

MARINHEIROS FORROS E ESCRAVOS EM PORTUGAL E NA AMÉRICA PORTUGUESA (c.1760-c.1825)*

Jaime Rodrigues**

Recebido 01/06/2013 Aprovado 30/06/2013
--

Resumo: Entre meados do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX, marinheiros forros e escravos atuaram na navegação de longa distância, ligando os portos situados nos domínios lusos. O artigo discute as especificidades dos registros desses trabalhadores. Ao mesmo tempo, distingue forros e escravos, sobretudo africanos, e as formas e perspectivas de engajamento desses homens no mundo do trabalho marítimo no Atlântico.

Palavras-chave: História Atlântica – Escravidão – Liberdade – História Marítima.

Summary: Between mid-eighteenth century and the first decades of the nineteenth century, slaves and manumitted sailors acted in long-distance navigation, connecting ports located in Portuguese domains. The article discusses the specifics of the records of these workers. At the same time, it distinguishes manumitted and slaves, especially Africans, and the perspectives and the ways of engaging of these men in the world of maritime labor in the Atlantic.

Keywords: Atlantic History - Slavery – Liberty – Maritime History.

Engajamentos e perfis marítimos

As profissões marítimas no tempo da navegação à vela foram variadas. Marinheiros negros, africanos ou nascidos nos domínios portugueses, forros ou escravos, engajaram-se em embarcações na época colonial e após a independência do Brasil. Por vezes vamos encontrá-los em lugares e situações aparentemente incomuns.¹

* Agradeço à CAPES e à FAP/UNIFESP pelo apoio concedido ao projeto de pesquisa “Cultura marítima no Atlântico (séculos XVIII e XIX): autonomia escrava, ritos a bordo e vida material”, do qual este texto é um resultado, sob a forma de auxílios a viagens que me permitiram consultar arquivos em Lisboa e apresentar uma versão preliminar deste texto no XI Congresso Internacional da Brazilian Studies Association na University of Illinois em Champaign (EUA) em setembro de 2012.

** Doutor em História Social. Professor adjunto de História do Brasil, Departamento de História/EFLCH/UNIFESP. Investigador do Centro de Estudos Africanos/Universidade do Porto. *E-mail:* jaimerod@uol.com.br.

¹ Por exemplo, requerendo suas liberdades em tribunais no Brasil e em Portugal após 1822, ver SILVA, Cristina Nogueira da Silva e GRINBERG, Keila. *Soil Free from Slaves: Slave Law in Late Eighteenth- and Early Nineteenth-Century Portugal*. *Slavery & Abolition*, v.32, n.3, p. 436-437, set.2011.

No contexto das guerras de independência na América ibérica, os lados em combate recrutaram escravos e negros livres para suas fileiras, incluindo muitos marinheiros para a Armada, no caso do Império do Brasil;² Na cabotagem, a participação deles era antiga, duradoura e ativa, da colônia ao Império. Na baía de Todos os Santos, homens negros eram presenças constantes ao longo de todo o século XVIII, sendo o estudo de Carlos da Silva Jr. relevante para entendermos a composição demográfica dos trabalhadores do mar naquela região. Se no último quartel do século XVIII estimava-se em 426 os cativos que faziam o transporte entre as vilas do Recôncavo, na primeira metade daquela centúria era possível identificá-los mais precisamente:

Os africanos (...) controlavam as profissões marítimas (marinheiro, pescador, mariscador, mergulhador, barqueiro, vigia de xarés), pois 83,9% (26) dos marítimos nasceram na África, enquanto os crioulos respondiam por apenas 16,1% (5). Grande número destes trabalhava no transporte marítimo entre Salvador e o Recôncavo, carregando mercadorias e alimentos entre os rios que ligavam sua *hinterland* à Bahia de Todos os Santos. Durante o último quartel do século XVIII, estimou-se que 426 marinheiros cativos estivessem empregados no transporte marítimo em apenas quatro vilas do Recôncavo (São Francisco, Santo Amaro, Cachoeira e Maragogipe).³

Os dados censitários disponíveis para a primeira metade do século XVIII são bastante esclarecedores da presença dos marinheiros negros também na navegação de longo curso. O mesmo historiador recuperou registros desses trabalhadores na pesca da baleia e no tráfico transatlântico de escravos, sobretudo em Angola, Benguela, Mina e Guiné, além da cabotagem na América portuguesa, totalizando 392 cativos de profissão marítima, para os quais “a atividade em alto mar podia também ser uma oportunidade para a liberdade”:

Vale destacar ainda que esses escravos trabalhavam lado a lado dos libertos, embora esses últimos sejam minoria. De acordo com o censo, apenas 51 ‘marinheiros pretos forros’ exerciam esse ofício em 1775. Caso as conclusões desse documento sejam válidas para a primeira metade do século

² ALADRÉN, Gabriel. Experiências de liberdade em tempos de guerra: escravos e libertos nas Guerras Cisplatinas (1811-1828). **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v.22, n.44, p. 442, jul./dez. 2009; JEHA, Silvana C. **A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutados e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854**. Rio de Janeiro: PUCRJ, 2011. p. 165 e ss.

³ SILVA JR., Carlos Francisco do. **Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)**. Salvador: UFBA, 2011. p. 85 (Dissert. Mestr. História).

