

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO

NEGREIROS NOS MARES DO SUL

Famílias traficantes nas rotas entre Angola e Brasil
em fins do século XVIII

Estevam Costa Thompson

Brasília
2006

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO

NEGREIROS NOS MARES DO SUL

Famílias traficantes nas rotas entre Angola e Brasil
em fins do século XVIII

Estevam Costa Thompson

Dissertação apresentada para a
obtenção do título de Mestre em
História, Programa de Pós-Graduação
em História da Universidade de
Brasília. Área de concentração:
História Social.
Orientadora: Selma Alves Pantoja

Brasília
2006

BANCA EXAMINADORA

Doutora Selma Alves Pantoja

Doutora Isabel Castro Henriques

Doutor Corcino Medeiros dos Santos

ÍNDICE

ABREVIATURAS.....	06
INTRODUÇÃO	07
CAPÍTULO I – O Negreiro e o Atlântico.....	13
-Feliciano, escravo de sangue negro.....	13
A invenção do Atlântico.....	16
O sistema Atlântico.....	18
Os africanos no tabuleiro do tráfico.....	19
Cultura e identidade no Atlântico.....	24
Marinheiros, negreiros, escravos e fazendas.....	28
Fazendo-se negreiro: marinheiros portugueses nas rotas do tráfico.....	36
-Desidério Jose Marques da Rocha.....	37
CAPÍTULO II - “Quem sabe o rumo, se é tão grande o espaço?”.....	42
Traficar para colonizar: Os negreiros e a expansão europeia pelo Atlântico	42
Espaços para o comércio negro: os portos, as fortalezas e as feiras	44
A guerra pelo controle do tráfico no Atlântico.....	52
Benguela e Rio de Janeiro no auge do tráfico negro.....	55
Rotas retas: Rio de Janeiro – Benguela – Rio de Janeiro.....	59
Na segunda metade do século XVIII: um tráfico sem precedentes.....	63

CAPÍTULO III – Conexões negreiras.....	69
A presença carioca no tráfico em Benguela	70
Compadres e sócios do tráfico.....	74
-Francisco Xavier dos Reis	74
-A herança de Martinha.....	77
-Jose Antonio da Costa (primeiro testamenteiro)	78
-Antonio de Souza Valle (segundo testamenteiro).....	81
A comunidade negreira de Benguela em fins do século XVIII	83
Credores do Tráfico.....	85
CAPÍTULO IV – Famílias Negreiras.....	93
Corre no sangue: empresas familiares do tráfico de escravos.....	93
A empresa negreira dos Barros:	
- Antonio da Costa Barros Guimarães.....	96
- Manoel Jose de Barros.....	100
- Joaquim Jose de Barros.....	103
- Rita Joaquina Rosa e Silva.....	108
- A presença feminina na gerência dos negócios.....	112
- Os membros religiosos dos Barros.....	116
CAPÍTULO V – Antonio Jose de Barros.....	118
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	134
FONTES DOCUMENTAIS.....	138
BIBLIOGRAFIA	142
ANEXOS – Árvores genealógicas e tabelas	

ABREVIATURAS

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo (Lisboa)
JU – Justificações Ultramarinas
FF – Feitos Findos
RGM – Registro Geral de Mercês
CDMI – Chancelaria Dona Maria I
HSO – Habilitações do Santo Ofício
HOC – Habilitações da Ordem de Cristo
HOS – Habilitações da Ordem de Santiago
COS – Chancelaria da Ordem de Santiago
MR – Ministério do Reino
RGT – Registro Geral de Testamentos
AHU – Arquivo Histórico Ultramarino
CU – Conselho Ultramarino
AIHGB – Arquivo do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro
Lv - Livro
Mç – Maço
Doc – Documento
Fl - Folha
Cx - Caixa

INTRODUÇÃO

Um historiador deve escrever histórias. A forma como cada historiador escreve e descreve suas histórias reflete a forma como ele entende o mundo; seus interesses, ambições, preconceitos e gostos. Alguns procuram a verdade e a encontram em suas provas documentais. Outros procuram evidências de um mundo que já não existe mais, construindo um discurso sobre o passado a partir das referências deixadas por aqueles que já passaram. E como pintores, a olhar uma tela em branco, cada historiador escolhe suas tintas e seus pincéis. Inspirados por uma idéia, uma visão, cada um de nós pintores do passado, rabiscamos nossas telas, com delicadeza ou com força, com precisão ou emoção, com verdade ou loucura. E dessas muitas pinceladas no passado produzimos as histórias, que não são esse passado. As paisagens que vemos de longe, as belas curvas da modelo exposta, tudo o que é pintado por nossas pinceladas históricas, é apenas uma pintura. E não o que foi pintado. O passado não pode ser pintado. O passado e a história são distintos, e “estão distantes entre si, no tempo e no espaço” (Jenkins: 2001, 25). O que veremos aqui é uma pintura sobre o Atlântico. Na tela, a vida de homens que chamei “negreiros”, que viajaram pelas violentas águas atlânticas e praticaram um dos mais necessários e cruéis ofícios da modernidade. A compra, o transporte e a venda de seres humanos. Em nossa tela, esses negreiros são pintados de todas as cores – com várias nuances de preto e branco – e seu rastro, uma mistura de rubro e dourado, pode ser seguido sobre o azul marinho que cobria esse mundo.

O Objeto que tenho procurado estudar desde minha graduação em História pela Universidade de Brasília pode ser definido, de forma ampla, como “o negreiro”. Nesses anos de pesquisa, preocupe-me em seguir o rastro desses homens que vendiam escravos, buscando em testamentos, inventários e processos judiciais os nomes de seus familiares e seus contatos comerciais, montando assim um panorama de suas negociações negreiras. O trabalho com essas preciosas fontes sobre os traficantes de escravos começou com a criação do NEHA – Núcleo de Estudos de História Atlântica – encabeçado pela professora doutora Selma Alves Pantoja. Após cursar a cadeira de História da África Pré-Colonial, ministrada pela doutora Pantoja no segundo semestre de 2000, me interessei bastante pelas fontes recém adquiridas pela professora, que

estava em plena pesquisa nos Arquivos da Torre do Tombo, em Lisboa. Fascinado por esse precioso material, apresentei-me como voluntário para trabalhar com a leitura e transcrição de cartas e processos microfilmados e fotocopiados – proveniente dos Feitos Findos de África, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo – o que me permitiu uma primeira experiência com a leitura paleográfica e a transcrição de vários processos dos séculos XVIII e XIX.

O primeiro trabalho desenvolvido a partir do trato com as fontes do ANTT, foi na cadeira de Metodologia da História – ministrada pela doutora Eleonora Zicari – quando trabalhei uma carta enviada por um comerciante “brasileiro” a uma senhora lisboeta, informando da morte de seu filho (o marinheiro Desidério Jose), que havia partido há anos para o Brasil e de lá seguiu para Angola (onde veio a falecer) atrás das promessas de riquezas oferecidas pelo tráfico. Depois de vender alguns escravos que tinha comprado no Brasil, pediu ao comerciante “brasileiro” um empréstimo em fazendas (tecidos) com os quais iria negociar em África. Esse “brasileiro” advertia a senhora lisboeta para tentar recuperar os bens deixados pelo filho, certamente interessado em receber a parte que lhe era devida, avisando que ela deveria agir rapidamente para que não fosse roubada. A mãe de Desidério jamais conseguiu haver a herança de seu filho. O jovem (morto aos 20 anos) era apenas um iniciante no mundo do tráfico, e sua morte em terras “angolanas” seguiu-se de um rápido saque dos bens que levava consigo na viagem. O trabalho de Metodologia da História sobre a trajetória de Desidério foi minha iniciação como pesquisador, interessado nas trajetórias desses homens e mulheres que cruzavam o Atlântico no rastro do tráfico negreiro. O excelente resultado desse trabalho me deu fôlego para me aprofundar no tema, com o trabalho final de meu curso de História.

Em minha Monografia Final para a aquisição do título de Bacharel em História pela Universidade de Brasília, trabalhei novamente com a documentação microfilmada do ANTT, mas desta vez um processo completo das Justificações Ultramarinas de África, que continha o testamento e o inventário de Francisco Xavier dos Reis. Esse negreiro português morreu em sua casa em Benguela, deixando como herdeiras sua mãe e suas irmãs em Portugal, e Martinha dos Reis, filha que tivera com sua escrava de nome Mariana, ambas moradoras na Bahia. Mariana foi alforriada e Martinha deixada aos cuidados de um tutor. Analisei principalmente, nessa monografia, a relação entre o negreiro e sua “família atlântica”, impressionado pela primeira experiência de ver um negreiro tão preocupado com a vida e a educação de uma filha que tivera com uma de

suas escravas. Mal sabia eu que iria encontrar vários relatos semelhantes, com o aprofundamento da pesquisa.

Ao ingressar no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Brasília, defendi um projeto de mestrado ambicioso. Visitar pessoalmente o Arquivo Nacional da Torre do Tombo, em Lisboa, e procurar mais informações sobre esses traficantes de escravos que já havia estudado (Desidério Jose e Francisco Xavier) e tentar encontrar um processo que havia iniciado a transcrição no NEHA, mas que, por falha na microfilmagem, estava cortado em várias de suas páginas. O processo tratava da vida de Antonio Jose de Barros, negreiro que havia morrido assassinado após um naufrágio, nas praias de Cabo Negro, Angola. A história me parecia incrível, e a frustração por não ter acesso à maior parte da documentação sobre a trajetória desse traficante, me fazia querer “visitá-lo” na Torre do Tombo. Através do contato com a Universidade de Lisboa, foi possível estabelecer um convênio entre os mestrados das duas universidades. Isso possibilitou meu ingresso como aluno especial no Programa de Mestrado em História dos Descobrimientos e da Expansão, da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, com aulas ministradas pelos professores doutores Isabel Castro Henriques e Jose da Silva Horta, a quem eu devo muitos agradecimentos pela atenção e a orientação, nos momentos em que eu perdia a bússola.

Além de atender às aulas na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, freqüentei o Arquivo Nacional da Torre do Tombo (prédio ao lado, para minha felicidade), de outubro de 2004 a março de 2005, aprendendo sobre seus fundos e sobre as melhores maneiras de pesquisar os intermináveis dados. Como as informações sobre as Justificações Ultramarinas de África não estão digitalizadas, recorri às antigas cadernetas que descrevem esse fundo, e li todas (!) as referencias sobre traficantes de escravos que morreram em Angola, com mais atenção àqueles falecidos em Benguela. Rastreei os processos de Desidério Jose e Francisco Xavier, mas acima de tudo, encontrei o desejado processo sobre o sargento-mor da Capitania de Benguela, Antonio Jose de Barros.

Com esses processos em mãos, iniciei uma transcrição integral dos documentos manuscritos, o que representou um aperfeiçoamento de minha leitura paleográfica. Com os processos transcritos e analisados, montei listas de nomes de credores e devedores, com especial atenção aos membros da família do negreiro. Com essas listas em mãos, passei a procurar os familiares de Antonio Jose de Barros, que para minha surpresa eram muitos. Encontrei processos sobre seu pai, seus irmãos e outros parentes,

ampliando minhas fontes para outros fundos dos Arquivos da Torre do Tombo, como Ministério do Reino, Registro de Testamentos, Livros de Mercês e das Chancelarias. Com um grande número de fontes (cerca de 300 páginas em formato Word) retornei ao Brasil e comecei a escrever a história de Antonio Jose de Barros. Voltei a trabalhar também com as trajetórias de Desidério Jose e Francisco Xavier, e decidi incluí-los definitivamente na dissertação. Com a escrita do trabalho, apareceram novos problemas e questionamentos. Depois de montadas as árvores genealógicas, organizadas as certidões e provanças dos processos, e entendida a ordem da família, surgiram (como não podia deixar de ser) grandes lacunas em meu trabalho, apesar do grande número de informações recolhidas.

Uma nova viagem a Portugal, de outubro de 2005 a fevereiro de 2006, possibilitou uma nova visita aos Arquivos da Torre do Tombo, e a transcrição de vários outros documentos, incluindo os processos de testamentários dos negreiros mortos. Foi possível também iniciar a pesquisa no Arquivo Histórico Ultramarino, com o rastreamento de algumas informações acerca da família Barros e de seus sócios negreiros. Na Biblioteca da Marinha (localizada no Mosteiro dos Jerônimos, em Belém) tive acesso a documentos sobre as regulamentações da Real Armada e da Marinha Mercante Portuguesa, sendo possível rastrear também o nome de um dos membros dos Barros (o capitão-tenente Joaquim Jose de Barros) em um livro de oficiais da Real Armada. Esses novos documentos deram mais segurança para que fossem traçadas as ligações entre os membros dessa mesma “comunidade negreira”, completando a lista de fontes primárias a serem utilizadas.

O tráfico de escravos em Angola tem recebido crescente atenção dos historiadores africanistas e daqueles interessados em uma abordagem “atlântica” para os estudos sobre o tráfico negreiro. Tive um excelente suporte teórico de historiadores como Miller, Lovejoy, Pantoja, Castro Henriques, Havik, Curto, Bailyn, Thornton, Ferreira, Cruz e Silva, Alencastro, Mark, Costa e Silva, Florentino, Nizza da Silva, – uma historiografia atualizada e atenta aos novos questionamentos teóricos – além dos clássicos Boxer, Birmingham, Carreira, Marques, Verger, entre outros. Também foi possível estabelecer relações entre os documentos pesquisados e os trabalhos de alguns historiadores sobre a comunidade negreira de Benguela em fins do século XVIII e seus sócios Atlânticos. No trabalho de Nizza da Silva (1998: 117-118) foi possível angariar informações sobre Domingos Rebello Pereira, um dos sócios de Antonio Jose de Barros e senhor de um escravo que dizia ser filho do negreiro. No trabalho de Florentino (2002:

133-136) foi possível saber mais sobre o capitão Manoel Gonçalves Moledo, poderoso negreiro da cidade do Rio de Janeiro, que era também sócio de Antonio Jose de Barros, e tinha com ele alguns desentendimentos sobre algumas contas. Mas os trabalhos que mais confirmam as informações pesquisadas nessa dissertação, são os de Roquinaldo Ferreira (2003, doutoramento não publicado) e os textos de Rosa Cruz e Silva (2004) e de Jose Curto (2003). Neles, é apresentada a lista de negreiros residentes em Benguela nas duas últimas décadas do século XVIII, contendo o nome de Antonio Jose de Barros, além de várias outras informações sobre sua vida em terras africanas e seus contatos comerciais. Essa mesma lista de negreiros, cotejada com a lista de credores do negreiro Francisco Xavier dos Reis, demonstra a intensa relação entre esses homens residentes no porto de Benguela.

Esse cotejamento de informações contidas nas fontes primárias permite a construção de um discurso bastante sólido sobre os negreiros que habitavam o porto de Benguela, demonstrando que eles faziam parte de uma comunidade negra que tinha íntimas relações com os portos brasileiros – em especial o porto do Rio de Janeiro – e que se estruturavam em empresas de base familiar para espalhar suas influências e crescer por todo “mundo atlântico”.

Sendo assim, a dissertação ficou dividida em cinco capítulos, além de introdução e considerações finais. O primeiro capítulo trata principalmente das definições teóricas e metodológicas do trabalho. O segundo capítulo concentra-se em informações historiográficas e em um aprofundamento no recorte espacial e temporal. O terceiro capítulo foca a comunidade negra de Benguela em fins do século XVIII (apontada principalmente por Miller, Curto, Cruz e Silva e Ferreira). O quarto trata das relações familiares e comerciais desses traficantes, em especial a família de Antonio Jose de Barros; e o último capítulo trata da trajetória desse negreiro. O trabalho é repleto de nomes, o que em alguns momentos requer uma leitura bastante atenta. Os anexos com árvores genealógicas, resumos e tabelas, devem auxiliar essa leitura e facilitar o entendimento das complexas redes de relacionamento. Uma vez que a pesquisa baseia-se fundamentalmente no cruzamento de nomes e datas para traçar um panorama do que seria a “comunidade negra” de Benguela em finais do século XVIII, esse emaranhado de nomes constitui a matéria prima desta obra.

Gostaria de agradecer em primeiro lugar à professora doutora Selma Pantoja, por me mostrar as rotas atlânticas que me levaram ao valioso Arquivo da Torre do Tombo. Mais uma vez agradeço à professora doutora Isabel Castro Henriques e ao professor doutor Jose da Silva Horta pelas aulas, pela orientação e pelo estímulo para estudar. Gostaria de agradecer também o doutor Philip Havik, que por várias vezes ouviu minhas dúvidas e angústias e me ajudou com seus conselhos – uma verdadeira co-orientação de meu trabalho. Agradeço imensamente à senhora Maria do Amparo, que me recebeu calorosamente na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Agradeço aos funcionários da Torre do Tombo e do Arquivo Histórico Ultramarino, pela presteza e competência. Agradeço aos historiadores doutor Ronaldo Vainfas (Universidade Federal Fluminense), doutor Fabio Kuhn (Universidade Federal do Rio Grande do Sul) e doutor Luis Carlos Villalta (Universidade Federal de Minas Gerais) por me ajudarem a encontrar meu rumo dentro dos Arquivos da Torre do Tombo. Gostaria de agradecer calorosamente ao doutor Roquinaldo Ferreira (University of Virginia) por me ceder uma cópia de seu doutoramento ainda não publicado. Agradecer também aos meus amigos, que pacientemente leram muitas páginas e suportaram meus momentos de crise. E acima de tudo, gostaria de agradecer à minha mãe, Ziza Costa, por ser uma grande amiga e sempre acreditar em mim. Esse trabalho é para você.

CAPÍTULO I

O NEGREIRO E O ATLÂNTICO

A palavra “negreiro” deriva da palavra “negro”. O “negro” é a razão de existir do “negreiro”. Portanto, o negreiro está ligado intensamente ao continente africano, ou ao menos aos portos e cidades de sua costa. Os africanos, fossem eles mercadores ou mercadorias, movimentavam o “mundo atlântico” e faziam com que esses traficantes se lançassem ao mar, em busca de fortuna e poder. Nas duas últimas décadas do século XVIII o tráfico negreiro negociava um número crescente de escravos através de diversas rotas Atlânticas, com destaque para as rotas comerciais entre os portos da costa “angolana” e cidades brasileiras. A existência desses negreiros em fins do século XVIII está diretamente ligada à criação de sociedades atlânticas, intensamente conectadas entre si através dos serviços desses homens do mar. Sendo assim o “negreiro” e o “Atlântico” são conceitos que se misturam e se completam. E como todo conceito, eles são historicamente construídos, e não dados exatos e imutáveis.

O primeiro capítulo trata da construção desses dois conceitos essenciais nesta pesquisa. O “Atlântico” como um espaço habitado e de grande importância para as histórias dos povos que, voluntária ou compulsoriamente, atravessaram suas águas e construíram um “Novo Mundo”. E o “negreiro” como um agente e um produto dessa experiência atlântica, peça fundamental na engrenagem da expansão européia e da grande diáspora atlântica africana.

Feliciano, escravo de sangue negreiro: trajetória de um filho do tráfico

Feliciano era ainda um rapaz quando embarcou no porto do Rio de Janeiro rumo a Angola. O jovem escravo, de não mais de quinze anos, partiu em um navio (certamente um navio negreiro) para Benguela, onde sabia estar seu pai, o sargento-mor **Antonio Jose de Barros**¹. Lá chegando, começou a intitular-se filho do dito sargento-mor, importante negreiro português sediado naquele porto, fazendo a palavra espalhar-se até que chegasse aos ouvidos de Antonio Jose.

¹ Anexo 1 e 3

Chamado a explicar-se, Feliciano revelou ao negreiro que era batizado na freguesia da Candelária como seu filho, com uma escrava de um amigo seu, no Rio de Janeiro. **Anna**, mãe de Feliciano, era certamente uma lembrança vívida para Antonio Jose, pois o traficante mandou alforriar o jovem, e acabou por reconhecê-lo como filho. O negreiro – que escreve de próprio punho esse relato sobre a jornada de Feliciano a Benguela – não explica como poderia o jovem ser batizado como seu filho sem que ele soubesse². Seja como for, ele aceitou a palavra de Feliciano sobre o suposto batismo, e incluiu o jovem como herdeiro de seus bens.

Em seu testamento³ Antonio Jose de Barros relembra seu caso com Anna. Ele estava em viagem de negócios na cidade do Rio de Janeiro. Hospedava-se na casa de seu amigo **Domingos Rebello Pereira**⁴. Prometera a Anna que se ela “pejasse”, ele garantiria sua liberdade e da criança, e convenceu-a assim a manter “*comunicações pecaminosas*” com ele. Dado algum tempo, Anna disse estar grávida de Antonio Jose, e pediu que ele a alforriasse “*por amor do filho que ainda trazia na barriga*”. O negreiro desconfiou daquela história, pois Anna já tinha filhos de outros homens. Viu-se assim, obrigado a “curar-se com o confessor”, que o absolveu desse “escrúpulo” quando soube do passado da escrava. Com a consciência limpa e a benção do padre, o sargento-mor Antonio Jose de Barros voltou para a África, esquecendo-se de Anna e de suas promessas. Com o aparecimento súbito de Feliciano e diante da palavra do jovem de que era batizado na Candelária, o sargento-mor – talvez surpreso por ter sido encontrado do outro lado do oceano pelo escravo brasileiro – não rejeitou o filho como fizera anos antes, ainda no ventre da escrava Anna. Decidiu assumir Feliciano – mesmo que mais “*por escrúpulo do que por certeza*” – garantindo-lhe os mesmos direitos dos seus outros filhos.

² O fato de Feliciano ter sido batizado na ausência e sem o conhecimento do pai causa estranheza, mas não é o único relato sobre crianças “mestiças”, filhas de escravas com seus senhores, batizadas sem a presença do pai. Veremos no capítulo III o caso de Martinha dos Reis, batizada como filha legítima de um negreiro de Salvador enquanto este se encontrava em terras “angolanas”. Ambos os casos foram relatados pelos pais das crianças em seus testamentos.

³ Testamento Antonio Jose de Barros: ANTT, JU, FF, Angola – mç. 2 doc. 3A.

⁴ Domingos Rebello Pereira foi um importante comerciante português sediado no Rio de Janeiro. Era parte de uma família negociante no Atlântico, genro do também negociante de escravos Faustino de Lima. Com o estudo mais aprofundado da trajetória de vida desses homens é provável que encontremos várias outras ligações íntimas entre comerciantes que habitavam margens opostas do Atlântico. O amigo e sócio de Antonio Jose de Barros e dono de Anna e Feliciano (Domingos Rebello Pereira) além de ser sócio desde 1734 nos negócios da família de Faustino de Lima (e provavelmente justamente por isso) foi escolhido por seu rico sogro como testamenteiro de seus bens, e tomou conta de sua fortuna até morrer em 1776 sem deixar testamento. Um breve estudo sobre a família negreira de Rebello Pereira pode ser encontrado o trabalho de Nizza da Silva (1998: 117-118).

Essa pequena passagem na vida do negreiro **Antonio Jose de Barros** ajuda-nos a perceber a complexidade do recorte espacial desta pesquisa. O Atlântico de fins do século XVIII é um espaço bastante movimentado, onde se cruzam diversas culturas que compõem um amplo mosaico de sociedades. Pelas rotas negreiras viajavam milhares de pessoas, das mais diversas origens, levando consigo produtos, costumes e notícias para outras partes desse mundo conectado. Foi essa grande movimentação de pessoas e informações que possibilitou a um escravo no Brasil saber do paradeiro de seu pai português em Angola, e embarcar para o porto de Benguela em busca de seu reconhecimento. As informações sobre seu pai, Feliciano deve ter obtido na própria casa onde vivia no Rio de Janeiro. O seu senhor (Domingos Pereira) e seu pai (Antonio Jose) eram amigos e sócios. Além disso, o sargento-mor Antonio Jose de Barros era um comerciante de grosso cabedal, bastante conhecido na comunidade negreira do porto de Benguela. Não deve ter sido difícil rastreá-lo através dos contatos comerciais e familiares que o negreiro mantinha no Brasil.

Feliciano, sabendo onde estava seu pai e amparado pelo fato de ser batizado na Candelária como filho de Antonio Jose, resolveu ir a “Angola” encontrá-lo. Mas como fizera a travessia? Teria ele de alguma forma pago por sua jornada? Provavelmente era um escravo-grumete de alguma embarcação negreira, que como tantos outros fazia o trajeto Rio de Janeiro – Benguela – Rio de Janeiro. A história de Feliciano – um escravo carioca, com menos de quinze anos de idade, que embarca em um navio negreiro rumo a um dos maiores portos escravagistas do Atlântico, em busca de seu pai, um dos grandes negreiros de Benguela – demonstra a complexidade dos espaços atlânticos, e das relações íntimas entre as comunidades de suas diferentes margens.

Feliciano navegou outras vezes entre esses dois portos. Sabemos pelas palavras de seu pai que, depois de alforriá-lo, os dois continuaram a manter contatos. Ao se referir ao filho, o sargento-mor revela que *“a pouco tempo veio a esta cidade, e voltou a tornar para o mesmo Rio”*⁵. Talvez tenha continuado a trabalhar com o tráfico de escravos depois de sua libertação. Era mais uma relação familiar, possivelmente de negócios, que o sargento-mor estabeleceria entre Benguela e Rio de Janeiro, com mais um membro de sua empresa negreira. Antonio Jose não esqueceria de Feliciano mais tarde, ao repartir sua herança.

⁵ Testamento Antonio Jose de Barros: ANTT, JU, FF, Angola – mc. 2 doc. 3A.

A invenção do Atlântico

Anteriormente vistos como espaços separados e quase independentes, as histórias das terras que circundam o Atlântico foram diversas vezes escritas com base “nacionalista”, sem considerar os demais eventos e discursos que cruzavam o oceano e influenciaram as histórias locais. Por muito tempo o oceano foi o espaço que separava e garantia as diferenças entre europeus, africanos e americanos, e não o elemento que aproximou e fundiu essas culturas.

A “história atlântica” nasceu em um momento de crítica ao positivismo histórico, à história dos acontecimentos, à história política por excelência (história Rankeana), às limitações impostas pelo uso restrito de fontes e pela exaltação das “grandes personagens”. Devia, portanto, preocupar-se com as questões do cotidiano, da cultura, da visão de baixo, dos estudos lingüísticos, antropológicos e sociológicos.

Embora seja inegável que essas regiões estão ligadas por uma “economia mundo” (categoria que não pode ser fixa e limitada!), é através do espectro cultural, para além dos fenômenos econômicos, que essa “história atlântica” se torna inteligível (Eltis, 1999:156). No caso de nossa personagem principal, o sargento-mor Antonio Jose de Barros, somente o entendimento de sua vida social e cultural podem explicar sua trajetória como traficante de escravos e um cadinho desse imenso oceano. Foi baseado em uma rede de parentesco bastante forte, que esse negreiro estabeleceu sua casa de comércio nos mares do sul. Somente entendendo suas “origens” e a trajetória de sua família (um belo exemplo de empresa negreira do Atlântico) que poderemos entender seu sucesso comercial nas rotas entre Brasil e Angola.

Há ainda a preocupação com a construção de uma historiografia que leve em consideração as diversas influências sofridas por aqueles que viviam no mundo atlântico, e a contribuição de cada uma das culturas envolvidas na elaboração desse espaço. Ao inserir-se em um espaço multicultural, os habitantes dessas novas sociedades atlânticas tinham que se adaptar às diversas influências nelas presentes, fazendo escolhas e concessões que os tornavam cada dia mais “mestiços”, independente de suas origens portuguesas ou africanas. Por algum tempo as práticas discursivas historiográficas que falavam sobre o Atlântico, procuravam mostrá-lo por uma perspectiva exclusivamente européia, diminuindo a participação das diversas culturas africanas e ameríndias. Ligava a imagem do escravo à de um ser despido de sua cultura, esperando pelo inevitável processo de aculturação passiva a que estava destinado.

Como denuncia Eltis (1999: 142), a maior parte dos trabalhos sobre História Atlântica produzidos hoje em dia permanece focada na história do Atlântico Norte, em especial das sociedades “brancas” norte-americanas. Mas por ser o resultado da interação de várias sociedades, não seria sensato menosprezar a participação ativa de não-europeus na construção desse mundo atlântico. Mais recentemente alguns africanistas e historiadores africanos vêm combatendo esse “Atlântico branco”, buscando a contribuição das diversas sociedades africanas e de seus representantes, escravos ou não, na construção dessas “sociedades inéditas”.

Dessa forma, o Atlântico deixa de ser apenas uma via de comunicação entre povos estranhos e passa a ser uma unidade de análise, possibilitando o estudo de uma extensa região geográfica partilhada pelas comunidades que a cercam (influência do trabalho de Braudel sobre o Mediterrâneo), e as conexões e as convergências que se deram a partir do século XV. Caberia a “história atlântica” estabelecer ou “recuperar” essas conexões entre os continentes e entre os diversos e complexos grupos culturais deste “poroso” mundo multicultural. (Games, 1999: 162). Esse universo em movimento, estudado pela História Atlântica, deve ser mensurado com a participação das diversas comunidades africanas na formação das culturas derivadas desse intercâmbio (Pantoja, 2004: 79).

Concentrado no Atlântico Sul, essa dissertação procura destacar a presença de “sociedades mestiças” em fins do século XVIII, formada não somente pelas heranças ibéricas, mas especialmente por sua forte vertente africana, que determinava muitos dos ritmos e regras do tráfico negreiro. Essa “mestiçagem”, por sua vez, não é uma característica meramente biológica, mas se refere principalmente às interações culturais entre os membros das diversas sociedades que mantinham contato através das rotas atlânticas. Nesse contato, cada uma das partes “mestiçava-se” ativa e passivamente, em uma negociação cultural que gerava novas formas de pensar e agir, coerentes com as demandas do mundo em que viviam. O negreiro **Antonio Jose de Barros**, por mais que nascido em uma família católica “branca” do norte de Portugal, pode ser considerado, portanto, um agente “mestiço” do tráfico de escravos, uma vez que operava de acordo com as práticas próprias do espaço atlântico.

O Sistema Atlântico

A grande novidade trazida pelo mundo moderno foi o Atlântico (Santos, 1993: 11). Com o início do “Atlântico Moderno”, houve pela primeira vez o aparecimento de uma “comunidade hemisférica” (Eltis, 1999: 141). Isso significaria dizer que as pessoas de uma determinada comunidade atlântica partilhariam, senão valores em comum, ao menos os impactos de eventos ocorridos em pequenas e remotas (às vezes mesmo desconhecidas) regiões (Ferreira, 2003: 104). Existia a possibilidade de se ter sua vida alterada por ações perpetradas por indivíduos desconhecidos da margem oposta. As vidas de pessoas aparentemente dependentes das relações sociais locais estavam, na verdade, conectadas a transformações muitas vezes ocorridas a milhares de quilômetros, do outro lado do oceano. (Games, 1999: 163). Além dessa conexão na vida de milhares de pessoas espalhadas pelo mundo, a nova realidade aberta com a exploração permanente de um “sistema atlântico”, a partir do século XV, permitiu a movimentação de pessoas em volumes nunca antes vistos nesta região. (Thornton, 2004: 53). A imensa migração de povos sobre suas águas, as intensas trocas comerciais e culturais, tornaram o Atlântico (como objeto de estudo) elemento fundamental para o entendimento das culturas “mestiças” emergentes desse contato. Essas “sociedades inéditas” seriam fruto da interação e miscigenação características das trocas atlânticas. (Henriques, 2004: 116)

O chamado “sistema atlântico” funcionaria, então, como uma unidade heterogênea, mas de possível instrumentalização para a realização de estudos históricos. Dessa forma muitos dos dados históricos e das preocupações conceituais são válidas para diversos espaços atlânticos (Medina & Henriques, 1996: 88). Era um “universo peculiar” que unia os continentes banhados por seu oceano (Pantoja, 2004: 94). As experiências e as transformações ocorridas em sociedades ligadas a esse sistema, devem ser analisadas em uma perspectiva atlântica, procurando suas conseqüências e as apropriações sofridas em outras regiões (Thornton, 2004: 41). Alguns historiadores têm defendido a análise do “sistema atlântico” como uma unidade econômica e social integrada, possibilitando uma análise mais ampla das relações entre o tráfico de escravos e o crescimento econômico europeu, ultrapassando as fronteiras dos “sistemas imperiais”.

Ao que indica a historiografia sobre o Atlântico, as empresas negreiras não se detinham a um modelo “nacional” de produção, e nem estavam engajadas em uma luta

comercial entre estados ou impérios (Miller, 1996: 148). Muitos desses negreiros, empreendedores “mestiços”, pouco se preocupavam com a origem dos negócios que executavam. Embora, em determinados momentos servissem diretamente aos interesses de um rei ou rainha, por vezes suas lógicas empresariais iam muito além das determinações e do controle de “vossa majestade”. O “sistema atlântico” foi moldado a partir de grandes redes de interações, tanto marítimas, comerciais e militares, quanto epistemológicas. (Games, 1999: 164). Sendo assim, não havia apenas uma forma de inserção possível, nem uma direção precisa para onde as fortunas geradas seriam levadas. Uma vez que era um mercado integrado, o crescimento ocorria de forma generalizada, e cada um dos grupos inseridos nesse sistema encontrava “nichos” onde gozava de vantagens relativas. (Miller, 1996: 149).

Os africanos no tabuleiro do tráfico

Houve uma forte, ativa e imprescindível participação de africanos no tráfico de escravos. Eles não somente estavam em maior número no Atlântico, como eram, em última análise, a principal influência para o sucesso de uma eventual empresa negreira. Eram os líderes das regiões produtoras de escravos, além de responsáveis pelo transporte até a costa, a manutenção da escravaria local, a cobrança de taxas, e a cotação da “peça”. Os negreiros e todos aqueles envolvidos no comércio de escravos objetivavam boas relações com as lideranças locais africanas, responsáveis em grande parte pelo funcionamento da colossal “máquina escravagista”. A falta de diplomacia provocava graves estragos nas relações e isso certamente reduzia o volume dos negócios, aumentando os custos e causando interrupção não desejada no fluxo de mão-de-obra. (Medina & Henriques, 1996: 126; Miller, 1988: 245-284; Thornton 2004: 48-50 & 279-281; Lovejoy, 2002: 196 – 203).

Havia muitos agentes do tráfico de escravos envolvidos nas complicadas operações de compra e venda de escravos para o mercado atlântico. Como veremos mais adiante, alguns deles especializavam-se no transporte oceânico da mercadoria, comprando as “peças⁶” nos portos e fortalezas da costa africana, e revendendo-as em

⁶ “peças”era o nome utilizado para definir um escravo adulto de bom porte físico (peça da Índia). Era certamente um modo eficiente de desumanizar essas pessoas que sofriam um intenso processo de “coisificação” e tornar o trato com o escravo mais fácil. Mas Cadornega, já em 1680, indica que a palavra

território americano, ligando as duas costas atlânticas com seus “navios negreiros” – nome que ajudou a cunhar o termo que os define: “negreiros”. Embora houvesse vários africanos exercendo essa importante função de marinheiros-trafficantes do Atlântico, a maior parte desses negreiros era formada por europeus ou seus descendentes americanos, em nosso caso, “brasileiros”.

Mas havia outros agentes do tráfico de escravos em África, conhecidos como “comerciantes do mato”, responsáveis pelo transporte das “peças” produzidas no interior do continente para os portos. Eram *sertanejos*, *pumbeiros*, *aviados*, *feirantes*, *ambaquistas* ou *quimbares*, traficantes africanos (senão de origem, certamente africanos de cultura) que se multiplicavam pelas terras do interior onde havia a “fabricação” dos escravos, e que podem ser encontrados na documentação europeia desde o século XVI (Henriques, 1997: 115). Eram homens minimamente treinados para executarem essas funções. Aprendiam a falar português e geralmente falavam várias línguas locais. (Henriques, 1997: 117).

O termo *pumbeiro* é provavelmente o primeiro a aparecer na documentação histórica portuguesa. Estava tradicionalmente ligado a grupos de comerciantes africanos, que tinham as importantes conexões com o interior, embora pudesse incluir comerciantes europeus “brancos”, geralmente acusados de “cafreizados”, ou seja, “africanizados”. O termo, bastante antigo, atravessou várias fases do tráfico de escravos. É possível encontrarmos a palavra *pumbeiro* já no século XVI, sendo utilizado por africanos para designar os comerciantes portugueses que freqüentavam o mercado de *Pumbo*. Transformou-se com o tempo em um substantivo para definir de maneira genérica os agentes itinerantes que, frente às suas caravanas, aventuravam-se no interior de “Angola” para negociar com as elites fabricantes de escravos do planalto central. Eram esses homens que faziam a ligação entre os produtores de escravos e os comerciantes atlânticos nos portos de Luanda e posteriormente de Benguela. (Henriques, 1997: 116; Florentino, 2002: 92, Ferreira, 2003: 126).

Os *pumbeiros* foram uma espécie de “nuvem comercial que atravessa a história de Angola”, cujas funções se confundiam muitas vezes com as dos *sertanejos*, tornando virtualmente impossível uma separação exata de suas atividades e de sua influência e

era usada entre os africanos, provavelmente de origem kinbundo. Ao que parece, entre os súditos da rainha Jinga dizia-se *pesa* para “rapaz” e *jipesa* para “rapazes”. Ver Cadornega, 1972: 619).

importância para as trocas negreiras da região. (Henriques, 1997: 118; Marques, 2003: 437). Lopes de Lima definiu esses agentes traficantes do interior como sendo “pretos descalços, espécie de bufarinheiros, agentes dos *aviados* para a venda do retalho, na qual se mostram muito hábeis, e quase sempre dão boas contas do pacotinho, que se lhes incumbe”. Marcelo Caetano define o *pumbeiro* como “um preto ou um mulato, assimilado, de que o comerciante *sertanejo* se servia dantes para penetrar mais profundamente no sertão ainda mal conhecido e não ocupado”, uma espécie de caixeiro-viajante e mensageiro diplomático dos *aviados* brancos (citado por Henriques, 1997: 117).

Os *sertanejos*, por sua vez, eram muitas vezes comerciantes “brancos”, que certamente tinham contato com o Brasil, onde o termo teria nascido (Henriques, 1997: 118). Sua maior expansão em terras “angolanas” só se verifica na segunda metade do século XVIII, sendo muitos deles recrutados dentre os condenados por crimes comuns que estavam expiando seu tempo de pena na região. Eram degredados políticos, criminosos exilados, desertores do exército, ou simples aventureiros, que viajavam ao interior em busca das “peças” fabricadas no planalto. Eles se tornavam economicamente dependentes dos comerciantes de Luanda e Benguela, devido aos adiantamentos de produtos e aos créditos fornecidos por esses negreiros enraizados nas comunidades mercantis portuárias. (Curto, 2002: 272; Thornton, 2004: 111; Miller, 1988: 261; Florentino, 2002: 109). Todavia Castro Henriques (1997: 116) insiste no cuidado que devemos ter na classificação demasiado rigorosa desses homens, pois a percentagem dos ditos “brancos” era muito reduzida, mesmo entre os *sertanejos*.

Os *aviados*, outra “profissão” do tráfico que parece ter sua origem no Brasil, seriam aqueles que trabalhavam baseados nos créditos concedidos nos portos africanos e que partiam para o “mato” em busca de escravos⁷. Esses “pretos calçados” são, nas palavras de Lopes de Lima “comerciantes volantes”, a quem os moradores de Luanda costumam confiar “grosso cabedal em fazenda”. Eram acusados de nem sempre darem “boa conta” dos empréstimos que lhes eram fornecidos. Enfiavam-se no interior desconhecido para a grande parte dos negreiros europeus, e às vezes por lá morriam. Outras vezes, simplesmente abandonavam suas obrigações, e ficavam a viver no

⁷ Embora recebessem adiantadamente pelas “peças” que deveriam ser trazidas do interior, agentes do comércio negreiro – como os *aviados* ou os *sertanejos* – também estavam envolvidos em uma atividade de altos gastos e riscos. Eles eram os responsáveis pela manutenção da expedição, incluindo o transporte e a alimentação dos escravos, e arcavam com os prejuízos provenientes de mortes e fugas ocorridas nas viagens. (Florentino, 2002: 110).

interior, utilizando em proveito próprio as mercadorias sob sua confiança (Henriques, 1997: 122; Miller, 1988: 271-272, 304-306).

De uma maneira geral, tanto *aviados*, quanto *pumbeiros* e *sertanejos* eram homens que não possuíam capitais próprios para gerirem as dispendiosas empresas do tráfico negreiro e, além disso, eram homens que não possuíam grandes conhecimentos escolares ou profissionais (com exceção daqueles *sertanejos* que traziam de fora algum ofício). Configuram um grupo de homens desprovidos de capital e de estudos, que faziam uma das tarefas mais “suja” do tráfico de escravos; o transporte do interior fabricante, ao litoral consumidor. Mas havia um grupo de africanos que, embora exercendo praticamente a mesma tarefa dos demais, representavam uma “elite” dentre os agentes do tráfico de escravos no interior. Vestiam-se à forma europeia e sabiam quando tirar os sapatos para não atrapalhar nas negociações comerciais com os representantes “descalços” do interior. Eram educados por ordens religiosas, como os jesuítas ou os capuchinhos, e muitos deles sabiam ler e escrever em português. Mesmo o nome desse grupo reflete uma suposta “superioridade” desses agentes altamente treinados e de grande competência. O termo *ambaquista* deriva do “povo de Ambaca”, que na opinião dos portugueses eram um modelo da “civilização luso-africana” (Henriques, 1997: 119).

Os africanos, experientes mercadores que eram, sabiam bem o valor das mercadorias que adquiriam e das “peças” que forneciam, e geralmente não se interessavam por trocar os escravos por apenas um tipo de produto, por melhor que ele fosse. Era necessário que os negreiros e seus agentes do tráfico no interior apresentassem uma panóplia de mercadorias, que além dos tradicionais itens, como tecido, *geribita*, tabaco, armas de fogo e pólvora, continha também miçangas, pérolas, manilhas de cobre, espelhos, objetos de vidro, tecidos raros e coloridos, etc (Medina & Henriques, 1996: 143; Thornton, 2004: 122). O *sertanejo* Jose de Assumpção Mello levou em sua viagem ao interior angolano (a leste da região de Luvale), no começo da última década do século XVIII, mais de uma qualidade de têxteis – tecidos europeus e indianos – além de miçangas, para o “resgate” de escravos (Ferreira, 2003: 116-117).

Atraídos por esses produtos, os líderes do povo *Imbangala* estabeleceram uma rede comercial com os *sertanejos* e *pumbeiros* a serviços dos negreiros sediados em Benguela. A presença de produtos europeus e asiáticos no planalto “angolano”, em especial os têxteis, teria sido um dos fatores responsáveis pelo estabelecimento de uma fabricação regular de “peças” para exportação atlântica (Curto, 2002: 272-273). Muitas

vezes as condições para a venda de escravos para o mercado atlântico eram deveras tentadoras. Em momentos de grande demanda de escravos nas praças brasileiras, houve casos de negreiros contrabandearem ouro para a aquisição da cobiçada mercadoria⁸. A crescente oferta africana de escravos, portanto, não era gerada somente pelas forças do mercado, mas refletia a aceitação do tráfico negreiro como uma atividade legítima, além de muito rentável (Lovejoy, 2002: 98). Portanto, o alargamento do tráfico de escravos dentro do território africano se deve, sobretudo, aos africanos que aceitaram as regras do comércio negreiro (Medina & Henriques, 1996: 130).

Os africanos foram capazes de resistir militar e politicamente à presença europeia em seus territórios até fins do século XVIII. Em princípios do século XIX, os portugueses ainda estavam bastante confinados em partes da costa, como Luanda e Benguela. No interior, a presença portuguesa podia ser sentida pontualmente nas fortalezas (ou presídios), instalações de caráter militar e comercial, consideradas “ilhas destinadas a assegurarem a autoridade portuguesa em território efetivamente controlado pelas autoridades africanas”. (Henriques, 1997: 105; Henriques, 2004: 27). Essa capacidade de resistir teria inclusive moldado o comércio na região. A impossibilidade de explorar mais profundamente os recursos naturais africanos – devido a grande resistência das autoridades locais à presença estrangeira – teria feito com que o tráfico de escravos se tornasse o grande negócio para aqueles marinheiros saídos dos portos europeus. (Eltis, 1999: 153).

A presença ativa e forte de agentes africanos no comércio transatlântico foi um dos fatores responsáveis pela importância das diversas culturas desse continente na construção do mundo atlântico, embora não representem uma continuação dos costumes trazidos por esses diversos povos (Thornton, 2004: 53-46). A transmissão de imaginários, costumes e informações aconteceu de forma muitas vezes simultânea. É preciso ter cuidado com a idéia de que as conexões entre África e Brasil se estabeleceram a partir da “transmissão” desses valores da África e sua “preservação” em terras brasileiras. Teria ocorrido, na verdade, uma relação de “similaridades”⁹. (Miller, 2004: 101). O processo de invenção dessa tradição mutável (a re-encenação e re-significação do passado) afasta qualquer acesso imediato a uma identidade original ou

⁸ Esse exemplo será visto mais tarde, ao tratarmos da trajetória de Desidério Jose Marques da Rocha. Processo sobre o marinheiro Desidério Marques da Rocha – ANTT - JU, FF, Angola – mç. 28 doc. 8.

