim do comércio negreiro.

¹¹³ BOXER, Charles Ralph. *A idade de ouro do Brasil: (dores de crescimento de uma sociedade colonial)*. Brasiliense, 1969, p. 68. LAW, Robin. *The slave coast of West Africa 1550-1750: the impact of the Atlantic slave trade on an African society*. Oxford University Press, USA, 1991, p. 130 -136.

¹¹⁴ CALDAS, Jozé Antonio. *Notícia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente anno de 1759*. ed. LOSE, Alícia Duhá; Mazzoni, Vanilda Ssignac de Sousa; PEÑAILILLO, Perla Andrade. 2ª ed. Salvador: Edufba e Memória e Arte, 2017, p. 328-334.

¹¹⁵ VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*, 4ª ed. Salvador, Ed. Corrupio, 2002, p. 12.

A descoberta e o início da extração do ouro na região das minas entre o fim do século XVII e o início do XVIII, foi um fator dinamizador não só da povoação do território como das dinâmicas comerciais que ligavam as áreas de produção aos portos da colônia, tendo influencia direta também no comércio atlântico de escravos praticados por e através da capitania. Chamariz para camadas de gentes dos mais diversos grupos da sociedade, a transferência de indivíduos, investimentos e bens para os sertões do território da América portuguesa em busca do tão cobiçado ouro acarretaria num primeiro momento um aumento considerável na busca pelos gêneros de primeira necessidade. No bojo de todas estas mercadorias cuja demanda e os preços encontraram um aumento excepcional, havia também a mão de obra cativa.

Para Charles Boxer, uma das primeiras consequências das descobertas dos veios auríferos foi o êxodo para as minas, devido a grande atração que as descobertas exerceram naqueles sujeitos que, se não fosse pelo ouro, se dedicariam as tarefas ordinárias do campo. Mas não eram somente brancos, que de outra forma poderiam dedicar-se à lavoura de açúcar e fumo que se dirigiram para as minas, o número de escravizados desviados para lá foi muito maior, causando, para além da inflação típica das negociações em torno do novo produto, uma carência de mão de obra, sentida e reclamada pelas câmaras presentes nas principais regiões da América portuguesa, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. A coroa tentou em vão dar um freio nesse fluxo de capitais, propondo uma série de restrições àqueles sujeitos que se destinavam às minas. Como a cota que em 1701 instituía que o número máximo de cativos que poderiam seguir para as minas não excederia o número de 200 escravos africanos. Ou mesmo a que em 1703 instituía um número máximo para os cativos importados, sendo que do Rio de Janeiro corresponderiam a 1200 escravos, de Pernambuco não passaria mais que 1300, e o restante seguiriam para a Bahia, enquanto era mantido o limite de 200 cativos para as minas. Ordem que teve muito pouco ou nenhum efeito prático.¹¹⁶ Mais poderosa que o reforço do temor à lei era para aqueles comerciantes a possibilidade de lucrar com o atrativo áureo.

¹¹⁶ BOXER, Charles Ralph. *Ibid.*, p. 65-68.

Muitos dos sujeitos que lucravam esta atividade, sobretudo os comerciantes negreiros, chegavam a argumentar a existência de uma predileção de cativos para a região das minas. Algumas vezes esses boatos eram baseados em supostos dons naturais ou mesmo de natureza sobrenatural, que alguns dos cativos minas teriam para a extração do ouro. Este tipo de pensamento não era unânime, e variava de estigma durante o século e a região que recebia cativos. Mas operava no geral a partir de certa preferência por algumas etnias ou procedências para trabalharem em determinados misteres. Como os pretos mina, que supostamente teriam a habilidade de achar ouro, e de outra forma, não serviam para o trabalho nas lavouras. Este tipo de propaganda, todavia, não deixa de evidenciar o crescente interesse dos comerciantes radicados na colônia, afinados com a produção da cachaça e tabaco, em partir para rotas distantes do controle e da tributação dos portugueses, como acontecia comumente na plaga angolana. Neste sentido, é comum encontrar documentos exaltando as qualidades dos minas, como sua resistência, ideal para extração do ouro. Ou ainda, do contrário, exaltando características dos angolas, como sua docilidade, que os faziam serem os melhores para servir nos plantéis, ou mesmo na bateia.¹¹⁷

Este uso político das características imputadas às populações africanas fica evidente no embate entre os interesses dos portugueses do reino com os comerciantes radicados na América portuguesa. Discutindo sobre o futuro do comércio com a Costa da Mina, em 1731, para os membros do Conselho Ultramarino, preocupados, deve-se pontuar, com o descaminho de ouro e fumo que eventualmente caia nas mãos de holandeses, não havia razão especial para reputar melhor os africanos mina para os misteres da mineração, inclusive porque teriam sido os de Angola os que primeiro trabalharam na extração do ouro. Por outro lado, para os comerciantes baianos, que tinham interesses claros na liberdade do comércio com a África Ocidental, havia uma clara predileção dos escravizados daquela região, mais aptos para o trabalho nas

¹¹⁷ LARA, Silvia Hunold. *Fragmentos setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa*. Editora Companhia das Letras, 2007, p. 161. DE OLIVEIRA, Maria Inês Côrtes. *Quem eram os "negros da Guiné"? A origem dos africanos na Bahia*. Afro-Ásia, n. 19-20, 1997, p. 46.

minas, assim como os saídos de Loango serviriam melhor na lavoura, ou os de Angola que teriam mais aptidão na lide com o gado nos sertões.¹¹⁸

Para que se faça uma ideia da divulgação e aceitação de preferências por africanos para determinados misteres, no comércio negreiro inglês também se têm notícia do apelo a certos portos, e etnias pra emprego na América. O capitão Thomas Phillips completando sua carregação na Costa do Ouro, menciona obedecer a uma sequência de interesses e preferências de que nas lavouras e Barbados se tinham por africanos de regiões específicas. Eram mais estimados os “Coromantine”, de Anamabú, por serem os mais fiéis e viris daquela costa, depois destes serviam os de Ajudá ou Popo, e só então os que eram adquiridos em Angola. Te todos estes, menciona serem os de Alampo descritos como os piores entre todos. A razão para esta desqualificação não parece ter sido feita com base em “qualidades naturais”, já que o capitão não via outras diferenças entre eles, a não ser o fato de serem mais claros e circuncidados.¹¹⁹ Todavia, o povo de Alampo na altura da viagem do capitão Phillips era capturado a oeste do Volta, refugiados desde a invasão de sua terra natal. Conflito que por algum tempo interrompeu a comunicação entre Grande Popo e Ajudá.¹²⁰

Os comerciantes da praça pernambucana tão cedo tiveram conhecimento da atividade mineradora perceberam ali uma oportunidade melhor de auferirem lucros. Para Godinho, as primeiras décadas dos setecentos conheceram uma procura cada vez maior de escravos, desde as novas plantações de cana até as minas que atraíam multidões de aventureiros, chegando a contar por volta de 1720 com 60.000 escravos trabalhando na bateia.¹²¹ Sabendo disso, não foram poucos os mercadores a direcionarem a venda destes produtos no mercado das regiões mineradoras cuja venda superava em muito àquele valor pago pelos moradores e consignadores de

¹¹⁸ AHU_ACL_CU_005, Cx. 38, D. 3446. Ponderação sobre a resolução real de se proibir o comércio e a navegação da Costa da Mina para não se expor as embarcações ao perigo de serem insultadas e represadas pelos holandeses e zelandeses.

¹¹⁹ “Voyage of the Hannibal 1693-1694” in DONNAN, Elizabeth (ed.). Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America: 1441-1700. v. 1, Washington, D.C. Carnegie Institution of Washington, 1930-1935, p. 398.

¹²⁰ LAW, Robin. *The slave coast of West Africa 1550-1750: the impact of the Atlantic slave trade on an African society*. Oxford University Press. USA, 1991, p. 243-246.

¹²¹ GODINHO, Vitorino Magalhães. *Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670—1770)*. Revista de História, v. 7, n. 15, p. 69-88, 1953, p. 85.

Pernambuco, demais capitanias do norte, e a Bahia. A reorientação do comércio de cativos a partir do ouro para região fluminense fez-se sentir na falta de braços sentida naqueles portos escravistas.¹²²

De fato, a demanda da região de mineração por cativos fazia com que uma quantidade considerável do metal acabasse sendo comercializada em Pernambuco. Em 1721, Manoel de Souza Teixeira, oficial da Fazenda Real, apontava para a entrada de algumas arrobas de ouro em pó vinda junto ao comboio de mineradores que buscavam o mercado do Recife. Os trabalhadores das minas buscavam a praça por considerarem serem mais numerosos e com o preço mais cômodo, do comumente pago na Bahia e Rio de Janeiro, os cativos dispostos no mercado. Toda aquela transação acabou por ser paga, segundo o documento, com 25 arrobas de ouro em pó. O que não só despertava a cobiça dos mercadores, como também demonstra o quanto era complicado para as autoridades impedir o contrabando do metal entre as capitanias.¹²³

Outro fato de grande importância era que além do preço considerado elevado pelos produtores, os comerciantes de cativos recebiam em ouro pela venda dos escravos. Enquanto que os senhores de engenho e comerciantes estancos em Pernambuco geralmente efetuavam seus pagamentos com açúcar e/ou mais produtos primários. Sendo por mais das vezes essas operações efetuadas em crédito, ou seja, comprometendo os lucros esperados da safra seguinte. O que exigia dos comerciantes pelo menos mais uma operação para que pudessem ter acesso ao numerário, o que de certo atrasava o seu giro comercial.¹²⁴ É lógico que os senhores de engenho começaram a queixar-se da falta de mão-de-obra tão logo os cativos disponíveis no mercado passaram a ficar cada vez mais caros e difíceis de serem comprados. Buscando seus meios de representação, fossem as câmaras municipais ou mesmo seus canais diretos com a administração local, estes grupos tentaram, sobretudo durante as primeiras décadas do século XVIII, impedir o comércio

¹²² BOXER, Charles Ralph. *A idade de ouro do Brasil: (dores de crescimento de uma sociedade colonial)*. Brasileira, 1969, p. 77.

¹²³ STABEN, Ana Emilia. *Negócio dos escravos: o comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)*. 2008, p. 58.

¹²⁴ SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 166.

com as regiões mineradas ou aquelas que as abasteciam. Respalhando-se sob diversas justificativas como a penúria dos comerciantes, a falta de braços para a lavoura, ou mesmo os descaminhos de ouro que fluía entre as embarcações negreiras que faziam a carreira da Costa da Mina, região de onde provinha a maioria dos cativos daquele período.

É o que parece transparecer a partir de uma das primeiras das muitas consultas feita pelo Conselho Ultramarino a cerca da temática tratada aqui pela carta dos oficiais da Câmara da cidade de Olinda de 19 de setembro de 1718, em que davam notícias do “lastimoso estado” daquela capitania devido ao reduzido número de escravos empregados nas suas atividades. Argumentavam aqueles oficiais que a sentida falta de braços para a atividade produtiva estava relacionada naquela paragem tanto em função da própria mortandade daqueles cativos já dispostos na lavoura quanto pelos sentidos efeitos da atividade mineradora. Isso porque, ainda segundo os oficiais, dos cativos que chegavam em boa quantidade por aquelas praias parte deles era logo encaminhada para a região das minas. Isso devido aos “preços tão exorbitantes” pagos naquelas peças, condição que fazia com que nenhum morador conseguisse adquiri-los para empregar na atividade da própria capitania. Além disto, na mesma comunicação já se mostravam indícios dos sinais da inflação geral que se abateu na capitania de Pernambuco após a circulação do ouro. Reclamavam a proibição do contato “por mar e terra” para a região do Rio de Janeiro, dado que tinham os camarários certeza de serem estes contatos a razão do aumento do preço dos produtos mais ordinários como a própria farinha: “que comumente compravam por um cruzado, custava agora três e quatro”. Aumentando em seu esteio os custos relativos à própria produção da capitania, já que junto aumentava também, como visto o valor cobrado por cada cativo, de maneira a tornar cada vez mais rara, dado que cara, a mão de obra disponível.¹²⁵

A mesma situação não passou despercebida à atenta descrição de André João Antonil, aliás, João Antônio Andreoni que na sua obra *Cultura e Opulência do Brasil*, percebe em seu tempo as influências da atividade extrativa do ouro das gerais. Para o desamparo dos produtores de açúcar, que viram em questão de pouco tempo mais que dobrarem seus custos com

¹²⁵ DHBN. *Consultas do Conselho Ultramarino. Pernambuco e outras capitanias (1716-1727)*. v. 99, p. 85-86.

produção, fosse aquele ligado ao encarecimento dos insumos, como a alimentação, vestuário, etc., ou aquele mais pesado, relacionado ao aumento do preço do cativo africano, sua mão de obra no mercado colonial. Os preços excessivamente altos pagos desde os serviços mais básicos quando ofertados nas minas, transformaram a praça mineira num atrativo mercado para venda de escravos e alimentos, que passaram a correr para ali ao invés de serem comercializados nas praças a que eram até então originalmente destinados. Situação que além de influenciar diretamente na produção agrícola, seja a do açúcar ou o tabaco, fazia correr o tão cobiçado ouro das mãos dos comerciantes de grosso trato e de escravos, acabando na mão dos estrangeiros, que no outro lado do Atlântico eram os fornecedores da maior parte dos produtos requeridos nas trocas. Ou como o próprio Antonil observara:

[...] que a maior parte do ouro, que se tira das minas, passa em pó e em moedas para os reinos estranhos: e a menor é a que fica em Portugal e nas cidades do Brasil: salvo o que se gasta em cordões, arrecadas, e outros brincos, dos quais se veem hoje carregadas as mulatas de mal viver e as negras muito mais que as senhoras.¹²⁶

Os oficiais da câmara do Recife também se posicionaram em matéria sobre a “atenuação dos danos [sic]” que sofria o comércio da praça. Em carta enviada em 15 de abril de 1722, os camarários recifenses queixavam-se da situação das “oficinas dos açúcares” que se exauriam devido ao preço, a seu ver excessivo que era pago pelos escravos que chegavam ao seu alcance. Do seu ponto de vista, com a descoberta dos veios auríferos toda a mercancia praticada para a região estaria sendo deslocada para as capitanias do sul, lugar onde as mercadorias alcançavam melhores preços e condições de pagamento. Tornando cada vez mais difícil para o comerciante ou produtor local adquirir aquelas mesmas mercadorias que eram em geral vendidas para os comerciantes que as encaminhavam para a praça fluminense. Por exemplo, segundo o relato, o preço dos cativos que se de ordinário comprava-se anteriormente a quarenta ou até cinquenta mil réis, à altura da carta, não estavam sendo adquiridos por menos que 170\$000 e 180\$000.¹²⁷

¹²⁶ ANTONIL, André João et al. *Cultura e opulencia do Brazil, por suas drogas e minas, com varias noticias curiosas do modo de fazer o assucar...*, Obra de André João Antonil. 1837, p. 195.

¹²⁷ DHBN. Ibid., p. 165-166.

Paralelamente às queixas e supostas penúrias do setor agrário, as vantagens deste trato parecem ter sido substanciais para os comerciantes de cativos. Pelo menos é o que transparece na defesa que oficiais da junta de administração da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, fizeram das câmaras de Olinda e Recife. Defendendo-se da acusação de mandarem os melhores seus melhores cativos para o Rio de Janeiro, o relato aponta que durante o comércio livre da década de 1750, dos 28.878 cativos embarcados de Angola para o Recife, 13.385 teriam seguido para a praça fluminense. Situação que teria sido invertida com a ação da Companhia que na década de 1760 teria “feito ficar” na capitania 19.646 dos 22.566 adquiridos.¹²⁸

Na outra margem do Atlântico o cobiçado metal amarelo que durante os séculos XVI e XVII era originalmente comercializado dos portos e caminhos das caravanas pela África Ocidental a troco de marfim e de cativos, tão logo passou a minguar das minas que vinham dos sertões, passava gradualmente a ser substituído pelo ouro que vinha dos portos do Brasil no avançar do século XVIII através dos navios negreiros. A substituição da exportação do mineral por sua importação a troco de cativos teria alterado sensivelmente a lógica do comércio praticado na região. Com o aumento da demanda por escravos desempenhada pelo crescente contato com os europeus naquelas plagas, foi-se criando e alimentando um mercado cada vez mais dinâmico em que os senhores locais mais ambiciosos, para ostentarem seus bens simbólicos ou aumentar seu poderio militar, tinham que estar constantemente em contato com estes produtos, fossem ouro, cobre, ou principalmente as armas, pólvora, bebidas, fumo e têxteis. A situação fazia da costa um palco para a explosão de conflitos internos, que quase sempre tinham como apoiadores externos agentes europeus.¹²⁹ Como ocorria nos conflitos no Benim no final do século XVII, ou já as primeiras duas décadas do século XVIII, com os confrontos entre

¹²⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10156. Carta da Junta da Administração da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba à rainha [D. Maria I], sobre as cartas dos oficiais das câmaras de Olinda e Recife, e dos moradores da capitania de Pernambuco, pedindo a extinção da dita Companhia. Alexandre Vieira, todavia, já apontou para o papel de redistribuição de cativos existente da Bahia para as Minas, por via do Rio de Janeiro. cf. RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*. Dissertação de mestrado em História Social, UFRJ, 2005, p.111.

¹²⁹ LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos, Pernambuco (1654-1760)*. 2008. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, p. 177-180.

as principais potências da região da Costa da Mina, o reino de Ardra e o de Ajudá, que irrompiam como uma tentativa de exercer o controle sobre o fluxo de escravizados e das demais mercadorias para o litoral, situação mais que visitada pelas embarcações portuguesas.¹³⁰

Boa parte dos produtos que passaram a fluir para aquele mercado pelas embarcações europeias era paga em escravaria que estes mesmos reinos eram capazes de produzir. Assim a figura do escravo cristalizava-se paulatinamente com o papel principal das transações. Como um produto, e ele mesmo, produtor de mais e mais produtos. O papel do mercado de escravizados contribuía pesadamente pra a gestão de novas configurações políticas e dinâmicas de poder.¹³¹

Uma das grandes vantagens do uso do ouro nas transações da costa ocidental africana, senão a sua principal, era a aceitação universal nas trocas, fossem aquelas envolvendo os poderios africanos ou as feitorias estrangeiras. É bom lembrar que mesmo que as nações europeias tenham se animado com o comércio em África, construindo dentro de pouco tempo 23 estabelecimentos, fortes ou feitorias, entre a região da Senegâmbia até o Golfo do Benim, eram os comerciantes africanos aqueles que também agiram impetuosamente para evitar a monopolização dos mercados locais por algum europeu.¹³²

Este ouro que era extraído das minas da América portuguesa vinha por vários caminhos abertos nos sertões, acompanhando o fluxo dos rios, da venda de insumo, gado e cavalos até chegar aos mercados da região portuária.¹³³ O trajeto que concluía com a chegada à Vila do Recife, começava acompanhando o curso do rio das Velhas, até a altura do rio São Francisco, de lá desciam até os sertões de Pernambuco, tocando os atuais municípios de Cabrobó e

¹³⁰ LAW, Robin. *The slave coast of West Africa 1550-1750: the impact of the Atlantic slave trade on an African society*. Oxford University Press. USA, 1991, p. 252-260.

¹³¹ SILVA, Alberto da Costa e. *A manilha e o libambo: a África e a escravidão, de 1500 a 1700*. 2.ed. – Rio de Janeiro : Nova Fronteira, 2011, p. 133-139, 145-149, 343-344.

¹³² CURTIN, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1969, p. 142-146. KLEIN, Herbert S. *Economic aspects of the eighteenth-century Atlantic slave trade*. *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, p. 287-310, 1990, p. 294. Sobre a relação de localização e impacto das feitorias européias com os povos da região da África Ocidental cf., OSEI-TUTU, John Kwadwo (Ed.): *Forts, Castles and Society in West Africa: Gold Coast and Dahomey, 1450–1960*. Leiden : Brill, 2018.

¹³³ MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Nobres e mascates na Câmara do Recife, 1713-1738*. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, v. 53, n. 1, 1981, p. 118.

Tacaratu. Dalí se podia seguir pelos mesmos caminhos por onde se passavam os rebanhos de gado para o comércio de carne e couro com o litoral. Rotas que cruzavam localidades que hoje conhecemos como o agreste pernambucano, e que eram conhecidas e descritas do século XVIII como os caminhos: caminhos de Olinda, do Capibaribe ou o de Ipojuca. No litoral esta carga podia ser passada aos mercadores da praça que o adquiriam na venda de insumos e de cativos para os comerciantes que seguiam os mesmos caminhos de volta até os sertões das minas. Uma vez na mão dos armadores negreiros o ouro partia junto às demais mercadorias do trato nos negreiros portugueses até África.¹³⁴

O metal retirado das minas, e que somente após um longo percurso chegava a bordo dos navios negreiros no Recife, aumentou sensivelmente a presença, e o poder de compra, dos comerciantes luso-brasílicos na costa africana, sobretudo na África Ocidental. Além de contribuir para uma melhor estima aos negreiros saídos dos portos do Brasil, o desejo por adquirir o metal que circulava dentre aqueles navios, alimentava uma estreita competição entre as diversas feitorias europeias e seus agentes, buscando uma maior participação no fornecimento de cativos, víveres e manufaturas, em maior parte, de têxteis e metais, aos portugueses.

Segundo Robin Law, uma das primeiras fontes a citar a circulação do ouro extraído da América portuguesa no comércio atlântico com feitorias estrangeiras, o fez em 1707, ano que a *Royal African Company* (RAC) havia vendido 94 africanos escravizados para alguns comerciantes de cativos portugueses no porto da região de Ajudá, a troco de 280 onças de ouro (mais ou menos 8 kg do metal). O que significava que os portugueses compraram àquela altura cada escravizado por três onças de ouro. Da margem de cá do Atlântico, as notícias vindas junto com os negreiros da costa da África demonstram que a coroa portuguesa já tinha noção deste negócio desde pelo menos pouco mais cedo. Em setembro de 1702, chegava ao governo de Pernambuco, muito provavelmente denunciada pelos negreiros, um relato da prática do comércio de escravos e fazendas no porto de Ajudá, do reino de

¹³⁴ Sobre as rotas que ligavam os sertões de Pernambuco, Bahia e Minas Gerais no período colonial, cf. SOUSA, Jéssica Rocha de. *Nas rotas dos sertões: comércio interno e contrabando entre as Capitânicas de Pernambuco e Bahia (1759-1780)*. 2018. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco, p. 43-57.

Ardra, entre um patacho saído do porto de Santos com embarcações inglesas, a troco de ouro em pó na importância de 200 mil cruzados.¹³⁵

Este comércio com os negreiros vindos do Brasil era um negócio bastante vantajoso, tanto é que nas instruções posteriores aos diretores das fortalezas mantidas pela RAC na costa a africana, entende-se que primeiramente a relação com o comércio praticado com os portugueses era vacilante, após a circulação do ouro, se fortalece a ideia de que fosse mantido aquele comércio, que já passava a ser uma fonte segura não só de escravos, mas do próprio ouro para a América inglesa. Não só ela, mas os agentes privados, e mesmo a companhia holandesa *West-Indische Compagnie* (WIC), que desde a tomada do Castelo de S. Jorge da Mina em 1637 perpetuavam uma política de hostilidades na região com as embarcações portuguesas, tomando vários navios de assalto e saqueando suas cargas. A partir de 1712, passava a permitir que se vendessem escravos aos portugueses, a troco de tabaco, açúcar, e do ouro, desde que os portugueses pagassem uma taxa por salvo conduto de navegação e ficassem restritos a Popó, Jaquim e Apá. Ainda que, como visto acima, não cessassem de todo, as denúncias das vexações dos holandeses contra as embarcações portuguesas naquela costa. Além da habitual dixa, um acordo fixado em 10% do valor da carga carregada nas embarcações, e dos costumes habitualmente pagos em troca da permissão de se navegar sem risco de insulto das galeras mantidas pela companhia nos portos da Costa da Mina. O ouro passou a ter papel nas trocas comerciais regulares, sendo utilizado habitualmente pelos negreiros saídos de Pernambuco também para pagar os costumes devidos aos chefes dos reinos africanos, aos funcionários holandeses do Castelo de São Jorge da Mina, e os portugueses estanques na fortaleza de Ajudá¹³⁶

¹³⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 20, D. 1892. Carta do ouvidor geral da capitania de Pernambuco, João Guedes de Sá ao rei D. Pedro II sobre um patacho português que partiu de Santos para a Costa da Mina, levando ouro em pó para negociar escravos e fazendas com navios ingleses, e as desvantagens de tal negócio à Fazenda real.

¹³⁶ SILVA, Alberto da Costa e. A manilha e o libambo: a África e a escravidão, de 1500 a 1700. 2.ed. – Rio de Janeiro : Nova Fronteira, 2011, p. 321-322. VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*, 4ª ed. Salvador, Ed. Corrupio, 2002, p. 33-38. AHU_ACL_CU_005, Cx. 38, D. 3446. 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. (A imagem de um destes salvo condutos passado a um negreiro baiano pode ser vista no Anexo IV).

Na década de 1720, que como se pode notar na tabela 2, foi um período de intensas viagens entre Pernambuco e a região da Costa da Mina. Indicativo da ampliação do comércio por aquelas bandas de África, a companhia inglesa, da outra margem, já falava da grande quantidade de ouro que conseguiam extrair do comércio negreiro praticado com as embarcações saídas dos portos do Brasil. Tamanho foi o apreço por este mercado que a direção aconselhava aos seus navios negreiros, que trouxessem o dobro das mercadorias que fossem necessárias para o trato, somente no intuito de vender todas as peças adquiridas e que não podiam lotar nos seus veleiros aos portugueses. Uma vez que nesta mesma época os escravizados vendidos aos comerciantes lusos podiam render de 5^{1/2} a 6 onças de ouro, e que tempos de grande procura, chegavam a serem trocados por de 6 a 9 onças.¹³⁷

Mas não era somente a Companhia Real Africana, que buscava o ouro português. Humphry Morice, homem que foi um avultado comerciante livre inglês durante as três primeiras décadas do século XVIII, era também dono de uma pequena frota de navios que fazia conduzir ao trato de escravos com a África Ocidental. O patrão do famoso capitão de navio negreiro William Snelgrave, por sua empresa, teria feito transportar cerca de 20 mil escravizados para a *plantation* do novo mundo, além daqueles não contabilizados que seus capitães vendiam, em troca do ouro dos negreiros portugueses. Morice instruía seus homens a sempre que pudessem que adquirissem aquele metal, pois ele, como supostamente dizia, não corria o risco de morrer durante a passagem do meio.¹³⁸

Todavia, o ouro citado nestas documentações e carregado nos porões dos navios negreiros saídos dos portos do Brasil era uma das mercadorias proibidas de serem destinadas a quaisquer localidades outras que não fossem o reino desde 1722.¹³⁹ Eram tantas as contíguas notícias do aumento do

¹³⁷ LAW, Robin; HENIGE, David; MCCASKIE, Tom C. *The gold trade of Whydah in the seventeenth and eighteenth centuries*. West African Economic and Social History: Studies in Memory of Marion Johnson, 1990, p. 106-108. MARQUES, Leonardo; LOPES, Gustavo Acioli. *O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750)*. CLIO: Revista Pesquisa Histórica, v. 37, n. 2, 2019, p. 14. VERGER, Pierre. *Ibid.*, p. 40-44.

¹³⁸ REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 41-44. MARQUES, Leonardo; LOPES, Gustavo Acioli. *Idem*.

¹³⁹ PEREIRA DA COSTA, F. A. *Anais Pernambucanos: 1666-1700. Vol. IV*. Recife, Arquivo Público Estadual, 1952, p. 202.

contrabando do ouro, em suas diversas formas, e com tal liberdade que os comerciantes já se utilizavam de moeda provincial de prata na Costa da Mina, de tal forma que para o vice-rei do Brasil, não parecia haver outra maneira de se conter esta ofensa à fazenda real do que passar pena capital àqueles que a praticassem. Por meio de bando inédito, o vice-rei Vasco Fernandes César de Meneses, naquele mesmo ano impôs pena de morte a toda à pessoa que levasse ouro ou prata, em moeda, barra, folheta ou pó para a Costa da Mina. A medida abrupta parecia ao governador que rendeu resultado, uma vez que naquele mesmo ano ele teria notado o surgimento de “quinhentos e tantos marcos de ouro” na casa da moeda. Ouro que lhe pareceu que certamente, se não fosse a pena capital, correria em direção à África ocidental.¹⁴⁰

Apesar das medidas dos governos das capitanias da colônia que visavam à interrupção do fluxo do ouro que era transportado pelos negreiros e eventualmente acabava nas mãos dos países europeus, toda a documentação relativa ao trato de escravos, principalmente o conduzido a partir dos portos da África ocidental, é crivado de denúncias de negócios feitos, a preço de ouro. E raros foram os comerciantes ou tripulantes sentenciados por este comércio. Boa parte destas denúncias era feita pelos próprios negreiros radicados nas praças onde era mais problemático o acesso ao metal, ou aos produtos de grande apelo comercial, em consequência disto, a competição com aqueles que tinham ouro na sua carregação nos mercados africanos era para dizer o mínimo, desleal. Favorecia o fato comum na legislação portuguesa da época, que parte das apreensões de contravento fosse paga a parte denunciante. Assim, estes comerciantes e seus capitães desfavorecidos, podiam usar do instrumento das denúncias como meio de vingança contra aqueles que inviabilizaram todo o planejamento do seu negócio.

Em 1723, o capitão mor da capitania da Paraíba, João de Abreu Castelo Branco, encaminhava ao rei, a queixa recebida de uma sumaca daquela praça. Dizendo que no Castelo de São Jorge da Mina, estavam diferentes embarcações da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, mercadejando livremente com ouro em moedas e em pó. A sumaca paraibana, que teria sido

¹⁴⁰ AHU_ACL_CU_005, Cx. 15, D. 1302. Carta do vice-rei e governador-geral do Brasil, Vasco Fernandes César 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 de Mina.

arqueada para receber duzentos e quarenta escravizados, com carga composta exclusivamente de produtos da terra, ou seja, açúcar, aguardente e tabaco, só conseguiu adquirir no mercado, sessenta cabeças. Tamanha foi a derrocada daquela viagem, que para que pudessem completar parcialmente sua carregaçã, evitando ainda maiores prejuízos, tiveram de aceitar carregar troco de frete, os escravos da sumaca saída de Pernambuco. Para a embarcaçã negreira pernambucana a vantagem parece clara, tanto é que teriam adquiridos muito mais escravos do que podiam transportar. Tendo de mandar alguns deles pelo veleiro paraibano até o porto do Recife. Segundo o documento, vinte e sete dos cativos teriam sido comprados exclusivamente com ouro.¹⁴¹

Diogo Gonçalves Lima, o sujeito responsável pela compra e acordo pelo transporte dos vinte e sete cativos negociados com ouro na Costa da Mina, acabou sendo devassado e preso. Como consequência do processo que começou com a denuncia na praça da Paraíba, Diogo Gonçalves teve os cativos sequestrados e postos em haste pública na capitania da Paraíba conforme discorria a lei. Durante a pesquisa, por outro lado, não se teve notícia da aplicaçã da pena capital proposta em 1722, em nenhum capitã, mestre ou comerciante de cativos. E no caso de Diogo Gonçalves Lima, nem poderia sê-la. Uma vez que o afamado contraventor teria conseguido “corromper o carcereiro” e fugir para longe das autoridades, que em maio de 1725 davam conta do ocorrido.¹⁴²

O ouro que corria para a costa africana era em sua maioria em pó e por esta conta, consistia de objeto facilmente ocultável numa estrutura cheia de frestas e estreitos de tábuas, como a do tabuado dos navios. Esta característica do metal carregado era ideal na hora de lançar algum subterfúgio junto às autoridades que visitavam as embarcações no porto do Recife, ou nos demais da América portuguesa. Como também o era quando das indesejadas

¹⁴¹ AHU_ACL_CU_014, Cx. 5, D. 404. Carta do capitã-mor da Paraíba, João de Abreu Castel Branco, ao rei D. João V, sobre a notícia que recebeu de que, no Castelo de São Jorge, se achavam diferentes embarcações da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro fazendo o mesmo negócio a troco de ouro em pó e em moedas, contra as ordens reais.

¹⁴² AHU_ACL_CU_005, Cx. 21, D. 1932. Carta do vice-rei e capitã-general o Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Menezes ao rei D. João V, informando sobre: a suspençã da extraçã de ouro do Brasil para o comércio na Costa da Mina; a desobediência de Diogo Gonçalves de Lima, que sequestrou negros escravos com ouro proibido.

visitas estrangeiras; de franceses, ingleses, mas, sobretudo dos holandeses, que visando cada qual o monopólio do fornecimento de cativos na África Ocidental, consideravam como contrabando toda a carga dos negreiros portugueses que não fosse composta do tabaco. Produto que não produziam em suas possessões ultramarinas e que caíra no gosto dos povos africanos da costa.¹⁴³

Numa carta escrita na capitania de Pernambuco e destinada ao monarca D. João V em 1731 de onde se podem ler diversos apontamentos e “melhoramentos” em matérias como: as safras de açúcar, a cobrança dos direitos reais, e da saída das frotas, curiosamente o descaminho do ouro feito pelas embarcações do trato negreiro era descrito como o único mal irremediável. Dizia o documento de anônima autoria, que mesmo que se aplicassem “todas as cautelas que se possam ocorrer ao entendimento mais agudo”, nenhum guarda do porto ou inspeção de embarcação, nada era capaz de “lançar luz” sob o ouro ocultado dentro dos tumbeiros. Muito em razão de que mesmo que se pudesse, e raramente se dava assim, esvaziar de tudo, um daqueles veleiros, o próprio forro do navio podia servir para abrigar falsas tábuas que podiam esconder compartimentos por toda uma embarcação. De maneira que era praticamente impossível para um observador externo à tripulação e a sua rotina, poder reconhecer nas diferentes tábuas que compunham o tabuado do navio, as frestas aonde o ouro vinha ocultado.¹⁴⁴

Numa embarcação somente em lastro, - ou seja, sem carga mercantil - a tripulação podia ocultar o ouro contrabandeado em espaços como a alheta da popa, a murada da proa, na guarda da âncora, ou no cesto de gávea. Também podia ser escondido quando o metal vinha em pó, na fresta de um mastaréu velho, e até prensado entre as vergas que compunham os mastros. No porão, podia vir camuflado no fundo dos barris, de água ou de pólvora, ou sortido nas ferramentas, como numa das velhas espingardas, e no fundo de peças de artilharia. Uma vez carregada toda a embarcação multiplicavam os meios de se

¹⁴³ AHU_ACL_CU_005, Cx. 5, D. 433. 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.

¹⁴⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 42, D. 3767. Carta ao rei D. João V, sobre os motivos da ruína dos povos e comércio da capitania de Pernambuco, sugerindo algumas soluções para o aumento do comércio, d produção, do tráfico negreiro para com o Brasil, enviando parecer acerca da extração de ouro e diamantes.

conduzir o contrabando. O ouro separado em pequenas frações, em moeda, barras ou em pó, ficava ainda mais fácil de ser escondido dentre as tantas caixas, rolos, barris e pipas que serviam para armazenagem da carga. Além disso, havia os anéis, os broches, botões, cordões e correntes de ouro, peças de “considerável peso” que ornavam pescoços e dedos, e faziam parte das vestimentas dos tripulantes mais graduados. Joias que eventualmente podiam ser utilizadas em África na composição das trocas por gente escravizada.¹⁴⁵ Era este ouro dissimulado de maneira tão engenhosa nos tabuados e em meio às cargas dos navios negreiros saídos dos portos o Brasil que garantia aos comerciantes de gente lusos. Os cativos de melhor qualidade, aqueles que eram primeiramente escolhidos para lotar as embarcações, os visualmente mais íntegros e considerados mais saudáveis, e por isto mesmo eram chamados de cativos de primeira escolha.¹⁴⁶

Parece um tanto óbvio por outro lado, que a quantidade de ouro desviado para as rotas mercantis entre Pernambuco e África não dependiam apenas da capacidade dos capitães em omitir a presença do metal em sua carga para as autoridades. Havia isso sim, setores que senão faziam vista grossa, eram anuentes com todo o procedimento. Em 1739, o capelão do navio *Nossa Senhora da Piedade e Guadalupe*, que trouxera cerca de 350 cativos da Costa da Mina em direção ao porto do Recife, denunciava que fora testemunha de uma operação escusa entre o piloto José Rodrigues Ramos e a provedoria da ilha de São Tomé. O mareante, que assumia o leme por conta do falecimento de José Furtado, costureiro capitão daquele navio, na ocasião do

¹⁴⁵ AHU_ACL_CU_005, Cx. 38, D. 3446. Ponderação sobre a resolução real de se proibir o comércio e a navegação da Costa da Mina para não se expor as embarcações ao perigo de serem insultadas e represadas pelos holandeses e zelandeses. AHU_ACL_CU_015, Cx. 42, D. 3767. op. cit. As *Alhetas* são os encontros do costado do navio com o painel (armação) da popa (ré); A *Amurada* e a face interior do costado; *Já* o *Costado* é toda a parte exterior dos dois lados de um navio; *Cesto de Gávea* é uma estrutura montada acima dos mastros onde se recolhem velas, talhas e cabos. cf. CAMPOS, Mauricio da Costa. *Vocabulário Marujo*, Rio de Janeiro: Na Officina de Silva Porto, e Companhia. 1823. Retiramos a denuncia do uso das joias no trato negreiro da fala do vice-rei do Brasil, Vasco Fernandes César de Meneses, numa carta ao rei D. João V, em 1722. cf. AHU_ACL_CU_005, Cx. 15, D. 1302. op.cit.

¹⁴⁶ AHU_ACL_CU_005, Cx. 38, D. 3446. op. cit.. Depois da circulação em larga escala do ouro brasileiro na Costa dos Escravos, os melhores escravizados do mercado comprados dos marcadores europeus, também eram conhecidos nas fontes inglesas como “*gold slaves*”, ou “*portuguese slaves*”. LAW, Robin; HENIGE, David; MCCASKIE, Tom C. *The gold trade of Whydah in the seventeenth and eighteenth centuries*. West African Economic and Social History: Studies in Memory of Marion Johnson, 1990, p. 107-109. LAW, Robin. *The slave coast of West Africa 1550-1750: the impact of the Atlantic slave trade on an African society*. Oxford University Press. USA, 1991, p. 204.

despacho da carga na ilha teria entregado uma vultosa quantia de ouro em pó ao provedor da fazenda que segundo o testemunho era também procurador dos donos e investidores da armação daquele vaso.¹⁴⁷

O vulto em números do contrabando do ouro saído das minas da América portuguesa e destinado à compra de escravos e manufaturas na costa africana é, pela própria natureza ilegal deste comércio, algo impossível de se conhecer com exatidão. Existem, todavia, somente algumas estimativas sobre a quantidade do ouro das minas contrabandeado no comércio de cativos com a África ocidental, como a recentemente apresentada pelos professores Leonardo Marques e Gustavo Acioli Lopes.¹⁴⁸ Algumas das contas oficiais, ainda que obviamente exageradas, por serem redigidas no período de maior contato entre os portos escravistas e as regiões do trato por aqueles que queriam romper com aquele fluxo, no entanto, servem de ponto de partida para entender como aquele desvio era percebido, especialmente sua faceta tão prejudicial aos interesses da coroa, - lê-se dos mercadores sediados no reino. Em 1721, o vice-rei do Brasil, comentando sobre a construção do forte português em Ajudá e de seu papel no combate ao contrabando, estimava que naquela altura, cerca de 500.000 cruzados em ouro eram levados ilegalmente nos negreiros para a Costa da Mina.¹⁴⁹ No ano seguinte esta quantidade chegava a representar a evasão de 1.323 kg de ouro pelos portos da América portuguesa. E finalmente, em 1728, os comerciantes de Lisboa reclamavam que os negreiros saídos da Bahia e de Pernambuco poderiam estar contrabandeando algo em torno dos 1470 kg do metal por ano.¹⁵⁰

Além do ouro que corria em contrabando e dava larga vantagem aos comerciantes de Bahia e Pernambuco, outro produto da cultura das colônias passou a exercer um papel singular, passando a ser uma das mercadorias de

¹⁴⁷ AHU_CU_070, Cx. 7, D. 747. São Tomé, 29 de Maio de 1739. No TSTD_s, a viagem está registrada como “47454”. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org>.

¹⁴⁸ MARQUES, Leonardo; LOPES, Gustavo Acioli. *O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750)*. CLIO: Revista Pesquisa Histórica, v. 37, n. 2, 2019.

¹⁴⁹ LAW, Robin. *Ibid.*, p. 108. VERGER, Pierre. Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX. Editora Corrupio, 1987, p. 132.

¹⁵⁰ AHU_ACL_CU_005, Cx. 15, D. 1302. op. cit. FERREIRA, Roquinaldo. “From Brazil to West Africa: Dutch-Portuguese rivalry, gold-smuggling, and African politics in the Bight of Benin.” In: GROESEN, MICHEL VAN (Org.). *The legacy of Dutch Brazil*. New York, NY: Cambridge University Press, 2014, p. 92.

maior apelo na região da Costa da Mina. O tabaco produzido na América portuguesa, em sua maior porção nas capitanias de Bahia e Pernambuco, caiu nos gostos das populações locais, tornando-se carga obrigatória nos porões dos navios negreiros que saíam dos portos do Brasil em direção à África Ocidental desde o século XVII. A carga de tabaco era um produto ímpar, sem concorrentes europeus ou americanos, ou mesmo qualquer bem similar produzido em África.¹⁵¹ Por último também havia os zimbos ou caurís, um búzio ou para simplificar, uma concha, que tinha valor de moeda de troca em paragens como no Congo, Angola e Ajudá. As conchas que entravam nos negreiros vinham extraídas da Bahia, ou mesmo das Malvinas, por sinal os mais apreciados.¹⁵²

A produção do fumo atingiu o seu pico no mesmo período em que as naves pernambucanas visitavam mais constantemente à Costa da Mina e o seu declínio também está relacionado com o abandono desta rota de comércio. É que além do ouro, àquela costa também se transportava muito tabaco fino, produto que em tese deveria ser produzido exclusivamente para o consumo no reino, dado que os comerciantes radicados em Pernambuco desde 1724, não podiam carregar para a Costa da Mina, senão tabacos da mais ínfima qualidade.¹⁵³ Em ordem passada em 1732, reforçando esta disposição, a coroa ordenava que as embarcações saídas do porto da capitania não podiam navegar a costa nenhuma da África antes de receberem a visita do provedor ou ser autorizada pelo governador. Uma vez visitadas, só poderiam carregar as embarcações com os mantimentos necessários para adquirir os escravos de sua arqueação. Durante seu retorno o procedimento de vistoria tinha de ser feito, e caso os capitães trouxessem mais escravos de sua arqueação, era um sinal claro de que transportava algum produto descaminhado a bordo. A

¹⁵¹ DOMINGUES, Daniel Barros. ELTIS, David. The slave trade to Pernambuco in ELTIS, David; RICHARDSON, David (Ed.). *Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database*. Yale University Press, 2008, p. 120. SILVA, Alberto da Costa e. *A manilha e o libambo: a África e a escravidão, de 1500 a 1700*. 2.ed. – Rio de Janeiro : Nova Fronteira, 2011, p. 455-456.

¹⁵² ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 256-259. Na Ajudá do régulo de Ardra segundo relato de um negreiro inglês, não havia mercancia sem a presença das conchas dentre a carga. cf. ATKINS, John. *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies*. London: printed for Caesar Ward and Richard Chandler, 1735, p. 112.

¹⁵³ PEREIRA DA COSTA, F. A. *Anais Pernambucanos: 1666-1700. Vol. IV*. Recife, Arquivo Público Estadual, 1952, p. 202-203.

dupla checagem era, portanto essencial dado que a obra dos capitães e armadores estava gerando “grande prejuízo ao comercio e bem público”.¹⁵⁴ Pode-se presumir então que mercadores, capitães e armadores negreiros, então tinham de declarar na alfândega às vistas do provedor e seus assistentes somente aquilo que lhes era permitido de ser arrolado para as viagens, e assim que a vigilância se distanciava, recorriam aos meios já apresentados para embarcar toda a carga proibida. Fazendo com que a lei que proibia o envio de ouro ou tabaco fino para Costa da Mina, fosse letra morta.¹⁵⁵

De certo que esta estratégia de fiscalização das embarcações e até dos ensaios sobre a proibição como um todo daquela rota mercantil não passava de uma tentativa de salvaguardar o controle, e conseqüentemente a tributação sobre este comércio nas suas alfândegas. Mas também buscava suprimir os descaminhos da produção local que se faziam sensíveis naquelas bandas, onde não podiam contar com o controle e a presença efetiva da coroa portuguesa. Por outro lado, os comerciantes de escravos, sobretudo os baianos, não raramente reagiram às medidas da coroa que visavam ampliar seu controle sob o comércio praticado na África Ocidental, como bem demonstrou Pierre Verger. Organizados internamente, estes comerciantes fizeram frente não só às decisões da coroa, mas também ao interesse crescente dos comerciantes lisboetas, favorecendo das aspirações comerciais daquela praça, inclusive ante à atuação da concorrente, Pernambuco.¹⁵⁶

Situação que não fora observada desta maneira efetiva para o caso dos mercadores de gente da vila do Recife, não pelo fato de não existirem interesses dos comerciantes de cativos sediados em Pernambuco no comércio direto com a Costa da Mina, mas sim devido ao fato de não haver o mesmo grau de organização entre seus mercadores. Como vimos, desde cedo no século XVIII, os grupos mercantis assentados no Recife nutriram grandes rivalidades com os grupos da aristocracia ligada a terra, em boa parte, moradores de Olinda. Chegando a tomar ares belicosos entre 1709 e 1711.

¹⁵⁴ APEJE (Recife, Pernambuco). Ordens Régias, n 4. doc. 2. 24 de agosto de 1732.

¹⁵⁵ LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos, Pernambuco (1654-1760)*. 2008. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, p. 57, 208.

¹⁵⁶ VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. 4ª ed. Salvador, Ed. Corrupio, 2002, p. 79. LOPES, Gustavo Acioli. *Ibid.*, p. 195.

Quanto à reverberação desse antagonismo no comércio atlântico de escravizados, a influência fica ainda mais clara quando do impasse entre os interesses destas duas partes, a coroa promoveu a implantação da Companhia Geral de Comércio Pernambuco e Paraíba durante a série de intervenções pombalinas no reinado de D. José, e que favoreciam especialmente os comerciantes reinóis.¹⁵⁷

Durante a década de 1720, do outro lado do Atlântico, a situação política da região da Costa da Mina sofreria uma intensa transformação econômica e política a partir da expansão vinda do interior do reino do Daomé. Os daomeanos eram originalmente habitantes da *hinterland* do atual Benin, ao norte dos “pântanos de lama” que lhes forneciam inicialmente uma espécie de fronteira natural entre os seus assentamentos e os povoados avizinados. O povo dedicava-se em grande parte, inicialmente, aos exercícios belicosos como mercenários dos reis mais poderosos, ou mesmo, até a segunda década do século XVIII, como bandidos que tomavam de assalto mercadorias e escravizados vindos das caravanas em direção aos portos de Grande Popo, Jaquim ou Ajudá. A partir de 1716, governados por Agajá, iniciaram uma campanha de expansão militar em direção aos potentados mais litorâneos, culminando com a conquista do reino de Ardra em 1724 e do de Ajuda em 1727. No entanto, uma parte da dinastia da vencida Alada teria conseguido se refugiar na costa entre Jaquim, também atacada em 1732, e Apa, formando um reino independente que ficou conhecido dos portugueses como Porto Novo.¹⁵⁸ Embora seu surgimento tenha relação com a expansão daomeana do início do século, a participação efetiva dessa região mais a oeste da costa do Daomé no comércio de escravos, incluindo paragens vizinhas como Badagry e Popo (pequeno), tardaram até pelo menos meados do século XVIII. Período onde o acúmulo de proibições e desvantagens dos negreiros pernambucanos já os teria feito migrar gradativamente para o comércio com a África Central.¹⁵⁹

¹⁵⁷ STABEN, Ana Emilia. *Negócio dos escravos: o comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)*. 2008, *passim*.

¹⁵⁸ LAW, Robin. *The slave coast of West Africa 1550-1750: the impact of the Atlantic slave trade on an African society*. Oxford University Press. USA, 1991, p. 16-17, 261-266. VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*, 4ª ed. Salvador, Ed. Corrupio, 2002, p. 212.

¹⁵⁹ SILVA JR, Carlos da. *Interações atlânticas entre Salvador e Porto Novo (Costa da Mina) no século XVIII*. Revista de História (São Paulo), n. 176, 2017, p. 10-13.

Entre 1720 e 1735, sete de cada oito escravizados desembarcados em Pernambuco vinha de algum porto da Costa da Mina.¹⁶⁰ Padrão é em muito devido à própria oferta de cativos tomado de butim por Daomé, mas também é explicado especialmente pela estima que os reis daomeanos tinham pelo ouro. O capitão negreiro William Snelgrave, que navegava promovendo o seu comércio na costa de Jaquim por volta de 1727, sendo, portanto, uma das poucas testemunhas conhecidas da conquista daomeana, e do apreço que Agajá tinha pelo ouro. Segundo o capitão que àquela altura enfrentava uma série de impasses para completar a sua carga, o rei do Daomé que estava desejoso do ouro que os portugueses trocavam por escravos, estaria mandando uma grande quantidade de cativos tirados das nações “destruídas” pelos daomeanos, para Ajudá, frequentada das naves luso brasileiras.¹⁶¹ As demandas por ouro de Daomé passavam a privilegiar ainda mais as cargas dos comerciantes portugueses, ao passo que dificultava o acesso dos europeus aos melhores cativos, e ao metal que corria dos negreiros portugueses. Apesar das conquistas, a Ajudá daomeana permaneceu como porto neutro onde eram vedadas as violências praticadas contra os mercadores europeus que viessem comercializar. Foi ali que os portugueses construíram em 1720 a fortaleza de Nossa Senhora do Livramento Cesária de Ajudá, com participação da controversa figura do capitão Joseph Torres, o mesmo sujeito que teria atuado ativamente na construção durante a década seguinte da fortaleza de São João em Jaquim. Construções que eram, para Verger, um sinal da proximidade dos comerciantes baianos com o comércio Atlântico de escravizados desenvolvidos na Costa da Mina.¹⁶²

Sinal das trocas constantes e da preocupação da coroa ante a ação dos comerciantes de escravos, na década de 1740 houve um esforço para tentar organizar o comércio e a fiscalização da região. A coroa ordenara a aplicação

¹⁶⁰ DOMINGUES, Daniel Barros. ELTIS, David. Op. cit.

¹⁶¹ SNELGRAVE, William. *New Account of Guinea, and the Slave-Trade, containing [...]*. London: Printed for J. Wren, at the Bible and Crown, in Salibury-Court, Fleet-Street, 1754, p. 89. Outro negreiro inglês, John Atkins, dizia que a conquista (que ele chama de “*revolution*”) em Ajudá pelos Daomeanos teria desorganizado todo o trado negreiro da região. cf. ATKINS, John. *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies..* London: printed for Caesar Ward and Richard Chandler, 1735, p. 119.

¹⁶² VERGER, Pierre. Ibid., p. 130-137, 150-151. Em Pernambuco, uma das primeiras menções as atividades do comerciante de cativos José Vaz Salgado é justamente como fiador de Joseph de Torres em três de suas embarcações que haviam recebido carga de tabaco na vila do Recife. cf. APEJE (Recife, Pernambuco), Ordens Régias, n.4, f. 25.

de um sistema de rodízio que tentava equilibrar o número de embarcações que saíam de Pernambuco e da Bahia em direção à Costa da Mina. A medida tentava restringir o número de vasos que circulavam naqueles portos, causando excesso na oferta de produtos e prejuízos mútuos para negreiros radicados na Recife e em Salvador. Todavia o sistema seria questionado pelos oficiais da câmara do Recife poucos anos depois de entrar em vigor, por considerarem que a distribuição das embarcações privilegiava os comerciantes da Bahia, enquanto diminuam sensivelmente o número de vasos saídos de Pernambuco que tinham autorização para praticar o trato.¹⁶³

Ainda seria o ouro, ou melhor, a retração de sua produção nas minas da América portuguesa, a razão da progressiva diminuição do número de embarcações que partiam do porto do Recife em direção à Costa da Mina para efetuar o resgate de cativos. É que o aumento no volume do comércio praticado na costa Ocidental africana não teria sido acompanhado pela produção aurífera que passa a minguar a partir terceira década dos setecentos e escasseando por volta de sessenta. Como resultado, sem este que fora um dos principais produtos para a composição das cargas das embarcações, que serviria para aquisição dos produtos necessários à compra e negócio dos cativos na costa africana, o poder de compra dos negreiros de Pernambuco na África Ocidental diminuiria sensivelmente. Acompanhada de sua importação, como se pode notar mais uma vez, a partir da tabela 2.¹⁶⁴

Por ultimo, outro produto salutar nas trocas africanas senão presente em todas as cargas desde a sua partida de certo adquirido com intermediários antes de buscar o mercado de cativos, foram os têxteis. Os tecidos, sobretudo os tecidos da Índia, que chegavam aos comerciantes portugueses pelos navios da carreira eram produtos altamente desejados pelos povos africanos, com grande apelo e utilidade como vestimentas pessoais e adornos, além de prover capital simbólico a quem o portava, podiam ser transformado em outros

¹⁶³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 66, D. 5588. Carta dos oficiais da câmara do Recife ao rei, D. João V, sobre os navios que vão à Costa da Mina comerciar escravos e o prejuízo dos moradores desta capitania em virtude do limite no número dos ditos navios. PEREIRA DA COSTA, F. A. *Anais Pernambucanos: 1666-1700. Vol. IV.* Recife, Arquivo Público Estadual, 1952, p. 204-206.

¹⁶⁴ LAW, Robin; HENIGE, David; MCCASKIE, Tom C. *The gold trade of Whydah in the seventeenth and eighteenth centuries.* West African Economic and Social History: Studies in Memory of Marion Johnson, 1990, p. 109–111. LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos, Pernambuco (1654-1760).* 2008. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, p. 80, 198.

produtos de igual ou maior apelo. Esta preferência não se resumia apenas à estética por conta das cores mais vibrantes, mas também era devida à qualidade e durabilidade superior das peças, que duravam mais que as demais que circulavam no atlântico africano. A preferência não quer dizer, no entanto, que os africanos deixassem de consumir grande parte dos carregamentos em panos europeus ou norte-africanos, que eram um produto complementar associado às importações de têxteis asiáticos.¹⁶⁵ Os panos eram mercadorias importantes no comércio entre Pernambuco e a Costa da Mina.¹⁶⁶ Mas no comércio dos sertões angolanos, os panos tinham especial apelo, sendo comumente conhecidos como fazenda de negros. Ao lado de mercadorias como as jeribitas e as armas de fogo estes têxteis eram presença obrigatória em qualquer carga que se destinasse a adquirir escravizados.¹⁶⁷

Como fica patente na carta de novembro de 1761, numa das séries de preocupações da coroa com o comércio conduzido em Angola, que ameaçava excluir todo um ramo de negócio praticado pelos navios de Lisboa. Naquele mesmo ano as naus da Índia ganharam licença para poder ancorar em Luanda, liberdade que gozaram por pouco mais de dez anos. Pois do reino, desde cedo já se discutia a introdução das “fazendas de negros” daquelas embarcações no mercado. As fazendas que saíam do reino em direção aos portos da África só tinham boa saída, como se afirma numa missiva escrita de Pernambuco, quando iam sortidas em meio aos panos asiáticos. O que quer dizer que o contato das naus vindas do oriente com Angola ou mesmo os portos do Brasil, ameaçava a balança comercial do reino. Pois diminuía a saída de seus têxteis e o papel de Lisboa como intermediária no mercado.¹⁶⁸

A partir da metade do século XVIII - como se pode ver na tabela 2 - a região de embarque de africanos que recebe a maior atenção dos comerciantes de cativos para a capitania de Pernambuco passou a ser a região

¹⁶⁵ Sobre o papel dos têxteis no comércio africano, especialmente na região da África Centro Ocidental, cf. LOPES, Gustavo Acioli; MENZ, Maximiliano M. *Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o Contrato de Angola (século XVIII)*. Revista Brasileira de História, v. 39, n. 80, 2019, p. 5-7. KLEIN, Herbert S. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Funpec, 2004, p.87-88.

¹⁶⁶ LOPES, Gustavo Acioli. *Ibid.*, p. 52, 160.

¹⁶⁷ FERREIRA, Roquinaldo. *Dinâmica do comércio intracolônia: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)*. O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 351-366.

¹⁶⁸ APEJE (Recife, Pernambuco). Ordens Régias n. 14. f. 121. 17 de novembro de 1761.

da África Ocidental. Dos mercados dos portos da região angolana de Luanda, Benguela, Cabinda, dos Reinos de Loango e do Kongo, Luanda parece ter sido o principal porto de entrada para os comerciantes de cativos com destino a Capitania de Pernambuco. Segundo Katia Mattoso, é ainda durante este período que Angola configura-se como a principal região exportadora de mão de obra escrava para o Brasil, sendo a Capitania de Pernambuco, responsável por 18,2% de todos os cativos desembarcados entre 1723 e 1771. Uma participação diminuta, a quem a autora atribui à influência das companhias monopolistas como a Companhia de Comércio Pernambuco e Paraíba que teve o privilégio deste comércio a partir da década de sessenta, razão pela qual, uma vez extintos os mesmos privilégios, a participação de Pernambuco neste mercado subiria para 37%.¹⁶⁹

Segundo a *Relação dos portos*, presente na *Informação Geral da Capitania de Pernambuco*, datada de 1749, obra que levanta não só quais são os portos que comercializam com a praça de comércio pernambucana, mas também quais produtos são requisitados e trazidos para a continuação da atividade, pode-se perceber então um desenho geral da circulação de produtos pelo Atlântico, comércio que inseria o porto recifense em meio à dinâmica mercantil. Em suas sumacas, os mercadores da Praça de Pernambuco levavam para as paragens da orla africana:

Para o reino de Angola comerceiam igualmente, aonde dão consumo à aguardente de cana, a fábrica de farinha da terra, ao arroz, ao tabaco, ao Taboado de amarelo, às telhas, doces de todas as castas, e alguns cavalos, e impressas de fazer farinha, ao outro lavrado, sapatos, chinelas, botas já feitas, e toda a casta de fazenda da Europa.

Na Costa da Mina, de onde tiram os maiores interesses consomem a maior parte do tabaco do país, a aguardente de cana, açúcar, ouro lavrado, e em pó, couros de onça curtidos e em cabelo, redes, chapéus de sol de seda, rabos de boy, facas de ponta com cabo de tartaruga, fazenda branca da Europa e da Índia, e também algumas sedas ligeiras.

Trazem destes portos escravos, algum ouro em pó e algum marfim.¹⁷⁰

¹⁶⁹ MATTOSO, Katia M de Queirós. *Ser escravo no Brasil: Séculos XVI-XIX*. Petrópolis, RJ, Vozes, 2016, p. 71 Segundo Alencastro, entre 1736 e 1770, de todos os navios que recolheram cativos em Luanda, 22,5% eram oriundos de Pernambuco, cf. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 324.

¹⁷⁰ SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. *Relatório Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, v. 28, 1906, p. 483.

A diferença entre os produtos exigidos e aqueles transportados daquelas praças é enorme, e denota o nível de integração *inter* colonial já apontada por Alencastro, ao tratar do caráter complementar do comércio praticado entre as orlas do atlântico português.¹⁷¹

Para os comerciantes de escravos atuantes na cidade do Recife, a criação da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba no ano de 1759, modificaria de maneira notória as dinâmicas e liberdades praticadas nas suas relações comerciais com os portos africanos. Data da instauração da Companhia o paulatino abandono das rotas entre Pernambuco e Costa da Mina pelas embarcações envolvidas no comércio negreiro, vistas pelos representantes da coroa como lugar dos descaminhos praticados pelos seus vassallos na capitania. Estas rotas passaram então a serem suprimidas em favor da Congo-Angola, tida tanto por acionistas da companhia, como pelos interesses da coroa como uma melhor região exportadora de mão de obra cativa.

¹⁷¹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*, p. 35.

2. NO MAR DO COMÉRCIO DE GENTE

2.1. DA FREGUESIA DE SÃO FREI PEDRO GONÇALVES AO TABUADO DOS NEGREIROS

Os milhares de africanos escravizados trazidos e vendidos pela capitania representavam o vértice da atividade comercial pernambucana. Era a partir do trabalho dos escravizados que a maior parte das atividades econômicas da região era desenvolvida, de maneira que fazia do comércio de gentes uma atividade bastante lucrativa. E a vila do Recife, que segundo o testemunho carregado de enaltecimento de Domingos Loreto Couto, era habitada de “homens de negócio, com grande comércio, trato, fausto, e luzimento”, concentrava àquela altura na região da Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves a circulação não só da produção local: dos açucares, tabaco, couro e madeira, mas também das demais mercadorias do comércio atlântico, dos agentes comerciantes e consignatários nela envolvidos.¹⁷² Gravitava em torno daquela freguesia, a mais antiga da vila, a atividade mercantil do porto e todas as fainas praticadas para o aprontamento das embarcações e era também ali o lugar para onde o comércio negreiro destinado à capitania era desenvolvido. Como um sinal do impulso da atividade mercantil, a população da freguesia crescia no decorrer do século XVIII, ao ponto de que a estrutura administrativa da vila do Recife precisaria desmembrá-la em duas, surgindo então, por ordem régia de 25 de agosto de 1759, a freguesia do Santíssimo Sacramento, hoje correspondente ao bairro de Santo Antônio.¹⁷³

A freguesia tirou seu nome do culto a São Telmo, ou São Frei Pedro Gonçalves, por quem em adoração se dedicam e invocam os mareantes portugueses especialmente em tempos de perigo. Um fenômeno físico observado quando da passagem dos mastros dos navios por um campo elétrico na ocasião de clima tempestuoso, de cujo resultado produzia um plasma muito semelhante a uma flama azulada, - daí o fogo de santelmo - era

¹⁷² COUTO, Domingos Loreto. *Desagravos do Brazil e glórias de Pernambuco*. Officina Typographica da Bibliotheca Nacional, 1904, p. 154.

¹⁷³ PEREIRA DA COSTA, F. A. *Anais Pernambucanos: 1666-1700. Vol. IV*. Recife, Arquivo Público Estadual, 1952, p. 538.

uma manifestação considerada como um bom presságio e sinal de boa viagem pelos homens do mar.¹⁷⁴

Estritamente ligada aos misteres da navegação, uma das primeiras construções da vila do Recife foi justamente uma igreja dedicada ao santo padroeiro dos homens do mar, com o título do corpo santo, a Matriz do Corpo Santo. Era ali também no adiantar do século XVIII onde se reuniam os irmãos da Irmandade do Santíssimo Sacramento, homens vindos das classes mais abastadas dos negócios da vila. Sinal dos bons ventos que sopravam ao comércio Atlântico, e em consequência, as consideráveis doações à igreja dos mareantes, logo nos primeiros anos da mesma centúria procedeu-se o douramento de todo o teto e aplainamento do altar do Santíssimo Sacramento, com aquisição de objetos de valor e prataria para seu devido ornamento. Também com o passar dos anos, seguiram-se algumas reformas que visavam ampliar o átrio daquela construção, em decorrência o aumento do número de fogos da própria freguesia.¹⁷⁵ Neste mesmo movimento herdeiro da febril mercancia, surgem também outros prédios ou igrejas na vila, e fundam-se ou transplantam para a região ordens religiosas, como a ordem dos Carmelitas, dos Jesuítas, dos Oratorianos. Ou as irmandades leigas como a Ordem Terceira de São Francisco, cuja rica capela ornada de ouro em pó é testemunha dos ganhos dos seus irmãos mercadores. É desta época a construção do prédio da Casa da Moeda ou do Forte do Matos, obras do enriquecido e conhecido comerciante Antônio Fernandes de Matos.¹⁷⁶

¹⁷⁴ RODRIGUES, Jaime. *God is the Owner of the Ship: Maritime Religious Practices in the Modern Atlantic*. Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, v. 46, n. 2, p. 295-316, 2019, p. 13-14.