XVIII, como acredito que sejam, então a marinhagem [na Bahia] era atividade de gente preta, exercida principalmente por escravos.⁴

No final do século XVIII, um baiano proeminente e morador na capital portuguesa notou o crescimento do número de marinheiros naturais do Recôncavo na navegação do Reino:

os pretos também se tem multiplicado nesse mecanismo pelo benefício da lei que permite a sua vinda a este reino, sendo marinheiros. De que se segue que muitos patrões e outros oficiais dos navios têm comprado escravos que navegam em sua companhia e encham com este suplemento o vazio que necessariamente devia produzir a de população deste Reino (...). Os quais marinheiros todos, assim do oceano como da costa do Brasil, eu divido em três classes: uma de brancos, outra de mulatos pretos, e outra finalmente de índios (...).⁵

Marinheiros africanos ou negros nascidos em outras conquistas portuguesas também se moviam no espaço e ocupavam postos na navegação de cabotagem e de longa distância a partir da Guanabara. Os dados sistematizados por Bezerra para os anos entre 1829 e 1832 indicam uma forte presença de africanos de nascimento entre os mestres das embarcações naquela baía, totalizando mais de $\frac{3}{4}$ do total, a maioria dos quais com idades entre 20 e 40 anos, e dos quais se requeria habilidades tais como “liderança, conhecimentos técnicos de navegação, ambiência com os portos urbanos, bom manejo da língua portuguesa”.⁶

⁴ SILVA JR., Carlos Francisco do. **Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)**. Salvador: UFBA, 2011 (Dissert. Mestr. História). p. 87 e 86, respectivamente. Para dados sobre marinheiros escravos em Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro no século XIX, ver SILVA, Luiz Geraldo. **A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)**. Campinas: Papyrus, 2001. p. 61-65; THORNTON, John. **A África e os africanos na formação do mundo atlântico, 1400-1800**. Rio de Janeiro: Campus, 2004. p. 181-182; LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a carreira da Índia**. São Paulo: Cia. Ed. Nacional; Edusp, 1968. p. 112-115.

⁵ Biblioteca Nacional/Divisão de Manuscritos, doc. 28-28-12: Ofício de Antônio Ferreira de Andrade a Martinho de Mello e Castro sobre a necessidade urgente de promover a construção naval e a navegação no Brasil. Lisboa, 9 de novembro de 1799. “Coronel Antônio Ferreira de Andrade [era] professo na ordem de Cristo, membro de uma ‘das mais bem abonadas famílias e [dono] de importantes propriedades de engenho de açúcar”, cf. VALIM, Patrícia. José Pires de Carvalho e Albuquerque, Secretário de Estado e Governo do Brasil: poder, elites e contestação na Bahia de 1798. **Anais da IV Conferência Internacional de História Econômica & VI Encontro de Pós-Graduação em História Econômica**. São Paulo: FFLCH e FEA/USP, out.2012. Disponível em <http://www.cihe.fflch.usp.br/sites/cihe.fflch.usp.br/files/Patricia%20Valim.pdf>. Stuart Schwartz contou 2.148 embarcações circulando pelo porto de Salvador em 1775 e a presença de cerca de 4.000 marinheiros navegando pela baía de Todos os Santos, para além dos pescadores e barqueiros do comércio local. Ver **Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial (1550-1835)**. São Paulo: Cia. das Letras, 1988. p. 79.

⁶ BEZERRA, Nielson Rosa. **Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)**. Niterói: UFF, 2010 (Tese Dout.). p. 124-125 e 132-133.

Mesmo sem dispor de censos tão detalhados para todas as áreas, na época colonial e no século XIX, não corremos riscos demasiados ao afirmar que em todo lugar onde a escravidão predominou como forma de exploração do trabalho, os marinheiros cativos desempenharam suas tarefas e retiraram dessa experiência no mar elementos para lidar com seus senhores. Lembremos que a lista de exigências do tratado de paz escrito pelos escravos levantados no engenho Santana por volta de 1789 incluía rede, tarrafa, canoas, uma lancha de pescaria e “uma barca grande para quando foi para Bahia nós metermos as nossas cargas para não pagarmos fretes” – ou seja, eles pretendiam dirigir sozinhos o barco de Ilhéus até Salvador, sabedores da dificuldade de manejar a embarcação com menos de cinco homens, sendo “quatro varas, e um para o leme”. E, é claro, precisavam de roupa adequada para enfrentar o sol durante a viagem de mais de 400 quilômetros, pois “os marinheiros que andam de lancha além de camisa de baeta que lhes dá, hão de ter gibão de baeta, e todo o vestuário necessário”.⁷ Marinheiros negros, escravos ou livres, estiveram presentes também em áreas de colonização mais recente, como no Vale do Taquari e em outras partes do Rio Grande do Sul das primeiras décadas do século XIX, transportando mantimentos e erva mate,⁸ ou em Paranaguá na segunda metade do mesmo século⁹ – apenas para mencionar alguns lugares para os quais existem estudos monográficos. Eles estavam até mesmo onde suas habilidades não eram requisitadas – como na Fábrica de Ferro de Ipanema, no interior de São Paulo, onde africanos livres com passagem pelo trabalho no Arsenal da Marinha da Bahia foram considerados “marinheiros [e, como tal], exigentes e mal acostumados”.¹⁰

A percepção da importância numérica dos homens negros no trabalho marítimo não escapou aos viajantes que circularam pelo Brasil. Numa avaliação impressionista, de que “só se encontram nos navios brasileiros negros e homens de cor, na maioria

⁷ “Tratado proposto a Manoel da Silva Ferreira pelos seus escravos durante o tempo em que se conservaram levantados (c. 1789)”. In: REIS, João José & SILVA, Eduardo. **Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista**. São Paulo: Cia. das Letras, 1988. p. 123-124.

⁸ AHLERT, Lucildo e GEDOZ, Sirlei T. Povoamento e desenvolvimento econômico na região do Vale do Taquari, Rio Grande do Sul (1822 a 1930). **Anais das Segundas Jornadas de História Económica**. Montevideo: jul.1999, p. 6; BERUTE, Gabriel Santos. **Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c.1790-c.1825**. Porto Alegre: UFRGS, 2006. p. 101 e ss. (Dissert. Mestr).

⁹ LEANDRO, José Augusto. Cultura marítima: marinheiros da baía de Paranaguá, sul do Brasil, século XIX. **Revista Internacional de Folkcomunicação**, Ponta Grossa, v.5, n.10, 2007.