⁹ Além de não haver uma transmissão linear desses costumes africanos para os seus descendentes nas Américas, esse processo de transmissão e re-elaboração de culturas no Atlântico podia ter caminhos inversos. Ainda são necessários mais estudos sobre o refluxo dos costumes, ou seja, das influências “brasileiras” em territórios africanos (Curto & Lovejoy, 2004: 13).

uma tradição simplesmente “recebida” (Bhabha, 2003: 21). O mesmo acontecia com os portugueses ao se inserirem no mundo atlântico. Deixavam de ser meramente portugueses para se tornarem membros de um espaço muito mais amplo e complexo, cortado por vários interesses e costumes, influências que vinham de diversas direções (Bailyn, 1996: 20-13).

Cultura e Identidade no Atlântico

Devido a grande diversidade que pode ser encontrada nas sociedades que compõem o mundo atlântico – sejam elas anteriores à abertura desse oceano a partir do século XV, sejam elas “sociedades inéditas” – seria um tanto forçado tentarmos delimitar aqui uma espécie de “cultura atlântica” unificante. As várias influências sofridas pelo mundo atlântico dificultam ainda mais as tentativas de delimitação dessas culturas. Como afirmam Jose Curto e Paul Lovejoy na introdução do livro *“Enslaving Connections”*, as atividades negreiras na “Era da escravidão” ajudaram a definir essas identidades que engendraram as novas sociedades do “mundo global”, tanto para os “brancos” quanto para os “negros” (Curto & Lovejoy, 2004: 11)

O resultado das interações entre as diferentes culturas atlânticas – tanto daquelas que viviam às margens do oceano, quanto daquelas mais ao interior – não foi uma única “sociedade atlântica”, mas uma gama de várias sociedades atlânticas, fundamentalmente diferentes entre si e daquilo que seriam, caso não estivessem em contato com esse mundo. (Eltis, 1999: 141). Adotar uma perspectiva atlântica de análise da História não significa acreditar na existência de uma “comunidade atlântica” coesa, ou mesmo de uma “cultura atlântica” partilhada por todas as sociedades inseridas nesse recorte (Games, 1999: 1640). Pelo contrário, essa é uma realidade imbricada, como uma nebulosa em perpétuo movimento, ao invés de um sistema bem definido.¹⁰ (Gruzinski, 2001: 52).

A “identidade” é outra categoria que deve ser problematizada ao tratarmos das sociedades do Atlântico e seus representantes. A questão da identidade está muito

¹⁰ Afastando-se dos modelos que engessam a cultura e a identidade, podemos nos aproximar do chamado “modelo da nuvem” para a análise das culturas e das identidades. Assim como uma nuvem, culturas e identidades apresentam-se de forma desesperadamente complexa, imprecisa, mutável, flutuante. Estando sempre em movimento, a presença do aleatório e da incerteza é exatamente o que confere às mestiçagens seu caráter impalpável e paralisa grande parte dos esforços de compreensão. (Gruzinski, 2001:52 e 61).

ligada, nos estudos mais atuais de antropólogos e historiadores, à questão da cultura, sendo essa não mais entendida como algo fixo e rigorosamente limitado, mas como uma experiência historicamente construída (Almeida, 2003: 25, Ginzburg, 2001: 16-17). Assim sendo, seria necessário, em primeiro lugar, referirmo-nos às identidades no plural, conscientes que estamos lidando com uma categoria fluida e temporária. Longe dos grandes sistemas estruturalistas que congelavam a cultura e a identidade, devemos nos ater às múltiplas identidades dos homens e mulheres comuns, que se adaptavam às situações diversas, inserindo-se no mundo de acordo com o que sua situação social e cultural os permitia, mas sem tornarem-se meros coadjuvantes de suas próprias histórias. Apesar dos condicionamentos culturais e do dito processo de “aculturação” sofrido por africanos (escravos ou não) no contexto atlântico, os homens e mulheres desse mundo orientavam-se por estratégias móveis e conseqüentes de suas experiências históricas, que lhes permitia reformular culturas, valores e até mesmo identidades.

Uma vez entendida a cultura como algo historicamente construído, e a tradição como inventada e não estática (Hobsbawm, 2002: 22-35), podemos entender as constantes criações e recriações de identidades como estratégias de resistência adaptativa, motivadas por interesses particulares e circunstâncias variadas. Elas não eram fixas, mas modificavam-se de acordo com as necessidades e interesses desses em suas relações de dominação com os demais povos do Atlântico (Thornton, 2004: 49). As identidades são produtos de processos contínuos (Mark, 2002: 5). Devemos entender que cada indivíduo é dotado de uma série de identidades que são utilizadas sucessiva ou simultaneamente, dependendo do contexto. Essas identidades têm referências mais ou menos estáveis, mas se definem a partir de relações e interações múltiplas ligadas a “capacidades variáveis de interiorização ou de recusa das normas inculcadas”. (Gruzinski, 2001: 52-53). Elas podiam inclusive ser genericamente conferidas a grupos de africanos ou ameríndios por marinheiros e colonizadores europeus, que não sendo capazes de respeitar e compreender as particularidades de cada um desses povos, imprimiam-lhes uma identidade estereotipada e uniformizante (Almeida, 2003: 25-26). A representação das diferenças não deve ser naturalizada, ou entendida como traços culturais ou étnicos pré-estabelecidos, “inscritos na lápide fixa da tradição” (Bhabha, 2003: 20).

Mesmo categorias bastante “modernas”, que vieram substituir outras mais “antigas” e problemáticas, podem tornar-se demasiado imprecisas quando utilizadas para o estudo do Atlântico. Isso acontece com “etnia”, categoria amplamente utilizada

por historiadores, sociólogos e antropólogos em suas pesquisas, principalmente em África e nas Américas pré-colombianas. Muitos assumem que as etnias podem ser encontradas nessas regiões há muito tempo, servindo, portanto, de base para a organização dos estudos sobre os povos que ali habitavam. Sendo assim, na historiografia atlântica e africana, categorias como Bantos, Haussás, Iorubas, são utilizadas de forma “frouxa”, imprimindo identidades fixas a povos que estavam em constante processo de mestiçagem. E essas mudanças na costa atlântica africana podiam ter suas origens em outras partes do oceano, inclusive através do “refluxo” de influências vindas do Brasil para o continente africano¹¹.

As etnias quando utilizadas para o estudo de determinadas sociedades e de suas características próprias podem deixar a impressão de um grupo isolado ou culturalmente puro, que combate contra os inimigos externos pela sua unidade. Devemos nos lembrar que etnias são construtos artificiais, uma caixa arbitrária moldada para incluir algumas pessoas e excluir um grande número de outras possibilidades. Provavelmente a maneira mais segura e indicada de trabalhar com as identidades étnicas seja usá-las como um filtro histórico, como lentes de aumento para uma melhor visualização das particularidades atlânticas, e nesse processo decifrar o significado dessas identidades étnicas e o seu papel no mundo Atlântico¹². (Lovejoy, 2004: 105 - 106).

Como as pessoas se identificam etnicamente? A resposta pode variar bastante, já que na maior parte das vezes, os indivíduos pertencem à etnia que dizem pertencer. Não há maneira exata ou “científica” de saber onde começa uma etnia e quais os padrões que ela segue, uma vez que ela está em constante transformação e reinvenção.

Longe de casa e de sua cultura local, alguns escravos africanos de diferentes áreas (assim como acontecia com os indígenas de várias etnias, aldeados por jesuítas) assumiram uma nova identidade que lhes foi conferida, o que lhes garantiria uma sensação confortante de pertencimento a um grupo e permitia a re-elaboração de uma cultura africana nas Américas (Almeida, 2003: 28). Essa cultura englobava as várias experiências africanas, o trauma resultante da travessia forçada pelo Atlântico, as idéias e instituições européias e mesmo as influências ameríndias. Forjava-se assim uma nova cultura e a idéia de uma “identidade africana unificadora”. Identidades como Nagô, Jeje,

¹¹ Ao falar das influências recebidas em África através do “refluxo” atlântico, tenho em mente os trabalhos de Pierre Verger “Fluxos e Refluxos”, Alberto da Costa e Silva “Um Rio Chamado Atlântico”, e de Russell-Wood “Um Mundo em Movimento”.

¹² Peter Mark é um dos historiadores que questionam a possibilidade da existência das identidades étnicas antes do período colonial, antes do século XIX (Mark, 2002: 07).

Cabinda, Angola, Benguela, Moçambique, etc., eram forjadas no Brasil, principalmente por aqueles escravos urbanos reunidos nas conhecidas “nações”¹³. (Costa e Silva, 2003: 158). Os escravos “angolanos” – angolas ou benguelas – que chegavam ao porto do Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII formavam uma “comunidade de escravos”, baseada nessas identidades forjadas pela escravidão, que muitas vezes não existiam previamente em África. (Miller, 2004: 99). Por outro lado não havia uma “identidade africana” que impedisse guerreiros e comerciantes africanos de escravizarem outros africanos. Eles não estavam escravizando seus “irmãos de cor” (embora existissem casos de escravização de irmãos consangüíneos), mas na maioria das vezes estavam escravizando seus inimigos. (Lovejoy, 2002: 55).

Outra influência muito forte na formação das identidades daqueles envolvidos diretamente com o trato com o mar e a travessia (*the middle passage*) diz respeito às práticas próprias da vida marítima, adaptações das circunstâncias que esse tipo de trabalho impunha. Uma das mais marcantes características dessa “cultura dos marinheiros” é o confinamento espacial, que resulta na possibilidade de uma intensa interação cultural. A própria vida a bordo traduz bastante esta diversidade, onde podiam ser encontrados homens das mais diversas origens. Em um mesmo convés, europeus, africanos, brasílicos; homens livres e escravos; jovens e velhos; profissionais importantes como carpinteiros, e moleques ajudantes escolhidos entre os escravos transportados para servirem de substitutos de algum tripulante morto (Rodrigues, 2005; 190). Entre os tripulantes do navio São Joaquim Augusto, de propriedade do negreiro e capitão-tenente **Joaquim Jose de Barros**, irmão de **Antonio Jose de Barros**, muitos homens provindos de Lisboa e do norte de Portugal (Pena Fiel, Vila de Monção, Braga, São João da Foz, Lessa da Palmeira, Matosinhos, Bragança, Alcabaça, Viseu, Aveiro, Coimbra, e especialmente da região do Porto) misturavam-se com marujos vindos dos Açores (Ilha do Pico, Ilha de São Miguel, Ilha do Faial), do Rio de Janeiro, da Bahia, de Londres, de Goa, e mesmo um “*preto do capitão, de nação Angola*”, batizado por ele como **Jose de Barros**¹⁴.

Os homens do mar, fossem eles simples grumetes ou oficiais de carreira, viviam enclausurados em um espaço comum, onde conviviam com outros de origens, culturas e

¹³ Para mais informações sobre as “nações” africanas em território brasileiro em fins do século XVIII, ver KARASCH, Mary C. “Guiné, Mina, Angola, Benguela. African and Crioulo natos in central Brazil (1780-1835). In: CURTO, José C. & LOVEJOY, Paul E. *Enslaving Connections: Changing Cultures of Africa and Brazil during the Era of Slavery*. New York, Humanity Books. 2004. pp 173-186.

¹⁴ Lista de tripulantes do navio São Joaquim Augusto, do capitão Joaquim Jose de Barros – AHU, CU, Rio de Janeiro, cx 134, doc 10663; AHU, CU, Rio de Janeiro, cx 129, doc 10270.

crenças totalmente diferentes das suas. Poder-se-ia dizer que eles se encontram em um espaço de fronteira entre diversas culturas que povoam o Atlântico. São assim personagens de grande complexidade, e possibilitam que vislumbremos a formação de mais uma cultura; mistura de costumes, instituições, valores e mercadorias.

Podemos dizer, então, que identidade e cultura são categorias que devem ser constantemente questionadas e redefinidas de acordo com o contexto histórico a que pertencem, especialmente quando o recorte espacial se dá em uma região de intensas trocas simbólicas, como é o caso das sociedades atlânticas. Não podemos dar a essas categorias valores fixos, uma vez que elas se encontram em constante litígio e redefinição, e suas recriações dependem somente das estratégias de resistência adaptativa escolhidas pelas pessoas envolvidas no processo histórico. Da mesma forma que os africanos assumem novas identidades para se integrarem a uma nova realidade imposta pelo Atlântico da modernidade, os europeus envolvidos no tráfico negreiro assumem novas posturas, de acordo com as necessidades que encontram em seu trato marítimo.

Marinheiros, Nегreiros, Escravos e Fazendas

Negreiros eram homens que traficavam escravos. Exerciam a tarefa cruel de comprar e vender seres humanos, comércio fundamental para o funcionamento das sociedades modernas emergentes da expansão atlântica. Em fins do século XVIII esses traficantes de escravos atingiram o auge de suas atividades, comercializando números sem precedentes de “peças” africanas, especialmente nos mares do Atlântico Sul. O pico das negociações negreiras entre os portos de “Angola” e Brasil coincidiu com a era das revoluções e das lutas por direitos e liberdades na Europa. Contemporâneos do iluminismo e do humanismo, esses negreiros pareciam estar em contradição com o mundo que os cercava. Mas certamente não eram os representantes das trevas da ignorância e da brutalidade em um século de luzes, como por vezes são apresentados em livros didáticos e literários.

Assim como definida a “identidade no Atlântico” (com múltiplas influências e em um constante processo de mudança e adaptação), a construção de um conceito de “negreiro” corre o risco de formar uma imagem caricaturada e preconceituosa desses agentes do tráfico, com um conseqüente engessamento dessa imagem e por sua vez, do

próprio conceito. São muitas as origens daqueles envolvidos com o tráfico de escravos. Eles podiam ser da Europa, da África, ou nascidos em continente americano, e se fundiam através das práticas culturais emergentes das interações atlânticas (Medina & Henriques, 1996: 94 & 124; Thomas, 1997: 132-133; Miller, 1988: 245; Alencastro, 2002: 379). Vinham de várias posições sociais também, desde fidalgos europeus e líderes africanos, a miseráveis marinheiros, livres ou escravos. Alguns herdaram a atividade dos antepassados provindos de grupos de cristãos-novos do século XVI, tradicionalmente ligados ao comércio¹⁵ (Miller, 1996: 154; Ventura, 1999: 117). Para sobreviver nesse agitado espaço transcontinental, esses homens assumiam identidades variadas e exerciam múltiplas funções. (Thornton, 2004: 170-171, Costa e Silva, 2004: 10 & 21; Costa e Silva, 2002: 93; Verger, 1987: 65-67)

Assim sendo, ao forjarmos uma identidade própria desses negreiros, temos que manter em mente a grande diversidade das influências que engendraram o mundo atlântico, do qual o negreiro é um agente e um produto. Encontrar as diferenças entre os vários agentes do tráfico de escravos e posicioná-los em uma hierarquia precisa é uma tarefa dura de executar, e que seria provavelmente frustrada pelas complexidades desse mundo atlântico. Mesmo assim, visando uma instrumentalização do conceito de “negreiro”, pretendo aqui analisar algumas das facetas que podem ser encontradas na documentação, a respeito desses traficantes.

O “negreiro”, como entendido nesta dissertação, pode ser definido, em primeiro lugar, como o comerciante envolvido no tráfico transatlântico de escravos, mais especificamente aqui, em finais do século XVIII, momento de maior expansão da atividade negreira (Manning, 1988: 18). Como sugere o termo “negreiro”, os africanos eram as principais vítimas desses traficantes. Embora centenas de milhares de “ameríndios” tenham sido escravizados e comercializados dentro do continente americano (Couto, 1995: 299-303), essa operação diferenciava-se do tráfico negreiro, pois não era necessário atravessar o Atlântico. A travessia – também conhecida entre os estudiosos do tráfico com *“the middle passage”* (Klein, 2002: 129- 159, Rodney, 1975: 135; Nizza da Silva, 1986: 542) – portanto, é uma das características definidoras desses negreiros que procuramos. Eles são, antes de tudo, homens do mar, responsáveis por

¹⁵Um acordo entre a Coroa portuguesa e comerciantes judeus, em 1601, permitiu o estabelecimento desses comerciantes “infieis” em regiões africanas sob o “controle” português. Esses negreiros judeus se estabeleceram com suas casas comerciais na Guiné (no senso lato da palavra) contribuindo fortemente para o surto econômico das “feitorias guineenses” no século XVII (Marques, 2003: 245-346; ver também Ventura, 1999).

conectarem esses diversos “mundos transatlânticos”, exercendo uma tarefa difícil que requeria muita habilidade e coragem (Curto & Lovejoy, 2004: 12). Deviam cruzar esse imenso oceano em navios de madeira, movidos pelos ventos e pelas correntes marítimas (em viagens que levavam meses) levando a bordo cerca de 400 escravos vivos, mais tripulação e passageiros, alimentando a todos e mantendo não só a disciplina, mas a moral dos marujos elevada. (Thornton, 2004: 218; Rodrigues, 2005: 185; Thomas, 1997: 114-117). Não era tarefa simples. E esse comércio arriscado e complexo era parte fundamental de todo o funcionamento dos planos europeus de conquistarem o Atlântico e as Américas. (Medina & Henriques, 1996: 175-179; Abramova, 1981: 24-26; Florentino, 2002: 10).

O negreiro, portanto, constitui-se de uma mistura de marinheiro e comerciante. Havia outros investidores indiretos do tráfico de escravos – chamados por Klein (2002: 81) “sócios passivos” – pessoas que não exerciam nenhuma função na travessia e que muitas vezes não tinham contato algum com as “peças” transportadas. Eles forneciam os créditos necessários para a montagem das “carregações” (Miller, 1988: 250; Miller, 1996: 155; Medina & Henriques, 1996: 150-151; Curto, 2002: 157; Florentino, 2002: 116) ou compravam ações de grandes empresas traficantes de escravos, como a *Royal African Company*, empresa negreira inglesa de capital majoritariamente privado (Klein, 2002: 24-25) que tinha entre seus investidores o “filósofo da liberdade” John Locke (Thomas, 1997: 14). O grande abolicionista e poeta Castro Alves teve sua educação financiada com o dinheiro do tráfico de escravos. Sua madrasta (Maria Ramos Guimarães) pagou os estudos do enteado com o dinheiro provindo dos navios negreiros que herdara de seu primeiro marido, o capitão Francisco Lopes Guimarães (Costa e Silva, 2006: 110-115). O déspota esclarecido português, o Marquês de Pombal, era juntamente com sua esposa, um dos investidores do tráfico de escravos através da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (Carreira, 1978: 44). Essa participação de membros do governo no tráfico de escravos continuou no Brasil independente. Muitos homens com cargos administrativos e políticos, entre eles Ministros, Conselheiros de Estado, Senadores e Deputados, estavam envolvidos, pelo menos indiretamente, com o comércio negreiro (Honório Rodrigues, 1964: 195).

Mas o “negreiro”, como estudado aqui, tem sua vida conectada à carreira e à vida marítima, mesmo não sendo ele o principal responsável pela pilotagem da embarcação. Chamados no século XVI de “mestres de navios”, os responsáveis pela carga, por vezes, não tinham conhecimentos náuticos, limitando-se a administrar

os demais aspectos da travessia e o cumprimento dos contratos e licenças (Ventura, 1999: 64). Mesmo assim, eles estavam presentes no navio, acompanhando de perto o investimento e sofrendo as condições e privações da vida em alto mar¹⁶.

É importante que façamos uma diferenciação básica entre o negreiro – o capitão-trafficante, que investia e muitas vezes comandava pessoalmente essa complexa atividade comercial – do marinheiro que servia no navio negreiro. Eles partilhavam muitas práticas e crenças comuns, devido ao confinamento que suas profissões os impunha, mas ocupavam posições bem diferentes nas sociedades atlânticas.

O marinheiro era o responsável pelo trabalho mais pesado e sujo da travessia. Lidava com a carga e com as tarefas mais penosas do dia-a-dia a bordo. Vivía uma vida subordinada ao trabalho, debaixo de regras rígidas de disciplina e isolamento, onde se travava uma constante batalha contra as dificuldades impostas pela natureza e os conflitos contra a exploração e a hierarquia. Embora fosse possível encontrar alguns marinheiros de carreira pelos portos atlânticos a oferecer seus serviços, a crueldade da vida em alto mar afastava muitos homens do recrutamento voluntário nessa carreira. Esse cargo era ocupado geralmente por homens pobres, que viam na carreira das Índias uma maneira de fazer fortuna (caso sobrevivessem) e de muitos recrutamentos compulsórios, a maneira mais comum de se entrar em um navio, como no caso de cativos e degredados. Além de mal remunerados (e em alguns casos, nunca o eram) e de viverem sob grande pressão disciplinar, os marujos tinham muitas vezes de lidar com o problema da alimentação e da água, freqüentemente racionadas, que não raras vezes estavam estragadas¹⁷. (Rodrigues, 2005: 160-190). As disenterias e febres que matavam vários escravos transportados nos navios negreiros – uma média mínima de 8,8% da carga, em viagens no século XVIII (Klein, 2002: 150), embora em algumas travessias podiam representar uma perda de um terço da carga (Thornton, 2004: 218-219 e 223) – também vitimavam muitos dos tripulantes dessas embarcações. Os índices de mortalidade desses marinheiros “brancos”, que trabalhavam nas embarcações negreiras, são mais elevados do que daqueles tripulantes que operavam em outros navios (Klein, 2002: 151-152, ver também Russell-Wood, 1998: 185-191).

¹⁶ Francisco Xavier dos Reis, negreiro português que operava na rota Salvador – Benguela, é um exemplo de “mestre de navio” que não tinha conhecimentos náuticos, mas era também um homem do mar. Sua trajetória será apresentada no capítulo III.

¹⁷ O Alvará Régio que regulamentava o tráfico de escravos no Atlântico determinava que se levasse comida para alimentar as “peças” três vezes ao dia, e que a água fosse em abundância, “*para lhes darem de beber em cada um dia uma canada infalivelmente*” (Neves, 2002:10). Mas a realidade era bem diferente, e segundo relatos do século XIX, a falta de água poderia causar a morte de uma carga inteira de escravos (Walsh, 1985: 215).

Esses aventureiros portugueses viam na vida marítima uma carreira que poderia os levar a riqueza e ao reconhecimento social. Ao concluírem a travessia, eram pagos em “cabeças” ou “peças” (de acordo com uma tabela decrescente, refletindo a hierarquia sócio-profissional) o que lhes possibilitava começarem suas próprias negociações negreiras, investindo em mais mercadorias para as trocas. (Medina & Henriques, 1996: 110; Klein, 2002: 80-83; Costa e Silva, 2002: 101; Florentino, 2002: 111-112). Um negreiro competente não demorava a ficar rico (Costa e Silva, 2006: 19-20). Tendo sorte, poderia fazer fortuna com 3 ou 4 viagens. (Klein, 2002: 82) Com o crescimento de seus investimentos e prestígio, ao acumularem riquezas compravam títulos de nobreza, militares e honoríficos. Firmavam-se como importantes e respeitáveis membros da sociedade, possuidores de títulos de familiar do Santo Ofício e hábito de alguma ordem militar que conferiam prestígio social ao negociante de grosso trato. Obter cargos na oficialidade miliciana¹⁸ era muito importante, e eles podiam ser conferidos pela Coroa lusitana como retribuição a valerosos serviços prestados. (Boxer, 2002: 309; Pantoja, 1998: 110; Nizza da Silva, 1998: 135-136; Olival, 2001: 51-53).

A freqüente presença ativa de escravos nas atividades comerciais no Atlântico, especialmente no tráfico negreiro (Medina & Henriques, 1996: 94), também demonstra a grande diversidade encontrada entre os negreiros. Se para alguns o recrutamento para a vida a bordo significava a perda da liberdade, paradoxalmente esse foi o caminho para a libertação de outros. Há relatos de escravos que utilizaram os navios como uma “rota de fuga” de sua condição (Rodrigues, 2005: 19). No serviço marítimo, alguns desses cativos encontravam grande mobilidade e “liberdade”, exercendo tarefas indispensáveis para o funcionamento do tráfico transatlântico de escravos (Lovejoy, 2002: 39; Klein, 2002: 85-86). Alguns viajavam desacompanhados de seus senhores, como administradores e comerciantes, negociando escravos no interior africano e levando a carga para o embarque nos portos atlânticos (Henriques, 1997: 116), ou mesmo cruzando o oceano, comprando as “peças” nos portos africanos e trazendo a carga de volta para o Brasil (Costa e Silva, 2002: 93-94; Curto, 2003: 08). Depois de anos de labuta, comprando e vendendo outros escravos em nome de seu senhor, alguns conseguiam comprar sua alforria, e seguir suas carreiras, agora como livres negociantes

¹⁸ Carta de Padrão e tença a Joaquim José de Barros pelos serviços de Antonio da Costa Barros Guimarães – ANTT, RGM, Dona Maria I – lv. 14, fl. 12v.; .Patente de confirmação de Joaquim Jose de Barros no posto de capitão-tenente honorário da cidade do Rio de Janeiro para o porto de Lisboa – ANTT, CDMI, lv. 36 fl. 190.; Carta Patente do sargento-mor Antonio Jose de Barros – ANTT, RGM Dona Maria I, lv. 24, fl. 254v.; Patente de confirmação de Joaquim Jose de Barros no posto de capitão-tenente honorário da cidade do Rio de Janeiro para o porto de Lisboa – ANTT, CDMI, lv. 36 fl. 190.

no mundo atlântico. Passavam de uma função economicamente passiva no tráfico (como mercadoria), para negreiros de grossos cabedais. (Costa e Silva, 2003: 160; Costa e Silva, 2004: 19-39, Curto, 2003: 09). As trajetórias de alguns libertos que se tornaram ricos negreiros são um alerta para a grande diversidade de histórias possíveis dentro do mundo atlântico. João de Oliveira e Francisco Felix de Sousa são exemplos desses escravos que se tornaram grandes e importantes traficantes. (Costa e Silva, 2003: 119; Law, 2004: 187-211). Para a costa centro-ocidental, servem como exemplo desta mobilidade entre escravos, Antonio Marcelino (1782) e Francisco Lourenço (1802) (Curto, 2003: 08 – nota 34).

Os capitães de navios eram a autoridade máxima a bordo, os representantes da Coroa no ultramar. As cartas patente¹⁹ e de piloto²⁰ necessárias para a navegação atlântica eram expedidas por sua majestade (Santos Júnior, 1973: XIX; Rodrigues, 2005: 164). Muitas vezes, através dessas cartas, o rei (ou rainha) apenas confirmava esses negreiros nas patentes militares que, na prática, eles já ocupavam. Em tempos de guerra, exerciam funções militares – importantes aliados na batalha – inclusive arcando com as despesas para a montagem de tropas e expedições que iriam combater a serviço da Coroa²¹. (Miller, 1988: 252, Boxer, 2002: 308-310) Além de defenderem interesses comerciais próprios, esses traficantes ao entrarem nessas guerras – bancando por vezes todos os custos – esperavam ser recompensados por parte do rei ou rainha com alguns títulos militares ou de nobreza. (Nizza da Silva, 1998: 135; Olival, 2001: 107) Portanto, o negreiro, além de ser um comerciante e um marinheiro, era muitas vezes o representante do poder real e o forte braço militar da Coroa portuguesa²².

Somavam ainda a todas essas funções, o papel de mensageiros do mundo atlântico, uma espécie de “correio” ou serviço de entregas (Costa e Silva, 2003: 158).

¹⁹ Carta de Padrão e tença a Joaquim José de Barros pelos serviços de Antonio da Costa Barros Guimarães – ANTT, RGM, Dona Maria I – lv. 14, fl. 12v.; Patente de confirmação de Joaquim Jose de Barros no posto de capitão-tenente honorário da cidade do Rio de Janeiro para o porto de Lisboa – ANTT, CDMI, lv. 36 fl. 190.; Carta Patente do sargento-mor Antonio Jose de Barros – ANTT - RGM Dona Maria I, lv. 24, fl. 254v.; Patente para o Posto de Ajudante da Companhia de Auxiliares da Capitania do Reino d'Angola de Antonio Jose de Barros – ANTT, CDMI, lv. 32 fl 328v.

²⁰ Carta de Piloto a Joaquim Jose de Barros – ANTT – CDMI, lv. 80 fl. 198v.; Carta de Piloto para diversos capitães – ANTT – CDMI, lv. 80 fl. 127.

²¹ Habilitação para familiar do Santo ofício de Antonio da Costa Barros Guimarães - ANTT, HSO, “Antonio”, mç. 151 doc.2418.

²² Visita do Ouro ao Navio São Joaquim Augusto e auto de insubordinação de serventes durante a viagem e as punições executadas. Lisboa, 23 de Dezembro de 1793. AHU, CU, Rio de Janeiro, cx 150, doc 11475; Carta de Padrão e tença a Joaquim José de Barros pelos serviços de Antonio da Costa Barros Guimarães, RGM, Dona Maria I – lv. 14, fl. 12v.; Patente de confirmação de Joaquim Jose de Barros no posto de capitão-tenente honorário da cidade do Rio de Janeiro para o porto de Lisboa – ANTT CDMI, lv. 36 fl. 190.

Era através desses capitães e de suas embarcações negreiras que grande parte das encomendas²³, das correspondências e das novidades de além-mar chegavam. Assim como as cartas, as pessoas que pretendiam chegar a outra margem do oceano muitas vezes recorriam aos serviços desses negreiros²⁴, por vezes dividindo o espaço com a carga de “peças” africanas e seu sofrimento (Pantoja, 1998: 104; Alencastro, 2002: 85).

O capitão-negreiro detinha o poder sobre todas as pessoas e coisas a bordo, e com essa autoridade mantinha um rígido sistema disciplinar e hierárquico, necessários para o sucesso da viagem. Abaixo dele estava o piloto, a quem cabia a navegação, a pilotagem. Subordinado imediatamente ao piloto estava o sota-piloto e o mestre, que comandavam os marinheiros e os grumetes. Essa linha hierárquica era rigorosamente mantida, e a quebra dessa ordem podia ser considerada uma insubordinação passível de punições que variavam ao gosto do capitão (Santos Júnior, 1973: XX; Rodrigues, 2005: 185 - 193 & 200). Com regras rígidas e punições severas, os capitães dos navios negreiros procuravam garantir a execução dos trabalhos necessários para as complexas empreitadas atlânticas. Mas como homens do mar experientes, eles sabiam que deviam dosar bem sua autoridade para assegurar que a travessia ocorresse bem. Navegar era um verbo conjugado no plural; não se traficava escravos sozinho.

O capitão-tenente **Joaquim Jose de Barros** teve que dosar sua autoridade e recuar para garantir que a jornada chegasse ao fim, em uma travessia em seu navio São Joaquim Augusto, da cidade do Rio de Janeiro para o porto de Lisboa,²⁵. Por volta das sete horas da manhã, enquanto comiam no convés, Joaquim Jose de Barros sentiu-se ofendido pelos modos do servente **Antonio Afonso Jacome** e repreendeu-o frente aos demais marinheiros. Para sua surpresa, o servente respondeu-lhe de forma desrespeitosa, o que incitou a ira de Joaquim Jose. O capitão-tenente reagiu na forma violenta de costume, e avançou para castigar fisicamente o insubordinado. Ao perceber que apanharia, o servente Antonio Afonso partiu aos berros para cima de seu capitão, dizendo “*em altos gritos os impropérios que quis, continuando nesse terrível motim diante de todos que assim a presenciaram*”, e ameaçando tirar tudo a limpo quando chegassem em terra firme. Agia “*sem o menor respeito que de justiça devia ter ao seu*

²³ Remessa de tábuas de Tapinhão para o Arsenal Real da cidade de Lisboa, no navio São Joaquim Augusto, do capitão Joaquim Jose de Barros – AHU, CU, Rio de Janeiro, cx 125, doc. 10038.

²⁴ Viagem ao Rio de Janeiro a bordo do Navio Nossa Senhora da Fé e Bonança, de que é capitão Antonio da Costa Barros, levando consigo o padre Manoel Tomás da Costa. Lisboa, 8 de novembro, 1749- AHU, CU, Rio de Janeiro, cx. 42 doc. 4356.

²⁵ Visita do Ouro ao Navio São Joaquim Augusto e auto de insubordinação de serventes durante a viagem e as punições executadas. Lisboa, 23 de Dezembro de 1793. AHU, CU, Rio de Janeiro, cx 150, doc 11475.

capitão, que também é seu amo na razão de proprietário do mesmo Navio”. Joaquim Jose de Barros ciente das conseqüências que poderiam surgir de tal ato de insurreição, ordenou aos demais marujos *“na razão daquele levantado ter cometido crime, o houvessem de prender, à ordem de Sua Majestade*”. No entanto os marinheiros não obedeceram à ordem do capitão-tenente, e dois deles, Antonio da Costa e Jose Gomes, responderam pelos demais que *“não o prendias e que não eram quadrilheiros*”. Essa nova insubordinação não podia ser punida, o que deixou os marujos *“na maior satisfação por observarem vitória do seu partido*”. Sendo assim, o capitão-tenente Joaquim Jose de Barros teve que voltar atrás as suas ordens. Frente a um eminente motim generalizado a bordo, *“não houve remédio senão ceder, e recorrendo o dito capitão à prudência necessária se calou, ficando a prisão pretendida sem efeito*”. Esses homens do mar dependiam uns dos outros para que chegassem em segurança a outra margem, para que pudessem seguir com suas vidas. Sem essa união básica, nem o negreiro, nem o grumete, sobreviveriam ao Atlântico.

Alguns desses capitães de navios provinham de famílias abastadas de Portugal, fidalgos destinados às mais altas patentes militares da Real Armada. A entrada no posto de guarda-marinha da Armada estava reservada aos jovens pretendentes que pudessem provar sua ancestralidade nobre, conforme a regulamentação expedida pelo Marquês de Pombal em julho de 1761 (Santos Júnior, 1973: XX; Klein, 2002: 79-85). Aos demais marinheiros portugueses que almejavam uma carreira militar – a maior parte provinda de humildes famílias de lavradores do norte de Portugal (Nizza da Silva, 1998: 149) – a carreira na Real Armada e os postos de oficiais estavam vetados pelas limitações impostas pelas regulamentações pombalinas. A carreira na marinha mercante era, portanto, a alternativa para ascensão econômica e social²⁶. Serviam assim à Coroa portuguesa, exercendo as funções militares que mais tarde seriam confirmadas através das mercês e cartas patente. Dessa forma, os capitães de navios comerciais que prestassem valiosos serviços à sua majestade atingiam patentes militares reservadas aos fidalgos²⁷, e se tornavam membros de ordens militares importantes na sociedade portuguesa setecentista (Pantoja, 1998: 110; Nizza da Silva, 1998: 135; Olival, 2001:

²⁶ Habilitação para familiar do Santo officio de Antonio da Costa Barros Guimarães – ANTT, HSO, “Antonio”, mç. 151 doc.2418.

²⁷ Carta de Padrão e tença a Joaquim José de Barros pelos serviços de Antonio da Costa Barros Guimarães – ANTT, RGM, Dona Maria I – lv. 14, fl. 12v.

52; Santos Júnior, 1973: XIX), como a Ordem de Cristo²⁸, Ordem de Avis e Ordem de Santiago da Espada²⁹.

Fazendo-se negreiro: comerciantes portugueses nas rotas do tráfico.

A carreira de traficante de escravos no Atlântico era repleta de dificuldades, e não eram muitos os marinheiros que sobreviviam ao desgastante e mortífero ofício para se tornarem importantes negreiros. O sofrimento acompanhava a vida dos homens do mar, em especial daqueles que, não tendo sangue nobre, estavam impedidos de fazer carreira na Real Armada, e tinham como única opção a entrada na marinha mercante e nas embarcações negreiras. Somado às durezas próprias da vida em alto mar, os marinheiros que serviam nas rotas negreiras estavam perigosamente expostos a vários dos males e doenças que também atingiam a carga. Viviam uma rotina dedicada ao trabalho, em um espaço restrito, sob vigilância e ameaça, em constante luta contra a natureza e os abusos de autoridade. Quando não eram vitimados a bordo, desembarcavam nos infectos portos do Atlântico e por vezes acabavam por adoecer. A maioria não conseguia alcançar as riquezas prometidas pelas histórias que ouviam antes de embarcar. Morriam muitas vezes ainda bem jovens, longe de casa e daqueles que amavam.

A vida daqueles envolvidos no tráfico negreiro começava cedo, fossem eles de origem humilde, nobres ou escravos. Por volta dos 13 a 15 anos de idade, eles iniciavam suas lições práticas a bordo dos navios negreiros, no duro trato com o mar. (Santos Júnior, 1973: XX; Rodrigues, 2005: 192; Nizza da Silva, 1998: 109 & 116, Gomes, Soares e Farias, 2005: 70). O capitão-tenente **Joaquim Jose de Barros** embarcou para

²⁸ Habilitação de Joaquim Jose de Barros ao hábito da Ordem de Cristo – ANTT, HOC, Letra J, mç 66 doc 29.

²⁹ Habilitação e dispensa de provanças de Joaquim Jose de Barros – ANTT, HOS, Letra J, mç. 05 doc. 94; Padrão de 12\$000 réis de Tença de 22 de agosto de 1799 para Joaquim Jose de Barros – ANTT, COS, Dona Maria I, lv. 16 fl. 89v.; Provisão de Quitação de 4\$ do terço da tença de Joaquim Jose de Barros – ANTT, CHS, Dona Maria I, lv. 07 fl. 176v.; Habilitação e dispensa de provanças de Joaquim Jose de Barros – ANTT, HOS, Letra J, mç. 05 doc. 94.; Alvará para Joaquim Jose de Barros usar o Hábito d'ouro, 28 de abril de 1799 – ANTT, COS, Dona Maria I, lv. 13 fl 150.; Carta para ser lançado o Hábito da Ordem de Santiago para Joaquim Jose de Barros – ANTT, lv. 13 pg. 149.; Alvará para Joaquim Jose de Barros ser Armado Cavaleiro, 28 de abril de 1799 – ANTT, COS, Dona Maria I, lv. 13 pg. 148v.

sua primeira viagem oceânica com 14 anos³⁰, provavelmente como *“praticante”* em um dos navios de seu pai. Seus dois irmãos marinheiros, **Manoel Jose** e **Antonio Jose**, devem ter começado também com essa idade, assim como o então escravo **Feliciano**³¹, filho de **Antonio Jose**. O próprio patriarca dos **Barros**, **Antonio da Costa Barros Guimarães**, começou *“moço solteiro”* na carreira de comerciante com os portos “brasileiros”³².

Ao adentrarem o mundo atlântico, por meio da perigosa vida marítima, esses marinheiros procuravam aproveitar as melhores oportunidades oferecidas pelas rotas negreiras, envolvendo-se no pequeno tráfico de “fazendas” – mercadorias como têxteis e cachaça – investindo em escravos em busca de tornarem-se, eles mesmos, negreiros de sucesso. Os europeus recém chegados à colônia brasileira, mesmo sendo mão-de-obra especializada, resolviam muitas vezes abandonar suas atividades regulares e dedicarem-se inteiramente ao comércio, em grande parte negreiro. O “vício do comércio” excitava a ganância desses homens e a preocupação dos governadores ilustrados, que tentavam de várias formas aplicar certo controle e racionalização nas atividades comerciais. (Pantoja, 1998: 105; Miller, 1988: 252-253). Com o intuito de pagar por sua própria jornada pelos portos atlânticos, os marinheiros e aventureiros dos mares do sul embarcavam nesse comércio de tecidos, bebidas e algumas vezes ouro contrabandeado das minas “brasileiras”, além de “investirem” em escravos que posteriormente poderiam ser revendidos a um preço atraente. Era o pequeno comércio de “fazendas”, que coexistia e completava o grande tráfico negreiro.

Desidério Jose Marques da Rocha³³

Desidério Jose Marques da Rocha³⁴, marinheiro português, se aventurou pelos mares do Atlântico Sul, apoiado no pequeno comércio de “fazendas”, de olho nos rendimentos que poderia alcançar com o investimento em escravos. Nascido na

³⁰ Segundo a Lista de tripulantes do navio São Joaquim Augusto, do capitão Joaquim Jose de Barros – AHU, CU, Rio de Janeiro, cx 134, doc 10663. & Lista de tripulantes do navio São Joaquim Augusto, do capitão Joaquim Jose de Barros – AHU, CU, Rio de Janeiro, cx 129, doc 10270.

³¹ Testamento Antonio Jose de Barros: ANTT – JU, FF, Angola – mç. 2 doc. 3A

³² Habilitação para familiar do Santo ofício de Antonio da Costa Barros Guimarães – ANTT, HSO, “Antonio”, mç. 151 doc.2418.

³³ Anexo 8

³⁴ Carta do credor de Desidério em Pernambuco à mãe do marinheiro. Processo sobre o marinheiro Desidério Marques da Rocha – ANTT , JU, FF, Angola – mç. 28 doc. 8.

freguesia de São Paulo de Lisboa em 29 de abril de 1789, filho de pai galego (**Paulo Manuel da Rocha**) e de mãe portenha (**Josefa Maria da Rocha**), Desidério partiu da metrópole lisboeta, passando por diversos portos do movimentado comércio negreiro que precedeu sua proibição, nas primeiras duas décadas do século XIX.

Deixou a casa de seus pais dizendo que tentaria a sorte na capitania do Maranhão, região que havia recebido grande atenção por parte da Coroa e de suas Companhias de Comércio, na segunda metade do século XVIII. De lá, partiu para a não menos agitada capitania de Pernambuco, e assim que chegou a região, *“tratou de principiar o seu arranjo em compra d’alguns escravos”*, o melhor investimento na altura. Sua intenção era levar esses escravos de volta ao Maranhão, onde seriam revendidos. Mas os preços desses escravos africanos estavam em constante aumento nos portos brasileiros, e um dos amigos de Pernambuco, chamado Joaquim Calafatinho *“the mete na cabeça que fosse para Angola”*, onde os escravos eram vendidos com melhores preços e em grandes quantidades, permitindo um maior rendimento com a venda das “peças” no mercado “brasileiro”. Desidério resolveu, então, vender “as peças” que já havia adquirido em Pernambuco, para financiar uma empreitada à cidade de Luanda, onde ele poderia comprar os escravos na “fonte”, cortando os atravessadores do tráfico.

De posse do dinheiro que havia conseguido com a venda de seus escravos, Desidério Marques da Rocha procurou um antigo amigo, que vivia em Pernambuco, em busca de mercadorias fornecidas a crédito, que possibilitariam um maior investimento na carregação e um melhor aproveitamento de sua jornada à África. Quando contou a seu “amigo brasileiro” dos seus planos de ir buscar escravos em Angola, esse tentou dissuadi-lo da perigosa idéia, dizendo-lhe *“você está doido, ou vem mangar comigo”*. Tentou convencer Desidério de que não fosse nessa viagem, apelando para seus sentimentos com o argumento que sua mãe, dona Josefa Maria, não aprovaria esses planos, caso soubesse deles. Mas Desidério estava fascinado pelas promessas de riqueza, e seu “amigo brasileiro”, não conseguiu convencer o jovem comerciante português a desistir desse projeto: *“já nunca mais tivemos poder de o desimaginar (sic) de tal não fazer”*.

O ambicioso aprendiz de negreiro trocou, então, o dinheiro que havia conseguido com a venda dos escravos *“em bom ouro para levar consigo”*, em um montante considerável que somava *“três contos cento e tantos mil reis (...) que embrulhamos em cintos que ele mesmo tinha feito e levou consigo”*. Ao que indica esse “amigo brasileiro” de Desidério, cerca de 1:600\$000 réis do capital total levado pelo

marinheiro em sua jornada a “Angola” pertencia a seu cunhado **Domingos Soriano**. O restante era um investimento feito em parceria com sua mãe, dona Josefa Maria. Além de todo esse ouro que levava consigo, **Desidério** pediu um crédito de mais de 500\$000 réis em “fazendas”, para *“aumentar mais ao seu capital”*. Esse adiantamento veio em forma de dois baús de tecido de chita, em troca dos quais o jovem marinheiro *“passou uma obrigação de quinhentos e trinta e dois mil, novecentos e quarenta réis”*. Com essa pequena fortuna, **Desidério** pretendia inserir-se nas redes negreiras de Angola, começando sua carreira de traficante de escravos.

Antes de partir em sua aventura rumo a “Angola”, **Desidério** rogou a seu “amigo brasileiro” que não contasse a sua mãe que ele estava indo para a África, talvez impressionado com o argumento emocional utilizado pelo amigo, na tentativa de dissuadi-lo *“de tão desgraçada viagem, tão contra nossa vontade”*. Pediu ao amigo que, se necessário, falasse que ele havia ido para Santos, o importante porto da capitania de São Paulo.

Ao chegar a Luanda, o “candidato” a negreiro não teve tempo de realizar suas trocas negreiras e voltar ao Brasil para recolher os frutos de seu investimento e de seu trabalho. Adoeceu pouco depois de sua chegada, como acontecia com grande parte dos europeus que se aventuravam em terras africanas. Foi tratado de suas moléstias, e ao se recuperar da doença, escreveu ao seu “amigo brasileiro” (era letrado!), contando de sua doença e de sua pronta recuperação. Mas o clima insalubre do porto de Luanda debilitou novamente a saúde de **Desidério Jose Marques da Rocha**, *“ao depois não sei em que se desmanchou que tornou a recair, e dela se foi”*. Faleceu no Hospital da cidade de São Paulo de Assumpção de Luanda, no dia 14 de julho de 1819, ao vinte anos de idade, *“no estado de solteiro e sem testamento ou disposição alguma”*.