¹⁷⁵ Ibid. *Anais Pernambucanos (1701-1739)*. Vol. V, Recife. Arquivo Público Estadual, 1953, p. 45. MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Nobres e mascates na Câmara do Recife, 1713-1738*. Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, v. 53, n. 1, 1981, p. 197.

¹⁷⁶ SILVA, L. G. *A Faina, a festa e o rito. Uma etnografia Histórica sobre as gentes do mar (séculos XVII ao XIX)*. Campinas, Papyrus, 2001, p. 40-41, 130.

Figura 1 - Recife – 1763 "Planta genográfica da Villa de S. Antonio do Recife de Pernambuco..."[sic].



Fonte: ANTT. Manuscritos do Brasil. Descrição de Pernambuco, liv. 43.

Legenda: **1.** Barra Grande que tem 42 palmos de fundo, de maré baixa mar. **2.** Barra do Picam. **3.** Forte do Mar. **4.** A obra do molhe, as linhas de pontilhos significa o banco. **5.** Recifes. **6.** Barreta. **7.** Forte do Bum. **8.** Telhada da chama da cidadela. **9.** Igreja de N. S. do Pilar. **10.** Rua do Pilar. **11.** Reduto que existe. **12.** O que está demolido. **13.** Rua da Cruz. **14.** Rua da Cadeia. **15.** Rua da Senzala. **16.** Rua dos Tanoeiros. **17.** Rua dos trapiches. **18.** Matriz do Corpo Santo. **19.** Rua do Vigário. **20.** Rua do encantamento. **21.** Rua do Matos. **22.** Igreja da Madre de Deus. **23.** Ruas da Madre de Deus. **24.** Rua da Moeda. **25.** Forte de Matos, as linhas de pontilhos é o que descobre de maré vazia. **26.** Ponte do Recife, por onde se comunicam estas duas povoações uma com a outra. **27.** Palácio das duas torres. **28.** Convento de São Francisco. **29.** Rua de São Francisco. **30.** Cadeia que existe. **31.** Rua do hospital dos Terceiros. **32.** Rua das cruces. **33.** Igreja do Hospital. **34.** Ruas que vão para o Hospital. **35.** Quartéis dos soldados. **36.** Casa da pólvora. **37.** Rua da Polé Velha. **38.** Rua Nova. **39.** Igreja de N. S. da Conceição dos Soldados. **40.** Rua das trincheiras. **41.** Rua das laranjeiras. **42.** Ruas do Rosário. **43.** Igreja de N. S. do Rosário dos Pretos. **44.** Rua do Crespo. **45.** Convento dos Padres da Companhia. **46.** Rua do Colégio. **47.** Rua da Praia. **48.** Igreja de N. S. do Livramento dos Pardos e sua rua. **49.** Rua das três pontas. **50.** Rua do fogo. **51.** Igreja de São Pedro dos clérigos e suas ruas. **52.** Convento de N. S. do Carmo e sua rua. **53.** Ruas das hortas. **54.** Igreja de N. S. do terço e sua rua. **55.** Convento de N. S. da Penha e suas ruas. **56.** Rua da praia dos coqueiros e o mais que vai sem números são novas ruas sem nome. **57.** Fortaleza das três pontas. **58.** Aterro dos

afogados. **59.** Ponte da Boa Vista. **60.** Ponte Velha de Pedra. **61.** Nova Terra. **62.** Praça de N. S. da Conceição da Boa Vista. **63.** Igreja da Senhora. **64.** Rua Nova. **65.** Igreja de Santa Cruz. **66.** Igreja de São Gonçalo. **67.** Rua de São Gonçalo. **68.** Ilha de Tomas Coque.

Na orla daquela freguesia aconteciam as partidas e chegadas das embarcações destinadas ao resgate de cativos africanos e, após seu retorno, era na mesma região onde se dava o comércio dos cativos, em lojas de sobrado ou nas próprias ruas, em meio à praça, recolhendo-os nos armazéns. Partia também daquela mesma freguesia as embarcações menores que transportavam os escravizados recém-chegados, em mais uma etapa do comércio negreiro. Seguindo os rios que acercavam a vila do Recife os cativos podiam ser redistribuídos entre as propriedades próximas ou ter acesso aos caminhos de terra que ligavam a vila portuária às freguesias, e demais vilas situadas mais para interior da capitania. Por via litorânea, na chamada navegação de cabotagem, os cativos recém-chegados também podiam ser escoados para os campos de trabalho nas capitanias vizinhas como a Paraíba, ou regiões mais distantes como as do Rio Grande do Norte, Ceará, ou mesmo serem reexportados para mercados da Bahia ou do Rio de Janeiro, nos tempos em que este negócio fosse mais lucrativo e os preços de venda dos cativos lá estivessem mais atrativos.

As embarcações, e entre elas as negreiras, uma vez entrando na barra do Recife ancoravam comumente dentro da região conhecida como Poço, sob o abrigo natural dos arrecifes que protegiam os vasos atrás de suas linhas da repentina violência das ondas e do vento. Esta qualidade do porto recifense foi ressaltada desde cedo na ocupação portuguesa. Mas o porto propriamente dito não era uniforme e havia grandes mudanças de calado e obstáculos como bancos de areia entre o mar e os locais onde as embarcações podiam lançar ferros e parar seguramente (vide figura 1). Em *Prosopopea*, Bento Teixeira por meio de seus versos faz um elogio do porto quieto e seguro que servia de muro para as embarcações arriadas sob o abrigo dos arrecifes. Estes sim perigosos, já teriam provocado perdas consideráveis nos piratas descuidados.¹⁷⁷ Descrevendo esta mesma região, o religioso D. Loreto Couto atenta para a

¹⁷⁷ TEIXEIRA, Bento. *Prosopopea (1601)*. Domínio Público, p. 6-7. Disponível em:< <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/bn00010.pdf>>, Acesso em: 10 de fev. de 2020.

capacidade que o “Surgidouro”, - isto é, o Poço - tinha para o abrigo de uma grande armada, que atrás da linha dos arrecifes navegavam no canal ali formado assegurados dos ventos e tempestades. Para a defesa daquela entrada estavam dispostas as baterias do Forte do Brum, na margem oposta do rio e em frente, a Igreja dedicada a Nossa Senhora do Pilar, onde “os navios e embarcações que entram pela barra [pagam] certa devota pensão”. E construído nos arrecifes ficava o “Castelo do Mar” (ou Forte do Mar), que protegeria aquela passagem da presença inimiga a partir do estreito na entrada dos arrecifes, uma vez que adentrada aquela linha estariam as embarcações indefesas entre as correntes, os baixios e logo abaixo do alcance da artilharia. À frente no continente, estariam dispostos os quatro trapiches “que dão pronta execução a carga e descarga das embarcações”, construídos próximos à alfândega e a casa dos contos. E seguindo o curso próprio do rio se chegaria ao Forte do Matos e dali por diante, o fundo do rio ia se estreitando, permitindo somente a passagem de embarcações de menor calado.¹⁷⁸

Esta mesma passagem ainda configurou a primeira impressão de muitos dos passageiros que visitaram a cidade do Recife. Os testemunhos apreendidos no *Diário de uma Viagem ao Brasil* compõem-se de detalhes duplamente ricos observados por Maria Graham das diversas paragens em que o *Doris*, a sua embarcação, aferrou. Tanto em função da erudição da autora, que é acompanhada de uma propensão artística que ora ou outra atua no decorrer do texto, como no próprio fato de ser um relato composto por uma mulher viajante, testemunho que contrasta com o comumente observado na literatura de viagem composta de uma maneira geral por homens. Graham descreve a entrada ao porto pernambucano cheio de “encantamento”, como uma demorada passagem em direção ao istmo, que liga á beira mar as cidades de Recife e Olinda, seguida de uma curta volta em frente a “uma torre numa rocha” (o Forte do Mar) até entrar num quebra mar natural que, seguro das ondas dava impressão à professora de estar navegando num açude. A autora também chamara a atenção à curiosa atividade dos pequenos barcos, canoas e das jangadas não parecidas com “coisa alguma”, que navegavam e transportavam com segurança as cargas, mercadorias e até cartas e

¹⁷⁸ COUTO, Domingos Loreto. *Desagravos do Brazil e glórias de Pernambuco*. Officina Typographica da Bibliotheca Nacional, 1904, p. 155.

despachos para as regiões distantes.¹⁷⁹ Faina essa antiga, um processo que se realizava quase da mesma forma por séculos.

Vindos do mar e pretendendo adentrar ao porto recifense, eram dois os caminhos de que os veleiros tomavam pra superar a linha dos arrecifes. Frei Vicente do Salvador narra que por aquela brecha nos arrecifes não passaria mais do que uma embarcação, seguindo umas atrás das outras. Para o viajante Henry Koster quase dois séculos depois, tripulante e testemunha deste mesmo trajeto, parecia que as embarcações atracadas na região estavam todas elas encalhadas, por não conseguir distinguir aos seus olhos entrada nenhuma naquele “colar de rochedos”. Sendo então somente com o auxílio de um bom práctico, os veleiros conseguiam cruzar em segurança a linha de arrecifes. As naves de maior porte, que necessitavam de mais fundo, tinham de fazer sua entrada numa região conhecida como Barra Grande, já os veleiros menores podiam utilizar também de outra entrada nos corais, mais próxima ao Forte do Mar, e que em tempo de maré cheia dava acesso direto a região do Surgidouro, conhecida como Barra do Picão. Do Poço, como também dizia, podiam muitas embarcações maiores aferrar abrigadas das intempéries do mar, e as menores “nadavam” dali carregadas de mercadorias.¹⁸⁰

Neste local acontecia o desembarque dos tripulantes daquelas naves maiores, fossem eles homens livres ou mesmo os africanos escravizados. Descidos das embarcações com o auxílio das lanchas, os tripulantes podiam alcançar sem demora a praia do Pilar, no istmo entre Recife e Olinda. A praia se avizinhava da capela de Nossa Senhora do Pilar, de quem recebe o nome, onde mareantes rendiam culto e agradecimento pelo sucesso das viagens e seguindo pela Rua do Pilar se chegava junto à visão da Porta da Cruz, de onde se entrava propriamente na vila do Recife.¹⁸¹ Como se pode notar com ajuda do mapa do Recife em 1763 (Figura 1), bastava atravessar aquele arco que os

¹⁷⁹ GRAHAM, Maria. *Diário de uma Viagem ao Brasil*. [tradução A.J.L.]. – Belo Horizonte. Itatiaia; São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo, 1990, p. 127-130.

¹⁸⁰ DO SALVADOR, Frei Vicente. *História do Brasil: 1500-1627*. Fundação Biblioteca Nacional, p. 30. KOSTER, Henry. *Viagens ao nordeste do Brasil*. Brasileira, 1942, p. 30. Mesma observação notada Louis-François de Tollenare durante sua chegada ao Recife, em 1816. cf. TOLLENARE, LF de. *Notas dominicais: 1816, 1817, 1818*. Tradução de Alfredo de Carvalho. Recife: Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano, 1906, p. 22.

¹⁸¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 55, D.4764. Carta do governador da capitania de Pernambuco, Henrique Luís Pereira Freire de Andrada, ao rei D. João V, sobre a obra da cidadela do Recife, os dois projetos que foram elaborados pelo brigadeiro João Macé, e pareceres dos engenheiros Antônio de Brito Gramacho, Diogo da Silveira Veloso e Luís Xavier Bernardo.

tripulantes e escravizados recém-chegados entravam quase que continuamente na Rua da Cruz, - atualmente do Bom Jesus, - espaço que dava abrigo a um vívido mercado de escravizados. O comércio de gente nesta região já foi representado em pelo menos duas gravuras, entre os séculos XVII e XIX, e que capturaram de ângulos opostos, uma vista do norte (Porta da Cruz) em direção à rua propriamente, e a outra na direção oposta, aquela rotina de compra e venda de cativos em meio a Rua da Cruz.

Por ser uma das arestas aonde se conduzia o comércio do Recife, com sobrados de lojas, armazéns de armas e bombas, é natural que os comerciantes de gente tivessem senão ali, nas suas redondezas, algum sobrado onde pudessem habitar, tratar de seus negócios no térreo ou mesmo alugar algum dos andares superiores. Como fazia o comerciante José Vaz Salgado que ali mantinha uma casa de três sobrados com seu sótão.¹⁸² Paralela a Rua da Cruz, a oeste, seguia a Rua da Senzala Velha, que herdava este nome de uma senzala que ali funcionava nos tempos da ocupação holandesa. Mesmo com a expulsão dos batavos o logradouro manteve no nome a memória da escravidão, até pelo menos meados do século XIX, quando a municipalidade impôs a mudança de seu nome para Rua Domingos José Martins.

A Rua da Senzala prologando-se paralela a Rua da Cruz em direção ao sul era dividida, formando mais uma rua que seguia até uma travessa estreita onde se encontrava com o caminho para a Ponte do Recife e a Rua da Cadeia. Esse trecho era conhecido como Rua da Senzala Nova, para distinguir-se de sua porção ao norte, embora assim não seja tratada no mapa acima. O logradouro primitivo é atualmente conhecido como a Rua Dona Maria César, que em sua porção mais ao norte ainda conserva parte de seu traçado. Cruzando o seu caminho ficava a Rua da Cadeia, - contemporânea Avenida Marquês de Olinda -, que seguia do encontro com a ponte até a travessia da Matriz do Corpo Santo. A rua tinha sobrados e edifícios térreos, que rendiam aluguel e comportavam armazéns desde o século XVI, dentre eles um armazém de material bélico da Rua da Senzala, que era avaliado em

¹⁸² IAHGP, Arquivo Judiciário, cx. 001, inventário dos bens do Capitão Mor José Vaz Salgado, 1759, sendo inventariante a viúva d. Thereza Maria.

seiscentos mil reis.¹⁸³ Sabe-se, no entanto, em escassas citações no adiantar do século XIX da existência nestas três ruas citadas, de armazéns que serviam aos homens de negócio da vila do Recife para que guardassem os cativos recém-adquiridos dos navios negreiros, quando os exibiam no mercado ou nas ruas, antes de destiná-los aos proprietários finais que os transportariam para o que seria o seu cativeiro definitivo.¹⁸⁴

Era contíguo dali o Paço do Corpo Santo, local onde funcionava durante o dia um animado mercado de víveres e partiam dali depois do meio dia, os negros e negras ganhadoras a vender suas frutas, doces e leguminosas pelas ruas da freguesia. A atividade dos negros, tanto os que labutavam de mercadejo pelas ruas quanto os dos expostos à venda nos armazéns era acompanhada de perto por boa parte dos homens de negócio, comissários portugueses e mercadores da cidade que por ali residiam.¹⁸⁵ Até gente envolvida diretamente no trato como Caetano Ferreira de Carvalho e Felix Garcia Vieira, capitães de navio negreiro e homens de negócio praça, não se distanciavam muito dos cativos que conduziam e apinhavam nos armazéns. Caetano possuía duas propriedades, uma delas, uma morada de sobrado a poucos metros dali, na Rua do Vigário.¹⁸⁶ Já o capitão Félix residia ainda mais próximo do negócio que conduzia, na própria Rua da Cadeia.¹⁸⁷ Embora não possamos contar com esta informação para a massa dos outros oficiais é

¹⁸³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 41, D. 3684. Carta do governador da capitania de Pernambuco, Duarte Sodré Pereira Tibão, ao rei D. João V, sobre o orçamento da construção da nova Alfândega de Pernambuco no forte chamado do Matos.

¹⁸⁴ COSTA, F. A. Pereira da. *Anais Pernambucanos (1591-1634)*. Vol. II, Recife, Arquivo Público Estadual, 1952, p. 163-164. Id. *Anais Pernambucanos (1740-1794)*. Vol. VI, Recife, Arquivo Público Estadual, 1953, p. 50. Tollenare narra cruzar um pequeno mercado de víveres próximo de uma igreja (Matriz do Corpo Santo) e que vizinhos dali existiam os armazéns com cativos “expostos à venda”, cf. TOLLENARE, LF de. op. cit., p. 25-26. Como se pode notar do mapa (figura 1), as ruas da Senzala Velha e Nova, e da Cadeia são contíguas à matriz.

¹⁸⁵ SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p.141-144, 244 et seq., p. 244 et seq.

¹⁸⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 120. D. 9189. Requerimento do sargento-mor Caetano José de Figueiredo ao rei, D. José I, pedindo carta de confirmação da doação de duas propriedades do seu tio, o capitão-mor Caetano Ferreira de Carvalho, por exceder o valor dos bens doados, a quantia estipulada pela lei.

¹⁸⁷ Na HSO de Félix Garcia Vieira, a testemunha Antônio Gonçalves dos Santos, consideraco como comerciante do Recife diz conhecer o capitão por ser seu vizinho de parede. cf. Diligência de Habilitação de Félix Garcia Vieira. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações Incompletas, doc. 1527. Na habilitação de Antônio Gonçalves dos Santos, entretanto, o mercador dizia ser morador da Rua da Cadeia em frente ao Arco de Nossa Senhora da Conceição da Ponte. cf. SOUZA, George Cabral F. de. Idem., p. 266-267.

natural que habitassem, salvas exceções, aquela mesma vizinhança, vértice da atividade mercantil da freguesia.

Figura 2 - Mercado de Escravos no Recife, por Zacharias Wagener (sec. XVII)



Fonte: *Wikimedia Commons*.¹⁸⁸

Figura 3 - Portão e mercado de escravos em Pernambuco, por Augustus Earle (sec. XIX)



Fonte: *Google Arts & Culture*.¹⁸⁹

¹⁸⁸ Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Zacharias_Wagner_-_Mercado_de_escravos_no_Recife.jpg>. Acesso em: 03 de julho de 2020.

Deve-se ressaltar que nossas fontes relativas ao século XVIII silenciam sobre o as geografias das atividades relativas ao mercadejo ou da própria logística do comércio de escravos nesta região. Como se pode notar, foram utilizadas fontes coevas tanto para o século XVII e quanto para o século XIX, que, entretanto confirmam a insistência da existência atividades negreiras concentradas basicamente neste mesmo roteiro. Sendo assim, somente muito dificilmente a mesma atividade desenvolvida naquela mesma localidade teria um roteiro inteiramente novo, exclusivamente praticado durante o século XVIII, não condizente da forma como era conduzido na centúria anterior ou logrado a posterior.

De volta ao mar, do Surgidouro rumando pelo mar em direção ao sul da vila, obstava um considerável banco de areia que dizia a experiência dos mareantes do porto ser intransponível aos veleiros de porte maior do que quatrocentas toneladas.¹⁹⁰ Ainda assim, para que se evitassem os perigos e danos aos cascos, os capitães, pilotos e, sobretudo, os práticos do porto, navegando embarcações deste porte tinham de fazer amplo uso de pequenos barcos, lanchas ou escaleres, que rotineiramente eram empregados nos embarques e desembarques das mercadorias, passageiros e tripulantes. Estas mesmas lanchas chegavam a ter de desembarcar de um terço até um meio de toda a carga, a fim de que as naves fundeadas no porto conseguissem vencer o banco de areia, às vezes chegando ainda assim a toca-lo com sério risco de naufrágio. Desta forma a rotina do porto conhecia um movimentado de vai e vem de pequenas embarcações, de gentes e de mercadorias, singrando a região calma da maré protegida dos arrecifes entre o Poço e os ancoradouros. Rotina pitoresca, que como vimos não escapou aos olhares daqueles que narraram sua passagem pela capitania.

Ao sul do banco de areia encontravam-se os trapiches da alfândega, - onde está sito o atual Marco Zero da cidade -, era ali que comumente se fazia a

¹⁸⁹ Disponível em: <<https://artsandculture.google.com/asset/gate-and-slave-market-in-pernambuco/HAGYP-s0HWseBA>>. Acesso em: 03 de julho de 2020.

¹⁹⁰ Num parecer sobre os trabalhos de melhoramento do porto, já no século XIX, tem-se notícia que o banco de areia que separava o Poço do Mosqueirão não deixava que embarcações de dez a doze pés de fundo (aproximadamente 3m - 3,6m) atravessassem. cf. COSTA, Pereira da F. A. *Anais pernambucanos (1795-1817)*. Recife, FUNDARPE, 1958, Vol. VII, p. 244.

descarga das mercadorias, por uma “ponte” usada para comunicar da alfândega com as naves que ficavam na banda de dentro dos arrecifes. A carga recebida dos navios era devidamente mensurada e taxada, e somente então chegava aos mercadores que as vendiam na praça do comércio, no largo à frente da alfândega, ou mesmo nas lojas de sobrado pela vila. As embarcações paradas naquele ponto lançavam ferro nas pedras de coral da outra margem dos trapiches, ancorando num porto conhecido dos locais por Mosqueiro. Do nome podemos pelo menos imaginar a situação dos mareantes obrigados a guardar as embarcações na companhia destes insetos. Todavia era somente até aquele ponto do porto que as naves podiam desembarcar tanto em maré cheia quanto em baixa. Entretanto, os maiores inconvenientes daquela localidade nem eram as picadas, ou a diferença de calado, e sim o estreito daquele porto, que embaraçava o manobrar das naves que necessitassem cruzá-lo, pondo em risco tanto as de passagem quanto as aferradas. Além da vulnerabilidade que ficavam as naves amarradas no interior dos arrecifes, e que podiam ser facilmente atingidas pelo fogo de algum corsário que as atacasse do mar sem ter meios com que responder a ofensa.

Deste último inconveniente também gozavam as embarcações que se abrigavam desde a boca do Capibaribe até a praia formada nas margens do rio, entre a Igreja da Madre de Deus e o Forte do Matos, ponto que os moradores chamavam de Lamarão. Ao longo do século XVIII, devido ao processo de acúmulo de sedimentos no rio, fruto em boa parte do próprio crescimento da vila do Recife que ganhava braços e braços de terra do seu leito, já não havia calado suficiente para entrada de grandes veleiros de mais de dois mastros rio acima e até os modestos tinham certa dificuldade de navegar daquele ponto na maré vazante. Do Lamarão em diante, dizia a experiência dos habitantes da vila, somente as sumacas de menor porte eram capazes de cruzar por baixo da ponte de Santo Antônio, ou do Recife, - Ponte Maurício de Nassau - e seguindo o Capibaribe em diante, ter acesso às porções mais a interior da plaga. Caminho que servia fosse para redistribuir os cativos e mercadorias comprados no porto entre as grandes propriedades, ou mesmo passar para o rio Beberibe, como comumente faziam as embarcações

que buscavam água potável para o abastecimento da vila e das naus ancoradas no porto.¹⁹¹

A região do Poço como informa Pereira da Costa era alvo da preocupação e disputa das autoridades coloniais, que em uma série de tentativas de melhoramentos de sua segurança e calado, intencionavam como diziam “não perder aquele porto”. Uma das obras que visavam a manutenção do ancoradouro era a construção de um “molhe”, iniciada ainda no ano de 1700 e arrastada morosamente sem aparente solução até pelo menos o século seguinte.¹⁹² O molhe feito na linha dos arrecifes segundo a documentação, era necessário para a segurança das embarcações maiores atracadas no porto. É que as fendas na parede dos arrecifes, em época de inverno rigoroso, deixavam passar ondas que podiam facilmente superar em altura a resistência do arrecife, arrastando as embarcações que não tinham amarras suficientes, para um choque inevitável com o continente. Nestes tempos houve notícias de embarcações feitas em pedaços, e outra que precisou lançar sete ancoras para estabilizar-se. Conclusa aquela obra, a região do Poço poderia abrigar cerca de sessenta embarcações em duas linhas paralelas.¹⁹³

Além desta obra que consistia no aumento do nível dos arrecifes do porto do Recife e “tapamento de uma barreta”, existiu também uma série de medidas paliativas posteriores. Como a Provisão de 14 de abril de 1715 que consistia na proibição de que lançassem entulhos na praia à frente da vila do Recife para que não danificasse a estrutura portuária, ou a ordem real de 12 de junho de 1730, que restringia que se jogassem os lastros dos navios, o lixo e a caliça das casas, em algum ponto da rua ou no ponto chamado de “porto da Senzala”. Este porto deveria ser um ancoradouro instalado em algum ponto entre a Rua da Senzala Velha, e a nova ao norte da ponte de Santo Antônio.

¹⁹¹ Para a construção da narrativa do desembarque nos ancoradouros do porto, utilizamos de vários fragmentos documentais, dentre documentos de defesa, e discursos sobre o melhoramentos do porto, etc. cf. AHU – Avulsos de Pernambuco, Cx. 21, D. 1977. Lisboa, 30 de julho de 1704. Cx. 40, D. 3630. Recife, 27 de abril de 1730. Cx. 53, D. 4614. 26 de outubro de 1738. Cx. 55, D. 4764. Recife, 28 de novembro de 1739. Cx. 280, D. 19013. Recife, 15 de fevereiro de 1819. DE CARVALHO, Marcus JM; ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle De Biase. *Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831*. Almanack, n. 12, p. 44-64, 2016. Também devo agradecer a contribuição de Luana Ventura e Felipe Marinho, que me ajudaram a pensar todo este processo.

¹⁹² COSTA, Pereira da F. A. *Anais pernambucanos*. Recife, FUNDARPE, 1983, Vol. IV, p.456-457.

¹⁹³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 21, D. 1977. op. cit.

Embora a documentação não faça alusão clara, acreditamos que podia correr dali a etapa de redistribuição dos cativos saídos dos armazéns do Recife. A ordem buscava evitar que se fizesse este descarte junto ao ancoradouro dos navios dado que a prática era tida como a razão pela qual havia “entulhado” o porto, prejudicando seu calado a ponto de oferecer risco às embarcações maiores.¹⁹⁴

As ordens não parecem ter surtido muito efeito uma vez que no decorrer do século muitas denúncias, como a de que as embarcações de diversas partes aproveitavam-se da cobertura da noite para lançar seu lastro em pedra no porto. Ou pior ainda, de que se trouxesse lastro em areia. Porque as pedras ainda tinham utilidade na construção ou reformas necessárias para o espaço urbano, já a terra que era deixada pelos navios e entre eles os negreiros, estaria alterando a natureza - lê-se, calado - do porto. Posto que até então as embarcações que podiam contar com três “canais” para poderem ultrapassar o banco de areia do Poço do Recife, agora contariam com apenas um, e raso. Há de se considerar também que por sua natureza geográfica a Vila do Recife não dispunha de pedreiras próximas, de onde podia suprir de sua necessidade para a urbe, sendo então parte do material usado na reforma das construções urbanas tirado dos lastros em pedra das embarcações ancoradas no porto e dos armazéns que as abasteciam. Sinais de que tanto o redesenho da vila e seus aterros, quando a mudança no calado do porto, tinham relação direta com o cotidiano da atividade mercantil.¹⁹⁵

Na entrada das embarcações ao porto eram respeitados alguns sinais para demonstrar as autoridades em terra da procedência dos vasos, como o que as naves ao serem avistadas pelas fortalezas teriam que trazer uma fâmula ou bandeira no traque do mastaréu da proa, e só assim lhes seria permitida pela artilharia dos fortes a passagem rio acima. Do contrário, ficavam

¹⁹⁴ COSTA, *Ibidem*, p.459. AHU_ACL_CU_015, Cx. 40, D. 3645. Carta do sargento-mor e engenheiro Diogo da Silveira Veloso ao rei [D. João V], sobre a conveniência para a fortificação do Recife, de se pôr nos lastros dos navios, lixo e caliças, no porto a que chamam da Senzala.

¹⁹⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 18, D. 1835. Carta dos oficiais da câmara de Olinda ao rei [D. Pedro II] sobre a necessidade do exame das pedras dos lastros dos navios do porto para o concerto das pontes, em razão das queixas do administrador da Junta do Comércio, Feliciano de Torres e Ribeira. AHU_ACL_CU_015, Cx 86, D. 7064. Requerimento de Silvestre Vieira Cardoso ao rei D. José I, pedindo o ofício de guarda-mor do Lastro. AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11810. Ofício (1ª via) do governador da capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a necessidade dos navios vindos do reino transportarem pedras e não areia.

os navios rendidos sob o alcance dos canhões até serem visitado pelas autoridades.¹⁹⁶ O comando uma vez dentro do porto teria de procurar logo informar ao governador, e na ausência deste atendia o provedor, das intenções de descarregar ou mesmo de receber algumas provisões que se faziam necessárias quando a entrada no Recife não era um fim, mas uma etapa, planejada ou não do percurso.

No caso de serem as embarcações atracadas no porto, negreiros vindos dos portos africanos, eram taxados e tinham valores desdobrados para o caso daqueles que quisessem seguir do porto para as minas. Iniciada em 1711 a cobrança determinava o pagamento de 4\$500 por cativo que saísse do porto do Recife para os demais do império, e 9\$000 para aqueles desembarcados que seguissem pelos caminhos de terra até as minas. E pagariam 6\$000 se viessem de Angola, chamados “peças da Índia” e 3\$000, chamados somente de “peças” os da Costa. Em nova provisão, somente seis meses datada desta prática, este valor teria sido uniformizado em 4\$500.¹⁹⁷

Mas também acontecia dos capitães negreiros ao saberem de que melhores preços estavam sendo praticados em outros portos conduziam primeiramente para lá o grosso dos cativos de sua carga. Assim fez o capitão Francisco Xavier de Azevedo, vindo da Costa da Mina com uma passagem por Salvador, onde dizia já ter pagado os direitos devidos. O que não impediu a provedoria de cobrá-lo pelo desembarque dos escravizados no porto da vila do Recife.¹⁹⁸ O mesmo faria o capitão Leão Francisco da Silva, tendo armado e carregado duas embarcações no porto do Recife, e vendido os cativos que carregou no porto de Salvador.¹⁹⁹

¹⁹⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 82, D. 6876. Ofício do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, o [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Tomé da Costa Corte Real, sobre a chegada da frota, informando ter cumprido a ordem para prender a todos os marinheiros que estivessem fora de seus navios para evitar a deserção e a deternubação para se executar as visitas às embarcações com brevidade.

¹⁹⁷ FARIAS, Clara de A. *Negócios do Sertão e da Mina: sociedades comerciais e privilégios mercantis em Pernambuco no século XVIII*. in DE SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá et al. *Ramificações Ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do atlântico luso-século XVIII*. Mauad X, 2017, p. 177.

¹⁹⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 41, D. 3726. Requerimento do capitão Francisco Xavier de Azevedo ao rei, D. João V, pedindo restituição do dinheiro pago na capitania de Pernambuco em direitos de uns escravos da Costa da Mina, visto que já tinha pago tais direitos na Bahia.

¹⁹⁹ AHU_ACL_CU_005, Cx. 95, D. 7567. Relação emitida pelo escrivão da Alfândega Manuel Álvares Filgueiras dos navios e embarcações que entraram no porto da cidade da Bahia com carga de escravos provenientes do reino de Angola. AHU_ACL_CU_005, Cx. 102, D. 8046.

Quando os veleiros navegavam com bandeiras outras que não a portuguesa, cabia ao provedor da fazenda, escoltado pela guarda do porto, deslocar-se primeiramente até a embarcação para saber do comando do navio o porquê daquela visita. Muito embora os motivos alegados fossem quase sempre os mesmos, ou seja, o reabastecimento, desvio por mal tempo ou caça de corsários. Todavia, também não era incomum que antes mesmo da visita das autoridades, os habitantes da vila abordassem o navio, fornecendo provisões, informação e outros bens em troca de manufatura europeia ou miscelânea para adorno estético ou doméstico. Em todo caso a coroa cobrava das autoridades o devido zelo quanto à condução das visitas e averiguações nos veleiros estrangeiros, pois havia sempre no ar uma suspeita de que o motivo alegado para a parada feita nos portos da América portuguesa fosse com intenções outras daquelas declaradas, como a de praticar comércio considerado ilegal ou mesmo corso.²⁰⁰

Apesar desta preocupação constante das autoridades quanto à presença destes estrangeiros nos portos da América portuguesa, Pernambuco ao longo do século contou com vários eventos desta natureza, alguns dos quais tinham relação direta com o comércio de escravos. A partir de 1715, por carta régia se determinava um prazo de no máximo um dia para que fosse efetuado o socorro daquilo que necessitavam as embarcações arribadas no Recife. Sem que se permitisse a nenhum dos tripulantes descenderem dos navios ou mercadejarem com a população local. Em reforço à diretriz, em 1722, a coroa passava ordem informando que procedendo ao exame daquelas embarcações e averiguando a má intencionalidade daquela parada, que fosse tomada toda a carga para que ficasse exposta em hasta pública.²⁰¹

As contiguas ordens por si revelam que a prática das “arribadas” tornava-se cada vez mais comum, contando com subterfúgio de capitães e pilotos estrangeiros, e a acolhida dos comerciantes recifenses, desejosos das mercadorias. Numa embarcação negreira inglesa aferrada no porto do Recife

Carta do provedor da Alfândega Domingos da Costa de Almeida ao rei D. João V dando conta dos rendimentos dos direitos dos escravos que chegaram nos navios e embarcações provenientes da Costa da Mina.

²⁰⁰ HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos séculos XVII e XVIII: rumo: Brasil*. EdUSP, 2005, p. 275.

²⁰¹ COSTA, F. A. Pereira da. *Anais Pernambucanos (1701-1739)*. Vol. V, Recife. Arquivo Público Estadual, 1953, p. 18.

no ano de 1723, os tripulantes aproveitaram-se da cobertura da noite para ocultar da guarda do porto a visita de habitantes locais que compraram parte da carga que trouxera o veleiro. O governador na manhã seguinte ao saber do ocorrido, mandou apreender aqueles escravos que haviam sido trocados, cuja venda converteu-se em 2:400\$000 ao cofre da provedoria da capitania. Uma atitude que foi elogiada pelo Conselho Ultramarino, tornando-se um exemplo a partir de então para os próximos casos desta natureza.²⁰²

Havia no entanto, situações onde a necessidade da parada por falta de mantimento ou reparo era confirmada, ou no mínimo a averiguação era relaxada e se permitiam que os vasos pudessem ficar por mais tempo, até que os serviços considerados essenciais estivessem terminados e a embarcação tocasse o mar sem perigo. Nestes casos, não era incomum que as necessidades de mantimento, aguada ou reparo, fossem pagos com a carga de que traziam os vasos, inclusive com cativos. O que funcionou por algum tempo como um chamariz para os negreiros ingleses, franceses e até holandeses buscaram abrigo no porto de Pernambuco alegando necessidade de socorro e reabastecimento, cobiçosos do ouro que imaginavam que corresse por todo o Brasil. As autoridades embora atendessem a maioria das ditas arribadas não deixavam de mencionar sua desconfiança ante a “lábria” de alguns tripulantes. Por vezes se suspeitava que a própria tripulação vazasse os seus barris de água e escondesse os mantimentos para que pudessem entrar no porto livre de suspeitas e ali mercadejar com os habitantes. Permutando os escravos de sua carga por tabaco, ou mesmo ouro.²⁰³

Não se pode ignorar por outro lado o interesse das próprias autoridades em conseguir tirar algum proveito daquelas arribadas de sujeitos estranhos à vila. Uma vez que comercializar diretamente com aqueles sujeitos podia lhes render a perda do cargo e a exclusão de qualquer serviço à coroa, as autoridades podiam ao menos fazer o mestre da ribeira empregar os mais morosos artesãos no serviço das embarcações. Desta forma o tardo na

²⁰² Idem.

²⁰³ Para algumas das visitas estrangeiras aos portos da administração da capitania de Pernambuco e sua logística, cf. AHU – Avulsos de Pernambuco, Cx. 34, D. 3111. Cx. 34, D. 3112. Pernambuco, 8 de agosto de 1726. Cx. 38, D. 3401. Olinda, 3 de março de 1729. Cx. 38, D. 3431. Recife, 19 de maio de 1729. Cx. 39, D. 3488. Recife, 17 de julho de 1729. Cx. 73, D. 6121. Recife, 16 de junho de 1752.

conclusão do socorro rendia à fazenda uma boa soma de dinheiro vinda da venda da carga dos veleiros, posta em haste para pagar os custos dos gastos não só empregados em material e soldos daqueles que empregavam seu trabalho na calafetagem. Mas também eram cobradas as diárias em ração, mantimentos e munições. Além é claro, dos direitos pagos em dobro pela entrada dos produtos na alfândega, já que as embarcações não navegavam com bandeira portuguesa. Essa maneira de aumentar os fundos da fazenda real com a custosa lentidão dos trabalhos podia servir também para afastar as embarcações estrangeiras de uma possível segunda arremetida aos portos.²⁰⁴

Um fator que dificultava essa tentativa de controle rigoroso sobre o comércio praticado pelas embarcações estrangeiras nos portos a América portuguesa decorria, em boa medida, da própria composição da tripulação das embarcações. Apesar das reiteradas proibições de sujeitos portugueses alistarem-se a serviço de outras bandeiras que não fossem a portuguesa, não era raro que mareantes lusos fossem encontrados em meio às composições das embarcações estrangeiras. Muitos desses sujeitos já conheciam as dinâmicas das cidades portuárias, acidentes geográficos e abrigos naturais existentes entre as paragens, empregando este conhecimento a serviço de ingleses, franceses ou holandeses, que sabiam por intermédio destes das necessidades dos colonos e dos meios mais eficazes de introduzir estas mercadorias na colônia.²⁰⁵

Não era tão incomum assim que nas tripulações dos vasos estrangeiros aportados no Recife viesse algum marujo português. Estes sujeitos assim que encontrados eram declarados como desertores e acabavam enviados para o reino junto da próxima frota para lá responderem pelo mal feito. Uma malfadada caça a baleias promovida por uma escuna inglesa em 1776 terminou em algum tipo de motim, desbaratando parte da tripulação que acabou chegando de lancha para o litoral da capitania. Ao saber que dentre eles vinha um português, o marinheiro José Dias, José César de Meneses

²⁰⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 38, D. 3401, op. cit. HUTTER, Ibid., p. 277, 326.

²⁰⁵ SILVA, L. G. *A Faina, a festa e o rito. Uma etnografia Histórica sobre as gentes do mar (séculos XVII ao XIX)*. Campinas, Papyrus, 2001, p. 160.

acabou enviando todos os estrangeiros que “infestam nossa costa” sem assistência para o reino, onde João certamente acabou punido.²⁰⁶

Além disso, a própria geografia do litoral facilitava esses encontros. Havia quilômetros e quilômetros de praias, e pelo menos sessenta pontos dentre o norte e sul da capitania e suas anexas, como barras, cabos enseadas e Surgidouros para os quais já se tinha o conhecimento de que podiam entrar navios de fundo e desembarcar gente e mercadorias em terra.²⁰⁷ Esta mesma qualidade do litoral pernambucano foi em grande medida a razão pela qual durante o período da ilegalidade do comércio de escravos no século XIX, não havia falta de escravos nem de mercadorias contrabandeadas na praça.²⁰⁸

Os marinheiros portugueses servindo nas embarcações estrangeiras corriam o risco de quando descobertos serem enviados para corte e lá terem de responder por crime de deserção. As autoridades locais embora não pudessem dar conta da tamanha tarefa que era resguardar centenas de quilômetros de litoral praticamente aberto, podiam contar com certo apoio das populações litorâneas. E já se mostravam bastante atentas às estratégias dos navegantes estrangeiros, como os ingleses, por exemplo, que sob o subterfúgio de serem caçadores de baleias, ou tartarugas, desviados por mau tempo ou falta de provisões, buscavam abrigo nos portos mais afastados para mercadejar suas cargas e obter produtos americanos.²⁰⁹

²⁰⁶ APEJE (Recife, Pernambuco), Ordens Régias, n. 15, f. 63. 7 de setembro de 1776.

²⁰⁷ Os sessenta ancoradouros situam-se em acidentes geográficos como barras, enseadas, baías, surgidouros[sic] e cabos, numa área limitada ao norte, pelo rio Timonha (no norte do atual estado do Ceará) e ao sul pelo rio São Francisco. cf. AHU_ACL_CU_015, Cx. 25, D. 2314. Carta (2ª via) do governador da capitania de Pernambuco, Félix José Machado de Mendonça Eça de Castro e Vasconcelos, ao rei, D. João V, sobre a ordem para fortificar aquela capitania, a fim de evitar as invasões dos inimigos. Alguns dos portos dentro dos limites das capitanias de Itamaracá e Pernambuco estão descritos com mais detalhes no trabalho de Guilherme Medeiros, cf. MEDEIROS, G. de S. *Arte da navegação e conquista europeia do Nordeste do Brasil*. 2001. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco. Recife, p. 92-104.

²⁰⁸ DE CARVALHO, Marcus JM. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850*. 2ª ed. Editora Universitária UFPE, 2010, p. 101-104.

²⁰⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 125, D. 9483. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao secretário de estado do Reino e Mercês, marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre se examinar existência de marinheiros portugueses em navios estrangeiros, e se houver, enviá-los presos à corte, e não se permitir nenhum desembarque de navios estrangeiros pra que não comercializem com as pessoas da terra. Há também o interessante caso de um mestre de navio negreiro português teria impedido um conflito entre sua embarcação e uma inglesa, por ter conversado com a tripulação e os acalmado. Dizia falar bem o idioma dos estrangeiros por ter servido por anos dentre as suas embarcações. cf. HUTTER.op. cit.

Uma galera de nome *Princesa do Brasil*, contando com uma tripulação mista de holandeses e portugueses, contando com piloto e prático portugueses e um capitão holandês, por algum tempo conseguiu desviar das autoridades que a seguiam por suspeita de comércio ilegal até ser tomada na década de 1770. Relatava o documento de sua apreensão que o piloto não nomeado residia em Pernambuco, tanto que tentou evadir-se na praça na altura da apreensão. Era provavelmente o seu conhecimento das paragens navegáveis, que durante certo tempo deu vantagem para a galera holandesa para entrar e sair do litoral, conduzindo o seu negócio ilícito sem ser atingida, até ser finalmente capturada pelo capitão José Francisco Rocha e sua tripulação, da nave real *S. Henrique Imperador*.²¹⁰

Diversas não foram somente as bandeiras hasteadas aos mastros das naves que visitavam a capitania de Pernambuco e suas anexas durante o período estudado, como também foram variados os seus tipos. Esta diversidade de embarcações que era uma marca própria do século XVIII tinha lastro correspondente nas embarcações negreiras. Katia Mattoso encontrou 18 tipos diferentes de embarcações utilizadas no comércio Atlântico de escravos, dos quais predominavam em 55% dos casos as “grandes galeras” e as “ágeis corvetas”.²¹¹ Durante este período, a partir dos dados computados pela base de dados do TDST₂ pudemos observar que para o particular caso pernambucano, foram descritas 12 diferentes categorias de embarcações em circulação na faina negreira. Deve-se ressaltar, todavia, que em uma boa parte das viagens contabilizadas pela plataforma não consta esta descrição nos registros das embarcações, ou em caso de constar ser adversa àquela descrita nos registros do AHU ou do ANTT. Na ocorrência destes casos, demos preferência ao uso da categoria descrita pelos últimos *corpus*, porque podem ser consultados.

²¹⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 110, D. 8494. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Manoel da Cunha e Meneses, ao secretário de estado Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, informando as atitudes tomadas em relação aos gêneros e a tripulação do navio holandês, *Princesa do Brasil*, que arribou naquela costa.

²¹¹ MATTOSO, Katia M de Queirós. *Ser escravo no Brasil: Séculos XVI-XIX*. Petrópolis, RJ, Vozes, 2016, p. 71.

Também existem casos do uso de descritores genéricos como “corsários”²¹², ou estrangeiros como *schonner* ou *barque*²¹³, aplicados às embarcações armadas nos portos de Pernambuco. Classificações que destoam da própria natureza dos demais registros, podendo ser indicio de que foram obtidos da transcrição de arquivos ou *corpus* documentais produzidos por estrangeiros ao mundo lusófono, para quem aquelas formas de embarcação teriam outras denominações ou derivações. De toda forma a amostragem pode se referir a uma aproximação da diversidade náutica do porto, mas não a sua totalidade.²¹⁴

Eram aquelas mesmas embarcações apontadas por Kátia Mattoso, as que efetuaram o maior número de viagens para a capitania de Pernambuco. Com a particularidade local do uso intensivo das embarcações de menor porte, quando comparadas aos navios e galeras, mas muito mais ágeis que estes, como eram as corvetas. Segundo as estimativas do TDST₂, as corvetas foram empregadas no trato pernambucano em nada menos do que 54% de todas as viagens negreiras destinadas ao porto do Recife durante o período estudado, fazendo desta categoria de embarcações as que comumente compunham a paisagem do porto. Foram seguidas de longe pelas imponentes galeras, vasos de maior porte e capacidade que foram utilizadas em 15% das travessias. Com uma breve diferença entre estas e as rasteiras sumacas, que chegaram a efetuar 12% dos desembarques destinados ao porto da capitania.²¹⁵ Por serem da sorte de embarcações que se encontravam durante o ano todo fundeadas no porto, dizer algumas palavras sobre estes vasos revela muito das condições que enfrentavam não só os capitães e tripulantes que as manejavam no

²¹² O termo “corsário”, por exemplo, não se refere a uma categoria de embarcações, mas antes descrevia um vaso utilizado no corso ou contra ele. Em suma, uma embarcação que caçava outras. cf. PEREIRA, José Manuel Malhão. *História da Marinha Portuguesa. Navios, marinheiros e arte de navegar 1669-1823*. 2012, p. 121.

²¹³ Traduzidos como Escuna e Barco (a), respectivamente.

²¹⁴ Algumas observações sobre a defasagem dos registros do TSTD_w quanto as tecnologias das embarcações e suas tripulações, dentre outras podem ser visas no texto de Mariza Soares, cf. SOARES, Mariza de Carvalho. *O comércio “português/brasileiro” de escravos no Transatlantic Slave Trade Database*. **Almanack**, n. 22, p. 551-568, 2019, p. 562.

²¹⁵ De um total de 395 registros de viagens que contém a indicação do tipo de embarcação, 215 (54,4%) foram as corvetas (ou também, curvetas, segundo os registros), seguida por 59 (14,9%) galeras, 48 (12,2%) sumacas, 26 (6,6%) bergantins, 17 (4,3%) patachos, 15 (3,8%) navios mercantes, 9 (2,3%) navios (ou Ship nos registros), 2 (0,5%) paquetes, e os demais todos com somente um registro, ou (0,3%) Fragata (Fregata), schooner, corsário e barco (barque).Disponível em: <https://www.slavevoyages.org>.

Atlântico, mas especialmente dos escravizados apinhados a caminho da vila do Recife.

A importância da descrição das categorias das embarcações tem sido bastante discutida no que tange as estimativas e cálculos com que se baseiam - sobretudo os historiadores econômicos, - para explicar em média a lotação de cada viagem. Entendemos antes de tudo, da importância destes estudos estimativos, ainda mais no que tange a investigação de um período em que pese a dispersão dos documentos e registros. Muito deles dos quais se poderia produzir um cálculo mais seguro, subsistem ainda inacessíveis aos historiadores, ilegíveis ou quando não, parcial ou totalmente destruídos. Contudo, como faz questão de lembrar a historiografia já existente que se ateve à temática, mesmo quando o uso destas estimativas nos permite conhecer um panorama genérico da realidade do comércio de escravos, tem-se de aventar a adoção de análises desta natureza com certo cuidado quanto ao amplo emprego das categorias que descreviam os vasos do comércio e consequentemente da adoção sem ressalvas dos números estimados e imputados à sua capacidade de carga.²¹⁶

Dado que a categorização das embarcações dizia respeito somente à quantidade de mastros e a disposição do velames observados pela autoridade presente durante a feitura dos registros, a inconsistência da descrição das categorias de embarcação foi uma das características próprias da documentação. A depender do observador, mais ou menos atento à morfologia dos vasos, ao volume, ou o uso dos veleiros, os navios podiam ser descritos em diferentes momentos com diferentes categorias. Por uma questão de tentar uniformizar estas descrições, para os casos em que as naves são descritas em mais de uma categoria, e essa diferença de nomenclatura não for interessante para a questão a ser tratada, utilizaremos preferencialmente a descrita quando do seu desembarque.

Por último, deve ser lembrado ainda da existência da imprecisão típica da tecnologia artesanal empregada na construção naval nos primeiros estaleiros modernos. Que fazia com que as embarcações construídas numa mesma ribeira, utilizando padrões e madeiras muito parecidos acabassem

²¹⁶ SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *“Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011, p. 59-60.

tendo dimensões diferentes. De forma que podia acontecer, - e não foi raro ter encontrado - de embarcações que embora fossem descritas numa mesma categoria, dispondo de mesmo velame e medidas parecidas, tinham diferentes tonelagens e podiam ser carregadas com grande diferença no número de escravos.²¹⁷ As tentativas de padronização das embarcações só começam a ganhar maior fôlego na capitania, a partir da iniciativa do Marquês de Pombal de exigir que “todos os navios de altobordo [sic]” fabricados no estaleiro do Recife fossem feitos somente pelos riscos do mestre construtor do Real Arsenal da Marinha em Lisboa. Ficando a partir de 1775 proibidos que outros construtores ou os mestres da ribeira da vila do Recife fabricassem navios com “outros riscos”.²¹⁸

Servem-nos de exemplo por enquanto estes dois casos registrados ainda no TSTD₂ para o ano de 1758, o da imponente *Nossa Senhora da Boa Viagem e Santana* que capitaneada por Antônio Franco da Costa, embarcara de Luanda para Pernambuco 500 cativos; ou mesmo a mais modesta *Nossa Senhora do Monte do Carmo e São José das Portas*, comandada por Manoel Teixeira de Souza que trouxera da mesma Luanda, 333 cativos. Ainda naquele mesmo ano, dos ofícios do AHU temos conhecimento da *Nossa Senhora da Boa Viagem, de Senhorio Manoel Correia de Araújo*, que de costume trazia 512 escravos em cada viagem sua; e ainda a *Nossa Senhora do Monte Carmo e São Francisco Xavier*, uma das quatro embarcações que Luiz Ferreira de Moura, que costumava trazer 298 escravizados, mesmo que fosse arqueada em 186 cabeças. Todas as embarcações são classificadas como corvetas e como visto, com tonelagem bastante diversa, tanto entre si, quanto das médias do TSTD₂ que estimavam a arqueação de uma corveta em aproximadamente 251 cativos para meados do século XVIII, ou em 324 para fins da mesma centúria.²¹⁹

²¹⁷ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 48.

²¹⁸ APEJE (Recife, Pernambuco), *Ordens Régias*, n. 15, f. 35. 26 de Agosto de 1775.

²¹⁹ Ambas as viagens do TSTD₂ encontram-se identificadas como: “8861” - NS da Boa Viagem e Santana - e “8862” - NS do Monte Carmo S José das Portas. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org>. Àquelas referentes ao AHU provém da documentação: AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola para Pernambuco.

Aliás, feitas as devidas considerações quanto à natureza ou a possibilidade de encontro de desproporções nos registros, é partir destas mesmas estimativas que podemos perceber o predomínio das corvetas na navegação da faina negreira destinada ao mercado da capitania de Pernambuco. Estas corvetas eram navios de médio porte com propulsão a velas, que ficaram famosos durante o século XVIII e podiam ser descritas em termos de seu aparelhamento, - isto é, genericamente do modo como eram dispostas suas velas - como uma embarcação de dois mastros com velas redondas e entre-mastros, e gurupés com vela triangular, - ou no dizer de época, latina. Quando armada para combate no mar a corveta suportava uma única bateria, uma vez que era uma embarcação rasa, com pouco fundo, contando com apenas uma coberta.²²⁰ Além destas características que influíam para o seu melhor manuseio, as corvetas tinham outras qualidades que a adaptaram ao comércio negreiro. Como possuir um comprimento moderado para levar cargas e o desenvolvimento de uma boa velocidade, itens essenciais tanto para o transporte quanto à defesa em meio Atlântico.²²¹ Passada algumas décadas do século XIX a categoria corveta sofre alterações estruturais, melhoramentos tecnológicos devido ao sucesso de seu emprego nas fainas americanas. Dentre as mudanças as mais sensíveis nota-se a inclusão de mais um mastro, e de mais uma bateria de artilharia no convés.²²²

²²⁰ PEREIRA, José Manuel Malhão. *História da Marinha Portuguesa. Navios, marinheiros e arte de navegar 1669-1823*. 2012, p. 83-88. As *velas redondas*, a despeito do nome, são velas trapezoidais ligadas às vergas, isto é, os paus que cruzam os mastros perpendicularmente. Ganham este nome pela forma que ganham quando tomam vento. O *Gurupés* é o mastro fixado na extremidade da proa de qualquer embarcação. Está alinhado aos demais, mas ao contrário destes, projeta-se para frente formando um ângulo de 35°. A *vela triangular, ou latina*, contrário das redondas, içadas nas vergas, amarram-se entre um mastro e outro. Apesar do nome, podem ser triangulares ou trapezoidais. As triangulares são usadas, sobretudo no *Gurupés*, as segundas, entre os mastros. As *Cobertas*, geralmente descrevem também todo o tombadilho das baterias, melhor dizendo, a estrutura coberta montada na traseira das embarcações, ou especificamente, a parte de baixo do convés. cf. CAMPOS, Mauricio da Costa. *Vocabulário Marujo*, Rio de Janeiro: Na Oficina de Silva Porto, e Companhia. 1823. passim.

²²¹ MILLER, Joseph C. *Way of death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison: University of Wisconsin Press. 1988, p 368.

²²² Segundo o verbete presente na História da Marinha, estas mudanças surgiram nas corvetas a partir do ano de 1815. cf. PEREIRA, op. cit. Observamos, no entanto, que estas mudanças podem ter sido adotadas somente gradualmente, sendo descritas como comuns às categorias apenas posteriormente. Prova disso, é que o *Vocabulo Marujo* (1823) classifica a corveta como sendo uma embarcação de dois mastros. Diferentemente da descrição posterior do *Dicionário de Marinha* (1841), onde as corvetas já são descritas como embarcações de três mastros, com artilharia no convés. cf. CAMPOS, ibid., p. 3. AMORIM, João Pedro de. *Dicionário de Marinha*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841, p. 116.

Das corvetas que foram empregadas no trato para o porto de Pernambuco, para oito delas se tem notícia de todas as suas medidas e da carga que costumavam carregar. A maior delas foi a *Nossa Senhora da Boa Viagem*, que tinha 95 palmos (quase que 22m) de um extremo ao outro da nave, 31 palmos (7m) em sua maior largura e 15 palmos (3,4m) de altura. Medidas com as quais conseguia lotar debaixo do deque e no seu porão, nada menos do que 512 escravizados quando atravessava o Atlântico. Outra embarcação do gênero, a *Nossa Senhora do Monte Carmo e São Francisco Xavier*, posto que bem menor em comparação, contava com 17m de proa a popa, 5,4 m de largura e com 2,5 m de altura. O que a fazia comportar de costume 298 cativos apinhados debaixo do tabuado, mesmo que só devesse carregar 186 destes. Uma corveta que tivesse como medida a média de todas aquelas que o documento faz menção, teria então 19,5 m de comprimento, entre sua proa e popa, no seu ponto mais largo, teria estreitos 6,3 m, com um porão que tinha em média 3,3 m de altura. Com estas medidas a embarcação transportaria como o costume com o qual os comerciantes e capitães estavam habituados a apinhar, 386 africanos.²²³ Medidas levemente inferiores a um “típico navio negreiro britânico de 200 toneladas”, que empregado nos mesmos misteres, tinha por características físicas quilha de 21 metros de comprimento, por 7,5 m de máxima largura, e de bordo até o fundo do porão contava com 3,7 m de altura.²²⁴

Havia ainda outro tipo de veleiro de dois mastros aparelhado somente com vela redonda que eram os bergantins, ou brigues. Nomenclatura que segundo o dicionário diferenciava-os apenas por seu emprego num tipo de faina específica, quer guerra ou carga, respectivamente. De maneira que muitas destas embarcações podiam ser descritas com uma ou outra classificação, em diferentes documentos.²²⁵ Ou mesmo haver caso do uso de ambas as denominações, quando ocorreria alguma confusão da autoridade que redigia a documentação, o que era mais raro. Numa disputa sobre a posse

²²³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. op. cit. As medidas de todas as embarcações foram resumidas no Anexo I. Originalmente as medidas foram tiradas em palmos, a conversão para metros e as médias foram calculadas pelo autor.

²²⁴ KLEIN, Herbert S. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Funpec, 2004, p. 132. *Quilha*: É a primeira peça e alicerce, sobre que se forma o navio e que lhe confere seu comprimento máximo. CAMPOS, *ibid.*, p. 88.

²²⁵ CAMPOS, *ibid.*, p. 2. PEREIRA, *ibid.*, p. 97-99.

de uma embarcação datada de 1743, Mariana Inês de Vilhena e filhos, pediam provisão para confiscar a corveta ou bergantim e toda a sua carga ao capitão Francisco Pereira de Carvalho. Incapaz de identificar as diferenças entre uma e outra, o documento - certamente quem o redigiu - não exata a categoria do vaso, utilizando em seu lugar de ambos os termos.²²⁶ Esta denominação de categoria foi a mais mencionada dentre aquelas que faziam trato de cativos destinado ao Rio de Janeiro. Segundo Hebert Klein e Stanley Engerman, foram os bergantins utilizados em ao menos metade de todas as viagens entre o fim do século XVIII e o início do seguinte, seguidas somente de longe pelas galeras, empregadas no comércio daquelas plagas.²²⁷

O sucesso do uso das corvetas no trato promovido para Pernambuco nos parece mais uma evidência que corrobora a hipótese ensaiada ainda na conclusão do tópico anterior. Isto é, da adaptação das dinâmicas do comércio Atlântico de escravos promovidos para a capitania, com as dimensões da economia local. Daí, quando levamos em conta as especificidades e a latente necessidade de adaptação que a economia pernambucana passou observar desde as primeiras décadas do século XVIII, sobretudo como resultado das invasões holandesas, da tardia recuperação econômica da capitania, ou ainda da negativa intervenção, sob o ponto de vista da quantidade de embarcações, da CGPP na mercancia de escravizados, conseguimos entender o sucesso dos veleiros menores.

Embarcações relativamente menores como as corvetas, em comparação com categorias como as das galeras, exigiam menos capitais para seu devido aparelhamento e viajavam mais rapidamente entre os portos da costa africana. Porém em contrapartida, a sua capacidade de carga era bem menor, o que diminuía o número de carga embarcada e os ganhos com frete para o consignador. Ao passo que trazendo menos escravizados, elas podiam rapidamente mercadejar com a quantidade de cativos que o mercado interno tinha capacidade de absorver a cada viagem. Isto diminuía os riscos envolvidos

²²⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 58. D. 4996. Requerimento de Mariana Inês de Vilhena e de seus filhos ao rei D. João V, pedindo provisão para poder dar execução à sentença de confisco do bergantim ou corveta Nossa Senhora do Pilar e São Francisco e sua carga, de que era capitão Francisco Pereira Carvalho.

²²⁷ Id.; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. PELAEZ, Carlos M.; BUESCU, Mircea. A moderna história econômica. Rio de Janeiro: APEC. 1976, p. 102.

com o empreendimento, com viagens mais curtas, e menores gastos com a manutenção dos cativos nos barracões, conseqüentemente, reduzia também a margem de lucro por viagem que podia ser obtida por senhorios e capitães. Os díspares entre os usos das embarcações e a situação econômica das plagas, em condições ou não de encabeçar certos empreendimentos fica um pouco mais nítida quando feita alguma comparação.

No que tange a situação do porto baiano, as primeiras décadas do século XVIII conheceram uma profusão de embarcações, dentre as quais predominavam primeiramente as sumacas e os patachos. As galeras, no entanto, passam a predominar naquela carreira durante a quarta década da centúria. O que para Cândido Eugênio Domingues de Souza teria sido um sinal do vulto alcançado pelo comércio de escravos entre a Bahia e a Costa da Mina, gerando capitais suficientes para serem reinvestidos com maior intensidade na carreira. Aumentando o uso desta categoria de vaso, que seria usada desde pelo menos a segunda década do mesmo século.²²⁸ É que àquela altura, livre da ação de tantos corsários que infestaram os mares em África durante primeiras décadas do XVIII, como da amenização da ação das demais potências estrangeiras, os grandes comerciantes e investidores podem ter sido levados a sentirem-se mais seguros a lançarem empreendimentos com maior custo e capacidade, como eram os encabeçados nos vasos daquele porte.

As galeras também foram utilizadas no século XVIII para o comércio de escravos para Pernambuco desde a década de 1720, constituindo-se segundo se estima, da segunda categoria de embarcação mais mencionada nos registros. Lado a lado com os navios, elas também foram as maiores embarcações destinadas à faina negreira do período. Galeras eram naves de três mastros, com dois mastaréus em cada um, utilizando em todos eles o velame redondo. Completava o aparelhamento da nave com velas latinas triangulares armadas à proa da embarcação, e com as quadradas (trapezoidais) nas vergas do mastro de mezena. As galeras, assim como as corvetas, só que estas em diminutas dimensões, dispunham também de camarotes fixados suspensos na amurada, - isto é, nas laterais do navio, acima da linha d'água. Adaptação que embora fosse comumente somada ao espaço

²²⁸ SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *“Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011, p. 59.

interior das naves na hora de se calcular a capacidade dos navios em carregar escravos, servisse apenas para guardar a carga pessoal dos seus tripulantes. As galeras eram consideradas um navio raso, dispondo de pouca quilha, ou fundo. O que era estimado por ideal para uma embarcação da faina em África, onde a pouca profundidade da maioria dos portos não permitia a ancoragem ou mesmo aproximação de navios que necessitassem de maior calado.²²⁹

Essas embarcações de maior volume eram também devidamente mais pesadas, de lenta marcha pelos mares e, portanto, quando carregadas ficavam mais vulneráveis ainda às razias sempre ameaçadoras dos corsários ou estrangeiros, como das que fizeram continuamente os holandeses na África Ocidental, especialmente na década de 1720. Também a isto podemos creditar o seu tardio uso na faina pernambucana, somente quando a navegação dispunha de alguma segurança nas bandas de África, momento em que a navegação gozava de maior estabilidade para poder arriscar capitais maiores, é que as galeras armadas do Recife fizeram-se mais presentes.

A única galera para a qual dispomos das medidas é não por coincidência a mesma *Aleluia da Ressurreição e Almas*. A galera, que sem sombra de dúvidas foi uma das maiores embarcações a fazer sua faina na capitania de Pernambuco, media de proa a popa 24,4m, onde 14m destes eram somente do convés. Apesar do seu comprimento ela não parecia ser uma embarcação larga, contando com menos de 6 metros no seu ponto mais largo. Entre o seu fundo e o tabuado de seu convés, havia três compartimentos que somavam 10m de altura, onde certamente dividiam-se os seus tripulantes e os cativos carregados em espaços diferentes conforme idade e sexo. Para a circulação do ar a nave contava com vigias e portinholas nos níveis inferiores, orifícios que deveriam ser gradeadas pra evitar qualquer possibilidade de fuga. No porto do Recife e em termos de porte, a galera *Aleluia da Ressurreição e Almas* somente era comparável ao navio *Bom Jesus*, semelhante à galera em quase todas as disposições. A distinção entre as duas naves ficava a cargo do

²²⁹ PEREIRA, *ibid.*, p. 64. AMORIM, *ibid.*, p. 169. CAMPOS, *ibid.*, p. 57. RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2005, p. 145-147. Os *Mastarés* são mastros de menor calibre que se fixam aos mastros, propriamente ditos, para aumentar sua altura. *Mastro de Mezena* é o mastro preso à popa (traseira) da embarcação. cf. CAMPOS, *ibid.*, *passim*.

porão, que no navio dividia-se somente em duas porções, o que era compensado em sua largura em média um metro e meio mais avantajada que a galera. Cada metro desta diferença contava na hora de lotar as embarcações de maneira que o *Bom Jesus* era capaz de transportar 741 cativos, enquanto que a *Aleluia da Ressurreição e Almas* era arqueada conforme o costume em até 706 escravizados, um diferença de 35 cativos, apinhados naqueles pouco mais de um metro “extras”.²³⁰

Outra categoria era a das sumacas e os patachos que segundo os dicionários, descreviam embarcações que passaram a ser utilizadas nas fainas dos territórios ultramarinos, depois de adaptadas e disseminadas a partir dos contatos comerciais dos portugueses com o oriente. Eram navos de dois mastros, com poucas diferenças entre elas. Os patachos, no mastro da frente geralmente utilizavam mastaréis para que pudessem aumentar seu tamanho ao ponto de cruzarem cinco velas redondas, e no mastro de popa, armava velas latinas quadrangulares. Diferiam das sumacas em sua constituição, por utilizarem apenas um mastaréu no mastro do traquete, de forma que não cabia cesto de gávea. Para que se faça uma última menção à ideia do quanto as categorias podiam confundir as autoridades que as descreviam na documentação colonial, ambas as embarcações diferiam muito pouco ainda das polacas. Veleiros que igualmente tinha dois mastros, mas contrário aos primeiros, aparelhavam todos eles com velas redondas.²³¹

Nestas embarcações, as cabines e dormitórios de oficiais e demais tripulantes ficavam abaixo do convés principal. Aquele era o principal espaço de que dispunham aqueles vasos, e para fins de cálculo de sua arqueação, a maior porção que cabia cativos, a despeito do seu convés inferior ser deveras diminuto. O que parece ser um indicativo de como vinham apinhados os escravizados que embora fossem descritos como destinados a um cômodo, certamente vinham em sua maioria, num ainda menor. Os patachos possuíam ainda mais um vão quando comparados às sumacas, localizado entre suas cobertas, com pouco mais de um metro de altura. Espaço que podia facilmente conter as cargas particulares dos tripulantes, ou muito dificilmente, fazer caber

²³⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. op. cit.