¹⁰ RODRIGUES, Jaime. Ferro, trabalho e conflito: os africanos livres na Fábrica de Ipanema. **História Social**, v.4/5, p. 29-42, 1997-1998. p. 40.

escravos”, o príncipe Adalberto da Prússia, chegado ao Rio de Janeiro nos primeiros dias de setembro de 1842, constatava que as populosas cidades do litoral não forneciam marinheiros suficientes para tripularem as frotas mercantes e de guerra. O historiador José Carlos Barreiro aventou a hipótese de que a população brasileira preferisse, em sua maioria, se apropriar dos abundantes recursos naturais a fim de prover sua sobrevivência, só aderindo ao trabalho marítimo quando submetida a um recrutamento violento praticado pelo Estado.¹¹ É possível que sim, mas também deve se ponderar outras circunstâncias.

O fato de se apossar de recursos naturais, tais como a terra, era motivo de conflitos com aqueles que os detinham, legalmente ou não, no mundo colonial e no Império. Homens livres e pobres na América portuguesa tinham no trabalho marítimo uma das poucas possibilidades de remuneração salarial em meio a uma sociedade escravista como a colonial, o que não significa que tenham exercido essa opção ou mesmo que a demanda por tripulantes fosse capaz de empregar todos os que estivessem disponíveis. Comparativamente, sabemos que um país como Portugal não dispunha dos mesmos recursos naturais existentes em seus domínios americanos nem de uma população densa. Ainda assim, ali sempre houve gente disponível para o trabalho marítimo e para tripular os navios mercantes do país¹² – cujas equipagens não apresentavam os traços de internacionalismo verificados em embarcações sob outras bandeiras do Atlântico norte.

Pouco se sabe acerca das formas de recrutamento de trabalhadores livres e pobres para as funções de embarcações no Brasil dos séculos XVIII e XIX. Autores como Rediker observam o mesmo fenômeno em outras partes do Atlântico, ao afirmar que “marujos livres de descendência africana entravam no serviço dos navios, cujas viagens se iniciavam em portos europeus e americanos, principalmente porque tinham

¹¹ PRÚSSIA, Adalberto da. **Brasil: Amazonas-Xingu**. Brasília: Senado Federal, 2002. p. 88; BARREIRO, José Carlos. A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850). *Tempo*, v.15, n.29, p. 189-209, jul./dez.2010. p. 193.

¹² Isso não deve levar à dedução de que, em Portugal, os homens teriam a propensão inata de se tornarem marinheiros. Uma crítica à historiografia sobre o recrutamento de marinheiros portugueses pode ser vista em BOXER, Charles R. **O Império colonial português (1415–1825)**. São Paulo: Cia. das Letras, 2002. p. 68-69; SILVA, Luiz Geraldo. Vicissitudes de um império oceânico: o recrutamento das gentes do mar na América portuguesa (séculos XVII e XVIII). *Navigator*, v.3, n.5, p. 33-49, jun.2007. e MOREIRA, Luiz Guilherme Scaldaferrri. **Navegar, lutar, pedir e... receber: o perfil e as concorrências dos capitães das fortalezas de Santa Cruz e de São João nas consultas ao Conselho Ultramarino, na segunda metade do XVII, no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2010. (Dissert. Mest). p. 128.

relativamente poucas oportunidades de emprego, e o ofício de marinheiro era um dos mais certos e acessíveis”.¹³

No caso dos navios negreiros, parece ter havido especialização e estímulo, levando os tripulantes a se engajarem por períodos longos nas embarcações que cumpriam essas rotas. Segundo Clarence-Smith, as equipagens e os salários eram cerca de duas vezes maiores nas rotas negreiras do que nas demais, o que significava um atrativo tanto para homens livres e pobres como para senhores que locavam seus cativos nessa atividade ou ainda para escravos em fuga. Evidentemente, a regra valia também para os capitães e outros oficiais, em geral homens mais velhos e que haviam adquirido experiência em anos de trabalho no mar, especializando-se no comércio de escravos.¹⁴

O comércio de escravos requeria habilidades próprias, voltadas às especificidades da negociação, das línguas e do lidar com a “mercadoria” transportada. Como afirmei em outra oportunidade, em muitas embarcações negreiras havia cativos na tripulação, o que denota uma especialização também entre os trabalhadores escravos.¹⁵ Além do que, navios mercantes tinham em suas tripulações não apenas escravos em fuga, mas também escravos especializados nas profissões marítimas, alugados por seus senhores aos donos das embarcações – tanoeiros, cozinheiros e “línguas”, entre outros.

Os “línguas” africanos, em particular, cumpriam papéis cruciais para o bom andamento dos negócios negreiros, no desempenho de funções que dificilmente poderiam ter cumprido homens de qualquer outra origem. Por exemplo, eles traduziam ou mediavam as negociações entre os oficiais do navio e os fornecedores de escravos na costa atlântica da África. Na área bantu, sobretudo em Angola, mesmo que não fossem fluentes em todos os idiomas, compartilhavam o substrato linguístico comum e facilitavam a conversação. A bordo dos navios negreiros já carregados e em direção à América, eles viviam a experiência radical de atravessar o Atlântico e lidar com os africanos presos no porão, eventualmente traduzindo os murmúrios de revoltas aos seus

¹³ REDIKER, Marcus. **O navio negreiro: uma história humana**. São Paulo: Cia. das Letras, 2011. p. 237-238. Para o recrutamento na América portuguesa, ver LAPA, **A Bahia e a carreira da Índia**, Op. Cit., p. 217.

¹⁴ CLARENCE-SMITH, Gervase. **O terceiro império português (1825-1975)**. Lisboa: Teorema, 1990, p. 51; PALMER, Colin A. **Human Cargoes: The British Slave Trade to Spanish America (1700-1739)**. Urbana/Chicago/Londres, University of Illinois Press, 1981. p. 46-47.