Todos os bens dos comerciantes que morriam em algum lugar do “Império Ultramarino Português”, eram arrecadados por uma instituição que, ao menos teoricamente, deveria garantir o pagamento das dívidas contraídas por esses traficantes que comercializavam baseados nos adiantamentos e nos créditos. O Juízo dos Defuntos e Ausentes devia, como o nome sugere, tomar conta dos bens deixados por esses homens que se aventuravam por diversas partes do mundo, e que jamais regressavam. Mas na prática, ao que indica a historiografia e a documentação, era uma instituição altamente manipulada por seus responsáveis, que acabavam por usufruir os bens de marinheiros, soldados e demais habitantes falecidos no “ultramar”.

O provedor dos Defuntos e Ausentes, cargo que existia desde 1613, fazia juntamente com o tesoureiro e o escrivão desse Juízo, o inventário dos bens móveis (como escravos e fazendas) e de raiz (os imóveis e as terras) das pessoas falecidas no “além-mar”. Arrecadava as dívidas para com o defunto e fazia leilão público dos bens móveis, já que de acordo com a lei os bens de raiz só podiam ser leiloados com o conhecimento e a autorização dos herdeiros. Caso o defunto não tivesse deixado testamento nem disposições a respeito de seu enterro, o provedor dos Defuntos e Ausentes deveria se responsabilizar também pelas medidas a serem tomadas referentes ao seu sepultamento. A maior parte das fortunas deixadas sob a tutela do Juízo dos Defuntos e Ausentes acabava por ser utilizada por aqueles responsáveis por guardá-las. Eles utilizavam os escravos deixados pelo falecido como se fossem seus, e por vezes os vendiam supostamente para pagar os gastos que haviam tido com a alimentação e a moradia das “peças”. Mesmo quando os traficantes deixavam um testamento com as disposições sobre seus bens e com testamenteiros bem definidos, esses provedores ameaçavam os testamenteiros até mesmo de prisão, tentando assumir a administração dos bens do morto. (Nizza da Silva, 1998: 145-148).

Em busca de notícias sobre seu filho, dona **Josefa Maria** decidiu escrever ao amigo e sócio de seu filho **Desidério**, em Pernambuco. A resposta enviada pelo comerciante “brasileiro” foi anexada por ela no processo das Justificações Ultramarinas. Na carta ele conta toda a verdade sobre a trajetória do negreiro iniciante nos mares do sul, contando sobre o crédito que cedeu a ele e da dificuldade que se encontrava para reaver esse investimento. Confessava que não queria financiar essa empreitada a Luanda, considerada por ele um investimento arriscado: *“é bem verdade que me torci não por ele, pois que era a honra dos rapazes, mas sim pelo risco a que eu me ia sujeitar”*.

O credor de **Desidério Jose Marques da Rocha**, que ao que parece conhecia bem os desmandos dos provedores com as fortunas sob sua tutela, alertava a mãe de seu devedor para que ela *“o mais depressa que for possível trate d’arranjar os seus papeis a fazer-se herdeira de seu filho”*. Aconselhava que ela conseguisse também um procurador (de preferência um comerciante que tivesse casa de negócios na região) e que se preparasse para *“os debates”* e as manobras dos provedores dos Defuntos e Ausentes, pois eles eram *“uma corja de ladrões”*. Pedia também que ela alertasse o outro sócio de **Desidério**, seu cunhado **Domingos Soriano**, para que *“não bula em nada, nem se faça credor, que do que receberem vocês se entenderão”*, certamente temendo que o

tal **Soriano** embolsasse todo o resto do dinheiro que sobrara após a “rapina” executada pelos provedores³⁵.

O “Atlântico” que une, e não mais o que separa. Mais do que uma via de comunicação, uma unidade heterogênea de possível instrumentalização para o estudo da História. Um conceito amplo e consciente das imensas diferenças contidas em seu interior. Um mosaico de sociedades que, através de escolhas e concessões culturais, adaptaram-se e moldaram a nova realidade. Embora não haja uma cultura atlântica unificante, é possível entender o Atlântico como um espaço de interação onde homens e mulheres europeus, americanos e africanos se mestiçaram e forjaram sociedades até então inéditas.

Diferentemente do conceito de “Atlântico”, que vem sido amplamente utilizado e discutido por grandes historiadores, o conceito de “negreiro” não pode ser facilmente aplicado, sendo necessária sua adaptação para a utilização nesse trabalho. A identidade do “negreiro”, historicamente construída, encontra-se em permanente reformulação. Impossibilitado de traçar um perfil uniformizante para o conceito, procurei entender o negreiro como um agente multifacetado de um mundo igualmente complexo. Suas trajetórias por vezes se diferem, como poderemos acompanhar nos casos apresentados a seguir. Grande parte deles veio de Portugal, marinheiros de formação. Outros, nascidos em terras africanas, viram nas milícias sua entrada no rentável negócio de escravos. Outros nem ao menos eram marinheiros, mas comandavam navios abarrotados de escravos, e eram chamados respeitosamente de capitães.

Essa grande variedade nas trajetórias desses homens que viriam a constituir uma importante comunidade negreira em Benguela, em finais do século XVIII, não representa uma limitação teórica para a análise de suas vidas. Ao contrário, ela ilustra a versatilidade desses mercadores, que além de traficantes de escravos eram muitas vezes donos de propriedades rurais, tavernas ou *senzalas*. Veremos mais sobre esses negreiros nos capítulos a seguir.

³⁵ Ver trajetórias semelhantes, na margem brasileira, em Nizza da Silva (1998: 133-134).

CAPÍTULO II

“QUEM SABE O RUMO, SE É TÃO GRANDE O ESPAÇO?”³⁶

A transformação do oceano em um lugar habitável foi um dos maiores desafios do mundo moderno. A expansão europeia pelo novo mundo e a ocupação das terras americanas não podia ser levada a cabo sem o aliciamento compulsório de milhares de braços para trabalharem nas empresas exploradoras das Américas. Dessa forma, desenvolveu-se entre os continentes banhados pelo Atlântico, um sistema de comunicação e transporte dessas pessoas que viriam, voluntariamente ou não, habitar essas novas áreas e desenvolver suas sociedades. Um dos principais elos do mundo atlântico era o tráfico de escravos, fruto dessa nova condição histórica, que ao mesmo tempo auxiliava na construção dessa nova realidade aberta pela modernidade.

Veremos a seguir os lugares próprios desenvolvidos para a negociação de escravos. As “fontes” onde essas “peças” eram fabricadas. Os portos e as feiras onde podiam ser comprados em África. E veremos um pouco também da luta entre flamengos e lusos, pelo controle do Atlântico Sul no século XVII, o fortalecimento do tráfico negreiro com a descoberta de ouro nas Gerais brasileiras em finais desse século, e o estabelecimento das rotas que iriam assistir a maior movimentação de “peças” africanas traficadas da história da humanidade, no século XVIII.

Traficar para colonizar: Os negreiros e a expansão europeia pelo Atlântico

O surgimento do “sistema atlântico” e das “sociedades inéditas” esteve diretamente ligado à produção de escravos, ao seu transporte – fosse por terra, fosse por água – e à utilização dessa mão-de-obra em empresas coloniais e em serviços domésticos. Especialmente a sociedade “brasileira” colonial obedecia a essa lógica operacional, uma vez que nenhuma região americana esteve em contato tão profundo com o processo de escravidão atlântica quanto o Brasil. Seja em termos de extensão no tempo ou em relação ao número de pessoas trazidas compulsoriamente para os portos brasileiros, o tráfico de escravos teve dimensões únicas em nosso país. A expansão e a

³⁶ Castro Alves. “Navio negreiro”. In: *Os escravos- texto integral*. São Paulo, Martin Claret, 2005. Este poema de Castro Alves pode ser visto como uma metáfora da sociedade brasileira escravocrata, em crise quando o poeta o escreveu (Costa e Silva, 2006: 97).

ocupação das terras americanas dependiam e alimentavam um dos grandes negócios abertos com as navegações atlânticas, o tráfico de escravos.

A grande missão europeia (especialmente portuguesa) a partir do século XV, foi a transformação do Oceano Atlântico, de um espaço mítico e assustador, em um espaço habitável. Seria a própria “domesticação” do oceano. A “metamorfose de um espaço líquido em espaço humano/socializado” (Henriques, 2004: 105). Os avanços náuticos e tecnológicos, assim como a mentalidade expansionista que tomou conta de Portugal no final do século XV, tornaram possível a navegação oceânica e a ocupação das várias ilhas atlânticas. Nessas ilhas, a produção de açúcar com a utilização de mão-de-obra escrava comprada em terras africanas, seria o ensaio para a grande ocupação das Américas. (Medina & Henriques, 1996: 83).

Mas esse projeto português de exploração das terras “descobertas” com as grandes navegações atlânticas esbarrava na impossibilidade do pequeno reino ibérico efetivamente colonizar com sua população essas imensas regiões. As operações da colonização exigiam, portanto, a criação de “sociedades inéditas”, uma mistura entre esses portugueses e os povos que encontravam pelo caminho (Henriques, 2004: 10). Além disso, a ocupação desses territórios, estranhos aos europeus e seus costumes, pressupunha também a criação de “ecossistemas inéditos”, que inicialmente consistiu na ocupação de territórios como a ilha da Madeira, de Cabo Verde e de São Tomé, com a participação de capital europeu e baseado na exploração da mão-de-obra escrava vinda de África, que podia ser ordinariamente encontrada como parte dos produtos oferecidos pelos mercadores africanos na costa atlântica. Como disse Magalhães Godinho, eram verdadeiros “laboratórios insulares da colonização do Novo Mundo” (Henriques, 2004: 111-112; Couto, 1998: 284).

Sendo assim, a primeira fase dessa expansão europeia caracterizou-se pela “revolução ecológica” e a criação desses indispensáveis “ecossistemas inéditos”. Os europeus sentiram a necessidade do uso de escravos para iniciarem as operações destinadas a substituir os sistemas ecológicos nativos. Tal operação jamais seria possível sem a presença de mão-de-obra abundante, que pudesse cumprir com as exigências desumanas da modernidade, de sua lógica econômica e dos novos sistemas ecológicos de caráter capitalista. Somente com o investimento em braços escravos para trabalhar em suas terras, os colonizadores puderam levar a cabo seus planos. (Medina & Henriques, 1996: 83-84; Henriques, 2004: 19; Marques, 2003: 217).

Alguns dos territórios ocupados por exploradores portugueses para a montagem das empresas açucareiras – como as ilhas de Cabo Verde e São Tomé – não possuíam populações autóctones que pudessem ser “aliciadas” ou forçadas a trabalhar nos engenhos de açúcar. Redes comerciais africanas que operavam na costa ocidental e centro-ocidental alimentavam esses laboratórios insulares com os escravos necessários para essa empreitada e para a expansão ao Novo Mundo. Nas Américas, a escravização de várias comunidades nativas permitiu um inicial suprimento de trabalhadores compulsórios para a extração de matérias primas, a montagem das plantações e dos engenhos de açúcar, além de seu uso para serviços domésticos. Aos escravos de origem “indígena” seriam acrescentados outros, trazidos de longe. O transporte dos escravos que viriam integrar-se às empresas açucareiras atlânticas, embora fosse uma operação cara e arriscada, representou uma alternativa para as demandas por mão-de-obra da colônia “brasileira”.

Espaços para o comércio negreiro: os portos, as fortalezas e as feiras

A utilização dos escravos trazidos das feiras, fortalezas e portos africanos possibilitou a expansão das empresas açucareiras e de extração e a definitiva ocupação das terras americanas. Sem o açúcar, não haveria colonização, e sem os escravos não haveria engenhos. A cultura sacarina e a própria ocupação do imenso território “brasileiro” se fazia através do transporte de milhares de africanos para as Américas. A compra, a venda e o transporte desses escravos para os portos americanos geraram o aparecimento de um grupo específico de negociantes nessa rentável atividade – os negreiros. (Thornton, 2004: 197; Medina & Henriques, 1996: 110).

Essa demanda contínua por escravos fez com que a grande colônia brasileira procurasse uma colônia para si: “Angola”. Maior fornecedora de escravos para os portos brasileiros – em especial os da região sul – ela estava mais diretamente conectada a capitânicas como Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco do que à metrópole lusitana, embora oficialmente sob o domínio de vossa majestade. Criou-se entre os mercadores dessas cidades uma poderosa rede de comércio baseada em transações a crédito. Um investimento de alto risco que era garantido por relações pessoais íntimas, muitas vezes familiares, além da utilização da burocracia lusitana e das influências políticas na obtenção de vantagens comerciais e fiscais. O comércio negreiro era o elo que ligava os

portos atlânticos, e possibilitava a “mestiçagem” e a criação de “sociedades inéditas” nesse espaço.

Ao que tudo indica, a geografia, assim como o regime de ventos e de marés determinou dois sistemas atlânticos, com suas redes comerciais próprias, um ao norte e outro ao sul. O sistema do Atlântico Norte teria sido economicamente o maior dos dois, embora tenha sido no do sul que os números da migração forçada de africanos atingiu níveis assustadores. (Eltis, 1999: 142). A abertura desse imenso espaço de interação comercial e cultural – grande acontecimento inaugurador dos tempos modernos – teria se dado em três etapas: primeiramente com a conquista do Atlântico Sul oriental, que banhava o continente africano, com o contato principalmente dos marinheiros portugueses com as costas africanas ainda no século XV; seguida pela conquista do Atlântico norte, com a acentuada importância dos metais preciosos provindos das colônias espanholas no Novo Mundo; e finalmente com a conquista do Atlântico Sul americano, ou seja, os entrepostos comerciais na costa brasileira e no Rio da Prata (Santos, 1993: 12-13).

As empresas escravistas “brasileiras” ligadas a portos como Recife, Salvador e Rio de Janeiro demandavam quantidades crescentes de mão-de-obra escrava para seu funcionamento, o que tornava tais portos grandes mercados negreiros no Atlântico Sul. Na primeira terça parte do século XVII, a maioria desses escravos africanos provinha da costa ocidental africana, em especial da região do Golfo do Benin. Essa região foi ultrapassada pela Costa do Ouro, também na África ocidental, que se tornou a grande fonte negreira em meados desse mesmo século. Mas logo na segunda parte do século XVII as regiões de “Angola” e do “Kongo” assumiram a posição de liderança no fornecimento das “peças” para o mercado atlântico (Lovejoy, 2002: 94). Segundo uma consulta do Conselho Ultramarino, de meados do século XVII, “Angola” era “*o nervo e a sustância do comércio do Reino*”³⁷. (Azevedo, 1925: 243; Honório Rodrigues, 1964: 17; Esteves, 1991: 94-95; Russell-Wood, 1998: 215; Thornton, 2004: 199).

Ao falarmos de “Angola” – um espaço inexistente nesse recorte temporal – as aspas se fazem necessárias para que não se confunda o espaço abordado na dissertação com a atual configuração do país Angola. O “Reino de Angola”, ou ainda “Colônia de Angola”, compreendia o antigo reino do Ndongo, e também algumas regiões mais ao sul como Benguela, e no interior como Kasanje, Matamba (a oeste de Luanda),

³⁷ AHU, CU, Angola, cx 5, doc. 101; AHU, CU, cód. 15, fls 32v – 33v. de 14 de dezembro de 1652. Citados por Esteves, 1991: 95.

Quiçama e Libolo (ao sul do Kwanza), e a embocadura do rio Zaire (Soyo e Loango) (Alencastro, 2002: 379; Marques, 2003: 428; Curto & Gervais, 2002: 77; Medina & Henriques, 1996: 86).

O “Reino D’Angola” (como chamam os documentos do século XVIII à região da África centro-ocidental), embora fosse uma região já conhecida desde a segunda viagem de Diogo Cão³⁸, somente se tornou uma região de interesse para o poder português quando Paulo Dias de Novais recebeu um título de capitão-donatário em 1575, tornando-se o primeiro governador da capitania (1575-1589). Os objetivos do capitão Dias de Novais incluíam o estabelecimento de uma comunidade “portuguesa” com cerca de 100 famílias de colonos “brancos”, em um prazo de seis anos, além da construção de três castelos na região. (Honório Rodrigues, 1964: 16; Henriques, 1997: 108; Marques, 2003: 348, Venâncio, 1996: 32). Com a queda dos “recursos humanos” para a fabricação das “peças”, e seu conseqüente impacto no comércio de escravos entre os agentes portugueses e as lideranças africanas do “Reino do Kongo”, a região de “Angola” ascendeu como a grande área da África centro-ocidental fornecedora de escravos para o mercado luso, ainda na segunda metade do século XVI (Marques, 2003: 225). Originalmente planejada para abrigar uma feitoria comercial, que teria como principal objetivo a regulamentação do comércio de Ndongo, a capitania de Angola funcionou somente quatro anos antes de ser fortemente atacada em 1579, quando disputas comerciais que levaram a conflitos armados ameaçaram a presença portuguesa na região. (Thornton, 2004: 114). A política de conquista aplicada pelos administradores da Coroa portuguesa fez de “Angola” um campo de batalhas permanente para suas tropas (Marques, 2003: 350). Foram cinquenta anos de guerra com as populações Mbundo, até o estabelecimento da “capitania angolana” (Birmingham, 1965: 01). Havia também o interesse pela exploração da região em busca de prata do interior (em Cambambe) além do fornecimento da mão-de-obra necessária para a montagem das empresas exploradoras nas Américas. (Birmingham, 1965: 02; Silva, 2003: 87; Venâncio, 1996: 27, Marques, 2003: 348).

Luanda era uma cidade cuja existência dependia de sua situação geo-estratégica e de sua relação com o comércio atlântico. Muitas vezes aparece na documentação

³⁸ Em sua primeira viagem, Diogo Cão já havia atingido a região denominada genericamente como “Angola”, a 15° a sul do equador, juntamente com as regiões que hoje compreendem o Gabão, o Zaire e o Congo. Mas somente em sua segunda viagem, entre os anos de 1485 e 1486, que ele teve contato com toda a costa do “Reino d’Angola” (22° 10’a sul do equador), quando quase atingiu o Trópico de Capricórnio. (Marques, 2003: 202).

denominada simplesmente como “Angola”, em oposição à cidade “irmã” ao sul, São Felipe de Benguela (algumas vezes denominada “Reino de Benguela”), que possuía sua própria administração até 1779, quando se tornou subalterna à capital do norte (Medina & Henriques, 1996: 125; Henriques, 1997: 108; Venâncio, 1996: 28, Pantoja, 2000: 130).

Sendo assim, “Angola” pode possuir duas extensões bem diferentes: a primeira ampla, como definida no parágrafo anterior, ou uma bem mais restrita, correspondendo tão somente à cidade de Luanda e alguns entrepostos que com ela mantinham contatos comerciais. Costa e Silva (2003: 89) alerta para o perigo de imprimirmos às cidades intensamente ligadas às redes africanas de comércio, como Luanda, uma imagem autônoma em “um vazio de poder”. Ele critica o trabalho de Alencastro (2002) por muitas vezes querer demonstrar a unidade da empreitada colonial lusitana no Atlântico Sul, destacando somente os missionários, militares, mercadores e funcionários do poder colonial. Portanto, quando falamos em “Angola”, por mais que tenhamos em mente a presença portuguesa na região, não podemos esquecer de que este é um território africano, que segue os costumes e as regras de acordo com o determinado pelas comunidades locais e que os africanos são agentes ativos de suas redes comerciais, muito anteriores à presença européia.

Embora os mercadores lusitanos já houvessem se instalado de certa maneira na região do Kongo desde 1483, São Paulo da Assumpção de Luanda foi verdadeiramente o primeiro enclave português na costa centro-ocidental de África, quando em 1576 passou de uma pequena vila para o estatuto de cidade (Henriques, 1997: 110-111; Birmingham, 1965: 06-07; Lovejoy, 2002: 130; Venâncio, 1996: 32-33; Boxer, 2002: 98-99). O tráfico de escravos que havia se iniciado em pequena escala em meados do século XVI, só atingiu um fluxo substancial de transações negreiras em inícios do século XVII, com o advento do açúcar de Pernambuco e da Bahia no comércio mundial. Por volta de 1600, com o fracasso do protetorado negreiro português no “Reino do Kongo” mais ao norte, o “Reino D’Angola” tornou-se a mais importante esfera de influência portuguesa no ocidente africano (Miller, 1998: 14-15; Henriques, 2004: 28, Marques, 2003: 348).

“Angola” estava supostamente sob o controle da Coroa lusitana, mas a débil presença do poder metropolitano na África centro-ocidental se limitava a alguns entrepostos comerciais – como portos, presídios e fortes – ao longo da costa e em poucas regiões no interior (Pantoja, 1998: 101). Eram instalações de caráter militar e

comercial, “ilhas destinadas a assegurar a autoridade portuguesa em território efetivamente controlado pelas autoridades africanas”. (Henriques, 1997: 105). A passagem das formas africanas de ocupação e organização espacial ao urbanismo político português, primeiro em Luanda (1575), depois em Benguela (1617), foi acompanhada pela instalação dessas fortificações militares. (Medina & Henriques, 1996: 137). Os portugueses procuravam penetrar em território “angolano” pela via fluvial do rio Kwanza e instalar essas fortificações no interior. Através dessas incursões aos “sertões angolanos”, esses portugueses entraram em contato com o reino de Ngola, que deu origem ao nome da região (Lovejoy, 2002: 130; Thornton, 2004: 60-61; Venâncio, 1996: 27).

Até o século XIX, os portugueses estavam confinados na costa a regiões portuárias como Luanda e Benguela, e no interior, pontualmente nos fortes (Henriques, 1997: 105). Embora a presença militar europeia na região fosse uma das mais importantes em toda a costa atlântica africana, esses enclaves portugueses tinham muitas dificuldades em se expandirem, e suas táticas militares muitas vezes não ajudavam na obtenção de novos territórios ou áreas de influência duradoura. (Silva, 2003: 86; Lovejoy, 2002: 102; Birmingham, 1965: 02-03; Henriques, 1997: 105).

Luanda cresceu como uma cidade portuária, tendo as redes comerciais do Atlântico como principal razão de sua existência, alimentando-se do crescente tráfico negreiro e fornecendo aos comerciantes que lhe visitavam as mercadorias desejadas e as provisões necessárias para seguirem viagem (Henriques, 1997: 110-111; Curto & Gervais, 2002: 113). Desde meados do século XVI os portos brasileiros já haviam se tornado os maiores importadores de escravos africanos de todo o mundo atlântico (Marques, 2003: 237), e Luanda – embalada pelos negócios negreiros – crescia com o tráfico. Tornou-se, no século XVIII, uma sociedade capacitada para exportar anualmente um número de escravos muito maior do que sua população permanente. Era uma das maiores cidades do litoral ocidental de África, responsável pela remessa de 40% dos escravos vendidos para os portos brasileiros (Pantoja, 2004: 84). Além disso, era um porto capaz de produzir, importar e estocar alimentos e demais mantimentos suficientes para sustentar grandes e contínuos lotes de “peças” que eram trazidos do interior para serem embarcados nos navios negreiros. (Miller, 1988: 251-252; Alencastro, 2002: 255; Pantoja, 2004: 90).

Havia entre as cidades portuárias na costa atlântica (como Luanda e Benguela) e as fortalezas uma comunicação regular que permitia trocas comerciais com

comunidades imersas no interior (Medina & Henriques, 1996: 139). Na segunda metade do século XVII, essas fortalezas eram em grande parte comandadas por capitães nomeados pelos governadores de Angola, que eram também importantes negreiros da costa centro-ocidental (Cruz e Silva, 2004: 247). Muito interessados em manter suas conexões brasileiras abastecidas com os escravos necessários para o funcionamento das empresas coloniais, eles entupiam de mercadorias suas conexões “angolanas” locais, fornecendo os produtos europeus e brasileiros solicitados pelos *pumbeiros* para a realização das trocas com as autoridades africanas. Essas autoridades locais, por sua vez, abarrotadas de mercadorias importadas fornecidas a crédito, eram forçadas a utilizar suas tropas em crescentes operações militares para a fabricação de escravos (Miller, 1988: 255-256). Sendo assim, esses negreiros, representantes da Coroa portuguesa, controlavam importantes fluxos de “peças” produzidas no interior e armazenadas nessas fortificações até o efetivo embarque nos navios negreiros.

Antes da travessia atlântica, alguns escravos seriam ainda depositados pelos negreiros em ilhas (como São Tomé e Príncipe), onde podiam ficar por meses, às vezes anos, trabalhando para seus senhores antes de serem vendidos. Essas operações de armazenamento eram importantes no processo de fabricação de escravos, pois além de “quebrar” muitas vezes com a resistência inicial à condição de escravo, servia para iniciar o novo escravo na cultura de seu senhor, dando a oportunidade para que eles iniciassem o aprendizado superficial da língua e dos costumes europeus. Os africanos armazenados pelos negreiros portugueses eram vestidos de acordo com a moral portuguesa, e iniciados em atividades que jamais tinham executado (Medina & Henriques, 1996: 154; Thornton, 2004: 164). No século XVIII as principais fortalezas eram Massangano, Muxima, Cambambe, Ambaca, Pungo Andongo (Ndongo), Caconda, São Jose de Encoje (Nkoje), e Novo Redondo (no litoral, entre Luanda e Benguela) (Medina & Henriques, 1996: 140). O presídio de Novo Redondo foi especialmente construído, em 1769, com o objetivo de tentar dismantelar as redes “ilegais” do tráfico de escravos que operavam na costa atlântica entre Luanda e Benguela (Miller, 1988: 603; Ferreira, 2003: 110). O presídio de Caconda ajudou a transformação de reinos como o Ndongo em regiões fornecedoras de escravos, fortalecendo a cidade portuária de Benguela e iniciando a rivalidade entre esse entreposto e a capital Luanda (Marques, 2003: 435).

A implantação de fortalezas em solo africano ampliou as influências portuguesas pelo interior do continente, mas a transformação de “Angola” em umas das principais

áreas fornecedoras de escravos para o tráfico negreiro no Atlântico não se deve a uma suposta superioridade militar europeia. Não houve uma “revolução militar” que forçou a participação das elites africanas e determinou seu posicionamento no tabuleiro do tráfico. (Thornton, 2004: 174). Os chefes africanos de várias origens aceitaram as regras do tráfico atlântico e organizaram suas forças produtivas para garantir a ampliação da economia baseada na atividade negreira ao longo dos séculos (Medina & Henriques, 1996: 127-130). As fortalezas são importantes, antes de tudo, como entrepostos comerciais, embora sejam fortificações militares. Ali os escravos eram negociados e armazenados, e seus comandantes eram grandes agentes do tráfico em contato com os negreiros e suas rotas atlânticas. Aos capitães responsáveis por essas fortalezas era dada “liberdade de mando”. Salvaguardando sempre seus interesses pessoais, eles tratavam essas fortificações como casas de comércio particulares. (Cruz e Silva, 2003: 247).

Uma vez que o comércio negreiro só se fazia possível com a participação ativa dos experientes mercadores “angolanos”, os comerciantes europeus que buscavam escravos na costa central atlântica foram compelidos a aceitar os costumes e condições impostas por esses africanos e por suas redes comerciais. As feiras eram parte da prática cultural e comercial das comunidades da África centro-ocidental, e tornaram-se também uma prática para os agentes do tráfico atlântico. Os portugueses perceberam que as fortalezas, que se opunham de uma forma geral aos poderes africanos, não eram os lugares mais indicados para o pleno desenvolvimento das relações comerciais. Sendo assim, começaram a se relacionar com as diversas feiras angolanas, adotando a maneira africana de se fazer comércio³⁹. (Medina & Henriques, 1996: 137).

Essas feiras eram conhecidas como *pumbos*, de onde teria surgido o termo *pumbeiro*, usado para definir os agentes do tráfico negreiro responsáveis pelas trocas no interior (Cadornega, 1972: 619). As sociedades africanas não funcionavam sem os *pumbos* e as caravanas que traziam as “peças” do interior a esses espaços próprios para o comércio de variadas mercadorias, como o marfim, têxteis de rafia, madeiras, cobre, sal, cera e gado, além é claro, dos escravos. As atividades comerciais no interior “angolano” apoiavam-se na organização dessas caravanas, mecanismos comerciais utilizados por todos os grupos envolvidos no tráfico de escravos, incluindo os europeus. Além de estarem condicionadas às regras políticas locais, as caravanas deviam obedecer

³⁹ Para mais informações sobre presídios e feiras ver Venâncio, 1996: 156-162

determinadas exigências religiosas tanto na sua organização quanto no seu funcionamento, ou ainda nas relações com o território dos “outros”. Essas feiras africanas freqüentadas por europeus interessados em fornecedores regulares de escravos, estavam ligadas ao comércio regional e mesmo ao comércio internacional, e não somente a uma realidade exclusivamente local. (Medina & Henriques, 1996: 131; Miller, 1988: 196; Miller, 1996: 173).

Além de adotarem os espaços africanos de comércio, como no caso das feiras, esses agentes portugueses do tráfico negreiro que se envolviam com a compra das “peças” no interior “angolano” e seu transporte para os portos atlânticos, tiveram que se inserir nas bem estruturadas redes comerciais locais, organizadas em torno das fechadas relações de parentesco. Para isso, tomavam muitas vezes mulheres africanas como esposas, adotando grande parte dos costumes e das mentalidades locais (Thornton, 2004: 108 e 114; Miller, 1996: 157-158; Pantoja, 1998: 116). Atraídos pelas promessas de fortunas, marinheiros e pequenos comerciantes portugueses chegavam gananciosos a Luanda, proliferando as lojas e os “secos e molhados”, estabelecendo redes comerciais com africanos e estrangeiros (Pantoja, 1998: 102). Um número relativamente grande de colonos “brancos” passou a viver na cidade, construindo suas casas e inserindo-se em redes familiares locais, comercializando com o Atlântico os escravos que conseguiam através das autoridades africanas, em grande parte com o Reino do Ndongo (Miller, 1988: 251).

“Angola” era uma região de ambiente hostil aos estrangeiros recém chegados, chamada pelos aventureiros europeus que por ela passavam de “tumba do homem branco” (Pantoja, 1998: 114, Pantoja, 2004: 93). Era conhecida por suas secas periódicas, que acarretavam fome, doenças e muitas mortes (Miller, 1998: 15; Curto & Gervais, 2002: 104). “O clima matou centenas de colonos brancos e enfraqueceu muitos outros” (Marques, 2003: 349). Esse frágil ambiente epidemiológico dos portos angolanos tinha um impacto significativo na população local, principalmente entre portugueses que chegavam em busca de oportunidades para o comércio de escravos (Curto & Gervais, 2002: 105; Miller, 1988: 250; Henriques, 2004: 19). Os que sobreviviam às doenças da região e conseguiam se estabelecer nas redes comerciais locais tornavam-se, muitas vezes, patriarcas das novas famílias “lusó-africanas”. Utilizavam suas influências e seu prestígio perante a máquina burocrática colonial para encaixar parentes, em especial seus filhos, em importantes posições administrativas e militares do governo (Miller, 1988: 251). A Câmara de Luanda tinha entre seus quadros

uma grande quantidade de comerciantes e negreiros, sendo os “lusso-africanos” a maioria (Pantoja, 1998: 101). Mas muitos não conseguiam escapar das doenças que sacrificavam várias vidas, como ocorreu com **Desidério Marques da Rocha**⁴⁰ e **Francisco Xavier dos Reis**⁴¹. Quando os negreiros portugueses envolvidos nas redes comerciais “angolanas” morriam, muitas vezes deixavam a administração de seus bens a cargo de seus filhos “mestiços”, conhecidos em “Angola” como os “mulatos ricos”. (Pantoja, 1998: 108).

A guerra pelo controle do tráfico no Atlântico Sul

Na década de 20 do século XVII o crescente tráfico negro de Luanda e de seus arredores despertou o interesse e a atenção holandesa, que sob o discurso de defesa da liberdade marítima contra o monopólio português no Atlântico, criou em 1621 a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais. Era uma companhia comercial que combinava o capital de cada cidade que constituía o Estado, de forma que todos os “cidadãos” da república holandesa estavam indiretamente ligados ao tráfico negro. Vinte anos depois de sua criação, a Companhia das Índias Ocidentais dominava grande parte do comércio e das riquezas produzidas no Atlântico Sul com o controle do nordeste brasileiro e das “possessões portuguesas” em África (Miller, 1998: 16; Thornton, 2004: 112-113). Começaram atacando Luanda em 1624 e 1629, perturbando o fluxo regular de mercadorias e pessoas na região. Conquistaram o litoral da Bahia em 1624-1625, e Pernambuco em 1630. Assim como os portugueses, os holandeses não podiam levar a cabo a ocupação e a exploração das terras conquistadas sem o fornecimento regular de mão-de-obra africana. Portanto, em 1637 o Coronel Mauricio de Nassau resolveu atacar – com tropas mestiças de “índios” e europeus saídos de Pernambuco – a região da Mina, grande exportadora de escravos na costa ocidental africana. Em 1640 foi a vez de Sergipe e da definitiva tomada do entreposto comercial de São Paulo de Assumpção de Luanda, de São Felipe de Benguela e no ano seguinte, das ilhas de São Tomé e Ano Bom. (Boxer, 2002: 115-133; Honório Rodrigues, 1964: 17-18; Alencastro, 2002: 209-210; Costa e Silva, 2003: 75).

⁴⁰ Processo sobre o marinheiro Desidério Marques da Rocha – ANTT, JU, FF, Angola, mc. 28 doc. 8.

⁴¹ Processo sobre o marinheiro Francisco Xavier dos Reis – ANTT, JU, FF, Angola, mc. 24 doc. 17.

As invasões holandesas representam um dos mais importantes eventos do século XVII para o “mundo atlântico”. Essa presença flamenga em terras “brasileiras” demonstra a importância do tráfico de escravos para a implantação da cultura da cana e dos engenhos de açúcar nesse território. Assim como acontecia com as empresas sacarinas sob controle português, os engenhos holandeses estavam fortemente alicerçados na mão-de-obra escrava comprada em África, e conseqüentemente dependente dos negreiros responsáveis por esse transporte. Os holandeses, conhecidos também por sua habilidade para o tráfico de escravos, foram buscar nas mesmas “fontes” negreiras portuguesas o efetivo necessário para a implementação de suas empresas sacarinas em Pernambuco e na Bahia, seguindo o mesmo padrão operacional aplicado pelos seus concorrentes portugueses a mais de um século. “Angola” era tão indispensável para o Brasil flamengo quanto era para o luso.

A “restauração” de “Angola” para o “controle” luso ocorreu em 1648, através de expedições saídas do Rio de Janeiro, organizada por comerciantes de várias partes do Brasil em defesa de suas redes comerciais, sob o comando de Correia de Sá. As rebeliões que haviam se iniciado no norte brasileiro, patrocinadas pelos colonos portugueses contra a ocupação de lugares como o Pernambuco e a Bahia (a partir de 1644) levaram a retomada de “Angola” para o suposto controle luso. A “salvação” teria vindo do Brasil, pois o monarca de Portugal, D. João IV, recém estabelecido no poder depois do fim da União Ibérica em 1º de dezembro de 1640, estava fraco demais, política e economicamente, para arcar com suas “responsabilidades” como protetor de seus súditos atlânticos. A desejada independência política, a restauração da “soberania” portuguesa ao domínio espanhol, empurrou grande parte dos comerciantes portugueses – os contratadores metropolitanos que não tinham contratos com as casas comerciais inglesas – ainda mais para as “franjas” de seu Império, “forçando-os” ao tráfico negreiro. A imensa dependência da “amizade” inglesa fez de Portugal uma grande re-exportadora de produtos britânicos, e as casas comerciais lisboetas com contratos de representação de importadores ingleses usufruíram a rentável alimentação da colônia com suas novas mercadorias. (Miller, 1996: 156; Miller, 1998: 16; Honório Rodrigues, 1964: 21-22; Marques, 2003: 300-301, 330, 348; Cruz e Silva, 2004: 148).

A tentativa de controlar o tráfico de escravos era a orientação política lusa na década de 40 do século XVII, que levaria a criação da Companhia Geral do Comércio do Brasil, grande ambição do padre Antonio Vieira (entre outros), que via na companhia a única maneira para salvar o comércio ultramarino e para expulsar os holandeses.

(Esteves, 1991: 79). Aqueles que não participavam desse esquema e que estavam fora das companhias de comércio e sem contrato com os fornecedores britânicos, foram excluídos desse mercado devido às restrições mercantilistas. Dessa forma, esses homens de negócios sem mercado e sem produtos, concentraram suas forças na consolidação das empresas negreiras no Atlântico Sul. Foi assim que alguns comerciantes portugueses envolvidos há gerações com o comércio marítimo – uma vez que muitos deles eram herdeiros dos contratadores e de suas rotas comerciais do oriente – entraram definitivamente no comércio de escravos nas rotas de “Angola” para os portos de Pernambuco, Bahia e principalmente Rio de Janeiro. (Miller, 1996: 156-157).

Excluídos dos esquemas mercantilistas que colocavam seus rivais (os capitalistas lisboetas) diretamente em contato com as fortunas proporcionadas pelo açúcar na grande colônia “brasileira”, esses comerciantes-marinheiros procuraram os portos de Luanda e Benguela, em busca das preciosas “peças” ali negociadas, que os daria acesso indireto às riquezas produzidas na colônia. Eram homens que muitas vezes deixavam famílias em várias partes do Atlântico. A mãe em uma vila portuguesa, filhos na casa de algum “compadre” no Brasil. E não tardavam a formar famílias também em solo africano, na maior parte das vezes com mulheres locais⁴² (Miller, 1996: 157-158).

Mas ao chegarem em “Angola” em fins do século XVII, esses negociantes reinóis encontraram uma forte oposição dos “brasileiros” já ali instalados, que estavam devidamente integrados às redes comerciais e a vida social local e em pleno controle das empresas negreiras que forneciam mão-de-obra para regiões como Pernambuco e Bahia. Os negreiros saídos do Brasil, que haviam cruzado o Atlântico para expulsar os holandeses invasores em “Angola” (1648) tinham assumido o controle da região (que mais os servia do que à Coroa) uma vez que a debilitada monarquia portuguesa, recém-restaurada, pouco podia fazer para administrar tão distante entreposto comercial. Em Luanda, os primeiros “imigrantes portugueses” que haviam sido “libertados” dos holandeses, se associaram aos governadores “brasileiros” – que governavam “Angola” como um feudo pessoal – e com eles controlavam muito restritamente o tráfico negreiro; não iriam permitir a interferência desses novos empresários reinóis nas já bem organizadas empresas do tráfico. (Miller, 1996: 158).

⁴² Processo sobre o sargento-mor Antonio Jose de Barros – ANTT, JU, FF, Angola – mç. 2 doc. 3A.; Processo sobre o marinheiro Desidério Marques da Rocha – ANTT, JU, FF, Angola – mç. 28 doc. 8.; Processo sobre o capitão de navios Manoel Ferreira da Silva Guimarães – ANTT, JU, FF, Angola – mç. 30 doc. 5A.; Processo sobre o marinheiro Francisco Xavier dos Reis – ANTT, JU, FF, Angola – mç. 24 doc. 17.

Benguela e Rio de Janeiro no auge do tráfico negro

As cidades portuárias de Benguela e do Rio de Janeiro foram espaços que experimentavam um grande crescimento na movimentação de pessoas e nas trocas negreiras em finais do século XVII. Com a descoberta de ouro e pedras preciosas nas Gerais “brasileiras”, na virada para o século XVIII, esses portos cresceram em tamanho e importância, atraindo os interesses de vários negreiros e agentes do tráfico que atuavam nas rotas “angolanas”. Quantidades crescentes de escravos trazidos do planalto central “angolano” eram enviadas para o litoral, através de novas rotas comerciais estabelecidas entre o interior e os portos atlânticos e de lá seguiam para os portos de Recife, Salvador e cada dia mais para o porto do Rio de Janeiro. Luanda ainda representava o principal porto do tráfico negro na costa central africana, mas a cada dia aumentava a importância do porto/fortaleza de Benguela para as trocas atlânticas (Curto, 2002: 274; Miller, 2004: 98).

O Rio de Janeiro era um complexo centro importador, exportador e reexportador de mercadorias para diversas partes do Atlântico. Importava produtos manufaturados e industrializados da Europa e principalmente escravos de África. Mantinha ainda contatos comerciais com marinheiros das Índias Orientais, que aportavam na cidade em busca de mantimentos e reparos, antes de seguir viagem. Grande parte dos produtos que exportava eram produzidos ali mesmo, como a açúcar e a cachaça, além de outras mercadorias trazidas do interior, como o ouro das Gerais. Reexportava os produtos europeus para África e mesmo para outras partes da América, assim como revendia os escravos trazidos da costa africana para várias partes do Novo Mundo, inclusive para as Gerais e para o Rio da Prata, de onde – por sua vez – eram trazidos metais preciosos que muitas vezes passavam no porto fluminense antes de seguir para as metrópoles européias (Curto, 2003: 19-20). Era também um porto que existia para além de suas rotas atlânticas, desenvolvendo-se na prestação de serviços necessários para as áreas do interior conectadas a ele. Além de abastecer as regiões auríferas, servia como uma escala obrigatória aos navios que se dirigiam ao extremo sul do Brasil, e a cidades como Buenos Aires e Montevidéu (Santos, 1993: 13).

Uma série de condições possibilitou o crescimento das empresas negreiras na capitania do Rio de Janeiro no século XVIII, e de suas redes comerciais com os portos da África centro-ocidental. Além da posição geográfica que beneficiava as travessias atlânticas entre as costas brasileiras e angolanas, saiam do porto do Rio de Janeiro

vários produtos ingleses que iriam abastecer as redes negreiras em “Angola”. A capital fluminense crescia em importância e estrutura, tornando-se um grande mercado para os escravos que seriam levados a trabalhar nas fazendas cariocas e nas minas no interior. A *geribita* dos engenhos fluminenses era produzida em fartas quantidades, a um preço muito acessível, e eram fornecidas aos negreiros que operavam no porto carioca através de relações de crédito (Curto, 2002: 157).

Além de possuir a geografia e os produtos necessários para as trocas negreiras em território “angolano” (tecidos ingleses, cachaça e mesmo armas e pólvora), os mercadores do Rio de Janeiro experimentaram, em finais do século XVII, um ambiente favorável em “Angola” para o desenvolvimento de novas redes negreiras com os comerciantes da região. A reorientação das empresas negreiras baianas para as fontes de escravos na Costa da Mina a partir da década de 1680 (onde o tabaco baiano era muito apreciado) fez do Rio de Janeiro o principal porto negociador com “Angola”. (Miller, 1998: 26-27). O ouro e os diamantes descobertos em meados da década de 1690 e a demanda por escravos para trabalhar nas minas da capitania do interior brasileiro, teve por consequência o aquecimento da economia desse porto atlântico e das plantações de cana de açúcar cariocas. Foi justamente o aquecimento desses dois setores econômicos da colônia – a mineração e as plantações açucareiras – que levou as casas comerciais do Rio de Janeiro a estreitarem seus laços com o porto de Luanda, assim como faziam baianos e pernambucanos meio século antes. E como a indústria mineira das Gerais continuava a se expandir durante as primeiras décadas do século XVIII, a fabricação de cachaça no Rio de Janeiro teve que acompanhar esse crescimento, uma vez que era fundamental para as trocas negreiras em África que iriam abastecer as minas no Brasil. (Curto, 2002: 153-154; Curto, 2003: 04-06).

Houve também medidas políticas que influenciaram o domínio dos traficantes ligados à praça do Rio de Janeiro no mercado de escravos dos portos da costa central atlântica africana. Os comerciantes portugueses em Luanda na primeira metade do século XVIII, em busca do valioso mercado mineiro de escravos, procuraram reduzir a influência dos negreiros baianos no fornecimento das Minas Gerais. Para isso teriam que derrubar os governadores angolanos ligados a esses negreiros, mudando o foco dos interesses para o Rio de Janeiro. A Coroa, por sua vez, procurava punir esses governadores de “Angola” pelo uso de tropas governamentais (pagas pelo “Tesouro Real de Angola”) na produção de escravos para seus negócios atlânticos, e acabou por incentivar o comércio negreiro no Atlântico Sul com o porto do Rio de Janeiro. (Miller,

1998: 21). A cidade do Rio de Janeiro mantinha ligações mais estreitas com Lisboa, em comparação com a Bahia, por exemplo. Isso teria sido essencial na escolha do Rio de Janeiro em 1763 como a nova capital da Colônia, com uma conseqüente ampliação no movimento comercial nesse porto, que se tornou o principal centro de importação de escravos no Brasil a partir da segunda metade do século XVIII (Rodrigues, 2005: 137). Os comerciantes cariocas também tinham uma extensa influência no interior do “Reino de Benguela”, sendo responsáveis diretos por muitos dos conflitos utilizados na fabricação de escravos (Cruz e Silva, 2004: 245).