²³¹ RODRIGUES, *ibid.*, p. 149. PEREIRA, *ibid.*, p. 127-129. AMORIM, *ibid.*, p. 233 e 285. *Mastro do Traquete* é o mastro preso à proa (dianteira) da embarcação. cf. CAMPOS, *ibid.*, p. 3.

cativos rudemente apinhados. Segundo Joseph Miller a utilização das sumacas no trato destinado a capitania de Pernambuco estaria restrita à carreira com a África Ocidental. Segundo o autor, nos anos de vigência da companhia monopolista poucas das embarcações foram categorizadas como sumacas, já que seriam as corvetas as preferidas naquela lida. Todavia seu emprego na faina da África Central longe de parecer atípico, era bastante perceptível. Ainda que o seu definitivo aumento se desse durante os anos de 1780, durante o encerramento das atividades da Companhia. Até mesmo as corvetas, por outro lado, foram amplamente utilizadas no caso pernambucano para o trato como um todo. Sendo a categoria que teria sido utilizada em mais viagens até mesmo na África Ocidental.²³²

Das embarcações descritas como sumacas ou patachos, para sete se possui notícia de todas as suas medidas e capacidades. Em critério das medidas das naves, as da categoria dos vasos de menor porte parecem ter sido de todas, aquelas com portes dos mais variados. As sumacas *Nossa Senhora do Rosário e Nosso Senhor Jesus das Portas*, e *Nossa Senhora dos Prazeres e São Pedro Gonçalves*, ambas do comerciante Luiz Ferreira de Moura, foram as maiores desta categoria empregadas no trato de Pernambuco. A despeito de serem comumente tratadas como veleiros de menor porte, algumas destas embarcações eram maiores do que muitas das corvetas ancoradas no porto, prova disso, serem arqueadas de comum em 441 e 368 escravizados. Números superiores à média de que traziam as corvetas.²³³

Havia também sumacas cujo porte era bem mais modesto. Como a *Nossa Senhora do Rosário*, também do senhorio Luiz Ferreira de Moura e que embora fosse arqueada para costumeiramente embarcar 216 cativos, possuía somente 11 metros de comprimento, por 5 metros de largura e que chegava a estreitar em 3 metros nas extremidades. Medidas muito distantes dos navios de porte ancorados no Recife, e bem próximas às das chalupas saídas de Bristol em direção da África que escandalizariam Thomas Clarkson por seu minúsculo porte para tamanho empreendimento. Embarcações que embora se

²³² AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. op. cit. MILLER, Joseph C. Ibid., p 370 - 373. A discordância é feita tomada dos dados do TSTD₂, disponível em: <https://www.slavevoyages.org>

²³³ Idem.

autoproclamassem negreiras deveriam ser usadas somente como barcos costeiros que adquiriam poucos cativos nos rios africanos, para carregar até as capitânicas, naus maiores, que funcionavam como verdadeiras feitorias móveis.²³⁴ Uma destas embarcações teria arribado no território da capitania de Pernambuco em 1768. O veleiro tratado como bergantim, - embora não pareça merecer tal categorização, - teria se separado da embarcação que capitaneava o empreendimento e carregava o montante de 500 africanos escravizados. Por conta da imperícia de seu piloto, acabaram tendo de navegar “ao arbítrio dos ventos e dos mares”, onde a tripulação do pequeno veleiro testemunhou a perda do piloto e de mais oito dos somente dez negros que conseguia a bordo. Foi a fome a derradeira da maioria dos tripulantes, uma vez que a nave posto que pequena, só tinha algumas armas, uns barris de manteiga e meia pipa de água salgada, no inventário feito da capitania.²³⁵

Falando restritos quanto à capacidade de lotar as embarcações em escravos, os patachos por conta daquela cobertura extra já citada, levavam uma vantagem em relação às embarcações de mesmo porte. Dispondo praticamente de medidas idênticas, quanto ao comprimento, à largura e altura, o patacho *Nossa Senhora dos Remédios* do senhorio Félix Garcia Vieira, por exemplo, podia carregar com 357 escravizados nas suas travessias pelo Atlântico, contando assim, com nada menos que 127 escravizados a mais dos 230 que a sumaca *Nossa Senhora da Guia*, de porte idêntico, transportava comumente para o porto do Recife. Ao considerar a condição daquele pobre compartimento, e seus pouco mais de um metro de altura que davam vantagem aos patachos, somando ao fato de que em nenhuma destas embarcações se descreveu a existência de vigias ou portinholas, pode-se pelo menos imaginar o tipo de circunstância pelas quais enfrentavam os africanos embarcados reclusos naqueles vasos em seu trajeto para a capitania.²³⁶

²³⁴ REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 71.

²³⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx.106, D.8209. Recife, 30 de setembro de 1768. Ofício do governador da capitania de Pernambuco conde de Povolide, Luís José da Cunha Grã Ataíde e Melo, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a arribada de uma nau inglesa de dois mastros naquela capitania e o envio dos autos que se procederam sobre o assunto.

²³⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. op. cit.

A diferença com os gastos que se faziam com as embarcações variavam no tempo, nos portos para os quais os vasos se destinavam, mas, sobretudo em relação ao porte do empreendimento disposto sobre aquele tabuado. Além do lógico aumento do capital necessário para adquirir e custear uma embarcação de maior porte, cujas dimensões exigiam mais gastos com cordame, velame, com o quantitativo de mercadorias, soldo de tripulantes, e ainda as provisões que tamanhos vasos tinham de dispor. E que infelizmente são dados para os quais quase não se há vestígios. Havia, todavia, outros gastos feitos na outra margem do Atlântico, que se somavam às despesas fixas de armação e em direitos, os devidos à coroa e suas autoridades, e também aqueles que comumente eram pagos aos potentados africanos. Custos que tinham diferentes pesos, porque levavam em conta para fins de cálculo as diferentes categorias de embarcações e a sua capacidade em cargas dispostas àquele negócio.

No rolo das despesas que de costume faziam as embarcações destinadas à faina negreira da Costa da Mina, saídas dos portos da América portuguesa, sumacas, corvetas e galeras eram cobradas em valores diferentes. Em Ajudá, por exemplo, se os gastos de sumacas e corvetas eram muito parecidos, para os direitos e costumes pagos pelas galeras chegava a ser 1:334\$800 mais caros. Caso navegasse em direção aos portos de Epe, Badagri ou Porto Novo, estes mesmos custos podiam alcançar uma diferença no valor de 1:523\$200.²³⁷ Alguns destes gastos ajuda a explicitar a razão das diferenças regionais no padrão característico das embarcações utilizadas para o comércio de escravos. Marcus Rediker observa as mesmas diferenças em porte para as embarcações negreiras saídas dos diferentes portos de Inglaterra e da América inglesa, embora coloque na conta das preferências e padrões de construção regionais, a razão da adequação do porte das embarcações utilizadas nos portos ingleses e americanos.²³⁸

²³⁷ CALDAS, Jozé Antonio. *Notícia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente anno de 1759*. ed. LOSE, Alícia Duhá; Mazzoni, Vanilda Ssignac de Sousa; PEÑAILILLO, Perla Andrade. 2ª ed. Salvador: Edufba e Memória e Arte, 2017, p. 341-343.

²³⁸ REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 73.

Independentemente do porte, foram várias as embarcações que durante o século XVIII, singraram o Atlântico nas rotas que ligaram Pernambuco à África. Segundo a plataforma do *slavevoyages* para pelo menos 220 viagens se tem ao menos o registro da invocação, isto é, do nome dado aos veleiros, e em 395 delas podemos contar com uma descrição de categoria.²³⁹ No entanto, este número relativo à nomenclatura dificilmente diz respeito fielmente à quantidade de navios que visitaram eventualmente o porto do Recife para a mercancia de gente escravizada. Como já mencionado, o formato da plataforma agrupa dados de diversas fontes, registros de uma orla e outra do Atlântico, para os quais as diferentes autoridades, ou mesmo os posteriores historiadores, reproduziram com nomes que nem sempre tem correspondência entre si. Sendo comum o duplo registro em casos de navios que saídos de África desembarcaram em mais de um porto, ou daqueles que foram registrados com mais de uma invocação, mesmo sendo o mesmo veleiro.

Neste sentido, para fins de observar o vulto das embarcações imersas no trato de cativos, optou-se por reproduzir somente os registros de invocação que tivessem correspondência no Arquivo Histórico Ultramarino, conforme se vê na Tabela 3. Apesar desta escolha fatalmente tender a não incluir muitos dos registros reproduzidos na plataforma, que por serem provenientes de acervos documentais com os quais não dispúnhamos de acesso, não quisemos incluir. Todos os registros utilizados pela tabela, por outro lado, puderam ser mais facilmente consultados, já que tem correspondência na documentação coeva acessível. Antes de tudo, rastrear a posse das embarcações na capitania não foi à pretensão deste trabalho e tampouco seria uma possibilidade viável de ser observada a partir somente das fontes consultadas. Seu uso no trabalho atrela-se à noção de todo, e pode auxiliar nas correspondências futuras dos próximos capítulos. Os registros foram descritos com base no nome da embarcação, - ou como os documentos fazem menção, a invocação; mais o nome do senhorio e do capitão ou mestre caso exista registro.

Entretanto, vale lembrar que eventualmente o senhorio na verdade era apenas o “cabeça” de um investimento feito em conjunto, e que não raramente

²³⁹ Disponível em: <https://www.slavevoyages.org>.

contava com a participação de outros comerciantes ou mesmo capitães e mestres de navio. Luiz Ferreira de Moura, dono de vários navios que empregava na praça, tinha partes dos navios em conjunto com alguns dos capitães negreiros, como Antônio José Brandão na *galera Nossa Senhora da Penha*, e Antônio Marques no navio *Nossa Senhora do Socorro, São José e Almas*.²⁴⁰ A não sobrevivência da maioria dos registros dos livros de contas e de cartório impede-nos de evidenciar essa característica da economia dos navios. Todavia, existem alguns registros, mesmo que fragmentários desta prática e serão evidenciados sempre que se faça necessário no decorrer dos próximos capítulos.

Os primeiros registros com certo grau de detalhamento que pudemos visualizar as embarcações que trouxeram os escravizados ao porto do Recife datam das primeiras décadas do século XVIII. Esta documentação visava informar especialmente sobre o rendimento dos direitos pagos nas alfândegas, mas arrola também não só a quantidade dos vasos, como seus nomes, o nome de seus capitães ou mestres, a rota e a quantidade de cativos de que trazia. As embarcações registradas entre 1740 e 1746, devem-se a investigação da prática superlotação e contrabando promovidas pela Provedoria da Fazenda. Os registros entre 1749 e 1758, provem de dados informativos sobre o comércio da capitania, pedidos de permissões para comercializar na costa africana, e estudos sobre padronização do trato negreiro, projetando a instalação de uma companhia de comércio. Também foram incluídas as embarcações que segundo o registro da alfândega sob a guardada do APEJE foram armadas entre 1764 e 1782. E por último os mapas da marinha da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, que estavam destinadas a viagens entre os portos da África e a capitania. Outra sorte destes registros encontra-se ainda pouco explorada no acervo da Torre do Tombo, mas infelizmente, boa parte deles ainda não foi digitalizada.

²⁴⁰ As viagens da galera e do navio estão descritos como “8846” e “8835” no TSTD₂. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org>.

Tabela 3 - Embarcações negreiras atuantes de Pernambuco (1724-1780)

Ano	Tipo	Invocação	Senhorio	Capitão / Mestre
1724		<i>NS. do Rosário e Almas</i>		
1724	Navio	<i>(?) e Almas</i>		Manoel Santiago Machado
1724	Sumaca	<i>S. Antônio e Almas</i>		João Martins Pereira
1724	Navio	<i>NS. da Boa Morte e todos os santos</i>		Manoel de Souza Santiago
1724	Sumaca	<i>NS. da Boa Morte</i>		Francisco Xavier de Azevedo
1724	Sumaca	<i>NS. da Conceição</i>		Tomás Ferreira de Morais
1724	Patacho	<i>NS. do Pilar S. Antônio e Almas</i>		Manoel Antunes Ferreira
1724	Bergantim	<i>S. Anna e S. Antônio e Almas</i>		Antônio Francisco
1724	Navio	<i>Aleluia da Ressurreição e Almas</i>		Félix Garcia Vieira
1724	Bergantim	<i>NS. de Oliveira e S. Quitéria</i>		José Gomes
1728	Navio	<i>NS. do Pillar S. Antônio e Almas</i>		Manoel Antunes Ferreira
1728	Navio	<i>NS. do Rosário S. Antônio e Almas</i>		João Pereira dos Santos
1728	Navio	<i>NS. da Apresentação S. Antônio e Almas</i>		Manoel André dos Santos
1728	Navio	<i>S. Ana e S. Antônio</i>		Simão Duque
1728	Corveta	<i>S. Ana e S. Joaquim</i>		Francisco (Baller)
1728	Navio	<i>NS. da Vida e S. Antônio</i>		Manoel Borges Rios
1728	Navio	<i>S. Cristo da misericórdia</i>		Manoel Passos Rosado
1728	Navio	<i>NS. do Carmo e S. Teresa</i>		João Batista Miranda
1728	Bergantim	<i>NS. da Oliveira e S. Quitéria</i>		José Martins Pereira
1728		<i>Bom Jesus S. Antônio e todos os Santos</i>		João Rodrigues
1728		<i>NS. da Conceição S. Antônio e Almas</i>		Manoel do Vale de Carvalho
1728	Navio	<i>Jesus Maria José</i>		Joaquim Rodrigues Pereira
1731	Sumaca	<i>NS. da Boa Morte e Penha de França</i>		Francisco Xavier de Azevedo
1740	Navio	<i>NS. do Monte Carmo e S. João Batista</i>		Agostinho Ferreira de Braga
1742	Corveta	<i>NS. do Monte Carmo</i>		Caetano Ferreira de Carvalho
1745	Navio	<i>NS. das Mercês e S. José</i>		Manoel da Costa Viana
1745	Navio	<i>NS. da Boa Viagem e Santana</i>		Antônio Franco da Costa
1745	Navio	<i>NS. dos Remédios, S. Francisco e S. Antônio</i>		Leão Francisco da Silva

1745	Navio	<i>S. Ana, S. Antônio e Almas</i>		José de Oliveira
1746	Navio	<i>NS. da Madre de Deus e Almas</i>		João Batista Miranda
1746	Navio	<i>NS. do Carmo, S. José e Almas</i>		Manoel Rodrigues Farto
1749	Patacho	<i>NS. dos Remédios e S. Antônio e Almas</i>	Félix Garcia Vieira	
1749	Corveta	<i>NS. do Carmo e S. Elias</i>	Félix Garcia Vieira	
1749	Patacho	<i>NS. da Madre de Deus e Almas</i>	Basílio Rodrigues Seixas	
1749	Patacho	<i>NS. da Conceição S. Anna e S. Antônio</i>	Custódio Ferreira de Carvalho	
1749	Corveta	<i>NS. do Carmo e S. Antônio</i>	Francisco Gomes da Fonseca	
1749	Galera	<i>Aleluia da Ressurreição e Almas</i>	José de Freitas Sacoto	
1749	Bergantim	<i>NS. do Pilar S. Antônio e Almas</i>	João Ribeiro de Oliveira	
1749	Bergantim	<i>NS. do Livramento S. Antônio e Almas</i>	José Vaz Salgado	
1749	Corveta	<i>NS. do Carmo e S. Francisco</i>	José Vaz Salgado	
1749	Corveta	<i>NS. das Mercês do S. José</i>	José Vaz Salgado	
1749	Navio	<i>S. Anna e S. Joaquim</i>	Manoel Correia de Araújo	
1749	Galera	<i>NS. da Penha de França, S. Anna e Almas</i>	Luiz Ferreira de Moura e Antônio José Brandão	
1750	Navio	<i>NS. do Bom Sucesso, S. Antônio e Almas</i>	Luiz Ferreira de Moura e Antônio Marques	Leão Francisco da Silva
1750	Navio	<i>NS. dos Remédios e Almas</i>		João Batista Lisboa
1750	Galera	<i>NS. da Penha de França e S. Anna</i>		Francisco Lopes Cobra
1750	Galera	<i>NS. da Boa Viagem e S. Anna</i>		Antônio Franco da Costa
1752	Sumaca	<i>NS. do Carmo, Sr. Bom Jesus da Portas e Almas</i>		Guilherme (Fixer)
1752	Navio	<i>NS. da Boa Viagem e S. Anna</i>		Feliciano Gomes da Costa
1753	Galera	<i>S. Antônio</i>	Luiz Ferreira de Moura	
1753	Corveta	<i>NS. da Guia, S. Antônio e Almas</i>		Paulo Barbosa de Faria
1753	Navio	<i>NS. do Carmo e S. Francisco Xavier</i>		Francisco Lopes Cobre
1753	Galera	<i>NS. do Carmo e S. Elias</i>		João José de Arruda
1753	Sumaca	<i>Jesus Maria José</i>		Cristóvão da Cunha Soares
1753	Galera	<i>NS. do Monte Carmo e S. João Batista</i>		Francisco do Vale
1754	Galera	<i>Aleluia da Ressurreição e Almas</i>	José de Freitas Sacoto	José Francisco Rocha

1754	Galera	<i>Sr. Bom Jesus de Bouças e NS. da Conceição</i>		Manoel Francisco dos Prazeres
1754	Galera	<i>NS. da Mãe de Deus e Almas</i>		José Gonçalves Marques
1756	Corveta	<i>NS. do Monte do Carmo</i>	Manoel Correia de Araújo	
1757	Sumaca	<i>NS. do Rosário</i>	Manoel Correia de Araújo	
1757	Corveta	<i>NS. do Gudalupe S. Bom Jesus dos Navegantes</i>	Antônio Dias de Almeida	Francisco Xavier de Carvalho
1758	Navio	<i>S. Bom Jesus</i>	Antônio José Brandão	
1758	Galera	<i>Aleluia da Ressurreição e Almas</i>	José de Freitas Sacoto	Manoel Gomes dos Santos
1758	Corveta	<i>NS. da Boa Viagem</i>	Manoel Correia de Araújo	
1758	Patacho	<i>NS. da Madre de Deus e Almas</i>	Bazílio Rodrigues Seixas	
1758	Corveta	<i>NS. da Madre de Deus</i>	Patrício José de Oliveira	
1758	Sumaca	<i>NS. dos Prazeres e São Pedro Gonçalves</i>	Luiz Ferreira de Moura	
1758	Corveta	<i>NS. do Rosário, Santo Antônio e Almas</i>	Antônio Gomes Ramos	
1758	Barco		Antônio de Almeida, Antônio Fagundes, Bento Coelho Ferraz	
1758	Sumaca	<i>NS. do Rosário e NS. Jesus das Portas</i>	Luiz Ferreira de Moura	
1758	Corveta	<i>NS. do Pillar</i>	José Vaz Salgado	
1758	Patacho	<i>NS. dos Remédios</i>	Félix Garcia Vieira	
1758	Sumaca	<i>S. Miguel, S. Antônio e Almas</i>	João Crisóstomo	
1758	Corveta	<i>NS. de Guadalupe</i>	Antônio Dias de Almeida	
1758	Corveta	<i>NS. da Guia, S. Antônio e Almas</i>	Antônio Gomes Ramos	
1758	Corveta	<i>NS. do Monte Carmo</i>	Joaquim Ricardo da Silva	
1758	Sumaca	<i>NS. do Rosário</i>	Luiz Ferreira de Moura	
1758	Corveta	<i>NS. do Monte Carmo e S. Francisco Xavier</i>	Luiz Ferreira de Moura	
1758	Sumaca	<i>NS. da Guia</i>	Joaquim Ricardo da Silva	
1758	Corveta	<i>NS. do Monte Carmo e Sr. Bom Jesus das Portas</i>	Antônio José Brandão	Manoel Teixeira de Souza
1758	Corveta	<i>NS. da Boa Viagem e S. Anna</i>	Antônio Franco da Costa	Antônio Franco da Costa
1758	Corveta	<i>NS. do Pillar S. Antônio e Almas</i>	José Vaz Salgado	Inácio José da Silva
1758	Galera	<i>NS. da Conceição da Ponte Sr. Bom Jesus das Portas</i>	Manoel Correia de Araújo	Francisco Lopes Cobra / Roque Jacinto de Souza

1764	Galera	<i>NS. da Conceição da Ponte, Sr. Bom Jesus das Portas</i>	CGPP	Marcelino César de Andrade
1765	Corveta	<i>NS. da Natividade e S. Francisco Xavier</i>	CGPP	Pedro da Costa Cirne
1766	Corveta	<i>Santíssimo Sacramento</i>	CGPP	Francisco Rodrigues Teixeira
1766	Corveta	<i>NS. da Rosário</i>	CGPP	Marcelino César de Andrade
1766	Corveta	<i>NS. da Boa Fortuna</i>	CGPP	Francisco Xavier de Carvalho
1767	Galera	<i>Sr. Jesus do Bonfim e S. Pedro</i>	CGPP	Marcelino César de Andrade
1768	Corveta	<i>NS. da Natividade e S. Francisco Xavier</i>	CGPP	Francisco Rodrigues Teixeira
1769	Corveta	<i>NS. da Natividade e S. Francisco Xavier</i>	CGPP	Pedro da Costa Cirne
1769	Corveta	<i>NS. do Rosário e S. Antônio e Almas</i>	CGPP	Francisco Rodrigues Teixeira
1771	Corveta	<i>Santíssimo Sacramento</i>	CGPP	André Vieira de Melo
1771	Corveta	<i>NS. do Rosário e S. Antônio</i>	CGPP	Pedro da Costa Cirne
1771	Corveta	<i>NS. da Natividade e S. Francisco Xavier</i>	CGPP	Francisco Rodrigues Teixeira
1772	Corveta	<i>Santíssimo Sacramento</i>	CGPP	José Pereira
1772	Corveta	<i>NS. do Rosário e S. Antônio</i>	CGPP	André Vieira de Melo
1772	Corveta	<i>NS. da Natividade e S. Francisco Xavier</i>	CGPP	Pedro da Costa Cirne
1773	Corveta	<i>S. José</i>	CGPP	Francisco Rodrigues Teixeira
1774	Corveta	<i>NS. da Natividade e S. Francisco Xavier</i>	CGPP	José Pereira
1775	Corveta	<i>S. Antônio e Almas</i>	CGPP	André Vieira de Melo
1777	Corveta	<i>S. José</i>	CGPP	Francisco Rodrigues Teixeira
1777	Corveta	<i>Postilhão</i>	CGPP	
1777	Corveta	<i>Santíssimo Sacramento</i>	CGPP	
1777	Corveta	<i>NS. da Guia</i>	CGPP	
1777	Corveta	<i>NS. do Rosário e S. Antônio</i>	CGPP	
1777	Corveta	<i>S. Antônio</i>	CGPP	
1777	Corveta	<i>NS. da Natividade</i>	CGPP	
1777	Sumaca	<i>NS. do Rosário, S. Antônio e Almas</i>	CGPP	
1780	Corveta	<i>NS. da Natividade</i>	CGPP	
1780	Corveta	<i>S. José</i>	CGPP	
1780		<i>Neptuno</i>	CGPP	
1780	Corveta	<i>Postilhão</i>	CGPP	
1780	Corveta	<i>Espírito Santo</i>	CGPP	
1780	Corveta	<i>Santíssimo Sacramento</i>	CGPP	
1780	Corveta	<i>NS. da Guia</i>	CGPP	

1780	Corveta	<i>NS. do Rosário e S. Antônio</i>	CGPP	Francisco Rodrigues Teixeira
------	---------	------------------------------------	------	------------------------------

Fonte: Documentos Históricos da Biblioteca Nacional, v. 28, 190. APEJE (Recife, Pernambuco), Diversos I. código 7, Registro de Termos da Alfândega. Avulsos de Pernambuco.²⁴¹ Legenda: NS – Nossa Senhora; S – São; Santo (a); Sr – Senhor;

Como se pode ter uma ideia a partir da leitura da tabela, embora fossem parte dos custos e tomassem sobre si os riscos e consequências do empreendimento, não foram os capitães e muito menos os seus subordinados marinheiros ou serventes como ficará claro nas páginas seguintes, os sujeitos que no geral detiveram a propriedade destes navios. A maioria dos proprietários daquelas embarcações não costumava correr os conhecidos riscos da travessia atlântica, em seu lugar preferiam empregar largamente do saber fazer de profissionais por eles considerados confiáveis e capazes de conduzir tamanho serviço. No Pernambuco durante os oitocentos, a propriedade das embarcações que participavam do trato esteve restrita a pouco mais de duas dezenas de proprietários. Ou um pouco mais, caso pudermos considerar as sociedades e aqueles senhorios em parte, dos vasos negreiros. Uma prática bastante conhecida nos demais portos da América portuguesa, que diminuía os riscos de falência durante as viagens, por pulverizar os lucros e prejuízos da empresa entre os seus investidores.

Estes sujeitos, os capitães de embarcação, ao receber o comando do navio e toda a carga consignada, passavam a responder por eles - os proprietários - em se tratando dos negócios ou dos riscos próprios deste empreendimento. Entretanto, o representar empreendimentos dos homens de negócio tinha lá suas conveniências, como por exemplo, à proximidade de um grupo de sujeitos, capazes de exercer cargos de mando, e que eram detentores de boa parte do crédito que circulava na praça. Desta forma, além de receberem os melhores soldos a bordo, a profissão de capitão de

²⁴¹ AHU - Avulsos de Pernambuco, Cx. 31, D. 2865. Recife, 25 de julho de 1725. Cx. 39, D. 3477. Recife, 11 de julho de 1729, Cx. 41, D. 3726. 18 de julho de 1731. Cx. 58, D. 4962. Recife, 30 de julho de 1742; Cx. 61, D. 5267. Recife, 11 de junho de 1745; Cx. 61, D. 5269. Recife, 19 de junho de 1745; Cx. 62, D. 5294. Recife, 16 de outubro de 1745; Cx. 62, D. 5316. Recife, 4 de novembro de 1745; Cx. 63, D.5378. Recife, 27 de abril de 1746; Cx. 63, D.5391. Olinda, 2 de maio de 1746. Cx. 69, D. 5871. Recife, 16 de outubro de 1749. Cx. 74, D. 6195. Pernambuco, 4 de abril de 1753, Cx. 75, D. 6328. 26 de abril de 1754. Cx. 76, D. 6338. Recife, 6 de maio de 1754. Cx. 87, D. 7129. Recife, 12 de novembro de 1758. Cx. 94, D. 7456. Recife, 14 de janeiro de 1761. Cx. 126, D 9604. Pernambuco, 28 de maio de 1777. Cx. 136, D. 10159. Pernambuco, 1 de maio de 1780.

embarcação pela natureza de sua aproximação aos grupos mercantis, do crédito e dos investimentos, podia não ser perene. E o fato de ingressar no comando de bordo não teria impedido que alguns dos sujeitos imersos desde muito cedo nesta faina acendessem tanto às fainas mais rentáveis, econômica ou simbolicamente, ou se tornassem eles mesmos homens do negócio. Podendo chegar em certos casos a possuir suas próprias embarcações e ter de abandonar o trato diário com as embarcações, confiadas agora a outros capitães que provavelmente já faziam parte de suas redes afetos no microcosmo portuário ou mesmo confiados a sujeitos do seu seio familiar.

Esse é o caso de mercadores como Félix Garcia Vieira, que em 1749 era descrito como sendo dono de duas embarcações que faziam o trato de escravizados com Angola, a corveta *Nossa Senhora do Carmo e Santo Elias* e o patacho *Nossa Senhora dos Remédios, Santo Antônio e Almas*. O mesmo sujeito que em 1724 era o capitão da galera *Aleluia da Ressurreição e Almas*. Ou João Ribeiro de Oliveira homem de negócio e familiar do Santo Ofício, que na mesma época era o senhorio do bergantim *Nossa Senhora do Pilar, Santo Antônio e Almas*, e que as testemunhas de sua habilitação, passada na década de 1730, lembraram-no como “capitão que navegava para Costa da Mina”.²⁴²

Para entender o grau de participação dos mestres e capitães de navio no mercado Atlântico conhecidamente restrito, mas não de um todo intransponível, como se vê dos casos acima, faz-se necessário observar a economia das armações. Armar uma embarcação negreira, isto é, aparelhar, municiar de carga e víveres, compor uma tripulação, e é claro fazer acordos com os comerciantes da praça, envolvia uma série de cuidados, e fatalmente de custos, para os quais a maioria dos homens de negócio não estava apta a dispor. Além disso, havia uma tripulação diversificada de sujeitos, que não eram conhecidos por sua leniência para controlar; uma carga de cativos a ser cuidada e vigiada, isto tudo, é claro respeitando o ritmo do trabalho diuturno ante as condições da natureza e suas imprevisões. Em suma, um dos ramos mais lucrativos da economia colonial era também um dos ambientes mais hostis para quem sobrevivia no nível operacional da trata.

²⁴² ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, mç. 64, doc. 1197.

2.2. ARMAR UMA EMBARCAÇÃO NEGREIRA E A FAINA DO CAPITÃO

O trabalho a bordo das embarcações mercantes e aí incluso os negreiros, começava muito antes das próprias viagens através do oceano. Antes que os vasos zarpassem dos portos e singrassem os mares em direitura ao seu destino, os armadores e capitães de embarcação encaravam uma série de preparativos que tinham por intento munir os vasos com tudo aquilo que lhes fosse necessário para sua devida aparelhagem. Incluindo aí o equipar e guarnecer as embarcações de víveres e também de gentes para efetuarem com sucesso o trajeto programado já de antemão. Organização que tinha por objetivo que aqueles vasos fossem capazes de passar por quaisquer empecilhos que as acometessem durante as viagens. O que não era raro.

Preparar uma embarcação para um empreendimento partindo do porto de Pernambuco em direção à costa africana durante o século XVIII era uma tarefa de certa maneira intrincada. Arrecadar de sócios ou dos credores o vulto necessário à satisfação dos custos premeditados para uma viagem; interpelar a devida autorização com as figuras da Alfândega; adquirir por sua conta as mercadorias ou as carregar consignadas; munir as dispensas de todo o alimento necessário à tripulação e carga humana embarcada, e recrutar os tripulantes que operaria velas, cordas, fornos e grilhões. E isto tudo eram apenas algumas das responsabilidades que recaíam aos capitães antes mesmo da ordem para içarem as velas. Não escapava a estes homens também preocupações de natureza diversa como as questões da fé, mais que naturais quando pensadas no contexto religioso inerente ao século XVIII, debaixo de forte influência do rito católico.

Antes de qualquer coisa havia a necessidade de processar um exame minucioso da embarcação pra saber quais materiais poderiam estar em falta ou ainda se aquele vaso tinha mesmo alguma condição para encarar uma viagem da envergadura de uma travessia oceânica. Cabia ao zelo de capitães e armadores preceder as necessidades por manutenção e matéria-prima para adaptação de seus navios, mesmo com a escassa infraestrutura naval da colônia, uma vez que iniciadas as viagens eram raras as paragens no extenso litoral africano com condição para efetuar eventuais reparos nas naves. Em Luanda e São Tomé, por exemplo, as embarcações podiam contar com estes

serviços, muito embora isto demandasse tempo e quando não dinheiro, cativos ou parte da carga como pagamento.²⁴³ Saídos da capitania de Pernambuco, os capitães negreiros sabiam que à frente, somente com uma embarcação bem conservada e certa ajuda da fortuna poderiam retornar ao porto com a carga embarcada “salva”.

Por ser a porção mais cara de todo o veleiro, o casco das embarcações era muito provavelmente a primeira parte a ser conferida da nave, seguida é claro, da condição das lanchas e ou semelhantes, que mesmo não sendo vitais para a navegação oceânica propriamente dita, tinham papel importantíssimo nos consequentes embarques e desembarques de sujeitos e mercadorias entre o negreiro e os portos escravistas. As canoas também podiam ser adquiridas diretamente dos portos de Ajudá e Cabo Corso na Costa da Mina, a troco de alguns rolos de tabaco que o capitão era praticamente obrigado a pagar. Pois numa das muitas regras não escritas do trato dizia que as lanchas dos negreiros luso-brasileiros estavam mais suscetíveis às violências, das ondas nas praias, ou do roubo na costa, diferentemente das compradas nas feitorias.²⁴⁴

Toda essa parte das embarcações era especialmente vulnerável à ação das cracas, uma espécie de molusco marinho que se fixavam ao fundo das embarcações que aumentava seu arrasto e acabava danificando sua madeira.²⁴⁵ Assear o fundo das naves, ou no linguajar do trabalhador comum do porto, o dar crena às embarcações, parece ter sido então uma das atividades preventivas que os capitães de embarcação tinham de ter o cuidado de fazer de tempos em tempos caso quisessem alongar a vida útil daqueles

²⁴³ AHU_CU_001, Cx. 44, D. 91. Requerimento dos senhorios da nau Galera Real e Santa Ana, Granier e Perret, ao rei D. José I solicitando que se ouvisse o administrador do contrato, Antônio Moreira Lisboa, que estava na corte, e se provasse que era devido aos suplicantes a diferença entre o valor do conserto que a nau fizera em São Paulo da Assunção de Luanda e valor dos fardos de lenços que o capitão da nau, Diogo de Lagatinais, entregara ao depositário da Fazenda Real daquele reino por não ter dinheiro ou crédito com que pagar. AHU_CU_070, Cx. 8, D. 887. Carta do conde das Galveias, vice rei do estado do Brasil, André de Melo e Castro, ao rei D. João V, respondendo à provisão de 2 de dezembro de 1745, sobre o provedor da Alfândega da Bahia ter duvidado em pagar o conserto do late Santa Ana e Santo Antônio pela consignação aplicada aos filhos da folha da ilha de São Tomé, informando que já ordenara o provedor para proceder ao pagamento.

²⁴⁴ PIRES, Vicente Ferreira; DE LESSA, Clado Ribeiro. *Viagem de África em o Reino de Dahomé*. Companhia editora nacional, 1957, p. 12-13, 17, 22.

²⁴⁵ RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)*, p. 140-143.

vasos. Por “serem as crenas muito úteis à conservação dos navios”, deviam ser feitas periodicamente, como apontou o experiente capitão do patacho real, Luiz Antônio Portella, vindo de algumas expedições do sul da América portuguesa. O comandante àquela altura ressaltava necessidade de dar crena ao vaso, pelo que dizia estar embarcado por dois anos sem ter tomado este cuidado. O que incorria em algum risco, sobretudo, navegando em águas tropicais mais sujeitas à ação daqueles animais.²⁴⁶

No sul da freguesia de São Frei Pedro Gonçalves do Recife, capitães e armadores de sumacas, - e certamente quaisquer outras embarcações de porte mais modesto -, podiam recorrer aos trabalhadores locais que prestavam este serviço de limpeza dos cascos, na região à época vulgarmente conhecida como Lamarão. Esta porção de areia que surgia na vazante da maré à margem esquerda do rio Capibaribe - considerando o seu curso - servia desde os dois primeiros séculos de ocupação portuguesa para atracagem das embarcações. Todavia era por ali também que aqueles veleiros que necessitassem de reparo em seu casco, uma vez totalmente descarregadas e desequipados dos mareantes, poderiam adentrar por um boqueirão levantado no Sítio do Lamarão, contíguo ao Forte do Matos, onde existiam trabalhadores prontos para querenar o fundo dos barcos.²⁴⁷ A importância dos serviços prestados às embarcações naquela paragem e conseqüentemente, ao comércio praticado na vila, era reiteradamente apontada como uma das razões de se manterem àquelas terras frente às pretensões dos padres e irmãos oratorianos da Igreja

²⁴⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 134, D. 10036. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a chegada do paquete Nossa Senhora do Monte Carmo e São José na dita capitania, e sua expedição à Corte com carga de madeira. Segundo Amaral Lapa, “Crena” é variante de “querena”, que é a parte do navio que fica mergulhada na água. “Querenar” é virar de “querena” (o navio) para limpeza ou conserto. cf. LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Brasiliense, 1968, p. 68. Para livrar-se da ação das cracas e melhorar o deslocamento das embarcações os negreiros ingleses em meados do século XVIII passaram a usar de uma cobertura de cobre no fundo das embarcações. Tecnologia que deve ter chegado somente com muita defasagem no comércio Pernambucano, uma vez que em nenhuma das embarcações observadas se faz menção desta mudança nos cascos. cf, RODRIGUES, Jaime. op. cit.

²⁴⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 40, D. 3630. Carta do governador da capitania de Pernambuco, Duarte Sodré Pereira Tibão, ao rei D. João V, sobre as ações dos padres de Congregação do Ortório do Recife, a fim de conseguirem o forte do Matos, onde o governo pretende construir a nova alfândega da capitania de Pernambuco.

da Madre de Deus, que queriam ganhar quarenta braças na região para ampliação dos dormitórios do seu convento.²⁴⁸

Mas não só ao Lamarão recorriam as embarcações quando precisavam de algum serviço. Em todo o porto da vila do Recife era comum encontrar uma miríade de profissionais dispostos à realização de serviços diretamente ligados com o cotidiano e a necessidade de manutenção das embarcações. Circulavam na região da ribeira: tanoeiros, marceneiros, poleeiros, pedreiros, latoeiros, ferreiros e funileiros. Uma miríade de profissionais que serviam aos capitães e armadores, particulares ou das embarcações pertencentes à sua majestade, em seus reparos corriqueiros, na construção de fornos, dos tonéis, barricas e dos aros de ferro necessários à contenção e acondicionamento dos mantimentos. Além destes profissionais, os interessados das embarcações podiam contar com um contingente de carpinteiros e calafates de embarcações. Boa parte destes trabalhadores inclusive, somente recorria ao porto em tempos de expedição das embarcações, quando o trabalho era garantido. Mas também havia aqueles que permaneciam fixos na zona portuária como indica a sobrevivência da Rua dos Tanoeiros por tanto tempo, praticamente ao lado dos trapiches de carga e descarga dos navios.²⁴⁹

E era tamanha a dependência do serviço destes peritos nos estaleiros da colônia, que na falta de gente com este conhecimento bastante específico, a administração se via na obrigação de trazê-los do reino, gastando muito com isso. Ao exemplo do que ocorreu em 1766 com o mestre carpinteiro que chegou do reino, para trabalhar no porto do Recife, cobraria um soldo equivalente o de um juiz conservador, em Portugal.²⁵⁰ Além destes, uma atitude comum das autoridades da colônia era tentar a formação de moços nestas lides, ou mesmo de africanos, especialmente comprados por sua aptidão na aprendizagem e reprodução de ofícios como os de calafate,

²⁴⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 75, D. 6304. Carta do governador da capitania de Pernambuco, Luís José Correia de Sá, ao rei D. José I, sobre o requerimento do prepósito e demais padres e irmãos da Congregação do Oratório de São Felipe Néri, em que solicitam que não sejam postos obstáculos na obra que intentam fazer no local denominado Lamarão, situado entre os dormitórios daquele convento e o forte do Matos.

²⁴⁹ SILVA, Henrique Nelson da. *O paradoxo do trabalho: o corporativismo artesanal e as trajetórias de vida dos oficiais mecânicos, século XVIII*. 2018. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Pernambuco, p. 116 e 165.

²⁵⁰ HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos séculos XVII e XVIII: rumo: Brasil*. EdUSP, 2005, p. 354.

carpintaria e serralha naval. Essenciais para todo o trabalho braçal dos estaleiros.²⁵¹

A necessidade de tantos cuidados e custos, não pode chegar à conclusão diferente de que uma empresa como a do comércio atlântico de escravos não uma atividade acessível a qualquer sujeito, dado que era necessária a disposição de uma soma razoável de capital investido, além de uma série de contatos entre as orlas do Atlântico para dar cabo à participação de uma empresa desta envergadura. Porquanto à própria realidade do mercado colonial, marcada por uma precária condição de liquidez e uma frágil circulação de numerário, restringiam os circuitos de atuação aos sujeitos, apresentando pouquíssimas oportunidades reais de investimento. O que gerava um ambiente propício à concentração de investimentos, ou dito de outra forma, para atuação de segmentos e grupos que praticamente monopolizavam as operações. Contudo a previsão do lucro auferido com o comércio de cativos dava margem para que sujeitos com menos liquidez participassem desta atividade como especuladores, isto é, participando de sociedades que armavam embarcações para o comércio negreiro cujo retorno, ou a continuidade da empresa dependiam dos lucros obtidos.²⁵² E mesmo que concorressem em partes bem menores, os próprios tripulantes também podiam fazer parte daquele investimento. Na carga de 2906 rolos de tabaco carregados na corveta *Nossa Senhora de Nazareth, Santo Antônio e Almas*, 35 pertenciam ao piloto, 10 ao tanoeiro, 2 ao segundo piloto e somente 1 ao segundo tanoeiro. Mercadorias que muito provavelmente seriam utilizadas na troca por insumos a serem consumidos, ou também podiam ser utilizados para aquisição de parte de um cativo para ser vendido na praça.²⁵³

Esta conclusão reforça o lastro observado ao fim do capítulo anterior, de que eram poucos os comerciantes residentes do Recife que detiveram o montante necessário, em capital e contatos, para que pudessem por em prática as intenções de participar do comércio Atlântico de escravos. Este perfil de concentração por outro lado não era uma realidade vivida tipicamente na

²⁵¹ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Brasileira, 1968, p. 112-113.

²⁵² FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *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.

²⁵³ AHU_CU_LIVROS DA BAHIA, Cod. 2043.

capitania de Pernambuco, mas sim de um paralelismo às demais praças escravistas da América portuguesa como o Rio de Janeiro e Salvador. Em se tratando de prosseguir num arriscado ramo de negócio que demandava um alto investimento, com responsabilidade sob a demanda da sociedade colonial, foram poucos os sujeitos que dispunham de condição para empreender neste mercado. De forma que em todas as grandes praças escravistas o perfil era o mesmo, de um negócio concentrado em poucas mãos.²⁵⁴ Segundo perfil traçado em conjunto por Manolo Florentino, Alexandre Vieira e Daniel Domingues (2004), quando postas em termos gerais, observara-se que cerca de um décimo das empresas negreiras atuantes nestes portos eram responsáveis por concentrarem algo entre 36% e 60% de todo o mercado do comércio de africanos escravizados.²⁵⁵

Uma rápida amostra do vulto necessário ao investimento em uma expedição negreira encontra-se numa carta escrita na capitania de Pernambuco e dirigida à coroa portuguesa em 1756, tratando de uma descrição e estimativa de gastos necessários à armação das embarcações que saíam da capitania com destino à Costa da Mina. Segundo o documento estima-se em 26:608\$380 as despesas necessárias para se armar uma embarcação capaz de trazer 600 cativos em sua cerregação e em 21:387\$400 para uma embarcação menor, capaz de transportar algo em torno de 200 cativos. Estes custos incluem gastos com mantimentos, soldadas, compra de carga (de tabaco, açúcar, aguardente, etc.), costumes pagos as autoridades africanas e direitos pagos pelos cativos. Não são aventados os custos de uma embarcação propriamente construída de envergadura para estas viagens, o que poderia funcionar como um indicativo do capital inicial para se pensar em adentrar na faina negreira. Todavia calculava-se algo em torno de 8:000\$000 a 12:000\$000 os custos com a aquisição de “Velame e de tudo mais necessário”

²⁵⁴ RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*. Dissertação de mestrado em História Social, UFRJ, 2005. p.74.

²⁵⁵ Para o Rio de Janeiro 19 empresas teriam feito 624 (57,1%) das viagens; Em Salvador 16 teriam feito 177 (35,6%); E Recife 14 concentravam 146 (48,7%) das viagens. cf. FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. “Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)”. In: *Afro-Ásia*, n.º 31, Salvador: UFBA, 2004, p. 99.

para a navegação.²⁵⁶ Valores bastante altos para a realidade da Capitania, e bem próximos em alguns casos, ao preço médio estimado de uma propriedade produtiva. Como por exemplo, de um engenho de médio porte com capacidade de produzir cerca de 3500 arrobas de açúcar, e que tinha o custo de instalação estimado na década de 1750 em algo entre 12 e 16 contos de réis.²⁵⁷

Mais uma evidência para efeito de comparação, pode-se observar à época da feitura do inventário de José Vaz Salgado por ocasião de sua morte no ano de 1759. O sujeito que fora um dos maiores comerciantes de grosso trato da capitania, e que por sinal também estava envolvido no comércio Atlântico de escravos, tinha como melhor avaliada de todas as suas propriedades rurais destinadas à criação de gado no sertão do Ceará, uma fazenda denominada *Cruxatú*. A propriedade contava àquela altura com 1.500 cabeças de gado, 40 mulas, 25 cavalos, 12 bois mansos, sete escravos e mais de dez léguas de terra, e valia para os seus herdeiros, segundo os critérios dos avaliadores, a importância de 4:131\$400.²⁵⁸

Outra de suas possessões, um engenho de nome *Camorim* na freguesia de São Lourenço da Mata, com casa de vivenda, fábrica, capela, senzalas, terras e ferramentas, escusando-se dos seus 54 cativos, alcançava na avaliação o montante de 7:300\$000.²⁵⁹ Mesmo levando em consideração o fato de serem propriedades afastadas nos sertões da capitania, numa comparação ainda que simples entre seus valores, revela que como visto, os valores de sua aquisição serem insuficientes até mesmo para o apetrecho das lonas de uma embarcação de grande porte. E se somados ainda os valores de todas as propriedades deste comerciante nos sertões do Ceará chega-se ao valor de 15:256\$400, uma importância substancial é verdade, mas ainda assim abaixo da estimativa do investimento necessário para a armação de uma embarcação saindo de Pernambuco com destino à Costa da Mina. O que nos leva a afirmar com certa segurança de que com os valores investidos na

²⁵⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx.82, D. 6867. Relação das despesas com tabaco, aguardente, praças e direitos a serem pagos na Ilha do Príncipe e de que um navio negreiro necessita para ir à Costa da Mina traficar escravos.

²⁵⁷ SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p.185.

²⁵⁸ DE SOUZA, George F. *Tratos & Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*. Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 130-131.

²⁵⁹ Id. *Entre os sertões e o atlântico. José Vaz Salgado: negócios, família e poder em Pernambuco (Século XVIII)*. XXVII Simpósio Nacional de História, 2013, p. 4.

armação das embarcações que navegavam para o resgate de cativos na costa africana poderiam facilmente os comerciantes ou associados, converterem-se em senhores de engenho, partidos de cana ou mesmo de fazendas de criação de gado.

Para que seja feita certa justiça à armação das embarcações, as fontes utilizadas para a estimativa do custo das embarcações levavam em conta os custos necessários à compra de todo o aparelhamento dos vasos, sendo que na realidade cada viagem consistia em uma situação distinta. Os custos com o necessário fossem para a compra do aparelho, ou somente para a sua manutenção, ou ainda, o cálculo daquilo que fosse necessário para a provisão da equipagem e carga são bastante variáveis. E por mais que os valores possam ser comparados, cada viagem tinha seus próprios meandros e o cotidiano do trato de cativos exigia uma série de gastos e contatos que somente com certa dificuldade se pode calcular. Custódio Rodrigues da Fonseca, capitão e interessado, da galera *São José e Nossa Senhora do Rosário*, como ele mesmo escrevera, calculara em seu livro de cargação em aproximadamente 5:985\$388 os custos somente com a armação daquele vaso. Investimento que descrevia como tendo sido gasto com o mastro, lonas, cordas, bandeiras, pipas de vinho, estopa e os serviços prestados pelo patrão-mor do porto lisboeta, quando da preparação de sua embarcação com destino ao porto de Angola.²⁶⁰

É bem verdade que havia embarcações de porte variado, algumas delas muito menores do que uma galera e conseqüentemente de custo proporcionalmente reduzido, mas que nem por isso deixavam de transportar gente cativa. Como vimos anteriormente, em termos de custos, embarcações de portes distintos podiam ter diferenças enormes no valor. Veleiros mais modestos como uma sumaca, que com certa facilidade navegava porções mais rasas do porto, subindo até o rio Capibaribe, foram amplamente utilizados no trato do porto recifense e eram embarcações muito mais baratas. A *Nossa Senhora da Conceição*, uma das embarcações presentes no inventário do comerciante José Vaz Salgado, valia 2:200\$000 para os seus avaliadores. Já

²⁶⁰ ANTT. FF, Livros dos Feitos Findos, liv. 48, cx. 3. Livro de cargação para Angola da Galera São José e Nossa Senhora do Rosário, de que é capitão Custódio Rodrigues da Fonseca e senhores José Machado Pinto e António Ramos Pacheco.

sua a metade da sumaca *Padre Eterno* alcançava 900\$000. Valores mais modestos dos que os anteriormente apresentados, mas que nem por isso podem ser considerados “baratos” para a vila do Recife do século XVIII. Se comparada com outra propriedade presente no mesmo inventário, como um sobrado na Rua da Cruz, logradouro capilar do comércio de escravos e que foi avaliada em 2:800\$000, a proposição continua válida.²⁶¹ Em todo caso, os exemplos cotejados demonstram que não era difícil encontrar equivalência entre os custos com a posse e manutenção de uma propriedade em terra firme, e de uma flutuante.

A vultosa quantia de capital que era preciso para armar e equipar os vasos que partiam nas fainas do comércio negreiro restringia o ramo a uns poucos comerciantes suficientemente capitalizados. Que não raramente recorriam ao crédito e ao estabelecimento de sociedades, estabelecidas no seio da comunidade mercantil, e que por vezes chegavam a contar com a participação de um e outro capitão de navios mais abonado, como veremos especialmente no terceiro capítulo. Tais estratégias além de ampliar os círculos de influência dos agentes mais capitalizados, fornecia uma rara chance de investimento num ramo mais lucrativo para aqueles sujeitos menos afortunados, tomando em partes nem sempre iguais os riscos e lucros que podiam ser auferidos a cada viagem. E para além dos custos materiais com a entrada no negócio, havia exigências não necessariamente econômicas, mas que tinham peso significativo no resultado da empresa, como por exemplo, a experiência no ramo e os contatos entre mercados. De forma que esta natureza internacionalmente complexa do negócio limitava o número de sujeitos capazes de se manter nesta empreitada. Situação que reforçava tanto o caráter monopolista, isto é, de sujeitos que tinham grossos cabedais para continuar investindo num negócio que exigia grande quantia de recursos, quanto o especulador do comércio de cativos, sujeito diverso, geralmente animado por uma conjuntura positiva do trato e que ocasionalmente arrisca-se numa só viagem.²⁶²

²⁶¹ IAHGP, Arquivo Judiciário, cx. 001, inventário dos bens do Capitão Mor José Vaz Salgado, 1759, sendo inventariante a viúva d. Thereza Maria.

²⁶² KLEIN, Herbert S. *Economic aspects of the eighteenth-century Atlantic slave trade. The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, p. 287-310, 1990, p. 299. FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues

Considerando os valores investidos e carregados acima do tabuado dos vasos negreiros, não se pode cogitar que fossem todos os sujeitos que soubessem navegar considerados hábeis para o serviço. A experiência nas lides de bordo do comércio de gente, junto é claro, à afinidade com as redes comerciais estabelecidas entre agentes de um e outro lado do Atlântico constituíam um fator a ser considerado pelos senhorios das embarcações e homens de negócio na ocasião de acertar a prestação do serviço de algum capitão num de seus vasos. Nem todo capitão demonstrava a mesma desenvoltura ou tinha o mesmo zelo para com o investimento que carregava consigo. E ainda que não tenhamos dados seriais que possibilitem o estudo do mercado profissional, dos perfis de quais ou quais capitães eram mais acurados na faina, ou dos salários pagos aos capitães negreiros, contamos com indícios de que alguns deles puderam constituir ao longo de sua atuação em mar e terra, parcerias, sociedades, familiaridades e até consideráveis fortunas junto à elite mercantil.

Um dos negreiros mais atuantes na capitania com considerável expertise no trato, o capitão Leão Francisco da Silva²⁶³, partindo para Angola naquela que seria sua última viagem no ano de 1750, carregava consigo a bordo da corveta *Nossa Senhora do Bom Sucesso e São José e Almas*, além das mercadorias destinadas ao comércio de gentes, dinheiro e bens, tanto em seu nome, como no de amigos e sócios. Especificamente para aquela viagem, o experiente capitão firmou empréstimos, adiantamentos e participação com uma miríade de agentes, dentre os quais: o já citado negociante José Vaz Salgado, o sargento de campo Francisco Antônio Ribeiro, o comerciante Silvestre Vieira Cardoso, igualmente a Manoel Gonçalves Teixeira, e o também capitão negreiro Caetano Ferreira de Carvalho, isto porque agora não nos interessa citar àqueles que eram sócios dos “cabeças” do negócio. No empreendimento capitaneado por Leão Francisco estavam arrolados agentes dos mais diversos ofícios, como gentes de guerra, comerciante de secos e molhados, e é claro, negreiros de ofício. Para todos eles, o capitão prometeu vantagens e com

da. “Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)”. In: *Afro-Ásia*, n.º 31, Salvador: UFBA, 2004, passim.

²⁶³ Segundo os registros do TSTD₂, Leão Francisco Silva teria transportado nos vasos em que foi capitão, de vigem entre os portos de Angola, Pernambuco e Bahia, 1238 cativos. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>

todos e separadamente combinou condições de pagamento bastante específicas. Como prazos contados à partir da chegada de outras embarcações ou alongados investimentos para serem pagos em muitos anos. Os valores das transações eram variados, de algumas dezenas de réis a mais de um conto, dependendo da envergadura de cada um daqueles investidores. Os riscos, no entanto, eram de todos conhecidos, tanto que aceitavam todos os associados como prejuízo comum aquele que recaia sob os efeitos carregados na corveta, desde que advindos “de mar e fogo, e corsário”. Escusando-se por outro lado e recaindo somente ao capitão, as perdas derivadas de mau alojamento ou de sua imperícia. Não se pode por hora deixar de considerar que estes, por seu turno, somente investiam no afamado capitão Leão Francisco da Silva por considerarem seu histórico de sucessos na faina como ponto seguro de seus lucros estimados, o que naquela vigem.²⁶⁴

Havia ainda capitães para quem a familiarização com o trato negreiro não estava somente relacionada propriamente à sua experiência no comando dos navios, mas antes passava por questões de parentesco ou mesmo consanguinidade. Caetano Ferreira de Carvalho, capitão negreiro e um dos credores do já citado Leão Francisco, também era irmão de Antônio e de Custódio Ferreira de Carvalho, ambos qualificados como homens de negócio atuantes no comércio de gente cativa do Recife.²⁶⁵ No trato, Caetano teria feito apenas duas viagens para a região da Costa da Mina, na última delas caiu sob suspeita de desrespeito às leis de arqueação, acabando por ter toda a tripulação da embarcação devassada.²⁶⁶ Era dito que seu irmão Antônio Ferreira de Carvalho vivia “muy limpa e abastadamente” com um patrimônio especulado entre 12 ou 14 mil cruzados.²⁶⁷ Podendo inclusive ter exercido por algum período também a função de capitão de navio negreiro, tal qual Caetano, mas empregado no veleiro do irmão mais velho entre os três, Custódio Ferreira

²⁶⁴ ANTT. FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 504, nº 12. Mais detalhes desta operação está reservada no terceiro capítulo.

²⁶⁵ SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 244 et. seq.

²⁶⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 58, D. 4962. Auto da devassa tirada da corveta Nossa Senhora do Carmo, de que era capitão Caetano Ferreira de Carvalho, que mandou fazer o provedor da Fazenda Real e Alfândega da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros. No *voyages* suas viagens estão registradas como “41061” e “41048”. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>.

²⁶⁷ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações Incompletas, doc. 360.

de Carvalho. Este último, que entre os irmãos era possivelmente o mais abastado, foi descrito como senhorio do patacho *Nossa Senhora da Conceição, Santa Ana e Santo Antônio*, empregado em algumas viagens à Costa da Mina.²⁶⁸ Ainda não se pode ignorar a possibilidade de que os irmãos concorressem em partes na embarcação, existindo uma espécie de sociedade entre eles. Evidência disto reside no fato de que Caetano e Custódio são tidos por sócios em 1750, para o capitão Leão Francisco da Silva que lhes tomava dinheiro a crédito.²⁶⁹

Outro exemplo é o dos irmãos Antônio e Domingos Marques, dois vila-realenses que atuaram como capitães de navio no trato negreiro entre os portos de Angola e a capitania de Pernambuco, de 1736 a 1753. Período em que a dupla teria concluído ao todo 15 viagens.²⁷⁰ Antônio Marques foi durante cinco anos consecutivos, entre 1742 e 1747, o capitão da corveta *Nossa Senhora do Monte Carmo e Santo Elias*, enquanto que o primogênito Domingos Marques, acumulava um pouco mais de experiência na faina, sendo capitão do patacho *Nossa Senhora dos Remédios e Almas* por uma década a contar de 1736. Ambas as embarcações, como se pode observar na tabela 3, pertenciam ao mesmo comerciante da praça, Félix Garcia Vieira.²⁷¹ Não de todo um acaso o comerciante além de patrão, viria a ser também sogro do capitão Domingos Marques. E as coincidências entre as trajetórias dos dois irmãos não parecem ter se resumido apenas à carreira profissional. Antônio Marques também teria desposado em Pernambuco da filha de um dos comerciantes do Recife, o capitão de ordenanças Basílio Rodrigues Seixas. Homem de grosso trato e tesoureiro da Alfândega, Basílio tinha parte no trato

²⁶⁸ Existem no TSTD₂ pelo menos dois registros de viagens para um capitão Antônio Ferreira Carvalho (para quem supomos que a supressão do “de” advém erro de paleografia), sob os registros “41049” e “41059”. Acreditamos que serve de reforço a nossa suposição, o fato de que no último registro, feito no ano de 1742, Antônio Ferreira (de) Carvalho vir como capitão de uma embarcação por invocação “Nossa Senhora da Conceição e Santana”, homônima a que em 1749 era descrita como posse do seu irmão Custódio Ferreira de Carvalho. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. cf. SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. *Relatório Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, v. 28, 1906, p. 431.

²⁶⁹ ANTT. FF. op. cit.

²⁷⁰ Existem ao todo sete registros de viagens para Antônio Marques, e oito para Domingos. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>.

²⁷¹ SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. op. cit.

negreiro da capitania, sendo senhorio do patacho *Nossa Senhora da Madre de Deus e Almas* do qual Antônio havia sido capitão numa viagem em 1753.²⁷²

Na ausência de mais fontes que nos permitiriam quantificar estes e mais outros fatores que possam indicar as preferências dos comerciantes e armadores para o emprego dos capitães. Acompanhamos indícios somente fragmentários que ora ou outra nos parecem apontar para a existência deste tipo de relação profissional entre os comerciantes, armadores, e aqueles responsáveis a nível operacional pelo sucesso do empreendimento, baseada em preceitos relacionados à confiabilidade e familiaridade. Parece-nos para o momento, que certos capitães negreiros eram preferidos nestes critérios a outros para o trabalho nos navios. De maneira que talvez não se possa reduzir o trabalho desempenhado por estes sujeitos em critérios como eficiência e lucratividade, não sem antes pensar na natureza social da sua função. Um capitão negreiro português veleja em algum lugar não muito definido, entre o comando profissional no mar e as redes de reciprocidade em terra.

Quem sabe pensando neste lugar do capitão, se pode lançar luz a algumas preferências não explicadas da documentação. Numa carta apreendida no conjunto dos bens retirados de um navio negreiro por ocasião da arribada da sumaca *Nossa Senhora da Conceição* no litoral paraibano, tem-se notícias de um arriscado negócio planejado pelo senhorio da embarcação, o comerciante Bernardo da Rocha e Sousa, que deveria ser posta em execução por seu capitão, Antônio José da Cunha. O empreendimento consistia em arriscar-se numa viagem entre África e o mar da América Central.

Segundo o tom da missiva, todas as ações do capitão negreiro deveriam ser tomadas no mais alto sigilo, sendo inclusive necessário além de ter de demitir toda a tripulação da sumaca, incluindo o capelão, ter de substituir a marujada toda por serventes pretos, para eliminar as possíveis testemunhas. Também coube ao capitão desvencilhar-se de outro funcionário do mesmo senhorio que o acompanhava na viagem para África, o capitão Antônio de Souza Vilarinho de mais uma embarcação que fazia parte do mesmo empreendimento. Das instruções se observam que quando o negócio exigiu um

²⁷² SOUZA, George F. Cabral de. op. cit. FONSECA, Antonio José Victoriano Borges da. *Nobiliarchia Pernambucana* [1748], vol. I. Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro, v. 47, 1935, p. 175. Maiores detalhes destas duas trajetórias estão contidas no terceiro capítulo.

maior grau de confiança e sigilo absoluto, por se tratar da mercancia com estrangeiros a troco de ouro, o senhorio soube a quem preferir para por em prática a atividade. Instruindo inclusive para que se livrasse de qualquer sujeito que pudesse servir de testemunha ou saber daquela prática. Somente quando levamos em conta o nível de afinidade entre estas parcerias é que não parece estranho observar que certos capitães fossem favorecidos em parcerias com determinados comerciantes, tomando lugar de outros seus companheiros de ofício, ou mesmo parte de negociações que por alguma natureza lhes fosse restrita.²⁷³

Numa viagem em África, um bom capitão negreiro, além de ter de tecer boas relações com seus contratantes, ou sócios, como representante que era daquele investimento ao qual estava consignado, tinha também de dar conta de uma série de contatos com agentes, desde oficiais coloniais, comerciantes estrangeiros ou não, representantes comerciais, até mesmo autoridades africanas. O diário das contas prestadas pelo capitão negreiro José Francisco Rocha produzido em 1752, narra uma viagem sua entre a região da Costa da Mina e a capitania de Pernambuco. Pelo documento consta a existência de uma série de negócios no miúdo, pagamento de taxas ou costumes, de jornadas, aluguel de material ou espaços, tudo em função de repetidas trocas da rica carga que embarcara do porto pernambucano. No período em que se dedicou ao mercadejo pelos portos da África ocidental, o capitão Rocha fez contato com nada menos que 28 agentes, de origens das mais variadas, dos quais 12 foram descritos com nomes nativos africanos.²⁷⁴ Numa outra conta passada em Porto Novo no ano de 1769, o capitão da corveta *Nossa Senhora de Nazaré, Santo Antônio e Almas*, Manoel da Costa Ferreira, dizia ter negociado com 24 comerciantes de escravos cujo nome remonta a língua local, podendo ser eles assim chamados por conta de seus nomes próprios ou pelas funções que desempenhavam.²⁷⁵ Recuperar essas nomenclaturas, embora

²⁷³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 155, D. 11209. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre ter remetido documentos relativos ao corte ilegal de pau-brasil e negócios de escravos na Martinica.

²⁷⁴ ALMEIDA. Suely Cordeiro de. *Rotas Atlânticas: O Comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c. 1724–c. 1752)*. História (São Paulo) v.37, 2018, *passim*.

²⁷⁵ AHU_CU_LIVROS DA BAHIA, Cod. 2043. No TSTD₂ consta como “50932”. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>.

consideremos como uma tarefa de grande importância para explicação do cotidiano dos mercados da Costa da Mina não foi no momento a ambição deste trabalho.