¹⁵ RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo: Cia. das Letras, 2005. p. 160.

superiores ou solidarizando-se com os encarcerados e mantendo-se calados. Difícil saber ao certo ou estabelecer uma norma de comportamento rígida.

A hipótese, aqui, é que africanos escravizados puderam encontrar oportunidades inusitadas de fuga, autonomia e liberdade, propalando uma experiência profissional por vezes inexistente e engajando-se como grumetes para ganhar o mundo pela via marítima, quem sabe conseguindo passar a exercer funções de marinheiros ou desertar em algum porto distante, quando a ocasião e a conveniência se apresentassem.

A aplicação das exigências legais portuguesas de matrícula dos tripulantes possibilita um conhecimento mais preciso do perfil dos homens engajados na navegação entre o Reino e seus domínios a partir da segunda metade do século XVIII. Registros da presença de homens negros trabalhando em embarcações portuguesas nesse período são relativamente reduzidos, mas não inexistentes. Em um artigo desbravador, Mariana Candido contabilizou 365 solicitações de navios portugueses saindo de Lisboa com destino a portos atlânticos africanos e americanos sob dominação lusa entre 1767 e 1832. Dentre eles, 97 levavam escravos como marinheiros regularmente matriculados nas listas das equipagens. Pelas contas da autora, eram 230 escravos em um universo de 8.441 tripulantes na marinha mercante para o período recortado, o que representa menos de 3% do total – contra cerca de 17% de escravos em navios do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil entre 1812 e 1863.¹⁶ Candido aventa hipóteses para entendermos esse número aparentemente tão reduzido:

Havia menos escravos e negros libertos em Portugal do que no Brasil, o que pode explicar o menor número de escravos empregados como tripulação dos navios que saíam de portos portugueses. Embora o número seja pequeno em comparação com a tripulação total, estes 230 indivíduos desafiam-nos a reconsiderar a travessia e analisar a escravidão de uma perspectiva diferente.¹⁷

Portugal seria, naquela altura, uma sociedade com escravos que, diferentemente da sociedade escravista forjada na América portuguesa ao longo de séculos, mantinha os aparatos da dominação sobre os cativos, mas não dependia majoritariamente deles para

¹⁶ Discuti esse percentual e as razões para sua existência no tráfico transatlântico de escravo em RODRIGUES, **De costa a costa...** Op. Cit., p. 186-187.

¹⁷ CANDIDO, Mariana P. Different Slave Journeys: Enslaved African Seamen on Board of Portuguese Ships, c. 1760-1820s. **Slavery & Abolition**, v.31, n.3, p. 395-409, 2010. p. 399. A autora ressalta o percentual diminuto quando comparado aos dados apresentados por mim e por Herbert Klein para navios negreiros entre 1795 e a primeira metade do século XIX (de 14 a 24%).

a produção.¹⁸ Ainda que fossem em número reduzido, negros e mestiços chamavam a atenção de viajantes de passagem por Lisboa; escravos faziam os serviços mais pesados e desprezados, de crimes por encomenda a isca para touros. Seus senhores “vendiam-nos com a maior das facilidades e tinham o direito de lhes bater ou de os castigar como entendiam. Porém, em geral eles eram tratados como os outros criados ‘e algumas vezes até lhes concedem a liberdade’, em especial depois de velhos e inúteis”.¹⁹ O inglês William Beckford comentou um hábito cortesão no tempo de D. Maria I que não se mostrava estranho aos portugueses, havia séculos envolvidos com o tráfico e a escravidão de africanos:

atualmente é de bom tom (...) andar-se rodeado de pretinhos africanos, quanto mais hediondos melhor, e vesti-los o melhor que se possa. A soberana dá o exemplo. A família real anda à compita a ver quem é que faz mais mimos e carícias à D. Rosa, a favorita da Rainha, preta, beijuda e de nariz esborrachado.²⁰

Em meados do século XVIII, os escravos representavam algo em torno de 5% da população lisboeta, o equivalente a 9 ou 10 mil homens e mulheres – o que, se não configurava a base do sistema econômico, também não era um percentual desprezível. A presença negra na cidade não se alterou nos anos 1820, a julgar por descrições do mundo do trabalho luso após o regresso da Corte, quando a escravidão já fora abolida em Portugal. Abundantes nos palácios reais e nas casas nobres, a criadagem negra também era comum nos meios burgueses.²¹

Mas talvez não seja muito exato comparar a exploração do trabalho escravo em Portugal e no Brasil. Efetivamente, havia menos escravos e libertos no Reino do que nos domínios americanos, em termos absolutos e relativos. Todavia, o trânsito e os resultados que poderiam vir daí, sobretudo para os escravos marinheiros, merece um olhar acurado. Vamos, então, sondar essa experiência e as possibilidades abertas por ela.

¹⁸ Nos termos de BERLIN, Ira, **Gerações de cativo: uma história da escravidão nos Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Record, 2006. p. 41.

¹⁹ TOURS, François de. Itinerário em Portugal (1699). In: CHAVES, Castelo-Branco. **Portugal nos séculos XVII e XVIII: quatro testemunhos**. Lisboa: Lisóptima, 1990. p. 63; SANTOS, Piedade Braga; RODRIGUES, Teresa e NOGUEIRA, Margarida Sá. **Lisboa setecentista vista por estrangeiros**. Lisboa: Livros Horizonte, 1992. p. 46-48 e 84.

²⁰ SANTOS, RODRIGUES e NOGUEIRA, **Lisboa setecentista**, p. 50. Ver também LARA, Silvia H. **Fragmentos setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa**. São Paulo: Cia. das Letras, 2007. p. 232.

²¹ VENANCIO, Renato Pinto. **Cativos do Reino: a circulação dos escravos entre Portugal e Brasil, séculos 18 e 19**. São Paulo: Alameda; Belo Horizonte, FAPEMIG, 2012. p. 89; SÁ, Victor de. **Lisboa no liberalismo**. Lisboa: Livros Horizonte, 1992. p. 9.