A cidade de Benguela foi criada em 1617, com a chegada de Manuel Cerveira Pereira à “Baía das Vacas”, acompanhado de dois destacamentos militares, com cerca de 130 soldados (Curto, 2002: 266-268; Curto, 2003: 04, Marques, 2003: 350). Possuía certa autonomia administrativa e um governo próprio, e desde o início tinha como objetivo a captação do fluxo de escravos que vinham do interior. Estabeleceu relações preferenciais com os reinos ovimbundos no planalto de Bihé, que permitia um recebimento de escravos independente das fontes que alimentavam o porto de Luanda (Henriques, 1996: 132). As primeiras famílias luso-africanas de Luanda que se mudaram para Benguela provavelmente estabeleceram-se através de pequenas casas de comércio, em meados do século XVII. Em 1660, os governadores de “Angola” já procuravam re-alocar, para o porto ao sul, alguns moradores sediados em Luanda, buscando um maior desenvolvimento do tráfico de escravos na região (Ferreira, 2003: 74).

Em um primeiro momento, Benguela não tinha um mercado “oficialmente” ligado ao Atlântico, servindo como um posto avançado para a captação de escravos. Os negreiros sediados nesse entreposto comercial adquiriam os escravos através das redes comerciais no interior e os enviavam para Luanda, de onde seriam embarcados para o mercado atlântico através de seus sócios nesse porto. (Miller, 1988: 261; Curto, 2002: 273; Curto, 2003: 04-05). Mas apesar dessa relativa dependência em relação ao porto de Luanda no embarque de escravos para o mercado negreiro, Benguela não estava de forma nenhuma isolada das relações comerciais com o Atlântico. Desde a década de 1650 há registros do contrabando de escravos embarcados diretamente desse porto, que também servia como um ponto de apoio e reabastecimento aos diversos navios que cruzavam o Atlântico, inclusive as “naus das Índias” que transportavam valiosos tecidos adquiridos com suas conexões asiáticas. (Ferreira, 2003: 73-76).

Era um porto conhecido por ter um “ambiente mortífero” para os europeus recém chegados – assim como acontecia com Luanda – e as diversas doenças matavam esses homens em quantidades relativamente enormes. Grande parte morria em poucos meses após seu desembarque. (Miller, 1988: 250; Cruz e Silva, 2004: 249). Esse suposto ambiente insalubre encontrado nas cidades africanas não era uma exclusividade de seus portos. Ao que indica a historiografia, a cidade portuária do Rio de Janeiro também era um espaço infectado por diversas doenças, uma aglomeração desordenada sem condições sanitárias que vitimava muitos aventureiros reinóis que vinham a ela tentar o sucesso em uma carreira marítima. Descrições de finais do século XVIII retratam a cidade como um lugar “inabitável”, com seu “ar apodrecido” e várias epidemias, espalhadas em suas ruas, que também serviam de pastos para galinhas, porcos e cabritos (Pantoja, 1998: 103-104).

Benguela, apesar de ser considerada a “tumba” para os “brancos”, abrigava todos os tipos de portugueses fugitivos da justiça, e mercadores dispostos a fazer fortunas longe do controle luso. Degredados, exilados políticos, ciganos e mercadores endividados, que procuravam se refugiar nesse entreposto comercial, acabavam por se tornar agentes do tráfico de escravos com as rotas no interior de “Angola”. Nos portos eles conseguiam mercadorias a crédito, através de comerciantes portugueses, muitos com ligações comerciais com o Rio de Janeiro. Parecia ser o refúgio adequado para aqueles que pretendiam escapar ao olhar das autoridades portuguesas que agiam na África centro-ocidental (Miller, 1996: 170). As doenças afugentavam grande parte dos burocratas responsáveis pelo controle do tráfico de escravos no “Reino D’Angola” (Miller, 1988: 254). Além disso, era um porto de difícil acesso para aqueles que partiam por mar de Luanda em sua direção (Ferreira, 2003: 74). As correntes e as marés da costa centro-ocidental africana isolavam ainda mais Benguela do controle metropolitano, e uma viagem de barco saindo de Luanda podia levar até quatro meses (Ferreira, 2003: 109), devido às dificuldades de navegação contra a maré e os ventos, e muitas vezes era uma tarefa que exigia “a força de braços” (Miller, 1988: 321). Por terra, as expedições eram constantemente ameaçadas por conflitos locais que impediam a fixação de rotas terrestres com fluxos regulares. Os negreiros luso-africanos dessa região sentiam-se, assim, acima do poder central. Eles não seriam perturbados pelo controle metropolitano e seus agentes sediados em Luanda, desde que não provocassem a ira dos governadores. Caso fosse necessário, essas autoridades do poder luso certamente fariam grandes

esforços para enviar tropas armadas para resolver esses problemas (Miller, 1998: 22, Ferreira, 2003: 82, 103).

Uma das particularidades do tráfico de escravos exercido na África centro-ocidental em relação àquelas de outras partes de África, era a presença militar europeia relativamente grande que podia ser encontrada na região. (Lovejoy, 2002: 102; Cruz e Silva, 2004: 245). Assim como a capital administrativa Luanda, Benguela também possuía força militar, e investia na montagem de razias que iriam “fabricar” as “peças” demandadas pelo comércio negreiro. (Curto, 2002: 272). Mas diferentemente do que acontecia ao norte, as milícias de Benguela não conseguiram, no século XVII, produzir grandes quantidades de escravos para abastecer regularmente seus mercados. Antes de 1687 não foram capazes de conduzir nenhuma grande operação militar, e não possuíam entrepostos comerciais no interior que garantissem uma presença militar efetiva (Ferreira, 2003: 70 e 75). O século seguinte assistiria o envio de diversas expedições militares ao interior de “Angola”, algumas com objetivos comerciais, outras com intenções expansionistas (Marques, 2003: 435).

Rotas retas: Rio de Janeiro – Benguela – Rio de Janeiro

Durante todo século XVIII, a “geografia” das redes negreiras luso-africanas se espalhou por “Angola”, com algumas regiões de atuação no interior e no planalto central, conectadas às casas comerciais e às famílias negreiras dos principais portos da região: Luanda e Benguela. (Miller, 1988: 264). Esse alargamento das fronteiras do comércio negreiro em território “angolano”, com o recrutamento de escravos em novas regiões “produtoras de peças”, acarretou num conseqüente aumento do poder dos negreiros sobre a vida política, social e econômica locais (Curto, 2003: 20). A importância dos negreiros portugueses e “brasileiros” no século XVIII pode ser verificada pela distribuição política “angolana”, em relação à intervenção das empresas do tráfico de escravos (Medina & Henriques, 1996: 125).

Como a presença portuguesa no litoral da África centro-ocidental era bastante forte – se comparada a outras regiões africanas onde os europeus procuravam estabelecer seus entrepostos comerciais – a obtenção de escravos para o comércio atlântico era muitas vezes feita através de guerras e operações militares, mas não exclusivamente. Uma grande parte desses escravos era obtida pelas negociações

comerciais cuidadosamente montadas pelos mercadores locais e chefias africanas. Comerciantes de Benguela alimentavam seus investimentos no tráfico com chefes *Imbangalas*, na fronteira do planalto central, fornecendo a crédito os produtos europeus e asiáticos demandados pelas populações africanas para as trocas por escravos. Essas mercadorias eram levadas ao interior pelas mãos de agentes dos negreiros nas zonas produtoras de escravos, *pumbeiros* e *sertanejos* (Curto, 2002: 272). Esses agentes do tráfico ampliavam a influência dos negreiros no interior “angolano”. O estabelecimento de novas rotas para o fornecimento regular da indispensável mão-de-obra escrava aumentava a importância desses negreiros no mundo atlântico.

Em busca de mais mercadorias para suprir a demanda das autoridades africanas responsáveis pela fabricação das “peças” no interior, esses agentes “mestiços” do tráfico negreiro “angolano” passaram a contrabandear escravos. Negociavam diretamente com negreiros não-portugueses que procuravam o litoral centro-ocidental africano com grandes quantidades de mercadorias européias e “orientais”, em buscas das “peças” trazidas pelas caravanas do interior. A partir de novas bases em Golungo, em Benguela e nos planaltos centrais, os comerciantes “luso-africanos” refugiados de Luanda tinham fácil acesso a negreiros europeus e “brasileiros” e seus produtos importados, longe do controle central. (Miller, 1998: 24). Desviando suas caravanas um pouco mais para o norte de Luanda, os comerciantes de escravos de Golungo e Ambaca também podiam estabelecer relações de trocas por produtos europeus e asiáticos, em condições muito melhores do que as oferecidas pelos contratadores da capital “angolana”. (Miller, 1998: 25). Nas costas de Loango e Cabinda vendia-se muitos escravos por produtos trazidos pelos navios ingleses e franceses, sem que fosse preciso se condicionar às imposições do governo luso (Miller, 1988: 278; Ferreira, 2003: 107). Em Benguela, as autoridades reportavam freqüentemente as desobediências e o tráfico “ilegal” de escravos com navios franceses, ingleses e holandeses (Cruz e Silva, 2004: 246).

Outros valiosos produtos, como armas de fogo, eram fornecidos por negreiros franceses, que fomentavam o “contrabando” com os agentes do tráfico ao sul de Luanda. Esse comércio era considerado pelas autoridades portuguesas tráfico ilegal de escravos, pois burlava o controle e o pagamento das taxas exigidas pela Coroa para a exportação de mercadorias de suas supostas “possessões africanas”. Mas a postura portuguesa de dificultar o acesso dos agentes “angolanos” do tráfico a armas de fogo, criou uma demanda tão grande por esses produtos, que incentivavam os franceses (que haviam perdido grande parte de sua influência sobre os mercados da Senegâmbia em

finais do século XVII) a contrabandear esse armamento em troca de escravos do planalto centro-ocidental. (Miller, 1988: 78; Ferreira, 2003: 106). Mais tarde, em finais do século XVIII, alguns traficantes “brasileiros” acompanhariam os contrabandistas franceses no fornecimento proibido de armas de fogo e de pólvora aos africanos, em troca de quantidades crescentes de escravos (Ferreira, 2003: 114-115)

Na década de 1720 o Rio de Janeiro já era o mais importante receptor dos escravos exportados de Luanda, com cerca de 44,5% do volume total. Na década seguinte as firmas comerciais brasileiras trocariam uma quantidade sem paralelo de barris de cachaça por mão-de-obra escrava nos portos da África centro-ocidental. (Curto, 2002: 155). Era o momento ideal para a abertura de um novo porto “angolano” ao comércio atlântico, capaz de fornecer as quantidades crescentes de escravos demandadas pelas empresas escravistas americanas. O comércio direto entre a cidade de Benguela e os portos “brasileiros” pode ser encontrado em documentos oficiais sobre o tráfico de escravos já em 1725 e 1728, quando alguns navios (ao menos quatro) saídos daquele porto transportaram cargas de escravos para os portos da Bahia e do Rio de Janeiro, sem passar em Luanda (Ferreira, 2003: 80). Há também referências de navios saídos do Rio de Janeiro, em 1722, carregados com cerca de 100 pipas de *geribita*, enviadas à “Baia das Vacas” com o objetivo de comprar escravos (Curto, 2003: 05).

O aumento da participação de Benguela em negociações negreiras diretas com o Atlântico ameaçava a posição privilegiada dos mercadores luso-africanos da comunidade luandense. Sob pressão dessa importante comunidade traficante, a Coroa procurou restabelecer, em finais da década de 1720, a obrigatoriedade do pagamento em Luanda das taxas devidas pelo embarque de escravos no porto de Benguela (Ferreira, 2003: 102). Mas na década de 30 do século XVIII, esses negreiros estabelecidos em Benguela conseguiram a autorização real para a abertura oficial do porto para o comércio atlântico, embarcando, a partir de então, quantidades enormes de escravos diretamente para o Rio de Janeiro. A partir de uma determinação régia de 11 de janeiro de 1758, as empresas negreiras sediadas em Benguela deveriam embarcar suas peças exclusivamente para os portos brasileiros de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Essa determinação deveria garantir o fornecimento regular das “peças” africanas aos sempre necessitados centros consumidores da colônia escravista (Cruz e Silva, 2004: 247). O que havia começado como um apêndice à economia exercida em Luanda, tornava-se agora um dos mais importantes portos do tráfico de escravos no Atlântico (Curto, 2002: 274).

Na década de 1720, essa tentativa por parte da administração portuguesa de exercer mais controle sobre as exportações em Luanda, teria levado a um êxodo de comerciantes de escravos para Benguela (Miller, 1988: 261). Os governadores de Angola, envolvidos profundamente com as atividades negreiras, foram proibidos pela Coroa de participar do tráfico de escravos “angolanos” em 1721 (Miller, 1996: 160; Ferreira, 2003: 79-80, Marques, 2003: 435). Vários negreiros que tinham negócios firmados com casas comerciais da capitania do Rio de Janeiro começaram a transferir suas operações do porto de Luanda para o de Benguela. Ali, na Baía das Vacas, além de fora do alcance do controle que o governo luso tentava estabelecer mais ao norte, eles estariam longe da competição com os negreiros da Bahia e de Pernambuco, e dos capitalistas comerciais metropolitanos. (Curto, 2002: 274). A distância em relação a capital administrativa do “Reino D’Angola” fornecia novas oportunidades de comércio não somente por estar longe do controle central e dos preços estipulados pelos mercadores lisboetas, como também por possuir novos fornecedores do interior angolano (Miller, 1998: 22). A ausência da burocracia metropolitana para controlar as vendas na região propiciava violações nas leis, sem que fosse possível nenhum tipo de punição. (Miller, 1988: 261).

Os governadores de Angola – que haviam perdido seus fornecedores em Luanda, depois da proibição na participação direta no tráfico negreiro – transferiram seus investimentos pessoais para a praça comercial ao sul, associando-se aos agentes do tráfico locais e enviando a carga de Benguela para o porto do Rio de Janeiro – sem passar por Luanda, o que exporia a carga aos inspetores metropolitanos (Miller, 1988: 261). A presença desses governadores nos negócios negreiros em Benguela teria incrementado as negociações na região, pois elas passaram a ser alimentadas pelos gordos créditos concedidos por esses governadores e seus sócios negociantes. (Ferreira, 2003: 82). Benguela passou a representar, então, um bastião da oposição luso-africana aos mercadores metropolitanos em controle da capital luandense. (Miller, 1988: 261).

Com a construção do forte de Caconda, nos limites do planalto central, o comércio substituiu, em grande parte, a guerra como forma de aquisição das “peças” no interior (Curto, 2002: 270). Essas “peças” – pessoas recém transformadas em escravos – eram levadas para essas fortalezas, onde deveriam acostumar-se a nova condição que lhes era imposta. (Medina & Henriques, 1996: 154; Thornton, 2004: 164). A presença de produtos europeus e asiáticos no planalto “angolano”, em especial os têxteis, favorecia o estabelecimento de uma fabricação regular de escravos para exportação

atlântica. Esses empréstimos em mercadorias endividaram muitos dos mercadores angolanos em Luanda, assim como aqueles que forneciam os escravos no interior, forçados a entregar cada vez mais escravos para quitarem seus débitos. A entrada de novos comerciantes no mercado de Benguela – dentre eles os próprios governadores de “Angola”, impedidos de participar do tráfico na capital – incentivou a diminuição no uso de táticas militares para a aquisição dos escravos e a adoção de táticas mais “persuasivas e indiretas” (Miller, 1998: 21). A segunda metade desse século assistiu um aumento impressionante das negociações negreiras na região da África centro-ocidental. Esse comércio duplicaria o volume de escravos que atravessavam o Atlântico, em comparação com as trocas negreiras do século anterior (Marques, 2003: 434).

Na segunda metade do século XVIII: um tráfico sem precedentes

A segunda metade do século XVIII é profundamente marcada, em todo o “mundo luso”, pelas reformas adotadas no reinado de Dom Jose (1750-1777). D. João V morreu em 1750, deixando as finanças públicas de Portugal em péssimo estado. Em seu reinado os nobres enriqueceram nos cargos ultramarinos, e se transformaram em um grupo perigosamente poderoso e independente. Velho e doente, o antecessor de D. Jose tinha perdido o controle sobre o reino e principalmente sobre as colônias ultramarinas. Seus ministros eram igualmente velhos e cansados. Dom Jose, ciente da necessidade de reformas profundas no arcaico Reino de Portugal e de reconquistar o controle do Estado sobre suas colônias do sul, escolheu como seu homem de confiança, funcionário da Coroa, famoso por sua “aritmética política”, Sebastião José Carvalho e Melo, que seria mais tarde conhecido como o Marques de Pombal. (Saraiva, 1999: 247). Dentre as várias reformas empreendidas por esse “déspota esclarecido” para a modernização do Estado português, destacam-se a remodelação dos métodos e das instituições de ensino, a luta contra os jesuítas, a reorganização das estruturas estatais, e o “fomento econômico”. A organização do comércio e sua valorização como uma atividade nobre e necessária, foram táticas adotadas por Pombal para a sua estratégica reformulação econômica do Reino (Nizza da Silva, 1986: 90-91). Ele se propôs a organizar “racionalmente” o tráfico de escravos, com a implantação das companhias comerciais monopolistas, com a participação massiva do capital privado: Em 1753 a Companhia da Ásia; em 1755 a Companhia do Grão-Pará e Maranhão; em 1756 a Companhia de Pesca

da Baleia; em 1759 a Companhia de Pernambuco e da Paraíba (Saraiva, 1999: 252-253). Os acionistas das companhias pombalinas recebiam enormes vantagens fiscais, eram aquinhoados com privilégios fidalgos e aposentadorias, e com as reformas de Pombal, seus negócios negreiros não eram mais considerados “desabonadores da condição de nobreza” (Nizza da Silva, 1986: 159).

Nos entrepostos comerciais da África centro-ocidental, esse foi também um momento de reformulação das estruturas locais. A partir de 1750 os contratadores lisboetas, que com suas conexões de têxteis asiáticos tentavam derrubar a resistência brasileira e “lusó-africana” da costa central atlântica de África, e que ao mesmo tempo competiam com seus concorrentes da metrópole e suas conexões britânicas, começaram a sofrer grandes perdas e a se sentirem marginalizados. A política de nacionalismo econômico instaurada pelo Marquês de Pombal afetou tanto os contratadores, quanto os comerciantes “lusó-africanos”. (Miller, 1998: 28-29). Ao assumir o poder, o primeiro ministro de D. Jose encontrou a região de “Angola” em uma grande expansão comercial (que vinha desde a década de 1720), o que levou o ministro esclarecido a imaginar que poderia reestruturar a sua suposta “colônia”, transformando-a em um novo Brasil (Marques, 2003: 436). Benguela era um porto em franco crescimento nesse momento, com cerca de 2.260 escravos exportados por ano. Na década seguinte, esse número mais que dobrou, chegando à média de 4.710 escravos vendidos anualmente. Chegou a 5.300 “peças” embarcadas por ano na década de 1770, e não pararia de crescer nas décadas seguintes (Curto, 2003: 05-06).

O primeiro enviado de Pombal, Antonio de Vasconcelos, chegou a “Angola” em 1758 para “administrar as políticas comerciais decretadas pelo “livre mercado”, desenvolvendo uma economia voltada para a indústria doméstica de algodão e outras manufaturas que o primeiro-ministro pretendia criar em Portugal⁴³. Dentro da lógica comercial monopolista da era de Pombal, a Companhia Geral de Pernambuco tornou-se a mais atuante na região de Luanda, através dos generosos créditos concedidos, com a proteção dos governadores de Angola. Mas Pernambuco carecia de mercadorias de qualidade a preço baixo, e seu sucesso em “Angola” durou só enquanto franceses e ingleses estavam distraídos com a Guerra dos Sete Anos (1756-1763). (Miller, 1998: 30-31).

⁴³ Com os decretos do “livre comércio” de 1758, os comerciantes “lusó-africanos” de Luanda abarrotaram o mercado local com mercadorias contrabandeadas da França e da Inglaterra, e com tecidos asiáticos antes sob o restrito controle dos contratadores e das companhias comerciais pombalinas. (Miller, 1998: 35).

O sucessor de Antonio de Vasconcelos, Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho (1764-1772), tinha como objetivo principal a recuperação do mercado “angolano” para as manufaturas domésticas portuguesas e para os monopólios das companhias comerciais lisboetas. Tentou reforçar o controle e o policiamento sobre as transações comerciais “ilegais”, e mesmo sobre a vida social da região. Ele tentou remover os capitães-mores “lusó-africanos” do controle das empresas negreiras no interior, estabeleceu o monopólio sobre o importante comércio de sal de Benguela, condenou as práticas religiosas africanas em Luanda, reformou a milícia colonial, nomeou um governador para Benguela subordinado à sua autoridade em Luanda e tentou conter a expansão dos comerciantes “lusó-africanos” no planalto central. (Miller, 1998: 32, Marques, 2003: 436-437). Para ele, a única maneira de garantir o controle sobre o tráfico de escravos em portos afastados como Benguela, seria a inserção de mais agentes portugueses nas redes comerciais até então controladas pelos “brasileiros” e “lusó-africanos”, além de usufruídas pelos demais não-portugueses que contrabandeavam abertamente na região⁴⁴ (Ferreira, 2003: 108-109). O governador Sousa Coutinho voltou em 1772 para a metrópole, abandonando Luanda para as lideranças locais.

Benguela, mesmo com a criação de um hospital e de um forte, permaneceu um entreposto relativamente isolado e longe do controle pretendido (Ferreira, 2003: 110). Mas a região estaria mudada para sempre. Com a eliminação dos contratadores, a economia negreira “modernizara-se” para atender às necessidades do final do século XVIII e do século XIX. (Miller, 1998: 33-34). Após 1770 os negreiros portugueses começaram a enfrentar muitas dificuldades para se inserir nas redes de trocas em Angola. Os obstáculos para essa inserção partiam principalmente por membros influentes no governo militar da região, ligados a engenhos e plantações no Brasil, ou mesmo a famílias de comerciantes locais. (Miller, 1998: 11-12).

Na década de 1780, Benguela já exportava anualmente cerca de 6.490 “peças” para o mercado Atlântico, em especial para o porto do Rio de Janeiro (Curto, 2033: 05-06). Esse foi justamente o momento em que a Coroa decidiu mais uma vez tentar enfrentar as vantagens comerciais perdidas para os “brasileiros”, voltando a se interessar pelo mercado negreiro “angolano”. Em 1782 enviou um esquadrão naval para Luanda e iniciou a executar ações militares para ocupar posições estratégicas das redes negreiras, como Cabinda. Em 1784 apertou as inspeções alfandegárias, tentando impedir o fluxo

⁴⁴ “Ofício do Governador de Angola”, AHU, CU, Angola, cx. 51, doc. 59. em 16 de dezembro de 1767.

de produtos europeus de boa qualidade que invadiam as áreas sob o “controle” português, assim como a *geribita* brasileira. Sob o governo do Barão de Moçamedes (1784-1790) avançaram as ocupações da costa nas regiões do extremo sul de “Angola”, subordinando Benguela ao controle de Luanda. A nomeação de um representante da Coroa no comando de Benguela em 1791, que deveria prestar obediência direta a Lisboa, preencheu a última lacuna formal na ocupação da costa ao sul do Dande (Miller, 1998: 36-38; Cruz e Silva, 2004: 246). Na década de 1790, Benguela exportou aproximadamente 8.140 escravos anualmente (Curto, 2003: 05-06).

Por outro lado, nas duas últimas décadas do século XVIII as atenções da metrópole portuguesa se viraram para a produção agrícola brasileira em grande escala, e o tráfico de escravos foi deixado nas mãos dos negreiros cariocas. Graças ao baixo custo de fabricação da *geribita* em relação ao seu valor nos mercados africanos e aos generosos créditos concedidos aos mercadores de escravos, esses negreiros fizeram a exportação de cativos atingirem níveis impressionantes em fins do século XVIII. (Miller, 1998: 45). Curto estima que 76,1% dos escravos exportados de Benguela nas duas últimas décadas do século XVIII tinham como destino o porto do Rio de Janeiro (Curto, 2003: 06).

Alguns historiadores do tema – entre eles Curto (2002: 270) e Miller (1998: 21) – concordam que a construção de entrepostos comerciais sob o controle português no interior angolano (como a fortaleza de Caconda, por exemplo) tenha levado a uma substituição das razias e das operações militares por meios mais “sutis” para a aquisição das “peças angolanas”. Essas relações comerciais eram mais interessantes por garantirem um fluxo regular no interior – uma vez que não desestabilizaria a política local, garantindo as rotas do comércio. Mas a experiência vivida em Benguela com a nomeação de um administrador militar específico para a região (em 1791), levou a uma onda de violência que se espalhou ferozmente pelo interior (Cruz e Silva, 2004: 245).

Entre 1791 e 1796, Francisco Paim de Câmara e Ornelas foi o representante luso da administração real na capitania de Benguela, período em que a Coroa portuguesa (atenta a grande movimentação e a transferência de investimentos para esse porto) resolveu arrochar o controle sobre o tráfico de escravos na região, em especial com as regiões fornecedoras no planalto central. Com uma atitude agressiva e desrespeitosa perante as lideranças africanas, Francisco Paim listou os *sobas* de Peringue, Mulundo e Quizamba como seus vassallos, demonstrando sua arrogância perante esses chefes africanos, que ainda representavam os verdadeiros controladores do fluxo de “peças”

que vinham do interior. Ao que consta, se esses líderes africanos não tivessem um poderio militar bastante forte e organizado, teriam realmente perdido suas possessões para o administrador de Benguela. Seu projeto era expandir os domínios portugueses ao sul do rio Kwanza. Especialmente os *sobas* de Caconda e de Quilengues (Kilenges) sofreram muitos ataques perpetrados pelas tropas de Francisco Paim, o que feria seriamente todos os acordos fechados entre os líderes africanos e sua majestade. Eles lutaram duramente contra as tropas portuguesas, e reclamaram dos desmandos do administrador de Benguela, argumentando que ele descumpria a palavra assumida pelo rei através dos tratados de comércio assinados. O poder central puniu duramente Francisco Paim por sua maneira demasiado agressiva de exercer as atividades negreiras, e por ter descumprido os tratados reais – desconsiderando a autoridade dos *sobas* sobre suas terras e sobre a produção de escravos no interior. Foi investigado, retirado de seu posto como administrador de Benguela, levado a julgamento e condenado, e acabou por ser enviado à prisão de Limoeiro, na cidade de Lisboa, tendo todos os seus bens confiscados pela autoridade real (Cruz e Silva, 2004: 252-255).

A atitude do substituto de Francisco Paim perante as lideranças africanas não foi muito melhor. O capitão general Alexandre Jose Botelho de Vasconcelos governou a capitania de Benguela entre 25 de maio de 1796 a 14 de janeiro de 1800. Além dos três *sobas* listados pelo antigo administrador de Benguela, Botelho de Vasconcelos listou mais cinco líderes africanos como seus vassallos: Peringue, Mulundo, Quizamba, Quiera, Capembe, Mama, Calunga e Catumbela. Ele também foi acusado pelos líderes de Caconda e de Quilengues como um sistemático violador dos acordos assinados entre as lideranças africanas e os representantes do monarca português. Assim como seu antecessor, por não conseguir manter a relativa paz nas negociações negreiras com as regiões fornecedoras no interior e por não respeitar a autoridade das lideranças africanas (envolvendo-as em conflitos desnecessários que só desestabilizavam as redes negreiras de comércio), Botelho de Vasconcelos foi também removido de seu cargo e aprisionado pela Coroa a qual servia. (Cruz e Silva, 2003: 254-256).

No período em que esses dois governadores militares da capitania de Benguela estavam na ativa (em especial no período sob o comando de Francisco Paim), **Antonio Jose de Barros** exercia o cargo de sargento-mor de auxiliares, e devia servir e obedecer às ordens desses dois militares. Ele devia estar diretamente envolvido em algumas das operações militares organizadas por esses governadores, em sua violenta expansão para o interior. Rosa Cruz e Silva (2003: 248-249) confirma a presença de Antonio Jose e de

vários outros negreiros estudados nesta dissertação como membros da comunidade negreira que agia sob o comando desses dois governadores. A lista de habitantes da capitania de 1791⁴⁵, primeiro ano do governo de Francisco Paim, apresenta Antonio Jose de Barros como um dos membros dessa comunidade negreira, e Roza Cruz reafirma que ele era um dos mais importantes negreiros da região.

Ao chegarem em África, os mercadores europeus encontraram rotas comerciais bem definidas e um comércio rico e variado em pleno funcionamento. Eles adotaram grande parte dos costumes e dos ritmos africanos para o comércio, adotando também os espaços tradicionais para essa atividade tão importante. Nas feiras, estimulavam um comércio que pré-existia a sua chegada, e assistiam seu crescimento a níveis antes impensados. Essas crescentes negociações atraíram a atenção de comerciantes de todas as partes da Europa, que passaram a frequentar a costa centro-ocidental africana, em busca de escravos traficados ilegalmente.

O crescimento do tráfico de escravos em “Angola”, fora do controle das autoridades portuguesas (que era considerado tráfico ilegal) forçou a Coroa lusa a incrementar a venda de escravos na região, abrindo mais um pólo exportador em São Felipe de Benguela, no século XVII. Por outro lado, a capitania do Rio de Janeiro fortalecia-se no cenário colonial, tornando-se a nova capital e conseqüentemente o maior porto da América portuguesa. A região se preparava para o crescimento impressionante que sofreria no século seguinte, com as mudanças que tentavam modernizar as empresas do tráfico. Foram essas mudanças, entre outras novidades, que ajudaram a forjar a comunidade negreira que habitava Benguela na segunda metade do século XVIII, como veremos a seguir.

⁴⁵ Mesma lista apresentada por Curto em “Movers of Slaves: The Brazilian Community in Benguela, Angola – 1722-1832”. Harriet Tubman Seminar, York University, 29-09-2003. Disponível em: www.yorku.ca/nhp/seminars/2003_04/jccurto_tubmanseminar.doc. Último acesso em 15-03-2006.

CAPÍTULO III

CONEXÕES NEGREIRAS

Ao estudarmos o tráfico de escravos entre “Angola” e a colônia brasileira, com suas crescentes redes negreiras em fins do século XVIII, damos-nos conta de que as cidades do Rio de Janeiro e de Benguela estão tão conectadas que poderíamos imaginá-las como parte de um mesmo território, unido pelo Atlântico. Suas rotas marítimas bem definidas permitiam a existência de uma comunidade negreira que se movimentava constantemente, habitando ambos os lados do oceano. Eles construíam suas casas de comércio e constituíam famílias nas duas margens, firmando relações comerciais e familiares com os demais membros das redes negreiras que previamente operavam na região. Foram justamente essas interações existentes entre esses dois portos e a íntima relação entre seus moradores que permitiram a jornada do jovem escravo **Feliciano** pelos mares do sul. Ele saiu do Rio de Janeiro e cruzou o oceano em um navio negreiro para encontrar seu pai traficante em Benguela, demonstrando a grande mobilidade existente (mesmo para um escravo) entre essas duas cidades do mesmo “território atlântico”. Sabia exatamente onde encontrar seu pai, o que indica também uma grande circulação de informações. Agia como um morador do Atlântico, que cruzava suas águas com regularidade e firmava contatos sólidos em ambas as margens do oceano.

Desde inícios do século XVIII, entre os membros das comunidades traficantes de lugares como Luanda e mais tarde Benguela, desenvolveram-se relações bastante restritas como base das atividades empresariais negreiras, sendo forte a lealdade entre facções familiares. (Miller, 1988: 249). Eram comunidades que tinham uma ligação de grande carga pessoal, para além das associações meramente comerciais. Essas empresas negreiras familiares possuíam sua própria lógica comercial, longe da impessoalidade racional capitalista (Florentino, 2002: 205). Funcionavam baseadas em adiantamentos e créditos, que eram fornecidos em grande quantidade, apesar dos altos riscos do investimento. Eram justamente essas pessoalizadas relações comerciais entre membros da comunidade negreira (por vezes da mesma família), que garantiam o retorno do investimento, ou ao menos minimizavam os riscos envolvidos na montagem das complexas carregações de escravos.

Esses portugueses e “brasileiros” que se mudavam para Benguela, a fim de trabalhar com o tráfico de escravos, inseriam-se tanto nas redes comerciais africanas – através dos casamentos com mulheres locais – quanto na administração lusa, através do

exercício de cargos burocráticos ou da presença nas câmaras municipais. A participação nas redes comerciais locais das cidades portuárias do atlântico como Luanda e Rio de Janeiro permitia a ascensão social e possibilitava a ocupação de cargos de prestígio junto à administração colonial. (Pantoja, 1998: 106). Através de postos administrativos e militares concedidos pela Coroa àqueles poucos habitantes letrados da região que podiam exercer essas funções burocráticas, esses traficantes de escravos utilizavam a máquina colonial para trabalhar a seu favor (Curto, 2003: 20). Beneficiavam-se dos cargos que ocupavam e indicavam familiares para preencher as vagas restantes (Pantoja, 1998: 101 & 108). Dominavam, desta forma, o tráfico de escravos, utilizando as instituições coloniais, mas muitas vezes fora do controle pretendido pela Coroa. Uma vez que exerciam o comércio de escravos baseados em créditos fornecidos por suas próprias conexões fluminenses – e não através das conexões mercantilistas metropolitanas de re-exportação de tecidos ingleses, como em Luanda – possuíam grande autonomia e capacidade de adaptação às condições impostas pelas demandas atlânticas (Miller, 1988: 196; Ferreira, 2003: 113; Florentino, 2002: 10).

A presença carioca no tráfico em Benguela

José Curto destaca a presença dos negreiros cariocas (“*slave movers*”) na implantação das empresas traficantes que iriam transformar Benguela em um dos mais importantes portos exportadores de escravos de todo o século XVIII. Assim como os portos do “norte” brasileiro eram essenciais para o tráfico de escravos da África ocidental – em especial São Salvador da Bahia – o Rio de Janeiro representava a principal praça para o comércio de escravos da costa centro-ocidental africana. O porto fluminense era o núcleo investidor por onde saíam os financiamentos para as expedições negreiras, além de ser o destino para a maior parte dos escravos, que por vezes seriam reexportados para outras partes do continente americano. Curto identifica as quatro últimas décadas do tráfico legal de escravos como o momento de uma “diáspora” de comerciantes cariocas rumo a Benguela, onde iriam estabelecer casas de comércio e se envolver diretamente no tráfico de escravos, constituindo a comunidade negreira mais forte residente naquele porto. (Curto, 2003: 01-04).

A presença e a movimentação dos negreiros por diversas partes do Atlântico – responsável pelo caráter multifacetado e “mestiço” desses agentes formadores das

“sociedades inéditas” dos espaços atlânticos – torna a identificação desses homens muitas vezes imprecisa. Isso ocorre com a análise de Curto (2003) e de Cruz e Silva (2004) sobre a origem de alguns negreiros sediados em Benguela na última década do século XVIII. Eles acreditam que **Antonio Jose de Barros**, personagem principal desta dissertação, fosse originário do Brasil, provavelmente por ter sido chamado “brasileiro” nos documentos por eles pesquisados. Como já discutimos anteriormente, o termo “brasileiro” é comumente encontrado na documentação da época para definir aqueles marinheiros portugueses que foram tentar a vida na carreira do Brasil, como ocorreu com os membros da família **Barros** e os demais negreiros apresentados nesta dissertação. No entanto, para além de serem portugueses, “brasileiros” (de origem ou por adoção) ou “lusu-africanos” (como chama Miller àqueles portugueses que iam viver em África), esses negreiros são homens atlânticos, pertencentes a uma experiência inédita e a culturas e mentalidades “mestiças”, e não membros de uma nação, ou habitantes de apenas um continente. Como bem observam Curto (2003: 04-10) e Cruz e Silva (2004: 248-249) em seus trabalhos, a comunidade negreira residente em Benguela, incluindo **Antonio Jose de Barros** não residem permanentemente na cidade, pertencendo a uma comunidade quase nômade, que possuía casas em ambas as margens do Atlântico.

Assim como José Curto e Rosa Cruz e Silva, Joseph Miller acredita que os negreiros que transformaram Benguela de um posto avançado captador de escravos para o mercado luandense em um porto independente, tinham ligações íntimas com o porto do Rio de Janeiro (Miller, 1988: 261). Os comerciantes cariocas procuravam penetrar os mercados “angolanos” em busca de compradores para as grandes quantidades de *geribita* produzidas pelos engenhos do Rio de Janeiro. Eles teriam encontrado grande resistência para sua entrada nas redes comerciais de Luanda, e por esse motivo, procurariam os mercados menos controlados pela administração lusa, voltando-se para São Felipe de Benguela. Ali, entre as décadas de 1720 e 1730 eles desenvolveram um comércio direto para o Rio, que na década de 80 e 90 do mesmo século, alcançaram níveis de exportação comparáveis aos de Luanda. Na verdade, nas duas últimas décadas do século os negreiros fluminenses não somente transformaram Benguela em um dos mais importantes portos de toda a costa central-atlântica de África, mas avançaram para o espaço deixado pelos negreiros metropolitanos, que virtualmente abandonaram suas atividades no porto de Luanda. (Miller, 1996: 170). Esses negreiros cariocas tornavam-se essenciais no mercado “angolano” por possuírem a *geribita*. Após se firmarem em

uma posição dominante em Benguela, começaram a compartilhar o tráfico nos domínios de Luanda devido, em grande medida, à incapacidade dos contratadores portugueses em se inserirem nas redes comerciais africanas sem a aguardente carioca. (Miller, 1998: 26).

Segundo Roquinaldo Ferreira (2003: 102-103), embora a presença de mercadores fluminenses nas atividades negreiras de Benguela possa ser confirmada desde as primeiras décadas do mercado direto com os portos “brasileiros”, o papel deles no estabelecimento da rota Rio de Janeiro - Benguela - Rio de Janeiro em 1730 não é tão central quanto alegam alguns historiadores do tema. Outros eventos e agentes europeus do tráfico negreiro teriam uma importância definitiva no estabelecimento de Benguela como um dos maiores portos fornecedores de escravos para o Atlântico Sul. Investidores privados sediados em Luanda, procurando fugir à dominação exercida pelos governadores de Angola sobre as negociações negreiras, teriam encontrado em Benguela o lugar ideal para tocar seus negócios, sem a interferência da burocracia e do controle luandense. Sendo proibidos de participarem no tráfico de escravos, os governadores de Angola (grandes comerciantes de escravos que eram) também teriam procurado escapar ao controle administrativo e burocrático português exercido em Luanda, buscando a afastada Benguela para continuarem suas negociações negreiras. Esses governadores procuraram estabelecer alianças comerciais com os antigos negreiros de Luanda, que desde meados do século XVII haviam mudado seus investimentos para o mercado do sul. Com a transferência do investimento que faziam anteriormente em Luanda, esses governadores-negreiros seriam, portanto, os responsáveis pelos fartos créditos que iriam alimentar o crescimento das transações negreiras na região. (Ferreira, 2003: 102-103).

Outros fatores teriam auxiliado na transformação de Benguela em um dos grandes portos negreiros do Atlântico. Eventos que aconteciam em várias partes desse mundo conectado, influíam na decisão portuguesa de integrá-lo à economia atlântica. Um desses fatores seria a diminuição nas trocas na costa de Loango, com o aumento da presença de negreiros não-portugueses, exercendo forte concorrência na região. Em fins do século XVII negreiros holandeses, franceses e ingleses utilizavam a costa norte de “Luanda”, fora do controle das autoridades portuguesas, para fazer negócio com os representantes da baía de Loango, Malemba e Cabinda. Esses representantes das autoridades africanas permitiam que os negreiros construíssem acomodações temporárias na praia para os escravos que chegavam do interior, e supervisionavam a

cobrança de impostos e taxas, exigidos pelas lideranças africanas locais. (Lovejoy, 2002: 156). Em fins do século XVII, a costa de Loango mantinha trocas negreiras muito mais intensas que o sul de “Angola”, e isso chamava a atenção de negreiros de diversas origens, aumentando a concorrência e prejudicando o fluxo de “peças” que embarcariam para o Brasil. Era preciso, portanto, encontrar outro ponto de exportação de escravos na costa centro-ocidental, onde a presença não-portuguesa (embora existente) não atrapalhasse o abastecimento dos engenhos e minas “brasileiros” (Ferreira, 2003: 85).

Além disso, a abertura do porto de Benguela para o comércio com os diversos portos do Atlântico, teria se dado como consequência do declínio das influências exercidas pelas autoridades portuguesas no comércio de escravos na costa ocidental africana. As empresas mineradoras brasileiras do começo do século XVIII não podiam ser prejudicadas pela perda dos mercados ocidentais de escravos. Esse novo mercado de escravos da costa central atlântica deveria diminuir a dependência que escravistas “brasileiros” sofriam em relação à África ocidental. O contrabando de tabaco de boa qualidade e mesmo do ouro em pó que provinha das minas no interior do Brasil, preocupava os administradores metropolitanos, que acreditavam que a Coroa estava definitivamente perdendo o controle das atividades comerciais em sua colônia americana. A maneira mais eficiente de estrangular esse contrabando, entre a costa ocidental africana e os portos brasileiros carentes de mão-de-obra escrava, era a regulamentação de um novo pólo fornecedor de escravos para as crescentes empresas coloniais, com a abertura de mais um forte porto exportador na África centro-ocidental: São Felipe de Benguela (Ferreira, 2003: 88-96).

A consolidação de Benguela como um dos mais importantes pólos exportadores de escravos do Atlântico em fins do século XVIII proporcionou o aparecimento de uma importante comunidade negreira, intimamente associada através de seus negócios e de relações familiares. O levantamento dos nomes de credores e devedores desses traficantes, e o cruzamento desses nomes com as listas dos membros dessa comunidade negreira de Benguela – fornecidas por Curto⁴⁶, Ferreira⁴⁷ e Rosa e Silva⁴⁸ – explicita a intensa relação entre os traficantes de escravos sediados em Benguela e aponta suas

⁴⁶ **CURTO**, Jose. *Movers of Slaves: The Brazilian Community in Benguela, Angola – 1722-1832*. Harriet Tubman Seminar, York University, 29-09-2003. Disponível em: www.yorku.ca/nhp/seminars/2003_04/jccurto_tubmanseminar.doc. Último acesso em 15-03-2006.

⁴⁷ **FERREIRA**, Roquinaldo Amaral. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800*. (Tese de Doutorado não publicada). UCLA, 2003.

⁴⁸ **CRUZ E SILVA**, Rosa. “The Saga of Kakonda and Kilengues. Relations between Benguela and its Interior, 1791-1796. In: **CURTO**, José C. & **LOVEJOY**, Paul E. *Enslaving Connections: Changing Cultures of Africa and Brazil during the Era of Slavery*. New York, Humanity Books. 2004. pp 245-257

conexões “brasileiras”, que forneciam os créditos necessários para o andamento dos negócios.

Vejamos a seguir a trajetória de **Francisco Xavier dos Reis**, negreiro “brasileiro” nascido em Portugal, que mesmo não sendo marinheiro de carreira, tornou-se um homem do mar, ao organizar as empreitadas que cruzavam o Atlântico comprando e vendendo escravos e outras mercadorias. **Reis** tornou-se um importante homem de negócios, e freqüentava a praça de São Felipe de Benguela, mantendo intensas relações comerciais com a maior parte dos mercadores residentes na região. Com sua morte, o negreiro deixou sua fortuna, uma filha mestiça e uma “guerra” judicial pelos seus bens. O cotejamento das informações contidas em seu processo nas Justificações Ultramarinas com os processos de seus testamenteiros, também traficantes de escravos, revela a forma imbricada como funcionavam essas negociações negreiras.

Compadres e sócios do tráfico

Francisco Xavier dos Reis⁴⁹

Francisco Xavier dos Reis⁵⁰ nasceu em Lisboa, na freguesia de Santos-o-Velho, em dezembro de 1757. Filho de Manoel Francisco e Thereza de Jesus, não provinha de família abastada. Cresceu nessa mesma freguesia da cidade de Lisboa, e como muitos jovens da região, embarcou cedo para seguir carreira nos “*Brazis*”, como declara uma das testemunhas perguntadas pelo inquiridor do Juízo das Justificações Ultramarinas. Deixou em Portugal mãe e irmãs, e tornou-se um agente “mestiço” a procura das oportunidades oferecidas pela carreira na marinha mercante. Era letrado, e devia ter freqüentado a escola ainda quando menino. Muitos dos jovens alfabetizados eram aproveitados pelos capitães de navios como contadores e escrivões. Eles viajavam pelas rotas do tráfico, aprendiam o ofício com a prática e acabavam por se tornar negreiros.

Depois de aprender o ofício de mercador de escravos, ele se inseriu nas rotas traficantes que agiam entre os portos brasileiros e os da África centro-ocidental, e passou a fazer parte de uma “comunidade negreira” que, por meio de relações comerciais bastante íntimas e pessoalizadas, conseguiam estabelecer o indispensável

⁴⁹ Anexo 9

⁵⁰ Processo sobre o capitão Francisco Xavier dos Reis – ANTT, JU, FF, Angola – mc. 24 doc. 17.

sistema de créditos financiador das atividades do tráfico. Recebiam adiantamentos em dinheiro e “fazendas”, que seriam usados na aquisição das “peças angolanas”. Com esses recursos angariados de vários sócios, Francisco Xavier dos Reis passou a fazer “*carregações*” entre a Bahia e os portos de “Angola”.

Montou uma casa comercial na cidade de São Salvador e de lá organizava as empreitadas que iriam buscar escravos em Benguela, grande fornecedora da costa centro-ocidental africana na segunda metade do século XVIII. Antes de completar trinta anos de idade já liderava essas grandes operações negreiras, no comando da “travessia”, embora ao que tudo indica, não tomasse parte na pilotagem ou na navegação. Contratava pilotos profissionais, como parece ter sido o caso do piloto Felix Francisco Ferreira, presente em seu livro de despesas. Tinha como grande responsabilidade a carga que era levada aos portos africanos e os escravos que deviam ser trazidos de volta para o Brasil. Sobre ele pesavam os olhos atentos dos vários investidores que arriscavam alto ao financiarem essas travessias.