O exemplo já tão bem tratado da viagem empregada por pelo capitão negreiro é bastante ilustrativo. Entender as demandas de cada qual daqueles contatos, foi uma das competências exigidas ao negreiro para o acesso à sua carga de torna viagem. A complexidade das trocas negreiras pelo Atlântico não permitia a sobrevivência de investimentos aventureiros, contatos mal fadados, ou conduzidos por gente inábil ao serviço, sob o risco de senão a falência, perda de avultadas somas de capitais num empreendimento desta natureza. Isto é claro, considerando apenas o fator humano daquele negócio, excluindo os riscos que por sua natureza estavam além de qualquer decisão ou preparo dos seus agentes. De maneira que somente muito forçosamente podemos pensar que senão tudo, boa parte daqueles contatos dependia para seu bom ou mau andamento, de experiências prévias e atitudes dos capitães.

Ainda assim, mesmo que os interessados na armação das embarcações possuíssem todo o cabedal necessário para a viagem, conseguir todo o equipamento necessário não era uma tarefa fácil. Sabendo que no avançar do século XVIII em se tratando das fainas relativas ao mar, os países ibéricos já estavam tecnologicamente defasados das demais potências estrangeiras, sobretudo a Inglaterra e a Holanda. Potências que de certa forma dominavam boa parcela do mercado em Portugal, que a elas tinha de recorrer em boa medida para adquirir as peças necessárias para a utilização no aparelhamento das embarcações.²⁷⁶ Desta maneira, na plaga pernambucana era bastante provável de que nem sempre os componentes necessários ao aparelhamento das embarcações pudessem ser encontrados disponíveis no mercado quando preciso. Para isto nunca é tarde para lembrar que além da distância para o mercado europeu, o porto recifense há tempos convivia com a transferência de capitais para regiões que exerciam uma maior atração comercial, como a Bahia e o Rio de Janeiro.

Falto o material indispensável para as embarcações, acarretava além de logicamente o atraso para as embarcações ancoradas naquele porto, um

²⁷⁶ HUTTER, Lucy Maffei. Navegação nos séculos XVII e XVIII: rumo: Brasil. EdUSP, 2005, p.40.

perigo para aquelas que adentravam a barra delas necessitando. Como dá conta em outubro de 1774 o ofício em que José Cesar de Meneses, governador da Capitania de Pernambuco, à secretaria de estado da Marinha e Ultramar, da falta de lonas, amarras, viradores e demais cabos, necessários para as embarcações. Além da falta, a fragilidade da oferta fazia os preços daquelas peças ordinárias subirem drasticamente, e quando podiam ser encontradas ou compradas por intermédio das mãos da Companhia Geral, as peças chegavam a custar o dobro daquilo do preço praticado no reino.²⁷⁷ Apesar de ser uma das maiores plagas portuárias da América portuguesa, e seu comércio depender diretamente da logística montada a partir de seu porto, na vila do Recife durante todo o século, não havia loja ou sobrado particular que oferecesse este material que era fundamental para a navegação à vela. De maneira que quando não eram importadas, a aquisição destas peças dependia do escambo efetuado entre as embarcações, ou em último caso, do apelo à aos armazéns da coroa.²⁷⁸

Era característico das viagens de longo curso que dentro de não longo tempo, devido o uso constante nas amarras, armações e das escaladas, que o cordame apodrecesse e partisse durante as travessias. Sendo indispensável então, que toda embarcação carregasse consigo um estoque de cordas dos diversos calibres, pois seu uso e sua troca eram constantes. Além disso, as próprias enxárcias e demais cabos que não servissem mais para a mastreação, eram reutilizados como estopa na calafetagem de cascos e mastros. Amarras e estopas podiam ser produtos relativamente baratos, posto que pudessem ser produzidos localmente, eram indispensáveis nos bailéus de qualquer negreiro.²⁷⁹

A falta do material indispensável para as embarcações assim como os perigos a que elas estavam sujeitas no porto do Recife parece ter sido um

²⁷⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 117, D. 8950. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a falta de lonas, amarras, viradores e cabos de laborar que nesta capitania custam um alto preço.

²⁷⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 161, D. 11585. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, D. Tomás José de Melo, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, remetendo a carta da Junta da Fazenda Real que solicita os prestos de marinha necessários aos navios que vêm à dita capitania.

²⁷⁹ HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos séculos XVII e XVIII: rumo: Brasil*. EdUSP, 2005, p. 345.

problema prolongado durante todo o século XVIII. Em ofício enviado ao reino o então governador da capitania, Luís Correia de Sá, em 1751, informa da falta sentida nos armazéns do porto pernambucano de peças essenciais para a ancoragem das embarcações, como as amarras, ancoras, viradores e ancorotes.²⁸⁰ A indisposição delas além de atrasar as embarcações em processo de armação fundeadas naquele porto, como era o caso da *Fragata Nazareth*, causava grandes danos e perigo àquelas que aguardavam na entrada do porto recifense no ponto conhecido como Poço. É que uma vez ali e sem essas peças, só com muita dificuldade os vasos conseguiam estabilizar-se para que fossem presos, situação que segundo o relato já tinha dado fundo a pelo menos uma das embarcações abrigadas no porto.²⁸¹ Isto ocorria por ser aquele ponto de entrada do porto recifense a região utilizada para a árdua tarefa de adaptar as embarcações para as diferenças de profundidades encontradas nos ancoradouros. Ali as embarcações de maior porte aliviavam-se de sua carga, ou compensavam o peso com lastro em areia, pipas d'água ou pedras, e por mais abrigadas que as naves estivessem da força das ondas, havia o vento que soprava em direção ao continente. No espaço onde grandes embarcações se equilibravam, e outras, menores, “nadam” de cima a baixo do Surgidouro, pode-se imaginar o perigo a que estavam sujeitas as embarcações que tinham de ser submetidas a um processo tão delicado, como a carga e descarga na barra do porto do Recife sem ter ao menos os meios precisos de fundear.²⁸²

Um dos primeiros passos a serem tomados pelos armadores das embarcações era compor a equipagem necessária à viagem por meio do recrutamento. Cabia então a figura do capitão a competência de reunir a equipagem que bem ou mal, seria aquela responsável pelos cuidados

²⁸⁰ *Amarra*: “É o cabo mais grosso que tem o navio, cujo extremo se prende da ancora com que dá fundo, quando chega a qualquer porto, ou lugar: este cabo deve ter cento e vinte braças de comprimento”; *Virador*: “É um cabo utilizado no aparelho, [...] quando se quer suspender a ancora”; *Ancorote*: “É uma ancora pequena que tem o terço do peso de ancora”; in. CAMPOS, Mauricio da Costa. *Vocabulário Marujo*, Rio de Janeiro: Na Oficina de Silva Porto, e Companhia. 1823.

²⁸¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 72, D. 6021. OFÍCIO do governador da capitania de Pernambuco, Luís José Correia de Sá, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real, sobre os perigos da navegação no porto do Recife devido a falta de amarras e âncoras.

²⁸² A expressão é de Frei Vicente Salvador. cf. DO SALVADOR, Frei Vicente. *História do Brasil: 1500-1627*. Fundação Biblioteca Nacional, p. 30.

cotidianos com o cordame, velame e tabuado, e obviamente também para com a carga embarcada. Em se tratando da faina marítima, e de uma viagem que consumiria uma boa quantidade de dias tendo de vigiar e manter a maior parte de uma carga viva, este fator humano consistia num ponto crucial para o bem andar das atividades diárias dos negreiros. Os mareantes por outro lado, dispensavam apresentação quanto à imagem de incivilidade que circulava em torno de sua figura, sobretudo quando consideramos o modo com que eram descritos pela sociedade em terra. Os homens que compunham as equipagens das embarcações que faziam o comércio de gente escravizada, não eram facilmente encontrados para o serviço, muitos dos quais caíam nas embarcações mercantis a contragosto. De forma que munir as embarcações que singravam o oceano carregando as mercadorias pelo império, mas do que da disposição de capitães e armadores, dependia da força das autoridades em cooptar sujeitos.²⁸³

Esses homens rudes, empobrecidos e não raramente espoliados pelos seus próprios capitães, eram encontrados pelos recrutadores das viagens marítimas em meio às tavernas, ou as casas de meretrizes da Rua a Senzala ou da Praia, próximas da ribeira. Ou mesmo oferecendo seu próprio serviço dentre as embarcações ancoradas no cais ou pontos ligantes da vila do Recife, tal como ocorria nas demais cidades portuárias.²⁸⁴ Isto é claro, quando estes sujeitos não vinham a cair no serviço das marinhas mercantes, quando eram “feitos” mareantes por meio dos traumáticos recrutamentos forçados. Ainda sabemos muito pouco sobre como os mareantes terminavam ingressando nas lides da trata de gente. Todavia, Amaral Lapa investigando as relações entre a Bahia e a Carreira da Índia entre os séculos XVI e XVIII, entendia que a maneira compulsória utilizada para fazer marinheiros naquele porto tinha correspondência direta com os transtornos que estes homens se submetiam

²⁸³ Exemplifica essa visão os versos do português anônimo autor de um texto em poesia, que assim descreve a figura dos mareantes: “*Se obrigado da ordenagem / Que te devo obediente / Não viste a libertinagem, / Rito, costume, lingoagem / Da vil marítima gente / Gente de lei depravada / Nunca em terra conhecida / D’huma lei endiabrada / No Cocito fabricada / No mar estabelecida...*” in: *Vida marítima, ou costume dos navegantes no tempo do seu embarque*. Oficina de Simão Thaddeo Ferreira, 1792.

²⁸⁴ Devido às várias denúncias de extravio de mercadorias da CGPP, sabemos da existência de alguns destes estabelecimentos nas proximidades da região portuária. Como uma casa de sobrado sita na Rua da Senzala, utilizada para encontros de natureza sexual, mas também para recepção de azeite doce roubado das embarcações da Companhia, cf. ANTT. FF. Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, nº 1, cx. 2.

quando em terra. Esta modalidade de incorporar gente nas lides do mar, pela qual estes sujeitos acabavam sendo submetidos pelas figuras de autoridade coloniais era uma das formas como o império, sempre ávido de gente já habituada à faina marinha, tinha para incorporar mais sujeitos ao seu serviço. Muito embora que quando levadas a cabo pelas autoridades esses procedimentos terminassem por atrair vadios e criminosos para compor as equipagens. Esta forma de arregimentar a mão de obra para o serviço de bordo, segundo o mesmo autor, seria ainda um contributo para a suposta incivilidade da marujada.²⁸⁵

Quando o recrutamento ocorria de maneira voluntária, isto é, quando estes membros negociavam diretamente ou por meio de outras figuras das ribeiras, os armadores, o seu ingresso em meio à faina de uma tripulação é de se imaginar que levassem em consideração para a sua adesão ou não nos misteres das embarcações: os seus afetos no microcosmo portuário, os conhecidos de sua rede pessoal, a fama ou má fama que podia circular da imagem de tal ou tal capitão, as condições do trabalho e provisões, e claro, a rota de comércio. Alguns podiam cair nas embarcações negreiras, vindos das fainas dos veleiros da frota e nestes casos parece patente que eram os lucros esperados, seja por soldo ou a possibilidade de negócio próprio, que lhes atraíam para o comércio de escravos, a despeito do serviço à coroa. Tanto era, que governadores e provedores chegavam a traçar verdadeiras campanhas para manter sua equipagem, ou mesmo para cooptar tripulantes dos navios mercantes, incluso os negreiros em época de expedição das esquadras.²⁸⁶

O ápice desta modalidade de recrutamento veio com a série a partir da série de intervenções do Marquês de Pombal incluídas na lógica produção de

²⁸⁵ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Brasíliana, 1968, p. 197-204 e 220.

²⁸⁶ DHBN. *Consultas do Conselho Ultramarino. Rio de Janeiro – Bahia (1721-1725). Pernambuco e outras capitánias (1712-1716)*. v. 98, p. 107-108. No ano de 1775 o Então governador de Pernambuco queixava-se do fato de terem zarpado daquele porto quatro embarcações com destino a Angola, das quais planejava tirar alguns marinheiros para o serviço nas naves da frota. AHU_ACL_CU_015, Cx. 127. D. 9662. Recife, 30 de setembro de 1777. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a ordem de cessar as hostilidades com os navios espanhóis por causa do acordo feito entre as Cortes Portuguesa e Espanhola. Em épocas de recrutamento os capitães e armadores baianos chegavam a evitar ancorar no porto para que não fossem privados de seus marujos. cf. LAPA, José Roberto do Amaral. *Ibid.*, p. 191.

registros sobre os indivíduos, sobretudo dos mareantes, levadas a execução por D. Antônio Almeida Soares Portugal, o Marquês do Lavradio a partir do Rio de Janeiro.²⁸⁷ Em 1774, a coroa pedia ao governador de Pernambuco que remetesse o número de mareantes de que em caso de ameaça, pudessem ser retirados da capitania para o serviço do Estado. Por conta da considerável e frequente navegação de que se tinha notícia entre a capitania e os portos de África, a coroa julgou que deveria haver também uma grande quantidade de gente do mar disponível. Sendo assim não haveria problemas em “proceder nesta exportação de gente”. A preferência para a lide recaía sobre aqueles homens de faixa etária entre os quinze a vinte e cinco anos de idade, que não tivessem ofício “nem modo de vida útil à república”, e aqueles mesmo que não tivessem experiência ou uso no mar, podiam dentro de brevíssimo tempo e algumas correções fazerem-se hábeis marinheiros.²⁸⁸

Ainda como sugere o mapa, na capitania existia uma predominância de marinheiros de cor e de cativos empregados nas lides de mareação. De um total de 752 “os marinheiros, grumetes e moços, assim livres, como escravos, que habitam neste porto, e em todos os da sua dependência”, 609 podiam ser recrutados somente no porto do Recife e deles, 423 foram descritos como cativos. E dada generalização do termo utilizado para arrolá-los à lista, certamente dentre eles havia indivíduos já familiarizados com o trato negreiro. Não bastasse isso, o mapa utilizou os dados das sete embarcações - seis corvetas e uma galera - que àquela altura navegavam para África. Um emprego nada novo para os cronistas da época, ou para historiografia que se atém à temática. Curiosamente também foram incluídos na contagem todos “os pescadores que habitam nos referidos portos”, espalhados ao longo do litoral da capitania e suas anexas. A menção a estes indivíduos é reveladora de que em se tratado da possibilidade de um recrutamento emergencial, todo e qualquer braço disponível ao trabalho poderia ser utilizado. Valendo-se neste caso mais da sua experiência no mar, do que necessariamente o tamanho e

²⁸⁷ Sobre preocupação do Estado português com a produção de registro dos mareantes, cf. RODRIGUES, Jaime. *Embarca agora a primeira vez: marinheiros na rota Lisboa-Rio de Janeiro nos séculos xviii e xix*. Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, v. 9, p. 17-18, 2015.

²⁸⁸ Ordens Régias n.15. f. 18. 29 de novembro de 1774.

complexidade do aparelhamento das embarcações em que trabalhavam.²⁸⁹ Na capitania da Bahia, para efeito de comparação, Carlos Silva Jr. aponta que a população de cor, fossem eles libertos ou cativos, eram praticamente dominantes dentre as profissões marítimas. Engajados nas lides do transporte marítimo dentre as ribeiras do recôncavo, da pescaria, e nas de alto bordo, como na caça de baleias ou no comércio negreiro.²⁹⁰

Um observador inglês viajando pela costa africana no ano de 1794, testemunha de que nos navios negreiros portugueses as tensões eram mais amenas por conta de que neles se empregavam majoritariamente marinheiros negros. Segundo relata eram estes negros ladinos quem durante a travessia serviam no conforto aos escravizados, conversando com eles e animando-os em sua própria língua. Desta forma, diferentemente do trato inglês, seriam poucas as ocasiões numa viagem negreira aos portos do Brasil, em que se requeriam o uso de grilhões para limitar ou conter a liberdade dos cativos transportados.²⁹¹ Embora as fontes demonstrem um grande exagero no relato, uma vez que os negros não compunham de maneira majoritária as tripulações portuguesas, a atenção ao duplo papel dos mareantes ladinos é confirmada em muitas das equipagens negreiras. Os mancebos Antônio Lopes e Manoel da Cruz, homens pretos, por exemplo, chegaram a acionar a justiça contra o seu capitão, Nicolau Antônio de Souza Trovão, porque acumulavam funções de mancebos, barbeiros e línguas, sem receber efetivamente pelas tarefas extras que prestaram por quase dois anos e meio na Costa da Mina.²⁹²

Entretanto como Jaime Rodrigues deixa claro, esta modalidade de engajamento de trabalhadores a bordo das embarcações era uma das poucas opções de trabalho existentes e acessíveis aos homens livres e pobres do

²⁸⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 120, D, 9196. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, remetendo mapa das embarcações, marinheiros e pescadores que existem na dita capitania e em suas anexas.

²⁹⁰ SILVA JUNIOR, Carlos Francisco da. *Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)*. 2011. Dissertação de mestrado UFBA. Salvador, p. 85-87.

²⁹¹ "An Essay on African Colonization" in DONNAN, Elizabeth. (ed.). *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America: The Eighteenth Century*. v. 2, Washington, D.C. Carnegie institution of Washington, 1931, p. 618.

²⁹² ANTT, FF, Juízo da Índia e Mina, mç. 12, n.º 1, cx. 199. Curiosamente não há nenhum registro de vigem para esta embarcação no TSTD₂, o único registro aproximado trata de uma viagem de Nicolau Antônio de Souza Trovão a bordo de um pequeno barco de alcunha "Experiência" no ano de 1789, número de registro "47368". Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>.

Brasil colonial. Opção que não existia para uma camada diminuta de homens do mar, de homens pretos, escravos ou forros. Para quem segundo o mesmo autor, o recrutamento tinha duplo caráter. Se por um lado o estigma do trabalho compulsório permanecesse em sua relação cotidiana, a distância física com do seu senhorio, ou para o segundo caso do ambiente de escravidão, somado à sua imersão no microcosmo portuário, podiam funcionar senão como meios próprios de se buscar a liberdade, ao menos como distanciamento do pesado estigma da escravidão. O impulso de fazer parte de uma equipagem e embarcar na direção de outros portos onde sua condição anterior fosse desconhecida, ainda que pudesse ser pelo menos presumida, tem de ser levada em devida consideração, como uma estratégia de mobilidade, espacial e social, levada a cabo por estes indivíduos.²⁹³

Muitos dos escravizados trabalharam a bordo das mesmas embarcações que os seus senhores. Fazia parte da cota destinada ao capitão do navio, e alguns africanos recebiam o treinamento básico para se tornar mancebo desde sua compra em África, onde podiam vir a servir à tripulação e ainda, por conta deste seu engajamento, conseguiam aumentar seu valor de mercado. Nesta condição singular, os cativos mareantes não raramente tornavam-se figuras suscetíveis à vingança de algum tripulante, pelo tratamento um rude dispensado a ele pelo seu oficial capitão/senhorio. Num navio negreiro a violência escalava e recaía, como é natural, naqueles que estavam nas posições inferiores.²⁹⁴ Embarcar sob estas condições, se por um lado podia ser considerado um obstáculo às tentativas de fuga, dada à proximidade com os seus senhores, por outro lado ter como senhorio um membro graduado da embarcação podia lhes garantir um melhor tratamento dispensado dentro dos vasos, como melhor provisões ou descanso, já que em nada favorecia ao seu senhor ver sua posse perder-se por conta das más condições de bordo.

O capitão Pedro Coutinho Ferreira, governante do navio *São José Rei de Portugal* pronto para sair de Pernambuco em direção a Lisboa, fez embarcar

²⁹³ RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)*, p. 160 e 190-191. Id. *Marinheiros forros e escravos em Portugal e na América Portuguesa (c. 1760-c. 1825)*. Revista de História Comparada, v. 7, n. 1, 2013, p. 15.

²⁹⁴ REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 247-251, 277.

consigo os pretos João Ferreira que era um mancebo “do gentio de Angola”, e Pedro dos Reis matriculado por moço.²⁹⁵ Vindo da Costa da Mina, dizia o capitão da *corveta Nossa Senhora de Nazareth, Santo Antônio e Almas*, Manoel da Costa Ferreira, que empregava quatro dos seus escravos não nomeados como tripulantes do serviço do navio.²⁹⁶ Já o comerciante de grosso trato do Recife, José Vaz Salgado, possuía dois escravos de nome José e um Antônio, todos os três descritos como gentio da Mina e que eram empregados como marinheiros nas naus de comércio. Na região portuária da vila do Recife, estes africanos podiam manter contato com outros cativos de Vaz Salgado, como Francisco de Angola, João Xambá, Ventura e Ignácio da Costa da Mina, que eram empregados em trabalhos relativos às atividades no mar, quer trabalhassem na descarga das embarcações dos trapiches, ou transportando carga e mantimentos pelos rios, como canoeiros.²⁹⁷

Como visto não se pode negar a incorporação dos mareantes para o serviço nos navios do comércio, mesmo que carregados de cautela da parte das autoridades coloniais deveria surtir o mesmo efeito na população litorânea do que o das composições para os regimentos militares. Assim não é de se estranhar que houvesse fugas destes sujeitos ante a ameaça dos recrutamentos, ou mesmo depois deles, quando por má vigilância os mareantes podiam escapar do serviço. Um problema comum advindo especialmente do emprego não raramente compulsivo de sujeitos desafetos da vida do mar era a possibilidade de deserção do serviço, por vezes concretizada de forma violenta.²⁹⁸ Estes homens com conhecimento adquirido sobre como manusear bem o aparelhamento das embarcações e dos acidentes geográficos da costa, quando se faziam resistentes à ordem tornavam-se um perigo real para as embarcações mercantes. Especialmente nos rincões onde os veleiros eram levados pelo comércio atlântico, quando os representantes da autoridade em terra eram uma distante lembrança, e quando organizados constituíam-se de uma perigosa maioria a bordo.

²⁹⁵ ANTT. Junta do Comércio. Relações de equipagens de navios e passageiro, mç. 01, cx.1.

²⁹⁶ AHU_CU_LIVROS DA BAHIA, Cod. 2043.

²⁹⁷ IAHGP, Arquivo Judiciário, cx. 001, inventário dos bens do Capitão Mor José Vaz Salgado, 1759, sendo inventariante a viúva d. Thereza Maria.

²⁹⁸ Sobre os recrutamentos e a aversão que causavam nas populações costeiras, cf. SILVA, L.G. *Vicissitudes de um império oceânico: o recrutamento das gentes do mar na América portuguesa (séculos XVII e XVIII)*. Revista Navigator, V.3 – N.5 – 2007.

Num caso emblemático dos mais diversos perigos que os desertores podiam oferecer às naus do comércio Atlântico foi o salteamento ocorrido na sumaca *Santa Cruz de Paris*, do senhorio já conhecido da historiografia, o capitão mor Francisco Roque Souto, que fazia comércio em cabotagem pelo litoral angolano, agrupando cativos para serem encaminhados aos navios que tomavam o rumo dos portos do Brasil.²⁹⁹ Contava o mestre designado daquela embarcação, Domingos Antunes, que sua nave em meio a uma escala entre Luanda e Benguela de Angola, carregada com provimentos para os tripulantes, bens diversos, gado e de cativos, os produtos daquele “seu negócio”, teria sido abordada por duas canoas que carregavam um bando de nove homens, a pretexto de conseguir alguma água na embarcação. Contudo, os homens estavam todos, segundo diz, armados de espingardas, facas de arrasto e espadas. Os assaltantes foram descritos como “soldados degredados” do presídio de Benguela, provavelmente desertores dos regimentos, oriundos da cidade do Porto e da capitania de Pernambuco. Estes homens teriam aproveitado da aproximação com a embarcação maior e partido em assalto para a sumaca, rendendo logo toda a tripulação, composta do referido mestre, e mais 13 pretos que efetuavam todo o serviço de maréação a bordo, incluindo na conta, o piloto e mais quatro apenas descritos como moleques, evidencia segura de que serviriam como moços ou grumetes naquela viagem.³⁰⁰

Uma vez rendida toda a tripulação e tomada a embarcação, o grupo de desertores deu ordem ao mestre, sob ameaça de que “lhe botariam a cabeça a fora”, para levantar velas e seguir em direitura a algum porto do Brasil. A viagem teria durado nas contas das testemunhas, o mestre e parte da tripulação, 41 dias, marcados por roubo de toda a carga, repartição da farinha, aguardente, bens da carga e dos mantimentos, somando cem mil réis, entre somente os nove invasores, e seguidas ameaças ao mestre da embarcação,

²⁹⁹ Por sua atuação intensa nos sertões de Angola, Francisco Roque Souto é descrito por Joseph Miller na categoria de homens saídos dos “trapos europeus para riquezas africanas”, sua vida é cravada de altos e reveses que este sujeito enfrentou em busca de riqueza. cf. MILLER, Joseph C. *Way of death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison: University of Wisconsin Press. 1988, p. 288-289.

³⁰⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 65. D. 5510. Carta do [governador da capitania de Pernambuco, conde dos Arcos], D. Marcos José de Noronha e Brito, ao rei [D. João V], sobre degredados que se apossaram da sumaca *Santa Cruz de Paris* que iria à Benguela, controlaram a tripulação e aportaram nesta capitania; informando ter tomado as medidas necessárias para a captura dos mesmos.

por ser a única testemunha branca. Tendo chegado à região de frente à igreja de *Nossa Senhora da Boa Viagem*, no litoral pernambucano, em dezembro de 1746, os marinheiros lançaram lancha à praia e sumiram da vista de toda a tripulação.³⁰¹

Não podemos nos esquecer de mencionar mesmo que rapidamente da presença dos tripulantes eventuais das embarcações negreiras. Durante a vigência do comércio de escravo, sujeitos das mais diversas origens e condições, que ocasionalmente tinham de encarar a travessia pelo Atlântico, dividiram o mesmo limitado espaço com as equipagens e a carga apinhada dos navios negreiros. Da imagem que alguns poucos destes tripulantes, alheios à faina, deixaram sobre os navios negreiros podemos notar algumas feições daquilo que seria o navio para aqueles não habituados com aquela atmosfera. Comerciantes, oficiais da administração do império, clérigos, degredados destinados a Angola, prisioneiros ou mesmo animais exóticos eram eventualmente embarcados a bordo dos navios que singravam da América portuguesa rumo à costa africana, e vice versa.³⁰² Nestas viagens o choque entre realidades tão distintas como eram o próprio mar e a terra, e com a imagem cristalizada das embarcações negreiras era inevitável. O que rendia comentários ou mesmo uma aversão própria à ideia de compartilhar da travessia naqueles ambientes. E se por um lado estes sujeitos impelidos pelas circunstâncias tinham de fazer uso dos negreiros como meio de transporte, para os capitães ou senhorios das embarcações a situação era muito provavelmente encarada como mais uma oportunidade de levantar um fundo extra, com a cobrança dos fretes por sua passagem.

³⁰¹ Op. cit.

³⁰² O navio negreiro *Senhor do Bonfim e S. Pedro*, do capitão negreiro Bernardo Antônio de Araújo, chegara a Pernambuco em janeiro de 1763, trazendo além de escravos, nada menos que um elefante! cf. A.H.U. Cx. 99, D. 7758. Recife, 16 de abril de 1763. No TSTD₂ a viagem está registrada como “8897”. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. Igualmente, a corveta *Nossa Senhora do Carmo e São Vicente Ferrer*, capitaneada pelo capitão negreiro André Vieira de Melo, trouxe um carregamento de Angola para Lisboa, com escala em Pernambuco, composto de “animais raros” como zebras, carneiros e pássaros. cf. A.H.U. Cx. 108, D. 8373. Recife, 10 de fevereiro de 1770. Alexandre Bittencourt Leite Marques investigando os diversos intercâmbios entre Pernambuco e Angola, trata também sobre a circulação de amostras de animais selvagens, exemplares vegetais e minerais, transportados nas mesmas rotas marítimas do comércio e trato. cf. MARQUES, Alexandre Bittencourt Leite. *No "coração das terras": os sertões da capitania de Pernambuco e do reino de Angola: representações, conexões e trânsitos culturais no império português (1750-1808)*. 2019, p. 281-304.

A aversão à imagem do navio negreiro nos parece ser a única razão suficientemente capaz de explicar a reiterada preocupação de D. José Caetano Souto Maior, que em 1739 exercia a função de governador da Ilha de São Tomé para não viajar naqueles tempos. O governador insistia em conseguir permissão para que pudesse embarcar em sua viagem ao Brasil, no término de seu mandato, num *iate* mercante recém-fabricado na América portuguesa. Apesar de o arquipélago ser anualmente visitado das embarcações, quase a totalidade delas negreiras, D. José estava disposto em até mesmo que se adiantasse o período de término da sua função na ilha, desde que pudesse retornar no veleiro comentado. Dizia o governador, que as embarcações que vinham àquele porto eram todas apinhadas de cativos embarcados na Costa da Mina e que, portanto, não ofereciam o cômodo necessário para sua viagem.³⁰³

A hostilidade de do governador D. José Caetano em viajar nos navios negreiros não era, evidentemente, desmedida. Para alguém não acostumado à faina daquelas embarcações, ter de dividir o espaço durante a travessia atlântica, por dias e dias, num recluso ambiente lotado de gente agrilhoadada, com quase nenhum acesso a qualquer medida higiênica, e potencialmente epidêmico, deveria ser uma situação a ser evitar a todo custo. O padre Vicente Pires em sua viagem de retorno da Costa da Mina para a Bahia em 1798, contava que na “maquina de gente” que o transportou com mais cerca de 800 sujeitos, entre tripulantes e cativos escravizados, também aconteceram “desordens”, “facadas e mortes”.³⁰⁴ Imagem que encontra eco na visão caricata que povoou os escritos de John Riland, sobre a passagem do meio. Onde mesmo os membros mais privilegiados dos navios, teriam de suportar a presença e especialmente o cheiro desagradável que exalava dos escravos que dormiam no chão abaixo do catre que suspendia o suposto viajante e o seu capitão.³⁰⁵

³⁰³ AHU - São Tomé e Príncipe, Cx. 7, D. 748. São Tomé, 29 de maio de 1739. Cx. 7, D. 758. São Tomé, 28 de agosto de 1739. Cx. 7, D. 759. São Tomé, 28 de agosto de 1739.

³⁰⁴ PIRES, Vicente Ferreira; DE LESSA, Clado Ribeiro. *Viagem de África em o Reino de Dahomé*. Companhia editora nacional, 1957, p. 140.

³⁰⁵ REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 76-82. Embora parte dos historiadores aceite sem muitas críticas o testemunho do reverendo John Riland, este seria um texto ficcional, que ao invés de revelar um testemunho vívido sobre o comércio de escravos, a passagem do meio e a *plantation* jamaicana, nos diz

Também era a bordo dos navios negreiros que as figuras responsáveis pela defesa e até aquelas não quistas das conquistas portuguesas eram embarcadas para que cumprissem degredo em África. Pelo frete dos degredados, por exemplo, um senhorio de embarcação chegava a receber 6\$400 por cada sujeito atravessado para Angola, valor a ser pago diretamente pela Provedoria da Fazenda.³⁰⁶ João Batista de Miranda, foi um sujeito radicado no Recife e um dos capitães que negociaram, embora sem sucesso, a soltura do diretor forte português em Ajudá, João Basílio, quando da sua prisão pelo rei do Daomé. E foi o mesmo capitão quem também trouxe preso para a vila, Francisco Nunes, acusado de conspirar contra aquele diretor.³⁰⁷ Em março de 1731, a Alfândega de Pernambuco teria desembolsado a quantia de 115\$200, fora as provisões em mantimentos e água, pagos a José Vaz Salgado, pelo frete de nove soldados que foram transportados por ordem de Sua majestade para o reino de Angola, em um dos seus navios negreiros, capitaneado por Manuel Francisco dos Prazeres, sujeito mais que conhecedor daquele trajeto.³⁰⁸ Embora esta quantia não representasse muito, especialmente quando comparada ao montante transportado naqueles navios, durante a viagem de ida, quando a embarcação ia carregada apenas da carga e dos tripulantes podia converter-se facilmente num ganho extra, cobrindo parte dos riscos do empreendimento. Além disso, soldados ou degredados, tinham suas provisões pagas, não oneravam a armação, e no caso dos últimos, podiam ser chamados a ajudar a tripulação na faina diária tanto em momentos de urgência, como nos serviços menos quistos dos tripulantes com alguma graduação.

Cabia aos capitães e armadores da embarcação também o cuidado com o devido provimento dos armazéns dos seus navios. Numa viagem negreira os

muito sobre a visão cristalizada de um navio negreiro, feita por um cristão e antiescravista do início do século XIX. Sobre esta “confusão”, cf. BURSTEIN, Miriam Elizabeth. *A forgotten novel: John Riland's Memoirs of a West-India Planter (1827)*. Slavery & Abolition, p. 1-17, 2020.

³⁰⁶ SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. Relatório Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, v. 28, 1906, p. 316.

³⁰⁷ VERGER, Pierre. Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX, 4ª ed. Salvador, Ed. Corrupio, 2002, p. 169, 206.

³⁰⁸ Arquivo da Universidade de Coimbra. Coleção Conde de Arcos, códice 32 (1727 – 1734), D. 222. Agradeço a indicação e disposição de Luanna Ventura que mostrou a existência desta documentação. O capitão Manoel Francisco dos Prazeres é tido por capitão negreiro em mais 4 registros de viagens para Angola (“48056”, “48056”, “48137” e “48137”) no TSTD₂. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>.

mantimentos embarcados teriam de ser calculados para prover as munições adequadas a toda uma tripulação que variava em número, dependendo das embarcações, mas que em termos gerais girava em torno dos vinte a trinta homens em serviço.³⁰⁹ Além destes, uma vez chegados aos portos de África os números passavam a aumentar sensivelmente com a descida de levas de africanos para debaixo dos deques. Em média no século XVIII, os negreiros que partiam de Pernambuco embarcavam 343 cativos a cada viagem, mas havia casos em que esse número podia ser bem maior.³¹⁰ O navio *Senhor Bom Jesus*, do capitão e homem de negócio Antônio José Brandão costumava transportar 741 cativos. Número muito próximo daqueles 706 que o capitão Pedro da Costa Cirne teria feiro transportar a bordo da galera *Aleluia da Ressurreição e Almas*.³¹¹ Em todo o caso, bem ou mal alimentados eram muitas pessoas para alimentar. Largas quantidades de litros e quilos de mantimentos completavam a lotação de uma embarcação em muitos fardos, pipas e barris.

A dieta costumeira dos escravizados servida de uma maneira geral nos navios negreiros compunha-se basicamente de inhame e água. Mas as carregações podiam contar com a presença ainda que incerta, especialmente em tempos de racionalização de alimentos ou da indisponibilidade de safras na costa, de uma variedade de fontes de proteínas, como carne, porco, frango e peixe-seco.³¹² Os negreiros saídos do porto do Recife deviam zarpar fornidos de uma lista de mantimentos destinados a tripulantes e cativos de sua carga. Segundo consta na documentação produzida na capitania de Pernambuco em

³⁰⁹ Segundo Jaime Rodrigues o número de tripulantes estava relacionado ao porte das embarcações, e os navios negreiros tinham um número de membros da tripulação consideravelmente maior que de suas contrapartes na marinha mercante. RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2005, p. 167-171.

³¹⁰ Segundo os dados estimativos do TSTD₂. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>

³¹¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola para Pernambuco.. Viagem “41118” no *voyages*. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>

³¹² ALENCASTRO, Luiz Felipe de. O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 251-256. LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *The many-headed hydra: sailors, slaves, commoners, and the hidden history of the revolutionary Atlantic*. Beacon Press, 2013, p. 169. Sobre as condições de alimentação, e sua relação com as doenças que afligiam os negreiros cf. MUSTAKEEM, Sowande'. "I never have such a Sickly Ship before": diet, disease, and mortality in 18th-century Atlantic slaving voyages. *The Journal of African American History*, v. 93, n. 4, p. 474-496, 2008, p. 480-481.

meados do século XVIII, onde estava em questão o levantamento de custos de uma viagem padrão para ajudar no planejamento de uma companhia de comércio, as munições adequadas para o negócio seriam compostas basicamente de: farinha de pau, carne seca, feijão, arroz, azeite de dendê, vinagre, açúcar e doces de frutas, farinha de milho e tabaco, além de barris de carne de porco, azeite doce (de oliva) e farinha do norte para confecção de pão. Estes últimos elementos certamente seriam somente para alimentação da tripulação, e ainda assim, não deveriam ser distribuídos indiscriminadamente entre os capitães, os oficiais e os serventes que tinham mesas e refeições separadas, numa demarcação que era também física da distinção hierárquica e social.³¹³ O suprimento de carne ficava a cargo de uma pouca quantidade de carne que embarcava na forma de animais ainda vivos como: galinhas, patos, carneiros, leitões ou vitelas, que estando disponíveis no mercado podiam acabar se convertendo numa fonte de carne fresca, mais difícil de perecer, durante as viagens.

Para cada escravizado transportados debaixo do deque dos veleiros havia provisões próprias a serem destinadas à sua subsistência. Segundo os documentos consultados, esse cálculo embora tivesse sido feito de forma distinta o resultado, no entanto, era praticamente o mesmo. Vindos da Costa da Mina, os negreiros pernambucanos estimavam rações diárias compostas basicamente de 0,9 litros de farinha, 250 gramas de carne seca e quase 0,2 litros de feijão. De Angola, a estimativa dizia serem necessários os mesmos 0,9 litros de farinha de pau, para 180g de carne salgada e um quinto de litro de feijão. Ainda segundo esta fonte, a larga quantidade de carne salgada embarcada que por motivos óbvios era preferida para ser condicionada nos porões das embarcações, era muito mais proveitosa naquela refeição para que “com sua substância [sic] e gordura temperar os feijões e arroz nos dias de carne”. Nos de peixe o tempero ficava a cargo do azeite de dendê. O peixe acomodado tinha de vir embarcado e nunca “a granel”, sob o risco de apodrecer não só esta porção como toda a carga.³¹⁴ Para Luiz Felipe de Alencastro o uso da carne

³¹³ RODRIGUES, Jaime. *Um sepulcro grande, amplo e fundo: saúde alimentar no Atlântico, séculos XVI ao XVIII*. Revista de História (São Paulo), n. 168, 2013, p. 331, 338-339.

³¹⁴ AHU – Avulsos de Pernambuco, Cx. 82, D. 6867. ca. 1756. Cx. 87, D. 7219, Recife, 12 de novembro de 1758. Para os cálculos da ração diária foram considerados na equação, o número total dos mantimentos descritos, a quantidade de cativos estimada ou calculada naquela

salgada de origem brasileira foi uma das inovações do trato no decorrer do século XVIII, compreendendo um padrão alimentar que teria contribuído para as ligações bilaterais entre as colônias.³¹⁵

Mas nem toda a munição das embarcações negreiras saía diretamente dos armazéns na vila do Recife, uma quantidade razoável de mantimentos, sobretudo os necessários para o torna viagem era adquirida em África, durante o período em que eram comprados os cativos. Havia inclusive uma demanda por produtos de cultivo africano, impulsionada pela crença corrente entre os comerciantes de escravos, de que uma dieta baseada em gêneros alimentícios de consumo usual daqueles povos escravizados contribuía para sua aceitação, melhor dizendo, diminuía as chances de que se recusarem a comer, e conseqüentemente, aumentavam as chances de sobrevivência durante a travessia do Atlântico. Um destes produtos, comprado às largas quantidades das populações costeiras era o arroz.³¹⁶ Mas enquanto navegavam próximo à costa africana os negreiros podiam praticar pesca, uma vez que em alto mar conseguir este suprimento era praticamente impossível. Como fizeram a tripulação do *Weymouth*, um navio do trato inglês, que pôde abastecer-se de peixe fresco a partir da pescaria de uma grande variedade de espécies locais na sua passagem entre as ilhas de Cabo Verde e o Senegal.³¹⁷

Na descrição da Costa da Mina feita por volta de 1759, tem-se notícia de um intenso intercuro comercial dos negreiros saídos dos portos do Brasil com as populações que habitavam a costa africana. Boa parte desta mercancia vinha no miúdo a bordo de canoas carregadas de suprimentos que eram “tão velozes no andar” quando tripuladas povos da costa, que houve quem os

viagem, e o número de dias comumente aceito para uma viagem. Além é claro de converter as grandezas de alqueires, libras e arrobas, para gramas e litros. De maneira que para a Costa da Mina a equação obedeceu a equação [(nº de mantimentos/600 escravos estimados)/70 dias de viagem]; e para Angola, [(nº de mantimentos/100 escravos)/35 dias]. Os números de dias são citados na própria fonte, cf. AHU_ACL_015, Cx. 87, D. 7219. op. cit.

³¹⁵ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Ibid.*, p. 252. Para o autor, nas travessias seiscentistas o padrão era composto de 1,8 litros de farinha para 0,25 litros de feijão somados a alguma carne.

³¹⁶ CARNEY, Judith. *Navegando contra a corrente: o papel dos escravos e da flora africana na botânica do período colonial*. África, n. 22-23, p. 25-47, 2004, p. 32-38.

³¹⁷ Segundo o relato do cirurgião da embarcação negreira, John Atkins, o sal necessário para salgar o peixe vinha de Acra no atual Gana. cf. ATKINS, John. *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies*. London: printed for Caesar Ward and Richard Chandler, 1735, p. 32-33, 96, 107.

comparasse a serem “quase como anfíbios”.³¹⁸ Era por meio do trabalho destes canoeiros que se podiam adquirir ao troco de tabaco ou aguardente, cargas de arroz, azeite de palma, pimenta, galinhas, cabras, vitelas, peixe seco, milho, feijão fradinho, inhames, melancia, cocos, abacaxi e tamarindo.³¹⁹ Como as condições da geografia da região mais a oeste da Costa da Mina não permitiam a entrada dos navios de maior porte por conta de vários acidentes, como os baixios, um fundo lamacento e um mar revolto. Todo o abastecimento entre os negreiros e as feiras, fosse para adquirir insumos ou carga de cativos, tinha de ser transportada nas lanchas ou canoas africanas. O operar das canoas naquela bacia, era árdua tarefa e que não raramente redundava em morte por afogamento ou mesmo encontro com os tubarões que habitavam aquele mar. Era tanto o pavor causado pela ação dos animais que havia quem cogitasse que eles tivessem preferência pela carne dos brancos, isto é claro não levava em consideração a maior habilidade das populações costeiras, como os fantes e os krus para quem aquela travessia era um estilo de vida.³²⁰ De toda forma era sugerido que os tripulantes que “nelas [nas canoas] embarcam e desembarcam, bom será que vão confessados, com os olhos cerrados, e o credo na boca”.³²¹

Diante das incertezas quanto aos seus sucessos durante a travessia, e os reconhecidos riscos envolvidos era natural que os mareantes recorressem à predição de práticas espirituais que nem sempre eram pertencentes à

³¹⁸ A expressão é do capitão de navios inglês John Adams, atuante numa série de viagens à África entre 1786 e 1800, no seu relato lê-se: “*Those people like those of the windward coast, are almost amphibious*”. cf. ADAMS, John. *Sketches Taken During Ten Voyages to Africa*. London: Hurst, Robinson and Co., 1822, p. 18.

³¹⁹ CALDAS, Jozé Antonio. *Notícia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente anno de 1759*. ed. LOSE, Alícia Duhá; Mazzoni, Vanilda Salignac de Sousa; PEÑAILILLO, Perla Andrade. 2ª ed. Salvador: Edufba e Memória e Arte, 2017, p. 328-338. PIRES, Vicente Ferreira; DE LESSA, Clado Ribeiro. *Viagem de Africa em o Reino de Dahomé*. Companhia editora nacional, 1957, p. 9-10.

³²⁰ PIRES, Vicente Ferreira. *Ibid.*, p. 26. Sobre o fascínio, ou terror, dos cronistas com os tubarões e o conhecimento das populações nativas, cf. REDIKER, Marcus. *History from below the water line: Sharks and the Atlantic slave trade*. Atlantic Studies, v. 5, n. 2, p. 285-297, 2008. Na região da Costa do Ouro havia ancoradouros e muitos fortes europeus, a oeste dali as condições eram outras e somente embarcações menores, ou maiores com auxílio de lanchas ou canoas, conduziam o trato. KLEIN, Herbert S. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Funpec, 2004, p. 61-62.

³²¹ CALDAS, Jozé Antonio. *Ibid.*, p. 337-338.

heterodoxia católica.³²² Em terra estes homens também recorriam à religião como meio de melhorar sua condição mundana. Entrando numa irmandade leiga os capitães passavam a partilhar de uma comunidade que oferecia boas relações com confrades, participação nas festas dedicadas aos santos e nos ritos fúnebres. Espaço onde laços eram reforçados e que podiam servir aos negócios e a exclusão de concorrentes ou sujeitos considerados menos dignos daquele convívio.³²³

Em torno das irmandades como as ordens terceiras do Recife, se reuniam os membros mais abastados da comunidade mercantil, sujeitos de afortunados como José de Freitas Sacoto ou Basílio Rodrigues de Seixas compunham suas fileiras.³²⁴ Na porta da nave daquela igreja os homens de negócio podiam entrar em contato com sujeitos do comércio negreiro como o capitão Félix Garcia Vieira, que foi irmão da Ordem Terceira de São Francisco do Recife, admitido no ano de 1736. Ou seu genro, o capitão Domingos Marques que conseguiu ir além naquela comunidade religiosa, havendo atuado como síndico da irmandade por três anos seguidos entre os anos de 1749 e 1751. O capitão Marques deveria ter mesmo uma estima especial para com o credo católico, uma vez que dos três filhos que conhecemos em sua descendência, dois deles foram mandados para receber educação religiosa no reino.³²⁵

A participação nas irmandades e ordens terceiras de certo aproximava socialmente os capitães de navio dos abastados comerciantes pertencentes a elite mercantil radicada no Recife. Mas havia instituições fechadas à maioria dos indivíduos que não tivessem *status* suficiente e também permitiam o gozo de maiores regalias aos seus membros, como o Santo Ofício. Pertencer às fileiras da instituição funcionava como um recado à sociedade de que o

³²² Sobre os aspectos da religiosidade dos homens do mar, cf. RODRIGUES, Jaime. *God is the Owner of the Ship: Maritime Religious Practices in the Modern Atlantic*. Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, v. 46, n. 2, p. 295-316, 2019.

³²³ SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. “Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. 2011, p. 116-124.

³²⁴ SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 191, 244 *passim*.

³²⁵ *op. cit.* O acervo material sob a guarda do Arquivo Dom José Lamartine Soares da Arquidiocese de Recife e Olinda, onde consta parte do material relativo às ordens e irmandades religiosas, não pôde ser consultado em obediência as medidas de distanciamento social impostas pelo surto pandêmico da COVID-19. Essa fase da pesquisa não ficou pronta à tempo da defesa da dissertação, ponto ao qual retornaremos certamente no futuro.

indivíduo vivia abastadamente e que tinha sangue limpo de mácula, já que estes eram requisitos fundamentais para sua aceitação. Como Familiar – braço leigo do tribunal – enquanto auxiliar local da instituição católica também podiam gozar de privilégios fiscais, sociais e jurídicos inerentes à sua função.³²⁶ Dos capitães negreiros atuantes na capitania enquanto tal, ou seja, em pleno exercício dos misteres do mar, cinco foram aqueles que conseguiram habilitar-se para o exercício da familiatura. Em suas habilitações alguns dos sujeitos declararam-se ou foram declarados por suas testemunhas como comandantes de faina negreira eram eles: Antônio Marques (1745), “se ocupa em navegar para Angola em uma embarcação em que anda atualmente por capitão”³²⁷; o seu irmão Domingos Marques (1747), “navega atualmente por capitão de um navio para Angola”³²⁸; e João Ribeiro de Oliveira (1732) vinha por “capitão de navio que navega para Costa da Mina”³²⁹. Outros, embora atuassem naqueles misteres, preferiram omitir esta informação declarando ocupação de negócio em seu lugar. Caetano Ferreira de Carvalho (1743) era declarado como “homem de negócios”³³⁰ pelos familiares consultados embora não fizesse muito tempo decorrido desde a sua última viagem negreira, em 1742. O mesmo servia para o seu irmão, Antônio Ferreira de Carvalho³³¹.³³²

Mas não só em sua participação material concorriam estes homens para a fé, como também esta era manifestada em seus planos para o além-vida e a obstinação à espera de milagres. Situações nada incomuns para aqueles sujeitos que se aventuraram no oceano. O risco de não voltar de uma viagem deveria assombrar um capitão negreiro que pertencesse a uma irmandade. Ser engolido pelo mar significava entre outras coisas, que seu corpo não seria sepultado na sua igreja, sob as vistas do seu santo de devoção e velado ao lado de seus irmãos em fé. Sabemos que o capitão negreiro Leão Francisco da

³²⁶ FEITLER, Bruno. *Nas malhas da consciência: Igreja e Inquisição no Brasil: Nordeste 1640-1750*. Phoebus, 2007, p. 83-87.

³²⁷ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Antônio, mç. 98, doc. 1770.

³²⁸ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Hbilitações, mç. 34, doc. 614.

³²⁹ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, mç. 64, doc. 1197.

³³⁰ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Caetano, mç. 3, doc. 42.

³³¹ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações Incompletas, doc. 360. Para a atuação dos irmãos “Ferreira de Carvalho” no trato de escravizados vide as notas (n. 255 e 257), p. 144.

³³² O ano entre parênteses faz referência ao ano em que foi habilitado. Maiores detalhes sobre as trajetórias de alguns destes capitães, incluindo sua participação na instituição, serão tratados no capítulo 3.

Silva pertencia a uma irmandade religiosa e que devia, como de costume, querer ser enterrado como eram sacramentados os seus confrades. Leão tinha em sua casa um hábito de irmão terceiro do Carmo do Recife, mas não pôde ser amortalhado nele na forma como se praticava, por ter morrido muito longe de sua capela, no mar de Angola em 1750.³³³

O cronista Loreto Couto divagando sobre a fé dos homens da capitania, relata a benesse que teria ocorrido através da intercessão que fez o Padre Simão Nunes Coelho junto ao comerciante Manuel Aranha por ocasião do sumiço de sua embarcação destinada ao resgate de cativos na costa africana que àquela altura já era dada como perdida. Obstinado a interseção neste milagre, o santo padre do relato de Couto rogou a Deus que haveria de trazer a embarcação a salvo dentro de três dias, como teria acontecido de fato. Pela sua interseção junto a Deus na obra daquilo que foi considerado um milagre o comerciante em troca, como agradecimento do santo homem, o presenteou conforme sua própria sugestão, de um cordão de S. Francisco feito em palha trazida de Angola.³³⁴

2.3. DOS PORÕES, PAIÓIS E BAILEUS: A ARQUEAÇÃO

Uma vez contratado, o capitão ficava a cargo do comando da embarcação em nome de um senhorio que poderia ser um comerciante ou até mesmo um grupo de comerciantes que em sociedade financiavam e repartiam custos e lucros com carregação ou fretes. Dentro da embarcação o capitão passava a ser o sujeito responsável pelo zelo de uma carga de grande valor, essencial numa transação cuja operação era dinâmica, e envolvia não raro, muitos outros agentes. Como representante dos interesses de uma elite mercantil naquele tabuado, sua função exigia dos sujeitos ímpeto e vigilância num trabalho certamente complexo, e que poderia redundar, não raramente, em um completo desastre. Desta maneira, compreender a dura rotina destes sujeitos, levanta algumas luzes sobre certos aspectos da natureza do trabalho marítimo e a sobrevivência do empreendimento negreiro.

³³³ ANTT. FF. Juízo a Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, África, mç. 21, n. 7, cx. 37.

³³⁴ COUTO, Domingos Loreto. *Desagravos do Brazil e glórias de Pernambuco*. Officina Typographica da Bibliotheca Nacional, 1904. p. 153-155.

Como bem lembra Marcus Rediker, quando bem armado e carregado um navio negreiro era uma composição *sui generis*, misto de uma feitoria, ou do protótipo de fábrica moderna, ambas, aliás, derivações do mesmo termo (*factory*), com uma prisão propriamente dita. Neste ambiente, os negociantes e seus capitães consignados, organizavam a cooperação de um número considerável de sujeitos despossuídos e que não raramente exigiam o uso da força. Especialmente o argumento dos gatos-de-nove-caudas ou do imprevisto retórico dos arrebéns.³³⁵ Os tripulantes destas embarcações, especialmente a comum marujada, eram em geral mal remunerados e não raramente espoliados pelos seus próprios capitães numa rotina que conhecia o trabalho exaustivo, físico e mentalmente degradante, quando consideramos as condições de alimentação, água, saúde e descanso naqueles ambientes que encurtavam a vida útil dos homens.

Mas, do contrário do que possa imaginar o leitor mais desavisado, numa embarcação negreira, as condições a bordo não eram confortáveis nem mesmo para os membros mais graduados de uma tripulação. E o próprio alojamento aonde vinha o capitão, por exemplo, não diferia em muito das condições que enfrentavam todo o resto da embarcação. E isto era o menor de seus desafios. A marujada comum que tivesse de descansar e não estivesse de quarto³³⁶, montava sua maca de qualquer jeito nas câmaras de baixo, ou nas cobertas e os mais graduados se recolhiam em seus camarotes. À noite não se podia mais fazer nenhum barulho, fosse porque atrapalhava o sono daqueles que dormiam, ou por questões mais graves, como poder alertar alguma embarcação inimiga.³³⁷ Nos negreiros as madrugadas podiam exigir que alguns dos marujos montassem guarda no convés inferior. Estes deveriam estar ainda mais atentos, pois qualquer som que não fosse o tilintar das

³³⁵ REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 53-54, 150-151. A associação para o autor, e Peter Linebaugh é mais latente quando vista pelos olhos da tripulação. Uma das cabeças da “hidra revolucionária”. cf. LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *The many-headed hydra: sailors, slaves, commoners, and the hidden history of the revolutionary Atlantic*. Beacon Press, 2013, p. 149-162.

³³⁶ *Quarto*: É o tempo de quatro horas em que trabalham os oficiais e mareantes no serviço da embarcação. cf. CAMPOS, Mauricio da Costa. *Vocabulário marujo...* Rio de Janeiro: Na Oficina de Silva Porto, e Companhia. 1823, p. 87.

³³⁷ PEREIRA, José Manuel Malhão. *História da Marinha Portuguesa. Navios, marinheiros e arte de navegar 1669-1823*. 2012, p. 315.

correntes poderia ser indicio da reação de algum dos cativos.³³⁸ Do lado dos cômodos dos mais graduados, como lembra Amaral Lapa, tratando dos vasos que singravam entre a Bahia e o oriente, mesmo as cabines destinadas aos tripulantes de mais lustre, como eram os capitães, assemelhavam-se às celas de uma prisão, fosse por seu espaço restrito ou a sua imundície.³³⁹

Como já foi dito, no comércio negreiro promovido a partir da capitania de Pernambuco no século XVIII, a maior parte das viagens foi feita em embarcações como as galeras, corvetas e sumacas. Em nenhuma destas naves a cabine, ou câmara destinada ao capitão da embarcação, independentemente do porte, oferecia melhores feitos. Este espaço constituía-se basicamente num vão trapezoidal de baixa estatura, situado logo abaixo da tolda do castelo de popa, na parte traseira das embarcações. Tanto o vão que dava acesso à câmara, quanto a porção acima, podiam no decorrer das viagens receber escravizados, ou encostar carga.

Na galera *Aleluia da Ressurreição e Almas*, a cabine do capitão tinha quase 11 metros quadrados, quase a mesma medida do da corveta *Nossa Senhora do Rosário e São Francisco Xavier*. Nas sumacas, que eram menores, este espaço podia ser reduzido a 8 metros quadrados. No entanto, o que parecia contribuir para o desconforto do cômodo era de fato a sua altura que em alguns casos podia ser de somente 1,18 metros. A situação agravava, quando considerado que era naquele mesmo espaço que o capitão guardava seu baú ou arca, com “tudo o que pertence a um homem”, isto é, vestuário, pratos, panelas e talheres, capote e é claro um espadim, símbolo visível de sua autoridade a bordo. Muito provavelmente era ali também que metiam as mercadorias, moedas, ouro e letras de riscos de sua pertença, ou a ele confiadas.³⁴⁰ Mas também podiam acomodar naquele espaço os cativos que trazia por sua própria conta ou na de sócios mais próximos, e negociar em

³³⁸ REDIKER, Marcus. *Ibid.*, p. 244.

³³⁹ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Brasiliense, 1968, p. 226-227.

³⁴⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola para Pernambuco. Sobre *Castelo (de popa)*, vide nota n. 4, (p. 15). Nos “baús, arcas, caixas ou canastras feitos em madeira ou couro cru” dos capitães negreiros baianos, Cândido de Souza pôde observar uma sorte de objetos que os capitães traziam para garantir seu mínimo conforto a bordo. cf. SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *“Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011, p. 101.

privado com os mercadores africanos vindos da costa a troco de marfim e ouro, que carregavam conforme o seu privilégio. Predicado que o capitão negava aos demais tripulantes.³⁴¹

A proximidade da chegada à zona onde se efetuariam as trocas comerciais na costa africana marcava uma série de mudanças no capitão, na tripulação e na própria embarcação. Quando os acertos começavam a ser feitos e as lanchas passavam a trazer além de mercadorias e provisões, mas também gentes, os capitães e a marujada em geral passavam também a converterem-se nos responsáveis pelo cárcere a bordo. Também nos navios ocorriam alterações e os negreiros uma vez em África passavam por mudanças em sua estrutura. Assim, ancorados naquelas plagas, chegava a vez de marinheiros, marceneiros, tanoeiros e calafates começarem os trabalhos de construção, conserto e das adaptações de que cada embarcação fazia para abrigar, conter e alimentar os grupos de escravizados que eram apinhados em seus compartimentos.³⁴²

Na *Conta dos gastos, soldadas e costiamento [sic]* atrelados à galera *São José e Nossa Senhora do Rosário* em algum momento não muito claro após a chegada da embarcação em Luanda no ano de 1756, tem-se notícia de uma série de gastos não previstos de quando a embarcação deixou o porto lisboeta para participar da faina. Entravam nas contas do seu “capitão e interessado”, o Custódio Rodrigues da Fonseca, a mais que necessária manutenção de pipas, barricas, baldes e tabuados, pagos aos tanoeiros e carpinteiros do porto, trabalhadores essenciais no conserto do material que servia para o acondicionamento, sobretudo, da água, sempre em falta por aquelas bandas. Também entrava naquele acerto uma grande quantidade de material de construção como, tabuas, arcos, pregos, cravos e tijolos que serviram para a confecção do fogão, de paiois, da “secretá” e dos “corraes” [sic].³⁴³

³⁴¹ PIRES, Vicente Ferreira; DE LESSA, Clado Ribeiro. *Viagem de Africa em o Reino de Dahomé*. Companhia editora nacional, 1957, p. 10-11.

³⁴² REDIKER, Marcus. *Ibid.*, p. 152-153, 241-242.

³⁴³ ANTT. FF. Livros dos Feitos Findos, liv. 48, cx. 3. Livro de carregação para Angola da Galera São José e Nossa Senhora do Rosário, de que é capitão Custódio Rodrigues da Fonseca e senhores José Machado Pinto e António Ramos Pacheco. *Paioi*: “É uma acomodação que no porão se faz dividindo-o por meio de tabuas, ou anteparas, para se

As embarcações negreiras que saíam do porto do Recife, e para as quais conhecemos suas medidas, tinham um espaço separado no convés, ou no porão como nas embarcações menores que dividiam aquele espaço com bailéus, para que pudesse abrigar o fogão.³⁴⁴ O que talvez indique que assim como o “costiamento” do capitão Custódio demonstra, de que os fogões das embarcações pudessem ser estruturas que faziam parte das mudanças ordenadas pelo capitão, a que poderiam se somar as barricadas e os próprios bailéus. Mudanças que adaptavam os vasos para receber, dividir e manter um número bem maior de indivíduos, estes naturalmente, cativos africanos. E que também eram dispensáveis, ou móveis, quando não fossem mais necessárias seriam retiradas para que cedessem lugar às cargas.

Uma vez acondicionados os escravizados nos bailéus do deque inferior e as provisões no porão, havia agora outra questão a exigir a atenção do capitão. Afora a possibilidade de insurgência daqueles sujeitos agrilhoados, com o passar dos dias desde o começo dos negócios até o dia da descarga no Brasil, aquele ambiente se converteria em algo extremamente insalubre. O apodrecimento dos mantimentos, as feridas do contato com aquela superfície irregular de madeira, a própria transpiração, excreta e odores de corpos ali apinhados tornavam-se largo contributo para a miséria debaixo do convés. Para Antônio Ribeiro Sanches, médico e intelectual português, o ambiente cerrado dos veleiros, permeado pelo calor e pela putrefação dos mantimentos no porão tornava aquele ambiente e seus miasmas, igualmente a um cárcere ou um hospital. De maneira que o interior dos vasos era descrito pelo autor como: “e que é um navio a vela, mais que uma prisão, ou um hospital?” Uma vez que não grassava muito tempo das viagens e já surgiam nas tripulações as primeiras febres e disenterias.³⁴⁵

Extenuava a situação em que se encontravam as tripulações do comércio durante as viagens, a ausência de medidas higiênicas dentro dos ambientes das embarcações. O costume difundido de embarcarem os animais ainda vivos para serem consumidos “frescos” durante a travessia, se por um

guardar munição de boca e de guerra, pano, maçante, etc.” in. CAMPOS, Mauricio da Costa. *Vocabulário Marujo*, Rio de Janeiro: Na Oficina de Silva Porto, e Companhia. 1823

³⁴⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. op. cit.

³⁴⁵ SANCHES, António Nunes Ribeiro. *Tratado da conservação da saúde dos povos*. Lisboa: Na Oficina de Joseph Philippe. 1757, p. 268-270

lado dava acesso a uma porção de alimento recentemente abatido e, portanto melhor conservado para ser comido em decorrência das viagens ou até utilizados para o tratamento dos enfermos. Por outro lado, os dejetos destes mesmos animais que vinham condicionados nos porões, próximos aos armazéns dos mantimentos, dos grãos e da própria água, contribuíram para contaminação das provisões naturalmente perecíveis. Outro fato a ser considerado para o agravamento das condições de saúde e a presença constante das doenças entre os membros das embarcações era a parca higiene destes homens envolvidos nos trabalhos de bordo. Práticas que quando muito se resumiam a lavarem suas mãos e pés com a água do mar, desconhecendo-se que fosse difundida qualquer outra medida como até mesmo a troca de suas roupas constantemente encharcadas, dado que os mareantes acabavam dormindo muitas das vezes por semanas com as mesmas peças.³⁴⁶

Os esforços de higiene aplicados aos navios consistiam principalmente em limpar a superfície, evitar a proliferação dos miasmas e esfregar todas as partes do navio. Para os veleiros da marinha portuguesa, a ordem era que o tabuado tinha de ser varrido diariamente, cerca de três ou quatro vezes.³⁴⁷ Nos navios negreiros a necessidade de controlar uma quantidade bem maior de sujeitos, a maioria cativa e em número bem maior em relação ao restante da tripulação, fazia com que essa atividade se resumisse em pelo menos uma vez a cada dois dias.³⁴⁸ Além disso, não eram somente os grumetes que eram compelidos a descer abaixo do convés para efetuar toda a limpeza, mas também alguns dos escravizados, provavelmente aqueles que visualmente aparentassem serem os menos perigosos, eram temporariamente livres dos grilhões e ficavam incumbidos da tarefa. Enquanto isso a maioria dos cativos era conduzida ao deque superior. Isto se fizesse tempo bom. Assim, por colocar toda a nau em risco deve-se imaginar que nem todas as equipagens seguissem o procedimento rigorosamente.³⁴⁹ É difícil acreditar que

³⁴⁶ MIRANDA, Carlos Alberto Cunha. *A arte de curar nos tempos da colônia: limites e espaços da cura*. 3. ed. rev. ampl. e atual. – Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2017, p. 356.

³⁴⁷ PEREIRA, José Manuel Malhão. *História da Marinha Portuguesa. Navios, marinheiros e arte de navegar 1669-1823*. 2012, p. 338.

³⁴⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. op. cit.