Nos registros da Junta do Comércio, órgão criado em 1755, encontram-se matrículas de dezenas de equipagens que partiram de portos brasileiros, onde os capitães e donos de navios dispunham de um número muito maior de marujos cativos, se assim quisessem. De mais a mais, em escalas africanas e sul americanas, marujos negros poderiam ser incorporados às tripulações de navios zarpados dos portos reinóis.

Analisando os casos dos oriundos de Benguela, Candido identificou marinheiros escravizados naquela localidade trabalhando em embarcações saídas de Lisboa e destinadas a portos africanos e do Brasil. Bom exemplo é o *Nossa Senhora dos Prazeres*, que partiu em novembro de 1789 de Lisboa em direção a Benguela com 27 tripulantes, sendo um deles negro livre do Rio de Janeiro, e outros quatro negros escravos, “três dos quais provinham de Benguela: Inácio Maia, Pedro Maia e Manoel Miguel Maia, que pertenciam ao dono do navio”.²²

Boa parte dos marinheiros negros aparece assim, simplesmente arrolada na lista de tripulantes. A maneira pela qual essas listas foram confeccionadas merece alguns comentários. De início, é preciso notar que os primeiros registros portugueses a mencionar os tripulantes nominalmente apareceram na década de 1760, na esteira da legislação que tentou restringir a circulação de pessoas e proibiu o tráfico de escravos para o Reino em 1761. Na folha de abertura do livro referente ao ano de 1767, o escrevente afirmava cumprir um aviso de Sua Majestade à Junta do Comércio em conformidade com as leis “que proibem a passagem das gentes ao Brasil”. Ele passa, então, a fazer matrículas individuais dos membros das equipagens, identificados por nome, filiação, cargo a bordo, naturalidade, idade, há quanto tempo vinham embarcados, eventualmente pelo lugar onde moravam e pelos sinais físicos (estatura, cicatrizes, cor do cabelo, grosso ou magro de corpo, cor da pele e dos olhos etc.).²³ As listas cumpriam, entre outras coisas, a determinação de impedir a entrada de novos escravos, regulamentando a propriedade dos cativos matriculados nos navios mercantes.

Antes de observar uma amostragem retirada desse conjunto, tomemos alguns casos aleatórios. O *São José Rei de Portugal*, navio que saiu de Lisboa com destino a Pernambuco em 3 de julho de 1767, levava 51 tripulantes, entre oficiais e marinheiros

²² CANDIDO, Mariana Pinho. **Fronteras de esclavización: esclavitud, comercio e identidad en Benguela (1780-1850)**. México: El Colegio de México, 2011. p. 220.

²³ “1767 - Livro das Matrículas dos Marinheiros”. **Arquivo Nacional da Torre do Tombo**, Fundo Junta do Comércio (doravante ANTT/JC), livro 1, fls. 1-1v.

comuns. Neste navio, um dos tripulantes era o capelão João Coelho de Couto, natural do Porto, de 38 anos, que embarcava pela primeira vez e foi descrito como um homem de “estatura mais que ordinária, magro, trigueiro, olhos grandes e pardos, e sem defeito”.²⁴ Os registros da Junta do Comércio dão a conhecer muitos dados sobre os homens brancos da tripulação, já que reiteradamente podemos ler que gente graduada como o cirurgião Antonio de Souza Ferreira, vindo no *Santa Ana e São Francisco Xavier* em 1771, era natural do bispado de Lamego, tinha 42 anos de idade, embarcava havia 18 anos e era de “estatura quase ordinária, rosto redondo carnosos, olhos pardos, barba presa e crespa, cabelos pretos com alguns brancos”.²⁵ Já o capitão do *S. Pedro de Rates e Santa Quitéria*, José Pereira de Miranda, tinha 43 anos em 1776, data em que contava 30 anos de trabalho no mar e era de “estatura pouco mais de ordinária, cheio de corpo, rosto comprido, moreno, olhos pardos, sobancelhas grossas, bastante barba, usa de cabeleira”.²⁶

Dados dessa natureza, seriados, permitem numerosos cruzamentos. Por eles, podemos saber de onde provinham os mareantes portugueses a partir de meados do século XVIII, bem como suas idades nos diferentes graus da hierarquia de bordo, suas funções e aparências físicas. Assim fazendo, estaremos cumprindo uma agenda que a historiografia tem deixado de lado. Como comentou Russel-Wood, os historiadores tem o dever de buscar indivíduos, grupos e setores sociais que fundamentaram o império português, retirando os homens comuns do esquecimento coletivo e do anonimato e avaliando “a contribuição dessas pessoas para a sociedade dos impérios e dar-lhes o crédito que há tanto lhes é devido”. Algo semelhante ao aventado por Gervase Clarence-Smith acerca do comércio negreiro, mas que podemos ampliar para toda a marinha mercante lusa, ao afirmar que “os marinheiros portugueses foram talvez o principal contributo dado pela Metrópole ao tráfico de escravos”.²⁷

Ocorre que esses mesmos registros de tripulações são muito menos detalhados quando se tratava de marinheiros escravos ou forros, eles também construtores do

²⁴ “1767 - Livro das Matrículas das equipagens dos navios”. ANTT/JC, livro 1, fl. 30.

²⁵ “Relação dos oficiais e mais pessoas da equipagem do navio *Santa Ana e São Francisco Xavier* que faz viagem para Lisboa” (Pará, 1 de março de 1771). ANTT/JC, Relações de equipagens de navios e passageiros, Maço 1, Caixa 3, fl. 30.

²⁶ “Relação da equipagem da galera *S. Pedro de Rates e Santa Quitéria* que segue viagem para Lisboa vinda do Porto”. (Rio de Janeiro, 30 de abril de 1776). ANTT/JC, Relações de equipagens de navios e passageiros, Maço 2, Caixa 7.