Dentre esses investidores, a quem o negreiro recorreu para conseguir os créditos necessários para a montagem de sua última *carregação*, destacam-se os sócios e “compadres” Jose Antonio da Costa (designado por Francisco Xavier seu primeiro testamenteiro), a quem ele devia 585\$750 réis em dinheiro; o tenente-general Antonio de Souza Valle (segundo testamenteiro), credor de 84\$140 réis em dinheiro; além de Joaquim Jose de Andrade Souza Menezes, que escreveu o testamento de Francisco Xavier dos Reis, e a quem o negreiro devia 2\$990 réis em dinheiro. A eles interessava participar da testamentária do comerciante devedor, para garantirem o reembolso de seus investimentos, embora eles não fossem os maiores sócios da *carregação*. Mais que isso, ser testamenteiro significava usufruir os bens do falecido até que eles fossem reclamados por seus legítimos herdeiros. No caso da filha e herdeira de Francisco Xavier, **Martinha dos Reis**, não havia outra solução senão esperar por sua maioridade para haver das mãos de seu tutor a fortuna que lhe pertencia. Sem uma família que pudesse interceder e defendê-la de possíveis prejuízos, tendo uma escrava forra como mãe – a quem o negreiro deixou somente a alforria como herança – ela estava nas mãos dos sócios de seu pai, escolhidos por ele como seus testamenteiros.

Francisco Xavier jamais se casou legalmente. Constituiu família com as escravas que trazia de África. Com uma delas, **Mariana** de nação Benguela, teve um relacionamento diferenciado. Ela ficou grávida de seu senhor pouco tempo antes dele partir da Bahia para sua última jornada atlântica. Ao que transparece na documentação,

ele tinha confiança em Mariana, pois assumiu sua filha com a escrava mesmo sem jamais tê-la visto. Martinha dos Reis nascera depois que o negreiro já estava em Benguela, e fora batizada na freguesia de Nossa Senhora da Conceição da praia, na cidade de Salvador, mesmo na ausência do pai. Enfermo de cama e longe da casa, o negreiro se preocupava em garantir que a filha fosse reconhecida como legítima e sua mãe alforriada. Ditou seu testamento, por estar fraco demais para escrevê-lo, e mandou que um amigo e sócio, Joaquim Jose de Andrade e Souza Menezes anotasse tudo na forma que dizia. Determinava que Martinha recebesse a terça de sua herança, assim como sua mãe e sua irmã mais velha que estavam em Lisboa. Preocupava-se ainda com o futuro de sua filha “mestiça”, para que sua herança fosse *“conservado em mão de pessoa segura e abonada”*, e ainda que fosse educada com a orientação de um tutor *“de vida regular”*. Os bens da menor Martinha deviam ser depositados no *“Cofre dos Órfãos da Bahia”*, para que fossem resgatados *“quando tomar juízo, ou tiver uso da razão, ou para o seu alimento enquanto não toma estado”*. Era justamente essa última determinação do testador, acerca da herança deixada para sua filha, que abria uma brecha e permitia que um tutor de Martinha usufruísse seus bens, desculpando-se no fato de que precisava sustentar a menina e investir em seus estudos.

O negreiro morreu doente em Benguela, em 18 de março de 1792, sem nunca voltar à Bahia para conhecer sua filha ou pagar seus credores. Foi mais uma vida levada pelas diversas moléstias que vitimavam os aventureiros portugueses em terras africanas. Com sua morte, iniciou-se uma corrida aos tribunais das Justificações Ultramarinas de herdeiros em buscas de suas terças. Do lado português da família do negreiro, apresentou-se sua irmã **Maria do Carmo Victorina**, que com a autorização de seu marido Francisco de Sales Silva, procurava haver sua parte da herança de acordo com o que o negreiro havia determinado em seu testamento. Através do processo e das certidões apresentadas nas Justificações Ultramarinas, Maria do Carmo conseguiu provar que era irmã de Francisco Xavier, e como ele determinou em seu testamento, recebeu uma terça parte dos bens deixados por seu irmão. O marido de Maria do Carmo, Francisco de Sales Silva, era um brasileiro da Bahia, filho de uma baiana e um português, provavelmente um comerciante. Eles eram parentes consangüíneos de primeiro e terceiro graus, ao que indica as dispensas para o casamento, citadas na certidão de recebimento anexa ao processo. Esse é mais um indício dos fortes vínculos familiares e de consangüinidade que envolviam os casamentos no Atlântico.

Não satisfeita com a terça parte que lhe pertencia por determinação de seu irmão, Maria do Carmo Victorina resolveu requerer ao juiz das Justificações Ultramarinas outra sentença a seu favor, para que recebesse a parte da herança destinada a sua mãe, dona Thereza de Jesus, que morrera em 1793, mais ou menos quatro anos depois do falecimento de Francisco Xavier. Mas Maria do Carmo não era a única irmã do traficante de escravos, e ao tentar se apossar de mais uma terça parte da fortuna deixada por seu irmão, se viu embargada por suas outras irmãs, dona **Francisca Tereza Ignácia de Jesus** (mulher de Antonio Jose Botelho de Carvalho) e dona **Gertrudes Rosa** (mulher de Jose Joaquim Ferreira). O bacharel doutor Antonio Jose Botelho de Carvalho – marido de Francisca Tereza e cabeça do casal – apresentou às Justificações Ultramarinas as certidões de nascimento das duas irmãs de Maria do Carmo, filhas de Thereza de Jesus, provando que elas tinham também direito a terça parte da herança de Francisco Xavier dos Reis que havia sido deixada para sua mãe. Conseguiram assim impedir que Maria do Carmo se apoderasse de toda a fortuna deixada por Francisco Xavier para sua família portuguesa, recebendo a parte que lhes cabia. Essa terça destinada a mãe do negreiro foi dividida em três e entregues às três irmãs herdeiras.

A herança de Martinha⁵¹

As irmãs de Francisco Xavier dos Reis lutaram judicialmente pela terça deixada por seu irmão à sua falecida mãe, dona Thereza de Jesus. A família portuguesa do negreiro apoderou-se da maior parte da fortuna do traficante, assim como ele determinava em seu testamento. A terça restante da herança de Francisco Xavier dos Reis deveria ser guardada e investida pelo bem de sua filha mestiça, Martinha dos Reis. Ela deveria ficar nas mãos de um tutor responsável, apontado pelo testador, que deveria zelar pela menina.

A família “portuguesa” do negreiro teve acesso a sua parte da herança, tendo a possibilidade inclusive de embargar uma divisão injusta da terça pertencente à matriarca. Já a família “atlântica” de Francisco Xavier dos Reis, na pessoa de sua filha “mestiça” Martinha dos Reis, dependia de seus tutores e viria a se tornar o centro de uma briga entre negreiros interessados em controlar a testamentária do falecido. Logo

⁵¹ Anexo 10

após a morte do negreiro, o primeiro testamenteiro determinado pela vontade do testador, o capitão Jose Antonio da Costa, aceitou a testamentária de Francisco Xavier, tornando-se conseqüentemente o tutor de Martinha, responsável pela guarda dos bens da menor assim como por sua educação. Jose Antonio certamente valeu-se dessa posição para garantir a quitação dos débitos que o negreiro tinha com ele. No entanto, seis anos depois da morte de Francisco Xavier dos Reis, em 1789, o capitão Jose Antonio da Costa também veio a falecer, em maio de 1795.

Jose Antonio da Costa (primeiro testamenteiro)

A segunda fase da pesquisa realizada nos Arquivos da Torre do Tombo, em Lisboa, trouxe mais informações sobre a vida do primeiro testamenteiro de Francisco Xavier dos Reis. **Jose Antonio da Costa**⁵² provinha de Guimarães, ao norte de Portugal, e como nas outras trajetórias mostradas nesta pesquisa, fez-se marinheiro e traficante de escravos através da carreira do Brasil. Foi para Benguela, onde fixou residência e casa de comércio, e de onde comercializava com os portos mais importantes da costa brasileira: Rio de Janeiro, Recife e Salvador. Capitão e proprietário da sumaca *São Lourenço*, cruzava freqüentemente o oceano, estabelecendo relações comerciais e pessoais em várias partes do Atlântico, sem abandonar os vínculos familiares e afetivos que deixara em Portugal. Mantinha também relações comerciais com os agentes do tráfico que traziam os escravos do interior, e declarava ter contas com várias pessoas dos “sertões angolanos”. Exercia conjuntamente o cargo de Ajudante da Capitania de Benguela, posição administrativa que o auxiliava em suas transações negreiras.

No Rio de Janeiro, tinha negócios com Bernardo Lourenço Vianna, com Antonio Teixeira Passos (a quem devia cerca de 3:050\$000 réis), e havia passado uma “letra de crédito” no valor de 10:000\$000 réis a Manoel de Souza Guimarães. Tinha ainda negócios com um religioso sediado no porto fluminense, o cura Manoel Ferreira da Silva, a quem devia “*dez, até onze contos de réis em dinheiro*”. Além desses contatos comerciais, a documentação revela outras ligações entre o negreiro e o maior porto comprador de escravos das Américas. Jose Antonio da Costa comportava-se como um habitante da cidade carioca, e ao falecer, mandou que se rezassem missas “*por espaço*

⁵² Processo sobre o ajudante Jose Antonio da Costa – ANTT, JU, FF, Angola – mç. 30 doc 11.

de dois dias, em todos os conventos e freguesias e capelas que houverem (sic) naquela cidade [Rio de Janeiro], todas quantas missas se puderem dizer nos ditos dois dias, por minha alma". Depois de pagas as suas dívidas e garantida a herança de sua mãe (que estava em Portugal), determinava ainda que uma terça parte de sua herança fosse deixada "*de esmola ao Hospital da Santa Casa da Misericórdia do Rio de Janeiro*". Deixava ainda 600\$000 réis de esmola a três moças solteiras, irmãs de Manoel Álvares Delgado, morador também nessa cidade, o que mais uma vez evidencia a grande participação desse negreiro de Benguela na comunidade do Rio de Janeiro.

Para Pernambuco, Jose Antonio da Costa enviara sete escravos por meio do capitão Joaquim Jose Coimbra⁵³, que deveriam ser vendidos na região e o dinheiro deveria ser remetido de volta para ele em Benguela. Fez também a conexão entre traficantes lisboetas e os mercadores pernambucanos, através da carregação feita na corveta *Sultana* – propriedade de Manoel de Souza Freire e companhia – que foi enviada de Lisboa especialmente para embarcar os escravos negociados por Jose Antonio da Costa em Benguela, e de lá enviada a Pernambuco, onde os escravos seriam revendidos.

Na Bahia, Francisco Xavier dos Reis era um dos grandes contatos de Jose Antonio da Costa⁵⁴. Eles mantinham sociedades nas carregações de escravos, e o mercador de Salvador devia cerca de 585\$750 réis em dinheiro ao seu sócio em Benguela. Além de credor e sócio, Jose Antonio aparece na documentação como uma pessoa da intimidade do capitão Xavier do Reis, escolhido por ele como seu primeiro testamenteiro e tutor de sua filha.

Ao tempo de seu falecimento em 1795, o capitão Jose Antonio da Costa ainda tinha contas a acertar com o capitão Manoel Francisco Flamante (400\$000 réis) e com Antonio Leal do Sacramento⁵⁵ ("*um conto seiscentos e tantos mil reis*"). A esse último, Jose Antonio da Costa havia fornecido "*duas caixas de armas granadeiras*", "*frasqueiras de aguardente*", e "*pipas de vinho*", além de barricas de miçangas, barris de biscoito, e mesmo "*um resto de pratos de estanho*".

Em seu testamento, uma das primeiras coisas que Jose Antonio da Costa declara, é ser o testamenteiro de Francisco Xavier dos Reis. Ele determina que os legados da

⁵³ Joaquim Jose Coimbra era o quinto testamenteiro de Antonio Jose de Barros, na cidade de São Felipe de Benguela. Processo sobre o sargento-mor Antonio Jose de Barros – ANTT, JU, FF, Angola – mç. 2 doc. 3A.

⁵⁴ Processo sobre o capitão Francisco Xavier dos Reis – ANTT, JU, FF, Angola – mç. 24 doc. 17.

⁵⁵ Sacramento também era credor de Francisco Xavier dos Reis: 71\$495 réis em dinheiro

testamentária de Francisco Xavier continuem a ser cumpridos, mesmo em sua ausência, em especial as mil missas que o negreiro havia mandado celebrar por sua alma na Ordem Terceira da Bahia. Não há menção direta à Martinha: sua tutela, sua educação ou cuidados com os bens que a ela pertenciam. Os testamentários nomeados em Benguela por Jose Antonio da Costa foram o senhor **Joaquim Jose de Andrade e Souza Menezes** em primeiro lugar, o senhor Inácio Teixeira Carneiro em segundo e o senhor **Antonio Jose Vianna** em terceiro.

Jose Antonio da Costa ainda declara que tinha um irmão de nome bem semelhante, Antonio Jose da Costa, a quem ele deixou uma terça da sua herança. Embora o nome do irmão de Jose Antonio fosse bastante comum no Atlântico “lusó” do século XVIII, existe a possibilidade deste Antonio Jose da Costa ser mais um dos membros da comunidade negreira que vivia em Benguela nas duas últimas décadas do século. Ele seria um *sargento-mor* da capitania que estaria, desde 1774, negociando escravos com as conexões no interior, como em Mbailundo. Em 1796 teria partido de Benguela com sua esposa, provavelmente para o Brasil, sendo um dos poucos negreiros a escapar vivos do porto africano⁵⁶. Antonio Jose da Costa era um dos negreiros que também tinham contas com nossa personagem principal, o também *sargento-mor* **Antonio Jose de Barros**⁵⁷. As estreitas relações entre esses comerciantes de escravos podem ser evidenciadas na presença recorrente de alguns nomes em processos de negreiros diferentes. O terceiro testamentário de Jose Antonio da Costa, o senhor **Antonio Jose Vianna**, foi também o segundo testamentário do negreiro e *sargento-mor* auxiliar da capitania de Benguela, **Antonio Jose de Barros**, membro “africano” da empresa negreira dos Barros nos mares do sul.

Joaquim José de Andrade e Souza Menezes, primeiro testamentário de Jose Antonio da Costa tornou-se, com a morte deste, responsável pelas determinações sobre a testamentária de Francisco Xavier dos Reis. Souza Menezes também tinha contas a receber com o cumprimento da testamentária de Xavier dos Reis: cerca de 2\$990 réis em dinheiro⁵⁸. Ele era um “mulato”, nascido no Brasil, que residia e comercializava em Benguela. Na década de 1780, quando já exercia largamente o ofício de negreiro, foi preso sob a acusação de minar a autoridade do governador de Benguela, por ter

⁵⁶ citado por Ferreira (2003: 133)

⁵⁷ Processo sobre o *sargento-mor* Antonio Jose de Barros – ANTT, JU, FF, Angola – mc. 2 doc. 3A.

⁵⁸ Processo sobre o capitão Francisco Xavier dos Reis – ANTT, JU, FF, Angola – mc. 24 doc. 17

requisitado diretamente ao governo de Luanda um posto na burocracia da cidade onde morava. Na década seguinte, com trinta e poucos anos, se tornou o capitão da milícia do porto de Benguela e suas conexões negreiras se expandiam pelo interior “angolano”, pelos entrepostos em Caconda, Huambo e Novo Redondo. Em 1799 patrocinou a construção de uma nova igreja em Benguela. Era sócio e co-proprietário de um navio negreiro que fazia a ligação com suas conexões comerciais no Rio de Janeiro e em Lisboa⁵⁹. Homem letrado, ele foi responsável por escrever os testamentos de Francisco Xavier dos Reis⁶⁰ e de Jose Antonio da Costa⁶¹, muito doentes para escreverem eles mesmos seus últimos desejos.

Antonio de Souza Valle (segundo testamenteiro)

Com a morte de Jose Antonio da Costa (primeiro testamenteiro) a testamentária de Francisco Xavier dos Reis deveria passar para o segundo testamenteiro nomeado pelo negreiro, **Antonio de Souza Valle**. Ele aparece em uma disputa pela tutela de Martinha dos Reis na cidade de São Salvador da Bahia, contra um procurador de Jose Antonio da Costa, de nome Bernardino de Souza e Almeida. À petição do capitão-negreiro Souza Valle pela tutela da filha de Francisco Xavier (seu devedor) foi anexada o testamento que prova a ordem determinada para os testamenteiros. Comprovava que na falta do primeiro testamenteiro, era Antonio de Souza Valle quem deveria ser o responsável pela terça deixada a Martinha e, conseqüentemente, por sua tutela. Nem o testamenteiro de Jose Antonio da Costa (Joaquim Jose de Andrade e Souza Menezes), nem seu procurador (Bernardino de Souza e Almeida) poderiam substituí-lo.

O tenente-general **Antonio de Souza Valle**⁶² nasceu ao norte de Portugal, na cidade do Porto, em 22 de novembro do ano de 1742. Era filho de Antonia Josefa de Jesus com um comerciante de carreira do Brasil, de mesmo nome – Antonio de Souza Valle. Seu pai morrera enquanto comerciava em terras brasileiras, e por ser membro da Irmandade da Santa Casa da Misericórdia de São Sebastião do Rio de Janeiro estava enterrado na Igreja da Irmandade. Seu filho homônimo, morador na cidade de Benguela, era um importante membro da comunidade negreira desse porto, e devia aproveitar as

⁵⁹ citado por Ferreira (2003: 131)

⁶⁰ Processo sobre o capitão Francisco Xavier dos Reis – , ANTT, JU, FF, Angola – mç. 24 doc. 17

⁶¹ Processo sobre o ajudante Jose Antonio da Costa – ANTT - , JU, FF, Angola – mç. 30 doc 11.

⁶² Processo sobre capitão-general Antonio de Souza Valle – ANTT, JU, FF, Angola – mç. 1 doc. 3.

conexões comerciais estabelecidas por seu pai para operar nas rotas entre Benguela e a cidade do Rio de Janeiro, em sua sumaca intitulada *Bacalhau*. Ao mesmo tempo, há evidências que ele mantivesse relações comerciais também com São Salvador da Bahia, onde Francisco Xavier dos Reis operava. Assim como seu pai, Antonio de Souza Valle morreu longe de sua terra natal e da família portuguesa, e foi enterrado na Igreja de Nossa Senhora do Populo, na cidade de São Felipe de Benguela, em 26 de setembro de 1795, apenas quatro meses depois de Jose Antonio da Costa.

Além de ser o segundo testamenteiro de Francisco Xavier dos Reis, o tenente-general **Antonio de Souza Valle** era também credor de 84\$140 réis em dinheiro⁶³. Membro importante da comunidade negreira em Benguela, o negreiro Valle era dono de uma grande *senzala* ao norte de Benguela, o que aumentava a sua importância para a vida local. Essas *senzalas* eram áreas residenciais habitadas por africanos livres, forros e escravos, e a *senzala* pertencente a Antonio de Souza Valle possuía cerca de 20 casas cônicas. Ele também investiu em benfeitorias no porto africano no qual vivia, fazendo a mais importante doação individual ao hospital da cidade de São Felipe de Benguela, em 1789, juntamente com **Antonio Jose de Barros**⁶⁴.

Ao contrário de Francisco Xavier dos Reis e Jose Antonio da Costa, **Antonio de Souza Valle** não deixou testamento. Nos cadernos de receitas e despesas, e nos demais documentos ajuntados para que fosse feito o inventário dos bens do defunto, nenhuma menção sobre Martinha dos Reis, ou sobre seu pai. Até o momento não foi possível encontrar rastro que informasse o que foi feito da testamentária de Francisco Xavier dos Reis e que destino teve sua filha “mestiça”, Martinha.

Jose Antonio da Costa, Joaquim Jose de Andrade e Souza Menezes e Antonio de Souza Valle eram compadres e sócios de **Francisco Xavier dos Reis**, negreiro português, sediado em São Salvador da Bahia, que operava na rota entre o Brasil e “Angola”. Faziam parte de uma poderosa e rica comunidade de traficantes de escravos que atuava no porto de São Felipe de Benguela nas duas últimas décadas do século XVIII. O estudo de suas relações pessoais e comerciais (que estavam profundamente misturadas),

⁶³ Processo sobre o capitão Francisco Xavier dos Reis – ANTT, JU, FF, Angola – mc. 24 doc. 17

⁶⁴ citado por Curto (2003: 07).

evidencia a existência dessas “comunidades negreiras”, formadas por homens e mulheres “mestiços” (independente de suas origens), que possibilitaram a grande movimentação de pessoas, costumes, informações e mercadorias pelo Atlântico Sul e a conseqüente formação de sociedades até então “inéditas” nesse espaço.

A comunidade negreira de Benguela em fins do século XVIII

A comunidade de negreiros e agentes do tráfico em Benguela era formada por um grupo de indivíduos bastante heterogêneos. Um número constante de homens e mulheres chegavam à Benguela, saídos dos portos brasileiros, para trabalhar com o tráfico de escravos. Entre eles, podiam ser encontrados estrangeiros livres, degredados, libertos, e até mesmo escravos, envolvidos na compra e no transporte das “peças” trazidas do interior. (Curto, 2003: 19-20; Ferreira 2003: 108). Havia uma grande mobilidade de agentes do tráfico de pele escura entre esses dois “territórios atlânticos”, que viajavam à África para participarem ativamente do tráfico de escravos.

Muitos desses “mestiços” cariocas chegaram em Benguela no final do século XVIII como comerciantes livres, função que já exerciam no porto fluminense. Raramente eram encontrados “mulatos” na condição de escravo. Quanto aos “negros” que participavam de forma ativa no tráfico de escravos em Benguela, muitos deles acabavam por comprar suas próprias alforrias, através dos rendimentos que conseguiam participando como agentes do tráfico nessa praça “angolana”. (Curto, 2003: 07-08).

Independente da origem, ocupação e mesmo da condição legal em que se encontrava (livre ou escravo), a maior parte dos “brasileiros” (que incluíam os nascidos em Portugal) estavam de alguma forma ligados ao tráfico de escravos. Eram engrenagens da grande máquina negreira “angolana”, a maior atividade comercial da região. A praça e o porto de Benguela, em constante crescimento durante o século XVIII, necessitava conseqüentemente de um fornecimento crescente de mão-de-obra especializada. Essa necessidade crônica por vários tipos de profissionais oferecia oportunidades atrativas. (Curto, 2003: 11; Henriques, 1996: 136).

Além de exercerem o ofício genérico de “homens de negócios”, vários portugueses e “brasileiros” desempenhavam outras funções no porto de Benguela. Muitos desses homens tinham profissões antes de chegarem em território “angolano”, e voltavam a exercer esses ofícios quando necessários para o funcionamento do crescente

e movimentado enclave traficante. Antonio Botelho da Cruz era sapateiro, Manuel Gomes de Campos era pedreiro, Felipe Jose da Graça era ourives e João Coelho era calafate – um importante ofício que Coelho devia desempenhar no navio negreiro que o levou à África. Apesar de possuírem essas outras profissões, nenhum desses homens dispensava o ofício de traficantes de escravos, principal atividade da economia “angolana” no século XVIII (Curto, 2003: 10).

João Coelho era um dos credores de Francisco Xavier dos Reis (192\$000 réis em dinheiro), agente do tráfico de escravos e calafate, além de ser também taberneiro, outra importante atividade comercial nos movimentados portos atlânticos (Venâncio, 1996: 68-70). Alguns outros “brasileiros”, mulatos libertos, aparentemente sem outras habilidades profissionais, interessavam-se por esse ofício, tornando-se também taberneiros na cidade de Benguela. Alguns deles foram Valentim Martins de Siqueira, **João Nunes** (credor de Francisco Xavier no valor de 53\$120 réis em dinheiro), Joaquim Teixeira, Miguel Ferreira e Victoriano de Sousa. Dentre os comerciantes que estabeleceram tabernas em Benguela, destaca-se a presença de um negociante “branco”, provavelmente de origem portuguesa, chamado Francisco Lourenço. Assim como acontecia em Luanda, essas tabernas funcionavam em Benguela como verdadeiras instituições comerciais, onde transações de diversos tipos podiam ser realizadas, inclusive a compra de escravos trazidos do interior. (Curto, 2003: 10).

Nas duas últimas décadas do século XVIII o tráfico de escravos no porto de Benguela chegava a exportar cerca de 10 mil escravos por ano (Ferreira, 2003: 121). A comunidade negreira desse porto, assim como o tráfico de escravos que era exercido no local, alcançou seu pico entre os anos de 1792 e 1796. A presença pesada de negreiros representantes dos interesses fluminenses nesse entreposto comercial, mesmo depois da queda das exportações a partir da última década do século XVIII, pode ser explicado pelos altos preços obtidos pelos escravos africanos na praça carioca. Enquanto o envio de “peças” de Benguela para os portos atlânticos estava em queda, os preços e os lucros com a venda de escravos no Rio de Janeiro continuavam a crescer (Curto, 2003: 13).

A intensa dependência econômica da praça de Benguela em relação ao porto do Rio de Janeiro patrocinava a grande influência carioca na vida política local. Esses comerciantes “brasileiros” ocupavam posições primordiais na administração municipal e colonial, e dessa forma defendiam os interesses de seus financiadores da praça de São Sebastião do Rio de Janeiro. Os negreiros eram tão importantes para o funcionamento

da economia e da vida social do porto traficante, que chegaram a ofuscar a presença e a autoridade dos representantes da Coroa portuguesa na região. (Curto, 2003: 20).

Embora a maior parte dos homens de negócios residentes em Benguela nas últimas décadas do século XVIII fizessem parte das redes comerciais do porto do Rio de Janeiro, havia também a presença de comerciantes reinóis que não estavam envolvidos com os negreiros cariocas e seus créditos em cachaça, açúcar e tecidos importados da Inglaterra. Mas mesmo esses comerciantes, identificados por Curto (2003: 09-10) como “portugueses”, deixavam esposas “brancas” em suas casas comerciais em alguma cidade brasileira, podendo ser chamados, em última instância, “brasileiros” também. Ou ainda, como procuro adotar nesta dissertação, esses são homens atlânticos e suas identidades transpassavam as fronteiras nacionais. Como a competição entre os negreiros de uma mesma praça não era tão grande ou importante (Florentino, 2002: 133), seria possível encontrarmos a participação de vários membros dessa comunidade negreira em uma carga que seria vendida para o Rio de Janeiro, fossem eles “brasileiros, reinóis ou “lusó-africanos”. Os negreiros de Benguela, portanto, trabalhavam em sociedade na montagem das arriscadas travessias, investindo nas empreitadas de seus parentes e “compadres” traficantes.

Credores do tráfico⁶⁵

Francisco Xavier dos Reis, como vimos anteriormente, era um importante traficante de escravos sediado na cidade de São Salvador da Bahia e que operava no porto de Benguela. Como acontecia com a grande parte das cargas montadas pelos negreiros nos mares do sul, Xavier dos Reis negociava suas mercadorias baseando-se em um complexo sistema de créditos, que envolvia os mercadores de ambas as margens do Atlântico. Em seu testamento, Francisco Xavier dos Reis discriminou bem todas as suas dívidas e créditos, de forma que todas as suas contas pudessem ser quitadas por meio de seus testamenteiros. Esses testamenteiros, que eram também credores, apoderavam-se dos bens deixados pelo negreiro, quitando suas dívidas pessoais.

⁶⁵ Anexo 11

Além de Jose Antonio da Costa, Antonio de Souza Valle e Joaquim Jose de Andrade e Souza Menezes, o negreiro Francisco Xavier dos Reis tinha vários outros sócios e credores ao tempo da fatídica viagem à Benguela, da qual ele jamais retornaria. Eram eles:

- 1- O capitão Lourenço Pereira Tavares (1:423\$032 réis em dinheiro e 52\$000 réis em fazenda);
- 2- O capitão Nuno Joaquim Pereira e Silva (482\$950 réis em dinheiro e 532\$000 réis em fazenda);
- 3- O capitão Lourenço de Carvalho Gameiros (283\$505 réis em dinheiro e 480\$000 réis em fazenda);
- 4- O sargento-mor Antonio Gomes Cabral (77\$080 réis em dinheiro);
- 5- O alferes Jose Ferreira Gomes da Silva (355\$994 réis em dinheiro);
- 6- O capitão Leal do Sacramento (71\$495 réis em dinheiro);
- 7- Joaquim Mendes Bicho (12\$023 réis em dinheiro);
- 8- O sargento-mor Manoel Jose Martins (163\$280 réis em dinheiro);
- 9- O capitão Sebastião Gil Vaz Lobo (75\$000 réis em dinheiro);
- 10- Joannes Jose Gaspar (12\$880 réis em dinheiro);
- 11- Antonio Felipe Calderone (12\$056 réis em dinheiro);
- 12- Mathias de Carvalho Rosa (10\$650 réis em dinheiro);
- 13- Domingos Francisco (100\$000 réis em dinheiro);
- 14- João Coelho (192\$000 réis em dinheiro);
- 15- Francisco de Martans de Pena (2\$400 réis em dinheiro);
- 16- João Nunes (53\$120 réis em dinheiro);
- 17- Antonio Joaquim do Couto (53\$000 réis em dinheiro);
- 18- Jose Maria Arsênio de Lacerda (390\$475 réis em dinheiro);
- 19- Custódio de Souza Moura (21\$200 réis em dinheiro);
- 20- Anastácio da Costa (6\$000 réis em dinheiro);
- 21- Ignácio Jose de Souza (106\$200 réis em dinheiro);
- 22- Paulo Coimbra (900 réis em dinheiro);
- 23- José da Costa (76\$300 réis em dinheiro);
- 24- Bernardino Jose dos Santos Moreira (4\$800 réis em dinheiro);
- 25- Joaquim Carneiro Lopes de Siqueira (66\$450 réis em dinheiro);
- 26- O ajudante Pedro Rodrigues Bandeira (3\$000 réis em dinheiro);

- 27- Ignácio Teixeira Carneiro (12\$000 réis em dinheiro);
- 28- Felix da Silva Costa (452\$620 réis em dinheiro);
- 29- Manoel Jose da Cruz (34\$390 réis em dinheiro);
- 30- Agostinho da Costa (5\$000 réis em dinheiro);
- 31- Leandro Gomes Cabral (3\$000 réis em dinheiro);
- 32- Luis Joaquim Nunes dos Santos (2\$000 réis em dinheiro);
- 33- O patrão-mor Joaquim dos Santos (190\$680 réis em dinheiro);

Esses muitos credores esperavam receber seus investimentos de volta baseados nas relações pessoais que envolviam essas transações comerciais. Conheciam bem Francisco Xavier dos Reis e faziam parte de uma mesma “comunidade negreira” que habitava e freqüentava a praça comercial de São Felipe de Benguela nas duas últimas décadas do século XVIII.

Nas contas prestadas por Francisco Xavier dos Reis⁶⁶, sobre as dívidas que tinha ao tempo de seu falecimento com seus sócios do tráfico, salta aos olhos a massiva participação dos negreiros de Benguela nas operações organizadas por ele. Dos 18 membros da comunidade negreira residente em Benguela em 1791, ao menos 12 estavam ligados às carregações comandadas pelo capitão Xavier dos Reis. Esses sócios investiram ao menos 3:565\$821 réis em dinheiro, mais 1:064\$000 réis em mercadorias, nas operações do capitão da praça de Salvador da Bahia. A soma das dívidas declaradas por Francisco Xavier dos Reis em seu testamento, totaliza 6:492\$360 réis em dinheiro e fazendas.

Segundo os registros sobre os negociantes de Benguela de 22 de junho de 1791⁶⁷, os dezoito negreiros eram (em ordem alfabética):

- 1- Antonio Jose da Costa,
- 2- Antonio de Souza Valle,
- 3- Antonio Jose de Barros,
- 4- Antonio Jose Pinto Siqueira,
- 5- Antonio Felipe Calderone,
- 6- Fructuozo Jose da Cruz,
- 7- João Pedro Barrocas,

⁶⁶ Processo sobre o capitão Francisco Xavier dos Reis – ANTT, JU, FF, Angola – mc. 24 doc. 17

⁶⁷ citados por Curto (2003: 27, nota 23) e Cruz e Silva (2004: 245-257).

- 8- Jose Maria Arsênio de Lacerda,
- 9- Jose António da Costa,
- 10- Ignácio Jose de Souza,
- 11- Jose da Costa,
- 12- Joaquim Mendes Bicho,
- 13- Jose Ferreira Gomes da Silva,
- 14- Lourenço Pereira Tavares,
- 15- Lourenço de Carvalho Gameiros,
- 16- Manuel Jose da Cruz,
- 17- Nuno Joaquim Pereira e Silva,
- 18- Sebastião Gil Vaz Lobo.

Desses dezoito membros da comunidade negra de Benguela, doze mantinham relações comerciais com Francisco Xavier dos Reis. Eram eles:

- 1- Antonio Felipe Calderone (12\$056 réis em dinheiro);
- 2- António de Souza Valle (84\$140 réis em dinheiro);
- 3- Ignácio Jose de Souza (106\$200 réis em dinheiro);
- 4- Jose António da Costa (585\$750 réis em dinheiro);
- 5- José da Costa (76\$300 réis em dinheiro);
- 6- Jose Maria Arsênio de Lacerda (390\$475 réis em dinheiro);
- 7- Joaquim Mendes Bicho (12\$023 réis em dinheiro);
- 8- O capitão Lourenço Pereira Tavares (1:423\$032 réis em dinheiro e 52\$000 réis em fazenda);
- 9- O capitão Lourenço de Carvalho Gameiros (283\$505 réis em dinheiro e 480\$000 réis em fazenda);
- 10- Manoel Jose da Cruz (34\$390 réis em dinheiro);
- 11- O capitão Nuno Joaquim Pereira e Silva (482\$950 réis em dinheiro e 532\$000 réis em fazenda);
- 12- O capitão Sebastião Gil Vaz Lobo (75\$000 réis em dinheiro);

O cruzamento de informações obtidas nos documentos pesquisados com os trabalhos de Roquinaldo Ferreira, Rosa Cruz e Silva, Jose Curto e Manolo Florentino⁶⁸, permite desvendar um pouco mais das vidas desses grandes traficantes de escravos. Além dos negreiros já citados, foi possível levantar mais informações sobre alguns outros traficantes de escravos em atividade nas duas últimas décadas do século XVIII. Eram eles (1) Fructuozo Jose da Cruz, (2) Manoel Jose da Cruz, (3) Lourenço Pereira Tavares e (4) Manoel Gonçalves Moledo:

1- **Fructuozo Jose da Cruz**, comerciante nascido no Rio de Janeiro, chegou a Benguela no começo da década de 1780 com aproximadamente 29 anos de idade. Depois de mais de 15 anos como traficante de escravos, com contatos no planalto central produtor e as rotas atlânticas compradoras de escravos, enriqueceu e se tornou um dos mais importantes habitantes do porto de Benguela, sem esquecer das suas conexões fluminenses. Ocupou também (como era comum na região), alguns cargos burocráticos a serviço da administração colonial, e como era prática entre esses funcionários, deve ter se utilizado desse cargo para incrementar suas transações negreiras. Mantinha relações comerciais e de amizade com o sargento-mor **Antonio Jose de Barros**, foi escolhido por ele como seu primeiro testamenteiro na cidade de Benguela, e era tutor de dois de seus filhos, criados na casa do sócio no Rio de Janeiro.

2- A similaridade no sobrenome e a proximidade temporal e espacial faz com que imaginemos uma relação familiar entre Fructuozo Jose da Cruz e outro comerciante sediado em Benguela, **Manoel Jose da Cruz**. Além de moradores nesse mesmo grande porto negreiro, ambos eram sócios de **Antonio Jose de Barros** e tinham com ele uma relação de amizade e confiança. O cirurgião-mor Manoel Jose da Cruz foi escolhido pelo sargento-mor Barros como seu primeiro testamenteiro na cidade de Angola (ou seja, Luanda), onde Manoel Jose devia freqüentar em suas negociações. Ferreira (2003: 123) aponta um certo **Manoel da Cruz** como um dos cinco mais proeminentes negreiros de Luanda em 1788. Sabemos que no final do século XVIII, ele era um negreiro de

⁶⁸ FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800*. (Tese de Doutorado não publicada). UCLA, 2003.; CRUZ E SILVA, Rosa. "The Saga of Kakonda and Kilengues. Relations between Benguela and its Interior, 1791-1796. In: CURTO, José C. & LOVEJOY, Paul E. *Enslaving Connections: Changing Cultures of Africa and Brazil during the Era of Slavery*. New York, Humanity Books. 2004. pp 245-257. CURTO, Jose. *Movers of Slaves: The Brazilian Community in Benguela, Angola – 1722-1832*. Harriet Tubman Seminar, York University, 29-09-2003. Disponível em: www.yorku.ca/nhp/seminars/2003_04/jccurto_tubmanseminar.doc. Último acesso em 15-03-2006. FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo, Companhia das Letras, 2002.

grande importância nos portos, e que tinha também vários contatos com as áreas produtoras do interior. Tinha mais de vinte anos de relações comerciais com Huambo, Caconda e Quilengues. Teria inclusive vivido alguns anos em Cumbira, na região de Huambo, de onde resgatava a maior parte dos escravos que revendia para as conexões atlânticas⁶⁹.

3-**Lourenço Pereira Tavares** era um africano negreiro. Nascido em Luanda, provavelmente filho de algum capitão de navios e traficante de escravos portugueses com uma mulher local, Lourenço transferiu suas transações negreiras para o porto de Benguela, onde fixou residência e fez-se traficante nas rotas que abasteciam o Rio de Janeiro com escravos. Como nascera e fora criado em África, diferenciava-se em sua trajetória por não ter sido forçado a participar de uma carreira marítima ainda bem jovem, embora também possuísse sua própria embarcação negreira. Ao invés disso, participou das forças militares “coloniais” de “Angola”, tornando-se capitão da milícia da região. Participou também de vários cargos administrativos e burocráticos, e chegou a ocupar um lugar no *Senado da Câmara*, cargo que ampliava suas influências e seu poder como traficante (Pantoja, 1998: 101). Realizava negociações regulares com comerciantes fluminenses, que na análise de Ferreira (2003: 135) financiavam tão intensamente as carregações montadas por Lourenço, que este se via subordinado às vontades de seus sócios cariocas. Morreu no começo de 1796, deixando um grande vazio na comunidade negreira, a ponto de preocupar o governador de Benguela com o rápido preenchimento dos cargos vagos com a morte de Lourenço Pereira Tavares com um homem de elevado gabarito. (Ferreira, 2003: 135-137)

4- Em seu livro sobre o tráfico de escravos entre os portos de Angola e o Rio de Janeiro, Manolo Florentino (2002: 133-136) destaca a trajetória de um negreiro sediado no porto carioca, o capitão **Manoel Gonçalves Moledo**, que tinha suas grandes conexões comerciais no porto de Benguela. Dentre os contatos desse capitão-negreiro, Florentino destaca **Ignácio Correia Picanço**, com quem o capitão Moledo tinha sociedade, na proporção de dois terços da carga para ele e um terço para seu sócio de Benguela. Mas o contato “angolano” de Moledo morreu (provavelmente em 1804) e o negreiro carioca viu-se obrigado a fazer negócios com o testamenteiro de seu sócio, o senhor **João Luciano dos Santos**. Pouco tempo depois do estabelecimento dessa sociedade entre os dois traficantes de escravos, Manoel Gonçalves Moledo também veio a falecer,

⁶⁹ ver Ferreira (2003: 133).

ficando suas contas com seu novo sócio em aberto. A esposa do capitão Moledo, **Micaela Joaquim Nobre**, assumiu como “cabeça” do casal, responsável pela herança e pela casa comercial da família no porto do Rio de Janeiro. Ela procurou, então, reaver os bens que seu marido havia deixado, cobrando de seus devedores as avultadas quantias devidas. Com o inventário dos bens de seu falecido esposo, Micaela Joaquim Nobre concluiu que levava um prejuízo de cerca de 30:000\$000 (trinta contos de réis). Conclamou João Luciano – como sócio de seu marido e testamenteiro do antigo sócio dele (**Picanço**) – a acertar as contas da fortuna que estava sob sua responsabilidade. Mas João Luciano, mercador de escravos na cidade de Benguela, também veio a falecer antes de acertar as contas com a herdeira do capitão Moledo, deixando outro negreiro de Benguela como testamenteiro e responsável por sua herança e pela quitação de suas contas. Surpreendida pela seqüência de mortes e receando nunca mais rever os bens deixados por seu marido, Micaela entrou com um processo nas Justificações Ultramarinas, em 1809, contra o testamenteiro dos bens do capitão-mor João Luciano dos Santos – o negreiro **Antonio Lopes dos Santos** (de Benguela) – para haver a fortuna deixada por seu marido, com a quitação de todos os seus créditos. Mais uma complicada trajetória, marcada por muitas mortes, que evidencia as intensas relações comerciais entre esses portos negreiros e as estreitas e complexas relações pessoais que fundamentavam o tráfico de escravos. O capitão Manoel Gonçalves Moledo foi também um dos sócios do sargento-mor Antonio Jose de Barros, destacado por nossa personagem principal como um homem com quem ele tinha problemas financeiros e pessoais. Quando partiu para sua última viagem de Benguela ao Rio de Janeiro, Antonio Jose de Barros pretendia acertar as contas com o capitão Moledo, e tirar satisfações por alguns rumores que tinham atravessado o Atlântico e chegado aos seus ouvidos. Falaremos mais de Moledo e de sua relação com Antonio Jose de Barros no quinto capítulo.

Podemos afirmar que Antonio Jose de Barros e Francisco Xavier do Reis eram membros de uma mesma comunidade negreira que atuava no porto de Benguela nas duas últimas décadas do século XVIII. Embora eles não sejam encontrados juntos em uma referência direta, a ligação entre esses dois negreiros pode ser evidenciada pelo

cruzamento de nomes encontrados na documentação. Podemos aqui destacar ao menos cinco ligações evidentes entre os negreiros Antonio Jose e Francisco Xavier, através de seus sócios e compadres. São eles:

- 1- **Jose Antonio da Costa**, primeiro testamenteiro e credor de Francisco Xavier dos Reis, era irmão de **Antonio Jose da Costa**, que por sua vez era sócio de Antonio Jose de Barros.
- 2- O terceiro testamenteiro de Jose Antonio da Costa, o senhor **Antonio Jose Vianna**, era o segundo testamenteiro de Antonio Jose de Barros.
- 3- **Antonio de Souza Valle**, segundo testamenteiro e credor de Francisco Xavier dos Reis, foi um dos negreiros que, juntamente com Antonio Jose de Barros, financiou a construção do Hospital de São Felipe de Benguela, cidade da qual ambos eram moradores.
- 4- **Manoel Jose da Cruz**, suposto irmão de **Fructuozo Jose da Cruz**, era um dos sócios de Francisco Xavier dos Reis, e ambos eram compadres e testamenteiros de Antonio Jose de Barros.
- 5- O alferes **Ignácio Teixeira Carneiro**, terceiro testamenteiro de **Antonio Jose** em Benguela e segundo testamenteiro de **Jose Antonio da Costa**, era também credor de **Francisco Xavier dos Reis** no valor de 12\$000 réis.

O cruzamento de relatos encontrados nos documentos desta dissertação, aponta para a necessidade de estudos de casos atentos aos nomes e trajetórias desses mercadores de escravos, para o melhor entendimento do tráfico praticado em Benguela. A análise dos nomes encontrados nos testamentos, livros de créditos e processos das Justificações Ultramarinas pode ilustrar as ligações próximas entres os negreiros que atuavam na costa centro-ocidental africana em finais do século XVIII, evidenciando a existência de uma comunidade negreira no Atlântico Sul, que mantinha íntimas relações pessoais para garantir o funcionamento do sistema de crédito amplamente adotado nas negociações de escravos em África.

Essa análise permite entender também que os interesses econômicos desses negreiros não estavam limitados aos portos onde eles residiam e constituíam suas famílias. Eles cruzavam o oceano com frequência e navegavam atrás de seus interesses, onde eles estivessem. O tráfico de escravos determinava o ritmo de suas vidas e a extensão de suas relações pessoais.

CAPÍTULO IV

FAMÍLIAS NEGREIRAS

Corre no sangue: empresas familiares do tráfico de escravos

A expansão portuguesa pelo mundo atlântico, a colonização de terras americanas, a montagem dos engenhos açucareiros e o tráfico de escravos eram atividades diretamente ligadas à existência de empresas familiares, que movimentavam a lógica mercantilista e proporcionavam a ocupação e o estabelecimento de entrepostos lusos em várias partes do Atlântico Sul. As famílias eram o lócus de “onde deveria ocorrer a expansão demográfica” (Wehling & Wehling, 2001: 155), sendo vistas como um dos fundamentos da estabilidade social dessas “sociedades inéditas”.