³⁴⁹ MILLER, Joseph C. *Way of death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison: University of Wisconsin Press. 1988, p. 411-412. REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 243.

teoricamente os escravizados fossem lavados diariamente, quando observadas as condições insignificantes de higiene praticadas a bordo. Muitas das quais apenas buscavam evitar então, que os odores se espalhassem pela embarcação. Como quando os tripulantes utilizavam de gramináceas africanas, muito provavelmente aplicadas como forragem, debaixo dos conveses, querendo evitar a proliferação do mau cheiro.³⁵⁰

Dentro dos navios os mareantes eram testemunhas oculares das doenças que afligiam os negreiros e conheciam muito bem as precárias condições de alimentação na costa africana e a bordo das embarcações. O que fazia dos corpos escravizados exauridos, e mal nutridos, potenciais vetores de contágio para toda a tripulação. Alguns passos eram tomados por capitães e os seus imediatos, para senão conseguir remediar a propagação, ao menos limitar sua circulação dentre a equipagem. Dependendo do local da costa onde o navio aportava, de como o comércio com as sociedades locais era estabelecido, havia ou não a possibilidade de que os cativos fossem examinados pelo cirurgião, o mestre ou o capitão da embarcação em terra, alguns outros já subiam ao convés antes de qualquer exame. Em Luanda, além do cirurgião ou barbeiro que atendiam os cativos e tripulação a bordo, os negreiros podiam contar com o serviço de sangradores, e de curandeiros, que ofereciam seu serviço na região de embarque, além de poder adquirir insumos para as boticas das embarcações.³⁵¹

Além do exame atento dos cativos negociados, separando aqueles visivelmente enfermos e devolvendo-os à praia, havia em toda embarcação um espaço dedicado para os doentes.³⁵² Os navios costumavam destinar a porção localizada abaixo do castelo de proa, para acondicionar os escravizados mais debilitados. E por mais que as dimensões fossem bastante limitadas, como,

³⁵⁰ CARNEY, Judith. *Navegando contra a corrente: o papel dos escravos e da flora africana na botânica do período colonial*. África, n. 22-23, p. 25-47, 2004, p. 27.

³⁵¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. op. cit. O capitão da galera S. José N.S. do Rosário recorreu aos serviços de sangradores e de uma “curandeira” para tratar dos cativos que havia comprado em Luanda. cf. ANTT, FF, Livros dos Feitos Findos, liv. 48, cx. 3. op. cit.

³⁵² MATTOSO, Katia M de Queirós. *Ser escravo no Brasil: Séculos XVI-XIX*. Petrópolis, RJ, Vozes, 2016, p. 74. STECKEL, Richard H.; JENSEN, Richard A. *New evidence on the causes of slave and crew mortality in the Atlantic slave trade*. Journal of Economic History, 1986, p. 73-74. MUSTAKEEM, Sowande'. *"I never have such a Sickly Ship before": diet, disease, and mortality in 18th-century Atlantic slaving voyages*. The Journal of African American History, v. 93, n. 4, 2008, p. 478. ATKINS, John. *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies..* London: printed for Caesar Ward and Richard Chandler, 1735, p. 173.

aliás, era todo o resto de um vaso negreiro, em tese ali os cativos teriam maior alívio, comparados aos demais. Exemplificando, para uma embarcação maior, como a galera *Aleluia da Ressurreição e Almas*, este espaço consistia numa área de 13m², com o qual se podia carregar com 20 cativos. Já para um vaso menor, do porte da sumaca *Nossa Senhora do Rosário e Senhor Jesus das Portas*, esse espaço podia ser reduzido para algo próximo aos 7,5m², e podia comportar, presumidamente, 15 cativos. Mas durante as viagens, não estranha em nada a possibilidade de a enfermaria ter de carregar mais escravos do que pudesse dar conta. Para isto, basta notar que o cálculo que mensura o espaço disponível levava em conta a capacidade padrão, segundo as normas de arqueação, e que não raramente eram inteiramente desrespeitadas.³⁵³

Neste sentido, a situação dos cativos embarcados debaixo do convés principal era de longe aquela de maior vulnerabilidade aos malefícios que ora ou outra assolavam aqueles sujeitos envolvidos com a passagem atlântica. A viagem a bordo dos navios negreiros era para estes sujeitos sem dúvidas a face mais brutal da sua experiência desde sua captura. As parcas condições de alimentação, higiene e de acesso à saúde que eram comuns à maioria dos tripulantes, encontravam naqueles pobres transportados reclusos debaixo dos deques das embarcações uma situação miseravelmente particular. E em boa parte este agravo estava intrinsecamente ligado a agencia de capitães e comerciantes em auferir maiores lucros por viagem.

Entre os tabuados de madeira improvisados para sua acomodação, os escravos eram organizados de tal maneira que chegavam muitas das vezes a ofender a vista das próprias autoridades coloniais. As parcas condições de higiene, espaço necessário para a circulação de ar, ou da preservação da própria vida da carga cativa embarcada chegaram a escandalizar algumas autoridades e no extremo até a própria coroa que passou a propor algumas medidas para a padronização e controle do negócio, evitando os excessos que vinham sendo cometidos. Em provisão de 23 de setembro de 1664 *el rei* D.

³⁵³ Nos veleiros mercantes e de guerra, por outro lado, era disposta toda a porção das coberturas abaixo à frente e à traseira das naves para as enfermarias. cf. PEREIRA, José Manuel Malhão. História da Marinha Portuguesa. Navios, marinheiros e arte de navegar 1669-1823. 2012, p. 336. Com relação às medidas de algumas das embarcações do trato pernambucano, cf. AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. op. cit. As duas embarcações foram arqueadas para receber 303 e 237 escravizados, respectivamente, porém, transportaram para o porto do Recife, 706 e 368 cativos.

Afonso VI por denúncia de parte dos moradores de São Paulo da Assunção em Luanda fazia saber dos consideráveis danos introduzidos naquela praça pelos comerciantes de cativos que por meio dos mestres das embarcações fundeadas no porto faziam as arqueações dos vasos com o dobro de cativos de que poderiam carregar, isto sem contar que não prestavam contas da quantidade de mantimento e água que levavam no torna viagem. A avareza dos comerciantes e intermediários do comércio custava a vida de tantos escravos, quanto a diminuição do seu comércio e em consequência, dos próprios direitos da Fazenda real.³⁵⁴

Todavia, existe uma versão seguida de parte dos historiadores que se dedicam à temática do comércio de cativos de que do ponto de vista econômico, devido ao alto preço pago pelos escravizados que chegavam muitas das vezes a cobrir cerca de um terço de todos os gastos efetuados pelos comerciantes com o empreendimento, não faria nenhum sentido aos comerciantes negreiros a perda inconsequente da vida de uma parte desta carga embarcada. As primeiras e malogradas experiências durante a travessia, onde devido à inexperiência na faina ocorria a mortandade de boa parte dos cativos, serviram de um aprendizado significativo para os comerciantes de cativos posteriores. O prejuízo destas viagens teria influenciado para que os mercadores de gente adotassem práticas mais racionais em suas viagens, como por exemplo, elevar o quantitativo de víveres calculado para abastecimento das embarcações no dobro do necessário para o tempo previsto de viagem. De forma que eles estariam precavidos de quaisquer imprevistos no meio do caminho. Sendo assim, ao longo do século XVIII, os vasos negreiros teriam de maneira geral passado a carregar apenas aquilo que sua tonelagem permitia e aprovisionariam suas embarcações com o dobro do esperado para o consumo nas viagens. Além de carregarem números ligeiramente inferiores de escravos do que estava prescrito em lei, para evitar a superlotação e a consequente ruína da carga humana embarcada. Um dos autores desta corrente, Herbert Klein, ressalta também a necessidade de estudos relacionais entre os números de escravos embarcados e as taxas de mortalidade no mar,

³⁵⁴ LARA, Silvia Hunold. *Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa*. Nuevas aportaciones a la historia jurídica de Iberoamérica. Colección Proyectos Históricos Tavera, Madrid, 2000, p. 174-175.

dando atenção maior à necessidade da execução de estudos de história conectados para o tráfico negreiro. Estes estudos cá defendidos podem aventar a existência de distorções regionais para os padrões e práticas do comércio atlântico, podendo levar a conclusões opostas àquelas do autor, como se pode ver na documentação.³⁵⁵

Por exemplo, um sinal mais claro do quanto os danos causados pelo comércio de cativos era objeto da preocupação dos portugueses neste seu ramo de negócio pode ser visto vinte anos depois da intervenção D. Afonso VI, no reinado de Pedro II conforme a Lei de Arqueação de dezoito de março de 1684. Norma que seria reiterada por meio de decretos durante toda a centúria posterior, a exemplo do que foi a lei de 1º de julho de 1730. O regulamento do ano de 1684, imposto por D. Pedro II de Portugal em seus vinte e três artigos normativos determinava uma série de prescrições para impedir a contínua condição de superlotação das embarcações, com o objetivo claramente delimitado de reduzir as mortes em trânsito.³⁵⁶ Uma medida de duplo caráter, ao passo que em um só tempo compreende uma ação própria da consciência religiosa portuguesa, que desde a justificação da escravidão no discurso religioso buscava abrandar o drama para torna-la mais aceitável do ponto de vista moral, sem esquecer de que intenta em tornar as viagens mais rentáveis, ou seja, de que uma quantidade maior de cativos chegasse viva e em condição de ser explorados nos seus postos de trabalho nos territórios portugueses. Neste intuito vale reforçar a pertinente observação de Silvia Lara para quem as leis de caráter escravistas emitidas pela coroa ou por meio de seu Conselho Ultramarino intentaram, sobretudo, e de maneira bastante clara, na organização do comércio transatlântico de cativos do ponto de vista do controle das rotas, aplicação das taxas para sua manutenção e recolhimento dos direitos gerados por meio deste comércio.³⁵⁷

O documento anuncia ainda em seu termo de abertura conhecer por informação da violência com que era feita o transporte marítimo por meio dos

³⁵⁵ KLEIN, Herbert S. *Novas interpretações do tráfico de escravos do Atlântico*. Revista de História, n. 120, p. 3-25, 1989, p. 11.

³⁵⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola para Pernambuco.

³⁵⁷ LARA, Silvia Hunold. *Ibid.*, p. 27-28.

carregadores e mestres do navio, que trazendo toda aquela a carga apinhada composta de homens, mulheres e crianças africanas "tão apertados e unidos uns aos outros" que não tinham espaço suficiente para aliviarem-se ou mesmo respirar com o conforto preciso a "comum e natural para todos, ou sejam livres ou escravos [sic]". O aperto daquelas condições deveria tornar o ar naquele ambiente sem dúvidas intragável, um misto de excremento, cativos mortos recentemente, feridas abertas, provisões quase sempre estragadas e o calor excessivo. Situação que tragicamente resultava num número considerável de mortos a cada travessia e àqueles que mesmo assim conseguiam ser suficientemente fortes para sobreviver a este ambiente inóspito chegavam muitas das vezes num estado lastimável para serem expostos às feiras.³⁵⁸

Sobre o processo em que se daria a arqueação, previa a lei de que todas as embarcações saídas do reino ou de qualquer um de seus territórios em direitura para Angola ou outro território africano para fazer carregamento de escravos teriam de ser arqueadas por suas toneladas sob o cuidado de agentes designados para cada situação. De maneira que fosse estabelecida uma relação entre as munições e a carga máxima que as embarcações pudessem carregar. Vale ressaltar que a arqueação a que a documentação faz referência é uma medida do volume medido entre o espaço interno das embarcações, ou seja, uma medida de grandeza que leva em consideração a capacidade de sua carga.³⁵⁹ Roberto Borges Martins explica esmiuçadamente da relação no sistema de medição português em voga àquela altura, da arqueação como equivalente à tonelagem, termo que faz referência ao tonel, ou meramente aos seus arcos de ferro, utilizados como ferramentas de medida padrão para o cálculo da capacidade interna daquelas embarcações. Para o autor, "Os termos arqueação e arquear vem do fato de que a medição era feita usando-se arcos de tonel. Portanto, arquear um navio em toneladas significava

³⁵⁸ SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. *Relatório Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, p. 207. "São obrigados a fazer observar a Lei seguinte a respeito dos navios que navegam para Angola - sobre a arqueação. Lisboa, 18 de março de 1684". LARA, Silvia Hunold. *Ibidem*, p. 191. "Lei de 18 de março de 1684".

³⁵⁹ MILLER, Joseph C. *Way of death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison: University of Wisconsin Press. 1988, p. 336.

medir quantos tonéis ele era capaz de transportar.”³⁶⁰ Definição como se vê não muito distante daquela feita por à época por Rafael Bluteau, que no *Vocabulário Portuguez & Latino* resumiu o termo “tonelada” como provisão de tonéis do navio, ou ainda como termo que explica a grandeza de um navio, “que faz tantas toneladas”.³⁶¹

A respeito da arqueação, todas as embarcações que saíssem de qualquer porto do reino ou de qualquer dos seus domínios, e recebessem carga em escravos de Angola ou qualquer das conquistas africanas, teriam de ser arqueados em toneladas e esta medição das toneladas seria feita por arcos de ferro padronizados, remetidos a todos os portos do reino e das conquistas. Em Pernambuco a norma não vingaria até pelo menos o ano 1688, uma vez que segundo ouvidor da capitania as leis e comodidades da católica nação, não estavam sendo obedecidas porque não se podiam dar as contas posto que não havia meios de medi-las. Pedindo à coroa que lhe enviasse os arcos com os quais se fariam as arqueações na melhor forma, bem como da maneira que se devia de declarar a respeito da razão por toneladas.³⁶²

Mas voltemos às mesmas normas sobre a arqueação. Segundo o documento de 1684, para arquear uma embarcação seria levado em conta as medidas por toneladas de cobertas, entrepondes, conveses, câmaras, camarotes, tombadilhos e demais partes superiores³⁶³. No caso de embarcações que possuíssem portinholas com as quais os cativos pudessem

³⁶⁰ MARTINS, Roberto Borges. *A obsessão com o tráfico, a legislação escravista e os códigos negreiros portugueses*. In: XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas. Niterói. 2017, p. 5.

³⁶¹ BLUTEAU, Rafael. *Vocabulario portuguez, e latino*. Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesus. Lisboa, Officina de Pascoal da Sylva, 1712-1728. 8 v; 2 Suplementos, p. 6447.

³⁶² AHU_ACL_CU_015, Cx. 13, D. 1340. CARTA do [ouvidor da capitania de Pernambuco], Dionísio Ávila Vareiro, ao rei [D. Pedro II], pedindo que se envie os arcos para se fazer as arqueações dos navios negreiros na melhor forma da lei.

³⁶³ *Câmara*: (de cima ou rabada) É a principal acomodação que fica na popa e no pavimento da tolda; (de baixo) É a que fica no direito da segunda bateria, ou convés, e na popa. *Camarotes*: São as acomodações das pessoas mais graduadas da guarnição do navio. *Cobertas*: vide nota n. 157 (p. 114). *Convés*: vide nota n.4 (p.15) *Pontes do navio*: Sinônimo de bateria ou cobertura [logo o espaço entre-pontes seria o espaço entre uma cobertura ou uma bateria e outra]. *Tombadilho*: É a parte mais elevada na popa do navio. As *baterias*, tão citadas, são aquelas das linhas de artilharia, sendo a primeira a mais próxima ao fundo do navio e seguindo das imediatamente acima, estas linhas são usadas no dicionário como sinônimos dos “andares” da embarcação. In SARMENTO, Pedro de Mariz de Sousa. *Elementos de construção, definição...* Lisboa: Na Officina de Antonio Rodrigues Galhardo, Impressor do Conselho de Guerra. 1788. passim.

receber os ares da “viração”³⁶⁴, os armadores poderiam lotar o ambiente numa razão de “sete cabeças” para cada duas toneladas, e em caso negativo, ou seja, do cômodo interior ser fechado, o que era mais comum no caso pernambucano, situação que limitava o acesso dos cativos embarcados aos ares, a razão seria de “cinco cabeças”. Em se tratando de “cabeças miúdas”, outra forma de dizer que eram cativos de idade inferior, entre crianças, “crias”, moleques e moças, a razão seria de cinco para cada tonelada. Desta maneira, se resumirmos à razão em escravos por toneladas, em todo caso a relação perfazia razões de grandeza 3,5, 2,5 e 5 cativos/tonelada, respectivamente, no trato luso brasileiro. Números superiores à razão daqueles 2 ou 2,5 cativos/tonelada que segundo Herbert Klein teriam sido de maneira geral observados no comércio atlântico de escravos no decorrer do século XVIII. Sendo a razão, em muito, da diminuição da mortalidade na Passagem do Meio.³⁶⁵

Isto é claro, se nos atemos somente às recomendações oficiais da coroa na condução do comércio de escravos. Uma vez que no cotidiano do negócio negreiro não era raro encontrar embarcações onde os capitães simplesmente se furtavam a estas obrigações. É o que pode ser observado num certo teor de denuncia que fez o governador da capitania de Pernambuco Luís Diogo Lobo da Silva em ofício ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, no ano de 1758. Recebendo ordem para mandar tirar as medidas e arqueações daquelas embarcações que serviam ao transporte de escravos. O então governador ressaltou que os cômodos e câmaras dos navios negreiros vistoriados estavam todos eles, superlotados. O dirigente pontuava a partir das visitas que dizia ter feito em todas as embarcações ancoradas no porto do Recife, especialmente as que ele toma de exemplo, descrevendo ricamente suas dimensões interiores: a galera *Aléluia*

³⁶⁴ “Em Portugal viração também é o vento do mar para terra, mas geralmente toma-se por qualquer vento fresco nas calmas do verão” cf. BLUTEAU, Rafael. *Ibidem*, p. 6859. A corrupção dos ares, e por isto a necessidade de receberem viração, denota uma preocupação com o ambiente de doença que os miasmas (os ares corrompidos) para as teorias que baseavam o pensamento médico português à época. cf. MILLER, Joseph C. *Way of death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison: University of Wisconsin Press. 1988, p. 411.

³⁶⁵ KLEIN, Herbert S. *Economic aspects of the eighteenth-century Atlantic slave trade. The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, p. 287-310, 1990, p. 305.

da *Ressurreição e Almas*, corveta *Nossa Senhora do Monte Carmo* e a sumaca *Nossa Senhora do Rosário*; ressaltando a existência de meios “escandalosos com que [os comerciantes] até agora se procura com ruína sacrificar a vida dos miseráveis escravos”, apinhando muito mais escravos do que as melhores práticas permitiam.³⁶⁶

Uma vez sob os conveses daquelas embarcações, os visitantes a mando do governador trataram de tomar todas as medidas de cada compartimento, descrevendo brevemente a natureza dos cômodos que encontravam. Vale notar que as medidas tomadas nas visitas das naves negreiras eram feitas em termos de “palmos quadrados”, ou seja, de área medida pelo chão de cada uma das superfícies, e dos pavimentos. O que implica em dizer que para fins de cálculo, o espaço disponível que separava o teto das cabeças dos tripulantes, e que diminuía conforme se descia da tolda a cada nível abaixo não eram considerados. E não só isso, como a generalização com que se tiravam as áreas das superfícies daqueles cômodos conscientemente ignorava que muitas daquelas áreas, que nos cálculos eram consideradas como destinadas aos escravizados, tinham na verdade outros fins, como suportar leme e mastreação, assegurar a lancha, comportar o arsenal, munições, e barricadas, ou até eram ocupadas por outros tripulantes, oficiais e passageiros.

No que pese o aparente rigor humanista das leis de arqueação, havia ainda espaço para que os donos de embarcações criassem espaços nominais para os escravos, sem que isso violasse a lei. Por ordem do capitão, os deques podiam ser esvaziados das macas e beliches destinados aos tripulantes, o cordame e o velame, os tonéis de mantimentos, e tudo mais que não fosse necessário, e logicamente fosse móvel, quando o navio encontrava-se no porto podia ser momentaneamente retirado para que se procedesse ao cálculo. O espaço vazio deixado em seu lugar contaria então como espaço destinado aos escravizados, e era assim contabilizado aos olhos das autoridades que

³⁶⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola para Pernambuco. [grifo do autor]

inspecionavam os navios.³⁶⁷ Isto era um fator, como bem aponta Jaime Rodrigues, que contribuía com a recorrência de casos de superlotação das embarcações de bandeira portuguesa. Isto porque os comerciantes de gente, uma vez tendo seus vasos arqueados, em posse de uma medida máxima de gente de que podiam comportar nas suas naves, nunca diminuía esta quantidade de cativos que lhes era permitido carregarem. Não importando quão grande fosse o número de passageiros, oficiais do navio, marinheiros e demais sorte de tripulantes, e com eles suas contas, ou cargas que traziam consigo.³⁶⁸

Segundo escapa do governador, esta ambição que movia os negociantes da praça os fazia ignorar a necessidade dos cativos de ter o mínimo acesso ao ar necessário para conservação de suas vidas. E falando concretamente daquelas embarcações que usara como exemplo, mostrou que do contrário de serem arqueadas segundo o hábito, ou mesmo as normas do comércio em voga, isto é, salvando para cada escravizado dois palmos (0,46 m) de largura, por oito (1,8 m) de comprimento, o que resultava numa área de dezesseis palmos quadrados (0,8 m²) para os cativos que vinham por cima dos bailéus, e 22 palmos quadrados (1,15 m²), para aqueles debaixo daquela pobre tábua mal feita, os comerciantes apinhavam seus cativos de maneira ainda mais brutal. Segundo o que acreditava só poder ser fruto da ignorância dos homens de negócio das letras da lei, dizia o governador ter encontrado naquela visita tão “miseráveis escravos” vindos lotados tal qual “fardos de fazenda”, que de tão apinhados não tinham eles nos lugares superiores dos bailéus, mais do que seis palmos quadrados (0,3 m²) disponíveis, e nos lugares inferiores, doze palmos quadrados (0,6 m²). Ainda segundo Luís Diogo Lobo da Silva, os comerciantes de cativo da praça agiam de tal maneira contra os cativos que entupidos os cômodos, os escravizados não podiam:

“[...] dormirem assentados estes sem que se pudessem deitar nem levantar por não terem espaço e aqueles ainda que tivessem o desafogo de o poderem fazer, lhes faltava o cômodo necessário para o descanso da noite”.

³⁶⁷ MILLER, Joseph C. *Way of death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison: University of Wisconsin Press. 1988, p. 345.

³⁶⁸ RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2005, p. 152-153.

De acordo com o resultado do cálculo por escravo/palmo quadrado as embarcações visitadas pelo governador deveriam carregar por cada uma; a galera *Aleluia da Ressurreição e Almas*, 303 cativos; a corveta *Nossa Senhora do Monte Carmo*, 186, e sumaca *Nossa Senhora do Rosário*, 237 escravizados. Isto é claro, se agissem em respeito às normas e o melhor costume daquele comércio. Todavia, este não era o caso. E aqueles navios negreiros buscando o lucro máximo em cada viagem costumavam trazer nas viagens que faziam 706, 298 e 387 escravizados miseravelmente apinhados, respectivamente. O que de certo piorava ainda mais a situação daqueles sujeitos acorrentados nos bailéus e o tabuado dos porões.³⁶⁹

O mesmo governador, numa outra documentação, datada de 1761, voltara a relatar o assunto. Passando ao rei as medidas de cinco das embarcações que viu chegar ao porto do Recife, carregadas conforme o costume dos comerciantes, entre os anos de 1757 e 1758, e comparadas as que mandou navegar em respeito às condições do contrato dos escravos, lei de arqueação e determinações reais, percebeu quedas consideráveis no número de cativos chegados mortos, ou em deploráveis condições. Segundo o tom da comunicação, era bastante clara para Luís Diogo Lobo da Silva, a relação entre a superlotação das embarcações chegadas ao porto do Recife e a mortandade de cativos a bordo, e pouco depois da descarga. Como escrevia:

“[...] não ser mortandade procedida de terem enchido estes miseráveis o tempo que a providência lhe destinou de vida, mas sim da crueldade com que os apertam, sem atenção à área necessária para se deitarem, ar preciso para respirarem e lugar competente às aguadas e mantimentos que lhe são indispensáveis [...]”³⁷⁰

Dentre as embarcações arroladas no ofício, consta a corveta *Nossa Senhora de Guadalupe, Senhor Bom Jesus dos Navegantes*, costumeiramente arqueada em 356 cativos. Todavia o capitão Francisco Xavier de Carvalho no ano de 1757 teria feito carregar a embarcação em Angola com 385 cabeças e nove crias, das quais 39 escravizados e quatro das crias não sobreviveram à

³⁶⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D, 7129. op. cit.

³⁷⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 94, D. 7456. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre se ter enviado a Junta do Comércio as medidas destinadas a arqueação dos navios que se ocupam no transporte de escravos, informando a falta de cuidado e desobediência dos contratadores em Angola que superlotam os navios, ultrapassando os limites estabelecidos e prejudicando o comércio.

chegada da corveta no Recife em 1758. No ano seguinte, obedecendo à arqueação estipulada pelo governador em 234 cativos, e embarcando de Angola 232 adultos e 24 crias, a mesma corveta contabilizou a morte de 19 dos cativos adultos e somente uma das crias.

Mas o caso de maior redução dentre todos foi o observado na galera de invocação *Nossa Senhora da Conceição da Ponte e Senhor Bom Jesus das Portas* do capitão Roque Jacinto de Souza. Em 1758 a galera havia sido arqueada para transportar 701 africanos escravizados, dos quais conseguiu somente parcialmente comercializar em Angola. Carregando de lá 490 cativos e 15 crias. Em dezembro daquele mesmo ano o capitão despachou na alfândega de Pernambuco, 414 cabeças e cinco crias, conseqüentemente 76 cativos e 10 crias não completaram a travessia. Quando Francisco Lopes Cobre assumiu o comando da *Nossa Senhora da Conceição da Ponte*, em 1759, vigorava nova norma de arqueação, desta vez somente permitindo que 330 cativos fossem embarcados. Seguindo a nova recomendação, o segundo capitão fez embarcar de Angola 324 escravizados e mais sete crias de peito, dos quais somente não despachou sete cativos e uma cria por lhe falecerem no caminho.³⁷¹

O capitão Félix Garcia, que continuamente povoa o trabalho, foi um dos proprietários que tiveram suas embarcações arqueadas conforme as ordens do governador e posteriormente visitadas da provedoria. Seu veleiro, a corveta *Nossa Senhora dos Remédios*, teria sido arqueada para que transportasse 357 escravizados, enquanto os registros passados de Luanda dessem conta a uma quantidade maior de escravizados embarcados, compondo cerca de 439 sujeitos. Mas o capitão Félix conhecia muito bem a provedoria e as negociatas que ali se davam às escusas, como veremos seguir. E embora todas as embarcações utilizadas para fins de cálculo pelo governador estivessem num claro desrespeito às normas que regiam o comércio de cativos, não há notícia de que nenhum dos capitães ou senhorios, como o próprio Félix Garcia Vieira, tenham sofrido qualquer punição posterior. Indício seguro de que em um e

³⁷¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 94, D. 7456. op. cit.

outro caso, possivelmente o benefício da dúvida acompanhava os capitães e homens de negócio do trato de gente nas suas transgressões.³⁷²

A prática de superlotação das embarcações não pode ser encarada como uma busca irracional e desmedida pelo lucro máximo. Apesar da difusão da prática e do conhecimento dela por parte das autoridades tanto do reino, como da capitania e de Angola, a atitude dos comerciantes, capitães e mestres de embarcação em apinhar as suas embarcações com quantidades de gentes acima do permitido, mesmo sensível ao aumento dos riscos e da mortalidade a bordo, baseava-se num cálculo racional. Que entendia por compensatório em até certo ponto o aumento dos riscos face ao rendimento esperado. Em suma, apesar dos maiores perigos e do aumento moderado de cativos que não conseguiam completar a travessia oceânica, o retorno com a venda daqueles que resistiram à viagem, especialmente daqueles que vinham mais da sua capacidade e estavam à margem dos cálculos com os custos, justificavam as práticas postas em vigor.³⁷³

Mas além do respeito ao espaço devido à condução dos escravizados africanos, os armadores, capitães e mestres dos navios negreiros deveriam embarcar os mantimentos calculados tanto para o tamanho da embarcação quanto de maneira em que fosse levado em conta todos os dias a serem consumidos com a viagem. O que no caso pernambucano, dizia a experiência acumulada, serem necessários cerca trinta e cinco dias de viagem para efetuar um trajeto de Angola até a capitania, e pelo menos o dobro, ou seja, setenta dias de viagem, quando vinda da Costa da Mina. As medidas dos mantimentos seriam então calculadas de forma que fossem equalizados com a necessidade de dar de comer aos cativos por três vezes ao dia, e oferecer uma canada de água por dia.³⁷⁴

As obrigações se estendiam para o caso de que alguma doença acometesse os cativos durante a travessia atlântica, neste caso, segundo o

³⁷² STABEN, Ana Emilia. *Negócio dos escravos: o comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)*. 2008, p. 67.

³⁷³ MILLER, Joseph C. *Way of death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Madison: University of Wisconsin Press. 1988, p. 340.

³⁷⁴ LARA, Sílvia Hunold. *Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa*. Nuevas aportaciones a la historia jurídica de Iberoamérica. Colección Proyectos Históricos Tavera, Madrid, 2000, p. 192. Segundo o ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva levaria o dobro do tempo do trajeto Luanda-Recife, uma viagem vinda da Costa da Mina, cf. AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. op. cit.

regulamento os senhores da embarcação deveriam trata-los com "toda a caridade e amor de próximos". Além de não se absterem de ter de levar em cada embarcação um sacerdote que servisse de capelão a rezar as missas nos dias santos e assistir aqueles cativos que em consequência dos maus tratos caíssem moribundos. Serviria também aos membros da tripulação que não raramente eram derrubados pelas doenças que os acometiam durante a viagem à costa africana. O conteúdo destes artigos, por si só, deixa em evidência o empenho da coroa em reforçar a imagem cristã propagada mesmo em relação ao funesto comércio de almas.³⁷⁵

Assentindo para o fato de que toda a disposição contida nas arquéações não teria efetividade se os oficiais não estivessem engajados em sua defesa, as leis também tinham espaço para punir àqueles responsáveis por sua fiscalização. Para o caso de desrespeito as leis, os sujeitos que por culpa, negligencia ou omissão permitissem a carga dos navios acima do permitido nas normas de arqueação seriam todos penalizados numa lógica gradual das penas, que perceptivelmente as mitigava conforme a posição social e o envolvimento destes sujeitos no negócio. Por exemplo, os provedores envolvidos teriam como pena multa no dobro do valor arrecadado dos negros que fossem carregados a mais da capacidade da embarcação e cumpririam seis anos de degredo para o Estado da Índia. Enquanto que os patrões e mestres das ribeiras, além de perderem seus ofícios, cumpririam degredo de dez anos para o Estado da Índia.

Se o caso em questão fosse praticado por capitães e mestres de embarcação, estes seriam multados em dois mil cruzados de pena, somadas com o dobro do valor arrecadado com a venda dos negros em praça pública. Pena a ser seguida por degredo de dez anos para o Estado da Índia. Caindo também sobre os senhorio e armadores das embarcações. Enquanto que os guardas das embarcações que participassem da atividade ou soubessem e fossem omissos estariam sujeitos ao degredo pelo resto das vidas.

Daquilo que fosse recuperado no valor das apreensões, para o caso de captura de sujeitos que desrespeitassem a lei, metade seria destinada à fazenda real e a outra metade ficaria à disposição do sujeito denunciante,

³⁷⁵ LARA, Silvia Hunold. *Ibidem*, p. 192-193.

tivesse ele, inclusive alguma participação na carga das embarcações. Para estes sujeitos que se “arrependessem” dos seus feitos e ajudassem as autoridades denunciando seus cúmplices, não apenas não responderiam pelo mau feito como também participariam da divisão do prêmio como qualquer denunciante que não tivesse cometido nenhum delito. Neste ponto o texto deixa evidente mais uma das estratégias recorrentes da administração portuguesa para o fomento das denúncias contra aqueles que não seguiam às ordens e disposições reais. Agindo por meio de um sistema que funcionava por base na denúncia de terceiros, a coroa tentava se precaver de possíveis prejuízos aos seus cofres, utilizando das próprias redes dos comerciantes e interessados estreitamente envolvidos neste comércio, como parceiros na defesa da manutenção de sua estrutura.³⁷⁶

Já nas primeiras décadas do século XVIII, Dom João mandava escrever ao Governador e Capitão General da Capitania de Pernambuco, Manoel de Souza Tavares, sobre a denúncia recebida por ele da parte do Governador de Angola sobre a saída de navios sobrecarregados de Luanda em direção aos portos da capitania. A situação, que ofendia o zelo que a coroa dizia ter no trato de escravizados, levava o monarca a exigir que se procedesse ao exame das embarcações para averiguar a sobrelotação antes mesmo de deixar vir à terra qualquer membro de sua tripulação.³⁷⁷ E em respeito àquilo que anunciava o capítulo 21 das leis de arqueação, de que o Provedor da Fazenda tirasse devassa de todas as embarcações assim que chegassem ao porto de seus distritos, buscando averiguar se naquelas naves algum capitão, mestre ou outra pessoa qualquer da tripulação estivesse agindo em desrespeito à lei. Naqueles casos onde as denúncias seguissem à comprovação dos faltos, todos os transgressores da norma deveriam ser presos, e remetidos junto à certidão dos mestres do navio para que fossem processados em Lisboa.³⁷⁸

Mas apesar da rigidez das punições descritas àqueles que não seguissem à risca a ordem régia quanto ao embarque de escravos, o desrespeito às leis de arqueação e a aparente falta de punição são

³⁷⁶ LARA, Sílvia Hunold. *Ibidem*, p. 194.

³⁷⁷ SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. *Relatório Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, v. 28, 1908, p. 213.

³⁷⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. *op. cit.*

demonstrativos que sua aplicabilidade não era tão rigorosa e que não eram raras as ocorrências de casos em que a lei era sumariamente desrespeitada. É que afora a constante tentativa de controle do processo do comércio atlântico de escravos, e extinção dos descaminhos e desrespeitos às normas que a coroa tentava fazer valer naqueles portos, a efetividade da aplicação daquelas normas dependia, em grande parte, não só da existência dos órgãos de fiscalidade presentes nos portos, mas, sobretudo, da atuação de seus representantes nas plagas do império.³⁷⁹

Mesmo que o lotar das embarcações negreiras acima do permitido por sua arqueação fosse uma prática rotineira no trato de gente para as praças do Brasil, agindo ao arrepio das normas régias, alguns dos comerciantes de gente tiveram sim de enfrentar a justiça. O capitão Marcos Gomes da Silva, por exemplo, teria sido devassado, preso e remetido à corte no ano de 1723 por carregar o seu navio o *São Jorge e Almas*, numa viagem entre a Costa da Mina e a Bahia com 78 escravos acima da capacidade máxima de sua embarcação, conforme permitido por lei.³⁸⁰ Entretanto, o caso do negociante de cativos não findaria numa cela do reino, pelo contrário, demonstraria a força ou a capacidade de negociação que sujeitos como ele poderiam ter entre as nuances da justiça colonial.³⁸¹

Em algum momento não descrito daquele mesmo ano, S. Majestade teria sido servida a passar um “Alvará de Fiança na quantia de cem mil réis” ao

³⁷⁹ AHU_CU_001, Cx. 22, D. 2296. Carta do provedor da Fazenda Real de Angola, Francisco Pereira, ao rei D. João V sobre o mau estado em que os escravos de Angola chegavam aos portos do Brasil, morrendo muitos na viagem devido à fome, sede e falta de espaço; informando que havia falta de cuidado nos despachos dos navios e no cumprimento da lei da arqueação, indo escravos a mais em cada navio, para além de moleques e molecas que iam como crias sem o serem, e que os donos, os capitães e os contramestres dos navios levavam mantimentos insuficientes e ocupavam o espaço dos escravos com outras mercadorias; afirmando que desde que tomara posse lutava para evitar estes abusos.

³⁸⁰ Nenhum documento consultado faz menção à quantidade de cativos que o *navio* comandado por Marcos Gomes da Silva trouxe para a Bahia, entretanto o TSTD₂ estimou em 406 o número de escravizados que uma embarcação do porte do *São Jorge e Almas* habitualmente carregaria para registrar uma viagem no ano de 1724 (“47443”), provavelmente a mesma que a documentação menciona como ocorrida no ano de 1723. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org>.

³⁸¹ AHU - Avulsos da Bahia, Cx. 17, D. 1500. Bahia, 26 de abril de 1723. Cx. 35, D. 3231. Bahia, 18 de fevereiro de 1730. CX. 61, D. 5202. Bahia, 24 de abril de 1738. Para Ana Emília Staben o caso do capitão Marcos Gomes da Silva seria exemplar da não aplicabilidade do rigor da lei nas questões de arqueação, no nosso ver, o caso, todavia é ainda mais rico e não finda no que a autora considerou como o pagamento da fiança do alvará. cf. STABEN, Ana Emília. *Negócio dos escravos: o comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)*, p. 67.

desventurado capitão. De maneira que, cumprindo o compromisso do dispositivo e pagando o valor estipulado pela fiança dentro do prazo de seis meses, Marcos Gomes da Silva poderia ser considerado livre daquela sua culpa.³⁸² No entanto, enquanto pôde o capitão obstou-se ao pagamento da quantia que devia segundo o alvará. Utilizando uma saída parecida em todos os casos, a de não ter conseguido levantar a tempo do vencimento a quantia pedida de 100\$000, por já estar endividado com as diligências feitas ao juiz do caso. Mas nem tudo era só lamento, e durante todo o tempo em que o negreiro teria feito suas requisições à coroa pedindo reforma no prazo para não ser processado, continuava livremente a exercer o seu ofício entre a Costa da Mina e os portos de Bahia e Pernambuco.³⁸³

Para que se faça uma ideia do caso em questão, deve-se ressaltar que durante o período de 15 anos que separou a sentença proferida contra o capitão por desrespeitar as leis de arqueação e o recurso em que finalmente se cobraria dele o valor de 800\$000 por multa devida segundo o cap. 18 das leis de arqueação, mais o dobro do valor conseguido pelos mesmos escravizados trazidos apinhados além da conta.³⁸⁴ Marcos Gomes teria conseguido neste intervalo obstar-se ao pagamento de sua primeira fiança, e de todas as reformas subsequentes desde o fim da validade daquele seu primeiro Alvará de fiança pelo menos 16 vezes entre os anos de 1723 e 1730. Tamanha obstinação de certo não era movida por sua penúria, conforme afirmada nos pedidos de reforma, que o impossibilitaria de findar seu débito com a justiça do rei. Para o caso em questão há de se fazer devida consideração da possibilidade de que as recorrentes queixas de impossibilidade de saldar a fiança do eu livramento fossem somente um subterfúgio do capitão para

³⁸² A partir da definição dos termos em Bluteau, “Alvará de fiança” pode ser entendido como uma escritura de vontade do príncipe, obrigando judicialmente um terceiro a satisfazer alguma condição. No caso em questão, o rei obrigava o capitão negreiro a pagar cem mil réis dentro de seis meses para considera-lo livre de sua culpa. BLUTEAU, Rafael. *Vocabulario portuguez, e latino*. Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesus. Lisboa, Officina de Pascoal da Sylva, 1712-1728. 8 v; 2 Suplementos.

³⁸³ Segundo o TSTD₂ o capitão teria feito viagens três viagens durante o período, visitando a Costa da Mina (1724), *Badagry/Apa* (1727) e *Elmina* (1734) e de lá trazendo cativos para a Bahia e Pernambuco. As viagens estão identificadas como “47443”, “40959” e “41027”, respectivamente. Existe mais um registro, número “47587”, de uma viagem para a Costa da Mina (1738), que foi desconsiderado, porque acreditamos se tratar de uma repetição equivocada da viagem de 1724. Disponíveis em: <https://www.slavevoyages.org>

³⁸⁴ AHU_CL_CU_005, Cx. 61, D. 5202. op. cit. Sobre os artigos citados nas leis de arqueação, cf. AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. op. cit.

continuar atuando sem prejuízo nem risco de responder por seus feitos. Essa hipótese nos parece a mais acertada ao caso devido ao baixo custo da fiança estipulada, quando comparada ao ganho que um capitão como ele poderia levantar nas viagens que fez, ou mesmo da possibilidade de conseguir crédito com o senhorio da embarcação ou comerciantes próximos da praça.

Em Pernambuco, a natureza dos processos de devassa movidos contra os capitães de embarcação negreira é para dizer o mínimo, bastante curiosa. É que durante quase todo o século XVIII, raríssimas foram às vezes onde as suspeitas de que os comerciantes de cativos, que movidos por seus motivos particulares se escusavam ao respeito às leis que organizavam o comércio negreiro, foram levadas à frente. Sendo pouquíssimas as chances de conhecer àquelas naves investigadas pelas autoridades competentes da administração na Capitania de Pernambuco. A ausência de processos abertos contra os comerciantes não deve ser entendida como sinal de que o comércio acontecia no mais fino zelo às normas da coroa na capitania, uma vez que não são raras as comunicações onde o monarca diz ser informado da existência de contraventores no trato de gente escravizada. Mas são sintomáticos senão da anuência das autoridades no desrespeito e lucro fácil com o comércio, do não conhecimento, ou falta de comunicação com o reino, o que não parece ser o caso.

Em maio de 1744, D. João V de Portugal lembrava ao governador da capitania de Pernambuco, de sua autoridade e do zelo devido por ele em matéria tão sensível como a do comércio atlântico de escravos. Segundo a autoridade da coroa, faltava à capitania aquela “dignidade, cuidado e atenção” no respeito à mateira das arqueações e o envio das devassas para que fossem vistas do Conselho Ultramarino. Este alertava que não recebia as devassas vindas da capitania no reino, como previsto no regimento (das arqueações), de forma que para o rei pareceu acertado saber “o que tem havido para se não remeter estas devassas”. Utilizando um tom de certa forma apaziguador, o Conselho pedia as cópias dos processos de devassa que por ventura o governador tivesse em sua posse, nem que para isto pedisse, se fosse preciso,

os moldes das cópias que houvesse na Bahia ou Rio de Janeiro, encaminhando em seguida tudo para o reino.³⁸⁵

À primeira vista a cobrança de D. João V parece ter surtido resultado, uma vez que após a ordem régia, seguiram para o reino seis devassas tiradas aos capitães de embarcação negreira. Ao Provedor da Fazenda Real, na época, Francisco do Rêgo Barros, não houve nenhuma necessidade de se ter tirado devassa em embarcação alguma vinda de Angola ou Costa da Mina segundo as leis de arqueação até então. Enquanto servia, dizia acreditar o provedor, de que não tivera notícia alguma que os negreiros chegados àquele porto houvessem desrespeitado as leis. Contudo, como bom vassalo que era à sua Majestade, teria prontamente obedecido à ordem régia, levando aos olhos do Conselho todas as devassas que ele havia tirado partir da ordem recebida, escusando àquelas que seriam anteriores à sua responsabilidade e das quais dizia não ter notícia. Desta maneira, segundo o provedor Francisco do Rego Barros, estas seriam as embarcações que teriam sido devassadas sob sua supervisão:

Tabela 4 - Devassas das embarcações negreiras pernambucanas (1740 - 1746)

Ano	Capitão	Embarcação *	Carreira
1740	Agostinho Ferreira de Braga	navio <i>NS do Monte do Carmo e S** João Batista</i>	Costa da Mina
1742	Caetano Ferreira de Carvalho	corveta <i>NS do Monte Carmo</i>	Costa da Mina
1745	Manoel da Costa Viana	navio <i>NS das Mercês e S José</i>	Costa da Mina
1745	Antônio Franco da Costa	navio <i>NS da Boa Viagem e Santana</i>	Angola
1745	Leão Francisco da Silva	navio <i>NS dos Remédios, S Francisco e S Antônio</i>	Angola
1745	José de Oliveira	navio <i>S Ana, S Antônio e Almas</i>	Angola
1746	João Batista Miranda	navio <i>NS da Madre de Deus e Almas</i>	Costa da Mina
1746	Manoel Rodrigues Farto	navio <i>NS do Carmo, S José e Almas</i>	Angola

Legenda: *: Nossa Senhora; **: São/Santo (a)

Fonte: AHU – Avulsos de Pernambuco.³⁸⁶

³⁸⁵ APEJE (Recife, Pernambuco). Ordens Régias n.7. f. 18, 16 de maio de 1744.

³⁸⁶ AHU – Avulsos de Pernambuco, Cx. 58, D. 4962. Recife, 30 de julho de 1742; Cx. 61, D. 5267. Recife, 11 de junho de 1745; Cx. 61, D. 5269. Recife, 19 de junho de 1745; Cx. 62, D. 5294. Recife, 16 de outubro de 1745; Cx. 62, D. 5316. Recife, 4 de novembro de 1745; Cx. 63, D.5378. Recife, 27 de abril de 1746; Cx. 63, D.5391. Olinda, 2 de maio de 1746.

Com exceção das embarcações dos capitães Agostinho Ferreira de Braga e Caetano Ferreira de Carvalho, devassadas nos anos de 1740 e 1742, todas as demais, encontradas na documentação teriam sido visitadas, investigadas e seu processo enviado para o reino no intervalo entre maio de 1744 e novembro de 1746. Isto sem considerar que a devassa de 1740, que muito provavelmente teria sido utilizada de “modelo” para todas as demais, seguiu junto com a primeira documentação seguida da ordem régia, o que diminuiria para uma única investigação os procedimentos feitos fora do período em questão. E se o padrão observado no envio das documentações não serve de indício suficiente da conivência das autoridades com os tratantes de cativos, talvez, o modo como ocorriam as visitas às embarcações possa melhor embasar esta hipótese.

O procedimento que seguia nas devassas tiradas nos negreiros durante o período, segundo o Provedor da Real Fazenda e Alfândega era o seguinte. Com a embarcação retida no porto, Francisco do Rego Barros de sua casa na Vila de Santo Antônio do Recife, fazia o capitão da embarcação chamar à sua presença e na do escrivão, nos casos em questão o Manoel de Torres Bandeira, todos membros da tripulação para tirar-lhes seus testemunhos. Se caso o capitão não pudesse atender ao chamado do provedor, fosse por doença que o incapacitasse ou caso houvesse falecido em viagem, como ocorreu ao capitão Manoel da Costa Viana do *Nossa Senhora das Mercês e São José*, tido como falecido assim da chegada da embarcação ao Recife, a tarefa deveria recair para o próximo na linha hierárquica dos vasos, no caso o seu piloto.³⁸⁷

Uma vez trazidos de suas naves para a presença do Provedor da Fazenda, os tripulantes, após o testemunho de capitão descrito no termo de abertura das devassas deveriam apresentar suas versões, que confirmariam ou não o relato de seu comandante. Jurando com a mão direita sob os santos evangelhos, os membros escolhidos da tripulação para prestarem testemunho tinham de reconhecer-se como tal, dizendo sua função na equipagem, o nome,

³⁸⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 62. D. 5316. Auto de devassa que mandou fazer o provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros, sobre o navio *Nossa Senhora das Mercês e São José*, vindo da Costa da Mina, sob o comando de Manoel da Costa Viana.

ou melhor, invocação da embarcação que os trouxera, o capitão que os conduzira e a região de onde provinha. Em seguida, o escrivão lhe perguntava numa ordem mais ou menos assim estabelecida: se soube ou tivera notícia que a embarcação em que vinha dos portos da África tivera feito comércio com alguma fazenda daquelas proibidas por lei; se trouxe mais escravos do que a lotação da embarcação, se os cativos foram bem tratados, se tinham lhes dado de comer e água para beber três vezes ao dia, se a embarcação contava com um espaço separado destinado aos doentes, e se traziam consigo capelão para ministrar seus “salvamentos”. No conjunto das devassas observadas se pode notar que algumas questões podiam por vezes ser ignoradas, em alguns casos, deixadas de serem feitas a tripulantes específicos, mas nunca ausentes de todos os testemunhos de uma devassa. O mais comum eram as mudanças na ordem do que teria de ser perguntando, invertendo por vezes toda uma sequência entre um testemunho e outro.³⁸⁸

Como se pode notar, as questões eram bastante objetivas, para não dizer quase indutoras, e relacionadas diretamente ao cumprimento efetivo e em expreso da lei de arqueação. Não restando uma alternativa cabível à testemunha que não fosse a assertiva com os itens do questionário. Lembremos que para um tripulante, a pressão de certo deveria ser enorme. A devassa era tirada na residência do provedor, com o escrivão, o mareante comparecia perante ordem do capitão e muito provavelmente junto aos demais membros escolhidos dentre a equipagem para aquele fim. De forma que as respostas somente muito dificilmente podem ser consideradas como testemunhos da viagem ou mesmo uma investigação propriamente dita sobre se de fato a embarcação infringia algum dos capítulos da lei de 1684. Respondendo as questões induzidas pelo escrivão, os tripulantes da embarcação naquele ambiente apenas podiam concordar com aquilo que os investigadores, o promotor e o escrivão, queriam que eles lhe dissessem.

O resultado do questionário então, do contrário de se averiguar, por exemplo, quais mercadorias a embarcação trouxera para seu negócio, sob quais condições, entre espaço e munições, os cativos eram trazidos na carga.

³⁸⁸ AHU_ACL_CU_0015. Cx. 63, D.5378. Carta do governador da capitania de Pernambuco, conde dos arcos, D. Marcos José de Noronha e Brito, ao rei D. João V, sobre a ordem para se tirar devassas dos navios negreiros e enviar ao Conselho Ultramarino.

Repete-se agora como suposta versão do tripulante, aquilo que teria sido sua resposta, tal como fora perguntado. As respostas seguem com variações mínimas, como alguma inversão na ordem, ou mesmo uma omissão em um caso ou outro, variações muito pequenas vistas em equipagens e processos tirados em anos distintos. Por exemplo, testemunhando ante o escrivão, Domingos Antunes, marinheiro do navio *Santa Ana, Santo Antônio e Almas*, vindo de Angola em 11 de junho de 1745, teria respondido exatamente assim, àquilo que lhe teria sido perguntado:

“[...] disse que sabe por vir no dito navio por marinheiro que não excedera o número de sua lotação o dito navio, e que se tratavam os escravos que nele vinham dando-lhes de comer três vezes ao dia e água toda a necessária, e havia no dito navio lugar separado para os doentes e trazia capelão para administrar salvamentos, e que não sabe nem ouvira dizer que pessoa nenhuma do dito navio fizesse negócio contra as ordens de El Rei.”³⁸⁹

O marinheiro João de Costa, vindo de Angola no navio *Nossa Senhora do Carmo, São José e Almas*, em 1746, responderia de maneira bastante semelhante no seu testemunho:

“[...] disse que sabe que não excedera ao número de sua lotação o dito navio, havia no dito navio lugar separado para os doentes com todo cuidado dando-lhes de comer três vezes ao dia e outras tantas de beber, que trazia capelão para administrar salvamentos, e que em tudo observara a forma das ordens de sua majestade qual não disse [...]”³⁹⁰

Encerrando seu testemunho com sua assinatura, que por constar ao escrivão que o marinheiro era iletrado, acima do nome escrito a punho pelo escrivão, Domingos Antunes assinara em cruz. Além dos dois marinheiros, teriam sido arguidos da mesma maneira, e com respostas senão em tudo, em quase tudo, idênticas como estas, as outras 81 testemunhas das devassas seguidas das oito embarcações das quais encontramos notícia de haverem sido investigadas (conforme a Tabela 4).

Não bastasse que a tirada das devassas às embarcações negreiras pernambucanas tenha se dado somente em obediência a uma preocupação da autoridade régia, com a aparente ausência de fiscalidade no trato negreiro até

³⁸⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 61, D.5267. Auto de devassa do navio Santa Ana, Santo Antônio e Almas de que era capitão José de Oliveira, vindo de Angola.

³⁹⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 63. D. 5391. Auto da devassa do navio Nossa Senhora do Carmo, São José e Almas, vindo de Angola, de que é capitão Manoel Rodrigues Farto, que mandou fazer o provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco do Rego Barros.

então. Ou ainda, da condução destas mesmas devassas levasse a respostas das testemunhas, quase que mecânicas e repetitivas, em processos que chegam a distar em anos, de uns dos outros. Havia também fortes indícios de que todo o processo, da comunicação de todas as devassas, mesmo que sem culpa formada, para o reino, inserem-se num contexto de atuação escusa da Provedoria Real da Fazenda de Pernambuco. Podendo envolver a anuência ou participação direta desde a dos “Rego Barros”, da provedoria, como dos mestres e capitães das embarcações negreiras. Vale lembrar que o provedor tinha sob seu poder além de recursos financeiros oriundos de sua atuação, a possibilidade de controlar os processos judiciais ligados ao comércio. Não escapando ao campo de ação da provedoria a condução da vistoria das embarcações atracadas no porto, o conserto dos vasos, ou mesmo o processo de desembarque dos navios negreiros.³⁹¹

Desta forma, nos parece ter contornos bastante específicos à ordem de 17 de novembro de 1745, um ano após a requisição à provedoria do respeito ao trato de escravos. Dom João rei de Portugal fazia saber ao então governador da Capitania de Pernambuco sobre a necessidade de se dar advertência aos ministros da fazenda para que fizessem cumprir as ordens segundo o capítulo 21º das leis de arcação. Em específico o monarca fazia referência à observância da ordem quanto à ida do provedor, em pessoa, fazer a investigação das embarcações. Segundo a denúncia recebida pela coroa e refletida em sua preocupação, o provedor ausentara-se à sua tarefa, mandando em seu lugar somente o escrivão para fazer as visitas e tirar devassas. Isto porque, dizia o monarca, tinha-se a notícia de que quando era o escrivão da fazenda a autoridade responsável pela observância das embarcações o procedimento todo ficava vulnerável a ação maliciosa dos mestres dos navios negreiros que na ausência de uma autoridade de maior grau, passavam a tentar controlar todo o processo. Segundo relata, os capitães faziam “pouco das testemunhas” levantadas contra eles, e que por ventura poderiam revelar algumas de suas ações escusas, chegando até mesmo ao ponto em que subornariam o “escrivão para tirar as que ele nomeia”, ou seja, inquirir somente aqueles que dessem testemunho favorável às suas narrativas.

³⁹¹ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *A Fazenda Real de Pernambuco: Família, comércio e poder entre os séculos XVII e XVIII*. Revista do IAHGP. Recife, n. 71. pp. 19-42, 2018, p. 25.

E desta maneira, em conluio com a provedoria e seus funcionários, podiam enfraquecer a vigilância contra os possíveis descaminhos e desrespeito às leis de arqueação.³⁹²

Estas ações deveriam somente ser parte do funcionamento da provedoria, que estava envolta num grande escândalo de desvio do patrimônio régio naquela década. Para resumir a questão, Francisco do Rego Barros que era o proprietário da Provedoria da Fazenda Real estava sendo acusado de ter recebido “vários créditos” das mãos do seu almoxarife, com os quais mantinha seu padrão elevado de vida e garbo. Os testemunhos faziam ideia de terem sido desviadas “quantias tão consideráveis que completariam a cinquenta mil cruzados”. Muitos moradores da vila do Recife sabiam da existência do conluio de portas adentro da Provedoria, dentre os sujeitos que prestaram afirmações contra as práticas estavam nomes como o dos comerciantes de cativos, João de Oliveira Gouvim e o capitão negreiro Félix Vieira Garcia.³⁹³

A atuação da provedoria em encobrir o desrespeito às normas do comércio de cativos parece ter surtido efeito. Quando cobrada pela não prestação de contas à coroa, a provedoria passa a mandar remessas de devassas sem indícios de fraude às normas de arqueação, nem culpados, que chegam seguidamente à burocracia da coroa e que não apurando contraventos decide que o procedimento cobrado não era mais preciso. Rogando apenas que se continuasse a manter o devido zelo, e que se informasse o que nunca mais aconteceu, em caso de devassas com culpa formada.³⁹⁴

Tamanha era a noção de que as normas continuavam a serem desrespeitadas, que uma das funções de Luís Lobo da Silva em 1758, incumbiu-se em fornecer medidas e padrões para a arqueação de todas as embarcações atracadas no porto. As medidas do governador foram amplamente aceitas, fosse porque de fato a padronização das medidas e características das embarcações estivesse em falta para as provedorias de um e outro lado do Atlântico, ou se porque uma vez tomada a iniciativa do

³⁹² APEJE (Recife, Pernambuco). Ordens Régias n.7. f. 33, 17 de novembro de 1745. SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. *Relatório Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, v. 28, 1908, p. 214.

³⁹³ AHU_ACL_CU_015,Cx. 72, D. 6024. Carta do juiz de fora e provedor da Fazenda Real de Olinda, Antônio Teixeira da Mata, ao rei D. José I, sobre a devassa que fez acerca dos descaminhos da Fazenda Real. ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *Ibid.*, p. 35.

³⁹⁴ APEJE (Recife, Pernambuco). Ordens Régias n.7. f. 151, 22 de novembro de 1746.

governador em retirar as medidas, explicitar os cálculos e métodos de medição, e enviar cópias dos processos para todos os portos escravistas do reino, findava de uma vez a desculpa para a não aplicação daqueles parâmetros.³⁹⁵ Além do mais, pela missiva entre a capitania de Pernambuco e o reino, já se percebe um movimento em direção à criação de uma companhia para a condução do comércio de escravos, órgão a quem certamente caberia a função regulatória das viagens e lotações. De toda forma, após a incisão da coroa junto à provedoria dos Rego Barros durante a década de 1740, não há mais menção de que navios negreiros fossem devassados no porto de Pernambuco por suspeita de superlotação ou falta de quaisquer outros cuidados.

O que não quer dizer que estas práticas estivessem extintas após tão poucos processos, e a padronização das medidas estivesse estabelecida. E pra que se diga isto, basta lembrar o fato de que o mesmo documento utilizado pelo então governador Luís Diogo Lobo da Silva em 1758, e voltando a se repetir em 1759, estivesse repleto de exemplos de embarcações de diversas categorias e diferentes portes com carga de cativos acima do máximo permitido em lei.³⁹⁶ O que nos leva a hipótese de que durante o período do chamado comércio livre a realidade era mais muito mais maleável para os comerciantes de gente e os condutores dos seus navios do que fazia crer a dureza do papel.³⁹⁷ O controle mais rígido, a diminuição dos navios que conseguiam permissão para fazer o trato negreiro, e a própria evolução do aparato burocrático do Estado português durante as intervenções do Marquês de Pombal na política de D. João I, talvez sirva para explicar tanto o aparente sumiço destas práticas no interior dos negreiros, quanto a profusão de

³⁹⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D, 7129. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola para Pernambuco.

³⁹⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 94, D. 7456. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre se ter enviado a Junta do Comércio as medidas destinadas a arqueação dos navios que se ocupam no transporte de escravos, informando a falta de cuidado e desobediência dos contratadores em Angola que superlotam os navios, ultrapassando os limites estabelecidos e prejudicando o comércio.

³⁹⁷ Mesmo o trabalho de Ana Emília Staben, focado no comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina, rota de maiores descaminhos, não observou que a lei das arqueações fosse seguida com rigor. cf., STABEN, Ana Emilia. Negócio dos escravos: o comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759). 2008, p. 67.

processos contra crimes menores, de contrabando, dívidas e prejuízos, sinais de uma mais vigilância contra as tripulações, presentes no acervo documental da conservatória da Companhia.

O que não significa que para os escravizados apinhados debaixo dos deques houve melhora no transporte ou que os capitães e armadores da praça passassem a tomar medidas higiênicas mais eficientes. Em 1780, no final da de atuação Companhia, a despeito de toda a fiscalidade, pouca coisa havia mudado de fato nas condições da travessia. Exemplo disso é a chegada Pernambuco um corveta trazendo 360 escravizados da região de Angola. Em África o capitão teria feiro embarcar 400 cativos e em apenas 27 dias de viagem pelo mar perdeu 40 cabeças.³⁹⁸ A negligência dos comerciantes e capitães de navio com as condições de bordo, e as práticas sanitárias no porto, também foi apontada como a razão de um conflito entre estes e os senhores de engenhos da capitania. Na versão do bispo de Pernambuco sobre em que condições os cativos continuavam a efetivar a travessia, lê-se:

os negros da costa da África o menor mal que eles trazem é a sarna, a bexiga, as bobas, o mal de Loanda, e outros próprios de um país empestado e doentio, ou provenientes da imundície, e falta de asseio, e de limpeza dos navios: cada armazém onde se recolhem tais escravos é um hospital, uma enxovia, uma casa de imundície.³⁹⁹

Nestas condições muitos outros africanos terminavam morrendo nos barracões, mesmo tendo sobrevivido à travessia. As poucas medidas higiênicas e a superlotação de um navio contribuíam para que o mal que proliferava em seu interior encontrasse na nova terra um terreno fértil para a sua propagação. Situação que passa a ser debatida seriamente somente com a entrada do século XIX no Recife.⁴⁰⁰

³⁹⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10171. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre chegada de uma corveta da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, vinda de Angola, transportando 400 escravos, tendo 40 morrido na viagem, e cartas para o dito secretário.

³⁹⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 216, D. 14657. Ofício (2ª via) do Bispo de Pernambuco, D. José da Cunha Azeredo Coutinho, ao secretário de estado da marinha e Ultramar, Rodrigo de Souza Coutinho, sobre a não observância, pelos negociantes, da ordem de se manter em quarentena os escravos vindos da costa da África, devido as precárias condições de saúde e salubridade dos navios. [linguagem atualizada pelo autor]

⁴⁰⁰ DE CARVALHO, Marcus JM; ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle De Biase. Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831. Almanack, n. 12, p. 44-64, 2016.

3. DO MAR A TERRA

3.1. COMANDANTES, MERCADORES E SENHORES: STATUS, RIQUEZA E ESTRATÉGIAS

O sucesso desta empreitada com que se envolviam todos os tripulantes dependia em até certo grau diretamente do saber fazer de capitães que tinham de dar conta de desembarcar as peças cativas nos portos americanos depois de uma longa travessia, negociata e planejamento, tudo no menor tempo e com o mínimo de perdas em trânsito. Contando com adversidades várias, fossem as doenças que acometiam a tripulação, os acidentes ou a constante ameaça do corso estrangeiro.⁴⁰¹ E neste sentido era de suma importância para o bem andar daquele comércio a presença, não só de oficiais experientes na navegação oceânica, mas de agentes comerciais familiarizados com a rotina mercantil da praça, os costumes e línguas africanas. Gente eficiente na arte de tratar e fazer curar as peças comercializadas, e de membros a bordo dispostos a tocar o ritmo dos trabalhos diurnos frente às ameaças naturais ou das que surgiam debaixo do deque. Em todas estas atividades figurava a supervisão do capitão de embarcação, senhor do tabuado, que em terra era o elo entre os mercadores da orla africana e os consignadores luso-brasileiros e no mar figura maior de autoridade.⁴⁰²

Pode-se dizer que os capitães negreiros, assim como toda a sorte dos mareantes, passavam o longo de suas vidas úteis confinados entre o tabuado e o oceano metidos em longas viagens e esperas nas praças portuárias. Este cotidiano marcado por estadias no mar e em terra, certamente exigia destes agentes do comércio a emergência de um estilo de vida que coadunasse com estas condições que lhes eram particulares. Desde as primeiras décadas da ocupação portuguesa, as gentes do mar - indivíduos que segundo o cronista Ambrósio Brandão permeava o novo território - tinham por principal característica talvez o fato de passar um tempo abreviado em terra, onde apenas “descarregam e adubam suas naus, e as tornam a carregar, fazendo

⁴⁰¹ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 140.

⁴⁰² RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)*, p.118.

outra vez viagem”.⁴⁰³ Apesar do fato de passarem o largo de suas vidas no mar, não era dispensável aos capitães negreiros o compromisso de tecer relações com a sociedade em terra firme. E embora ganhassem sua vida nas sucessivas passagens entre os portos, eram na firmeza das plagas coloniais onde se teciam laços, acordos, enlaces, etc. Ferramentas importantíssimas para a condução dos negócios e quem sabe para galgar um lugar melhor na sociedade pernambucana.