²⁷ RUSSELL-WOOD, A. J. R. **Escravos e libertos no Brasil colonial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 44; CLARENCE-SMITH. Op. Cit., p. 51.

império por meio de seu trabalho a bordo. Nos mesmos navios em que os oficiais brancos foram descritos detalhadamente, obtemos dados mais grosseiros de forros e escravos no ato da matrícula. José Gonçalves Rosa, preto forro e cozinheiro no *São José Rei de Portugal*, era natural da Costa da Mina, tinha mais de 40 anos, embarcava havia mais de 20, assinou em cruz e dele não se fez nenhuma descrição.²⁸ De Alexandre Ferreira, servente no *Santa Ana e São Francisco Xavier*, sabemos apenas que era um “preto escravo” de Antonio de Souza Ferreira (o cirurgião descrito acima), natural de Moçambique, que “mostra ter 30 anos” e embarca a dois.²⁹ Os exemplos poderiam ser arrolados à exaustão: Antonio Soares, “homem preto natural da Paraíba, forro, de idade de vinte anos, embarca a três e meio”, era grumete no *Senhora da Conceição, São José e São João Baptista* em viagem de Lisboa a Pernambuco em 1767. Seu tempo como grumete ou moço poderia se estender bastante até alcançar o posto de marinheiro, continuando por muitos anos a ser considerado um homem de pouca prática nos serviços de bordo, subindo às gáveas e fazendo outros trabalhos, podendo ser de moço de botica, dos cabos, de governo, do leme, das luzes (responsáveis pela limpeza e conservação das lanternas, faróis e outras luzes de bordo), do paiol, de vassoura (ou limpeza, também chamados de pajens), de convés ou de gávea.³⁰

Na mesma viagem também trabalhou o cozinheiro Pedro Pereira, “homem preto” natural de Cabo Verde, que fora escravo de Antonio Pereira Soares, “de quem apresentou carta de alforria” assinada dois anos antes. Desde então vivia embarcado, tendo na ocasião mais de cinquenta anos de idade. O forro Manoel da Cruz de Jesus, cozinheiro mina, embarcava havia 12 anos quando foi matriculado no *N. S. da Ínsula, Santo Antonio e Almas* em 1775, seguindo viagem do Rio de Janeiro para Lisboa. Igualmente sem indicação de sinais veio matriculado no *Santíssimo Sacramento e N. S.*

²⁸ “1767 - Matrículas das equipagens dos navios”. ANTT/JC, livro 1, fl. 30.

²⁹ “Relação dos oficiais e mais pessoas da equipagem do navio *Santa Ana e São Francisco Xavier* que faz viagem para Lisboa” (Pará, 1 mar.1771). ANTT/JC, Relações de equipagens de navios e passageiros, Maço 1, Caixa 3, fl. 31.

³⁰ Conforme as definições contidas em CAMPOS, Maurício da Costa. **Vocabulário marujo**. Rio de Janeiro: Of. de Silva Porto, 1823. p. 62 e 76; LEITÃO, Humberto & LOPES, José Vicente. **Dicionário da linguagem de marinha antiga e atual**. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963. p. 278-279; FREITAS. **Novo dicionário de marinha de guerra e mercante**. Lisboa: Imprensa Silvana, 1855. p. 209; ESPARTEIRO, Antônio Marques. **Dicionário ilustrado de marinharia**. 2ed., Lisboa: Clássica, 1943. p. 110; AMORIM, João Pedro d'. **Dicionário da Marinha**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841. p. 177.

da Lapa João Antonio Correa, pardo forro natural de Lisboa, com 21 anos de idade e embarcado havia 4 anos.³¹

Em 1767, o preto Manoel Ramos vinha como calafate do *Santa Rosa e Senhor do Bonfim*. Sua função podia ser exercida a bordo ou em terra, nos estaleiros e ribeiras, e exigia habilidades para tapar qualquer abertura que permitisse a infiltração de água marinha, o que fazia utilizando ferramentas próprias para inserir estopa, breu ou sebo nas frestas. Junto com os carpinteiros, os calafates compunham o grau de *mestrança*, o mais elevado dentre os marinheiros. Ramos era cativo de Joaquim Ramos de Azevedo, homem que não estava embarcado no navio em questão. Sua matrícula informa que ele “mostra ter 25 anos”,³² deixando em aberto a questão: qual o significado de “mostra”? É o mesmo que aparenta, sem dúvida, mas Manoel não falava, não fazia sinais nem conseguia se comunicar por outros meios? É difícil acreditar que ele não dominasse a língua portuguesa, pois embarcava havia 13 anos, oito dos quais no mesmo navio que, desta feita, seguia de Lisboa a Angola.

Se observarmos apressadamente esses registros pouco minuciosos quando tratam dos marinheiros negros, a ausência dos mesmos sinais identificadores inscritos quando se descreviam os marinheiros brancos pode ser entendida como um traço da cultura dos europeus. Mas é difícil crer que um português comum do século XVIII não conseguisse descrever um homem de cor negra, considerando a convivência cotidiana dada pela presença deles no Reino, pelas constantes viagens à África e pela escravidão nos domínios coloniais. Em tempos muito mais recuados, o padre Francisco Álvares, que teria se avistado com o legendário Preste João em uma embaixada lusa à Abissínia na década de 1520, fora capaz de fazer dele uma descrição detalhada e, curiosamente, usando as mesmas categorias que a matrícula dos marinheiros utilizava no século XVIII:

Na idade, cor e estatura é de homem mancebo não muito preto, seria de cor castanha ou de maçã baionesa, não muito parda e em sua cor bem gentil

³¹ “1767 - Livro das Matrículas dos Marinheiros”. ANTT/JC, livro 2, fls. 8 e 9v, respectivamente; “Relação da equipagem da corveta *N. S. da Ínsula, Santo Antonio e Almas* que segue viagem para a cidade de Lisboa” (Rio de Janeiro, 21 de março de 1775). ANTT/JC, Relações de equipagens de navios e passageiros, Maço 2, Caixa 8; “Relação da equipagem do navio *Santíssimo Sacramento e N. S. da Lapa* que segue viagem para os portos de Cabo Verde, Bissau e Maranhão” (Maranhão, 10 de novembro de 1776). ANTT/JC, Relações de equipagens de navios e passageiros, Maço 2, Caixa 8.