Tendo basicamente o plantio da cana e a produção de açúcar – baseados no trabalho escravo – como “fórmula” para a ocupação do Novo Mundo, era importante a consolidação de uma forte estrutura comercial-familiar, espalhada por várias partes do Atlântico, capaz de garantir o “progresso material em boa lógica mercantilista”. Para tanto, o Estado português teve como um de seus principais objetivos na segunda metade do século XVIII, a proteção das empresas familiares e de suas conexões comerciais atlânticas. As inovações trazidas pelas reformas pombalinas às legislações relativas ao Direito sucessório e o Direito de família (embora esse último tenha recebido apenas algumas intervenções pontuais) preocupavam-se com o fortalecimento dessas estruturas familiares, e estavam cientes de sua importância política e econômica para a consolidação dos planos da Coroa. (Wehling & Wehling, 2001: 155-157; Brandão, 2001: 177). Além disso, o antigo imaginário lusitano, que muitas vezes ainda ligava a atividade comercial à concepção de que os mercadores se dedicavam a uma atividade inferior, foi combatido pela mentalidade ilustrada que guiava as determinações do homem forte do reinado de Dom Jose I. Pombal procurou, com suas reformas, afirmar a atividade dessas famílias comerciantes como uma “profissão nobre, necessária e proveitosa.” (Pantoja, 1998: 107).

Se por um lado, a presença de famílias de origem portuguesa na gerência de diversas empresas exploradoras no Atlântico permitiu o estabelecimento dos entrepostos comerciais (supostamente sob o controle e influência da Coroa); por outro lado, esses aventureiros portugueses também procuraram estabelecer relações familiares nas

regiões onde montavam suas casas comerciais. Muitos dos portugueses que se aventuravam nas carreiras atlânticas de comércio de escravos chegavam à África com suas patentes militares e suas vantagens perante a administração lusa, mas sem dinheiro para investirem no tráfico, nem os indispensáveis contatos com as redes comerciais locais. Esses negociantes portugueses procuravam casar-se com uma mulher pertencente a alguma importante família local, inserindo-se nas redes comerciais da região. Estabelecia contato, assim, com as rotas comerciais de sua nova família atlântica. Tanto nos entrepostos africanos (Miller, 1988: 251; Pantoja, 1998: 108; Curto, 2003: 21), quanto em territórios americanos (Domingues, 2001: 218), essa parece ter sido uma tática amplamente utilizada por vários reinóis para se inserirem nas redes comerciais do Atlântico.

No século XVIII destacava-se a presença de ricas mulheres comerciantes nas praças comerciais angolanas, com o dinheiro e os contatos necessários para inserção desses portugueses no tráfico de escravos na região, que acabavam por escolher esses marinheiros recém-chegados como os substitutos de seus falecidos maridos; novos negreiros portugueses que, grande parte das vezes, não resistiam muito tempo às moléstias da região (Pantoja, 2004: 90-93; ver também Havik, 1996: 161-179). Na África centro-ocidental setecentista, as regras que determinavam o Direito da família, oscilavam entre os costumes africanos e europeus. Embora as regras quanto aos casamentos e à transmissão das fortunas fossem supostamente reguladas pela legislação portuguesa, muitas vezes eram os costumes locais africanos que determinavam várias práticas adotadas quanto a esses importantes assuntos. As fortunas eram passadas de forma matrilinear, e as escolhas quanto ao casamento eram muitas vezes exercidas por essas mulheres africanas (Pantoja, 2004: 91-92).

Lembremos que, ao falarmos de tráfico de escravos, não é possível separar os aspectos econômicos e culturais que compõem os interesses envolvidos em suas redes comerciais. Sejam *sobas* “angolanos”, mercadores “brasileiros”, ou negreiros reinóis sediados em Benguela, as relações comerciais entre esses homens e mulheres⁷⁰ continham um forte caráter pessoal, que criava um ambiente comercial bem diferente do capitalismo que estava se expandindo no centro do sistema e da economia atlântica.

⁷⁰ Embora a maior parte das transações negreiras fosse realizada por homens, havia a presença de mulheres traficantes de escravos nas praças comerciais de “Angola”. A participação dessas mulheres negreiras tem sido recentemente estudada por Selma Pantoja (2004: 79-97), evidenciando que embora a carreira de negreiro pertencesse majoritariamente a um “universo masculino”, esse rico empreendimento comportava a participação de mulheres africanas traficantes, e sua presença “ainda que fosse uma minoria, não era sem importância”.

Esse seria um dos motivos que levou Miller (1996: 147-183) a chamar a economia negreira de uma “instituição marginal” nas margens desse sistema. Diferentemente do capitalismo clássico, o tráfico de escravos possuía, como espinha dorsal, a relativa confiança que os investidores tinham nos negócios montados pelos negreiros, que levava ao fornecimento de gordos créditos a esses mercadores de escravos, endossados pelas relações de parentesco e compadrio existentes entre eles.

Os comerciantes de escravos em Luanda e Benguela, embora tivessem capital para comprar os produtos necessários para as trocas negreiras, mantinham contas correntes tanto no Brasil quanto em Portugal, utilizando-se dos sistemas de crédito para aquisição desses bens. (Miller, 1988: 253). O crédito se tornou, assim, um instrumento essencial para o funcionamento das atividades mercantis em “Angola”, uma vez que a instalação efetiva de portugueses no interior das regiões produtoras de escravos raramente era possível, devido ao alto controle exercido pelas autoridades africanas nessas regiões. Os negreiros eram forçados a conceder crédito àqueles que tinham autorização para penetrar nos territórios fornecedores de cativos. Daí a necessidade portuguesa de se engendrar redes confiáveis de comércio em África, diminuindo ao máximo os riscos através de relações de parentesco locais e de suas redes traficantes. (Henriques, 1996: 150-151).

A principal família estudada nesta dissertação é um belo exemplo de empresa negreira familiar do Atlântico. O patriarca da família, Antonio da Costa Barros Guimarães, partiu do norte de Portugal e transformou-se em um grande capitão de navios, e negreiro de grosso cabedal. Organizou sua família, então, para que cada um dos seus filhos ocupasse uma importante posição para o funcionamento da empresa negreira que encabeçava. Tinha um filho doutor pela Universidade de Coimbra, um filho cavaleiro da Ordem de Cristo, um filho monge do mosteiro dos Jerônimos, um filho padre no Rio de Janeiro, um filho reverendo na metrópole de Lisboa, um genro Contratador do Sal do Brasil e um filho sediado em Benguela, o membro africano da empresa negreira. Com ramificações espalhadas por várias partes do Atlântico, os Barros fixaram rotas comerciais e estabeleceram contatos nas mais importantes cidades do Mundo Atlântico. Vejamos mais da complexa trajetória dos Barros pelo Atlântico:

A empresa negreira dos Barros
Antonio da Costa Barros Guimarães⁷¹

Antonio da Costa Barros Guimarães viveu na segunda metade do século XVIII. Como muitos portugueses de seu tempo, embarcou para o Brasil ainda bem jovem. Aprendeu o ofício de marinheiro e mercador de escravos e fez carreira nas rotas do Atlântico Sul, ascendendo econômica e socialmente. Elogiado por aqueles que o viram em ação, considerado um capitão habilidoso e um grande estrategista, serviu à Coroa portuguesa no comando de milícias armadas, deslocando tropas e organizando comboios militares, e por isso foi agraciado por sua majestade com honras militares. Negociante bem sucedido, homem de grosso cabedal, foi um estrategista também ao organizar sua família em torno da montagem de sua empresa negreira. Posicionou seus filhos em postos importantes para o bom funcionamento das atividades comerciais da família, e com eles ampliou a empresa negreira dos Barros por várias partes desse mundo atlântico.

Nascido em 11 de março de 1717, na vila de Guimarães, ao norte de Portugal, Antonio da Costa Barros⁷² era filho de Veríssimo de Barros e Maria da Costa (de alcunha “a Pega”). Era neto paterno de Jerônimo de Barros e de sua mulher Jerônima Gonçalves, ambos naturais da freguesia de São Martinho de Guinchais. Seus avós maternos, Francisco de Magalhães e Anna da Costa eram humildes lavradores na freguesia de São Bartolomeu de São Gens, conselho de Monte Longo, termo da Vila de Guimarães, arcebispado de Braga. Apesar de seus pais também terem ligação com o trabalho na lavoura, pois “*possuíam algumas leiras de que viviam*”, Veríssimo de Barros, exercia o ofício de pedreiro (com o qual viveu a maior parte da vida), mas depois de velho (provavelmente muito fraco para executar o pesado labor) terminou seus dias “*pedindo pelas portas*”, como um “*pobre mendigo*” nas ruas de Guimarães.

Antonio mudou-se ainda jovem para a movimentada cidade do Porto, e foi viver na casa de um padre, o reverendo Vicente Ferreira da Costa, com quem provavelmente aprendeu a ler e escrever. Nessa movimentada cidade portuária, entrou em contato com marinheiros que viajavam por várias partes do mundo e com as histórias de fortunas daqueles que se aventuravam no ultramar. Em um ambiente de grandes oportunidades

⁷¹ Anexo 2

⁷² Habilitação para familiar do Santo ofício de Antonio da Costa Barros Guimarães – ANTT, HSO, “Antonio”, mc. 151 doc.2418.

abertas pelas transações atlânticas, escolheu a carreira marítima, e embarcou em um navio mercante rumo ao Brasil. É possível que tenha exercido algum serviço que requeresse suas habilidades intelectuais – como contador e guarda-livros – e a bordo do navio aprendeu os ofícios de marinheiro e as artimanhas do comércio. Tornou-se piloto de navios nas rotas do Atlântico Sul, e exercia suas funções com *“tão boa fortuna”*, que em pouco tempo foi promovido ao posto de capitão de navios.

Voltou para Portugal como um “brasileiro” de sucesso, e resolveu casar-se com uma jovem natural da freguesia de São Pedro de Miragaia, na cidade do Porto. Seu nome era **Anna Maria Baptista**, nascida em 7 de novembro de 1723, filha dos lavradores Manoel Francisco da Fonseca e de Joana Maria Baptista. Era irmã inteira de Manoel Francisco Coelho, também natural da cidade do Porto, comerciante residente com casa de comércio na cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, aceito pelo Santo Ofício como familiar em 10 de maio de 1762. Ao se habilitar para familiar do Santo Ofício em 1763, Antonio da Costa Barros citou o parentesco de sua mulher com um familiar da Ordem, o que facilitaria a aprovação de Anna Maria como uma mulher “de sangue puro”, e conseqüentemente agilizaria a aceitação de Antonio como familiar. Por ser comprovadamente *“cristão inteiro”*, de *“sangue puro”*, letrado e com condições financeiras suficientes *“para se poder tratar com gravidade”*, foi aceito como parte do Santo Ofício no ano seguinte (1764) aos quarenta e cinco anos de idade. Futuras pesquisas irão certamente confirmar minhas suspeitas de que os cunhados mantinham relações comerciais intensas, indicando que a escolha do capitão Antonio da Costa Barros Guimarães por dona Anna Maria Baptista pode ter sido o primeiro passo para a montagem da empresa negreira dos Barros. Ele havia, afinal de contas, se casado com a irmã de um respeitável e bem sucedido comerciante de escravos sediado no maior porto importador do Atlântico Sul, no século XVIII.

Antonio da Costa Barros firmou residência na cidade do Porto, onde morava sua mulher, onde nasceram todos os seus filhos e onde ele viria a falecer. Sua casa *“no sítio do Cidrel de cima”* em São Pedro de Miragaia – próximo à foz do rio Douro – era a sede principal de sua empresa negreira, mas o negreiro certamente possuiu outras residências no mundo atlântico, onde tinha seus negócios. Jamais abandonou a vida em Portugal e sempre manteve sua casa no Porto, embora tenha gastado grande parte de sua vida nas rotas marítimas do Atlântico Sul. Acumulava as funções de capitão de navios e comerciante nas cidades de São Salvador da Bahia e São Sebastião do Rio de Janeiro, e desta forma se inseriu nas redes comerciais atlânticas. Após tornar-se um importante

membro dessa comunidade de traficantes da carreira do Brasil adotou o nome de sua cidade natal, costume comum entre os marinheiros portugueses no ultramar.

Piloto experiente e conhecedor das correntes e dos ventos atuantes nos mares do sul, comandou diversas embarcações. Em 1763, Antonio da Costa Barros Guimarães era capitão do navio *Nossa Senhora da Piedade e S. Boa Ventura*, com a qual realizava trocas entre a cidade do Porto e as capitânicas “brasileiras”⁷³. Em 1772, estava no comando de outra embarcação de nome semelhante, a galera *Nossa Senhora da Piedade e Corpo Santo*, com a qual trazia mercadorias de Salvador para o Porto. Dentre as mercadorias trazidas da Bahia para o reino havia caixas de açúcar, lotes de madeira e ouro, os três grandes produtos coloniais⁷⁴. Mas foi no comando de outro navio, de sua propriedade, que o capitão Antonio da Costa Barros Guimarães teria uma grande atuação, que lhe renderia o agradecimento e alguns favores por parte da sua majestade.

A bordo de seu navio “*Ritte*”, o capitão montara um comboio militar com vários soldados armados, que partiu do porto do Rio de Janeiro para combater em Sacramento, “*para defesa e cautela das revoluções que causavam os Espanhóis nas preparações que davam mostras de quererem atacar aquela Praça*”. Organizou, armou e manteve toda a operação militar que comandara, sem jamais ter recebido o reembolso das “*avultadas quantias*” que gastara, seja por parte da Coroa ou da Colônia de Sacramento, tendo algumas vezes emprestado dinheiro para as despesas militares da região.

Segundo os testemunhos encontrados nos documentos estudados⁷⁵, em obediência às ordens do “Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Conde de Cunha, Vice-Rei do Estado do Brasil” o capitão Barros Guimarães, em 1765, despachou-se do Rio de Janeiro para a Colônia de Sacramento com a missão de levar um “*destacamento de tropa*” comandada pelo Tenente Coronel Vasco Fernandes Pinto Alpoim “*e mais oficiais competentes, e muitos outros vários petrechos de guerra e boca de que se via precisada a dita Praça, em ocasião que se achava ameaçada pelos Espanhóis*”. Durante

⁷³ Habilitação para familiar do Santo ofício de Antonio da Costa Barros Guimarães – ANT, HSO, “Antonio”, mç. 151 doc.2418.

⁷⁴ Resumo da carga do navio Nossa Senhora da Piedade e Corpo Santo, de que é capitão Antonio da Costa Barros Guimarães, vindo da Bahia para a cidade do Porto – 8 de dezembro de 1772. – AHU, CU, Bahia, cx. 168 doc. 12728.

⁷⁵ Decreto concedendo a Joaquim Jose de Barros o Hábito de Cristo pelos Serviços de seu pai Antonio da Costa Barros Guimarães – ANTT, MR, Decretos, pasta 58 doc. 123; Carta de Padrão e tença a Joaquim José de Barros pelos serviços de Antonio da Costa Barros Guimarães – ANTT, RGM, Dona Maria I – lv. 14, fl. 12v.; Patente de confirmação de Joaquim Jose de Barros no posto de capitão-tenente honorário da cidade do Rio de Janeiro para o porto de Lisboa – ANTT, CDMI, lv. 36 fl. 190.

todo o período que lá esteve, destacou-se *“pela Ciência que tinha da Marinha com valor, zelo e fidelidade”* merecendo assim os *“honoríficos créditos pela sua conhecida capacidade”*, pois cumprira fielmente suas missões e *“em tudo quanto lhe foi determinado pelo Governador daquela Praça”*, o senhor Pedro Jose Soares de Figueiredo Sarmento.

Resistiu *“armado em guerra”* por mais de seis meses:

“(…)dormindo de noite a bordo com a Guarnição Militar, com aquelas cautelas que permitia a suspeita, e em todas as mais diligências que lhe eram encarregadas, provendo-o de aparelhos precisos, munições, artilharia e armamentos, fazendo tudo a gosto da sustentação e do mais necessário da Tripulação, Práticos e Guarnição”, sempre “sustentando a sua custa toda a Guarnição de seu Navio, com grande despesa sua”⁷⁶.

Lá permaneceu em combate *“até que desvanecidos os Espanhóis”*, quando o Conde de Cunha mandou que retornasse ao Rio de Janeiro. Sua participação na proteção da Colônia de Sacramento foi considerada pelas autoridades da Coroa que participaram do cerco militar como *“conveniente ao Real Serviço e em todo ele manifestou o grande zelo e fidelidade e desembaraço na execução do quanto lhe foi ordenado”*.

Os homens que testemunham desta forma sobre a integridade, competência e merecimento do capitão Antonio da Costa Barros Guimarães foram importantes membros da administração e das forças militares coloniais do Rio de Janeiro e da Colônia de Sacramento, envolvidos diretamente nos conflitos: Francisco Antonio Bitencourt, capitão e comandante de Artilharia, que guarnecia a Praça de Colônia do Sacramento; Manoel Gomes Santos, escrivão da Fazenda Real e Matrícula da Gente de Guerra na Praça da Colônia do Sacramento e Francisco de Oliveira Pinto, Escrivão do Hospital Real Militar da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro⁷⁷.

Alguns dos serviços prestados por esses militares podiam demorar muitas décadas para serem recompensados, às vezes mais de um século (Olival, 2001: 179), sendo a mercê desta forma dada aos herdeiros do verdadeiro beneficiado. Este foi o caso de **Antonio da Costa Barros Guimarães**, que jamais recebeu em vida a remuneração que lhe cabia. O capitão-negreiro foi agraciado postumamente com o posto honorífico de

⁷⁶ Decreto concedendo a Joaquim Jose de Barros o Hábito de Cristo pelos Serviços de seu pai Antonio da Costa Barros Guimarães – ANTT, MR, Decretos, pasta 58 doc. 123.

⁷⁷ Habilitação para familiar do Santo ofício de Antonio da Costa Barros Guimarães – ANT, HSO, “Antonio”, mç. 151 doc.2418.

capitão de mar-e-guerra, mais alta patente dos oficiais da Real Armada, raramente alcançada por um marinheiro-comerciante civil, reservada àqueles que prestaram serviços reconhecidamente importantes para a Coroa e seu “Império Ultramarino”⁷⁸.

Vale aqui ressaltar que a clara distinção entre marinheiros civis e militares que conhecemos hoje em dia não existia no século XVIII, especialmente em tempos de guerra. Certamente **Antonio da Costa Barros Guimarães** tinha interesses econômicos que o levava a investir em uma expedição militar à Colônia de Sacramento (o tráfico de escravos do Rio de Janeiro para o Rio da Prata), e não era raro encontrar esses negreiros em batalhas militar-comerciais, como na expulsão dos Holandeses de Angola, no século anterior. Não seria raro também a utilização de navios da Armada em operações comerciais em tempos de relativa paz, em especial no transporte de escravos. Eram interesses que se misturavam e que dependiam um do outro (Barbosa, 1964: 16).

O capitão-negreiro **Antonio da Costa Barros Guimarães** faleceu no dia 19 de janeiro de 1787, em sua casa em São Pedro de Miragaia, no Porto, acompanhado da mulher e de parte da família. Foi sepultado, “*com todos os sacramentos, exceto o da Eucaristia, pela queixa não dar lugar*”, na capela da Irmandade da Santíssima Trindade da cidade do Porto, com aproximadamente 78 anos de idade, sem deixar testamento⁷⁹.

Manoel Jose de Barros⁸⁰

O primeiro filho do casal Barros chamava-se **Manoel Jose de Barros**. Nasceu em São Pedro de Miragaya em 12 de abril de 1747. O pai investiu na formação desse primeiro filho, e o enviou para a Universidade de Coimbra, em contato com as grandes influências do Iluminismo em Portugal⁸¹. Em 1770, aos 23 anos, estava formado como Bacharel em Direito e habilitava-se, por sua vez, a familiar do Santo Ofício⁸².

⁷⁸ O posto de capitão de mar-e-guerra da Real Armada equivalia ao posto de Coronel do exército português e representava uma vida inteira de serviços à sua majestade. Os períodos médios de serviço para a obtenção dos postos na Real Armada eram:

- Para a promoção a primeiro-tenente: 8 anos
- Para a promoção a capitão-tenente: 20 anos
- Para a promoção a capitão-de-fragata: 30 anos
- Para a promoção a capitão-de-mar-e-guerra: 36 anos. (Barbosa, 1964: 16)

⁷⁹ A certidão de óbito de Antonio da Costa Barros Guimarães pode ser encontrada anexada ao processo de habilitação de Anna Maria Baptista para a herança de seu filho Antonio Jose de Barros, In: Processo sobre o sargento-mor Antonio Jose de Barros – ANTT, JU, FF, Angola – mc. 2 doc. 3A.

⁸⁰ Anexo 4

⁸¹ De acordo com as reformas educacionais implantadas pelo Marquês de Pombal, os jovens que iriam ocupar posições na agricultura e nas artes fabris deveriam receber somente as instruções dos párocos como educação. Já aqueles destinados a funções mais elevadas (que na lógica de Pombal incluía os

Apesar de toda a garantia da dita “pureza de sangue” de Manoel Jose de Barros, uma vez que sua mãe era irmã legítima e inteira de um familiar, e principalmente por seu pai ser membro da mesma Ordem, existiu um episódio em sua vida que poderia vir a manchar sua “pureza” e comprometer sua aceitação como membro do Santo Ofício. Nas diligências feitas para sua habilitação como familiar, como era de praxe, várias testemunhas foram perguntadas sobre as origens e a vida pessoal de Manoel Jose de Barros. Em uma das perguntas do questionário dos inquiridores, a de número sete, que tratava dos eventuais descendentes do habilitante (se havia algum ilegítimo ou de origem “impura”), quase a totalidade das testemunhas preferiu nada dizer sobre o assunto. No entanto uma delas, o capitão Francisco Correa da Fonseca, familiar do Santo Ofício, revelou uma história perturbadora e muito interessante sobre a mocidade de Manoel Jose. Diferentemente das demais testemunhas, e talvez sob a pressão de contar a verdade que sabia para seus pares do Santo Ofício, o capitão Fonseca revelou o que todos pareciam querer ocultar. Existia o boato corrente entre os que conheciam a família Barros, que o jovem Manoel Jose, com aproximadamente dezessete anos de idade, aproveitando-se da ausência de seu pai, que estava em viagem de negócios para o Brasil, “*desonestava-se*” com uma escrava da casa e aparentemente a havia engravidado. Ao saber disso, dona **Anna Maria Baptista**, mãe de Manoel Jose, que na falta de Antonio da Costa Barros Guimarães era a “*cabeça*” da família, teria tomado providências para se livrar desse enorme problema. Com a autoridade que lhe cabia, e que ela certamente sabia utilizar, dona Anna enfiou a dita escrava em um navio rumo ao Brasil, para que fosse entregue ao marido, que resolveria a questão por lá, longe dos olhos dos vizinhos e conhecidos dos Barros.

A testemunha, o capitão Francisco Correa da Fonseca, preocupa-se em esclarecer que jamais fora confirmado se a escrava havia parido o dito filho do jovem Barros, pois não sabia que destino tivera a amante do rapaz. Haveria o capitão Antonio da Costa Barros Guimarães recebido a escrava no Brasil? E qual teria sido o destino dela? Haveria nascido um membro ilegítimo de sua família e teria ele permanecido na condição de escravo? São perguntas que somente uma pesquisa mais profunda, incluindo os arquivos brasileiros, poderá responder.

mercadores de escravos) deveriam aprender a ler, escrever e contar. Os que seguissem os estudos e chegassem a Universidade, “*onde se ministra o ensino que faz figurar os homens nos Estados*”, seriam a elite portuguesa (ver Saraiva, 1999: 253-255).

⁸² ANTT, HSO, Manoel – Maço 225 Documento 1353.

O importante aqui é observarmos a atuação da mãe de Manoel Jose, que exercendo sua autoridade de “*cabeça*” da família afastou a escrava e sua cria, que poderiam atrapalhar o promissor futuro do primogênito dos Barros. Observar também a maneira como esse tipo de problema era resolvido, enviando a escrava para o Brasil onde seu futuro seria incerto e desconhecido pelos que permaneceram em São Pedro de Miragaia. E acima de tudo, observar a maneira complacente com que as autoridades responsáveis pelas investigações sobre a vida do habilitante trataram esse “boato”, revelado por apenas um familiar do Santo Ofício, e ocultado por todas as outras testemunhas. Segundo os responsáveis pela inquirição, o fato das demais testemunhas nada dizerem sobre o caso seria uma prova a favor do capitão Manoel Jose de Barros, mesmo diante do testemunho jurado de um familiar do Santo Ofício em contrário. Além disso, a rápida e definitiva atitude da mãe, dona Anna Maria Baptista, que “*fizera afastar logo aquelas venturas do mesmo habilitando*”, enviando para o outro lado do Atlântico a “ameaça” que habitava sua casa, fez com que o destino da escrava e do filho que ela supostamente carregava jamais fossem publicamente conhecidos.

Sendo assim, em 1772, dois anos após o início das diligências para sua habilitação, Manoel Jose de Barros foi considerado “puro” e apto para ingressar na almejada Ordem. Na sentença final das investigações sobre esse episódio, os inquiridores chegaram a conclusão que mesmo que declarado por uma testemunha que:

“(...)o habilitando se desonestara com uma escrava preta de seu pai, e que houvera algum rumor que a mesma concebera dele, não se verifica semelhante fato, nem o pôde averiguar a Comissão, e não pode embargar a pretensão do habilitando para o emprego de Familiar que pretende”⁸³

Manoel Jose de Barros representava a parte jurídica da empresa familiar negreira dos Barros. Com seu conhecimento das leis, seus contatos e a respeitabilidade que adquiriu sendo um jovem Doutor a serviço da Santa Inquisição de Coimbra, ele era uma peça fundamental para o bom funcionamento dos negócios da família. Depois de tornar-se Bacharel pela Universidade de Coimbra, o Doutor Manoel Jose de Barros ingressou intensamente na carreira do Brasil, tornando-se capitão de navios e acompanhando seu pai nos negócios ultramarinos⁸⁴. Tendo conquistado seu espaço nas redes negreiras do Atlântico, ele navegava em sua própria embarcação, ampliando as possibilidades

⁸³ ANTT, HSO, Manoel – Maço 225 Documento 1353.

⁸⁴ ANTT, HSO, Manoel – Maço 225 Documento 1353.

comerciais de toda a família. Em 1798, aos 51 anos, Manoel Jose de Barros aparece em uma “*Certidão do Desembargador da Casa da Suplicação*” como proprietário de uma embarcação (*São Joaquim Augusto*) que fazia comércio entre a cidade do Porto e a Capitania de Pernambuco⁸⁵.

Assim como seu pai e provavelmente sob a orientação dele, procurou uma esposa que pudesse encaixar-se em sua ascendente posição econômica e social. Casou-se com **Rita Joaquina de Azevedo Sampaio**, a filha de um bem sucedido negociante chamado Manoel Dias de Azevedo, homem de carreira do Brasil⁸⁶. Sua sogra – Joana Josefa de Sampaio – por sua vez, tinha uma irmã (Francisca Marcelina Rosa Sampaio) que era casada com outro familiar do Santo Ofício (Manoel Rodrigues da Cruz) e essa complexa relação de parentes comprovava a “pureza de sangue” de Rita Joaquina de Azevedo Sampaio. O casamento com uma Dona tão “imaculada” apagava definitivamente qualquer fantasma da velha amante escrava que quase ameaçara sua entrada no Santo Ofício.

O Doutor Manoel Jose de Barros aparece no testamento de seu irmão mais novo, Antonio Jose de Barros, como sendo um dos seus importantes sócios e credor de consideráveis quantias, utilizadas pelo seu irmão para a compra e o transporte das valiosas “peças” de “Angola”. Ele fazia comércio entre a cidade do Porto e Pernambuco e provavelmente também com Salvador e Rio de Janeiro, onde a família Barros tinha contatos comerciais. A embarcação de que era comandante, o navio *São Joaquim Augusto*, também era utilizado por outro negreiro da família, o capitão-tenente Joaquim Jose de Barros.

Joaquim Jose de Barros⁸⁷

Joaquim Jose de Barros foi o segundo filho do capitão Antonio da Costa Barros Guimarães. Nascido em São Pedro de Miragaia em 21 de julho de 1755, ele viria a se tornar o mais condecorado membro da família Barros, acumulando vários títulos

⁸⁵ Certidão do Desembargador da Casa da Suplicação AHU, ACL, CU-015- cx 203 doc 13842.

⁸⁶ ANTT, HSO, Manoel – Maço 225 Documento 1353.

⁸⁷ Anexo 6

militares e honoríficos, como capitão-tenente, cavaleiro da Ordem de Cristo, cavaleiro Armado da Ordem de Santiago da Espada com hábito d'ouro⁸⁸.

Enquanto seu pai e seu irmão mais velho mantinham-se residentes ao norte de Portugal, no Porto, ele posicionou-se em Lisboa, mais perto da Coroa e do poder político central, de onde atuava pelos interesses da família, inclusive como procurador de sua mãe, quando da morte de seu pai. Capitão e proprietário do navio *São Joaquim Augusto* (poderosa embarcação que podia ser utilizada em momentos de guerra, com seus 36 canhões), Joaquim Jose de Barros é citado em vários dos documentos dessa pesquisa. Mantinha intensa movimentação comercial entre a metrópole de Lisboa e os portos brasileiros, em especial com o porto do Rio de Janeiro. Em 1779, aos 24 anos, já era piloto registrado e matriculado nos Armazéns do Reino – tendo freqüentado os “*estudos da náutica*” – e cruzava o oceano traficando escravos. Recebera autorização para fazê-lo em todo o Atlântico, até o Cabo da Boa Esperança. Com 35 anos, em 1790, foi agraciado com a patente honorífica de capitão-tenente pelos serviços prestados por seu pai, que combateu tropas espanholas com “*boa disposição na fortificação da Marinha*”.

Na Carta Patente de Joaquim Jose de Barros para confirmá-lo como capitão-tenente honorário da cidade do Rio de Janeiro – “*provido por Luis de Vasconcelos e Souza, Vice-Rei e Capitão Geral de Mar e Terra do estado do Brasil*” – de 18 de março de 1790⁸⁹, além de serem destacadas suas habilidades como piloto, capitão e comerciante a serviço da Coroa, aparece também a referência aos serviços prestados por Antonio da Costa Barros Guimarães no auxilio militar enviado em socorro à ameaçada Colônia de Sacramento, em 1765, “*fabricando, sustentando e pagando os soldados de sua tripulação com suprimentos*”. Uma das formas muito utilizadas no século XVIII para a ascensão social eram justamente essas patentes honoríficas, dadas àqueles que serviam sua majestade com lealdade e competência. Muitos desses comandantes de navios tinham isso em mente ao prestarem os “leais” serviços à Coroa. Uma vez que não se combatia por puro amor a sua majestade, aqueles que defendiam os interesses reais estavam certamente aguardando uma remuneração condizente com seus esforços. “A economia da mercê marcava fortemente as relações sociais e a vivência política” (Olival, 2001: 107). Assim como muitos senhores de engenho, cultivadores de tabaco e

⁸⁸ ANTT, MR, Decretos – Pasta 58, Número 123. 5 de junho de 1797.

⁸⁹ Carta patente de confirmação de Joaquim Jose de Barros no posto de capitão-tenente honorário da cidade do Rio de Janeiro para o porto de Lisboa. ANTT, CDMI, livro 36 – folha 190

garimpeiros do Brasil, vários negreiros procuravam elevar sua posição social através da obtenção de postos e títulos militares honoríficos (Boxer, 2002: 309). A crescente aristocracia comercial, ligada inevitavelmente ao tráfico negreiro, utilizava sua riqueza não somente para adquirir bens materiais caros e importados, mas também para comprar posições de influência na sociedade (Manning, 1988: 24).

As Ordens Militares representavam um grande capital honorífico, além de um profundo legado simbólico. Fazer parte de uma dessas ordens representava, portanto, a aprovação do habilitado como um membro importante e respeitável da sociedade. As milícias eram herdeiras da tradição do cavaleiro combatente contra o infiel, dessa forma tinha grande validade na simbologia ibérica (Olival, 2002: 52). Em 1797, sete anos depois de ter-se tornado capitão-tenente, Joaquim Jose de Barros solicitou à Coroa portuguesa a “*graça de ser condecorado*” com o hábito de alguma Ordem Militar, pelos serviços nunca recompensados de seu pai, que já havia morrido há dez anos, em 19 de janeiro de 1787. Reconhecendo a importância de tais serviços prestados pelo capitão Antonio da Costa Barros Guimarães, a Rainha Dona Maria I concedeu a seu herdeiro o direito de receber uma tença de 12\$000 réis e o que seria ainda mais importante para a ascensão social de Joaquim Jose de Barros: a autorização para ingressar “*qualquer das Ordens Militares de Nosso Senhor Jesus Cristo ou São Bento de Avis*”⁹⁰.

Essa parte da história da família Barros deve ser vista com bastante atenção, uma vez que, em tese, por ser proveniente de uma família de “mecânicos” (ou seja, de homens que trabalhavam com suas próprias mãos para garantirem seu sustento), Joaquim Jose de Barros jamais poderia ter-se tornado um cavaleiro da Ordem de Cristo, título reservado para nobres e fidalgos. Há apenas duas gerações, seu avô Veríssimo de Barros, depois de viver uma vida de trabalho duro como pedreiro, havia morrido como um pedinte nas portas das casas da vila de Guimarães. Esse não era um histórico condizente a um candidato a cavaleiro da Ordem de Cristo.

As Ordens Militares eram muitas vezes o caminho percorrido para a aquisição de um maior relevo social, do mesmo modo que as habilitações para familiar do Santo Ofício ajudavam a “provar” a “pureza de sangue”, necessária para uma plena aceitação nas altas camadas da sociedade portuguesa. Ambas habilitações exigiam, em princípio, um rigoroso processo de inquirição, onde deveriam ser apresentadas provanças sobre a ascendência dos candidatos e testemunhas juradas para confirmá-las. Mas ao que tudo

⁹⁰ Carta de Padrão – ANTT, RGM Dona Maria I, lv 14, fl 12V; ANTT, MR, Decretos. Pasta 50, número 123.

indica, no final do século XVIII, esses processos se tornaram um tanto menos exigentes. A mesa da Consciência e Ordens, responsável por tais inquirições, parecia ter perdido muito de suas forças, mecanizando-se e aprovando aqueles que haviam prestado serviços à Coroa, sem muito se importar com a qualidade “inferior” de alguns dos candidatos (Nizza da Silva, 1998: 135).

Obedecendo a uma prática cada vez mais comum no século XVIII, a Rainha resolveu dispensar, em 16 de junho de 1797, o capitão-tenente das provanças e habilitações necessárias para sua entrada na Ordem, concedendo-lhe o hábito sem investigar seu passado, possibilitando a Joaquim Jose de Barros apagar suas origens “mecânicas”. Um mês depois da dispensa, em 15 de julho de 1797, lhe foi lançado o hábito da Ordem de Cristo, “*sem embargo dos Estatutos e Definições da mesma Ordem em contrário*”, segundo as ordens de Dona Maria I⁹¹. Para a obtenção desses tão ansiados títulos, os habilitantes costumavam, em busca das dispensas que se faziam necessárias, enumerar os serviços prestados à Coroa. Há casos de petições que declaram as doações em dinheiro feitas pelos habilitantes, ou o armamento de tropas em serviço de interesse de vossa majestade, além daqueles que alegavam ter verdadeiramente combatido pelos interesses da metrópole, e que agora aguardavam sua remuneração (Nizza da Silva, 1998: 135). Quando esta remuneração não parecia condigna aos serviços prestados, a resolução régia podia ser contestada. (Olival, 2002: 107).

Dois anos mais tarde, o capitão-tenente Joaquim Jose de Barros requisitou mais um hábito de uma Ordem Militar; o de Santiago da Espada. E mais uma vez seu pedido foi atendido pela Rainha, que o dispensou, em 18 de janeiro de 1799, das provanças e das “*folhas corridas*” que deveria apresentar, e de todas as investigações sobre sua vida e suas origens. Em 5 de Abril do mesmo ano ele foi considerado apto a ingressar na Ordem de Santiago da Espada.⁹²

No posto de capitão-tenente, Joaquim Jose de Barros podia usufruir alguns benefícios que facilitariam sensivelmente seus negócios negreiros, com todas as “*honras, privilégios, liberdades, isenções e franquezas*” que cabiam a sua posição⁹³, o que o tornava cada dia mais rico. Sendo parente de familiares do Santo Ofício, podia comprovar a “pureza” de suas origens. Como cavaleiro da Ordem de Cristo e de

⁹¹ Joaquim Jose de Barros – ANTT, HOC, letra “J”, mç 66, doc 29.

⁹² ANTT, HOS, mç 5, doc 24; ANTT, MR, Decretamentos de serviços, mç 161, doc 25.

⁹³ Carta patente de confirmação de Joaquim Jose de Barros no posto de capitão-tenente honorário da cidade do Rio de Janeiro para o porto de Lisboa. ANTT, CDMI - lv 36, fl 190.

Santiago da Espada, abriam-se todas as portas para sua efetiva entrada nas mais altas classes da sociedade portuguesa setecentista.

A crescente influência e importância do capitão-tenente Joaquim Jose de Barros pode ser observada claramente nos procedimentos que cercam sua entrada na Ordem de Santiago da Espada. Não somente ele fora dispensado da apresentação de quaisquer provas sobre sua capacidade de integrar essa importante Ordem, mas ao que indicam os documentos, sua ascensão dentro da mesma foi deveras rápida. No dia 28 de abril de 1799, no Livro da Chancelaria da Ordem de Santiago, podem ser encontrados quatro documentos assinados pela Rainha Dona Maria I em seu benefício. Em um mesmo dia, Joaquim Jose de Barros recebeu o hábito de noviço da Ordem de Santiago da Espada, dispensado de qualquer provança⁹⁴. Imediatamente lhe foi dado um Alvará de Profissão, dispensando-o do tempo necessário para o noviciado, e tornando-o um cavaleiro professo, segundo a Rainha pela *“sua devoção e como é pessoa que à Ordem e a mim pode bem servir”*⁹⁵. Há outro alvará que se segue, que determina que ele se tornasse “armado cavaleiro” no mesmo dia de sua habilitação⁹⁶.

O último alvará datado de 28 de Abril de 1799⁹⁷ determinava que, no mesmo dia do recebimento do hábito com dispensas de provanças, dispensa do período de noviciado e imediata profissão como “cavaleiro armado”, lhe fosse permitido usar *“Hábito D’ouro”*, uma mercê da qual poucos podiam usufruir. Como explica o próprio alvará, os cavaleiros da Ordem de Santiago, em obediência à Bula Apostólica e às regras da Ordem, não podiam trazer hábitos que fossem muito ricos, ou com forros de *“muito preço”*. Mas como *“Mestra e Governadora da Ordem”*, a Rainha permitiu através desse alvará que Joaquim Jose de Barros se vestisse mais *“largamente”* que o determinado na Bula, dando-lhe permissão para *“vestidos de pano e sedas e de quaisquer cores, anéis, jóias caras e hábito de ouro, contanto que na capa a traga de pano, porque não cumpre com a obrigação da Regra trazendo de outra maneira”*. Além disso, essa mercê permitia ao capitão-tenente possuir *“fazendas móveis e de raiz”*, o que não era permitido aos cavaleiros de Santiago sem a licença de sua majestade.

Figura centralizadora do poder e do dinheiro na família Barros, Joaquim Jose de Barros ainda viria a controlar praticamente toda a fortuna de seus parentes negreiros a

⁹⁴ Joaquim Jose de Barros - Carta para ser lançado o Hábito ANTT, COS, lv 13, doc 149.

⁹⁵ Joaquim Jose de Barros - Alvará de Profissão – ANTT, COS, lv 13, fl 149v

⁹⁶ Joaquim Jose de Barros - Alvará para ser Armado Cavaleiro – ANTT, COS, lv 13, fl 148v

⁹⁷ Joaquim Jose de Barros - Alvará para usar o Hábito D’ouro – ANTT, COS, lv 13, fl 150.

medida que eles iam morrendo. Para isso, procurou em sua própria família uma esposa que garantisse seu acesso às heranças e a manutenção das riquezas conquistadas.

Rita Joana Rosa e Silva⁹⁸

Única filha de Antonio da Costa Barros Guimarães e de dona Anna Maria Baptista, dona **Rita Joana Rosa e Silva**, embora não estivesse diretamente envolvida com a navegação atlântica ou com a venda de escravos, era parte integrante da lógica negreira familiar. Casou-se com um bem sucedido homem de negócios e contratador do sal da cidade do Porto, chamado **Manoel Ferreira da Silva Guimarães**, que como os membros da sua família, vinha do norte de Portugal e desde bastante jovem estava envolvido com a “*carreira do Brasil*”.

Terceira filha do casal, Rita nascera, como os demais irmãos, em São Pedro de Miragaia, na cidade do Porto, em 24 de julho de 1756. Ao que parece teve uma boa educação, uma vez que sabia ler e escrever bem, o que pode ser confirmado por uma procuração escrita de próprio punho, que está anexada ao processo de habilitação das Justificações Ultramarinas, para provar-se herdeira de seu marido. Ela aparece nessa documentação como “*cabeça*” do casal e tutora das filhas que teve com Manoel Ferreira. Provavelmente era a responsável por gerir a casa e mesmo alguns dos negócios na ausência do marido, que fazia constantes viagens ao Brasil e à África.

O marido de Rita, **Manoel Ferreira da Silva Guimarães**, teve uma trajetória muito interessante e que não se difere muito do resto dos traficantes aqui estudados. Nasceu em 1º de setembro de 1737, e como seu sogro, incluiu Guimarães ao seu nome. Era filho de um alfaiate, Dionísio da Silva, e de sua mulher Joana da Silva, e seus avós também não parecem ter nenhuma ascendência nobre ou burguesa. Eram lavradores como os avós de sua mulher.

Seu irmão mais novo, chamado Domingos Ferreira da Silva Guimarães (nascido em 16 de abril de 1744), também homem de negócios da cidade do Porto, com apenas 25 anos de idade estava em processo para habilitar-se a familiar do Santo Ofício, o que ocorreu em 24 de janeiro de 1769. Manoel Ferreira, que procurava seguir os mesmos passos, utiliza-se das provanças recolhidas por seu irmão para facilitar sua entrada na

⁹⁸ Anexo 5

Ordem. Uma vez que eram filhos do mesmo casal – fato comprovado através das certidões de nascimento dos dois e de casamento dos pais – ele tinha a mesma origem e “sangue puro” de Domingos Ferreira. Em 8 de fevereiro de 1769, Manoel foi considerado habilitado para tornar-se um familiar, pouco mais de duas semanas após a habilitação de seu irmão para o mesmo cargo.

Pelo o que nos conta a habilitação de Manoel Ferreira da Silva Guimarães a familiar do Santo Ofício, ele havia partido ainda bem jovem para as terras do Brasil, onde se tornara um negociante bem sucedido, capaz de regressar ao Reino com alguns bens e deixando contatos estabelecidos no além-mar. Após seu retorno ao Reino, procurou constituir uma família, casando-se com uma portuguesa que pudesse também lhe garantir alguma vantagem comercial e social. Como ocorrera com Antonio da Costa Barros Guimarães e Manoel Jose de Barros, Manoel Ferreira procurava uma jovem que fosse de família comerciante do Atlântico, condizente a posição que ele buscava.

Sua primeira escolha chamava-se **Catharina Rosa Dorothea**. Nascida na cidade do Porto em 30 de abril de 1752, ela era filha legítima de Isabel Maria e seu marido Antonio de Moura, homem de negócios daquela cidade. A irmã mais velha de Catharina, Maria Joana Dorothea de Moura (nascida em 18 de janeiro de 1746), era casada com o escrivão dos Órfãos da cidade do Porto e familiar do Santo Ofício chamado Jerônimo Fernandes Morgado. O casamento de Maria Joana com o escrivão Jerônimo Morgado garantiria “pureza de sangue” de sua irmã Catharina Rosa, já que elas eram comprovadamente “*irmãs inteiras*”. Como a jovem parecia ser um “bom partido” para o rico comerciante “brasileiro” Manoel Ferreira da Silva Guimarães, ele pediu aos seus pares do Santo Ofício que investigassem a vida dela, comprovando sua “pureza” e liberando-o para contrair matrimônio com ela. E em 29 de dezembro de 1773 Catharina Rosa Dorothea encontrava-se habilitada pelo Santo Ofício para que pudesse se casar com Manoel Ferreira.

No entanto, ao tempo da aprovação de Catharina, que tinha 21 anos de idade, o jovem capitão de navios decidiu casar-se com uma mulher ainda mais jovem, de apenas 17 anos de idade. Era **Rita Joana Rosa**, da família **Barros**. Os motivos que fizeram Manoel Ferreira desistir do casamento com Catharina Dorothea não são explicitados nos documentos estudados. Teria ela morrido antes do casamento e da habilitação por parte do Santo Ofício? Ou teria o negreiro enxergado maiores vantagens em se associar com a família de Antonio da Costa Barros Guimarães, em vez da família de Antonio de Moura? O que sabemos é que antes mesmo do fim do processo sobre a vida de

Catharina, em dezembro de 1773, o jovem capitão já havia solicitado ao Santo Ofício que fossem feitas as diligências e investigações sobre a vida de Rita Joana Rosa para que eles pudessem se casar com todas as habilitações necessárias. Em 29 de julho de 1773 começaram as investigações sobre o passado e as origens de Rita Joana. Mas embora a nova pretendente fosse declaradamente filha do familiar do Santo Ofício Antonio da Costa Barros Guimarães, o que teoricamente deveria acelerar todo o processo de investigação, foram necessários dois anos para a conclusão das inquirições e provanças, sendo dada a liberação para o casamento apenas em 27 de julho de 1775. O casal não esperou tanto tempo para contrair matrimônio, e casou-se dois meses antes do fim do processo de habilitação, em 17 de maio de 1775⁹⁹. Casado com dona Rita Joana, Manoel Ferreira entrou na família e provavelmente nos negócios dos Barros. Tiveram duas filhas, uma de nome **Rita Camila de Barros** (nascida em São Pedro de Miragaia em 13 de fevereiro de 1777) e outra de nome **Anna Emilia de Barros** (nascida na mesma cidade, em 1 de dezembro de 1780).