Além disto, é interessante ressaltar que dentro da lógica própria das relações e práticas comerciais que tinham lugar durante o passar do século XVIII, as questões do meio político relacionadas à honra, por exemplo, tinham um peso significativo nos destinos das associações formadas ou dos acordos travados ainda com uma finalidade essencialmente comercial. Era uma sociedade onde as dinâmicas econômicas tinham relação mais que estreitas com a política desenvolvida no nível das relações interpessoais, e onde critérios como familiaridade ou confiança constituíram-se como dispositivos fundamentais para participação no mercado, ou no nosso caso em específico, no aparelhamento das embarcações.⁴⁰⁴ Neste sentido, para entender a figura do grupo de sujeitos responsáveis pelo comando de toda uma faina quando embarcados, temos que pensar na importância de situar em que grau se dava a inserção dos capitães negreiros atuantes no porto do Recife, para dentro da sociedade no século XVIII.

Embora o exercício da profissão de capitão de embarcações não obstasse grandemente sobre os sujeitos que tivessem um cabedal mínimo e soubessem ler e escrever havia outros fatores que extrapolavam suas capacidades ou talentos individuais, e funcionavam como filtros para esta fatia de mercado. De maneira que o governo das embarcações não era uma atividade que estava disponível a todo mundo. Como responsáveis pelo andamento da navegação e comércio, capitães negreiros tinham de saber ao menos os rudimentos do uso dos instrumentos de maréação, da leitura e

⁴⁰³ BRANDÃO, Ambrósio Fernandes; DE MELLO, José Antônio Gonsalves; SILVA, Leonardo Dantas. *Diálogos das grandezas do Brasil*. Dois Mundos, 1943, p. 33-34. Este estilo de vida dos mareantes influía sobre sua habitação. cf. DA SILVA, Maria Beatriz Nizza. *História da família no Brasil colonial*. Editora Nova Fronteira, 1998, p. 160.

⁴⁰⁴ COSTA, Leonor Freire. Entre o açúcar e o ouro: permanência e mudança na organização dos fluxos (séculos XVII e XVIII) in. FRAGOSO, João et al. *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. 2 ed. Vitória, EDUFES, 2014.

escrita das cartas náuticas, dos contratos e livros de conta, que podiam ser encontrados sob a sua guarda.⁴⁰⁵ Há tempos que a historiografia tem relevado o peso dos baixos índices de leitura no mundo colonial. A realidade na colônia para o século XVIII como um todo, desde as plagas litorâneas até os sertões das gerais, seria marcada pela existência um número reduzido de leitores em comparação ao todo da sociedade, e por uma baixa circulação de livros e material impresso pela extensão da América portuguesa.⁴⁰⁶ Os capitães e os pilotos seriam parte de uma minoria letrada. Se bem que a maioria dos capitães estudados escrevesse ou pelo menos assinassem de punho próprio suas missivas, havia aqueles, como o capitão Caetano Ferreira de Carvalho que se declarassem iletrados. Ainda que possamos duvidar da sinceridade desta sua declaração à coroa, uma vez que nos parece que o capitão tentava mesmo era não ser obrigado ter de ausentar-se de suas atividades como negreiro para assumir um cargo na municipalidade da vila do Recife, como parecia estar sujeito.⁴⁰⁷ Além de que como familiar do santo ofício o capitão Caetano certamente teria de ser letrado já que este era um dos critérios para atuação na malha do tribunal.⁴⁰⁸

Diversos outros fatores e nem sempre independentes, como tecer boas relações profissionais, sociedades, participação em redes de correspondentes, acesso ao crédito ou às mercês, estavam intimamente ligados e condicionavam tanto aqueles capitães que muito navegaram sem sucessos, como os que se içaram em melhores posições junto à elite mercantil. Ainda assim, para aqueles que conseguiam de alguma maneira galgar uma carreira mais lucrativa era preciso que permanecessem ativos junto às suas redes de associados, aparentados, profissionais e de crédito. Ampliar seu espaço de atuação não era

⁴⁰⁵ Ainda que não trate das equipagens do comércio negreiro, Lucy Maffei Hutter afirma que seriam muito poucos àqueles que desconheciam a leitura e escrita. HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos séculos XVII e XVIII: rumo: Brasil*. EdUSP, 2005, p. 180. Sobre a presença de livros e instrumentos nos bens dos capitães, cf. SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *“Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011, p. 99-100.

⁴⁰⁶ VILLALTA, Luiz Carlos. *“O que se fala e o que se lê: língua, instrução e leitura”* In: SOUZA, Laura de Mello e (Org.). *História da Vida Privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, Volume 1 – Cotidiano e Vida Privada na América Portuguesa, 1997, p. 331-386.

⁴⁰⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 93, D. 7388. Requerimento do capitão Caetano Ferreira de Carvalho ao rei D. José I, pedindo isenção do exercício de qualquer cargo público.

⁴⁰⁸ Para HSO do capitão Caetano Ferreira de Carvalho, cf. ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Caetano, mç. 3, doc. 42.

uma tarefa fácil e significava antes de qualquer coisa ter mais e mais custos financeiros, fosse com armação, munição, fretes ou soldos. Navegar no comércio negreiro era terminantemente preciso.

Mas a atividade não se resumia somente a isto. Além das relações que os capitães, como um grupo profissional tinham de manter com suas sociedades mercantis, tripulação da embarcação e correspondentes em África. Cada um destes sujeitos teve de traçar ligações muito próprias com suas contrapartes em terra, investindo em tecer boas relações pessoais, casamentos, compadrio e mesmo logrando herdeiros, quando não nomeando um dentre sua parentela, o que dava margem à construção de carreiras e trajetórias bastante variáveis. Há tempos que a historiografia já não aceita como evidente às características de um grupo, a descrição resumida com base apenas em suas semelhanças, desconsiderando as experiências sociais dos sujeitos que o compõem. E embora ainda esteja em discussão o modo com o qual se possa articular a experiência singular com a ação de uma coletividade, acreditamos que um caminho viável possa residir no identificar e descrever das trajetórias de alguns destes sujeitos, buscando sempre que possível enfatizar as estratégias que eles construíram para inserir-se no bojo social e material da sociedade.⁴⁰⁹

Do que queremos afirmar é que por mais que se possa imprimir um perfil genérico ao grupo de capitães, não existia uma homogeneidade entre os membros que se destacavam do comando das embarcações negreiras. Uma compilação de mais e mais dados poderá quem sabe num futuro, dar margem a um estudo capaz de fazer uma hierarquização dentre os indivíduos que comandavam os navios daquela faina. Por hora, entretanto, é possível observar não somente a existência desta diferença no perfil dos capitães negreiros, como de que forma conduziram suas vidas a partir deste ponto. Em outras palavras, na ausência de uma base documental que nos permitisse observar em escala macro, a relação dos governantes do reino de madeira entre si e no seio da sociedade colonial, no reduzir da escala podemos ao menos observar os meandros das dinâmicas de que utilizaram para que pudessem se alojar em algum lugar mais ou menos privilegiado naquela

⁴⁰⁹ REVEL, Jacques. *Jogos de escalas: a experiência da microanálise*. Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998, p. 10-15.

comunidade mercantil. Essa análise por assim dizer, micro histórica, dos sujeitos enriquece ainda mais a análise do todo social, trazendo mais variáveis e mais interações ao estudo. Permitindo, por exemplo, o vislumbre de muitas das experiências vividas, ao passo que também é reveladora da interação daquilo vivido pelos capitães com a estrutura que o articula as suas experiências.⁴¹⁰

A escolha pelo foco nas trajetórias apresentadas longe de parecer arbitrária se deveu acima de tudo ao intuito de compreender diferentes facetas e agentes que desembarcaram no ou para o governo das embarcações negreiras. O fato de a plaga pernambucana ter perdido sua importância relativa no comércio atlântico ao longo do XVIII teve impacto profundo na economia e no comércio de grosso trato. Por outro lado, este contexto nos pareceu - e conforme as trajetórias podem demonstrar - um cenário mais promissor para que sujeitos menos capitalizados e, portanto, mais fragilizados numa situação de maior concorrência ou de ricos monopólios, pudessem partir do pouco atrás de melhores espaços na sociedade. Situação distinta do que acontecia no porto da Salvador colonial, ou do crescente concorrente no Rio de Janeiro.⁴¹¹

Esse esboço ajuda a explicar alguns dos capitães de embarcação, que no decorrer da pesquisa foram ascendendo a outros misteres, uns mais lucrativos que outros, ou mesmo alcançando o reconhecimento de homens de negócio com fortuna e navios empregados no comércio de escravos. Desta forma, a busca por mostrar os diferentes agentes tem especialmente à intencionalidade de favorecer a compreensão dos caminhos que eram possíveis naquela configuração de sociedade. Apesar desta nossa intenção primeira, isto é, de poder trabalhar com as mais diferentes trajetórias, obstaram-nos a própria quantidade e mesmo a qualidade dos registros. Assim, por hora pode parecer que os personagens destas páginas têm em comum

⁴¹⁰ REVEL, Jacques.op. cit., p. 21-23. GINZBURG, Carlo; PONI, Carlo. *O nome e o como: troca desigual e mercado historiográfico*. In. GINZBURG, Carlo; PONI, Carlo. *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa-Rio de Janeiro, Difel-Bertrand Brasil,1989, p. 177-178.

⁴¹¹ Os capitães negreiros atuantes em Salvador, segundo Cândido Domingues não constituíram grandes fortunas ou receberam mercês a partir de sua atuação. cf. SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *“Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011. passim. Opinião que o autor reitera resumidamente em artigo. cf. Id. *Capitães de navios negreiros, Cidade da Bahia – século XVIII*. Anais do IV Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna, Universidade do Porto, 2015, pp. 1-16.

uma carreira de sucessos acima da média dos demais profissionais resgatados, quando na verdade eles foram somente aqueles mais referidos na documentação. Foram mais de duzentos os nomes mencionados como capitães atuantes na capitania de Pernambuco segundo os registros documentais, alguns permeiam as páginas desta pesquisa, e em comum certamente possuíam somente o traçar de rotas particularmente distintas para navegarem os mares intranquilos.

O “perito na sua arte”⁴¹², capitão José Francisco Rocha

Dentre os capitães de embarcações atuantes na capitania pode-se distinguir facilmente o açoriano José Francisco Rocha como homem de uma carreira verdadeiramente construída no mar. Ainda que não se possa dizer o mesmo de seu sucesso financeiro, de sua influência, ou das redes que constituídas no tempo de uma vida de trabalho junto à comunidade mercantil da vila do Recife. Coisas essenciais para qualquer sujeito que quisesse ingressar nos círculos da municipalidade, e com isto ter acesso aos melhores negócios e bens simbólicos no interior do império.⁴¹³

Numa requisição datada de outubro de 1755, na qual José Francisco Rocha, “capitão *ad honorem* de um navio dos que navegam no porto de Recife de Pernambuco” pretendia alçar-se a posição de capitão do iate real *São Henrique Imperador*, responsável pela ligação entre a capitania de Pernambuco e o arquipélago de Fernando de Noronha, lê-se um breve histórico apresentado pelo capitão para reforçar sua pretensão àquele cargo. Argumentando sobre as suas qualidades para a função, José Francisco fazia ver através da missiva sua longa experiência nos misteres da marinha, adquiridas, segundo dizia, de sua atuação nas embarcações reais que

⁴¹² Expressão retirada do testemunho de um granadeiro do presídio de Fernando de Noronha feita por ventura de uma viagem a bordo da embarcação que José Francisco Rocha era piloto. AHU_ACL_CU_015, Cx. 116, D. 8877. Requerimento do capitão e primeiro piloto da Fragata, José Francisco Rocha, ao rei D. José I, pedindo confirmação ao atual posto de capitão da fragatinha real que vai de Pernambuco à ilha de Fernando de Noronha, e a justa remuneração do referido serviço.

⁴¹³ Entendemos o interesse pelo ingresso de um grupo também sobre a ótica do que Bourdieu descreve por Economia dos Bens Simbólicos. Onde a pertença, embora não seja alheia a faceta econômica, se dá externamente em termos de honra e celebração de valores que aquele grupo aceita como valores. cf. BOURDIEU, Pierre. *Razões práticas: sobre a teoria da ação*. 9ª ed. Papyrus Editora, 2008, p. 157- 165.

carregavam socorros em mantimentos e destacamentos aos portos do norte e mesmo do arquipélago.⁴¹⁴

Durante sua trajetória dos postos inferiores até o comando de uma das embarcações, José Francisco Rocha passou por diversas outras funções, em diferentes equipagens. A primeira menção ao seu ofício data de 1740 quando o mareante com então seus 22 anos, pouco mais ou menos, vinha matriculado por alguns meses como sota-piloto do bergantim *Nossa Senhora dos Remédios, Santo Antônio e Almas*. Idade, aliás, abaixo da média daqueles mareantes que vinham matriculados no exercício da mesma função dentre as embarcações mercantes que visitavam Pernambuco.⁴¹⁵ Depois desta temporada, podemos vê-lo como contramestre e piloto, e em algumas raras menções, como capitão *ad honorem* do patacho *Nossa Senhora do Pilar e São João Batista*. Os períodos em que assumia o comando dos navios eram muito provavelmente os mesmos tempos quando o capitão seu superior que na época era João de Oliveira, encontrava-se doente. Datam desta mesma época suas primeiras viagens na embarcação real *Nossa Senhora dos Remédios e São Henrique Imperador*, também comumente referida como *Henrique Imperador*, que prestava contínuos socorros ao presídio sito no arquipélago de Noronha. E foi durante sua atuação nas embarcações reais que José Francisco Rocha teria sido recrutado para a faina negreira. Tanto que “por sua capacidade passou a capitão de um navio dos que navegam deste porto para Costa da Mina e Angola”, como confirmara o testemunho do capitão João de Oliveira, seu comandante.⁴¹⁶

Inicialmente sua primeira menção na faina negreira data do ano de 1748, José Francisco teria servido como capitão *ad honorem* do bergantim *Nossa Senhora do Livramento, Santo Antônio e Almas* do comerciante José Vaz Salgado. Era o primeiro passo naquela trata que seria parte de sua trajetória

⁴¹⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 80, D. 6654. Requerimento do capitão de mar e guerra, *ad honorem*, José Francisco Rocha, ao rei D. José I, pedindo o posto de capitão do iate real que pertencia a João de Oliveira.

⁴¹⁵ A média de idade foi calculada em 24,3 anos para os mareantes descritos como sota-pilotos presentes nos livros de matrícula da marinha mercante portuguesa. cf. ANTT. Junta do Comércio - Relações de equipagens de navios e passageiros.

⁴¹⁶ Nas diferentes fontes o *Nossa Senhora do Pilar e São João Batista* surge ora como paquete, ora como patacho cf. AHU_ACL_CU_015, Cx. 80, D. 6654. op. cit. AHU_ACL_CU_015, Cx. 116, D. 8877. op. cit. O mesmo acontece com a embarcação real, descrita também como bergantim. cf. SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. *Relatório Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, v. 28, 1906, p. 431.

pelos próximos anos.⁴¹⁷ Segundo os dados do TSTD₂, existem registros de viagens negreiras capitaneadas pelo capitão José Francisco Rocha durante dez anos, entre os anos de 1748 e 1758. Rumando em direção aos portos de Cabo Lahû, Elmina, Anamabû, Accra, Popo e Ajudá, todos na região da Costa da Mina, África Ocidental. Destes seus anos enquanto atuante na trata, resultara um total de 1786 cativos desembarcados no porto do Recife. Como se pode concluir ao observar das datas, o capitão exerceu as duas funções durante alguns anos deste período em que faz as requisições para sua promoção, quando atuava em cargos menos honoríficos nas naves de sua majestade e exercia paralelamente o governo das embarcações em viagens negreiras.⁴¹⁸ A transição gradual de um dos ramos mais lucrativo, dos negócios da colônia, para um cargo honorífico mas que podia ser menos lucrativo, parece ter sido o caminho optado por um sujeito que embora dominasse os meandros do ofício em mar, não conseguiu constituir contatos lucrativos com as redes mercantis de terra firme. Nos negócios de longa distância das praças colônias, ainda que fosse importante saber do mar, os negócios eram essencialmente conduzidos em terra.

Nestes anos em que atuou como capitão negreiro José Francisco Rocha deve ter adquirido considerável conhecimento, não somente aqueles relativos aos misteres do governo de uma embarcação, mas principalmente dentre os grandes comerciantes da praça. Nestes seus contatos, podem estar a origem muito provavelmente de seu enlace com D. Lourença, mulher branca filha e Paulo Monteiro e D. Anna Rocha. Por via materna, Lourença era aparentada de João da Rocha Mota, um dos quatro cunhados, “homens ricos e muito honrados”, famosos por terem casado com quatro irmãs pobres como promessa religiosa, caso tratado na *Nobiliarchia pernambucana*. Pois bem, por via deste de seu casamento com dona Lourença, José Francisco Rocha ficava ainda mais próximo de vários agentes de importância relativa, sobretudo no

⁴¹⁷ A viagem do *Nossa Senhora do Livramento* está identificada como registro “41083” no TSTD₂. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

⁴¹⁸ Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Os portos visitados foram retirados do artigo da prof. Suely Almeida, que trata de uma das viagens do capitão à Costa da Mina em 1752, cf. ALMEIDA, Suely Cordeiro de. *Rotas Atlânticas: O Comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724–c.1752)*. História (São Paulo) v.37, 2018. Para uma análise econômica desta mesma viagem, cf. LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos, Pernambuco (1654-1760)*. 2008. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, p. 153-170.

comércio da capitania. Sendo que pelo menos dois deles, o homem de negócio Basílio Rodrigues Seixas e seu genro, o capitão Antônio Marques, tinham sua conta no trato de escravizados.⁴¹⁹ Proximidade que pôde ter sido usada para a condução de seus negócios, além do que - nunca é tarde para lembrar - era um fator de grande peso para pretensões de qualquer natureza nas praças da colônia, e mais ainda para um experiente capitão negreiro.⁴²⁰

Poder contar com seu apoio e os documentos que provava ter servido por anos e anos, nas embarcações reais e nas mercantes dos comerciantes, ser deles conhecido por sua capacidade e seu zelo cristão, foi certamente um ponto essencial para que o capitão de embarcação mercante pudesse ser considerado - e aceito - como capitão da nave militar que sazonalmente saía do porto do Recife para prestar socorro ao arquipélago de Fernando de Noronha.⁴²¹ Por mais difícil que se possa imaginar, José Francisco Rocha conseguiu conciliar de alguma maneira estas duas funções: a de capitão de navios negreiros que faziam a carreira da Costa da Mina, com o serviço de piloto do paquete real entre os anos de 1755 e 1758, data de sua última viagem negreira.⁴²² E foi somente pelo reconhecimento desta sua experiência no governo das embarcações, que o então governador de Pernambuco, D. Luís Diogo Lobo da Silva pôde confiá-lo ao cargo em 1759.⁴²³

As razões que levaram o capitão, e piloto, José Francisco Rocha a diversificar seu campo de atuação para além dos vasos do comércio negreiro, dentre as naves que o império português empregava em vários misteres dos seus litorais, podem não parecer claras quando pensamos somente no retorno financeiro. Porém, observando a partir do aspecto simbólico, o fazer parte do governo dos vasos da coroa portuguesa, podia traduzir-se num importante ganho em termos de prestígio, já que os capitães de mar daquelas embarcações assumiam posição de mando ante seus subordinados e demais tripulantes, mesmo que transitórios, enquanto imersos nos limites dos vasos.

⁴¹⁹ FONSECA, Antonio José Victoriano Borges da. *Nobiliarchia Pernambucana [1748]*, vol. I. Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro, v. 47, 1935, p. 174-175.

⁴²⁰ SOUZA, George Cabral F. de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 105.

⁴²¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 116, D. 8877. Op. cit.

⁴²² A bordo da sumaca Nossa Senhora dos Prazeres e São Pedro Gonçalves, trazendo 253 cativos do Golfo do Benin. Identificada por "41125" no TSTD₂. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

⁴²³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 116, D. 8877. Op. cit.

Além disso, estabeleciam contato periódico com sargentos, capitães mores, mestres de campo e até mesmo governadores da capitania, gente ocupante de posições honoríficas, com poder de mando sobre homens. Sujeitos com quem se podia passar a contar na hora de recorrer a algum auxílio, dado que seu testemunho favorável tinha maior peso na hora de atestar serviços quando se queria pedir alguma graça para si.

A função de capitão da embarcação real rendia para o seu ocupante um soldo anual de 180\$000, acrescidos de mais 50\$000 dedicados somente a sua “comedoria” como capitão, pagas no tempo em que o sujeito se encontrava em terra. O valor do soldo em si, não diferia muito daquilo com o que eram comumente remunerados aos capitães dos veleiros mercantes, incluso os do trato de escravizados. Com o agravo de que como negreiro uma parte considerável do seu rendimento podia vir da venda das cargas, e escravizados, de que trazia por sua própria conta, ou em sociedade com terceiros. Possibilidade de ganho inexistente para uma rota feita entre Pernambuco e Fernando de Noronha com carga comumente composta de tropas e munições de boca e guerra.⁴²⁴

Além o mais, quando foi nomeado capitão de mar e guerra *ad honorem*, José Francisco Rocha já exercia aquele cargo desde que foi comprovada a incapacidade do capitão anterior, o já citado capitão João de Oliveira. Ainda que estivesse matriculado e recebendo o soldo relativo à sua antiga função de piloto. Entretanto a ocasião da sua subida ao comando de bordo não veio acompanhada de ganho material. Isto é, no caso em questão, o capitão José Francisco mesmo assumindo maiores responsabilidades sob o leme, as gentes e coisas sob seu comando, continuava a ser recompensado com o soldo de primeiro piloto. O que significava, em números, um ganho anual de 120\$000 com respectivos 37\$800 disponíveis para sua comedoria.⁴²⁵ Desta forma, somente muito dificilmente teria sido esta a razão que atrairia um capitão negreiro do porte das habilidades de José Francisco Rocha para que tocasse o velame para o rumo ao arquipélago.

⁴²⁴ Extrato do rendimento anual da provedoria de Pernambuco [...] 1744-1756. Manuscrito da Biblioteca Nacional (microfilme). AHU_ACL_CU_015, Cx. 116, D. 8877. Op. cit.

⁴²⁵ Op. cit. AHU_ACL_CU_015, Cx. 145, D. 10619. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao secretário de Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a expedição da patente de capitão de Mar e Guerra para Luís Antônio Portela.

Logo, se o serviço nas naveas do império não era tão compensador sob o ponto de vista do retorno financeiro e da condução dos negócios, havia de certo outras vantagens para aquele seu ocupante, caso contrário não existiria candidato ao serviço. Como dito, atuar na malha do império, além de conservar um bom histórico, podia converter-se numa fonte de prestígio e por vezes o bom serviço ao monarca podia ser um agravante na hora de granjear alguma mercê. Uma vez que ao fim e ao cabo era da graça régia que advinha nobreza, sobretudo a baixa nobreza política, a mais comum nos domínios de ultramar. Nisto o tom dos elogios a atuação do capitão Rocha que o capitão faz presente em todos os seus requerimentos, nos dão alguma noção da relação entre as suas pretensões como oficial mareante e a honra que era requisito da nobreza. No rolo dos sujeitos que atestavam os bons serviços do aspirante a capitão é comum que exaltassem o seu zelo cristão, sua caridade com os doentes, diligência com seu soldo e com as despesas da real Fazenda, mas era especialmente comentado o fato de que conservava em tudo a sua limpeza de mãos.⁴²⁶

Todavia, o argumento de maior peso na hora de buscar alguma mercê de nobilitação certamente era o empenho pessoal na defesa dos domínios do império. O exercício de feitos militares, conquistas ou expulsão de invasores estrangeiros estavam vinculados às funções dos nobres e eram sempre exibidas como verdadeiros troféus na busca da graça.⁴²⁷ Por ocasião de ter chegado à capitania a notícia da presença de uma galera holandesa visitando o porto de Coruripe, no atual litoral alagoano em 1770, e de lá promovendo comércio ilegal com a população local, armou-se apressadamente da vila do Recife uma resposta à altura para aquela ofensa. Já corria a fama da mesma embarcação estar costeando o litoral do Brasil, e aqui e acolá lançando ancora, praticando sua mercancia e sumindo das vistas das autoridades que já estavam há algum tempo em sua caça. No entanto, naquele ano, dentro de apenas três horas da notícia de seu “avistamento” o então governador da

⁴²⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 80, D. 6654. op. cit.; AHU_ACL_CU_015, Cx. 116, D. 8877. Op. cit.

⁴²⁷ DA SILVA, Maria Beatriz Nizza. *Ser nobre na colônia*. Unesp, 2005, p. 5-10. MONTEIRO, Nuno Gonçalo. *Trajetórias sociais e governo das conquistas: notas preliminares sobre os vice-reis e governadores-gerais do Brasil e da Índia nos séculos XVII e XVIII*. In: FRAGOSO, BICALHO, GOUVÊA (Orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p. 249-283, 2001.

capitania, Manoel da Cunha Meneses, equipou uma sumaca com guarnição militar composta de 40 soldados e a confiou ao comando do capitão José Francisco Rocha, que era um dos capitães àquela altura disposto no porto. A escolha do governador pareceu ter sido a mais acertada, pois foi graças à atuação do capitão que a galera estrangeira pôde ser tomada sem que fosse preciso disparar um único tiro de canhão ou mosquete.⁴²⁸

Segundo o relato que por si é envolto de uma aura quase que cênica, no momento do encontro com a galera holandesa o capitão José Francisco, a partir de uma embarcação consideravelmente menor, teve de valer-se de sua “indústria, atividade e cautela” para conseguir sua captura. Avistando a galera, e provavelmente entendendo que era notória a sua desvantagem no quesito bélico, o capitão teria traçado outro plano, deixado oculta toda a guarnição militar no porão de seu veleiro. E somente então abordara a nave holandesa, em meio aos seus próprios marinheiros, e em “trajes destes”. Passagem que indica que como capitão, Francisco certamente trajava-se de maneira distinta da comum marujada da embarcação.⁴²⁹ De toda forma, mudar de vestimenta corroborava com o subterfúgio de serem simples comerciantes e estarem interessados em negociar aquela carga. O disfarce funcionou, e depois de estar a bordo da galera inimiga “praticando, a fim de os entreter [sic]”, o capitão fez algum tipo de sinal para a guarnição oculta em sua embarcação, que achando os holandeses ainda fazendo carga, foram capazes de tomar toda a sua embarcação sem encontrar resistência alguma vinda da galera.⁴³⁰

O butim tomado dos holandeses que naquela ocasião era composto, sobretudo de produtos como: couros, algodão, material de construção, pólvora, armas e alguma outra miscelânea, além das provisões da própria tripulação. Toda a carga teria sido avaliada na ordem de 7:599\$710.⁴³¹ E tudo terminou

⁴²⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 110, D. 8494. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Manoel da Cunha e Meneses, ao secretário de estado Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, informando as atitudes tomadas em relação aos gêneros e a tripulação do navio holandês, Princesa do Brasil, que arribou naquela costa. AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8632. Ofício do governo da capitania de Pernambuco, Manoel da Cunha Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho e Melo e Castro, sobre estar perecendo nos armazéns o que se confiscou da galera holandesa.

⁴²⁹ Sobre as vestimentas de um típico capitão negreiro, cf. SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *“Perseguidores da espécie humana”*: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. 2011, p.103-106.

⁴³⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 116, D. 8877. op. cit.

⁴³¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 110, D. 8494. op. cit.

sendo confiscado para ser arrematado por leilão, e acabou inundando o comércio da praça do Recife.⁴³² Além disso, a própria galera de jocosa invocação *Princesa do Brasil* foi confiscada. E uma vez passada para as mãos de sua majestade portuguesa, foi rebatizada como *Nossa Senhora da Glória e São Joaquim*, passando agora a ser empregada no transporte do pau-brasil e madeira para construção que saía de Pernambuco e capitanias anexas em direção aos portos do reino. Todavia, a conquista se revelou uma posse efêmera, dado que numa de suas viagens datada de 1774, a galera acabou encalhado junto aos baixios existentes na praia de Pau Amarelo, no litoral norte da atual região metropolitana do Recife, sem chances de ser recuperada foi ali mesmo abandonada.⁴³³

E se para a fazenda da capitania o ganho daquela ação pode ter sido apenas coisa passageira, aquela ousadia se revelou um tanto mais promissora para capitão José Francisco Rocha. Ao conselho de sua majestade, os serviços prestados na tomada da galera holandesa eram merecedores de condecoração de capitão e mercê do hábito da Ordem de Cristo, com direito a 40\$000 de tença. Opinião que encontrava reforço no parecer do governador da capitania Manoel Cunha Meneses que finaliza o relato da sua proeza julgando-o como “merecedor de toda mercê e honra” que o conferissem. A honraria da Ordem de Cristo que funcionou por muito tempo como uma ferramenta de ascensão social para reinóis de origem humilde, como era o capitão nascido na Ilha Terceira, surgia então como possibilidade para o mareante, como produto de sua atuação no mar. Por hora, no entanto temos de nos contentar apenas com a visualização desta possibilidade, já que não podemos saber ao certo se o capitão pôde gozar daquela honraria, visto não haver notícia de habilitação alguma passada a um José Francisco da Rocha.⁴³⁴

No ano de 1773, há uma súplica de outro homem do mar, o piloto Luiz Antônio Portella, e endereçada ao monarca D. José I de Portugal. Nela,

⁴³² AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8632. op. cit.

⁴³³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 110, D. 8494. op. cit. AHU_ACL_CU_015, Cx. 116, D. 8885. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Manoel da Cunha Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre o naufrágio do navio *Nossa Senhora da Glória e São Joaquim* no norte da dita capitania.

⁴³⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 116, D. 8877. Op. cit. Esta função de promoção social, Bruno Feitler chamou de “produto agregado” da familiaridade do Santo Ofício. FEITLER, Bruno. *Nas malhas da consciência: Igreja e Inquisição no Brasil: Nordeste 1640-1750*. Phoebus, 2007, p. 85.

pretendendo que o monarca o ordenasse como capitão da Fragata real que navegava do porto de Pernambuco para Fernando de Noronha, o pretendente argumentava que o atual capitão encontrava-se já não era mais habilitado para o seu trabalho. Dizia o candidato ao cargo, que José Francisco da Rocha como era de conhecimento da praça, achava-se impedido de exercer aquela função em virtude de sua avançada idade e de algumas enfermidades que o acometiam.⁴³⁵ Um mecanismo e uma argumentação, aliás, que ao que parece pode ter sido um caminho “padrão” na tentativa de obter aquela benesse régia. Uma vez que o próprio José Francisco Rocha teria usado de argumento muito parecido defendendo a sua predileção a mesma função, no lugar de João de Oliveira, capitão anterior e sujeito que exercia o cargo desde 1737. Em seu tempo José Francisco dizia que já circulava a notícia dentre os homens da praça de que o capitão João de Oliveira seu antigo comandante e ocupante o cargo pretendido, já era septuagenário e, portanto, lhe era impossível que continuasse a exercer o comando das embarcações reais.⁴³⁶

Arrastando sobre esta questão de manter sobre aviso o pretenso aposentado capitão José Francisco Rocha, e prover em seu lugar o piloto “aprovado e prático”, Luís Antônio Portela, candidato que acabara de ser julgado apto para o cargo de capitão da Fragata que transporta mantimentos e tropas para Fernando de Noronha. O marquês de Pombal, quem ao fim e ao cabo assinara o documento, reforçava a posição do atual capitão, deixando claro que somente investiria outro sujeito naquele cargo caso Rocha achar-se comprovadamente incapacitado. Uma vez que, mesmo havendo sido informados de que Francisco Rocha teria solicitado seu afastamento por conta dos males oriundos de sua avançada idade. O capitão em pessoa teria contrariado a informação, dizendo que continuava a servir com muita honra ao dever confirmado por sua majestade, achando-se mesmo em idade, com “robusta e constante saúde”.⁴³⁷ Inclusive podemos ver que Francisco Rocha continuava de fato a navegar o Atlântico de algumas viagens que permanecia

⁴³⁵ APEJE (Recife, Pernambuco). Ordens Régias n. 14. D. 165, 27 de outubro de 1773. A diferença na categoria utilizada para descrever a embarcação é própria da fonte, que chama a embarcação por iate, paquete e fragata. Designações que foram mantidas para o texto.

⁴³⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 80, D. 6654. op. cit.

⁴³⁷ APEJE (Recife, Pernambuco). Ordens Régias n. 15. f. 6, 2 de setembro de 1774.

fazendo como capitão na fragata real em viagens entre Pernambuco e Lisboa, no ano de 1776.⁴³⁸

O ocaso da vida como homem do mar de José Francisco Rocha provavelmente estaria vinculado, como quase tudo em sua trajetória, às consequências de sua faina na navegação. A partir de 1779 as embarcações que antes contavam com o comando de Rocha, passam a serem comandadas por outros sujeitos, seus primeiros pilotos ou mesmo outros já descritos como capitães.⁴³⁹ Uma das últimas menções ao seu nome, indica a provisão para o ano de 1782 do mesmo Luiz Antônio Portella como capitão da fragata real, com mesmos direitos e soldos que eram comumente pagos ao antigo capitão, José Francisco Rocha. Naquela altura o açoriano contava com aproximadamente 64 anos, e se contarmos o intervalo de sua atuação entre os anos de 1740 e 1782, em pelo menos 42 anos, o mareante teria se dedicado aos misteres do mar. A partir desta menção, não mais o encontramos nas fontes, o que pode ser evidência de que o fim de sua carreira não foi diferente do que ocorreu a João de Oliveira, antigo ocupante daquele cargo.⁴⁴⁰

Em 1759, o então cirurgião mor do regimento da praça do Recife, atestava que o capitão João de Oliveira, após pelo menos 22 anos de contínuo serviço, encontrava-se incapaz de continuar conduzindo qualquer negócio a bordo das naves. Com a idade, João de Oliveira acumulava efeitos de “grandes moléstias” e segundo o documento, o capitão vinha sofrendo de copiosas hérnias abdominais, além de ser acometido de constante defluxo - um corrimento provocado pela inflamação da mucosa das fossas nasais – que lhe provocavam “gosmas indigestas” que debilitavam seus brônquios. Mas o pior

⁴³⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 125, D. 9506. Ofício (1ª via) da Junta Real da capitania de Pernambuco ao secretário de estado do Reino e Mercês, marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, remetendo madeiras na fragata Real Nossa Senhora da Glória e Remédios e São José, para fatura dos engenhos de moer pólvora da Real fábrica, na Ribeira de Barcarena, e enviando também a fatura e conhecimento da importância das madeiras remetidas.

⁴³⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 135, D. 10086. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao secretário de estado Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, remetendo o conhecimento dos quintais de pau-brasil transportados na fragatinha Nossa Senhora da Glória, Remédios e São José.

⁴⁴⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 145, D. 10619. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao secretário de Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a expedição da patente de capitão de Mar e Guerra para Luís Antônio Portela. O ocaso da vida do capitão que anteriormente exerceu aquela função, o João de Oliveira, já foi descrito no segundo capítulo.

de tudo pareciam ser os efeitos de uma antiga lesão sofrida na virilha direita, considerada “totalmente quebrada” e que limitava ainda mais locomoção do veterano mareante de longas sete décadas de vida. O somatório de tantas contusões e de tão avançada idade, tornava o capitão incapaz, pelo parecer, de continuar atuando como dentre as embarcações. Sendo aconselhável o pagamento dos soldos que lhes eram devidos e substituição por capitão mais capaz. O fim de carreira de João de Oliveira, “este pobre velho, que creio desatendido”, assim como o ocaso de José Francisco Rocha são bastante exemplares daquilo que podia ser o resultado de toda uma vida dedicada aos misteres do mar. Para aqueles que não conseguiam acumular capitais ou honrarias suficientes para poder investir em atividades menos perigosas e, sobretudo mais lucrativas, era grande a possibilidade de acabar ao fim de suas vidas, inteiramente desassistidos e quando velhos substituídos, assim que fossem considerados impossibilitados de qualquer exercício.⁴⁴¹

Comércio negro, assunto em família, o capitão Félix Garcia Vieira

A maioria dos comerciantes que participaram do comércio Atlântico de escravos não tinha experiência própria nos navios negreiros, ou mesmo nunca negociara nos mercados locais africanos. O que não quer dizer que desconhecêssem as dinâmicas dos mercados atlânticos e os riscos inerentes à empreitada, dado que naturalmente era dali que obtinham seu lucro. No entanto, não tinham ciência do cotidiano de uma viagem no trato negro, e que por isto eram obrigados a confiar no conhecimento e cuidados do capitão contratado. Poucos deles puderam por si mesmos serem capazes de testemunhar o duro cotidiano das viagens negreiras, pois em certa altura de suas vidas foram eles próprios, capitães de embarcação. Partir do tabuado de um veleiro mercante ou de um negroiro direto aos negócios de sobrado, das mercês e cargos públicos, constituiu-se em um caminho pouco provável para a maioria dos sujeitos que navegaram as páginas deste trabalho. Havia outros,

⁴⁴¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 88, D. 7162. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, sobre os bons serviços do piloto do iate real que socorre a ilha de Fernando de Noronha, João Lopes de Oliveira, sugerindo que José Francisco Rocha seja provido no mesmo posto.

entretanto, posto que poucos, mas mais afinados com suas redes de correspondentes, familiares, ou mesmo sociedades profissionais, para quem os negócios, assim como os mares revoltos, podiam até ser difíceis, mas nunca de todo intransponíveis.

Em agosto de 1750, o homem de negócio Félix Garcia Vieira, sujeito natural de Lisboa e morador na vila do Recife apresentava ao Tribunal do Santo Ofício sua pretensão em tomar o hábito de familiar da instituição. Em sua requisição, dizia ser pessoa abastada, de boa vida e costumes e que vivia limpamente na vila onde gozava de considerável fortuna.⁴⁴² Acontece que o negociante é o mesmo sujeito que como vimos lá na tabela 3, fora capitão de um navio negreiro. Partindo desta sua diligência de habilitação, puderam-se descortinar outros aspectos da vida não só do capitão Félix, mas também de outros capitães negreiros e mercadores de gente seus associados, e associados de seus associados, todos atuantes na capitania. Alguns deles foram familiares do Santo Ofício, outros não conseguiram o hábito que tanto almejavam, e muitos sujeitos surgiram nestes processos como testemunhas, conhecedores de passagens da vida destes homens do mar quando estiveram em terra. Declarações nunca livres das intenções e humores que podiam nutrir pelos sujeitos a quem agraciavam, ou não, com seus depoimentos. Mas ainda assim, talvez a mais rica e detalhada fonte a este respeito.

Voltando a trajetória do capitão lisboeta. Em outra ocasião, enquanto era testemunha de outro processo de habilitação no ano de 1741, Félix Garcia Vieira conta que tinha 45 anos e morava na vila há trinta. O que significa que a sua vinda definitiva de Lisboa para “o Recife de Pernambuco”, se deu em 1711, quando ele tinha apenas 15 anos.⁴⁴³ Dizemos definitiva, pois é bem possível que Garcia já conhecesse muito bem este roteiro de outras tantas viagens. Segundo testemunhas consultadas em Lisboa, o seu pai Domingos Garcia, “viviu de navegar como piloto e capitão” fazendo diversas viagens entre o reino e Pernambuco, numa das embarcações da frota. Ofício que teria sido acompanhado de perto e desde cedo por Félix que em tenra idade já era dito que “embarcava na companhia de seu pai para o Brasil”. Da casa que ainda dividia com seu pai e sua mãe Luiza Vieira, na Rua da Caldeira em Lisboa,

⁴⁴² ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações Incompletas, doc. 1527.

⁴⁴³ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Feliciano, mç. 2, doc. 16.

Félix Garcia avizinjava da casa de muitos comerciantes e oficiais cujas atividades eram ligadas a mareação. Tendo sido reconhecido dos negociantes da “loja de breu”, ou do “mestre de ofício de cordeiro” antes mesmo de muito novo ter de se ausentar para Pernambuco. Uma vez na capitania, teria ficado alojado na casa de uma tia cujo nome não é citado, e é possível que mesmo na capitania, tenha continuado com seu pai a viajar durante as expedições das frotas, e ali continuamente aprender aquele que seria seu ofício quando se tornou homem formado.⁴⁴⁴

No ano de 1723, Félix Garcia Vieira, agora um homem de quase trinta anos, passava a ser descrito como o capitão da galera *Aleluia da Ressurreição* e *Almas*. E no comando daquela embarcação trouxera uma carga majoritariamente composta de sal do reino para capitania de Pernambuco.⁴⁴⁵ Até aí um ofício muito parecido com o desempenhado pelo seu pai, que também transportava sal no “pataquinho [sic]” que comandava.⁴⁴⁶ E as coincidências entre eles não cessam somente nisto, pois o homem do mar parece mesmo ter seguido em tudo os negócios iniciados por seu pai. Existem nos registros do *Trans-Atlantic Slave Trade: a Database* (TSTD₂) duas viagens efetuadas na década de 1720, entre Pernambuco e a Costa da Mina, feitas por uma embarcação a *Nossa Senhora dos Remédios e Almas Santas* tendo por capitão Domingos Garcia.⁴⁴⁷ E ainda que não tenhamos mais fontes para poder confirmar se tratar do mesmo Domingos, o fato de que somente um ano depois, em outubro de 1724, o capitão Félix Garcia Vieira e a embarcação que

⁴⁴⁴ São várias as menções das atividades de Félix Garcia Vieira e seu pai, Domingos Garcia, na habilitação de Domingos Marques. Uma das mais interessantes, talvez seja a do comerciante negreiro, e também dono de embarcações, Basílio Rodrigues Seixas, que afirmou conhecer pai e filho há mais de trinta anos por ter vindo para o Recife, muito jovem, transportado pelo capitão Domingos na frota de Portugal. cf. ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, mç. 34, doc. 614. O relato parece proceder, dado que a única menção a algum capitão, no caso “mestre” Domingos Garcia, reside justamente no período que Basílio dizia ter chegado de vez em Pernambuco. cf. SOUZA, George Cabral F. de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 278. cf. AHU_ACL_CU_015, Cx. 27, D. 2463. Requerimento do mestre do patacho Santa Justa e Santo Antônio, Domingos Garcia, ao rei D. João V, pedindo ordens ao patrão-mor para lotar o dito patacho e prosseguir viagem para a capitania de Pernambuco.

⁴⁴⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 30, D. 2666. Informação de Manoel Velho da Costa ao secretário do Conselho Ultramarino, André Lopes de Lavre, comunicando que a galera *Aleluia, Ressurreição e Alma*, da qual é mestre Félix Garcia Vieira, que vai à capitania de Pernambuco, recebeu o sal de sua lotação podendo ser passado o seu despacho.

⁴⁴⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 27, D. 2463. op. cit.

⁴⁴⁷ As viagens estão registradas como, “40863” e “40875” no sítio. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

até aquela altura faziam a rota Lisboa a Pernambuco terem se convertido inteiramente em negreiros, nos parece no mínimo servir de indício. Naquele ano como consta pelas contas da Provedoria da Fazenda, Félix Garcia Vieira agindo no comando da mesma galera *Aleluia da Ressurreição e Almas*, haveria despachado na alfândega da capitania ao todo 583 cativos que transportara ao Recife direto dos mercados de Angola.⁴⁴⁸

Embora que naquele seu pedido de habilitação da década de 1750, o capitão declarasse não possuir nenhum filho ilegítimo, os comerciantes da vila do Recife que foram testemunhas de seu processo foram enfáticos em afirmar que em algum momento não muito preciso durante o período em que atuou no comando das embarcações, o capitão Félix Garcia Vieira teria se envolvido em concubinato com uma mulher preta e escrava, de nome Inocência, cativa dos cuidados de sua casa. E que deste relacionamento nasceu uma filha mulata e tida por ilegítima chamada Apolinária. No entanto, Inocência não era uma cativa sua e teria sido deixada aos seus cuidados pelo comerciante Domingos Soares Amorim, com quem Félix tratava de negócios.⁴⁴⁹ Era provável que Inocência exercesse apenas os serviços domésticos, cuidando da sua residência enquanto o capitão Félix Garcia Vieira estava no mar. Embora, também não fosse incomum que a escravaria do serviço da casa pudesse render alguma jornada, como vendedora de ganho ou lavadeira nas ruas, sendo uma ocupação plausível para ganhar algum dinheiro e manter a casa nos tempos em que o capitão estivesse ausente. O fato daquela criança, fruto ou não de uma das tantas violências que recaiam sob os cativos, ser conhecidamente do capitão e homem de negócios da vila, rendeu a ela e a sua mãe depois do seu nascimento, a condição de forras. E nesta condição continuariam assistindo à casa do capitão - lê-se servindo nos afazeres

⁴⁴⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 31, D. 2865. CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], remetendo relação do rendimento do direito dos escravos vindos da Costa da Mina, assim como dos navios e embarcações. Viagem de número "8530" no TSTD₂. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

⁴⁴⁹ Além de homem de negócio, como se lê na HSO de Félix Garcia, Domingos Soares Amorim também exercia cargo de mando como capitão de terço em Santo Amaro de Jaboaão. AHU_ACL_CU_015, Cx. 49, D. 4391. Requerimento do capitão de uma Companhia do Terço Volante dos Moços Solteiros da freguesia de Santo Amaro de Jaboaão, Domingos Soares de Amorim, ao rei, D. João V pedindo confirmação de carta patente.

domésticos - até o momento em que sua filha Apolinária chegou à idade suficiente para poder se casar.⁴⁵⁰

O capitão, entretanto, teria se casado no ano de 1728, na Matriz de S. Frei Pedro Gonçalves na vila do Recife. Naquela ocasião o mareante recebia por esposa dona Angélica Maria de S. José, uma das filhas do boticário e também mercador, José Garcia Jorge e sua mulher Angélica Rodrigues da Fonseca. A partir desta conexão o capitão passava a ser também cunhado de outros comerciantes atuantes da praça, como o já citado Domingos Soares Amorim e também de Alexandre Lourenço de Souza, deste último Felix Garcia também passaria a ser compadre por ocasião do batizado de Ana Nunes de Souza, filha de Alexandre com Ana Maria dos Prazeres.⁴⁵¹ E nem no momento do seu casamento as suas ligações com o comércio negreiro foram menos claras, já que o casal teria indicado como testemunha do enlace o Capitão Antônio de Almeida Vila Nova, homem de negócio, que nos anos de 1737 havia sido procurador dos contratos no reino de Angola.⁴⁵² Dois anos depois de o capitão ter recebido sua mulher, o casal batizava em 1730 na Matriz do Corpo Santo do Recife a sua primeira e única filha, Angélica Maria dos Prazeres. Nesta ocasião as redes de compadrio foram então reafirmadas, já que seriam José Garcia Jorge e sua mulher Angélica Rodrigues da Fonseca, os avós, e agora chamados para apadrinhar sua neta.⁴⁵³

Sua ligação via matrimônio com dona Angélica de certo podia carregar um viés prático de fusão de negócios, ou mesmo acesso a concessão de

⁴⁵⁰ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações Incompletas, doc. 1527. Sobre a escravaria encontrada na posse dos capitães negreiros da Bahia, cf. SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *“Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011, p. 114-115.

⁴⁵¹ Ana Nunes de Souza era mulher de Antônio Martins Viana, descrito como homem de negócio em sua habilitação, cf. ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Antônio, mç. 149, doc. 2395.

⁴⁵² Pelo casamento, Félix Garcia Vieira adentrava ao que George Cabral chamava das conexões comerciais da descendência de José Garcia Jorge, cf. SOUZA, George Cabral F. de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 89, p. 244 et seq. Antônio de Almeida Vila Nova e José Garcia Jorge são descritos no conjunto de agentes mercantis atuantes no Recife entre 1695 e 1750. cf. LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos, Pernambuco (1654-1760)*. 2008. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. (Anexo V). Para a patente de capitão e atuação em África de Antônio de Almeida, cf. AHU_ACL_CU_015, Cx. 52, D. 4603. Requerimento do procurador e administrador do contrato dos direitos do Reino de Angola, capitão Antônio de Almeida Vila Nova, ao rei, D. João V, pedindo suspensão temporária do serviço militar executado pelo seu caixeiro, Antônio Luís de Andrade.

⁴⁵³ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, mç. 34, doc. 614.

crédito. Adentrar a família de um conhecido comerciante sem herdeiro varão podia significar a possibilidade de ser confiado com parte da incumbência dos negócios, o que por si já seria bastante atrativo, especialmente para um mareante sem muitas ligações naquela terra, já que àquela altura seu pai já havia falecido.⁴⁵⁴ Além disto, por via daquele sacramento Félix Vieira Garcia ingressava não só socialmente, mas também geograficamente, numa verdadeira comunidade mercantil. Da sua casa na Rua da Cadeia, o capitão tecia contatos pessoais, tratava de negócios, comprava e vendia. Aumentava assim seu capital político dentre a vizinhança. Tanto é que é comum que homens de negócio como Basílio Rodrigues Seixas ou Tomás Correia dos Santos se referissem a ele como sendo seus vizinhos de frente, com quem tratavam de negócios em sua varanda. Ou mesmo gente ainda mais próxima como os mercadores Manoel Rodrigues Rocha, Mateus Gouveia Souza e Alexandre Lourenço de Souza, com quem o capitão Félix não só negociava, mas também apadrinhou filhas. Com a mulher de Manoel Rodrigues, dona Angélica Maria dos Prazeres, filha legítima do capitão Félix teria aprendido a cozinhar, e na casa do capitão Mateus, sua filha e sua mulher visitavam muitas vezes a sua afilhada, provavelmente para auxiliá-la nos afazeres da casa, já que o capitão estaria viúvo.⁴⁵⁵

A afinidade com a comunidade mercantil fosse com o trato diário, nas ligações familiares, rituais ou sanguíneas, estabeleciam vínculos sociais com toda uma sorte de agentes e ajuda a explicar a ascensão do Félix Garcia Vieira, de capitão de navio com carga de sal no reino a abastado negreiro e dono de embarcações. Segundo a memória produzida em 1749 pelo governador de Pernambuco Dom Marcos de Noronha, o capitão Félix Garcia Vieira tinha nada menos que três embarcações suas fundeadas no porto da vila do Recife. Eram elas o patacho *Nossa Senhora os Remédios e Santo Antônio e Almas*, a corveta *Nossa Senhora do Carmo e São Elias*, empregados no comércio Atlântico de escravos e um barco menor, capaz de transportar até sessenta caixas de açúcar, nomeado *Nossa Senhora dos Remédios e Todos*

⁴⁵⁴ ANTT. op. cit.

⁴⁵⁵ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, op. cit. Para outras informações pertinentes sobre os comerciantes, cf. SOUZA, George Cabral F. de. op. cit.

os Santos.⁴⁵⁶ Por conta de sua devoção sincera ou apego à memória, duas de suas naves carregam o mesmo nome daquela que quase vinte anos atrás seu pai Domingos Garcia fazia navegar para os portos da Costa da Mina.⁴⁵⁷

Não podemos dizer ao certo em que momento de sua vida, houve a virada definitiva que transformou o capitão negreiro em ativo homem de negócio na praça, capaz de armar as próprias viagens. Nem se de fato essa mudança tivesse ocorrido assim, abruptamente. Embora o investir com vasos e capitais próprios tenha a vantagem da obtenção de maiores lucros, este intervalo entre a atividade enquanto comandante de um veleiro nos mares e investidor de terra continua obscuro, e para fins desta pesquisa, foram poucos os dados que indicassem este fato. É natural que em algum momento, fosse por acúmulo de capitais advindos de sua atuação, ou utilizando as suas redes de parentes, e de créditos, o capitão Félix Garcia Vieira teve condições de, enfim, ser senhorio do próprio casco. Passando a empregar agora outros capitães na condução daquele negócio dos quais já trataremos. Todavia, uma última menção que encontramos que faz alusão a sua presença em um navio da África, trata de sua chegada em 1750, então com 54 anos, a bordo de uma das suas embarcações, de que a documentação apenas trata como uma sumaca sua.⁴⁵⁸

Mas nem tudo se resumia a interesses de natureza econômica. Ter dinheiro ajudava, é claro, e em alguns casos o ouro podia ornar o passado de sujeitos cujos antepassados vinham da servidão e do trabalho “vil”. Mas para participar dos melhores círculos de sociabilização necessitavam de outra natureza. Os primeiros passos seriam a presença nas irmandades, nas organizações das festas em homenagem aos santos católicos, e mesmo nos cargos da municipalidade era necessária distinção pública. Um dos maiores signos de distinção dos mercadores, senão o maior, o hábito da Ordem de Cristo servia

⁴⁵⁶ SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. *Relatório Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, v. 28, 1906, p. 431-433.

⁴⁵⁷ Para Jaime Rodrigues, a invocação dos navios era um dos sinais exteriores da fé dos capitães negreiros, cf. RODRIGUES, Jaime. *God is the Owner of the Ship: Maritime Religious Practices in the Modern Atlantic*. Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura, v. 46, n. 2, p. 295-316, 2019, p. 302-304.

⁴⁵⁸ ANTT. FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 504, n. 12. Muito provavelmente a viagem de nº “48140” do TSTD₂. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Deve-se ter cuidado quanto esse testemunho, uma vez que durante este período o capitão Antônio Marques navegou muitas vezes a sua sumaca.

especialmente como distintivo de limpeza de sangue e honra. E para o capitão Félix Garcia Vieira, irmão da Ordem Terceira de São Francisco do Recife em 1736, e ocupante do posto de procurador da câmara em duas ocasiões, 1734 e 1737, além de ser vereador em 1741, pertencer a uma das ordens mais prestigiosas do império seria enfim sua afirmação dentre os homens de grosso trato da praça.⁴⁵⁹

O Tribunal do Santo Ofício, com seus familiares lançados aos rincões da colônia, contavam com a mobilidade de sua milícia para costurar uma malha sobre as pessoas da América portuguesa. Vigiando como agentes, o seu respeito aos dogmas da fé, punindo comportamentos e costumes que transgrediam a norma religiosa. Bruno Feitler ao analisar os agentes da inquisição no Bispado de Pernambuco, entendeu que a progressiva entrada de homens durante o século XVIII nas fileiras da instituição, sujeitos em sua maioria de comerciantes afortunados, era como uma adaptação, ou mesmo uma contradição àquela natureza de controle social pretendida pela Inquisição. Movimento que não distava do crescimento da concessão de cartas de Familiar do Santo Ofício observado no reino e no Brasil.⁴⁶⁰ A busca de comerciantes, como o capitão Félix Garcia, por de uma medalha de familiar era uma tentativa não apenas de suplantar sua origem familiar modesta de lavradores das ilhas de Portugal, mas de ingressar numa elite local, que no geral, menosprezava as atividades comerciais. Não era apenas uma questão puramente ideológica, como já afirmou a historiografia, mas tinha reverberação prática, no acesso às melhores mesas de negócio e a vantagens sociais, coisa atrativa a qualquer um que se dissesse comerciante.⁴⁶¹ Tanto era que dos 75 familiares habilitados na vila do Recife nas provisões passadas entre 1700 e 1750, 54 deles declararam exercer atividade mercantil.⁴⁶²

⁴⁵⁹ MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Nobres e mascates na Câmara do Recife, 1713-1738*. Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, v. 53, n. 1, 1981, p. 220. SOUZA, Id. *Comerciantes de escravos em Pernambuco (c. 1660–c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial*. Revista de Pesquisa Histórica - CLIO, vol. 37, p. 115-143, Jul-Dez, 2019, p. 125.

⁴⁶⁰ CALAINHO, Daniela Buono. *Agentes da Fé: Familiares da Inquisição Portuguesa no Brasil Colonial*. São Paulo: EDUSC, 2006, p. 83.

⁴⁶¹ FEITLER, Bruno. *Nas malhas da consciência: Igreja e Inquisição no Brasil: Nordeste 1640-1750*. Phoebus, 2007, p. 83-98. MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Ibid.*, p. 173.

⁴⁶² SILVA, Davi Celestino. *Em busca dos privilégios: benesses atribuídas aos homens da Familiatura colonial do Santo Ofício no Pernambuco setecentista (c. 1700-c. 1750)*. Dissertação

Mas antes de tudo, para que fossem agraciados com o hábito de familiar da inquisição, capitães deveriam submeter a sua limpeza de sangue e dos ofícios mecânicos. Assim, tinham de informar os nomes e as localidades onde viveram seus pais e avós paternos e maternos. Toda a sua ascendência passava a ser investigada para comprovar sua alegação. Isto é, se seus antepassados eram como dito, pessoas cristãs-velhas, limpas de sangue e de geração, sem raça alguma de judeu, cristão-novo, mouro, mourisco, mulato, infiel ou de outra nação infecta, e de gente novamente convertida à santa fé católica.⁴⁶³ No seu processo, as testemunhas embora confirmassem sua ascendência e limpeza de sangue, também se lembraram do inconveniente da sua filha ilegítima. Mas talvez o fato de maior peso que tenha privado o capitão da familiatura, talvez fosse o fato de que circulava no conhecimento de algumas pessoas da cidade de Olinda, confirmado pelo padre comissário, de que a mãe da habilitanda sua mulher, a sogra do capitão, fosse filha natural e enjeitada dos pais. Fruto de uma relação pré-nupcial, e que somente tivera passado para a casa dos pais, quando estes finalmente se casaram. Além disso, para o inquiridor do processo era “notoriamente público neste Recife” que a habilitanda, dona Angélica de São José teria herdado características fenóticas do seu pai, que era considerado mulato. O comissário não para por aí, diz que a situação se fez ainda mais notória a todos depois que o capitão Domingos Marques desposou da filha do casal, Angélica Maria dos Prazeres, fato que foi “estranhando e censurando todo este Recife”. Uma vez que certamente não era vista com bons olhos que um familiar do Santo Ofício como era Domingos Marques, casasse com alguém notoriamente mulata, e talvez neta de enjeitada.⁴⁶⁴ Situação que embaraçou a pretensão do capitão.

Numa sociedade como a do Antigo Regime, a honra, prerrogativa de nobreza, não era uma característica subjetiva simplesmente inerente a certos indivíduos em detrimento de outros. Na comunidade transplantada para os trópicos, o possuir, adquirir, ou fosse lá de que maneira sua honrasse devesse,

(programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura Regional), UFRPE: Recife, 2016, p. 69-70.

⁴⁶³ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, op. cit. DUTRA, Francis A. *Membership in the Order of Christ in the Seventeenth Century: its rights, privileges, and obligations*. The Americas, 1970, p. 18-19.

⁴⁶⁴ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, op. cit.

materializava-se em privilégios, isenções e liberdades de que alguns sujeitos gozavam em posições mais ou menos favorecidas da sociedade. Pensando neste sentido, podemos entender a constante busca de certos capitães em dispor de honrarias tanto para diferenciarem-se em qualidades e privilégios, de seus concorrentes, quanto para aproximarem-se dos sujeitos mais abonados, gente da elite mercantil e que eventualmente ocupavam os melhores cargos na governança. No entanto, embora fossem restritos, não havia somente um caminho para que os vassalos ultramarinos pudessem ingressar na baixa nobreza lusitana. Durante o período pombalino, por exemplo, algumas medidas tentaram estimular o comércio dentro do império, nelas inclusa uma série de facilidades para que militares, mineiros, comerciantes, e mesmo negreiros abastados pudessem comprar sua nobilitação. Os residentes em Pernambuco, caso quisessem concorrer a estas honrarias, tinham de dispor de pelo menos dez ações da Companhia de Pernambuco e Paraíba.⁴⁶⁵

A busca por tratamento diferenciado tinha consequências muito práticas para aquele que gozavam de certos privilégios de nobreza. E para os negreiros, este podia ser um diferencial tanto na defesa da honra quanto para perseguir mercadores menores, ou cobrar algum prejuízo nos tribunais. Tanto é o caso, que malfadada sua tentativa de ingressar na Ordem de Cristo, sobrava para Félix Garcia Vieira a participação nas ações da companhia.⁴⁶⁶ Todavia, esta via de nobilitação é patente a outro negreiro, Antônio José Brandão, homem atuante no trato para a capitania, para o qual empregava algumas de suas embarcações. Era como “dono de dez ações da companhia” e “gozando de juízo privativo” que o comerciante negreiro movia processos cíveis, defendendo-se de perdas nos seus negócios com Angola, ou mesmo atacando adversários que duvidavam de sua honra, o que tinha relação direta com sua credibilidade no mercado. Assim teria ocorrido no processo que moveu contra o “plebeu, peão e sem cargo nem fama na República”, Manoel de Oliveira

⁴⁶⁵ RAMINELLI, Ronald. *Justificando Nobrezas: Velhas e novas elites coloniais 1750-1807*. História (São Paulo), v. 35, 2016. Id. *Nobreza e principais da terra - América Portuguesa, séculos XVII e XVIII*. Topoi (Rio de Janeiro), v. 19, n. 38, p. 217-240, 2018. Sobre outras graças e privilégios dos acionistas, cf. FARIAS, Clara de A. *Negócios do Sertão e da Mina: sociedades comerciais e privilégios mercantis em Pernambuco no século XVIII*. in DE SAMPAIO, ANTONIO CARLOS JUCÁ et al. *Ramificações Ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do atlântico luso-século XVIII*. Mauad X, 2017, p. 182.

⁴⁶⁶ SOUZA, Idem., p. 127.

Garrido, por ter cometido a injúria de comentar no Recife por volta de 1765, que o capitão e mercador Antônio Brandão seria “ladroão” e “falido”, por não ter bens que satisfizessem sua dívida que era pública e girava em torno dos cem mil cruzados. O capitão de mar, “de rios e barras” teria levado as últimas consequências todo o processo contra seu difamador se caso o fato de Manoel ser familiar do Santo Ofício, e não ser tão plebeu quanto presumira, não o tivesse impedido de utilizar de tal privilégio. É que no choque entre jurisdições, nenhuma das partes pôde fazer valer de seus privilégios e levar o processo para ser julgado na instância que lhe favorecesse.⁴⁶⁷

E se bem que a busca de cargos honoríficos fosse um caminho na busca de inserção social, uma verdadeira construção de parentescos, por meio de enlaces maritais também foi outra característica observada no interior do grupo dos capitães. A preferência de alguns destes homens da trata de gente escravizada em casar-se com uma filha de um comerciante mais abonado, revela uma tendência de tecer relações que poderiam ser bastante úteis, especialmente no acesso ao crédito e uma maior proximidade aos círculos daqueles que exerciam os cargos e fechavam os negócios mais lucrativos.⁴⁶⁸ Para alguns capitães, e este foi o caso, por exemplo, de Félix Garcia Vieira, o casamento constituía-se de verdadeiro negócio pra ser levado a sério. Além de casar-se com a filha de um conhecido comerciante, como visto, a sua descendência teria de preservar os contatos e vantagens, e é claro não podia ameaçar pôr em risco todo o patrimônio construído e a fama de sua família.

Essa prática não foi um pretexto exclusivo do capitão, pelo contrário, era comum naquela sociedade que as mulheres tão logo alcançassem idade apropriada fossem recatadas e recolhidas. Certos cuidados que buscavam preservar a sua honra, isto é, na sociedade do Antigo Regime, o nome do seu pai.⁴⁶⁹ Com o casamento de sua filha Angélica Maria dos Prazeres com o

⁴⁶⁷ ANTT. FF, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n. 2, cx. 2. Antônio José Brandão também moveu um processo por perdas nos negócios conduzidos por sua embarcação contra um outro comerciante, que por não gozar dos mesmos privilégios, acabara preso. cf. ANTT. FF, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 6, n.º 1, cx. 8.

⁴⁶⁸ SOUZA, George Cabral F. de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 90-92.