³² CAMPOS. Op. Cit., p. 30 e 71; AMORIM. Op. Cit., p. 76; ESPARTEIRO. Op. Cit., p. 45-46; LEITÃO, & LOPES. Op. Cit., p. 275; “1767 - Livro das Matrículas dos Marinheiros”. ANTT/JC, livro 2, fl. 28.

homem, mediano de corpo. Diziam ser de idade de 23 anos, ele assim o parece. Tem o rosto redondo, grandes olhos, o nariz alto no meio e começa de lhe nascer barba (...).³³

Se o registro dos marinheiros se fazia apenas pela vista do escrevente da Junta do Comércio, a dificuldade em descrever um homem negro poderia ser explicada tal como foi, décadas depois, por um jovem militar alemão empregado nas tropas de Pedro I, no Brasil, que afirmava serem os negros como os carneiros: “não têm fisionomias próprias, a diferença de feições é tão pequena entre eles que isso só não basta para distingui-los uns dos outros. Parecem-se tanto que é fácil confundi-los”.³⁴ A explicação é insatisfatória, além de obviamente racista. Schylichthorst, o narrador em questão, convivendo ou não com pessoas de cor diferente da dele, tinha má vontade com tudo que ultrapassasse os limites de sua terra natal. Mas outros viajantes estrangeiros, com passagens pela Lisboa setecentista, haviam sido capazes de distinguir Rosa, a preta favorita de D. Maria I, como “beijuda e de nariz esborrachado”, como vimos anteriormente. Ao longo do século XIX, os anúncios de fuga de escravos costumavam ser bem mais detalhados, o que indica que os brancos eram capazes de descrever os negros, sobretudo quando se tratavam dos *seus* escravos negros.³⁵

A ausência de discriminação dos traços físicos nas matrículas de equipagens soa como o cumprimento da vontade dos senhores de escravos. Estes, querendo eventualmente substituir um cativo por outro nas matrículas, não desejariam ver os traços físicos mais característicos de seus escravos arrolados em um documento oficial, pois isso poderia dificultar a entrada de outros em viagens futuras desde as restrições impostas pela lei de 1761. Mas esta explicação é parcial e não dá conta de tudo, pois negros forros também não tiveram os dados referentes à descrição física preenchidos nas matrículas de marinheiros.

³³ ÁLVARES, Francisco. Verdadeira informação das terras do Preste João das Índias (1ed.: 1540), reproduzido em SILVA, Alberto da Costa e (org. e notas). **Imagens da África, da Antiguidade ao século XIX**. São Paulo: Cia. das Letras, 2012. p. 129.

³⁴ SCHYLICHTHORST, Carl. **O Rio de Janeiro como é (1824-1826): uma vez e nunca mais. Contribuições de um diário para a história atual, os costumes e especialmente a situação da tropa estrangeira na capital do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2000. p. 145-146.

³⁵ Luiz Geraldo Silva abre seu belo capítulo “Cativo a bordo” tratando justamente da descrição de Anselmo, um escravo marinheiro fugido no porto do Recife. SILVA, Luiz Geraldo. **A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)**. Op. Cit., p. 155-156.

Marinheiros forros

Tanto os forros como os escravos arrolados nas listas raramente tiveram suas peculiaridades físicas descritas nos documentos de matrícula de equipagens. Vejamos, primeiramente, o que esses registros informam sobre os forros. A amostragem inclui 62 homens nessa condição: 17 pardos, 42 pretos e 3 sem alusão à cor.

Os pardos quase nunca tiveram registrados seus estados civis ou os nomes de seus pais. Para apenas um deles há esta última informação – um português de Viana chamado Manoel de Sena Viana, 22 anos em 1767 e quatro de embarque.³⁶ Doze desses pardos forros cumpriam a função de serventes a bordo, enquanto outros cinco não tiveram suas ocupações discriminadas. Cinco dentre eles eram portugueses (de Lisboa, Porto, Calhandriz e Viana), um de Cabo Verde e três da América portuguesa (dois do Grão-Pará e um de São João del Rei, capitania de Minas Gerais); oito não tiveram seus locais de nascimento registrados. Sete homens foram descritos fisicamente, enquanto para os demais não houve preenchimento desse dado. Os cabelos frisados eram a característica que mais chamava a atenção dos escrivães, seguida da cor trigueira e dos olhos pardos como suas peles. As estaturas eram variadas (de ordinária para mais ou para menos). Tratava-se de homens na faixa dos 20 anos, exceto por dois de 39 anos (Julião Peixoto, de Calhandriz, e Francisco M. Pobo ou Polo, o mineiro) e um de 17 anos (nascido no Porto). Dois deles eram minimamente alfabetizados, já que assinaram suas matrículas: o já citado Manoel de Sena Viana e Francisco Antonio (24 anos em 1767, paraense). Quatro dentre esses homens eram marinheiros inexperientes: três de primeira viagem (José Dionísio, 20 anos, Vicente Ferreira e Custodio de Souza, ambos de 23) e um que embarcava pela segunda vez – Antonio Thomas dos Santos, de 17 anos. Os demais tinham entre três e dez anos de vida no mar, o que não lhes valeu para subir na hierarquia, já que nenhum deles passou do grau de servente, como vimos acima.³⁷ Em outras marinhas, essa possibilidade também era restrita e chamava a atenção dos passageiros. Edouard Manet narrou que, no navio que o trouxe da França ao Brasil, havia um camareiro negro entre os 26 tripulantes. Nesse posto, o homem encarregava-se da disciplina dos grumetes e aprendizes, “os quais são tratados a socos e

³⁶ “Matrículas das Equipagens dos Navios” (7 de agosto de 1767, navio *São Luís*), ANTT/JC, livro 1, fl. 52v.