Com sua grande experiência como marinheiro no Atlântico e com seus contatos em terras brasileiras, Manoel Ferreira da Silva Guimarães era também um valioso reforço para essa empresa negreira em expansão. Um estudo mais detalhado sobre os negócios desempenhados por ele no comércio atlântico pode revelar melhor a dimensão das relações comerciais entre os membros desta família. Sabemos até o momento que Manoel Ferreira tinha um valioso negócio entre as cidades do Porto e os “*estados do Brasil*”. Em 1780 (cinco anos após sua entrada na família Barros), ele foi “*nomeado pelo Administrador do Contrato do Sal do Brasil da mesma cidade [do Porto], João Ribeiro Vianna, para exercitar a ocupação de Feitor do mesmo contrato*”¹⁰⁰. De posse desse importante contrato do sal, um produto fundamental não somente para o mercado europeu, mas principalmente nas negociações negreiras em África, ele se tornava um grande parceiro comercial para a empresa negreira dos Barros¹⁰¹.

O requerimento de Manoel Ferreira da Silva Guimarães para tornar-se feitor do sal no Brasil, que se encontra no Arquivo Histórico Ultramarino¹⁰², é seguido de um outro requerimento idêntico (documento 76) em nome de Luis Jose da Silva Guimarães

⁹⁹ Manoel Ferreira da Silva Guimarães, ANTT, HSO, “Manoel”, mç 212, doc 1237

¹⁰⁰ Manoel Ferreira da Silva Guimarães – Provisão para a sentença de Feitor do Sal no Brasil, ANTT, CDMI, lv 80, fl 340.

¹⁰¹ Para mais informais sobre o comércio de sal em Angola no século XVIII ver Venâncio, 1996: 55-57, 107 e 212 - tabela 5.

¹⁰² Requerimento de Manoel Ferreira da Silva Guimarães para tornar-se feitor do sal no Brasil - AHU-ACL_CU_050, cx 2 doc75

para ocupar o mesmo posto. O nome não pode deixar de levantar suspeitas sobre o parentesco entre Manoel Ferreira e Luis Jose, ambos de sobrenome “da Silva Guimarães” e ambos no mesmo negócio e na mesma data. Essa seria mais uma pista para uma investigação mais profunda acerca das relações comerciais/familiares desses traficantes.

Existem ainda várias outras personagens relacionadas à vida de Manoel Ferreira da Silva Guimarães que mereceriam uma pesquisa mais profunda acerca de suas relações comerciais e pessoais com esse negreiro. São todos homens de negócio e de elevado relevo social, como por exemplo Gaspar Barbosa Carneiro, homem de negócio do Porto, familiar do Santo Ofício e cavaleiro professo na Ordem de Cristo ou João Francisco Guimarães, homem de negócios e cavaleiro professo na Ordem de Cristo, com quem Manoel Ferreira mantinha contato desde que vivera a primeira vez no Rio de Janeiro.

Em seu testamento o sargento-mor Antonio Jose de Barros declara que seu cunhado Manoel Ferreira da Silva Guimarães era seu sócio em alguns negócios e que pretendia pagar a quantia de *“um conto setecentos e sessenta e sete mil quatrocentos e oito réis em dinheiro, de que lhe passei um crédito em trinta e um de julho de mil setecentos oitenta e oito”*. Essa dívida teria sido contraída em “Angola”, para onde Manoel Ferreira fora degredado e onde viveu até sua morte em 26 de abril de 1789. Os motivos que levaram Manoel Ferreira a ser degredado para “Angola” não são explicados no testamento de Antonio Jose de Barros, e representam mais uma interessante história a ser investigada sobre a trajetória dessa família negreira. Porque um respeitado traficante de escravos, familiar do Santo Ofício e feitor do sal teria sido degredado para África? Que crime teria ele cometido e por quantos anos fora condenado? Ao que indicam as palavras de Antonio Jose, seu cunhado pretendia voltar ao lar em Portugal, onde havia deixado sua mulher e duas filhas menores. O combinado entre os cunhados foi que as dívidas referentes a essa sociedade, contraídas em terras africanas por Antonio Jose de Barros, deviam ser pagas ao seu sócio na cidade do Porto¹⁰³. Na ausência de Manoel Ferreira, Antonio Jose determinou que seu testamenteiro quitasse todas as dívidas com a herdeira de seu sócio, sua irmã Rita Joana Rosa e Silva.

¹⁰³ Testamento de Antonio Jose de Barros – ANTT, JU, FF, África, mç 2, doc 3a.

A presença feminina na gerência dos negócios

Assim como sua mãe (Anna Maria Baptista) **Rita Joana** era uma mulher importante e ativa nos negócios da família. Sabia ler e escrever, e era a “cabeça” do casal na ausência do marido. Ficou viúva com apenas 33 anos, e com o degredo de seu marido cuidava sozinha das duas filhas menores. Entrou com um processo nas Justificações Ultramarinas, juntamente com suas duas filhas (menores de quatorze anos) em janeiro de 1791 para sua habilitação como herdeira universal do marido, morto e enterrado no “*Reino D’Angola*”, sem testamento. A ausência desse importante documento, que estabelecia os herdeiros, os testamenteiros e os credores, complicava ainda mais o demorado processo de inquirições e provanças. Era preciso provar que a habilitante era quem dizia ser, que fora casada legalmente com Manoel Ferreira, e que as filhas que tivera com ele eram legítimas e inteiras. Esses processos das Justificações Ultramarinas por vezes demoravam tanto que os parentes habilitantes acabavam por morrer sem jamais conseguirem as suas heranças. Foi o que aconteceu com Rita Joana Rosa e Silva, que morreu aos quarenta anos de idade no dia 16 de outubro de 1796, sem nunca pôr as mãos na herança deixada por seu marido.

Quem assumiu então o papel de suplicante no processo nas Justificações Ultramarinas foi a filha mais velha de Manoel Ferreira e Rita Joana, chamada **Rita Camila**, que agora, maior de idade e casada, pôde requerer sua herança. Como de praxe, ela apresentou-se com a autorização de seu marido, o capitão-tenente **Joaquim Jose de Barros**, para haver a herança de seu pai. É exatamente aqui que o círculo se fecha sobre a mesma família, quando nos deparamos com a informação que Rita Camila casara-se com seu tio Joaquim Jose de Barros. Temos aqui a combinação de duas forças da família Barros. O capitão-tenente que representa o mais alto *status* social da empresa negreira e a dona herdeira de grande parte da família.

A importância de Rita Camila de Barros se dá justamente na medida em que os demais membros da família foram morrendo. Dona Anna Maria Baptista, avó materna de Rita Camila e herdeira universal dos bens do capitão de mar-e-guerra Antonio da Costa Barros Guimarães, morrera deixando seus bens para sua filha, Rita Joana Rosa e Silva. Com a morte de Rita Joana em 1796, os bens do capitão de mar-e-guerra deviam ir para sua única filha que restara, Rita Camila, uma vez que a caçula **Anna Emilia** havia morrido três anos antes, em 29 de dezembro de 1793, com apenas 13 anos de idade. Rita Camila tornou-se assim a legítima herdeira da fortuna do patriarca dos Barros.

Da mesma forma, o sargento-mor Antonio Jose de Barros determinou em seu testamento datado de 1796 que, na falta de sua mãe Anna Maria Baptista, a parte da herança que lhe cabia deveria ir para sua irmã Rita Joana Rosa e Silva (que já era herdeira de uma terça dos bens de Antonio Jose), e na falta desta para a sua sobrinha mais velha, **Rita Camila de Barros**. Assim a jovem tornara-se herdeira de duas terças do negreiro.

Sendo solteira e detentora de grande parte da fortuna construída pela família Barros, Rita Camila acabou por casar-se com seu tio. O casamento consangüíneo é defendido por alguns estudiosos como sendo uma prática estratégica para não permitir que a fortuna da família fosse parar em outras mãos, especialmente em sociedades onde a mulher tinha direito a herança de seus pais ou irmãos. Argumenta-se que em sociedades do Mediterrâneo, por exemplo, o controle da propriedade era tão importante para a família que tornava a transmissão para a geração seguinte a preocupação dominante (Casey, 1996: 87-88).

Em 25 de janeiro de 1800, o capitão-tenente Joaquim Jose de Barros contraiu casamento com sua sobrinha, com a devida licença da *“Excelentíssima Ordenação e do juiz dos casamentos”*, exigida em casamentos entre parentes, assim como a *“dispensa Apostólica do parentesco de consangüinidade”*. Uma das testemunhas do casamento foi um dos irmãos mais jovens de Joaquim Jose de Barros e tio de Rita Camila de Barros, o Doutor e Reverendo Jose de Barros, que provavelmente auxiliou na legalização dos impedimentos consangüíneos para essa união. É interessante notar também que o casamento ocorreu por meio de um procurador, o senhor Francisco Marcelino da Silva. Pelo que sugere a certidão de casamento, Joaquim Jose de Barros não esteve nem ao menos presente na cerimônia¹⁰⁴, uma clara evidência do casamento de conveniência.

Rita Camila então, de posse da herança de seu avô e de seu tio, requereu em 1801, a fortuna deixada por seu pai, Manoel Ferreira da Silva Guimarães. Joaquim Jose de Barros, agora casado com sua sobrinha, se tornou a figura chave no processo de habilitação para a herança de Manoel Ferreira, uma vez que *“autorizava”* sua mulher a entrar no processo, e requeria ele mesmo algumas das certidões exigidas pelas Justificações Ultramarinas. Desta forma o capitão-tenente teve finalmente acesso à herança de grande parte da fortuna de três negreiros da empresa traficante dos Barros.

¹⁰⁴ Certidão de recebimento de Joaquim Jose de Barros e Rita Camila de Barros – ANTT, HSO, “Manoel” – mç 212, doc1237.

Com Rita Camila, Joaquim Jose de Barros teve quatro filhos; **Urbano, Libania, Germano e Lucia**. Seus filhos eram agora fidalgos, ricos herdeiros de um grande traficante de escravos, um cavaleiro de Cristo e de Santiago da Espada. O capitão-tenente conseguira levar a família Barros de um *status* menor de homens “*mecânicos*” para uma nova realidade, abrindo as portas da alta sociedade portuguesa para seus descendentes. Não deixaria somente dinheiro e bens como herança, mas também uma nova posição na sociedade.

Joaquim Jose de Barros tornou-se um importante membro da sociedade lisboeta, onde viveu e morreu, depois de uma doença fatal em agosto de 1806, poucos dias depois de ter mandado escrever seu testamento. Estava tão debilitado que não tinha forças para escrever de próprio punho seus últimos desejos e ordens. Pagou a Pedro Damião Raimundo de Menezes para que o escrevesse. Deixou à mulher e aos quatro filhos que com ela tivera a sua herança. Rita Camila, mais uma vez na posição de herdeira da fortuna dos Barros, tornara-se então sua testamenteira, tutora e administradora dos bens de seus filhos, além da responsável por todas as decisões acerca de seu sepultamento e dos serviços por sua alma¹⁰⁵. Foi enterrado em Lisboa, em 27 de agosto de 1806., “*acompanhado à sepultura pela Irmandade dos Clérigos Ricos*”, provavelmente conduzido por Manoel Joaquim de Almeida, Prior da Paroquial Igreja e Colegiada de Santa Justa de Lisboa, de quem era paroquiano. Foram rezadas mil missas por sua alma, cada uma “*da esmola de 240 réis*”, e mais mil missas “*pelas almas das minhas obrigações (...) de esmola de duzentos réis*”. Como deixara as demais disposições acerca de seu sepultamento a cargo de sua mulher, não existe no testamento mais nada sobre o ritual. Mas não seria de admirar que esse tenha ocorrido de forma pomposa, perfeitamente condizente a elevada posição que alcançara na sociedade lisboeta.

Uma semana antes de morrer, Joaquim Jose de Barros ainda mandou redigir um Codicilo onde remunerava algumas pessoas que havia esquecido em seu testamento, além de deixar algum dinheiro para crianças e mulheres da região, que podiam muito bem ser filhos ilegítimos e amantes do falecido capitão-tenente. Essas disposições testamentárias também deveriam ser cumpridas por sua mulher (e testamenteira) Rita Camila de Barros, embora o testador tenha deixado algumas das doações sob responsabilidade de outra pessoa, o senhor Jose Diogo de Bastos. Os beneficiados eram:

¹⁰⁵ Testamento de Joaquim Jose de Barros – ANTT, RGT, lv Livro 357, fls 123v. a 125v.

- 1- Maria Suzana, casada com um filho de Antonio Jose Duarte Silva, moradores na Cidade do Porto, com a quantia em dinheiro de 1:200\$000 réis (um conto e duzentos mil réis).
- 2- Antonio Joaquim, nascido em 22 de junho de 1786, caso ainda fosse vivo ao tempo do falecimento de Joaquim Jose de Barros (com dez anos), com a quantia de 1:200\$000 réis (um conto e duzentos mil réis), na forma de um “*papel particular*” entregue ao senhor José Diogo de Bastos.
- 3- Joaquim, de menor idade, que se achava sob tutela do Doutor José Antonio Couto, com a quantia de 2:000\$000 réis (dois contos de réis), os quais deviam ser guardados na mão do senhor Jose Diogo de Bastos, até que o dito Joaquim “*tenha capacidade para os receber e se for possível que, no entanto, os ditos dois contos de réis rendam alguma coisa de juros com segurança se aplicará tudo para sua educação*”.
- 4- Dona Josefa Theotonia Holdembourg (?), neta de Francisco Manoel Pires, moradores na cidade de Lisboa, com a quantia de 2:000\$000 réis (dois contos de réis), também nas mãos de Jose Diogo de Bastos, “*até que a mesma tenha capacidade para os receber e também, se for possível, que os ditos dois contos de réis rendam alguma coisa de juros*”
- 5- Margarida Emilia, nascida em Lisboa em julho de 1804, se ainda fosse viva ao tempo do falecimento de Joaquim Jose (com dois anos), com a quantia de 2:000\$000 réis (dois contos de réis), na forma de um “*papel particular*” entregue ao senhor Jose Diogo de Bastos.
- 6- O compadre João José, com a quantia de 240\$000 réis (duzentos e quarenta mil réis), por ser “*pessoa remediada*” e “*pelo amor com que me tem tratado*”.
- 7- A comadre dona Maria Joaquina de Azevedo Viegas, “*pelo mesmo amor com que me tem tratado*” com a quantia de 240\$000 réis (duzentos e quarenta mil réis).

Em seu Codicilo, Joaquim Jose de Barros ainda deixou 24\$000 réis (vinte e quatro mil réis) a cada um de seus criados, de ambos os sexos; a quantia de 400\$000 réis (quatrocentos mil réis) a “pessoas necessitadas” da comunidade (merecedoras segundo o arbítrio de Rita Camila); além de mais 400\$000 réis (quatrocentos mil réis) que sua mulher deveria repartir em dotes de 50\$000 réis (cinquenta mil réis) cada um, e

dar àquelas pessoas que ela escolhesse, “*com preferência aos seus parentes, a quem ela em primeiro lugar queira favorecer*”.

Os membros religiosos dos Barros

Enquanto os três homens mais velhos da família estavam ligados ao trato marítimo e ao comércio atlântico, os três filhos mais novos do casal Antonio da Costa Barros Guimarães e Anna Maria Baptista estavam ligados à vida religiosa. Uma vez que entravam na vida religiosa, estavam automaticamente excluídos de qualquer herança ou processo de habilitação nas Justificações Ultramarinas, e somente foi possível saber que existiam pelas inquirições acerca da vida de seus pais pelo Santo Ofício¹⁰⁶. Mesmo assim as informações são poucas, somente uma breve citação. São eles o padre **Francisco de Santa Anna Barros**, secularizado do hábito de São Francisco, o doutor **Jose de Barros**, secularizado do hábito de São Jerônimo e o frei **João de Santo Thomaz de Barros**, monge de São Jerônimo.

Mais informações sobre o frei João de Santo Thomaz de Barros talvez possam ser encontradas em uma futura pesquisa nos arquivos com documentação referente aos membros do Mosteiro dos Jerônimos, em Belém. Talvez também seja possível acessar mais informações sobre o doutor Jose de Barros, que aparece em uma outra rápida referência como sendo reverendo atuante em Lisboa, e também membro da Ordem dos Jerônimos. Quanto ao padre Francisco de Santa Anna Barros, foi possível mapeá-lo em um requerimento que fez ao príncipe regente Dom João, através de seu procurador Joaquim Jose de Barros, solicitando “*um dos canonicatos da Sé do Rio de Janeiro*”. Foi um religioso que fez carreira no Brasil, tendo se tornado presbítero secular da cidade do Rio de Janeiro, capelão da Colegiada da Santa Casa da Misericórdia e posteriormente cânone da Sé do Rio de Janeiro¹⁰⁷. Esse documento está localizado em um dos códices sobre o Rio de Janeiro do Arquivo Histórico Ultramarino¹⁰⁸, e uma pesquisa na Sé carioca pode revelar se o padre Francisco de Santa Anna Barros tinha participação ativa nos negócios negreiros dos Barros no porto fluminense.

¹⁰⁶ Antonio da Costa Barros Guimarães - ANTT, HSO, “Antonio”, mç 151, doc 2418

¹⁰⁷ Solicitação do padre Francisco de Santa Anna Barros a um dos canonicatos da Sé do Rio de Janeiro, através de seu procurador Joaquim Jose de Barros – AHU, CU, Rio de Janeiro, cx. 202 doc. 14284.

¹⁰⁸ – Requerimento de Francisco de Santa Ana Barros solicitando um dos canonicatos da Sé do Rio de Janeiro AHU - ACL_CU- 017 cx 202 doc 14284

A família dos Barros, com suas ramificações em várias partes do Atlântico, tornou-se uma rica empresa negreira. Em três gerações, eles passaram de lavradores, pedreiros e mendigos para cavaleiros, reverendos, doutores e fidalgos. Uma trajetória ascendente proporcionada pelas rotas marítimas, pela carreira comercial atlântica, pela venda de escravos. Ao que indica essa pesquisa sobre a família Barros, a atividade negreira não era vista como socialmente degradante e essa carreira era sim uma oportunidade de ascensão e reconhecimento social. Longe de tornar os homens brutos, essa atividade proporcionava a formação profissional e intelectual de muitos deles, letrados e versados na matemática. Foi através desse monstruoso ofício de vender gentes que muitos homens alcançaram um *status* impensável para seus humildes ancestrais. Foi assim que deixaram de ser toscos e ignorantes homens do interior de Portugal para se tornarem “cosmopolitas” do Atlântico. O tráfico de escravos foi o caminho que alguns encontraram para entrarem nas ordens religiosas e no Santo Ofício, para serem condecorados pela Real Armada e pelas Ordens Militares, e para descobrirem as letras e o Iluminismo setecentista.

CAPÍTULO V

ANTONIO JOSE DE BARROS

Antonio Jose de Barros¹⁰⁹

Antonio Jose de Barros¹¹⁰ era de uma família de marinheiros e comerciantes do Atlântico. Assim como seu pai – Antonio da Costa Barros Guimarães – e seus dois irmãos mais velhos – Manoel Jose de Barros e Joaquim Jose de Barros – deve ter começado o trato com o mar ainda bem jovem, por volta dos 13 ou 14 anos. Nasceu aos 16 de julho de 1760 – na freguesia de São Pedro de Miragaia, da cidade do Porto, ao norte de Portugal – em um momento de reformulação do comércio português no Atlântico. O primeiro-ministro de Dom Jose I procurava “aquecer” e regulamentar o comércio de escravos no Atlântico Sul, com a criação das Companhias Gerais de Comércio do Grão-Pará e de Pernambuco; as famosas Companhias Pombalinas. Elas eram as principais beneficiadas pela Coroa para a participação no tráfico de escravos africanos, assegurando privilégios de monopólio comercial. (Miller, 1996: 161).

Fez-se marinheiro com a prática, em navios mercantes, seguindo os passos de seus familiares. Em 2 de julho de 1761, quando Antonio Jose ainda não havia completado um ano de vida, o Marquês de Pombal expedira uma regulamentação para o recrutamento de oficiais da Real Armada¹¹¹. Essa regulamentação determinava a forma de ingresso na escola de guardas-marinha, caminho tradicional para a formação dos oficiais marinheiros da Marinha portuguesa. Assim como acontecia com o corpo de guardas-marinha em Espanha (que serviu como modelo para a criação do corpo de guardas-marinha português), várias exigências barravam a entrada de muitos pretendentes à carreira de oficial militar. Em primeiro lugar, o Regimento previa que os candidatos não podiam ter imperfeição corporal, nem compleição pouco robusta, que os inabilitassem para as funções do serviço, e deveriam ser resistentes às fadigas da navegação. Além disso, deveriam saber ler e escrever, não terem *fatuidade*, rudeza e terem bom aproveitamento nos estudos da náutica. (Santos Júnior, 1973: XX).

A todos esses pré-requisitos Antonio Jose de Barros podia certamente preencher. Conhecia bem as funções de marinheiro, pois era de uma família de pilotos de navios e homens do mar, acostumado com a navegação desde muito jovem. Ler e escrever,

¹⁰⁹ Anexo 3

¹¹⁰ Processo sobre o sargento-mor Antonio Jose de Barros – ANTT, JU, FF, Angola – mc. 2 doc. 3A.

¹¹¹ Dentre algumas reformas executadas pelo Marquês de Pombal, encontra-se a obrigatoriedade da formação educacional dos Administradores Navais, que deveriam freqüentar o curso de “Aula do comércio”, com duração de quatro horas por dia, por três anos, para jovens a partir de quatorze anos (Barbosa, 1964: 16).

tampouco parecia ser problema, uma vez que todos os membros de sua família (incluindo sua irmã) sabiam fazê-lo. Sua educação quando criança – em São Pedro de Miragaia – não deve ter se diferenciado muito da formação educacional que recebera seu irmão bacharel em Direito, o doutor Manoel Jose de Barros, o que garantia que Antonio Jose não seria “rude” a ponto de ser barrado na Marinha. No entanto, havia uma cláusula do Regimento de guardas-marinha que vetava totalmente sua candidatura a uma vaga de oficial da Real Armada; a falta de uma ancestralidade que garantisse um último requisito. Segundo o Regimento, *“todo aquele que se receber como guarda-marinha deverá ser cavaleiro fidalgo, notório por ambos os costados, conforme as leis desse Reino”*. (Santos Júnior, 1973: XX). Por ser de uma família sem passado nobre, a carreira militar em uma posição importante estava fora de seu alcance. Não sendo um fidalgo, jamais poderia frequentar a escola de guardas-marinha, e posteriormente alcançar uma patente de oficial. Com as portas da Real Armada fechadas, a marinha mercante era o caminho possível a ser trilhado por esse jovem marinho. Talvez, com os méritos de seus serviços, ele um dia conseguisse alcançar uma patente militar honorífica, como acontecera com seu pai e seu irmão Joaquim Jose. Talvez até mesmo obtivesse um título de nobreza, permitindo que seus descendentes não tivessem os mesmos impedimentos. A carreira marítima do Brasil era a melhor opção para levá-lo à riqueza e à nobreza.

No processo de Habilitação para a herança de seu filho, nas Justificações Ultramarinas, dona **Anna Maria Baptista**, mãe de Antonio Jose de Barros, revela que ele tinha ido há muitos anos para o Brasil, onde se estabelecera com casa de negócios, *“manejando para várias partes grossos cabedais”*. Isso deve ter acontecido em meados da década de 1770. Esses foram anos de recuperação da economia colonial brasileira, com aumento no preço internacional do açúcar e a expansão dos engenhos no território brasílico. Com o aumento das fazendas de açúcar, existiu o conseqüente aumento da demanda por mão-de-obra escrava, uma grande oportunidade para jovens e ambiciosos marinheiros em busca de suas fortunas. Nesse período, o tráfico de escravos entre os portos “angolanos” e os brasileiros (especialmente o do Rio de Janeiro), teve um aumento no movimento de cerca de 25% (Curto, 2002: 163).

Antonio Jose de Barros, que nesta altura devia estar em terras brasileiras, certamente ouviu as histórias de riquezas daqueles que viviam em contato direto com os fornecedores da importante mercadoria, ou seja, aqueles mercadores de escravos sediados em “Angola” – assim como aconteceu com o marinho **Desidério Jose**

Marques da Rocha¹¹², previamente citado. Desde a década de 1760, devido ao fraco controle da administração lusa em regiões “angolanas” para além dos presídios, fortes e do porto de Luanda, muitos dos mercadores que faziam o contrabando de mercadorias européias e a retirada de escravos de forma “ilegal” (ou seja, sem a autorização da Coroa e sem pagar os impostos devidos) resolveram investir no porto de Benguela como centro de suas operações comerciais. Mesmo comerciantes já bem estabelecidos na praça de Luanda, como os negreiros Francisco Roque Souto e José dos Santos Torres, negociavam e investiam no porto mais ao sul. (Ferreira, 2003: 109). Nessa altura, muitos dos negreiros que haviam redirecionado seus negócios para a região de Benguela – afastados do controle metropolitano de onde negociavam largamente com o porto do Rio de Janeiro – mantinham relações comerciais bastante regulares com os fornecedores de “peças” do planalto central “Angolano”, em especial ao sul de Caconda, na região do rio Quilengues (Miller, 1988: 263(mapa)-264).

A família Barros, que há décadas já estava inserida nas redes comerciais e de crédito da praça do Rio de Janeiro (principalmente através dos contatos estabelecidos pelo patriarca Antonio da Costa Barros Guimarães), certamente tinha pleno acesso a mais valiosa mercadoria para a troca de escravos com os portos da África centro-ocidental na segunda metade do século XVIII: a *geribita*. Na década de 1770 cerca de 75% dos escravos embarcados em Benguela eram negociados pelos negreiros “brasileiros”, muitos deles comprados com a aguardente produzida nos engenhos cariocas. (Curto, 2002: 277). Ao mesmo tempo, foi justamente nesse período, entre as décadas de 1770 e 1780, que a Coroa portuguesa convenceu-se de sua incapacidade para controlar o comércio de “Angola” e Brasil. (Miller, 1996: 162). Cada vez mais interessados na “vocação” agrícola brasileira, os capitalistas metropolitanos acabaram por deixar o tráfico de escravos em “Angola” nas mãos dos chamados “brasileiros”. Esses “brasileiros” incluíam homens como os **Barros**, que partiram do Reino de Portugal em busca de boas condi es de comércio no Atlântico Sul. De posse da valiosa *geribita* carioca e sem deixar de lado as mercadorias inglesas contrabandeadas através do Rio de Janeiro, firmavam-se como agentes comerciais indispensáveis para o bom funcionamento de toda a economia da região. (Miller, 1996: 165; Miller, 1998: 45).

Antonio Jose de Barros, negreiro “brasileiro”, além de comercializar com o Reino (especialmente com a cidade do Porto, onde seus pais e irmãos ainda tinham casa

¹¹² Processo sobre o marinheiro Desidério Marques da Rocha – ANTT, JU, FF, Angola – m . 28 doc. 8.

de negócios), comercializava com a África, mais especificamente com os entrepostos comerciais de Luanda e Benguela. Depois de algum tempo, em busca de melhores oportunidades e para cortar atravessadores, seguiu uma trajetória bastante comum para muitos desses homens atlânticos, fixando residência em São Felipe de Benguela no início da década de 1780, com aproximadamente 20 anos de idade (Ferreira, 2003: 140-143). Construiu algumas casas na cidade, incluindo pequenos prédios de dois andares, adornados com telhas de barro vermelhas. Tinha residência fixa em Benguela, que era também utilizada como sede de sua casa de comércio, onde o traficante mantinha parte de seus escravos domésticos e suas concubinas, e criava alguns dos filhos que com elas tivera. Tinha quatorze homens e oito mulheres registrados como seus escravos domésticos, somente em sua casa “africana”. Ele participava da vida política e social da “comunidade negreira” de Benguela e era homem conhecido e respeitado na região. Em 1789 investiu de maneira consistente para a construção do hospital da cidade de Benguela, agindo em prol de seus interesses, mas ao mesmo tempo trazendo melhorias para a praça comercial que freqüentava e na qual residia por longos períodos de tempo. (Curto, 2003: 07).

Mas ele parece nunca ter abandonado definitivamente a comunidade do Rio de Janeiro, mantendo-se membro de várias irmandades religiosas da capital fluminense e tendo parte de sua família (incluindo alguns de seus filhos) residente nesta cidade. Mesmo a sua mãe, ao tempo de seu falecimento, declarava para as Justificações Ultramarinas que o capitão-negreiro “*foi a muito tempo para o Brasil, e ali se estabeleceu com casa de negócios, manejando para várias partes grossos cabedais, e qual indo do Rio de Janeiro para Benguela (...)*”. Pelo que transparece nas palavras de Anna Maria Baptista, seu filho Antonio Jose era morador do Rio de Janeiro e fazia algumas viagens a Benguela, e não um morador fixo do porto africano. Essa informação corrobora a tese de Curto (2003: 09-10) de que os negreiros do porto de Benguela não se fixavam definitivamente na cidade, comportando-se como uma população “flutuante”. No resumo feito pelos inquiridores do processo de Antonio Jose de Barros nas Justificações Ultramarinas, a informação é de que o negreiro morreu nas “terras do Brasil” – embora ele tenha morrido nas praias de Cabo Negro, “Angola” – como se esse fosse realmente um território unificado pelas relações comerciais e pessoais nele presentes.

Como parte de uma grande empresa negreira que atuava em várias partes do mundo atlântico, com contatos no planalto central “angolano”, em Luanda, em Lisboa,

no Porto, em Pernambuco, na Bahia e em especial no Rio de Janeiro, Antonio Jose de Barros enriqueceu, tornando-se um importante negreiro em atuação na costa centro-ocidental africana no momento de sua maior movimentação comercial. Ele diversificou sua empresa negreira na praça de Benguela, investindo para além do tráfico de escravos. O sargento-mor era proprietário de terras às margens do rio Catumbela, ao norte de Benguela. Nessas terras, Antonio Jose de Barros possuía uma *libata*¹¹³, e cinco *arimos*¹¹⁴, o que devia aumentar ainda mais a influência e importância do negreiro na região¹¹⁵ (Curto, 2003: 27 – nota 23). Os *arimos* de Antonio Jose produziam grandes quantidades de milho e feijão, que deveriam ser utilizadas para alimentar não somente sua família e seus escravos pessoais, mas também os escravos que seriam embarcados e os navios negreiros, sempre carentes de mantimentos para a travessia. Algumas ramificações das antigas famílias “luso-africanas” durante o século XVIII possuíam terras produtivas nas regiões adjacentes às cidades de Luanda e Benguela, como no baixo rio Bengo, no rio Dande, ou nas proximidades dos rios Lukala e Kwanza, na região de Massangano¹¹⁶. Essas plantações abasteciam grande parte das demandas por gêneros alimentícios nas regiões portuárias. (Miller, 1988: 251). Atuando em diversas atividades – traficando escravos, alugando imóveis e produzindo alimentos – Antonio Jose diminuía os riscos de sua atividade negreira, e garantia as provisões para suas carregações e as de seus sócios.

Para além de capitão de navios, mercador de escravos para várias partes do Brasil, proprietário de imóveis no porto de Benguela, produtor de alimentos em pequenas propriedades agrícolas às margens do Catumbela, Antonio Jose de Barros conseguiu inserir-se na administração colonial portuguesa, exercendo o posto de

¹¹³ “Libata” é uma palavra derivada do Umbundo, que significa “*agrupamento pequeno de casas; casal, aldeia*”, In: HOUAISS. *Dicionário eletrônico da língua portuguesa*. Versão 1.0 – Instituto Antônio Houaiss, dezembro 2001. Produzido e distribuído pela Editora Objetiva.

¹¹⁴ “Arimo” seria “*pequena exploração agrícola, lavra; quinta, sítio*”. Para mais informações sobre essas pequenas propriedades rurais ver Venâncio, 1996: 82-88.

¹¹⁵ Documento citado por Curto: “Relação de diligência do alferes Alexandre José Coelho de Sousa para [Alexandre José Botelho de Vasconcelos], governador de [Benguela], acerca da descrição do Sítio de Catumbela e as relações das casas dos moradores, libatas e cubatas,” AIHGB - DL32,02.07, fls. 50v, 57, 57v, 61v e 67v. 06 de janeiro de 1798.

¹¹⁶ Dona Maria Ferreira, grande comerciante de origem africana, sediada no porto de Luanda na segunda metade do século XVIII, possuía também alguns *arimos* nos arredores de Luanda, onde produzia alimentos que deveriam certamente abastecer sua casa (repleta de agregados) e satisfazer algumas das demandas por provisões na capital negreira. Sua tataravó, Dona Catarina Ferreira, já era proprietária de *arimos* produtores de milho, feijão e mandioca na primeira metade do século XVII, “*alimentos essenciais no abastecimento da cidade e dos navios negreiros*” (Pantoja, 2004: 87-90).

“*Ajudante da Companhia de Auxiliares*”¹¹⁷. Como vimos anteriormente, a carência por pessoas capacitadas para exercerem as funções burocráticas necessárias para a presença “colonial” portuguesa, fazia com que a Coroa recrutasse seus funcionários entre os habitantes locais, incluindo homens que cumpriam sentenças de degredo e “mestiços” da terra. Por outro lado, esses habitantes dos entrepostos comerciais lusitanos em “Angola”, inevitavelmente envolvidos com o tráfico de escravos, procuravam participar da administração colonial como forma de se beneficiar das “*honras, privilégios, liberdades, isenções, e franquezas*” reservadas a esses funcionários, e garantidas pela rainha (ou rei), através da carta patente por ela expedida.

Em 1787, quando já figurava entre um dos mais importantes negreiros em atividade no porto de Benguela, Antonio Jose de Barros foi promovido, recebendo sua patente militar, que garantiria a consolidação de muitos dos seus negócios. Ele veio a ocupar o posto de “*sargento-mor da capitania de Benguela*” depois que este ficou vago com a promoção de Gregório Jose Mendes ao posto de “*Coronel da Legião dos Descobertos do Sul e Diretor dos seus Estabelecimentos*”. Gregório Mendes foi enviado para a conflituosa região do Cabo Negro¹¹⁸, e Antonio Jose assumiu sua posição em Benguela. Embora não fosse um posto de oficial, ele garantia reconhecimento social, facilidades comerciais, e algum poder bélico, por vezes necessário nas negociações negreiras. Os soldados a ele subordinados deveriam obedecer às ordens do novo sargento-mor, e de acordo com a patente concedida por Dona Maria I, cumprir e guardar suas ordens, “*como devem e são obrigados*”¹¹⁹. O sargento-mor ainda aparece exercendo outra função administrativa para a Coroa portuguesa. Em 27 de março de 1788, ele assina como responsável pelo livro da “*Provedoria da Fazenda Real da Capitania de Benguela*”, registrando um documento de interesse pessoal.

Em 1797, a administração lusa em Benguela, interessada em rastrear a “comunidade negreira” da região e suas atividades comerciais, determinou a dois de

¹¹⁷ Carta Patente do sargento-mor Antonio Jose de Barros – ANTT, RGM Dona Maria I, lv. 24, fl. 254v.; Patente para o Posto de Ajudante da Companhia de Auxiliares da Capitania do Reino d’Angola de Antonio Jose de Barros – ANTT, CDMI, lv. 32 fl 328v.; Patente de confirmação de Antonio Jose de Barros no posto de Sargento-mor de Auxiliares da capitania de Benguela – AHU, Angola, cx. 71 doc. 3. - 12 de janeiro de 1789.

¹¹⁸ A região do Cabo Negro, especialmente no século XVIII, é reconhecida na historiografia como uma região de muitos conflitos entre as populações autóctones africanas e o que era considerado por eles “o invasor”. Antonio Jose de Barros teria um trágico fim nesta região. O barão de Moçâmedes organizou uma grande missão militar à região do Cabo Negro, considerado por Oliveira Marques (2003: 436-437) a única exploração importante sob o comando desse governador de Angola.

¹¹⁹ Patente de confirmação de Antonio Jose de Barros no posto de Sargento-mor de Auxiliares da capitania de Benguela – AHU, Angola, cx. 71 doc. 3. - 12 de janeiro de 1789.

seus funcionários – Manoel Jose de Silveira Teixeira e Jose Caetano Carneiro – que eles produzissem um dossiê sobre os negreiros, com informações sobre nome, cor, idade, ocupação, condição social e estado civil. Manoel Teixeira ficou responsável por cobrir o norte de Benguela, região onde Antonio Jose possuía suas propriedades. Ele fornece algumas preciosas informações sobre a vida do negreiro, inclusive a de que, ao tempo da elaboração do dossiê (que data de novembro de 1797), o sargento-mor estava no Rio de Janeiro, em negócios não especificados¹²⁰. Na verdade, o sargento-mor Antonio Jose de Barros havia deixado sua casa há um ano para uma viagem às Américas, da qual jamais retornaria.

Em 22 de dezembro de 1796, o negreiro escreveu de próprio punho um testamento, declarando que estava saindo de viagem em sua corveta *Pensamento Feliz* para o porto do Rio de Janeiro, onde tinha vários negócios a resolver. Além de, certamente, levar escravos e comprar mercadorias, Antonio Jose de Barros embarcava para o porto fluminense para resolver algumas querelas que tinha com um grande comerciante daquele porto, o negreiro **Manoel Gonçalves Moledo**, estudado por Manolo Florentino (2002: 133-136). Moledo era provavelmente um dos grandes fornecedores de mercadorias a créditos para alguns dos negreiros sediados em Benguela, e Florentino destaca que ele era comerciante de “fundo avultado”. Da mesma forma, Antonio Jose declara que esse comerciante carioca lhe devia “*avultada quantia*”, dívidas adquiridas em suas sociedades nas carregações de escravos. Mas Moledo, ao que declara Barros, começou a botar dúvidas a respeito de suas dívidas com o negreiro, e passou a desacreditar a palavra do sargento-mor na praça do Rio de Janeiro. A dúvida sobre a honestidade do negreiro de Benguela podia ter conseqüências graves, caso seus contatos comerciais fluminenses acreditassem na palavra de Moledo. Depois de várias tentativas frustradas de resolver o impasse, através de cartas enviadas ao sócio no Rio de Janeiro, Antonio Jose de Barros resolveu “*dar agora uma chegada ao dito Rio na minha Corveta Pensamento Feliz, só afim de ajustar as contas da tal Sociedade*”.

¹²⁰ Como essa dissertação se limita (por falta de tempo e espaço) aos arquivos portugueses, não tive acesso direto às informações sobre os negreiros existentes nos arquivos angolanos e brasileiros. Essas informações são citadas por Curto (2003). Os documentos são “Relação de Manuel José de Silveira Teixeira ... [d]os moradores da [parte sul da] cidade de São Felipe de Benguela,” (sem data) AIHGB, DL32,02.02, fls. 7-17v; e “Relação de diligência do alferes Alexandre José Coelho de Sousa para [Alexandre José Botelho de Vasconcelos], governador de [Benguela], acerca da descrição do Sítio de Catumbela e as relações das casas dos moradores, libatas e cubatas,” 06 de janeiro, 1798, AIHGB, DL32,02.07, fls. 50v, 57, 57v, 61v and 67v.

Ele embarcou em fins de 1796¹²¹ de Benguela para o Rio de Janeiro, declarando a intenção de retornar a sua casa e seus negócios no porto africano (“*estou a partir para o Rio de Janeiro na minha na minha Corveta Pensamento Feliz aonde pretendo voltar outra vez a esta cidade [Benguela]*”). Deixou sua residência e sua casa de comércio aos cuidados de seu compadre e sócio, Jose Antonio Fernandez Sá, a quem ele também elegeu como seu primeiro testamenteiro na cidade de Benguela.

Depois de cerca de quarenta dias na travessia¹²², a corveta *Pensamento Feliz* aportou no Rio de Janeiro, por volta de fevereiro de 1797. Deve ter permanecido alguns meses na praça brasileira para que o negreiro resolvesse todos os seus problemas com Moledo, e estabelecesse outras sociedades e carregações. Na volta para Benguela, o capitão Antonio Jose de Barros viveu o maior terror de todo marinheiro. Sua embarcação naufragou, perto do Cabo Negro, e o negreiro foi obrigado a se jogar ao mar e nadar por sua vida. Conseguiu chegar à praia, mas não sobreviveu muito tempo no território africano que estava fora do controle colonial. Segundo os relatos sobre sua morte, o rico traficante de escravos foi assassinado pelo “*gentio brabo*” que habitava a região do Cabo Negro, ao sul de Benguela.

As testemunhas sobre o assassinato de Antonio Jose de Barros foram seus escravos, que sobreviveram ao naufrágio e depois de escaparem à suposta selvageria dos gentios africanos, “*caminharam em dilatado tempo para Benguela*”, e voltaram à casa de seu falecido senhor. Restam muitas suspeitas sobre esse conturbado e trágico fim de um dos maiores negreiros de Benguela, em especial quanto à participação dos escravos sobreviventes no suposto assassinato do negreiro. Na certidão de óbito apresentada pelo primeiro testamenteiro de Antonio Jose (Jose Antonio Fernandez Sá), assinada pelo “*Reverendo Vigário da Freguesia de Nossa Senhora do Populo (...)* *Gervázio Antonio Pereira Carneiro*”, não há menção quanto ao assassinato do negreiro, se limitando o vigário de Benguela a dizer que “*vindo o dito Barros do Rio de Janeiro para esta na sua Corveta Pensamento Feliz, naufragou nas terras de Cabo Negro, e lá faleceu em companhia dos seus escravos que vinham nesta Corveta*”. O vigário Gervázio Antonio Pereira ainda declara que foram feitos dois ofícios pela alma do sargento-mor Antonio Jose de Barros na Igreja de Nossa Senhora do Populo de

¹²¹ Grande parte dos navios que partiam dos portos africanos (cerca de 27,4%) chegavam ao porto do Rio de Janeiro nos meses de dezembro, janeiro e fevereiro. Ver apêndice 11 “Distribuição das aportagens de navios negreiros provenientes da África no porto do Rio de Janeiro, por meses e estações do ano, 1796-1810” In: (Florentino, 2002: 232).

¹²² Ver (Florentino, 2002: 240, apêndice 18) “Duração média (em dias) da travessia entre a África e o porto do Rio de Janeiro, por região africana de embarque, 1811-1830”.

Benguela, muito menos do que o negreiro se preocupou em determinar em seu testamento.

Como membro da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Monte do Carmo, Antonio Jose determinava em seu testamento que queria ter seu corpo amortalhado no hábito da Ordem, que ele declarava levar sempre consigo quando em viagem de negócios. Caso sua morte ocorresse em Benguela, deveria ser sepultado “*no meio da porta principal da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Populo, da parte de dentro*”, com a cerimônia realizada pelo reverendo pároco e demais sacerdotes presentes, com Cruz de Fábrica e “*carregado no esquifê da Irmandade do Santíssimo Salvamento da dita Igreja Matriz, de que sou indigno Irmão*”. Caso sua morte ocorresse na outra cidade em que *assistia*, o Rio de Janeiro, ele deveria ser sepultado da mesma maneira na Ordem Terceira de Nossa Senhora de Monte do Carmo, “*acompanhado e carregado pela mesma Ordem Terceira e acompanhado das Irmandades de que sou indigno Irmão*”. Na cidade fluminense, o negreiro era membro de quatro importantes irmandades religiosas: a Ordem do Santíssimo Salvamento e das Almas da Freguesia de Nossa Senhora da Candelária; a Ordem de Nossa Senhora da Glória; a Ordem de Santa Luzia de Nossa Senhora do Rosário da Freguesia de San José; e a Ordem de Jerusalém¹²³. Deveriam ser realizadas ainda cinqüenta missas de corpo presente, “*e no oitavo dia de meu falecimento se fará outro ofício paroquial com o sobredito Pároco e os doze sacerdotes e se me mandarão dizer outras cinqüenta missas*”. Caso sua morte ocorresse em outra parte qualquer, já que ele viajava por várias partes do Atlântico, **Antonio Jose de Barros** determinou em seu testamento que seu sepultamento deveria ocorrer “*conforme o permitir o país*”, e ele deveria ser enterrado “*no meio da porta principal da Igreja da parte de dentro que melhor parecer a meu Testamenteiro*”.

Determinava ainda que seus testamenteiros mandassem realizar quatrocentas missas da esmola “*do costume deste Bispado a saber*”, sendo que cem seriam por sua alma, sessenta pela alma de Antonio da Costa Barros Guimarães (seu pai), vinte a Nossa Senhora do Monte do Carmo, vinte “*ao Anjo de minha guarda*”, vinte a Santo Antonio de Lisboa, vinte a São José e “*toda a mais Família Sagrada*”, vinte a “*pureza de Maria Santíssima e da sua Imaculada Conceição*”, vinte em louvor do Santíssimo Sacramento da Eucaristia, vinte em louvor da “*Sagrada Paixão e Morte de Nosso Senhor Jesus Cristo*”, vinte pelas almas de todos os seus parentes defuntos, vinte por todos os “*Santos*”

¹²³ ver também Ferreira (2003: 137 – nota 128).

e Santas que estão na Corte do Céu”, vinte “*pelas almas daqueles a quem eu tiver prejudicado em alguma coisa nos meus negócios*”, e quarenta missas “*pelas almas que estão nas penas do fogo do Purgatório*”.