⁴⁶⁹ Sobre o recato e a honra, casamento ou recolhimento religioso esperado da mulher no Antigo Regime cf. DE ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro. *O sexo devoto: normatização e resistência feminina no império português XVI-XVIII*. Editora Universitária UFPE, 2005.

sujeito que servia de capitão em uma de suas naus em outubro de 1752, estava selado um acordo mutualmente benéfico. Se pelo lado do capitão Domingos Marques, o casamento lhe era vantajoso economicamente, pois além de dote, havia a possibilidade de adentrar a rede de um sujeito capaz de movimentar cerca de 50 mil cruzados e escravos, para Félix Garcia Vieira, o enlace de sua filha com o reinol e familiar do Santo Ofício com crédito na praça podia afastar da sua descendência aquela mancha no sangue que pairava sob a honra de sua família.⁴⁷⁰

Mas também havia aqueles capitães cujo comportamento podia ser considerado desviante pela ortodoxia católica e os costumes. A vida no mar impunha um estilo de vida marcado por idas e vindas que podiam facilmente se traduzir em longos períodos de ausência. De maneira que não era incomum que alguns capitães casassem somente tardiamente ou mesmo optassem por não seguirem o sacramento católico, o que não significava que seguissem uma vida casta, uma vez que o concubinato parece ter sido mais frequente do que a documentação colonial nos deixa conhecer. Além disso, os homens do mar embora fossem casados, não raramente aproveitavam de sua estadia em diferentes portos, longe da vigilância de sua comunidade natal, para se envolver em relações extraconjugais.⁴⁷¹

Alguns arranjos matrimoniais, como o do capitão Caetano Ferreira de Carvalho não logravam sucessão, isto é, não produziram um filho varão. Nestes casos, onde não havia descendência direta era comum que a segurança do patrimônio fosse assegurada a partir de uma conexão com um irmão, sobrinho ou parente masculino mais novo, às vezes trazido do reino para essa função. No caso do capitão Caetano, que tinha vale lembrar, dois irmãos atuantes na faina, Custódio e Antônio Ferreira de Carvalho, a herança composta de dois sobrados na vila do Recife, premiava por outro lado, seu sobrinho, o sargento-mor Caetano José de Figueiredo, filho de sua irmã Melicia

⁴⁷⁰ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, op. cit. ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Antônio, mç. 149, doc. 2395.

⁴⁷¹ Nestas questões familiares, as escolhas dos capitães de embarcação se assemelham às práticas que Nizza da Silva observou no contexto dos grupos mercantis da colônia. cf. DA SILVA, Maria Beatriz Nizza. *História da família no Brasil colonial*. Editora Nova Fronteira, 1998, p. 111-115.

do Carmo Teixeira.⁴⁷² Já o seu irmão mais velho, Custódio Ferreira de Carvalho casou-se tardiamente, aos 47 anos, com Suzana da Silva, mulher nascida na vila do Recife e viúva do também comerciante de escravos João Alves Passos, falecido na Costa da Mina, com quem tinha um filho de nome Antônio.⁴⁷³ Situação deveras adversa de Pedro Costa Cirne, sujeito que atuou como capitão de embarcações que faziam o trato com Angola e Costa da Mina no período de transição do chamado comércio livre ao monopólio da companhia. Lê-se de uma requisição para passar com sua família ao reino, que o capitão Pedro Costa tinha nada menos que seis filhos menores, e o mesmo número de escravos de serviço doméstico.⁴⁷⁴

Mas nem todos eles perfilhavam sua prole. O capitão negreiro João Ribeiro de Oliveira que também viria a ser mais tarde senhorio da corveta *Nossa Senhora do Pilar, Santo Antônio e Almas*, em algum momento não dito sua carreira teve uma filha parda, mas ela já era falecida quando fora escrito o seu processo de habilitação para familiar, em 1729.⁴⁷⁵ E já comentamos sobre a mulata Apolinária, filha criada pelo capitão Félix Garcia Vieira em própria sua casa.⁴⁷⁶ Alguns sujeitos chegavam ao extremo de usar de violência sobre as mulheres da vila, como teria feito Antônio de Sousa Costa, capitão da corveta *São José*, com Ângela Maria em 1777.⁴⁷⁷ Embora tenha sido aberta uma ação de estupro contra o capitão, não há notícia de que tenha cumprido pena. Já que se tem notícia do capitão Antônio de Sousa Costa, em 1781, estar pedindo permissão, sem embaraços, para retornar ao reino com toda a sua família.⁴⁷⁸

⁴⁷² AHU_ACL_CU_015, Cx. 120, D. 9189. Requerimento o sargento-mor Caetano José de Figueiredo ao rei D. José I, pedindo carta de confirmação da documentação de duas propriedades do seu tio, o capitão-mor Caetano Ferreira de Carvalho, por exceder o valor dos bens doados a quantia estipulada pela lei.

⁴⁷³ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Custódio, mç. 2, doc. 25.

⁴⁷⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 93, D. 7384. Requerimento de Pedro da Costa Cirne ao rei, D. José I, pedindo licença para passar ao reino com sua família.

⁴⁷⁵ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, mç. 64, doc. 1197. Em 1749, João Ribeiro de Oliveira seria descrito como senhorio de embarcação, cf. SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. *Relatório Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, v. 28, 1906, p. 431. Entre 1725 e 1753 o capitão teria feito uma série de cinco viagens aos portos da Baía do Benin. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>.

⁴⁷⁶ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral. Habilitações incompletas, doc. 1527.. (Todos os capitães podem ser vistos em seus respectivos períodos de atuação, conforme a Tabela 3).

⁴⁷⁷ ANTT. FF, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 1, n.º 6, cx. 1

⁴⁷⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 139, D. 10431. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e

Mas estes longos períodos de ausência também podiam cobrar ora ou outra o seu preço sob os mareantes. O marítimo João Teixeira, natural da ilha de São Miguel onde tinha uma vida, esposa e filhos, por ocasião de sua passagem pela vila do Recife, mudou de nome para João de Oliveira e lá contraiu um segundo casamento com Ana Maria da Silva, uma das filhas do capitão Leão Francisco da Silva. E teria seguido com a farsa, caso não fosse achado pela Inquisição quando consumados apenas três dias de seu segundo enlace.⁴⁷⁹ Situação oposta a de Clemente Afonso de Melo, sujeito que dizia ser marítimo de profissão. O mareante tinha 36 anos de idade, dos quais 19 foram dedicados às suas experiências marítimas. Clemente era um dos marinheiros que em 1795 navegava a bordo da corveta *Santa Rosa* de mercancia entre o reino e a capitania de Pernambuco e no ato da sua matrícula naquela equipagem, declarou-se casado com Josefa Teresa de Jesus.⁴⁸⁰ Mas parece que sua relação não era tão firme assim. Uma vez que no ano seguinte, em 1796, marítimo teria movido ação contra sua mulher e agora ré, por acusação de que na sua viagem a sua companheira “se ausentara de casa, com toda a liberdade, ofendendo assim o seu estado de casada”.⁴⁸¹ Como dito, podiam ser longos os períodos no mar, longe de casa, e muita coisa podia acontecer.

Mas voltemos aos capitães. Como já se foi dito no final do primeiro capítulo, dois dos capitães estudados tiveram trajetórias em quase tudo similares, de origem, empregos na faina e mesmas conexões via enlacedes matrimoniais tecidos com filhas de homens de negócio envolvidos com o comércio de escravizados para vila do Recife. Agravadas pelo fato de serem ambos, irmãos.

Os dois capitães Marques

Os irmãos muito provavelmente chegaram a Pernambuco a partir da segunda metade da década de 1720. Vindos do reino, da região de Entre-Douro-e-Minho, mais precisamente da comarca de Vila Real no Arcebispado de

Castro, sobre o pedido de licença do capitão do navio São José e São Boaventura, Antônio de Sousa Costa, para ir a Corte com a sua família.

⁴⁷⁹ ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa, proc. 9690.

⁴⁸⁰ ANTT, Junta do Comércio, mç. 34, cx. 113.

⁴⁸¹ ANTT, FF, Processos-Crime, Letra I, J, mç. 284, n.º 33, cx. 728.

Braga. Nos processos de inquirição a que ambos foram submetidos em maio e setembro de 1745, durante o processo de habilitação para a familiatura do Santo Ofício, consta que são filhos de João Marques e Helena Martins, de pais e avós de origem humilde, dentre lavradores, e que foram batizados nos anos de 1711 e 1713. Domingos Marques, o irmão mais velho, ainda segundo o testemunho que teria prestado em algumas outras habilitações de homens de negócio da praça, seus associados, confessava que teria chegado por volta de 1728 à vila do Recife, o que significa que tinha completos àquela altura 17 anos.⁴⁸² Sua vinda, durante sua juventude, provavelmente estava relacionada à busca, ou aprendizado de algum ofício, uma vez que as testemunhas que afirmavam conhecê-lo em Vila Real diziam que Domingos era ainda rapaz muito moço, sem “ofício algum” conhecido antes de sua viagem ao Brasil.⁴⁸³ Esta seria provavelmente a mesma época da chegada do irmão Antônio Marques, para quem os testemunhos presentes na sua habilitação diziam ter se ausentado da comarca a mais ou menos vinte anos.⁴⁸⁴

Assentado na capitania, sua primeira menção de Domingos Marques dentre as embarcações negreiras foi como capitão do patacho *Nossa Senhora dos Remédios e Almas*, no ano de 1736. Então é bem possível que nos pouco menos de oito anos que seguem a sua chegada, o agora capitão tenha exercido outros cargos menores na hierarquia de bordo, como sota-piloto, contra mestre e piloto. Já Antônio somente é mencionado numa viagem no ano de 1742, como capitão da sumaca *Nossa Senhora do Carmo e Santo Elias*, naquela altura, seu irmão, e muito provavelmente seu tutor, já havia efetuado mais de três viagens a bordo de negreiros, mais do que a média da maioria dos capitães que cruzaram o Atlântico nesta atividade. Domingos e Antônio Marques foram dois dos capitães com maior participação em viagens, o que lhes garantia expertise no trato, sendo ao todo responsáveis por trazerem de

⁴⁸² São eles o piloto Máximo de Freitas Sacoto, cf. ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Máximo, mç. 1, doc. 2. E o comerciante Pedro Marques de Araújo, cf. ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Pedro, mç. 29, doc. 532.

⁴⁸³ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, mç. 34, doc. 614.

⁴⁸⁴ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Antônio, mç. 98, doc. 1770.

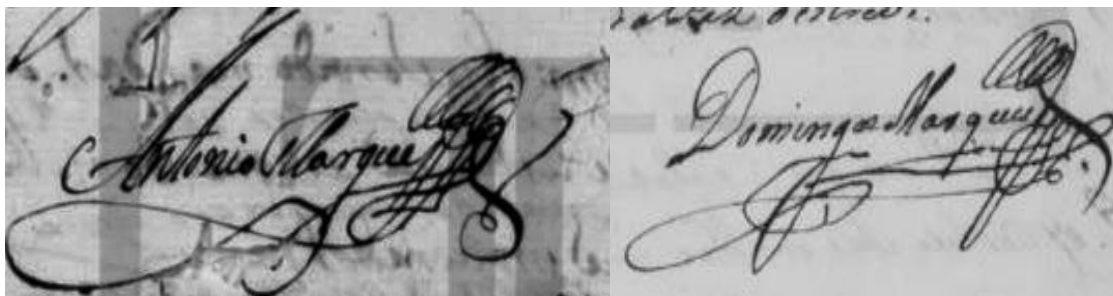
Angola, entre a primeira viagem de Domingos em 1736 e a última de Antônio no ano de 1753, um número estimado de 4.885 africanos escravizados.⁴⁸⁵

Do sucesso dos dois capitães no trato negreiro e das ligações que teceram com os grandes mercadores da vila, resultam os seus processos de habilitação à familiatura do Santo Ofício, e em consequência, como já dissemos, os seus casamentos com as filhas dos grandes comerciantes da praça. A ligação da atividade negreira com as fortunas que os dois capitães podiam movimentar e, portanto, viver limpamente como previam aos familiares do hábito, está evidente na informação de capacidade colhida dentre suas testemunhas. Em ambos os casos os habilitandos são ditos como gente que se ocupa em navegar para Angola de cujo negócio vive. Antônio teria presumidamente um cabedal avaliado entre cinco ou seis mil cruzados. Já Domingos, posto que atuante há mais tempo no negócio, teria a sua disposição pelo menos doze mil cruzados, além de ser descrito como “tendo uma embarcação sua”. Como já foi visto a embarcação onde Domingos Marques fazia suas viagens pertencia a Félix Garcia Vieira, seu sogro. O que pode significar que o capitão podia ser sócio de seu familiar, participando em partes com os custos, e lucros, da armação das viagens. Estratégia até então bem parecida com o caminho traçado pelo próprio Félix Garcia para se converter de capitão negreiro em armador e homem de negócios.⁴⁸⁶

⁴⁸⁵ No TSTD₂ todas as viagens estão registradas como, “8676”, “8734”, “8738”, “8757”, “8781”, “48006”, “48013”, “48037”, “48061”, “48089”, “48090”, “48102”, “48105” e “48189”. Disponíveis em: <https://www.slavevoyages.org/>.

⁴⁸⁶ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações. op. cit. Dos sujeitos estudados nesta pesquisa, além dos dois irmãos, somente mais um familiar do Santo Ofício estudado, o capitão João Ribeiro de Oliveira, afirmou ser capitão negreiro em seu processo na década de 1730. cf. ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, mç. 64, doc. 1197.

Figura 4 - Assinaturas dos irmãos Antônio e Domingos Marques (1745)



Fonte: ANTT.⁴⁸⁷

Dos dois irmãos, o primeiro a contrair matrimônio com uma das filhas dos comerciantes da praça foi o capitão Antônio Marques. O segundo dos irmãos de Vila Real teria desposado, em 1748, dona Maria Josefa da Rocha, filha do homem de negócio Basílio Rodrigues Seixas, que além de negreiro, pertencia via casamento à rede de parentesco dos negociantes “quatro cunhados”.⁴⁸⁸ Basílio foi um comerciante de origem humilde e enriquecido a partir de sua atuação na Capitania, já foi descrito como um verdadeiro aventureiro da fortuna, dispondo de capitais na ordem de cinquenta mil cruzados. Além disso, era um sujeito circulante nos grupos de governança, com carta passada de capitão de ordenanças e vereador da câmara em 1734.⁴⁸⁹ No ano posterior ao casamento do capitão Antônio Marques, seu sogro seria o contratador do subsídio do açúcar e tabacos, rendendo a coroa 2:031\$000.⁴⁹⁰ No trato, era senhorio do patacho *Nossa Senhora da Madre de Deus e Almas* que empregou numa série de viagens entre Pernambuco, o Golfo do Benim e Angola. Embarcação que também foi capitaneada por Antônio Marques, em uma única viagem rumo a Luanda em 1753.⁴⁹¹

⁴⁸⁷ ANTT. FF. Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, África, mç. 21, n7, cx. 37. ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Pedro, mç. 29, doc. 532.

⁴⁸⁸ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, op. cit. SOUZA, George Cabral F. de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 105, 278.

⁴⁸⁹ MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Nobres e mascates na Câmara do Recife, 1713-1738*. Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, v. 53, n. 1, 1981, p. 136, 164.

⁴⁹⁰ SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. *Relatório Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, v. 28, 1906, p. 322.

⁴⁹¹ SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. *Relatório Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, v. 28, 1906, p. 431. Viagem de número “48189”. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>.

Outro sujeito que também foi associado a Antônio Marques foi o negociante Luís Ferreira de Moura, mercador que era um dos comerciantes da praça com investimento no comércio de gente escravizada. Em 1753, por exemplo, pedia licença régia para poder enviar sua galera *Santo Antônio* ao porto de Benguela e de lá carregada de cativos poder transportá-los a qualquer um dos portos do Brasil.⁴⁹² E neste negócio permaneceu fazendo fortuna. Prova disso é que consta numa relação passada pelo governador Luís Diogo Lobo da Silva em 1758, sobre a relação das embarcações empregadas no comércio de cativos para Pernambuco, que o mercador tinha três embarcações suas, umas inteiras e outras em parte, de uma só vez empregadas no comércio de escravos.⁴⁹³ Em nenhuma delas Antônio Marques servia diretamente como capitão, mas participava em sociedade, meio a meio, com o senhorio Luís Ferreira de Moura na armação de viagens. Como na viagem que em 1750 fez a corveta *Nossa Senhora do Socorro e São José*, em direção a Angola, vindo por capitão Leão Francisco da Silva, e onde os dois sujeitos são tidos por senhores e armadores de todo o negócio.⁴⁹⁴ Esta mesma embarcação que curiosamente era descrita um ano antes, como barco de cargas de açúcar pertencente a Antônio José Brandão, sujeito que como já dissemos era um dos negreiros atuantes na praça, e coincidentemente também era sócio de Luís Ferreira de Moura, como senhorios numa outra embarcação a galera *Nossa Senhora da Penha de França, Santa Ana e Almas*.⁴⁹⁵

Mas nem toda a sua vida esteve dedicada ao negócio negreiro e ao tabuado das embarcações. Sintoma da acumulação mercantil, a estratégia de pulverizar os ganhos oriundos dos seus negócios, em outras atividades nem sempre tão lucrativas, também podia ser um caminho a ser seguido pelos capitães suficientemente capitalizados. Em 1770, o capitão Antônio Marques, agora homem de negócios era descrito como dono de curtumes de fazer solas vermelhas. As duas fábricas ficavam sitas uma em Igarassu e a outra as

⁴⁹² AHU_ACL_CU_15, Cx. 74, D. 6195. Requerimento de Luís Ferreira de Moura ao rei, D. José I, pedindo licença para enviar sua galera *Santo Antônio* ao porto de Benguela e deste com os escravos para qualquer porto do Brasil.

⁴⁹³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 87, D. 7129. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo a relação dos navios empregados no transporte dos escravos da Costa da Mina e Angola para Pernambuco.

⁴⁹⁴ ANTT. FF. Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, África, mç. 21, n7, cx. 37.

⁴⁹⁵ SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. op. cit.

margens do canal de Santa Cruz, em Itapissuma, atuais municípios ao norte da região metropolitana do Recife. Este tipo de fabrico aproveitava do tanino extraído das árvores dos manguezais para o curtimento dos couros, e com o avançar da vila do Recife sobre os mangues nativos, o material passou a ser extraído em lugares cada vez mais distantes. O que era um embaraço para os produtores locais, como os curtumes do capitão Antônio Marques.⁴⁹⁶ Estes couros compuseram boa parte das cargas particulares que eram enviadas ao reino aonde eram vendidas. Do seu produto, parte era comprada em têxteis que eram depois encaminhados à costa africana. Também era possível que naquelas terras o agora homem de negócios tenha levantado alguma moradia, mesmo que fosse somente provisória utilizada enquanto acompanhava o serviço do fabrico.⁴⁹⁷

Seu irmão, Domingos Marques, como já foi dito, desposou em 28 de outubro de 1751 com a filha do capitão Félix Garcia Vieira e sua mulher Angélica Maria de S. José, chamada dona Angélica Maria dos Prazeres. Como se pode notar do processo de habilitação e testemunho de Antônio Martins Viana, comerciante que como o capitão Marques, pertencia às conexões mercantis que descendia das herdeiras de José Jorge Garcia.⁴⁹⁸ E o ingresso em redes de familiaridade ou compadrio não se resumiu apenas ao seu casamento. O homem de negócios radicado no Recife, Pedro Marques de Araújo, conterrâneo de mesmo sobrenome seria também seu compadre, um conhecido de longa data, quase vinte anos, com quem tratava de vários negócios.⁴⁹⁹

Uma vez consolidada da sua carreira dentre os grandes homens do comércio da capitania, durante a década de 1750, correr riscos em meio às travessias pelo Atlântico não era mais compensador. Além do mais, caso

⁴⁹⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 108, D. 8356. Requerimento do sargento-mor Manoel Maurício Tavares, do capitão Antônio Marques e demais fabricantes de curtumes de solas vermelhas ao rei D. José I pedindo para se proibir retirada das cascas dos mangues nas partes de Itamaracá, Santa Cruz, Catuama e Itapiçuma. As mesmas fábricas de sola, para Gonçalves de Melo eram um sinal da ascensão e enriquecimento das classes médias mercantis da vila do Recife, cf. MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Ibid.*, p. 120.

⁴⁹⁷ Há somente uma menção a informação e que Antônio Marques estava sito na vila de Igarassu, no processo do capitão Leão Francisco a Silva. Em todas as demais, diz o capitão ser assistente na vila do Recife, cf. ANTT. FF. Juízo da Índia e Mina, Justificações ultramarinas, África, *op. cit.*

⁴⁹⁸ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Antônio, mç. 149, doc. 2395.

⁴⁹⁹ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Pedro, mç. 29, doc. 532

ambicionasse um cargo no governo da república, expressão comum à documentação, era necessário estar em terra para poder reivindicar os interesses comerciais de seus aparentados nos órgãos da municipalidade, como a câmara da vila do Recife. E o capitão Domingos Marques também foi um dos sujeitos que buscou exercer cargos de governança em instituições de conhecido prestígio. Na câmara do Recife, por exemplo, reduto dos homens de negócio da vila, Domingos Marques é um dos oficiais que assinam documentos escritos nos anos de 1755 e 1756 e que defendem os interesses dos camarários recifenses, sobre os aluguéis de prédios urbanos ou a nomeação de cargos para a administração. É também descrito como procurador, em certidão passada pela Câmara ano de 1765. E muito provavelmente, tratamos do mesmo capitão Domingos Marques em 1780, compondo como um dos vereadores do Recife, ocasião onde deveria contar com avançados 69 anos.⁵⁰⁰

A proximidade com a elite mercantil também podia potencializar a formação de sociedades e o ingresso em organizações comerciais privilegiadas, como foi a Companhia das Minas de S. José dos Cariris. Com a notícia da descoberta de veios auríferos nos sertões do Ceará, desencadeou a formação de uma companhia em 1756 para a exploração das minas. A disponibilidade de recursos nas mãos dos homens de negócio da vila do Recife funciona como outro sinal de que havia acúmulo de capitais de que podiam mobilizar para investir em outras atividades. E o capitão Domingos Marques e o seu sogro, capitão Félix Garcia Vieira, eram dois dos acionistas, investindo oito escravos “angolas” e dinheiro, que tudo somava o valor de 870\$000. Investimento que era parte dos 8:221\$000 arrecadados para os gastos da expedição exploratória. A experiência da empresa malfadada amargou por somente dois anos e alguns prejuízos, uma vez que o ouro extraído não era suficiente para custear nem mesmo a armação da operação, isto sem contar o pagamento da parte que cabia à coroa. Ao todo a companhia contava com 23 acionistas, destes, onze dos quais mercadores da praça com participação no

⁵⁰⁰ cf. AHU - Avulsos de Pernambuco, Cx. 79, D. 6554. Recife, 13 de maio de 1755. Cx. 81, D. 6738. Recife, 16 de maio de 1756. cf. SOUZA, George F. Cabral. de. *Os homens e os modos da governança: a câmara do Recife do século XVIII num fragmento da história das instituições municipais do império colonial português*. Recife, 2002. Dissertação de Mestrado CFCH/PPGH/UFPE, p. 113 (nota n. 253), 181, 183.

comércio de escravizados. Sujeitos como José Vaz Salgado, Manoel Correia de Araújo, Antônio José Brandão, Luís Ferreira de Moura, José Silvestre da Silva, dentre outros, alguns citados durante toda esta pesquisa.⁵⁰¹ Segundo George Cabral, além da dispersão de investimentos característica da atuação das camadas mercantis, a formação da companhia pelos comerciantes da vila do Recife tinha a intenção de utilizar da liquidez esperada com a aquisição do metal para recuperar a capacidade de concorrer no mercado imperial. Não alcançado este objetivo, restaram outros meios de tentar controlar o mercado, como a adesão à Companhia de Comércio Pernambuco e Paraíba, comprando suas ações.⁵⁰²

Do casamento de Domingos Marques com Angélica Maria dos Prazeres, descendem Antônio, Domingos e José Marques Vieira, todos letrados. Antônio graduaria como licenciado em Direito Canônico em 1782. Já seu outro filho, José Marques, teria se formado em Filosofia em Coimbra, com título de doutor passado no ano de 1783.⁵⁰³ E pode inclusive ter colhido alguma mercê fruto de seu trabalho como intelectual da academia. Como se pode ler na dispensa passada, em 1803, das provas requeridas para habilitação para o hábito da Ordem de Cristo, passadas a um doutor José Marques Vieira, lente da cadeira de Filosofia Racional e Moral, da Faculdade de Filosofia.⁵⁰⁴ E destes, o único reminescente desta - se puder ser assim chamada - “herança” de uma vida no mar, de uma “tradição familiar” que remonta pelo menos quatro gerações inteiras desde as primeiras viagens de Domingos Garcia, acompanhadas do jovem Félix Garcia Vieira. Fosse talvez o filho Domingos Marques Vieira, único

⁵⁰¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 82, D. 6879. Ofício o governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao, secretário de Estado do Reino e Mercês, Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre as condições estabelecidas para a criação da nova Companhia destinada ao descobrimento das minas dos Cariris Novos, a entrada de negros escravos para os trabalhos naquelas minas, e a precaução tomada para se evitar o descaminho do ouro. Os valores investidos segundo o ofício do governador, presente no AHU, são ligeiramente maiores dos que Pereira da Costa apresenta nos Anais Pernambucanos, cf. COSTA, F. A. Pereira da. *Anais Pernambucanos (1740-1794)*. Vol. VI, Recife. Arquivo Público Estadual, 1953, p. 147-148.

⁵⁰² Id. *Comerciantes de escravos em Pernambuco (c. 1660–c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial*. Revista de Pesquisa Histórica - CLIO, vol. 37, p. 115-143, Jul-Dez, 2019, p. 127-128, 131.

⁵⁰³ Id. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 295.

⁵⁰⁴ ANTT. Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra I e J, mç. 69, n.º 41. O doutor José Marques Vieira também fazia parte do júri do corpo de filosofia da universidade, em 1790. cf. BRAGA, Teófilo. *Historia da universidade de Coimbra nas suas relações com a instrução publica portugueza por Theophilo Braga*. Vol. 4. Por ordem e na typ. do Academia real das sciencias, 1892, p. 649.

a ser descrito em algum momento como mareante, matriculado como capelão do *navio Nossa Senhora da Conceição e São José Flor do Mar* que partia de Lisboa em 1791.⁵⁰⁵ Registro único com o qual a partir daí não encontramos mais notícia alguma de envolvimento da família ou sua descendência no comércio de cativos, ou presentes em equipagens mercantes.

A observação em escala reduzida de algumas das trajetórias inseridas no cotidiano da vila do Recife durante o setecentos nos permitiu o vislumbre de alguns aspectos e trajetórias em seu funcionamento vívido, que de outra forma, somente conheceríamos em termos generalizantes. A articulação entre as escalas possibilita então uma visão mais detalhada sobre vivências e práticas de indivíduos, ou conjuntos, em meio ao todo social. Os agentes que comandavam o tabuado dos negreiros os fizeram em sua maioria a partir de posições menores da hierarquia, e uma vez integrados aos grupos locais passaram também a ocupar seu espaço no mercado transatlântico. Prestando socorro em cargos honoríficos, ou assumindo as rédeas da mercancia como homens de negócio, e até mesmo homens de grosso trato.

O ter sucesso a partir da faina, e enriquecer com o comércio de gente escravizada não podem ser entendidos como o único e final objetivo do capitão de embarcação, tal como sua trajetória se baseasse apenas numa busca pelo lucro imersa numa racionalidade burguesa. Embora os ganhos adquiridos a partir de sua atuação fossem orientados nesta lógica de busca diuturna de melhores e mais rentáveis acordos, uma vez dentre os mercadores da praça seu mérito, honra ou ligações às redes, por mais que permitiam um nível considerável de acúmulo de riquezas, se inseriam num conjunto de valores e hierarquias altamente excludentes. Este fato pode ajudar a explicar a concorrência de algumas descendências de sujeitos cuja fortuna era construída a bordo dos navios negreiros para longe daquela faina, como o sobrinho e herdeiro de Caetano Ferreira de Carvalho, o sargento mor Caetano José de Figueiredo, nos feitos das armas, ou mesmo os de Domingos Marques, ingressados ao ofício das letras e cânones, mais próximo da nobreza política do que da vileza do trabalho dos navios.

⁵⁰⁵ ANTT, Junta do Comércio, mç. 34, cx. 112.

3.2. A NADA DOCE MORTE NO MAR: FINANCIAMENTO, REDES E DÍVIDAS

Mas para a maioria dos negreiros, a faina não era um mar de fortunas, a começar pelos riscos do negócio. Os tripulantes das embarcações envolvidos no comércio atlântico de escravos morriam numa escala considerável nos portos africanos.⁵⁰⁶ Para Marcus Rediker, o navegar ao longo da costa africana os mareantes esbarravam numa “muralha patogênica” que chegava a vitimar, de febres, disenteria, varíola e escorbuto, dentre outras morbidades, sendo quase metade de todos os tripulantes que viajavam para aquela região durante o século XVIII. Afora as doenças, a natureza do trabalho e as condições de vida a bordo, isto é esforço diuturno com pouco descanso, má alimentação e disciplinarização violenta, fazia dos sujeitos compelidos naqueles ambientes também mais afetados por acidentes ou mesmo assassinatos.⁵⁰⁷

O oceano também era um espaço aberto para todo o tipo de violência, sobretudo as dos batavos, que perduraram por todo o século XVIII. O revés de um ataque desta natureza, no entanto, raramente era trágico, uma vez que a Companhia estava interessada na carga de fumo, açúcar e ouro transportada, não se interessando e nem conseguindo perseguir a vida de todas as embarcações saídas dos portos do Brasil.⁵⁰⁸ Menor ainda eram as chances da revolta promovida pelos escravizados durante as viagens atingir a tripulação. A maior parte das reações se dava ainda durante o período em que tomavam carga, quando as chances dos indivíduos livrarem-se dos grilhões e atirarem-se ao mar tentando alcançar a praia eram maiores. Tal atitude, embora demonstrativa da resistência destes homens e mulheres, dificilmente se traduzia em liberdade, pois caso dessem a sorte de sobreviverem, alcançavam praias desconhecidas, repletas de captores que não recusariam qualquer quantia para devolvê-los aos seus transportadores. Os cativos do capitão Thomas Phillips transportados do forte inglês para o *Hannibal*, mesmo presos

⁵⁰⁶ CURTIN, Philip D. “*The White Man’s Grave: Image and Reality, 1780-1850*.” *Journal of British studies*, v. 1, n. 1, 1961, p. 95.

⁵⁰⁷ REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 205-206, 251-252. RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)*. São Paulo, Companhia das Letras, 2005, p. 175-177.

⁵⁰⁸ DHBN. *Consultas do Conselho Ultramarino. Rio de Janeiro – Bahia (1721-1725). Pernambuco e outras capitâneas (1712-1716)*. v. 98, p.17-18, 35-36, 48-49, 56-5, 77.

de dois em dois, conseguiram pular fora das canoas e ficaram debaixo d'água de onde não conseguiam persegui-los, até certamente morrerem afogados. Destino de 12 daqueles sujeitos que o capitão Phillips tentou fazer embarcar.⁵⁰⁹ Em Luanda, seis dos cativos da galera *São José e Nossa Senhora do Rosário* fugiram, “de bordo” ou “andando na lancha”, caindo no mar e rumando em direção ao litoral. Só para acabarem “achados” e revendidos ao capitão negreiro por preços que variavam entre \$800 a 3\$500.⁵¹⁰

Apesar disto, a maior causa de mortes entre a tripulação em ordem de grandeza se devia pelas febres, doenças e desarranjos gastrointestinais e de longe por acidentes de trabalho.⁵¹¹ Nas tripulações os navios de carreira, e dentre eles na negreira, ora ou outra acontecia o caso de algum falecimento entre os tripulantes ou negociantes responsáveis pelo trato. Segundo um costume que parece ter sido difundido na navegação durante o século XVIII, em caso de mortes da marujada, os bens de uso pessoal do falecido eram arrematados pelos seus companheiros de faina e o dinheiro resultante entregue ao familiar que o reclamasse no cais onde o navio aportava. Como ocorrido por morte em 20 de maio de 1787 do piloto Agostinho Jorge, onde o capitão ordenou que se fizesse “arrecadação do que lhe pertencia”.⁵¹² Mas também ocorria habitualmente da Coroa ter de ordenar que os capitães e mestres das embarcações apresentassem na chegada do porto, o livro da viagem, fazendo rubrica o provedor, para que pudessem lançar mão dos bens daqueles que faleciam no mar. Era uma clara alternativa para tentar minimizar

⁵⁰⁹ “Voyage of the Hannibal 1693-1694” in DONNAN, Elizabeth (ed.). *Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America: 1441-1700*. v. 1, Washington, D.C. Carnegie institution of Washington, 1930-1935, p. 392.

⁵¹⁰ ANTT, FF, Livros dos Feitos Findos, liv. 48, cx. 3. Livro de carregação para Angola da Galera São José e Nossa Senhora do Rosário, de que é capitão Custódio Rodrigues da Fonseca e senhores José Machado Pinto e António Ramos Pacheco.

⁵¹¹ STECKEL, Richard H.; JENSEN, Richard A. *New evidence on the causes of slave and crew mortality in the Atlantic slave trade*. *Journal of Economic History*, p. 57-77, 1986.

⁵¹² REDIKER, Marcus. *Ibid.*, p. 254. AHU_ACL_CU_015, Cx. 160, D. 11502. Ofício do desembargador dos Agravos Joaquim de Pina Manique ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre ter feito a visita do ouro aos navios Nossa Senhora da Esperança e Santa Rita, Rejo Santo Antônio, São José Macapá, vindos da capitania de Pernambuco, e ao bergantim Comércio, vindo do Maranhão, remetendo a lista da carga e das cartas.

as chances de ocorrerem extravios nos bens que tivessem pertencido àqueles que faleciam.⁵¹³

No caso da morte de um membro tão graduado quanto um capitão, a situação tornava-se um tanto mais sensível, exigindo uma série de cuidados, não excluindo a possibilidade de conflitos, uma vez que não era raro que estes sujeitos carregassem, além do seu baú com bens de uso pessoal, parte do investimento em fretes, carga, quando não do próprio navio. Sendo assim, dificilmente a administração dos bens de um capitão morto findava com a arrematação seguida de algum cerimonial “no mastro”, como acontecia com a comum marujada. Muito pelo contrário, esses acertos podiam arrastar-se durante anos em copiosas contendas envolvendo alguns sócios, vários credores e o que restava de uns familiares. As consequências de uma fatalidade desta natureza, embora seja raramente relatada e de difícil rastreio na documentação, quando estudada fornece à história um rico material relativo tanto aos arranjos do comércio de escravos e origem dos capitais que eram embarcados nos negreiros, quanto da natureza das redes que ligavam os oficiais do mar aos seus imediatos em terra firme.

A figura do capitão de embarcação como sujeito responsável em nível operacional da sobrevivência do trato negreiro fica ainda mais clara nestes casos. A documentação que trata dos bens do capitão Leão Francisco da Silva, falecido em Angola no ano de 1750, é assaz reveladora do papel que um capitão assumia como senhor, sócio, investidor, credor e consignatário de interesses. No comando de um empreendimento do porte do negreiro, estes sujeitos, especialmente aqueles que participavam também da armação das embarcações, se encarregavam de adquirir todo o material, mercadorias e os mantimentos de uma viagem, operações feitas rotineiramente a troco de crédito tomado de investidores na praça. Logo, a morte de um oficial com este perfil durante uma viagem, expunha ao risco toda uma cadeia de capitais

⁵¹³ MELLO, Isabele de Matos Pereira de. *A Provedoria dos Defuntos e Ausentes, Capelas e Resíduos: normas e práticas na América Portuguesa*. in. MENEZES, Jeannie (org.). *A práxis judicial em tempos coloniais: construções teóricas e práticas de poder e autoridade nas dinâmicas da justiça nos mundos americanos (sécs XVI-XIX)*. 1. ed. - Recife: EDUFRPE, 2019, p. 83.

empregados nas embarcações, chegando não raro, a ameaçar todo um empreendimento.⁵¹⁴

Antes de tudo, enfatizamos que muitos historiadores já ressaltaram o papel do circuito do trato negreiro como o topo das atividades econômicas, por conta, especialmente do acesso à moeda de corrente e as redes de crédito. E é nesta historiografia que nos apoiamos pra entender as aplicações das dívidas que contraiam os sujeitos, e suas sociedades mercantis, o que estava em jogo com estas trocas e a existência de redes de fornecimento de crédito, nas mãos, sobretudo dos comerciantes de grosso trato. Por outro lado, não é de maneira nenhuma a nossa ambição neste seguimento, de tratar sobre o comportamento ou mesmo tecer sobre a função do crédito em meio às dinâmicas do trato de gente escravizadas desenvolvidas a partir da capitania de Pernambuco, no século XVIII. Pretendemos isto sim, analisar no caso em questão, a maneira como as redes de crédito estariam organizadas dentro de uma embarcação, do papel do capitão negreiro como sujeito investidor e, portanto, devedor junto a uma comunidade mercantil mais capitalizada, e de como esta sua função podia reverberar nas relações para além do tabuado dos vasos negreiros.⁵¹⁵

⁵¹⁴ Durante a pesquisa encontramos alguns outros relatos de capitães falecidos durante o cumprimento de suas fainas. Homens como o capitão José Furtado e Manoel da Costa Viana, mortos no trânsito entre a capitania de Pernambuco e a Costa da Mina foram citados no decorrer do trabalho, no entanto, a causa de suas mortes e o que se fez dos bens que carregavam foram silenciados das fontes. O que faz com que o ocorrido após a morte do capitão Leão Francisco o único registro dessa natureza para o recorte abordado. Sobre os primeiros, cf. AHU_CU_070, Cx. 7, D. 747. São Tomé, 29 de Maio de 1739. AHU_ACL_CU_015, Cx. 62, D. 5316. Recife, 4 de novembro de 1745.

⁵¹⁵ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. 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, p. 241-252. . FLORENTINO, Manolo. Em costas negras. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 131- 137. FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790-c.1840. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1999, p. 89-100. DE SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá. *Na bacia das almas: comércio e crédito nos testamentos cariocas setecentistas*. DE SAMPAIO, ANTONIO CARLOS JUCÁ et al. Ramificações Ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do atlântico luso-século XVIII. Mauad X, 2017. p. 118. RIBEIRO, Alexandre Vieira. A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c. 1750-c. 1800). Rio de Janeiro: tese de doutorado apresentada o Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2009, p. 113-157. MATTOSO, Katia M de Queirós. *Ser escravo no Brasil: Séculos XVI-XIX*. Petrópolis, RJ, Vozes, 2016, p. 80. Sobre a relação do trato de escravos com o movimento do crédito, especialmente nas regiões auríferas, cf. , p. 122-132. MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer. *As múltiplas faces da escravidão*. Mauad Editora Ltda, 2012, p. 161–177.

O defunto capitão Leão Francisco da Silva

Leão Francisco da Silva era um funchalense de origem humilde, assim como a maioria dos reinóis que se aventuravam na colônia, e filho de Manoel de Freitas com Domingas do Carmo. Não conseguimos nenhuma informação sobre sua chegada à capitania de Pernambuco, nem que atividade desenvolvia àquela altura. Mas um dos primeiros registros de sua presença na capitania trata de seu casamento, em dezembro de 1737, na “Santa Igreja Catedral de Olinda”, atualmente Catedral da Sé de Olinda, com outra imigrante das ilhas, Mariana de Jesus do Espírito Santo, açoriana da Ilha de São Miguel e filha de Pedro Borges e Francisca de São Martinho. Deste enlace nasceram poucos anos depois, Ana Maria da Silva, batizada em 1739, e Ignes, no ano de 1746, ambas recebidas na Matriz do Corpo Santo do Recife. O batizado neste templo é um forte indício de que por este período já fosse comum ao capitão Leão Francisco da Silva circular entre mesmos espaços onde também se reuniam os mercadores da vila do Recife e seus mareantes, como já vimos. Além do que, dentre seus bens, possuía um hábito de terceiro do Carmo, item comumente aspirado dos agentes mercantis da vila do Recife.⁵¹⁶ Ainda que ele mesmo morasse mais afastado do núcleo urbano, em Beberibe, que segundo consta era “no lugar do Campo Grande”, uma região a oeste da vila litorânea que fica situada nos antigos caminhos que ligavam a vila do Recife à cidade de Olinda.⁵¹⁷

No trato de escravizados, a passagem de Leão Francisco da Silva como capitão de embarcações pode ter sido efêmera, mas também foi bastante significativa. O capitão fez algumas viagens à África entre os anos de 1744 e 1750, tendo transportado sob seu comando mais de mil e duzentos africanos escravizados da região de Angola para os portos de Bahia e Pernambuco. Por hora, não dispomos precisamente dos dados sobre a quantidade de cativos desembarcados pelo capitão na vila do Recife. Todavia é certo que transportou até a freguesia de Conceição da Praia nos seus dois desembarques na Bahia de Todos os Santos, sendo um no em 1748, a bordo da galera *Nossa Senhora*

⁵¹⁶ ANTT. FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, África, mç. 21, n 7, cx. 37.

⁵¹⁷ PEREIRA DA COSTA, F. A. *Anais Pernambucanos (1701-1739)*. Vol. V, Recife. Arquivo Público Estadual, 1953, p. 219.

dos *Remédios e São Francisco*, e o outro no ano seguinte, com a corveta *Nossa Senhora do Socorro, São José e Almas*, sendo ao todo a cifra de 714 africanos adultos e oito crianças de colo.⁵¹⁸

Contudo sua participação no trato de gente escravizada não sobreviveria por muito mais tempo do que estes seis anos, e nos primeiros dias de setembro de 1750, passou a circular no Recife, certamente vinda a bordo de outra embarcação negreira, a notícia da morte do capitão Leão Francisco da Silva. O capitão teria se afogado durante a estadia do navio que comandava e era senhor em parte, a corveta *Nossa Senhora do Bom Sucesso e São José*, durante a carga no porto de Luanda.⁵¹⁹ Afogamento que era, aliás, a maior causa de morte acidental dos membros de uma tripulação negreira presentes nos registros dos cirurgiões da marinha inglesa, seguida de longe pelas quedas, certamente da altura dos mastros. Mas era bastante improvável que algum membro graduado de uma tripulação se rebaixasse a este serviço, sendo comumente a função dos moços e grumetes.⁵²⁰ Da outra margem do Atlântico, no entanto, antes mesmo que os sinos dobrassem pelo agora defunto capitão, correram todos os seus credores e investidores naquele negócio peticionando cada um por si, seu quinhão.

Acontece que, como lembravam todos os julgadores daqueles processos, segundo as leis em voga no reino, por ocasião do concurso de muitos credores para um mesmo direito sob uma dívida, como era o caso em questão, deveria prevalecer a petição, ou o direito à penhora dos bens, para aquele primeiro sujeito que exigisse a devida reparação. O que não significa

⁵¹⁸ O número aproximado refere-se à soma dos números imputados pela plataforma do TSTD₂, cujas viagens estão identificadas como “8765”, “8792” e “8835”. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. Sobre as viagens feitas pelo capitão entre Pernambuco-Angola-Bahia, cf. AHU_ACL_CU_005, Cx. 95, D. 7567. Relação emitida pelo escrivão da Alfândega Manuel Álvares Filgueiras dos navios e embarcações que entraram no porto da cidade da Bahia com carga de escravos provenientes do reino de Angola. AHU_ACL_CU_005, Cx. 102, D. 8046. Carta do provedor da Alfândega Domingos da Costa de Almeida ao rei D. João V dando conta dos rendimentos dos direitos dos escravos que chegaram nos navios e embarcações provenientes da Costa da Mina. Um dos documentos sobre a passagem do capitão Leão Francisco da Silva pelo trato, uma devassa promovida em 1745 ao navio que embarcava de Angola até Pernambuco, por onde se poderiam conhecer mais detalhes sobre a tripulação que comandava, encontra-se infelizmente ilegível. cf. AHU_ACL_CU_015, Cx. 61, D.5269. Auto de devassa do navio *Nossa Senhora dos Remédios, São Francisco, Santo Antônio*, vindo de Angola, de que era capitão Leão Francisco.

⁵¹⁹ ANTT. FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 504, n 12.

⁵²⁰ STECKEL, Richard H.; JENSEN, Richard A. *New evidence on the causes of slave and crew mortality in the Atlantic slave trade*. Journal of Economic History, 1986, p. 61-62.

que petições futuras dos demais credores, posto que mais atrasados, virassem letra morta. Dado que estes sempre que tinham notícia da uma decisão favorável a um credor concorrente na causa, podiam pedir vistas ou mesmo embargo da decisão, até que fosse considerada a sua posição. E isto, numa causa que envolvia muitos credores sob os mesmos bens em juídice podia e não era raro que assim se desse, gerar uma sequência de embargos, atrasos e disputas judiciais que tomavam anos até que finalmente chegassem a uma decisão final. Ainda assim, nunca favorável a todos, ou por todos acordada.

Pesava ainda sobre a pretensão dos credores do capitão em efetuar a cobrança de suas dívidas, o fato de que por ocasião de sua morte, Leão Francisco da Silva deixou mulher e suas duas filhas ainda menores sem assistência. Então além da feitura do inventário, arrendamento e arrecadação de todos os bens que o capitão carregava consigo durante sua fatídica viagem, pela Provedoria dos Defuntos e Ausentes, o caso envolvia herdeiros órfãos menores, e cabia também ao Juízo dos Órfãos acompanharem o trabalho de nomeação de tutores e administrar o espólio. O valor das posses postas em haste, para conversão em moeda, era guardado em cofre, até a chegada de ordem sobre o que fazer ou a quem entregar o montante.⁵²¹

Primeiramente, o tomar dinheiro de empréstimo não era coisa nada incomum da realidade dos homens do mar. A própria disposição de crédito na praça presume uma circulação e acúmulo de capitais preexistentes, ou ao menos da vívida interação com outras plagas mercantis já economicamente consolidadas.⁵²² E os ambientes das embarcações também movimentavam uma rede creditícia, tanto interna, isto é, tomada e paga dentre os membros de uma mesma tripulação, quanto externa ao navio, junto à sociedade em terra. Alguns dos capitães negreiros atuantes no trato baiano, como demonstrou Cândido Domingues, tinham participação em empréstimos passados aos mareantes e a população da cidade de Salvador.⁵²³ Situação que não devia

⁵²¹ MELLO, Isabele de Matos Pereira de. *A Provedoria dos Defuntos e Ausentes, Capelas e Resíduos: normas e práticas na América Portuguesa*. in. MENEZES, Jeannie (org.). *A práxis judicial em tempos coloniais: construções teóricas e práticas de poder e autoridade nas dinâmicas da justiça nos mundos americanos (sécs XVI-XIX)*. 1. ed. - Recife: EDUFRPE, 2019, p. 69-72.

⁵²² MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer. *ibid*, p. 163.

⁵²³ SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *“Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011, p. 165-168.

divergir para o caso de Pernambuco, embora a documentação cartorial destas empresas particulares e os inventários *post mortem* dos homens do mar radicados ou nativos da capitania não tenham sobrevivido a ação do tempo. No entanto algumas causas cíveis são indiciais deste mesmo processo. Como a que moveu o capitão da corveta *Santo Antônio*, Domingos Furtado de Mendonça por ter emprestado 200\$000, “em dinheiro de contado”, ao seu piloto Aleixo de Araújo por ocasião de uma viagem entre a capitania e o porto de Angola. Segundo o acerto, o valor deveria ser saldado em Lisboa, última escala daquela viagem, isto é, assim seria se o piloto não tivesse fugido para a Bahia quando confrontado.⁵²⁴ Todavia os empréstimos não eram restritos aos membros mais graduados das tripulações, e até mesmo os marinheiros das ilhas portuguesas, afirmavam ter algumas dívidas a pagar pelos seus testamenteiros.⁵²⁵

Mas os capitães não eram somente credores, e a bem da verdade, tendo em vista o vulto presentes nas armações de uma embarcação, o mais comum é que tomassem muito mais empréstimos do que emprestassem eles mesmos. Homens como os capitães, conhecedores dos meandros da maré, conforme acumulavam consideráveis quantias, vindas de sua atuação ou de sua imersão nas redes com as elites mercantis, podiam se interessar frente às poucas possibilidades de negócios da colônia a investirem naquele negócio que conduziam rotineiramente. Seja comprando escravos para venda, participando como parte da armação de uma embarcação ou até mesmo investindo num casco próprio. Não eram muitas as possibilidades de investimento dentro do mercado colonial, mas elas existiam, e pensando nisto podemos questionar por que Leão Francisco se endividara? As respostas surgem das petições dos comerciantes da vila do Recife.

O primeiro credor dos bens do capitão Leão Francisco da Silva que se tem notícia foi o já tão citado mestre de campo José Vaz Salgado, numa petição assinada a três de setembro de 1750. Segundo o abastado homem de negócio da vila, no ano de 1749 enquanto se preparava para ir para Angola, o

⁵²⁴ ANTT. FF, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 9, n.º 4, cx. 12.

⁵²⁵ DA SILVA, Maria Beatriz Nizza. *História da família no Brasil colonial*. Editora Nova Fronteira, 1998, p.157.

capitão teria acertado com ele pela quantia de 252\$585 que dizia ser relativo à sua participação em metade do casco da galera *Nossa Senhora das Mercês e São José*. Veleiro que Vaz Salgado comumente fazia navegar até então para a região da Costa da Mina, e agora contaria com a participação, em metade, de Leão Francisco em viagens para Angola.⁵²⁶ Ao todo, o requerente desejava “haver de ser pago da quantia de 260\$207”, perfazendo dívida e custos. Além disso, cobrava agilidade em toda a feitura do processo, uma vez que na sua posição como homem de grosso trato, deveria bem saber da existência dos demais credores com capitais envolvidos naquele negócio, e dos seus direitos sobre os bens que ficaram do capitão. O mestre de campo pretendia logo alcançar penhora nos bens, justificando que “por ser muito prejudicial qualquer demora que poderá outro credor adiantar-se a fazer penhora”.⁵²⁷

E tinha razão. Somente um dia após o processo movido por José Vaz Salgado se tem notícia de mais um, dessa vez de autoria de Silvestre Vieira Cardoso, sujeito descrito em 1753, como homem de negócios e morador da cidade de Pernambuco [sic].⁵²⁸ Silvestre, não era credor diretamente do capitão Leão Francisco, mas respondia como seu comissário, ou fiador, em transações feitas por ele com outros mercadores da vila do Recife. A primeira destas foi uma letra de risco, isto é, um empréstimo que com juros maiores por correrem “riscos” de “mar, fogo e corsário”, contraída com o capitão negreiro Caetano Ferreira de Carvalho. Estas ameaças à travessia atlântica eram conhecidas de todos os comerciantes, o curso, por exemplo, era prática antiga presente fortemente na década de 1720, mas que ora ou outra voltava a povoar a preocupação dos grupos mercantis. Como voltaram a fazer os comerciantes lisboetas em 1761, rogando proteção ao conselho de Estado em favor dos seus investimentos nos navios e frotas, que vinham sendo atacados por holandeses e argelinos.⁵²⁹

Segundo a letra da carta de crédito, a dívida serviria para o investimento de Leão Francisco na viagem da curveta *Nossa Senhora do Bom Sucesso, São José e Almas*, e para isto tomava o valor de 200\$000, com prêmio, ou juros, de

⁵²⁶ SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. *Relatório Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, v. 28, 1906, p. 431.

⁵²⁷ ANTT. FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 308, n 7.

⁵²⁸ ANTT. Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, Silvestre mç. 3, doc. 29.

⁵²⁹ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 142.

20%. Ao todo ficava acertado o pagamento de 240\$000, a serem pagos contados 15 dias após a chegada à vila do Recife, do primeiro navio a deixar Angola depois da partida da corveta *Nossa Senhora do Bom Sucesso* daquele porto. Este tempo estipulado, provavelmente estava planejado como suficiente para que houvesse sido vendida a maior parte da carga, e assim pudesse saldar seus dividendos. Se caso as coisas não corressem de acordo com o planejado, a dívida estaria sujeita a correr juros de 6,25%. E como combinado, haveria de ser pago na própria freguesia ao capitão Caetano, ou ao seu irmão, o conhecido negociante Custódio Ferreira de Carvalho, e não encontrando nenhum destes, a Luís Pereira Viana, também mercador da vila.

Em outra transação, Leão Francisco como “capitão e senhor em parte” e Silvestre Vieira, como comissário, recorreram também ao comerciante de víveres, com loja de comestíveis, vinagres e azeites na praça, Manoel Gonçalves Teixeira.⁵³⁰ Os valores e as condições desta letra de risco foram semelhantes às descritas anteriormente, salvo única mudança que se resumia a uma cláusula que cobrava 25%, e não mais 20% de prêmio, caso a corveta se dirigisse a algum outro porto que não fosse o da vila do Recife. O valor, em dinheiro de contado foi entregue das mãos de Teodora Maria de Souza, mulher do mercador, a quem se comprometia Leão Francisco obrigar seus bens “havidos e por haver” para o pagamento da dívida.

Mas nem todas as relações constituídas nesta malha de crédito baseavam-se somente no aspecto econômico. Como lembra o verbete presente em Bluteau, o crédito tinha este especial aspecto de fé, no sentido de que importavam não apenas para a reputação dos indivíduos – no caso, sua honra -, mas também podia ser demonstrativo da proximidade dos agentes envolvidos naquelas transações.⁵³¹ Silvestre Vieira Cardoso, por exemplo, escreve a Leão Francisco como “amigo e senhor de mar e guerra” quando comentando de uma parcela corrente entre os dois no valor de 17\$110. E se até a cobrança é surtida de mais sinais que indicam proximidade. O comissário fazia questão de lembrar ao capitão, “quem devo tantas ‘finezas’”, e finalizava a

⁵³⁰ SOUZA, George Cabral F. de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 388-389.

⁵³¹ BLUTEAU, Rafael. *Vocabulario portuguez, e latino...* Collegio das Artes da Companhia de Jesus. Lisboa, Officina de Pascoal da Sylva, 1712-1728. 8 v; 2 Suplementos, p. 604-605.

missiva com mais sinais de afetividade, escrevendo que “se não der agora algum abraço, a Deus, este senhor guarde a vossa mercê muitos anos”. E ao que parece o aceno era correspondido. Leão trata Silvestre como “Amigo do coração”, a quem aquele, “abraço hei de ir-lho-dar [sic] pois seria ingratidão minha não o fazer”.

Todavia, essa tamanha afabilidade no tratamento pessoal, não impedira por outro lado, ao comissário que cobrasse que fosse feita penhora nos bens da herança do capitão devidos à sua família, citando a viúva Mariana de Jesus, como ré no processo, por ter assumido em sua viuvez a “cabeça do casal” na criação das suas duas filhas ainda menores, Ana Maria e Ignes. Assim o fiador pretendia cobrar da família de luto uma dívida no valor de 594\$434, sendo referente ao valor dos empréstimos, juros e custos do processo. Silvestre cobrava toda uma dívida ainda que ele mesmo, como fiador, tivesse conseguido negociar com os credores e livrar-se da cobrança pagando somente parte do montante, custando-lhe 180\$000. Ao que parece, no grupo comercial formado no porto de Pernambuco do século XVIII já se valia aquela máxima de que “amigos, amigos, negócios à parte”.⁵³²

Por outro lado, a rede de crédito a quem recorreu o capitão Leão não se limitava somente aos homens de negócio da praça, e incluía também gente alheia à atividade mercantil, como o capitão de companhia, José Silvestre da Silva.⁵³³ A este oficial, Leão Francisco da Silva teria tomado duas letras de risco, uma em cinco de abril de 1750, no valor de 250\$000 em dinheiro, com prêmio de 20%, o que ao todo perfazia 300\$000, tomados ao que disse para custeamento da parte devida pelo capitão, como investidor da corveta *Nossa Senhora do Bom Sucesso*. Em outras citações esta mesma quantia serviria para compra de parte do casco do mesmo vaso. Mas ao que parece nem todos os investimentos do capitão estavam debaixo do convés da *N.S. do Bom*

⁵³² ANTT. FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 504, n 12. A fama de Silvestre Vieira Cardoso em praticar extorsões entre os moradores da vila do Recife, lhe rendeu prisão alguns anos depois, quando era mamposteiro-mor dos cativos, cf. AHU_ACL_CU_015, Cx. 107, D. 8321. Ofício do governador da capitania de Pernambuco, conde de Povolide, Luís José da Cunha Grã Ataíde e Melo, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a prisão que fez ao ex mamposteiro-mor dos cativos daquele bispado, Silvestre Vieira Cardoso, para responder por seus atos na casa dos Contos do Tribunal da Mesa da Consciência e Ordens.

⁵³³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 85, D. 7033. Requerimento do capitão de uma das Companhias do Terço Auxiliar de Muribeca, Cabo e Ipojuca, José Silvestre da Silva, ao rei D. José I, pedindo para ser reformado no posto que exerce.

Sucesso, e havendo mais despesas, a esta letra, ainda no dia oito do mesmo mês o capitão teria somado outra no valor de 150\$000 sob as mesmas condições de pagamento, desta vez para investimento como “senhorio em partes” da corveta *Nossa Senhora dos Remédios e São José*. Os associados deste agente eram muito mais numerosos, e ao que parece José Silvestre da Silva tinha associados em todas as plagas. Em sua ausência, Leão Francisco se obrigava a saldar o empréstimo com João Alberto da Silva, Francisco Pereira Lisboa, Manoel Antunes de Alves. Se estivesse no Rio de Janeiro, faria contas ao capitão Manoel Rodrigues de Freitas Silva, ou Manoel Rodrigues Ferreira, e na Bahia ao capitão Luís da Silva Pinto ou Alexandre Mendes. E não encontrando nenhum deles, em toda parte o crédito podia ser confiado aos padres da Companhia de Jesus. Esta operação, quando da morte do capitão Leão Francisco, já somava 493\$745 entre dívidas e os custos do processo.⁵³⁴

A disputa que seguiu pela concorrência de tantos credores na causa, e a demora na resolução do processo, por intermédio de tantos embargos que somaram ao todo pelo menos 28 anos, entre a primeira petição em 1750 e o resultado da última em 1778, teria inflamado os ânimos daquela comunidade mercantil. Segundo o fiador Silvestre Vieira Cardoso, “não será fácil encontrar em juízo mais temerário procedimento, do que aqui se encontra”, e tinha os seus motivos para assim acreditar. Primeiro que segundo o comissário, já haviam feito petição sob os bens do defunto capitão, embargando suas pretensões na herança, o “fingido credor”, mestre de campo José Vaz Salgado, a quem Silvestre tentava embargar, e acusava de embargar todas as decisões que lhes eram favoráveis em sete anos de processo. E ainda durante sua petição, sabe-se da morte do capitão José Silvestre da Silva, mas longe de dar a dívida por satisfeita, seu pai, o “quimérico credor”, Henrique Nunes Paiva passa a fazer parte do processo, e dos embargos.⁵³⁵

⁵³⁴ ANTT. FF. Juízo de Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 305, nº 14.

⁵³⁵ Os termos são utilizados pelo comerciante Silvestre Vieira Cardoso para se referir aos seus concorrentes de causa, cf. ANTT. FF, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 504, n 12. O então capitão José Silvestre da Silva teria morrido naquele mesmo ano, ainda jovem e sem herdeiro conhecido, deixando seus bens e ativos para o seu pai. cf, AHU_CL_CU_015, Cx. 90, D. 7216. Carta do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao rei D. José I, sobre a nomeação de pessoas para o posto de capitão do Terço de Auxiliares da dita capitania, que vagou por falecimento de José Silvestre.

Mas nem todas as dívidas do capitão Leão Francisco da Silva eram relativas àquela sua fatídica viagem a bordo da *Nossa Senhora do Bom Sucesso*. A cobrança de um passivo envolvendo uma viagem passada do negreiro parece ser indicativa do movimento de progressão entre a faina da marinha e dos negócios de loja e casco, encerrados abruptamente no mar de Angola. Como já foi dito anteriormente, o capitão Leão Francisco havia sido capitão da corveta *Nossa Senhora do Socorro e São José*, numa viagem entre Pernambuco, Angola e a capitania da Bahia, em 1749.⁵³⁶ Negócio que ao que parece rendeu algum lucro aos seus investidores, os senhores Luís Ferreira de Moura, negociante da praça com várias embarcações no trato de escravizados, e o capitão Antônio Marques, ambos já conhecidos do presente trabalho. Era uma sociedade cujas despesas e os lucros eram divididos meio a meio entre as partes e foi assim que saldado o resultado da viagem de 1749, os senhores puderam dispor de letra no valor de 1:557\$880 para o capitão Leão Francisco da Silva.⁵³⁷

Aos seus senhores, o capitão Leão Francisco prometia pagar toda a quantia devida dentro do prazo de três anos, saldando a cada ano partes de sua dívida “na forma que puder dar”, salvo “caso que Deus faça alguma coisa de mim”. Afora a questão de seu acerto com a providência evocada no documento, o capitão deixava obrigado sua pessoa e bens, “havidos e por haver e os mais bens de uso” até que corresse o devido ajuste de contas com os seus senhores. E o capitão Leão Francisco da Silva falava sério, ainda enquanto negociava do convés daquela sua última viagem em Luanda, o capitão teria enviado uma remessa de 100\$000 em dinheiro, para satisfação de parte de sua dívida com a sociedade. O dinheiro seguiu a bordo de outra embarcação negreira que rumava em direção à Bahia, de onde os negociantes possivelmente tinham associados, já que no ano anterior teriam encaminhado para ali os escravizados transportados de África.⁵³⁸

Os valores são variados e eram muitos os credores, toda a sequência de dívidas parece indicar aos poucos a transformação dos lucros do trabalho na

⁵³⁶ Viagem que teria resultado na venda de 368 cativos, cf. AHU_ACL_CU_005, Cx. 102, D. 8046. op. cit. Registro de número “8835” no TSTD₂. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>.

⁵³⁷ O fólio inteiro pode ser observado no ANEXO III.

⁵³⁸ ANTT. FF. Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, África, mç. 21, nº 7, cx. 37.

faina em posse de embarcações, e possibilidade de lucro com cargas e fretes. Mas ainda nos resta questionar sobre quanto o capitão Leão Francisco da Silva possuía de seu? Responder esta interrogação é impossível frente à documentação disponível, uma vez que temos apenas noção de alguns dos passivos que compunham o seu investimento. Alguns deles, dizem respeito a espaço no casco dos navios, ou mantimentos a serem consumidos ou permutados durante uma viagem. Coisa que podia ter outro valor na costa africana, mas que nem chegava a ser citada pelos meirinhos do processo. Todavia, através das mesmas fontes documentais podemos chegar ao menos a uma aproximação da fortuna constituída por Leão Francisco da Silva nos meandros de sua atuação. Nos termos da Tesouraria dos Defuntos e Ausentes, lê-se que o capitão tinha consigo em bens e dinheiro o valor de 1:150\$390, ou 1:177\$000 a depender da fonte, em África. E embora todos os suplicantes reclamassem que tanto a viúva do capitão, Mariana de Jesus do Espírito Santo, quanto o seu pai Pedro Borges, como tutores das filhas do casal não nomearam em juízo “coisa alguma” para que fosse feita penhora. Pela visita do meirinho e do juiz de fora à casa do casal, ficamos sabendo que dentre os bens que Leão Francisco mantinha em casa havia um caderno de papelaria com folhas douradas; um hábito de irmão terceiro do Carmo; capa de tecido branca; caixa de moldura amarela; três espingardas; um candeeiro de latão; poucas peças de louça; cortinas de serafina, algumas catanas e Ventura, um moleque gentio de Angola.⁵³⁹

Segundo as petições, por volta de 1756 os bens levantados do capitão em Angola foram entregues pelo provedor dos defuntos e ausentes daquela conquista ao mestre de campo e seus associados. E embora concorresse apenas em parte daquele montante, por lhe ser devido 252\$585 relativos a meia parte do casco comprada por Leão Francisco, somente a Vaz Salgado foram pagos 1:083\$529. Como era parte dos bens, a corveta que dividiam como sócios foi leiloada em Angola sendo então comprada por um sujeito de nome Manoel da Rocha, que provavelmente a rebatizou e empregou em outras plagas, já que não há mais registros de uma *Nossa Senhora das Mercês e São José*. Aos herdeiros de José Vaz Salgado, que assumiram seus negócios a

⁵³⁹ ANTT. FF. Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, África, mç. 21, nº 7, cx. 37.

partir da morte do seu pai em 1759, os demais comerciantes da praça, Silvestre Vieira Cardoso, Henrique Nunes Paiva, Luís Ferreira de Moura e Antônio Marques, quiseram impor embargos à decisão.⁵⁴⁰

Silvestre Vieira Cardoso, o fiador, não conseguiria reaver aquilo que requeria, e quando em 1757 esteve autorizado a receber seu ativo, os 262\$496 que estavam na tesouraria dos defuntos foram pagos a um Félix de Almeida, seu credor. A dupla que formava a sociedade de senhores da embarcação navegada por Leão Francisco da Silva teve de esperar ainda mais. Somente depois de várias revisões no processo e de apelo em outro tribunal foi que Luís Ferreira de Moura e o capitão Antônio Marques puderam em 1778 cobrar parte da quantia que lhes era devida. Ao todo estes últimos conseguiram reaver 833\$338, que chegou aos seus cofres por intermédio do capitão Dionísio Rodrigues da frota.⁵⁴¹

Todos os valores presentes nas cobranças não são capazes de representar o todo do empreendimento. As letras passadas ao capitão Leão Francisco são claras, ao afirmarem que representavam partes de um investimento, fosse em parte da embarcação, dos fretes ou mesmo para dispor com carga ou munição. Além disso, ainda não somos capazes de responder sem recorrer a aproximações sobre o quanto o capitão dispunha de seu próprio cabedal naquela altura em que estava em franca ascensão em sua carreira. De toda forma o desafortunado empreendimento encabeçado pelo negreiro em 1750 parecia ser o caminho entre o tabuado dos navios e das lojas de sobrado da vila do Recife.

Amargando ao longo de anos de disputas, e embargos na justiça, a morte de um capitão alijava todo um empreendimento, e poderia quem sabe, reverberar em questões e animosidades na vizinhança da Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves. Disso só podemos supor uma vez que as fontes silenciam sobre as futuras contendas. Com a morte de Leão Francisco da Silva, naquela fatídica viagem a Angola em 1750, sociedades foram desfeitas, laços mercantis ficaram abalados, redes tiveram de se reconfigurar e pelo menos uma família teve de se recompor com o pouco, ou o nada, que lhe

⁵⁴⁰ ANTT. FF. Juízo da Índia e Mina. op. cit. Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 504, n 12. Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 308, n 7.

⁵⁴¹ ANTT. FF. Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, África, mç. 21, n^o 7, cx. 37.

sobrou de quinhão. Definitivamente, em realidade para os capitães negreiros e demais agentes mercantis envolvidos no trato de escravos, não era nada doce morrer no mar.

CONCLUSÃO

Os capitães de navio negreiro foram até certa medida importantes agentes imersos num processo responsável pela transformação dos sujeitos africanos escravizados em mercadoria. Um processo longo, que tinha início nos longínquos sertões desde a captura das populações nativas, até sua chegada aos mercados coloniais da América. Mas era em boa parte desenvolvido no tabuado das embarcações abaixo da estreita vigilância dos tripulantes e seu capitão negreiro. E embora a venda deste comércio de gente transmutada em mercadoria fosse lucrativa para uma parte de sujeitos suficientemente capitalizados, dando margem para que alguns dos capitães pudessem construir relativa riqueza, não foram eles, nem de longe aqueles que venceram neste negócio. Muito pelo contrário, assumiram, junto aos tripulantes ainda menos graduados, o maior dos riscos e a incerteza típica das viagens negreiras, colhendo em sua maioria somente frações da acumulação mercantil.

A partir do vislumbre das tramas do cotidiano e das trajetórias pessoais de alguns dos capitães de navio do comércio de escravos, verificamos a existência de um considerável potencial de mobilidade geográfica e social possibilitada, sobretudo por sua inserção no grupo mercantil da vila do Recife colonial. Da praça pernambucana, não foram poucos os sujeitos que arriscaram capitais, ou mesmo suas próprias vidas, diante das ameaças inerentes ao negócio, numa tentativa, somente por vezes compensadora, de enriquecimento ou de galgar uma posição mais privilegiada no seio da elite mercantil ou dos cargos de governança. As condições da economia da praça foram como foi visto, limitantes para muitos dos comerciantes e senhores de terras que constantemente queixavam-se do abandono da lavoura ou dos altos preços dos cativos, e mesmo a maioria governadores daquele reino de madeira não logrou maior lucro do que se podia fazer em uma ou duas viagens. Houve outros, todavia, que souberam valer-se de seus contatos, sociedades, e parentescos, rituais ou casamentos, para se estabelecerem

senão em posições vantajosas junto aos comerciantes, em cargos de prestígio na marinha portuguesa, nas ordens terceiras, na câmara do município e até na cobiçada ordem de cristo.

A mobilidade social observada no decorrer do trabalho não se destaca do próprio caráter da economia colonial. Que devido em grande medida ao regime compulsório de produção, e a baixa circulação de moedas, diminuía consideravelmente as possibilidades de investimentos com que os agentes poderiam direcionar sua atenção. Desta maneira somente um grupo diminuto de sujeitos possuíam capitais suficientes para poder empregar e diversificar numa miríade de atividades econômicas, que agiam inclusive, para além dos limites restritos à capitania. Razão com a qual uma vasta historiografia identifica na mercancia de longa distância, sobretudo o comércio de africanos escravizados, como um dos grandes, senão o maior mecanismo de acumulação de capital da época.⁵⁴²

Todavia, como a possibilidade de acúmulo de riquezas, assim também a mobilidade e o enriquecimento, material ou simbólico, não era distribuída de maneira homogênea.⁵⁴³ Os fatores locais, para além de todas as questões relativas aos próprios riscos da faina negreiras, parecem ter oferecido um peso maior para possibilidade de mobilidade social disponível para os capitães de navio atuantes na colônia. Cândido Eugênio Domingues de Souza, pesquisando sobre as trajetórias dos capitães do comércio negreiro baiano, observou que embora tratassem rotineiramente com os grandes investidores da economia baiana, e os membros da governança, aqueles profissionais não conseguiram galgar riqueza substancial ou cargo de mando. Circulavam entre a pobreza e a constante tentativa de ingressar numa irmandade ou adquirir patente de capitão de mar e guerra. No fim de toda uma carreira dedicada à faina, os capitães negreiros baianos podiam conseguir contornos maiores daqueles comerciantes menos abastados e oficiais mecânicos, mas nunca

⁵⁴² FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *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, p. 211-213.

⁵⁴³ Sobre os aspectos do capital simbólico cf. BOURDIEU, Pierre. *Razões práticas: sobre a teoria da ação*. 9ª ed. Papirus Editora, 2008, p. 170-173.

recebendo o retorno junto das elites coloniais.⁵⁴⁴ Situação um pouco diferente de algumas das trajetórias conhecidas dos capitães de embarcação radicados na vila do Recife.

Atuando a partir da capitania de Pernambuco, alguns dos capitães negreiros desta pesquisa, como visto, valeram-se de uma miríade de estratégias para conseguir granjear melhores condições de existência, e até mesmo chegarem a posições de maior privilégio no seio da sociedade. As relações com a ortodoxia católica que tinham grande peso no antigo regime foram, por exemplo, amplamente utilizadas pelos indivíduos do comércio negreiro pernambucano. Por meio dos sacramentos, como casamentos e batismos, ligações estreitavam-se, sujeitos tornavam-se compadres ao batizarem sua descendência, participarem como testemunhas de casamentos, ou ainda contrair enlaces para si ou descendentes, entre famílias que gravitavam em torno da atividade mercantil da capitania. Além disso, representar valores da pequena nobreza política portuguesa, fosse por portar o habito de cristo ou ser grande acionista da companhia monopolista podia trazer vantagens econômicas e políticas para seus membros. O que tinha grande aplicação na hora de pertencer aos ciclos que tratavam dos negócios mais lucrativos da economia colonial.

A condição secundária da economia pernambucana no escopo da colônia, deixava os grupos intermediários e aventureiros, com alguma margem para pudessem vingar em seus empreendimentos. Isto é, numa economia menos capitalizada, tanto a concorrência quanto o grau de investimento necessário para conduzir um empreendimento eram consideravelmente menores, quando comparados ao vulto das viagens das plagas concorrentes. E ainda assim, no caso pernambucano, para a maioria dos agentes, isto era impossível caso não houvesse sociedades e redes de crédito. Soma-se a isto o fato de que a vila do Recife estar ligada historicamente a uma maior participação dos segmentos mercantis, sendo os mercadores, para apontar o mínimo, mais numerosos na câmara do Recife, do que àqueles relativos à

⁵⁴⁴ SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. *“Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. 2011. *passim*. Opinião que o autor reitera resumidamente em artigo. cf. Id. *Capitães de navios negreiros, Cidade da Bahia – século XVIII*. Anais do IV Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna, Universidade do Porto, 2015, p. 1-16.

plaga baiana.⁵⁴⁵ É claro que esta mesma característica também podia servir para que sujeitos com mais cabedal pudessem concentrar a formação de robustas fortunas, inalcançáveis aos capitães de navio, como é o exemplo maior da fortuna do homem de grosso trato José Vaz Salgado, que por ocasião da feitura de seu inventário perfazia sozinha a ordem de incríveis 316:551\$102. Acumulados em propriedades urbanas e rurais, embarcações, escravizados, gado e muitas dívidas a serem cobradas pelos mais diversos tipos de sujeitos que circulavam na praça, muitos deles comerciantes de escravos, capitães e pilotos de embarcação.⁵⁴⁶

Outros capitães não chegaram a gozar dos lucros tomados de seu desempenho na trata e gente escravizada, seja porque não fossem suficientemente capazes de conduzir tamanho empreendimento, não tivessem construído redes suficientemente capitalizadas para manterem-se na condução das embarcações, ou mesmo por ter finda a vida precocemente, numa das muitas ameaças que os veleiros enfrentavam em seu curso pelo Atlântico. A maioria destas histórias ainda reside no oceano do esquecimento, para os quais ainda não dispomos de fontes e ferramentas de análise para conhecê-las. Outros “fracassos”, no entanto, nos puderam ser conhecidos, e neste caso a derrota pessoal de um sujeito foi tão rica para o estudo quanto os “sucessos” de um ou outro capitão negreiro.

De certa forma, os capitães negreiros que singraram por algumas destas páginas puderam nos contar algo não somente de si, e sobre suas carreiras. Dividindo a vida em espaços tão distintos quanto eram os mares e os portos para os quais se dirigiam, é através destas suas experiências cotidianas que somos dados a conhecer, grosso modo, as trajetórias e compromissos dos grupos mercantis, e do seu papel no comércio negreiro para a capitania de Pernambuco no século XVIII. Ao acompanhar suas trajetórias, por outro lado, não houve como não se comover ao pensar também na realidade daqueles

⁵⁴⁵ MELLO, José Antônio Gonsalves de. *Nobres e mascates na Câmara do Recife, 1713-1738*. Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, v. 53, n. 1, 1981, p. 195.

⁵⁴⁶ IAHGP, Arquivo Judiciário, cx. 001, inventário dos bens do Capitão Mor José Vaz Salgado, 1759, sendo inventariante a viúva d. Thereza Maria. SOUZA, George Cabral F. de. *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*, Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 127. Id. *Entre os sertões e o atlântico. José Vaz Salgado: negócios, família e poder em Pernambuco (Século XVIII)*. XXVII Simpósio Nacional de História, 2013, p. 9.

numerosos indivíduos inominados, apinhados no cativoiro de bordo. E sentir mesmo que uma vergonha ou remorso ao perceber que foi o resultado daquelas travessias que teriam privilegiado uns e outros capitães a ascenderem em suas carreiras, podendo inclusive construir relativas riquezas. Embora a lembrança dos seus nomes, e o próprio escravismo colonial, tenham se extinguido do nosso cotidiano, somente muito dificilmente podemos estudá-los como algo que está restrito, e pertencesse somente ao passado, tendo em vista a realidade de nossa sociedade elitista e estruturalmente racista. Ter de pensar, portanto, nos sucessos e fracassos dos sujeitos de que narramos, nos obrigou, e continua obrigando, a refletir sobre a contemporaneidade da história do trato negreiro. Das sevícias e das mazelas que herdamos da escravidão e daqueles que a ela serviram como barqueiros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

DE ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro. **O sexo devoto: normatização e resistência feminina no império português XVI-XVIII**. Editora Universitária UFPE, 2005.

_____. Rotas Atlânticas: O Comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724–c.1752). **História (São Paulo)** v.37, 2018.

_____. A Fazenda Real de Pernambuco: Família, comércio e poder entre os séculos XVII e XVIII. **Revista do IAHGP**. Recife, n. 71. pp. 19-42, 2018.

BOXER, Charles Ralph. **A idade de ouro do Brasil: (dores de crescimento de uma sociedade colonial)**. Brasiliense, 1969.

_____. **O império marítimo português, 1415-1825**. Editora Companhia das Letras, 2002.

BOURDIEU, Pierre. **Razões práticas: sobre a teoria da ação**. 9ª ed. Papirus Editora, 2008.

BURSTEIN, Miriam Elizabeth. A forgotten novel: John Riland's Memoirs of a West-India Planter (1827). **Slavery & Abolition**, p. 1-17, 2020.

CALAINHO, Daniela Buono. **Agentes da Fé: Familiares da Inquisição Portuguesa no Brasil Colonial**. São Paulo: EDUSC, 2006.

CARNEY, Judith. Navegando contra a corrente: o papel dos escravos e da flora africana na botânica do período colonial. **África**, n. 22-23, p. 25-47, 2004.

COHN, Raymond L.; JENSEN, Richard A. The determinants of slave mortality rates on the middle passage. **Explorations in Economic History**, v. 19, n. 3, p. 269-282, 1982.

COSTA, Leonor Freire. Entre o açúcar e o ouro: permanência e mudança na organização dos fluxos (séculos XVII e XVIII) in. FRAGOSO, João et al. **Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português**. 2 ed. Vitória, EDUFES, 2014.

CURTIN, Philip D. **The Atlantic SlaveTrade: a census**, Madison: Wisconsin University Press, 1969.

_____. "The White Man's Grave:" Image and Reality, 1780-1850. **Journal of British studies**, v. 1, n. 1, p. 94-110, 1961.

DA SILVA, Maria Beatriz Nizza. **História da família no Brasil colonial**. Editora Nova Fronteira, 1998.

_____. **Ser nobre na colônia**. Unesp, 2005.

DE CARVALHO, Leonardo Dallacqua; SALLES, Wesley Dartagnan. VARÍOLA, TABACO E SISTEMAS ATLÂNTICOS: As causas da ascensão da Costa da Mina e queda de Angola no comércio negreiro na segunda metade do século XVII. **Revista Brasileira do Caribe**, v. 17, n. 32, p. 249-280, 2016.

DE CARVALHO, Marcus JM. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822-1850**. 2ª ed. Editora Universitária UFPE, 2010.

_____; ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle De Biase. Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831. **Almanack**, n. 12, p. 44-64, 2016.

DE OLIVEIRA, Maria Inês Côrtes. Quem eram os "negros da Guiné"? A origem dos africanos na Bahia. **Afro-Ásia**, n. 19-20, 1997.

DOMINGUES, Daniel Barros. ELTIS, David. The slave trade to Pernambuco in ELTIS, David; RICHARDSON, David (Ed.). **Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database**. Yale University Press, 2008.

DONNAN, Elizabeth (ed.). **Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America: 1441-1700**. v. 1, Washington, D.C. Carnegie institution of Washington, 1930-1935.

DUTRA, Francis A. Membership in the Order of Christ in the Seventeenth Century: its rights, privileges, and obligations. **The Americas**, p. 3-25, 1970.

FARIAS, Clara de A. Negócios do Sertão e da Mina: sociedades comerciais e privilégios mercantis em Pernambuco no século XVIII. in DE SAMPAIO, ANTONIO CARLOS JUCÁ et al. **Ramificações Ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do atlântico luso-século XVIII**. Mauad X, 2017, p. 177.

FERREIRA, Roquinaldo. Dinâmica do comércio intracolônial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII). **O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p. 340-378, 2001.

_____. "From Brazil to West Africa: Dutch-Portuguese rivalry, gold-smuggling, and African politics in the Bight of Benin." In: GROESEN, MICHIEL VAN (Org.). **The legacy of Dutch Brazil**. New York, NY: Cambridge University Press, 2014.

FEITLER, Bruno. **Nas malhas da consciência: Igreja e Inquisição no Brasil: Nordeste 1640-1750**. Phoebus, 2007.

FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

_____; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. "Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX)". In: **Afro-Ásia**, n.º 31, Salvador: UFBA, 2004.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **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.

_____; FLORENTINO, Manolo **O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c.1790-c.1840**. Rio de Janeiro. Diadorim, 1993.

_____; GOUVÉA, Maria de Fátima Silva. Nas rotas da governação portuguesa: Rio de Janeiro e Costa da Mina, séculos XVII e XVIII. In: **Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português**. Vitória: Edufes, p. 25-72, 2006.

GINZBURG, Carlo. Sinais: Raízes de um paradigma indiciário. In: **Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história**; tradução: Frederico Carotti. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

_____; PONI, Carlo. O nome e o como: troca desigual e mercado historiográfico. In: GINZBURG, Carlo; PONI, Carlo. **A micro-história e outros ensaios**. Lisboa-Rio de Janeiro, Difel-Bertrand Brasil, p. 169-178, 1989.

GODINHO, Vitorino de Magalhães. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670—1770). **Revista de História**, v. 7, n. 15, p. 69-88, 1953.

HUTTER, Lucy Maffei. **Navegação nos séculos XVII e XVIII: rumo: Brasil**. EdUSP, 2005.

JÚNIOR, Caio Prado. **Formação do Brasil contemporâneo (Colônia)**. 6ª edição. Editora Brasiliense, 1961.

KLEIN, Herbert S. **O tráfico de escravos no Atlântico**. Funpec, 2004.

_____. A demografia do tráfico atlântico de escravos para o Brasil. **Estudos Economicos (Sao Paulo)**, v. 17, n. 2, p. 129-149, 1987.

_____. Economic aspects of the eighteenth-century Atlantic slave trade. **The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750**, p. 287-310, 1990.

_____; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. PELAEZ, Carlos

M.; BUESCU, Mircea. **A moderna história econômica**. Rio de Janeiro: APEC, 1976.

_____. Novas interpretações do tráfico de escravos do Atlântico. **Revista de História**, n. 120, p. 3-25, 1989.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia**. Brasileira, 1968.

LARA, Sílvia Hunold. **Fragmentos setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa**. Editora Companhia das Letras, 2007.

_____. Legislação sobre escravos africanos na América portuguesa. *In*. **Nuevas aportaciones a la historia jurídica de Iberoamérica**. Colección Proyectos Históricos Tavera, Madrid, 2000.

_____. Biografia de Mahommah G. Baquaqua. *In*: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, vol. 8, nº 16, p. 269-284; 1988.

LAW, Robin. **The slave coast of West Africa 1550-1750: the impact of the Atlantic slave trade on an African society**. Oxford University Press, USA, 1991.

_____; HENIGE, David; MCCASKIE, Tom C. The gold trade of Whydah in the seventeenth and eighteenth centuries. **West African Economic and Social History: Studies in Memory of Marion Johnson**, p. 105-108, 1990.

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. **The many-headed hydra: sailors, slaves, commoners, and the hidden history of the revolutionary Atlantic**. Beacon Press, 2013.

LOPES, Gustavo Acioli. **Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos, Pernambuco (1654-1760)**. 2008. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.

MARQUES, Alexandre Bittencourt Leite. **No "coração das terras": os sertões da capitania de Pernambuco e do reino de Angola: representações, conexões e trânsitos culturais no império português (1750-1808)**. 2019

MARQUES, Leonardo; LOPES, Gustavo Acioli. O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750). **CLIO: Revista Pesquisa Histórica**, v. 37, n. 2, p. 5-38, 2019.

MARTINS, Roberto Borges. A obsessão com o tráfico, a legislação escravista e os códigos negreiros portugueses. *In*: **XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas**. Niterói. 2017.

MATHIAS, Carlos Leonardo Kelmer. **As múltiplas faces da escravidão**. Mauad Editora Ltda, 2012.

MATTOSO, Katia M de Queirós. **Ser escravo no Brasil: Séculos XVI-XIX**. Petrópolis, RJ, Vozes, 2016.

MEDEIROS, G. de S. **Arte da navegação e conquista europeia do Nordeste do Brasil**. 2001. Dissertação Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco. Recife.

MELO, Felipe Souza. **O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII**. 2017. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Universidade de São Paulo.

MELLO, Isabele de Matos Pereira de. A Provedoria dos Defuntos e Ausentes, Capelas e Resíduos: normas e práticas na América Portuguesa. in. MENEZES, Jeannie (org.). **A práxis judicial em tempos coloniais: construções teóricas e práticas de poder e autoridade nas dinâmicas da justiça nos mundos americanos (sécs XVI-XIX)**. 1. ed. - Recife: EDUFRPE, 2019, p. 68 -87.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. Nobres e mascates na Câmara do Recife, 1713-1738. **Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano**, v. 53, n. 1, 1981.

MICELI, Paulo Celso. **O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, séculos XV e XVI)**. Scritta, 1994.

MILLER, Joseph C. **Way of death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830**. Madison: University of Wisconsin Press. 1988.

_____. O Atlântico escravista: açúcar, escravos e engenhos. **Afro-Ásia**, n. 9-36, 1997.

MIRANDA, Carlos Alberto Cunha. **A arte de curar nos tempos da colônia: limites e espaços da cura**. 3. ed. rev. ampl. e atual. – Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2017.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo. Trajetórias sociais e governo das conquistas: notas preliminares sobre os vice-reis e governadores-gerais do Brasil e da Índia nos séculos XVII e XVIII. In: FRAGOSO, BICALHO, GOUVÊA (Orgs.). **O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, p. 249-283, 2001.

MOREIRA, Carlos Eduardo. et. al. **Cidades negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX**. Alameda, 2006.

MUSTAKEEM, Sowande'. "I never have such a Sickly Ship before": diet, disease, and mortality in 18th-century Atlantic slaving voyages. **The Journal of African American History**, v. 93, n. 4, p. 474-496, 2008.

OSEI-TUTU, John Kwadwo (Ed.): **Forts, Castles and Society in West Africa: Gold Coast and Dahomey, 1450–1960**. Leiden : Brill, 2018.

PEREIRA, José Manuel Malhão. **História da Marinha Portuguesa. Navios, marinheiros e arte de navegar 1669-1823**. 2012.

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

RAMINELLI, Ronald. Justificando Nobrezas: Velhas e novas elites coloniais 1750-1807. **História (São Paulo)**, v. 35, 2016.

_____. Nobreza e principais da terra - América Portuguesa, séculos XVII e XVIII. **Topoi (Rio de Janeiro)**, v. 19, n. 38, p. 217-240, 2018.

REDIKER, Marcus. **O navio negreiro: uma história humana**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

_____. History from below the water line: Sharks and the Atlantic slave trade. **Atlantic Studies**, v. 5, n. 2, p. 285-297, 2008.

REVEL, Jacques. **Jogos de escalas: a experiência da microanálise**. Editora Fundação Getúlio Vargas, 1998.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. **A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c. 1750-c. 1800)**. Rio de Janeiro: tese de doutorado apresentada o Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2009.

_____. **O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830**. Dissertação de mestrado em História Social, UFRJ, 2005.

RODRIGUES, Jaime. **De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860)**. São Paulo, Companhia das Letras, 2005.

_____. God is the Owner of the Ship: Maritime Religious Practices in the Modern Atlantic. **Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura**, v. 46, n. 2, p. 295-316, 2019.

_____. “De farinha, bendito seja Deus, estamos por agora muito bem”: uma história da mandioca em perspectiva atlântica. **Rev. Bras. Hist. São Paulo**, v. 37, n. 75, p. 69-95, Maio, 2017.

_____. Embarca agora a primeira vez: marinheiros na rota Lisboa-Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX. **Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**, v. 9, p. 17-18, 2015.

_____. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c. 1760-c. 1825. **Almanack**, n. 5, p. 145-177, 2013.

_____. Marinheiros forros e escravos em Portugal e na América Portuguesa (c. 1760-c. 1825). **Revista de História Comparada**, v. 7, n. 1, p. 9-35, 2013.

_____. Um sepulcro grande, amplo e fundo: saúde alimentar no Atlântico, séculos XVI ao XVIII. **Revista de História (São Paulo)**, n. 168, p. 325-350, 2013.

DE SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá. Na bacia das almas: comércio e crédito nos testamentos cariocas setecentistas. DE SAMPAIO, ANTONIO CARLOS JUCÁ et al. **Ramificações Ultramarinas: sociedades comerciais no âmbito do atlântico luso-século XVIII**. Mauad X, 2017.

_____. Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional. *in*: **O Brasil colonial, v. 2, p. 1580-1720**, 2014, p. 379-418.

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

_____. O Nordeste açucareiro no Brasil colonial. *in*: **O Brasil colonial, v. 2, p. 1580-1720**, 2014, p. 337-378.

SILVA, Alberto da Costa e. **A manilha e o libambo: a África e a escravidão, de 1500 a 1700**. 2.ed. – Rio de Janeiro : Nova Fronteira: 2011.

_____. **Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África**. – 5.ed. – Rio de Janeiro : Nova Fronteira : 2011.

SILVA, Davi Celestino. **Em busca dos privilégios: benesses atribuídas aos homens da Familiatura colonial do Santo Ofício no Pernambuco setecentista (c. 1700-c. 1750)**. Dissertação (programa de Pós-Graduação em História Social da Cultura Regional), UFRPE: Recife, 2016.

SILVA JR, Carlos. Mapeando o tráfico transatlântico de escravos. *In*: **Afro-Ásia**, n. 45, p. 179-184, 2012.

SILVA, L. G. **A Faina, a festa e o rito. Uma etnografia Histórica sobre as gentes do mar (séculos XVII ao XIX)**. Campinas, Papirus, 2001.

_____. Vicissitudes de um império oceânico: o recrutamento das gentes do mar na América portuguesa (séculos XVII e XVIII). **Revista Navigator**, V.3 – N.5 – 2007.

SILVA, Henrique Nelson da. **O paradoxo do trabalho: o corporativismo artesanal e as trajetórias de vida dos oficiais mecânicos, século XVIII**. 2018. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Pernambuco.

SILVA, W. F. R. **Marinhagem, as práticas de bordo e a vida no mar: marinheiros, moços e mancebos a serviço do comércio negreiro, Pernambuco, século XVIII**. Recife: UFRPE. Monografia (Licenciatura Plena em História) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, 2018.

SILVA JUNIOR, Carlos Francisco da. **Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)**. 2011. Tese de Doutorado. Dissertação de mestrado UFBA. Salvador.

SOARES, Mariza de Carvalho. O comércio “português/brasileiro” de escravos no Transatlantic Slave Trade Database. **Almanack**, n. 22, p. 551-568, 2019.

SOUSA, Jéssica Rocha de. **Nas rotas dos sertões: comércio interno e contrabando entre as Capitânicas de Pernambuco e Bahia (1759-1780)**. 2018. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco.

SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. **“Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII**. 2011.

_____. “Capitães de navios negreiros, Cidade da Bahia – século XVIII”. **Anais do IV Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna**, Universidade do Porto, 2015, pp. 1-16.

SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)**, Editora Universitária da UFPE, 2012.

_____. **Os homens e os modos da governança: a câmara do Recife do século XVIII num fragmento da história das instituições municipais do império colonial português**. Recife, 2002. Dissertação de Mestrado CFCH/PPGH/UFPE.

_____. Comerciantes de escravos em Pernambuco (c. 1660–c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial. **Revista de Pesquisa Histórica - CLIO**, vol. 37, p. 115-143, Jul-Dez, 2019.

_____. Entre os sertões e o atlântico. José Vaz Salgado: negócios, família e poder em Pernambuco (Século XVIII). **XXVII Simpósio Nacional de História**, 2013.

STECKEL, Richard H.; JENSEN, Richard A. New evidence on the causes of slave and crew mortality in the Atlantic slave trade. **Journal of Economic History**, p. 57-77, 1986.

VILLALTA, Luiz Carlos. "O que se fala e o que se lê: língua, instrução e leitura" In: SOUZA, Laura de Mello e (org.). **História da Vida Privada no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, Volume 1 – Cotidiano e Vida Privada na América Portuguesa, 1997, p. 331-386.

VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX**. Editora Corrupio, 1987.

FONTES

1. Fontes Impressas

ADAMS, John. **Sketches Taken During Ten Voyages to Africa Between the Years 1786 And 1800: Including Observations On the Country Between Cape Palmas And the River Congo, And Cursory Remarks On the Physical And Moral Character of the Inhabitants, With an Appendix Containing an Account of the European Trade With the West Coast of Africa**. London: Hurst, Robinson and Co., 1822.

AMORIM, João Pedro de. **Dicionário de Marinha**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841.

ANTONIL, André João et al. **Cultura e opulencia do Brazil, por suas drogas e minas, com varias noticias curiosas do modo de fazer o assucar...**, Obra de André João Antonil. 1837.

ATKINS, John. **A Voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies;..** London: printed for Caesar Ward and Richard Chandler, 1735.

A VIDA marítima, ou costume dos navegantes no tempo do seu embarque. Lisboa: Na Officina de Simão Thaddeo Ferreira. 1792.

BLUTEAU, Rafael. **Vocabulario portuguez, e latino, aulico, anatomico, architectonico, bellico, botânico... : autorizado com exemplos dos melhores escritores portuguezes, e latinos; e offerecido a El Rey de Portugal D. Joaõ V. Coimbra, Collegio das Artes da Companhia de Jesus**. Lisboa, Officina de Pascoal da Sylva, 1712-1728. 8 v; 2 Suplementos.

BRAGA, Teófilo. **Historia da universidade de Coimbra nas suas relações com a instrucção publica portugueza por Theophilo Braga**. Vol. 4. Por ordem e na typ. do Academia real das sciencias, 1892.

CALDAS, Jozé Antonio. **Noticia geral de toda esta capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o prezente anno de 1759**. ed. LOSE, Alícia Duhá; Mazzoni, Vanilda Salignac de Sousa; PEÑAILILLO, Perla Andrade. 2ª ed. Salvador: Edufba e Memória e Arte, 2017.

CAMPOS, Mauricio da Costa. **Vocabulario marujo, ou conhecimento de todos os cabos necessarios ao navio; do seu poliame, e de todos os termos marujaes, e de alguns da construcção naval, e artilheria; de indispensavel conhecimento do official do mar.** Rio de Janeiro: Na Officina de Silva Porto, e Companhia. 1823.

DONNAN, Elizabeth (ed.). **Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America: 1441-1700.** v. 1, Washington, D.C. Carnegie institution of Washington, 1930-1935.

_____. **Documents Illustrative of the History of the Slave Trade to America: The Eighteenth Century.** v. 2, Washington, D.C. Carnegie institution of Washington, 1931.

COSTA, F. A. Pereira da. **Anais Pernambucanos (1591-1634).** Vol. II, Recife. Arquivo Público Estadual, 1952.

_____. **Anais Pernambucanos (1635-1665).** Vol. III, Recife. Arquivo Público Estadual, 1952.

_____. **Anais pernambucanos (1666-1700).** Vol. IV, Recife. Arquivo Público Estadual, 1952.

_____. **Anais Pernambucanos (1701-1739).** Vol. V, Recife. Arquivo Público Estadual, 1953.

_____. **Anais Pernambucanos (1740-1794).** Vol. VI, Recife. Arquivo Público Estadual, 1953.

_____. **Anais Pernambucanos (1795-1817).** Vol. VII, Recife. Arquivo Público Estadual, 1958.

COUTO, Domingos Loreto. **Desagravos do Brazil e glórias de Pernambuco.** Officina Typographica da Bibliotheca Nacional, 1904.

DO SALVADOR, Frei Vicente. **História do Brasil: 1500-1627.** Fundação Biblioteca Nacional.

FONSECA, Antonio José Victoriano Borges da. Nobiliarchia Pernambucana [1748], vol. I. **Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro**, v. 47, 1935.

GRAHAM, Maria. **Diário de uma Viagem ao Brasil.** [tradução A.J.L]. – Belo Horizonte. Itatiaia; São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo, 1990.

KOSTER, Henry. **Viagens ao nordeste do Brasil.** Brasiliana, 1942.

MENDES, Luís António de Oliveira. Discurso acadêmico ao programa. **Memórias Econômicas da Academia Real das Ciências de**

Lisboa [...]. Lisboa: Tipografia da Academia Real das Ciências de Lisboa, 1812.

MELO, Francisco Manuel de. **Relacam dos sucessos da armada, que a companhia geral do comercio expedio ao estado do brasil o anno passado de 1649**. Na Officina Craesbeeckiana, anno de 1650.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO E SAÚDE. **Consultas do Conselho Ultramarino. Pernambuco e outras capitanias (1716-1727)**. v. 99.

_____. **Documentos históricos: Consultas do Conselho Ultramarino. Rio de Janeiro – Bahia (1721-1725). Pernambuco e outras capitanias (1712-1716)**. v. 98.

_____. **Pernambuco e outras Capitanias do Norte. Cartas e Ordens (1717 – 1727)**. v. 85.

PIRES, Vicente Ferreira; DE LESSA, Clado Ribeiro. **Viagem de Africa em o Reino de Dahomé**. Companhia editora nacional, 1957.

SANCHES, António Nunes Ribeiro. **Tratado da conservaçam da saúde dos povos: Obra útil, e igualmente necessária aos magistrados, capitaens generaes, capitaens de mar, e guerra, prelados, abadessas, médicos, e pays de familias. Com hum appendix, consideraçoens sobre os terremotos com a noticia dos mais consideráveis, de que faz menção a historia, e deste ultimo, que se sentio na Europa no 1 de novembro de 1755**. Lisboa: Na Officina de Joseph Filippe. 1757.

SARMENTO, Pedro de Mariz de Sousa. **Elementos de construcção, definição, e dictionario francez, e portuguez de todas as peças de que se formão os Navios. Que dedicou ao Illmo, e Exmo senhor D. Pedro Joseph de Noronha e Camões, Marquez, e Senhor das Villas de Angeja, Bempsta, e Pinheiro, do Conselho de S. Magestade Fidelissima, e do de Guerra, Gentil Homem de sua Camara, Capitão General da Armada Real, Inspector Geral da Marinha, e Presidente do Real Erario, &c**. Lisboa: Na Officina de Antonio Rodrigues Galhardo, Impressor do Conselho de Guerra. 1788.

SILVA, Manoel Cícero Peregrino da. **Relatório Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, v. 28, 1908.

SNELGRAVE, William. **New Account of Guinea, and the Slave-Trade, containing [...]**. London: Printed for J. Wren, at the Bible and Crown, in Salisbury-Court, Fleet-Street, 1754.

TEIXEIRA, Bento. **Prosopopea (1601)**. Domínio Público. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/bn000105.pdf>>. Acesso em: 28 de jan. de 2020.

TOLLENARE, LF de. **Notas dominicais: 1816, 1817, 1818.** Tradução de Alfredo de Carvalho. Recife: Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano, 1906.

2. Fontes Manuscritas

2.1. AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

Avulsos de Pernambuco

- A.H.U. Cx. 10, D. 963. Pernambuco, 2 de setembro de 1672.
- A.H.U. Cx. 11, D. 1087. Olinda, 11 de agosto de 1677.
- A.H.U. Cx. 13, D. 1340. Recife.
- A.H.U. Cx. 18, D. 1835. Olinda, 26 de junho de 1700.
- A.H.U. Cx. 20, D. 1892. Recife, 11 de setembro de 1702.
- A.H.U. Cx. 21, D. 1957. Recife, 8 de março de 1704.
- A.H.U. Cx. 21, D. 1967. Recife, 9 de abril de 1704.
- A.H.U. Cx. 21, D. 1977. Lisboa, 30 de julho de 1704.
- A.H.U. Cx. 23, D. 2093. Pernambuco, 25 de agosto de 1708.
- A.H.U. Cx. 25, D. 2265. Recife, 13 de julho de 1712.
- A.H.U. Cx. 27, D. 2463. Lisboa, 11 de novembro de 1715.
- A.H.U. Cx. 30, D. 2666. Lisboa, 15 de fevereiro de 1723.
- A.H.U. Cx. 31, D. 2864. Pernambuco, 24 de julho de 1725.
- A.H.U. Cx. 31, D. 2865. Recife, 25 de julho de 1725.
- A.H.U. Cx. 32, D. 2979. Pernambuco, 17 de setembro de 1725.
- A.H.U. Cx. 38, D. 3401. Olinda, 3 de março de 1729.
- A.H.U. Cx. 39, D. 3492. Recife, 19 de julho de 1729.
- A.H.U. Cx. 40, D. 3630. Recife, 27 de abril de 1730.
- A.H.U. Cx. 40, D. 3645. Lisboa, 11 de junho de 1730.
- A.H.U. Cx. 41, D. 3684. Recife, 28 de novembro de 1730.
- A.H.U. Cx. 41, D. 3726. 18 de julho de 1731.
- A.H.U. Cx. 42, D. 3767. Lisboa, 28 de outubro de 1731.
- A.H.U. Cx. 49, D. 4391. 12 de maio de 1736.
- A.H.U. Cx. 50, D. 4451. Pernambuco, 1736.
- A.H.U. Cx. 53, D. 4614. Ant, 26 de outubro de 1738.
- A.H.U. Cx. 55, D. 4764. Recife, 28 de novembro de 1739.
- A.H.U. Cx. 58, D. 4962. Recife, 30 de julho de 1742.
- A.H.U. Cx. 58, D. 4996. Ilha da Madeira, 18 de janeiro de 1743.
- A.H.U. Cx. 59, D. 5042. Olinda, 8 de abril de 1743.
- A.H.U. Cx. 61, D. 5267. Recife, 11 de junho de 1745.
- A.H.U. Cx. 61, D. 5269. Recife, 19 de junho de 1745.
- A.H.U. Cx. 62, D. 5294. Recife, 16 de outubro de 1745.
- A.H.U. Cx. 62, D. 5316. Recife, 4 de novembro de 1745.
- A.H.U. Cx. 63, D. 5378. Recife, 27 de abril de 1746.
- A.H.U. Cx. 63, D. 5391. Olinda, 2 de maio de 1746.
- A.H.U. Cx. 65, D. 5510. Recife, 27 de janeiro de 1747.
- A.H.U. Cx. 69, D. 5871. Recife, 16 de outubro de 1749.
- A.H.U. Cx. 72, D. 6021. Recife, 13 de abril de 1751.
- A.H.U. Cx. 74, D. 6195. Pernambuco, 4 de abril de 1753.

- A.H.U. Cx. 75, D. 6304. Recife, 13 de janeiro de 1754.
A.H.U. Cx. 75, D. 6328. Recife, 26 de abril de 1754.
A.H.U. Cx. 76, D. 6338. Recife, 6 de maio de 1754.
A.H.U. Cx. 79, D. 6554. Recife, 13 de maio de 1755
A.H.U. Cx. 80, D. 6654. Pernambuco, 23 de outubro de 1755.
A.H.U. Cx. 81, D. 6738. Recife, 16 de maio de 1756.
A.H.U. Cx. 82, D. 6867. 1756.
A.H.U. Cx. 82, D. 6876. Recife, 23 de fevereiro de 1757.
A.H.U. Cx. 82, D. 6879. Recife, 27 de fevereiro de 1757.
A.H.U. Cx. 83, D. 6925. Recife, 13 de maio de 1757.
A.H.U. Cx. 85. D. 7033. 31 de outubro de 1757.
A.H.U. Cx, 86, D. 7064. Recife, 29 de novembro de 1757.
A.H.U. Cx. 86, D. 7106. Recife, 8 de julho de 1758.
A.H.U. Cx. 87, D. 7129. Recife, 12 de novembro de 1758.
A.H.U. Cx. 90, D. 7216. Recife, 12 de março de 1759.
A.H.U. Cx. 90, D. 7246. Recife, 20 de março de 1759.
A.H.U. Cx. 91, D. 7292. Lisboa, 24 de junho de 1759.
A.H.U. Cx. 93, D. 7388. Recife, 5 de fevereiro de 1760.
A.H.U. Cx. 93, D. 7397. Lisboa, 6 de abril de 1760.
A.H.U. Cx. 94, D. 7456. Recife, 14 de janeiro de 1761.
A.H.U. Cx. 95, D. 7502. Recife, 15 de fevereiro de 1761.
A.H.U. Cx. 95, D. 7503. Recife, 15 de fevereiro de 1761.
A.H.U. Cx. 96, D. 7544. Olinda, 20 de junho de 1761.
A.H.U. Cx. 99, D. 7758. Recife, 16 de abril de 1763.
A.H.U. Cx. 106, D. 8209. Recife, 30 de setembro de 1768.
A.H.U. Cx. 107, D. 8313. Recife, 19 de agosto de 1769.
A.H.U. Cx. 107, D. 8321. Recife, 3 de setembro de 1769.
A.H.U. Cx. 108, D. 8356. 12 de janeiro de 1779.
A.H.U. Cx. 108, D. 8373. Recife, 10 de fevereiro de 1770.
A.H.U. Cx. 110, D. 8494. Recife, 8 de novembro de 1770.
A.H.U. Cx. 112, D. 8632. Recife, 5 de fevereiro de 1772.
A.H.U. Cx. 116. D. 8855. Recife, 3 de junho de 1774.
A.H.U. Cx. 116, D. 8877. Pernambuco, 6 de maio de 1774.
A.H.U. Cx. 117, D. 8950. Recife, 6 de outubro de 1774.
A.H.U. Cx. 125, D. 9483. Recife, 29 de novembro de 1776.
A.H.U. Cx. 125, D. 9506. Recife, 6 de dezembro de 1776.
A.H.U. Cx. 134, D. 10036. Recife, 17 de junho de 1779.
A.H.U. Cx. 135, D. 10086. Recife, 5 de outubro de 1779.
A.H.U. Cx. 136, D. 10159. Pernambuco, 1 de maio de 1782
A.H.U. Cx. 136, D. 10171. Recife, 7 de maio de 1780.
A.H.U. Cx. 139, D. 10431. Recife, 11 de abril e 1781.
A.H.U. Cx. 145, D. 10619. Recife, 12 de agosto de 1782.
A.H.U. Cx. 155, D. 11209. Recife, 29 de novembro de 1785.
A.H.U. Cx. 160, D. 11502. Lisboa, 16 de junho de 1787.
A.H.U. Cx. 181, D. 11585. Recife, 31 de dezembro de 1787.
A.H.U. Cx. 164, D. 11704. Recife, 23 de maio de 1788.
A.H.U. Cx. 168, D. 11877. Recife, 5 de fevereiro de 1789.
A.H.U. Cx. 216, D. 14657. Recife, 6 de junho de 1800.
A.H.U. Cx. 280, D. 19013. Recife, 15 de fevereiro de 1819.

Avulsos da Bahia

- A.H.U. Cx. 5, D. 433. Lisboa, 23 de julho de 1706.
 A.H.U. Cx. 17, D. 1500. Bahia, 26 de abril de 1723.
 A.H.U. Cx. 19, D. 1673. Bahia, 6 de abril de 1724.
 A.H.U. Cx. 18, D. 3380. Bahia, 6 de janeiro de 1758.
 A.H.U. Cx. 21, D. 1932. Bahia, 16 de maio de 1725.
 A.H.U. Cx. 25, D. 2269. Bahia, 31 de janeiro 1726.
 A.H.U. Cx. 26, D. 2379. Bahia, 12 de abril de 1725.
 A.H.U. Cx. 26, D. 2562. Bahia, 27 de outubro de 1726
 A.H.U. Cx. 29, D. 3660. (Anexo 3661). Bahia, 20 de junho de 1691.
 A.H.U. Cx. 29, D. 2620. Bahia 7 de fevereiro de 1727.
 A.H.U. Cx. 30, D. 2748. Bahia, 17 de junho de 1727.
 A.H.U. Cx. 32, D. 2903. Bahia 20 de maio de 1728.
 A.H.U. Cx. 32, D. 2956. Bahia, 3 de novembro de 1728.
 A.H.U. Cx. 34, D. 3076. Bahia, 11 de agosto de 1729.
 A.H.U. Cx. 34, D. 3080. Bahia, 19 de agosto de 1729.
 A.H.U. Cx. 35, D. 3231. Bahia, 18 de fevereiro de 1730.
 A.H.U. Cx. 38, D. 3446. Bahia, 20 de janeiro de 1731.
 A.H.U. Cx. 46, D. 8547. Bahia, 23 de janeiro de 1772.
 A.H.U. Cx. 46, D. 8548. Bahia, 6 de dezembro de 1771.
 A.H.U. Cx. 46, D. 8549. (Anexo ao n. 8547).
 A.H.U. Cx. 61, D. 5202. Bahia, 24 de abril de 1738.
 A.H.U. Cx. 73, D. 6100. Bahia, 14 de junho de 1742.
 A.H.U. Cx. 95, D. 7567. Bahia, 1 de julho de 1748.
 A.H.U. Cx. 102, D. 8046. Bahia, 22 de março de 1750.

Avulsos da Paraíba

- A.H.U. Cx. 5, D. 404. Paraíba, 24 de dezembro de 1723.

Avulsos (BG)

- A.H.U. Cx. 11, D. 958. Lisboa, 20 de março de 1748.

Angola

- A.H.U. Cx. 22, D. 2296. Luanda, 9 de março de 1723.
 A.H.U. Cx. 44, D. 91. ant. 8 de dezembro de 1761.

São Tomé e Príncipe

- A.H.U. Cx. 5, D. 529. São Tomé, 7 de junho de 1723.
 A.H.U. Cx. 7, D. 747. São Tomé, 29 de Maio de 1739.
 A.H.U. Cx. 7, D. 748. São Tomé, 29 de maio de 1739.
 A.H.U. Cx. 7, D. 758. São Tomé, 28 de agosto de 1739.
 A.H.U. Cx. 7, D. 759. São Tomé, 28 de gosto de 1739.
 A.H.U. Cx. 8, D. 887. Bahia, 25 de setembro de 1746.
 A.H.U. Cx. 8, D. 98. Castelo de São Jorge da Mina, 5 de julho de 1751.

2.2. ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

Feitos Findos

Junta do Comércio. Livro 1, Matrículas de equipagens de navios.
 Junta do Comércio. Livro 2, Matrículas dos Marinheiros.
 Junta do Comércio. Livro 3, Matrículas das equipagens dos navios
 Junta do Comércio. Livro 4, Matrícula de equipagens de navios.
 Junta do Comércio. Livro 5 das Matrículas das Equipagens dos Navios
 Junta do Comércio, mç. 34 (cx. 112, 113, 114, 115)
 Junta do Comércio. Relações de equipagens de navios e passageiro, mç. 01, cx.1.
 Junta do Comércio. Relações de equipagens de navios e passageiro, mç. 01, cx.2.
 Junta do Comércio. Relações de equipagens de navios e passageiro, mç. 04, cx.13.
 Livros dos Feitos Findos, liv. 48, cx. 3.
 Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 1, n.º 6, cx. 1.
 Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 1, cx. 2.
 Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n. 2, cx. 2.
 Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 6, n.º 1, cx. 8
 Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 9, n.º 4, cx. 12.
 Juízo da Índia e Mina, mç. 12, n.º 1, cx. 199.
 Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, África, mç. 21, n.º 7, cx. 37.
 Juízo de Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 305, n.º 14.
 Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil. mç. 308, n.º 7.
 Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil. mç. 504, n.º 12.
 Processos-Crime, Letra I, J, mç. 284, n.º 33, cx. 728

Tribunal do Santo Ofício

Conselho Geral, Habilitações, António, mç. 149, doc. 2395.
 Conselho Geral, Habilitações, Custódio, mç. 2, doc. 25
 Conselho Geral, Habilitações, Feliciano, mç. 2, doc. 16
 Conselho Geral, Habilitações, José, mç. 33, doc. 539.
 Conselho Geral, Habilitações, Máximo, mç. 1, doc. 2.
 Conselho Geral, Habilitações, Pedro, mç. 29, doc. 532.
 Conselho Geral, Habilitações, Silvestre mç. 3, doc. 29
 Conselho Geral, Habilitações, mç. 34, doc. 614.
 Conselho Geral, Habilitações Incompletas, doc. 360
 Conselho Geral, Habilitações Incompletas, doc. 1527.
 Inquisição de Lisboa, proc. 9690.
 Mesa da Consciência e Ordens, Habilitações para a Ordem de Cristo, Letra I e J, mç. 69, n.º 41.

2.3. APEJE – Arquivo Público Estadual João Emerenciano

Diversos I, códice 7, Livro de Termos da Alfândega de Pernambuco (1760/1802).
 Ordens Régias n 4. doc. 2. 24 de agosto de 1732.
 Ordens Régias n 4. f. 25.
 Ordens Régias n 4. f. 108.
 Ordens Régias n.7. f. 18. 16 de maio de 1744.
 Ordens Régias n. 7. f. 33. 17 de novembro de 1745.

Ordens Régias n. 7. f. 151. 22 de novembro de 1746.
Ordens Régias n. 14. f. 121. 17 de novembro de 1761.
Ordens Régias n. 14. f. 165. 27 de outubro de 1773.
Ordens Régias n.15. f. 6. 2 de setembro de 1774.
Ordens Régias n.15. f. 18. 29 de novembro de 1774.
Ordens Régias n.15. f. 35. 26 de agosto de 1775.
Ordens Régias n.15. f. 63. 7 de setembro de 1776.

2.4. IAHGP - Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano

Arquivo Judiciário, cx. 001, inventário dos bens do Capitão Mor José Vaz Salgado, 1759, sendo inventariante a viúva d. Thereza Maria.

ANEXO I

Medidas das embarcações negreiras de Pernambuco (1758)

Embarcação	Invocação	Capacidade*	Cumprimento			Largura maior	Largura		Pontes	Poão	Entrepontes	Vigias/ portinholas
			ponta a ponta	da popa	da proa		convés	Proa				
Navio	Senhor Bom Jesus	741	22,9	5,0	4,1	13,7	7,3	6,4	5,9	3,2	0,0	1,4
Galera	Aléluia (da Ressurreição e Almas)	706 (303)	24,5	7,1	3,0	14,4	5,8	5,6	4,9	1,1	2,7	6,3
Curveta	Nossa Senhora da Boa Viagem	512	21,7	5,0	4,1	12,6	7,1	6,2	5,7	3,4		
	Nossa Senhora da Madre de Deus e Almas	490	19,4	3,9	3,4	12,1	6,9	5,9	5,5	3,0	3,0	1,4
Curveta	Nossa Senhora da Madre de Deus	450	20,6	4,6	3,7	12,3	6,9	5,7	5,3	5,3	3,4	
	Nossa Senhora dos Prazeres e São Pedro Gonçalves	441	20,6	4,6	4,1	11,9	6,9	5,9	5,5	3,2		
Curveta	Antônio e Almas	416	19,9	4,1	3,7	12,1	6,4	5,3	4,8	3,0		
Barco		373	18,3	3,4	2,7	12,1	6,9	5,7	5,5	3,0		
Sumaca	Senhor Jesus das Portas	368 (237)	22,9	5,1	3,3	14,4	6,1	5,0	5,4	2,7	2,7	Não
Curveta	Nossa Senhora do Pilar	358	19,4	4,1	3,7	11,7	5,9	4,8	4,3	2,7		
Patacho	Nossa Senhora dos Remédios	357	18,3	4,1	3,2	11,0	5,9	5,0	5,5	2,5		1,1
Sumaca	São Miguel, Santo Antônio e Almas	357										
Curveta	Nossa Senhora da Guadalupe	356	19,4	4,1	3,2	12,1	6,4	5,5	5,3	3,2		
	Nossa Senhora da Guia, Santo Antônio e Almas	350	18,3	3,4	2,7	12,1	5,9	4,8	4,6	2,7		
Curveta	Nossa Senhora do Monte Carmo	349	19,4	3,7	2,7	13,0	5,9	5,0	4,6	3,2		
Sumaca	Nossa Senhora do Rosário	316	16,0	2,7	2,3	13,3						
	Nossa Senhora do Monte Carmo e São Francisco Xavier	298 (186)	17,1	4,6	2,7	9,8	5,5	5,5	5,0	2,5	2,6	Não
Sumaca	Nossa Senhora da Guia	230	18,3	4,1	3,2	11,0	5,7	5,0	4,6	3,0		

*: Os números entre parênteses foram os que segundo eram permitidos pelas Leis de Arqueação.

Obs.: Com exceção da capacidade, todos os demais valores foram calculados em metros.

Fonte AHU – Avulsos de Pernambuco, Cx. 87, D. 7129. Recife, 12 de novembro de 1758.

ANEXO II

Tripulações negreiras segundo as devassas de 1740-1746

Ano	Cargo/Função	Nome	Assinou?	Idade	Embarcação
1740	Marinheiro	João Antônio Coimbra	Cruz	37	<i>navio NS do Monte do Carmo e S João Batista</i>
1740	Marinheiro	Agostinho dos Santos	Sim	31	<i>navio NS do Monte do Carmo e S João Batista</i>
1740	Marinheiro	Francisco da Fonseca	Cruz	29	<i>navio NS do Monte do Carmo e S João Batista</i>
1740	Marinheiro	José Francisco Agostinho Ferreira de Braga	Sim	23	<i>navio NS do Monte do Carmo e S João Batista</i>
1740	Capitão		Sim		<i>navio NS do Monte do Carmo e S João Batista</i>
1742	Marinheiro	Gaspar Muniz da Silveira	Cruz	43	<i>corveta NS do Monte Carmo</i>
1742	Marinheiro	Luís Fernandes	Sim	36	<i>corveta NS do Monte Carmo</i>
1742	Marinheiro	Ignácio Pinto	Sim	30	<i>corveta NS do Monte Carmo</i>
1742	Capitão	Caetano Ferreira de Carvalho			<i>corveta NS do Monte Carmo</i>
1742		Manoel Torres Mendes			<i>corveta NS do Monte Carmo</i>
1742	Marinheiro	José Miranda	Sim		<i>corveta NS do Monte Carmo</i>
1742	Marinheiro	Caetano Antônio Lopes			<i>corveta NS do Monte Carmo</i>
1742	Marinheiro	Antônio Ignácio			<i>corveta NS do Monte Carmo</i>
1745	Marinheiro	José de Penha	Sim	53	<i>navio NS da Boa Viagem e Santana</i>
1745	Marinheiro	Gaspar Gansen da Silva	Sim	47	<i>navio NS da Boa Viagem e Santana</i>
1745	Marinheiro	Agostinho Gutierrez	Sim	46	<i>navio NS da Boa Viagem e Santana</i>
1745	Homem marítimo	Francisco da Silva			
1745	Homem marítimo	BaixoAlto [sic]	Sim	43	<i>navio NS da Boa Viagem e Santana</i>
1745	marítimo	Luís de Medeiros	Cruz	40	<i>navio NS da Boa Viagem e Santana</i>
1745	Passageiro	Pedro de Moraes Rosa	Sim	40	<i>navio NS da Boa Viagem e Santana</i>
1745	Contra Mestre	Pedro de Abreu	Cruz	40	<i>navio NS da Boa Viagem e Santana</i>
1745	Homem marítimo	José da Costa e Oliveira	Sim	37	<i>navio NS da Boa Viagem e Santana</i>
1745	Marinheiro	Tomé Pinto	Sim	27	<i>navio NS da Boa Viagem e Santana</i>
1745	Marinheiro	Máximo Rodrigues da Silva	Sim	27	<i>navio NS da Boa Viagem e Santana</i>
1745	Capitão	Antônio Franco da Costa			<i>navio NS da Boa Viagem e Santana</i>
1745	Marinheiro	João de Matos	Sim		<i>navio NS da Boa Viagem e Santana</i>
1745	Marinheiro	Caetano de Matos	Sim	53	<i>navio NS das Mercês e S José</i>
1745	Marinheiro	José Pereira	Sim	43	<i>navio NS das Mercês e S José</i>
1745	Contra Mestre	Manoel Falcão	Sim	39	<i>navio NS das Mercês e S José</i>
1745	Marinheiro	Bento Simões	Sim	39	<i>navio NS das Mercês e S José</i>
1745	Marinheiro	Manoel de Araújo	Sim	38	<i>navio NS das Mercês e S José</i>
1745	Marinheiro	João Ferreira Dinis	Sim	36	<i>navio NS das Mercês e S José</i>
1745	Marinheiro	Domingos de Cielo	Cruz	30	<i>navio NS das Mercês e S José</i>
1745	Homem marítimo	Silvestre de Araújo	Cruz	28	<i>navio NS das Mercês e S José</i>
1745	Marinheiro	José da Costa Porto	Sim	26	<i>navio NS das Mercês e S José</i>
1745	Marinheiro	José Antônio dos Santos	Sim	25	<i>navio NS das Mercês e S José</i>
1745	Marinheiro	Antônio Carvalho	Cruz	24	<i>navio NS das Mercês e S José</i>
1745	Capitão	Manoel da Costa Viana			<i>navio NS das Mercês e S José</i>
1745	Capitão	Leão Francisco			<i>navio NS dos Remérios, S Francisco e S Antônio</i>

1745	Marinheiro	Antônio Fernandes	Sim	43	<i>navio S Ana, S Antônio e Almas</i>
1745	Marinheiro	Domingos Antunes	Cruz	40	<i>navio S Ana, S Antônio e Almas</i>
1745	Marinheiro	Manoel Borges	Cruz	40	<i>navio S Ana, S Antônio e Almas</i>
1745	Escrivão	João da Cruz	Sim	40	<i>navio S Ana, S Antônio e Almas</i>
1745	Marinheiro	Tomas Fernandes	Cruz	38	<i>navio S Ana, S Antônio e Almas</i>
1745	Contra Mestre	Amaro da Costa	Sim	38	<i>navio S Ana, S Antônio e Almas</i>
1745	Marinheiro	Manoel André	Sim	30	<i>navio S Ana, S Antônio e Almas</i>
1745	Marinheiro	Pedro Souto	Sim	28	<i>navio S Ana, S Antônio e Almas</i>
1745	Sota Piloto	José da Costa Caetano	Sim	28	<i>navio S Ana, S Antônio e Almas</i>
1745	Marinheiro	Tomé João da Silva	Sim	20	<i>navio S Ana, S Antônio e Almas</i>
1745	Capitão	José de Oliveira			<i>navio S Ana, S Antônio e Almas</i>
1746	Marinheiro	Manoel da Rocha Pradiz Manoel Antunes de	Sim	56	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Piloto	Freitas	Sim	52	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Marinheiro	Maximiliano Gonçalves	Sim	51	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Marinheiro	Serafim Muniz	Cruz	46	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Marinheiro	Antônio Vicente	Cruz	43	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Barbeiro	João Farogra (preto forro)	Cruz	40	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Marinheiro	Antônio Rodrigues	Sim	40	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Marinheiro	Sebastião Pereira	Cruz	38	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Marinheiro	Antônio dos Santos Francisco Manoel da	Sim	38	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Marinheiro	Fonseca	Sim	37	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Marinheiro	Pedro Ferreira	Sim	35	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Marinheiro	Manoel Antônio	Sim	29	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Sota Piloto	José de Souza Siqueira	Sim	28	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Marinheiro	Joseph Borges	Sim	26	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Marinheiro	Manoel Machado	Sim	25	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Marinheiro	Bento José de Lucerpa	Sim	21	<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Capitão	João Batista Miranda	Sim		<i>navio NS da Madre de Deus e Almas</i>
1746	Passageiro	Antônio Carvalho	Sim	60	<i>navio NS do Carmo, S José e Almas</i>
1746	Passageiro	Francisco Hestor	Sim	53	<i>navio NS do Carmo, S José e Almas</i>
1746	Marinheiro	João de Oliveira	Cruz	40	<i>navio NS do Carmo, S José e Almas</i>
1746	Marinheiro	João da Costa	Cruz	40	<i>navio NS do Carmo, S José e Almas</i>
1746	Marinheiro	Pedro da Silva	Cruz	40	<i>navio NS do Carmo, S José e Almas</i>
1746	Piloto	Nicolau Martinho	Sim	37	<i>navio NS do Carmo, S José e Almas</i>
1746	Contra Mestre	Manoel Ferreira	Sim	36	<i>navio NS do Carmo, S José e Almas</i>
1746	Marinheiro	Antônio José	Sim	32	<i>navio NS do Carmo, S José e Almas</i>
1746	Marinheiro	José de Aguiar	Cruz	31	<i>navio NS do Carmo, S José e Almas</i>
1746	Escrivão	Luís de Souza Cabral	Sim	30	<i>navio NS do Carmo, S José e Almas</i>
1746	Marinheiro	Marcos Felipe	Sim	26	<i>navio NS do Carmo, S José e Almas</i>
1746	Marinheiro	José Ferreira	Sim	22	<i>navio NS do Carmo, S José e Almas</i>
1746	Capitão	Manoel Rodrigues Farto			<i>navio NS do Carmo, S José e Almas</i>

Fonte: AHU- Avulsos de Pernambuco.⁵⁴⁷

⁵⁴⁷ AHU – Avulsos de Pernambuco, Cx. 58, D. 4962. Recife, 30 de julho de 1742; Cx. 61, D. 5267. Recife, 11 de junho de 1745; Cx. 61, D. 5269. Recife, 19 de junho de 1745; Cx. 62, D. 5294. Recife, 16 de outubro de 1745; Cx. 62, D. 5316. Recife, 4 de novembro de 1745; Cx. 63, D.5378. Recife, 27 de abril de 1746; Cx. 63, D.5391. Olinda, 2 de maio de 1746.

ANEXO III

Documento escrito pelo capitão Leão Francisco da Silva tomando crédito dos senhores Luís Ferreira de Moura e capitão Antônio Marques, todos atuantes no comércio negreiro. Recife, 6 de abril de 1750.

Recife, 6 de abril de 1750

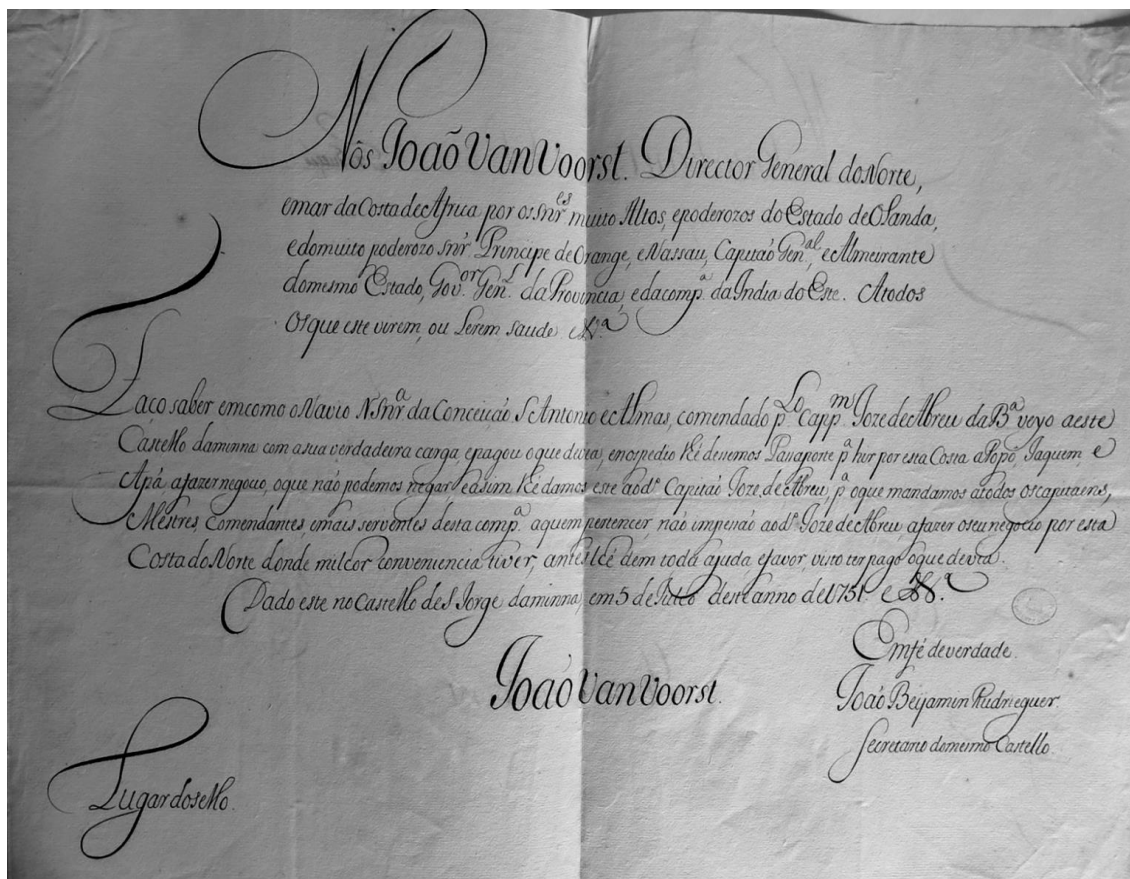
Leão Francisco da Silva

6 de abril de 1750

Fonte: Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, Justificações ultramarinas, África, mç. 21, nº 7, cx. 37.

ANEXO IV

Carta de salvo-conduto 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 [...]



Fonte: AHU_CU_070, São Tomé, Cx. 8, D. 98.