Mas o negreiro foi assassinado longe de qualquer paróquia, em meio ao “território selvagem”, fora das áreas supostamente sob controle português. Seu corpo jamais fora recuperado. O hábito da irmandade com o qual devia ser enterrado, provavelmente afundou com sua embarcação *Pensamento Feliz*. Apenas duas missas foram rezadas em Benguela, por ocasião de sua morte, e mesmo assim só ocorreram muitos dias depois de seu assassinato. A certidão de óbito anexa ao seu processo data de 19 de agosto de 1798, um ano e meio depois de sua partida para o Rio de Janeiro.

Para além de determinar as disposições acerca de seu sepultamento, o testamento servia para que o negreiro determinasse quem seriam os responsáveis por sua fortuna no caso de sua morte, com a nomeação de vários testamenteiros. Essas escolhas deixam claras as conexões comerciais e pessoais que **Antonio Jose de Barros** mantinha nos mais importantes portos traficantes do mundo luso atlântico. Ele nomeou vinte e oito testamenteiros, divididos em sete portos, espalhados por três continentes:

- 1- No porto de Lisboa, metrópole colonial, a senhora dona **Maria Josefa** em primeiro lugar; o senhor **Francisco Antonio Colfe** em segundo; o senhor **Manoel Rodrigues de Sá Vianna** em terceiro; e o senhor capitão **Jose Antonio Pereira** em quarto.
- 2- Na cidade do Porto, de onde ele vinha e tinha família, sua mãe **Anna Maria Baptista** em primeiro lugar; seu irmão mais velho, o doutor **Manoel Jose de Barros** em segundo; seu irmão **Joaquim Jose de Barros** em terceiro; seu primo **Francisco Marcelino da Silva e Barros** em quarto; e o senhor **Diogo Gomes Barroso** em quinto lugar.
- 3- Em Benguela, porto em que residia, os testamenteiros eram o senhor **Jose Antonio Fernandes de Sá** em primeiro lugar; o alferes **Antonio Jose Vianna** em segundo, o alferes **Ignácio Teixeira Carneiro** em terceiro; o senhor **Joaquim Jose de Almeida** em quarto; e o senhor capitão **Joaquim Jose Coimbra** em quinto.
- 4- Em “Angola”, ou seja, na capital Luanda, os testamenteiros eram o senhor cirurgião-mor **Manoel Jose da Cruz** em primeiro lugar; o senhor **Manoel Jose da Rocha e Silva** em segundo; e o senhor **João Bernardo de Carvalho** em terceiro.

- 5- Em Pernambuco, os testamenteiros eram o senhor capitão-mor **Jose Jacques** em primeiro; o senhor **Francisco Branco** em segundo; e o capitão **Jose Lopes Reis** em terceiro.
- 6- Na Bahia o senhor capitão **Adriano de Araújo Braga** era o primeiro testamenteiro; o senhor **Francisco Belens** o segundo; e o senhor **João Barboza de Madureira** em terceiro.
- 7- No Rio de Janeiro, onde o negreiro possuía suas principais redes comerciais nas Américas, os testamenteiros eram **Narciso Luiz Alves Pereira** em primeiro lugar, o senhor **Fructuozo Jose da Cruz** em segundo; o senhor **Manoel Jose Mesquita** em terceiro; o senhor capitão **Manoel Caetano Pinto** em quarto; e o senhor sargento-mor **Antonio Jacinto Machado** em quinto.

Podemos notar que nas cidades onde o negreiro tinha mais negócios, ele possuía mais testamenteiros. Porto, Benguela e Rio de Janeiro, com cinco testamenteiros em cada, seguido de Lisboa com quatro e finalmente Luanda, Recife e Salvador, com três testamenteiros em cada uma dessas regiões.

Pelo menos cinco testamenteiros de **Antonio Jose de Barros** podem ser identificados como membros atuantes da comunidade negreira de Benguela, em fins do século XVIII¹²⁴:

- 1- o alferes **Antonio Jose Vianna** era o segundo testamenteiro de **Antonio Jose** em Benguela e terceiro testamenteiro de **Jose Antonio da Costa**, um dos grandes traficantes portugueses de escravos sediado nesse porto negreiro.
- 2- O alferes **Ignácio Teixeira Carneiro**, terceiro testamenteiro de **Antonio Jose** em Benguela e segundo testamenteiro do mesmo **Jose Antonio da Costa**, além de credor de 12\$000 réis de **Francisco Xavier dos Reis**.
- 3- O senhor cirurgião-mor **Manoel Jose da Cruz**, primeiro testamenteiro de **Antonio Jose** em Luanda e credor de 34\$390 réis de **Francisco Xavier dos Reis**.

¹²⁴ Para a identificação desses membros da comunidade negreira de Benguela nas duas últimas décadas do século XVIII foi fundamental o cotejamento das fontes pesquisadas com os trabalhos de **CURTO, Jose**. *Movers of Slaves: The Brazilian Community in Benguela, Angola – 1722-1832*. Harriet Tubman Seminar, YorkUniversity, 29-09-2003. Disponível: www.yorku.ca/nhp/seminars/2003_04/jccurto_tubmanseminar.doc. Último acesso em 15-03-2006.; e o doutoramento de **FERREIRA, Roquinaldo Amaral**. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800*. (Tese de Doutorado não publicada). UCLA, 2003.

- 4- O senhor **Fructuozo Jose da Cruz** (provavelmente irmão de **Manoel Jose da Cruz**) que era o segundo testamenteiro de **Antonio Jose** no Rio de Janeiro. Ambos são identificados pelas listas apresentadas no trabalho de Curto como comerciantes residentes na capitania de Benguela.
- 5- **Joaquim Jose Coimbra**, quinto testamenteiro de **Antonio Jose** em Benguela, fazia carregações desse porto para Pernambuco, em sociedade com **Jose Antonio da Costa**.

As contas prestadas pelo sargento-mor Antonio Jose de Barros em seu testamento de dezembro de 1796, apontam uma extensa rede de relações comerciais, com avultados créditos concedidos, que muitas vezes levavam décadas para serem quitados. Há referências de dívidas de Antonio Jose da época em que ele era um iniciante do tráfico, com apenas 15 anos de idade, e outras dívidas contraídas por seu pai, **Antonio da Costa Barros Guimarães**, e assumidas posteriormente por Antonio Jose, pouco antes de falecer, com aproximadamente 38 anos de idade. Ao mesmo tempo em que assumia dívidas de seu pai, alguns dos credores de Antonio Jose de Barros eram membros de sua família.

O primogênito da família Barros, o bacharel **Manoel Jose de Barros**, era um dos grandes credores de Antonio Jose, além de seu segundo testamenteiro (depois da mãe) na cidade do Porto. Tinha contas que datavam da época em que Antonio Jose havia se transferido para a praça de Benguela, com cerca de 22 anos de idade. Manoel Jose, que na época estava no porto do Rio de Janeiro, havia consignado umas carregações a seu irmão, que iniciava sua carreira na rota negreira entre esses dois portos. De um total de 1:708\$208 réis em dívidas, o membro “africano” da empresa dos **Barros** já havia pago a seu irmão, ao tempo de seu falecimento, cerca de 962\$000 réis, e determinava que seu testamenteiro satisfizesse os 746\$208 réis restantes – adicionando os juros devidos, a contar a partir de 24 de janeiro de 1782.

Outro membro da empresa dos Barros de quem Antonio Jose era devedor quando faleceu, era seu cunhado **Manoel Ferreira da Silva Guimarães**. O capitão de navios e contratador do sal – casado com **Rita Joana Rosa e Silva** – tinha uma sociedade estabelecida (há mais de dez anos) com o negreiro de Benguela, que somava mais de 3:557\$405 réis. Em 1788, segundo Antonio Jose, seu cunhado estava em Benguela cumprindo pena de degredo. Com seus contatos no Rio de Janeiro – inclusive por ter sido contratador do sal naquela cidade – e sabendo ler e escrever (uma vez que era

familiar do Santo Ofício), Manoel Ferreira deve ter sido aproveitado rapidamente pela administração lusa local, envolvendo-se profundamente com o tráfico de escravos. Morreu em 1789, no recém-construído hospital de São Felipe de Benguela, obra financiada por seu cunhado Antonio Jose de Barros. Com sua morte, a dívida passou a ser paga à viúva, dona Rita Joana, residente em São Pedro de Miragaia, na cidade do Porto. Seu irmão negreiro já havia pago mais da metade da dívida, cerca de 1:790\$000 réis, e determinava que seu testamenteiro pagasse mais 1:767\$000 réis, mais os juros a contar desde 1º de agosto de 1788.

Em 18 de julho de 1782, mais ou menos cinco anos antes de morrer, Antonio da Costa Barros Guimarães recebeu, em sua casa de comércio na cidade do Rio de Janeiro, o capitão **Francisco de Araújo Pereira**, e com ele estabeleceu uma sociedade no valor de 431\$946 réis em dinheiro. Com sua morte em 1787, Antonio Jose de Barros assumiu a dívida de seu pai com o capitão Pereira e companhia, uma vez que com eles também tinha contas a acertar. Ele se comprometeu a pagar o restante da dívida que ainda não havia sido quitada pelo patriarca dos Barros, mas alegava não saber qual a quantia remanescente, que deveria ser conferida nos livros de receitas deixadas por Antonio da Costa Barros Guimarães. Além disso, Antonio Jose lembra em seu testamento que o primo e sócio do capitão Francisco de Araújo Pereira – o capitão **Manoel Rodrigues Silva** – constava nos assentos de seu pai como devedor de uma sociedade, estabelecida no Rio de Janeiro em 6 de julho de 1780, no valor de 138\$330 réis. Lembra também que a irmã do mesmo capitão Pereira – dona **Mariana da Fonseca Costa** – tinha uma dívida de 26\$570 réis, desde 15 de julho de 1781. Ele pede que esses créditos sejam levados em consideração pelo capitão Francisco de Araújo Pereira no acerto de contas, destacando o caráter familiar das empresas negreiras.

Os negócios entre Antonio Jose de Barros e o sócio de seu pai, o capitão Francisco de Araújo Pereira, se iniciaram quando o negreiro era ainda bastante jovem. Com apenas 17 anos Antonio Jose de Barros já montava carregações em sociedade com o credor carioca. Devia-lhe ainda cerca de 8\$000 réis, “*em dinheiro de engano de contas*”, que deveriam ser quitados, com o ajuste de juros a contar do dia 1 de janeiro de 1777. Seguindo a lógica do compadrio e das relações comerciais baseadas em estreitas relações pessoais, Antonio Jose de Barros montou uma sociedade com o filho do capitão Francisco de Araújo Pereira. Em 18 de julho de 1782 Antonio Jose recebeu um crédito de 328\$344 réis (sendo que desse total um terço era em dinheiro) das mãos de **Francisco Luis Alves Pereira** para a montagem de carregações. Recebeu ainda 79\$294

réis em dinheiro por contas particulares, segundo ele declara. Para o pagamento da dívida, Antonio Jose de Barros já havia enviado dez “*peças angolanas*” e o pouco que ainda faltava para quitar a dívida deveria ser acertado por seu testamenteiro, mas não antes da cobrança de uma comissão pela venda dos escravos enviados para o Rio de Janeiro.

Havia outras pessoas a quem Antonio Jose de Barros devia dinheiro, “*desde o tempo das minhas rapaziadas*”, quando ele tinha seus quinze anos e morava no Rio de Janeiro: **Antonio Jose da Silva Torres**, 80\$000 réis em dinheiro; **Jose Dias de Castro** 200\$000 réis em dinheiro, e o falecido **Antonio Florêncio da Silva**, 388\$000 réis em dinheiro. Para o pagamento dessas e de outras demais dívidas e “*letras*” que o negreiro tivesse ao tempo de seu falecimento, ele determinava que seu testamenteiro adquirisse as “*licenças*” necessárias e montasse carregações de escravos, “*para fazer os embarques e mais feitos desta que forem necessários para os ditos pagamentos*”.

Antonio Jose de Barros tinha tamanha confiança em alguns de seus sócios do tráfico, que determinou em seu testamento que cinco deles fossem pagos da forma e no valor que declarassem, sem a necessidade da apresentação de prova alguma. Três deles eram comerciantes conhecidos no porto do Rio de Janeiro, e também testamenteiros de Antonio Jose naquela capitania – **Narciso Luis Alves Pereira**, **Fructuozo Jose da Cruz** e o sargento-mor **Antonio Jacinto Machado**. Os outros dois eram membros da comunidade negreira em Benguela – o capitão **Jose Maria Arsênio de Lacerda** (credor de Francisco Xavier dos Reis de 390\$475 réis em dinheiro) e **Antonio Jose da Costa** (irmão de Jose Antonio da Costa), que tinha muitas conexões com os fabricantes das “*peças*” no interior “*angolano*”. Além de testamenteiros e credores de confiança, Narciso Luiz Alves Pereira e Fructuozo Jose da Cruz eram tutores de alguns dos herdeiros de Antonio Jose de Barros que moravam no Rio de Janeiro.

Assim como Francisco Xavier dos Reis, Antonio Jose escolheu não se casar, preferindo possuir escravas africanas como suas concubinas e companheiras. Com algumas delas teve filhos, e assumiu a todos como seus descendentes legítimos e herdeiros de suas fortunas. Com uma escrava de nome **Victoria**, tivera duas meninas – **Rita** e **Rosa** – e com outra de nome **Francisca** teve outra menina chamada **Joana**. Através de seu testamento, Antonio Jose de Barros determina que essas duas escravas sejam libertadas (caso ele ainda não o tenha feito ao tempo de seu falecimento) e que a elas sejam dadas “*os trastes de seu uso*” e mais 20\$000 réis em fazenda a cada uma. Da mesma forma, ele determina que caso ele tenha filhos com outra escrava qualquer, que a

ela seja dada a carta de alforria e 20\$000 réis em fazendas. Deixa forra também uma escrava costureira de nome **Joana**, mesmo que *“sem as circunstâncias acima apontadas”*, deixando-lhe também 20\$000 réis em fazenda.

O negreiro deixou duas partes de sua fortuna a seus descendentes. Eram seis os filhos “mestiços” de Antonio Jose de Barros com escravas, e eles estavam espalhados nas duas margens do “território atlântico” que unia Rio de Janeiro e Benguela. **Joana**, filha da escrava **Francisca**, morava em Benguela, na casa de seu pai, assim como **Rosa**, uma das filhas que ele tivera com a escrava **Victoria**. A irmã de **Rosa**, chamada **Rita**, morava na casa de **Fructuozo Jose da Cruz**, juntamente com uma menina de nome **Feliciana**, cuja mãe Antonio Jose não revela. Na casa de **Narciso Luiz Alves Pereira** morava um filho de Antonio Jose de Barros, chamado simplesmente pelo negreiro de **João**. Além desses filhos legítimos, existe a presença marcante do filho tardiamente legitimado, o escravo brasileiro **Feliciano**, que provavelmente vivia na casa do sócio de seu pai, **Domingos Rebello Pereira**, até o momento de sua alforria, através do reconhecimento de sua paternidade. Alertado pelo episódio do aparecimento de um filho ilegítimo que ele jamais esperava ver vivo, o negreiro Antonio Jose de Barros determina ainda em seu testamento que *“não só a estes deixo agora por herdeiro delas [as duas partes da herança], mas também a outros mais filhos naturais que eu tenha ao tempo do meu falecimento, reconhecido por mim e batizados por meus filhos”*.

A terça restante de sua fortuna, Antonio Jose de Barros deixou para sua família portuguesa. À mãe, dona Anna Maria Baptista, em primeiro lugar; na falta desta, sua única irmã, Rita Joana Rosa e Silva (mulher de Manoel Ferreira da Silva Guimarães); e na falta dela, sua sobrinha mais velha, filha de Rita Joana com Manoel Ferreira – **Rita Camila Barros** – a jovem que viria a se casar com seu poderoso tio negreiro, o cavaleiro da Ordem de Cristo e de Santiago da Espada **Joaquim Jose de Barros**.

O destino da família “atlântica” de Antonio Jose de Barros, de seus filhos espalhados por ambas as margens do oceano permanece como uma lacuna na história dessa poderosa família negreira. O aprofundamento das pesquisas incluindo os arquivos brasileiros e angolanos pode revelar o destino da empresa negreira dos Barros no Atlântico Sul. Com a morte de todos os negreiros da família nascidos em Portugal, os contatos com o interior e as propriedades em Benguela ficaram nas mãos dos filhos de Antonio Jose de Barros, que provavelmente tocaram o negócio até o definitivo desmantelamento do tráfico de escravos, na segunda metade do século XIX.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo do sargento-mor Antonio Jose de Barros nas Justificações Ultramarinas é um documento fascinante. Desde a primeira vez que li o microfilme – mesmo com várias de suas páginas cortadas – havia evidências de que esse documento trazia uma história muito interessante, sobre um negreiro de grande importância em Benguela. Ao viajar à Lisboa e conhecer pessoalmente ao Arquivo da Torre do Tombo

– onde passei meses a observar o trabalho de outros historiadores e a conhecer melhor as riquezas ali guardadas – tive a oportunidade de pesquisar os originais dessa documentação. O excelente estado de conservação do processo de Antonio Jose dá-nos a impressão de que, em mais de 200 anos, esse documento foi poucas vezes manipulado. Diferentemente dos livros do Santo Ofício, de alguns livros de Chancelaria, e mesmo dos processos de alguns outros traficantes (deteriorados pelo tempo e pelo manuseio) o processo das Justificações Ultramarinas de Antonio Jose de Barros, embora amarelado pela idade, não contém marca de traças ou páginas danificadas. Destacadamente o testamento do negreiro encontra-se em excelente estado, e sua caligrafia cuidadosa torna o trabalho paleográfico prazeroso. Está tão bem cosido que sua manipulação torna-se difícil (mantê-lo aberto, por exemplo), o que explicaria as falhas na microfilmagem que foram enviadas para o Brasil. Ao folheá-lo pela primeira vez, tive a impressão de que um mundo imenso, ainda pouco explorado, se abria diante de meus olhos.

De fato, com a análise desse documento e a elaboração de várias listas de nomes e datas, foi possível rastrear outros processos, relativos aos parentes e sócios de Antonio Jose de Barros, mostrando a amplitude de sua trajetória pelo Atlântico, e o grande número de membros de sua família envolvidos com o tráfico. (1) Seu pai era um negreiro e estrategista militar que mantinha contatos comerciais com a Colônia do Sacramento, o Rio de Janeiro e a Bahia. Era familiar do Santo Ofício. Prestou valiosos serviços à Coroa portuguesa e recebeu postumamente o maior título da Real Armada, o posto de capitão de mar-e-guerra. (2) Seu irmão mais velho, Manoel Jose de Barros, era bacharel em Direito pela Universidade de Coimbra e familiar do Santo Ofício, e traficava com Pernambuco e com o Rio de Janeiro. (3) Seu outro irmão, o capitão-tenente Joaquim Jose de Barros, era cavaleiro da Ordem de Cristo e de Santiago da Espada. Morava em Lisboa e era proprietário de uma poderosa embarcação militar (36 canhões) com a qual fazia comércio especialmente entre a metrópole e o Rio de Janeiro, mas que certamente também fez suas viagens à África. Casou-se por procuração com sua sobrinha, em um casamento armado para controlar a fortuna da família. (4) Sua única irmã, Rita Joana, era casada com Manoel Ferreira da Silva Guimarães, um negreiro e contratador do sal, que terminou seus dias como um degredado em “Angola”. (5) Seus irmãos religiosos, o padre Francisco de Santa Anna Barros (secularizado do hábito de São Francisco), o doutor Jose de Barros (secularizado do hábito de São Jerônimo) e o frei João de Santo Thomaz de Barros (monge de São Jerônimo), podiam

também estar envolvidos com os negócios da família – em especial Francisco Barros, que tornou-se cânone da Sé do Rio de Janeiro, com a ajuda de seu irmão, o influente Joaquim Jose de Barros.(6) Os sogros e genros de seus irmãos, assim como seu tio materno, eram homens de negócios “brasileiros” e deviam fazer parte da montagem de várias carregações dos Barros. Eram várias as ramificações dessa empresa negreira.

Antonio Jose era o elo africano da família Barros. Ele posicionou-se em Benguela, constituindo casa de comércio e estabelecendo contatos diretos com os fornecedores de escravos do interior “angolano”. No posto de sargento-mor da Capitania de Benguela, conseguia facilidades fiscais e devia utilizar tropas pagas pela Coroa para garantir algumas de suas negociações negreiras. Construiu algumas casas e pequenos prédios de dois andares, diversificando seus negócios com o investimento no mercado imobiliário do porto negreiro. Tinha também uma propriedade rural às margens do Rio Catumbela, onde ele produzia alimentos para sua casa e para os escravos que embarcaria para as Américas, sem depender de provisões vindas de fora.

Seguiu um caminho diferente dos irmãos, sem preocupações com o Santo Ofício e sua “pureza de sangue”, ou as Ordens Militares e títulos de nobreza. Teve filhos com várias de suas escravas, espalhados pelo Atlântico, e assumiu a todos como legítimos e herdeiros. Era certamente um homem de destaque social, especialmente na comunidade em que vivia, sendo um dos dezoito grandes negreiros com casa de comércio no porto de Benguela. Participou ativamente para o bem dessa comunidade, como um dos maiores financiadores da construção do hospital da cidade. Era membro de Irmandades religiosas nas duas margens do oceano, e possuía testamenteiros nos principais portos do Atlântico “luso”, onde mantinha sociedades: Porto, Lisboa, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Luanda e Benguela.

A comunidade da qual fazia parte, em finais do século XVIII, estava intensamente ligada através de seus negócios negreiros. Eram mais sócios que concorrentes, o que pode ser demonstrado pela lista de credores de Francisco Xavier dos Reis, que continha doze dos dezoito negreiros de Benguela. Antonio Jose, que não estava nesta lista de credores, certamente conhecia Francisco Xavier, e possivelmente teve com ele relações comerciais, uma vez que ambos possuíam sócios, compadres e testamenteiros em comum. Através dessas relações negreiras, evidenciamos que o tráfico de escravos funcionava de forma integrada, alimentado por uma enorme quantidade de créditos, que entupiam as áreas produtoras de escravos com mercadorias

importadas, estimulando a produção de “peças” para alimentarem as empresas escravistas brasileiras.

Um dos sócios de Antonio Jose de Barros, Domingos Rebello Pereira, era dono da escrava com quem o negreiro tivera um filho, Feliciano. A família de Pereira é destacada por Nizza da Silva (1998: 117-118) como possuidora de uma importante casa comercial da cidade do Rio de Janeiro, com quem nossa personagem mantinha íntimas relações. O capitão Manoel Gonçalves Moledo, grande negreiro carioca estudado por Florentino (2002: 133-136), tinha contas e querelas com o sargento-mor. Os trabalhos de Ferreira (2003), Cruz e Silva (2004) e Curto (2003), citam nominalmente o negreiro. Antonio Jose de Barros estava no centro da comunidade negreira de Benguela. Sua história, aqui contada, revela uma série de trajetórias impulsionadas pelo tráfico de escravos. Esta pesquisa aponta para a necessidade de estudos de casos que tenham especial atenção com os nomes e as redes de parentesco desses traficantes, dados fundamentais para o entendimento das redes comerciais negreiras.

A inclusão de novos arquivos na pesquisa sobre a trajetória da família Barros certamente encontrará novas conexões entre os membros da comunidade negreira de Benguela em finais do século XVIII, como também revelará mais sobre a continuação dos negócios da família com a morte dos irmãos Barros. A trajetória de Rita Camila e seus filhos, herdeiros de Joaquim Jose de Barros, e conseqüentemente de toda a fortuna restante da “família portuguesa” pode ser elucidada com a pesquisa nos arquivos paroquiais do Porto. A inclusão do Arquivo Nacional de Angola seria fundamental para o rastreamento dos membros africanos dos Barros, descendentes de Antonio Jose, além de mais informações sobre o negreiro e os outros membros dos Barros que por lá passaram, como Manoel Ferreira. E a ampliação da pesquisa para os arquivos brasileiros, em especial os da cidade do Rio de Janeiro e de São Salvador da Bahia, forneceria informações sobre a passagem dos Barros em terras brasileiras e sobre seus descendentes. Por fim, a consulta aos documentos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo e do Arquivo Histórico Ultramarino, completariam as fontes necessárias para o aprofundamento desta pesquisa.

A tela aqui pintada, com cores fortes e pinceladas apaixonadas, pretende construir um discurso acerca do “Atlântico” e daqueles que o construíram. A estranheza em encontrar um mundo onde o tráfico de escravos era uma profissão respeitável, apoiada pelo Estado e abençoada pela Igreja, dificulta bastante a compreensão da vida desses homens, valorosos membros de suas sociedades, “monstros” aos olhos

modernos. Para além de contar uma história, minhas pinceladas construíram um discurso sobre o negreiro. E embora eu tenha manipulado esses conceitos e palavras para escrever essas páginas, espero que o leitor possa ver o negreiro como personagem de uma história e não meramente como um objeto histórico. Pois para além de definir e concluir, o historiador deve contar histórias. Antonio Jose de Barros existiu, e a maneira como ele procedeu em sua vida, incluindo seu ofício como traficante de escravos, ajudou a forjar o mundo atlântico, do qual somos herdeiros.

FONTES DOCUMENTAIS

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO

Justificações Ultramarinas

- 1- Processo sobre o sargento-mor **Antonio Jose de Barros** – ANTT - Justificações Ultramarinas, Feitos Findos, Angola – mç. 2 doc. 3A.
- 2- Processo sobre o marinheiro **Desidério Marques da Rocha** – ANTT - Justificações Ultramarinas, Feitos Findos, Angola – mç. 28 doc. 8.
- 3- Processo sobre o capitão de navios **Manoel Ferreira da Silva Guimarães** - ANTT - Justificações Ultramarinas, Feitos Findos, Angola – mç. 30 doc. 5A.
- 4- Processo sobre o capitão **Francisco Xavier dos Reis** – ANTT - Justificações Ultramarinas, Feitos Findos, Angola – mç. 24 doc. 17.
- 5- Processo sobre capitão-general **Antonio de Souza Valle** – ANTT - Justificações Ultramarinas, Feitos Findos, Angola – mç. 1 doc. 3.
- 6- Processo sobre o ajudante **Jose Antonio da Costa** – ANTT - Justificações Ultramarinas, Feitos Findos, Angola – mç. 30 doc 11.

Registro Geral de Testamentos

- 1- Testamento de **Joaquim José de Barros** - ANTT - Registro Geral de Testamentos, lv. 357 fls. 123v. a 125v.

Registro Geral de Mercês de Dona Maria I

- 1- Carta de Padrão e tença a **Joaquim José de Barros** pelos serviços de Antonio da Costa Barros Guimarães – ANTT, Registro Geral de Mercês, Dona Maria I – lv. 14, fl. 12v.
- 2- Carta Patente do sargento-mor **Antonio Jose de Barros** – ANTT - Registro Geral de Mercês de Dona Maria I, lv. 24, fl. 254v.

Chancelaria de Dona Maria I

- 1- Patente de confirmação de **Joaquim Jose de Barros** no posto de capitão-tenente honorário da cidade do Rio de Janeiro para o porto de Lisboa – ANTT, Chancelaria Dona Maria I, lv. 36 fl. 190.

- 2- Carta de Piloto a **Joaquim Jose de Barros** – ANTT – Chancelaria de Dona Maria I, lv. 80 fl. 198v.
- 3- Carta de Piloto para diversos capitães – ANTT – Chancelaria de Dona Maria I, lv. 80 fl. 127.
- 4- Patente para o Posto de Ajudante da Companhia de Auxiliares da Capitania do Reino d'Angola de **Antonio Jose de Barros** – ANTT, Chancelaria Dona Maria I, lv. 32 fl 328v.

Chancelaria da Ordem de Santiago de Dona Maria I

- 1- Alvará para **Joaquim Jose de Barros** ser Armado Cavaleiro, 28 de abril de 1799 – ANTT – Chancelaria da Ordem de Santiago de Dona Maria I, lv. 13 pg. 148v.
- 2- Carta para ser lançado o Hábito da Ordem de Santiago para **Joaquim Jose de Barros** – ANTT, lv. 13 pg. 149.
- 3- Alvará para **Joaquim Jose de Barros** usar o Hábito d'ouro, 28 de abril de 1799 – ANTT – Chancelaria da Ordem de Santiago de Dona Maria I, lv. 13 pg. 150.

Habilitações do Santo Ofício

- 1- Habilitação para familiar do Santo ofício de **Antonio da Costa Barros Guimarães** – ANTT - Habilitações Santo Ofício, “Antonio”, mç. 151 doc.2418.
- 2- Habilitação para familiar do Santo ofício de **Manoel Jose de Barros** – ANTT – Habilitações Santo Ofício, “Manoel”, mç. 225 doc. 1353.

Habilitações para a Ordem de Cristo

- 1- Habilitação de **Joaquim Jose de Barros** ao hábito da Ordem de Cristo – ANTT, Habilitação da Ordem de Cristo, Letra J, mç. 66 doc. 29.

Habilitações para a Ordem de Santiago

- 1- Habilitação e dispensa de provanças de **Joaquim Jose de Barros** – ANTT, Habilitações da Ordem de Santiago, Letra J, mç. 05 doc. 94.

- 2- Padrão de 12\$000 réis de Tença de 22 de agosto de 1799 para **Joaquim Jose de Barros** – ANTT, Chancelaria da Ordem de Santiago de Dona Maria I, lv. 16 fl. 89v.
- 3- Provisão de Quitação de 4\$ do terço da tença de **Joaquim Jose de Barros** – ANTT, Chancelaria da Ordem de Santiago de Dona Maria I, lv. 07 fl. 176v.

Ministério do Reino

- 1- Decreto concedendo a **Joaquim Jose de Barros** o Hábito de Cristo pelos serviços de seu pai Antonio da Costa Barros Guimarães – ANTT, Ministério do Reino, Decretos, pasta 58 doc. 123.
- 2- Hábito da Ordem de Santiago da Espada a **Joaquim Jose de Barros** – ANTT, Ministério do Reino, Decretamentos de Serviço, mç. 161, doc. 25.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO

Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro

- 1- Lista de tripulantes do navio São Joaquim Augusto, do capitão **Joaquim Jose de Barros** – AHU – Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro, cx 134, doc 10663.
- 2- Lista de tripulantes do navio São Joaquim Augusto, do capitão **Joaquim Jose de Barros** – AHU – Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro, cx 129, doc 10270.
- 3- Remessa de tábuas de Tapinhão para o Arsenal Real da cidade de Lisboa, no navio São Joaquim Augusto, do capitão **Joaquim Jose de Barros** - AHU – Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro, cx 125, doc. 10038.
- 4- Visita do Ouro ao Navio São Joaquim Augusto e auto de insubordinação de serventes durante a viagem e as punições executadas. Lisboa, 23 de Dezembro de 1793. AHU – Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro, cx 150, doc 11475.
- 5- Viagem ao Rio de Janeiro a bordo do Navio Nossa Senhora da Fé e Bonança, de que é capitão **Antonio da Costa Barros**, levando consigo o padre Manoel Tomás da Costa. Lisboa, 8 de novembro, 1749- AHU – Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro, cx. 42 doc. 4356.

- 6- Solicitação do padre **Francisco de Santa Anna Barros** a um dos canonicatos da Sé do Rio de Janeiro, através de seu procurador **Joaquim Jose de Barros** - AHU – Conselho Ultramarino, Rio de Janeiro, cx. 202 doc. 14284.

Conselho Ultramarino, Bahia

- 1- Resumo da carga do navio Nossa Senhora da Piedade e Corpo Santo, de que é capitão **Antonio da Costa Barros Guimarães**, vindo da Bahia para a cidade do Porto – 8 de dezembro de 1772. - AHU – Conselho Ultramarino, Bahia, cx. 168 doc. 12728.

Caixas de Angola

- 1- Ofício do Governador de Angola - AHU, Angola, cx. 51 doc. 59. - 16 de dezembro de 1767.
- 2- Patente de confirmação de **Antonio Jose de Barros** no posto de Sargento-mor de Auxiliares da capitania de Benguela – AHU, Angola, cx. 71 doc. 3. - 12 de janeiro de 1789.

BIBLIOGRAFIA

ABRAMOVA, S. U. “Aspectos ideológicos, doutrinários, filosóficos, religiosos e políticos do comércio de escravos.” In: **UNESCO.** *O Comércio de Escravos Negros, séc XV – XIX.* Lisboa, Edições 70, 1981. pp 19 – 38.

ALENCASTRO, Luis Felipe de. *O Trato dos Videntes: Formação do Brasil no Atlântico Sul.* São Paulo, Companhia das Letras, 2002.

ALMEIDA, Maria Regina Celestino de. “Identidades étnicas e culturais: novas perspectivas para a história indígena.” In **ABREU, M; SOIHET, R. (Org.)** *Ensino de História. Conceitos, Temáticas e Metodologia.* Rio de Janeiro, FAPERJ, 2003.

ALVES, Castro. *Os escravos- texto integral.* São Paulo, Martin Claret, 2005.

AZEVEDO, João Lúcio de (coord.). *Cartas do Padre Antonio Vieira,* volume I. Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 1925.

BAILYN, Bernard. “The Idea of Atlantic History”. In: *Itinerario,* volume XX, 1996, n.1, Leiden, Grafaria. pp 19-41.

BARBOSA, Ilídio de Oliveira (Comodoro da Administração Naval). *Dos Oficiais de Administração Naval: Origens e Evolução do Quadro.* Caderno No. 13. Lisboa, Edições da Aula Silva Júnior – Escola Naval. 1964.

BHABHA, Homi K. *O Local da Cultura.* Belo Horizonte, UFMG, 2003.

BIRMINGHAM, David. *The Portuguese Conquest of Angola.* Londres, Oxford University Press, 1965.

BOXER, Charles R. *O Império Marítimo Português 1415-1825.* Edições 70, Lisboa, 2002.

BRANDÃO, Tanya Pires. “Matrimônio: legalidade e sagração da família no Piauí colonial.” In: **SILVA, Maria Beatriz Nizza da (coord.).** *Sexualidade, Família e Religião na Colonização do Brasil.* Lisboa, Livros Horizonte, 2001.

CADORNEGA, Antonio de Oliveira. *História Geral das Guerras Angolanas (1680)*. Lisboa, Agência Geral do Ultramar – Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1972.

CARREIRA, Antonio. *Notas sobre o Tráfico Português de Escravos*. Lisboa, Universidade Nova, 1978.

CASEY, James. *História da Família*. Círculo de Leitores, Lisboa, 1996.

COUTO, Jorge. *A Construção do Brasil*. Lisboa, Ed. Cosmos, 1995.

CURTO, José C. *Álcool e Escravos*. Lisboa, Vulgata, 2002.

_____. *Movers of Slaves: The Brazilian Community in Benguela, Angola – 1722-1832*. Harriet Tubman Seminar, York University, 29-09-2003. Disponível em: www.yorku.ca/nhp/seminars/2003_04/jccurto_tubmanseminar.doc. Último acesso em 15-03-2006.

CURTO, Jose C. & GERVAIS, Raymond R. “A História da População de Luanda no Período Final do Tráfico Atlântico de Escravos – 1781-1844. In: *Africana Studia – Revista Internacional de Estudos Africanos*. No. 5. Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto. 2002.

CURTO, Jose C. & LOVEJOY, Paul E. “Enslaving Connections and the Changing Cultures of Africa and Brazil during the Era of Slavery (Introduction)” In: **CURTO, José C. & LOVEJOY, Paul E.** *Enslaving Connections: Changing Cultures of Africa and Brazil during the Era of Slavery*. New York, Humanity Books. 2004. pp 11-18

DOMINGUES, Ângela. “Famílias portuguesas na colonização do norte brasileiro.” In: **SILVA, Maria Beatriz Nizza da (coord.)**. *Sexualidade, Família e Religião na Colonização do Brasil*. Lisboa, Livros Horizonte, 2001.

DUCHET, Michèle. “As reações perante o problema do tráfico negreiro: Análise histórica e ideológica.” In: **UNESCO.** *O Comércio de Escravos Negros, séc XV – XIX.* Lisboa, Edições 70, 1981. pp 39 – 67.

ESTEVES, Maria Luísa. “Para o estudo do tráfico de escravos de Angola (1640-1668)”. In: *STVDIA No. 50.* Lisboa, 1991. pp 79-108.

ELTIS, David. “Atlantic History in Global Perspective” In: *Itinerario*, volume XXIII, n.2, Leiden, Grafaria. 1999. pp 141-161.

FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800.* (Tese de Doutorado não publicada). UCLA, 2003.

FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro.* São Paulo, Companhia das Letras, 2002.

GAMES, Alison. “Teaching Atlantic History”. In: *Itinerario*, volume XXIII, n.2, Leiden, Grafaria. 1999. pp 162-173.

GINZBURG, Carlo. *O Queijo e os Vermes.* São Paulo, Companhia das Letras, 2001.

GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio Líbano; FARIAS, Juliana Barreto. “Primeiras reflexões sobre travessias e retornos: africanos cabindas, redes do tráfico e diásporas num Rio de Janeiro atlântico”. In: *Textos de História, vol. 12 - Dossiê: História Atlântica.* Revista do Programa de Pós-graduação em História da UnB, Brasília, 2005.

GRUZINSKI, Serge. "Misturas e Mestiçagens", In: *O Pensamento Mestiço.* São Paulo, Companhia das Letras. 2001.

HAVIK, Philip. "Comerciantes e Concubinas: Sócios estratégicos no comércio Atlântico na costa da Guiné". *II Reunião Internacional de História África, A Dimensão Atlântica da África*. Rio de Janeiro 1996, pp. 161-179.

HENRIQUES, Isabel Castro. *Os Pilares da Diferença: Relações Portugal – África séculos XV-XX*. Portugal, Ed. Caleidoscópio, 2004.

HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola: Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical – Instituto da Cooperação Portuguesa. 1997.

HOBBSAWM, Eric. *Sobre História*. São Paulo, Cia das Letras. 2002.

HOLANDA, Sergio Buarque de. *Visão do Paraíso*. São Paulo, Ed. Brasiliense – Publifolha, 2000.

HOUAISS. *Dicionário eletrônico da língua portuguesa*. Versão 1.0 – Instituto Antônio Houaiss, dezembro 2001. Produzido e distribuído pela Editora Objetiva.

JENKINS, Keith. *A História Repensada*. São Paulo, ed. Contexto, 2001

KARASCH, Mary C. "Guiné, Mina, Angola, Benguela. African and Crioulo natos in central Brazil (1780-1835). In: **CURTO, José C. & LOVEJOY, Paul E.** *Enslaving Connections: Changing Cultures of Africa and Brazil during the Era of Slavery*. New York, Humanity Books. 2004. pp 173-186.

KLEIN, Herbert S. *O Comércio Atlântico de Escravos: Quatro Séculos de Comércio Escravagista*. Lisboa, Replicação Ed., 2002.

LAW, Robin. "Francisco Felix de Souza in West Africa, 1820-1849" In: **CURTO, José C. & LOVEJOY, Paul E.** *Enslaving Connections: Changing Cultures of Africa and Brazil during the Era of Slavery*. New York, Humanity Books. 2004. pp 187-211.

LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África. Uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2002.

LOVEJOY, Paul. “Methodology through the ethnic lens: The study of Atlantic Africa”. In: **FALOLA, Toyin & JENNINGS, Christian.** *Sources and Methods in African History: Spoken, Written, Unearthed*. New York, University of Rochester Press, 2004.

MANNING, Patrick. “Escravidão e Mudança Social na África.” In: *Revista Novos Estudos*, No. 21, CEBRAP, julho de 1988.

MARK, Peter. *Portuguese style and luso-african identity: precolonial Senegambia, sixteenth-nineteenth centuries*. Indianápolis, Indiana University Press, 2002.

MARQUES, A. H. de Oliveira. *Breve História de Portugal*. Lisboa, Ed. Presença, 2003.

MEDINA, João e HENRIQUES, Isabel Castro. *A Rota dos Escravos: Angola e a Rede do Comércio Negreiro*. Lisboa, CEGIA – Ministério da Cultura de Angola, 1996.

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

_____. “Restoring Identities through Enslavement in Africa and under Slavery in Brazil”. In: **CURTO, José C. & LOVEJOY, Paul E.** *Enslaving Connections: Changing Cultures of Africa and Brazil during the Era of Slavery*. New York, Humanity Books. 2004. pp 81-121.

_____. “A Economia Política do Tráfico Angolano de Escravos no século XVIII”. In: **PANTOJA, Selma & SARAIVA, José Sombra.** *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro, Ed. Bertrant Brasil. 1998.

_____. “O Tráfico Português de Escravos no Atlântico Sul no Século XVIII: Uma Instituição Marginal nas Margens do Sistema Atlântico”. In: **FONTES E ESTUDOS: Revista do Arquivo Histórico Nacional, N.º. 3**, Angola – Ministério da Cultura, 1996.

NEVES, Maria de Fátima Rodrigues das. *Documentos sobre a escravidão no Brasil*. São Paulo, Ed. Contexto, 2002.

OLIVAL, Fernanda. *As Ordens Militares e o Estado Moderno – Honra, Mercê e Venalidade em Portugal (1641-1789)*. Lisboa, Estar Editora, 2001.

PANTOJA, Selma. *Nzinga Mbandi: Mulher, Guerra e Escravidão*. Brasília, Ed. Thesaurus, 2000.

_____. “Três Leituras e Duas Cidades: Luanda e Rio de Janeiro nos Setecentos” In: **PANTOJA, Selma & SARAIVA, José Sombra.** *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro, Ed. Bertrant Brasil. 1998.

_____. “Gênero e Comércio: As traficantes de escravos no mundo atlântico” In: *Travessias: Revista das Ciências Sociais e Humanas*. Lisboa, Universidade de Lisboa, 2004. pp 79-87.

PINTO, Françoise Latour da Veiga. “A participação de Portugal no tráfico negreiro”. In: **UNESCO.** *O Comércio de Escravos Negros, séc XV – XIX*. Lisboa, Edições 70, 1981. pp 153 – 189.

RODNEY, Walter. *Como a Europa Subdesenvolveu a África*. Lisboa, Ed. Seara Nova, 1975.

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.

RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: Outro Horizonte*. Volume 1. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1964.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Um Mundo em Movimento: Os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*. Algés, Difel Editora, 1998.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro, Ed. Expressão e Cultura, 1993.

SANTOS JÚNIOR, Antonio Alves dos. *A Primeira Lista da Armada*. Lisboa, Ministério da Marinha – Biblioteca Central da Marinha, Coleção “Estudos”. 1973.

SARAIVA, José Hermano. *História concisa de Portugal*. 20ª edição. Lisboa, Publicações Europa-América, 1999. (1ª edição janeiro 1978).

SILVA, Alberto da Costa e. *A Manilha e o Libambo*. Rio de Janeiro, Ed. Nova Fronteira. 2002.

_____. *Um Rio Chamado Atlântico. A África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro, Ed. Nova Fronteira. 2003.

_____. *Francisco Felix de Souza, mercador de escravos*. Nova Fronteira, Rio de Janeiro, 2004.

_____. “Castro Alves”. São Paulo, Companhia das Letras, 2006.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *História da Família no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro, Ed. Nova Fronteira, 1998.

_____. (ccord.). *Nova História da Expansão Portuguesa – O Império Luso-Brasileiro 1750-1822*. Volume VIII. Lisboa, Ed. Estampa. 1986.

SILVA, Rosa Cruz e. “The Saga of Kakonda and Kilengues. Relations between Benguela and its Interior, 1791-1796. In: **CURTO, José C. & LOVEJOY, Paul E.** *Enslaving Connections: Changing Cultures of Africa and Brazil during the Era of Slavery*. New York, Humanity Books. 2004. pp 245-257.

THOMAS, Hugh. *The Slave Trade – The Story of the Atlantic Slave Trade: 1440-1870*. New York, Simon & Schuster, 1997.

THORNTON, John. *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico 1400-1800.* São Paulo, Campus, 2004.

VENÂNCIO, José Carlos. *A Economia de Luanda e Hinterland no século XVIII.* Lisboa, editorial Estampa, 1996.

VENTURA, Maria da Graça Mateus. *Negreiros Portugueses na Rota das Índias de Castela (1541-1556).* Lisboa, Ed. Colibri, 1999.

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.* São Paulo, Ed. Corrupio, 1987.

WALSH, Robert. *Notícias do Brasil (1828-1829).* Belo Horizonte, Ed. Itatiaia & São Paulo, Ed. EDUSP, 1985. vol-2.

WEHLING, Arno; WEHLING, Maria José. “O Direito de família no mundo luso-brasileiro. Períodos pombalino e pós-pombalino.” In: **SILVA, Maria Beatriz Nizza da (coord.).** *Sexualidade, Família e Religião na Colonização do Brasil.* Lisboa, Livros Horizonte, 2001.