³⁷ As informações sobre os pardos forros, salvo por indicação em contrário, foram retiradas de diversos documentos contidos em ANTT/JC, *Relações de equipagens de navios e passageiros*, livro 1 e maço 1, caixas 2, 5, 6, 7 e 8.

pontapés; o que (...) os torna extremamente obedientes. O camareiro, que, como já te disse, é negro (...) não os poupa de umas boas surras quando saem da linha”. Nos navios portugueses, a cor da pele, confundida com a condição social, impedia negros de se tornarem gente de “habita, rufo e volta na habita”, antiga gíria maruja para designar pessoa de alta categoria.³⁸

Como primeiro exercício, podemos contrapor os dados destes forros pardos aos dos negros na mesma condição. Dos 42 pretos forros da amostra, nenhum teve registrado seu estado civil e apenas um teve assinalado os nomes do pai e da mãe – o baiano Santos Xavier, de 18 anos e marinheiro de primeira viagem³⁹ – sinal de que seus pais eram formalmente casados ou viviam em concubinato. Cinco deles vinham como cozinheiros, outros cinco eram “moços”, 23 eram serventes e nove não tiveram a função a bordo registrada. Neste caso, como no dos pardos forros, a ausência de menção à ocupação não sugere que esses homens fossem mais graduados do que serventes. Seguramente, eram marinheiros comuns, assim como os que mereceram o registro de serventes. Os pretos forros haviam nascido sobretudo na África: sete eram de Angola, um de Benguela, outro de Bissau, sete de Cabo Verde, um do Congo e nove da Costa da Mina. Nove outros eram naturais da América portuguesa (um da Bahia, dois da Paraíba, dois de Pernambuco, três do Rio de Janeiro e um de Santos, São Paulo), enquanto três eram nascidos no Reino (dois em Lisboa e um no bispado de Braga), sendo que para quatro homens não há informação acerca da naturalidade. Quando aos traços físicos, sabemos apenas como era João Roiz, de 20 anos de idade e seis de vivência marítima: de “estatura menos de ordinária, rosto comprido, nariz longo, cabelo preto frisado”. Para os 41 restantes, não se fez menção a sinais físicos exceto a cor da pele.

O grau de conhecimento da escrita não era diferente daquele dos pardos forros. O paraibano Antonio Soares, de 20 anos de idade e 3,5 anos de experiência no mar, ao ler os dados de sua matrícula, “tudo jurou e assinou”. O angolano de 24 anos Christovão da Silva, Manoel da Luz dos Anjos (natural de Bissau) e o caboverdiano Francisco Lopes, os dois últimos de 18 anos e todos embarcados em uma viagem de Lisboa a

³⁸ MANET, Edouard. **Viagem ao Rio: cartas da juventude (1848-1849)**. 2ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2008. p. 18 e 22; LEITÃO & LOPES. Op. Cit., p. 3. Para uma discussão sobre cor e condição social na América portuguesa do século XVIII, ver LARA, **Fragmentos setecentistas**, Op. Cit., p. 131 e ss.

³⁹ Matrículas das Equipagens dos Navios (1 de maio de 1767, navio *N. S. da Piedade das Chagas*). ANTT/JC, livro 1, fl. 8.

Bissau em 1767, também assinaram seus registros.⁴⁰ Os demais forros assinaram em cruz ou o espaço foi simplesmente deixado sem preenchimento.

As idades dos embarcados nesta categoria se mostraram bem mais variadas, remetendo a possibilidades que os registros permitem apenas especular. O preto forro mais jovem que encontrei foi o servente Brás Lopes, caboverdiano de 14 anos que fez sua primeira viagem navegando do Rio de Janeiro a Lisboa em 1776.⁴¹ O mais velho foi o servente paraibano Francisco Pedro, de incríveis 81 anos, 60 deles engajado em embarcações sem conseguir qualquer ascensão profissional.⁴² Não pude saber desde quando ele era forro, mas Francisco provavelmente viveu grande parte de sua vida como escravo. E escravos não costumavam mudar de função a bordo, exceto indo de moços a serventes, marinheiros ou, quando muito, cozinheiros em navios mercantes. Alguns foram mencionados em relatos de viajantes. Um deles foi descrito com certo temor por Thomas Ewbank ao rumar para o Rio de Janeiro em 1845 num vapor tripulado por onze homens: “negro, enorme, vestindo um pontudo gorro vermelho, camisa da mesma cor agourenta, com as mangas enroladas acima do cotovelo, pernas nuas e uma faca na mão, o cozinheiro bem poderia assustar outros corações além dos das galinhas”.⁴³ O pastor Hill, a bordo de um navio inglês que capturou um negreiro no Canal de Moçambique em 1843, narrou o despreparo de Cato “nosso cozinheiro mulato, atarefado, naquela luz imperfeita, entre panelas e chaleiras, fazendo um fogo na cozinha para preparar nosso café da manhã”.⁴⁴

As médias etárias dos forros são apresentadas a seguir.⁴⁵

⁴⁰ Matrículas das Equipagens dos Navios (3 de julho de 1767, navio *N. S. da Conceição, São José e São João Baptista* e 7 de junho de 1767, corveta *São Pedro Gonçalves*). ANTT/JC, livro 1, fl. 43v. e livro 2, fl. 8, respectivamente.

⁴¹ “Relação da equipagem da galera *N. S. de Nazaré e Santo Antonio* que segue viagem para Lisboa”. ANTT/JC, Relações de equipagens de navios e passageiros, Maço 1, Caixa 7, 3 de junho de 1776.

⁴² “Relação dos oficiais, e mais equipagem da nau *Princesa do Brasil*, que segue viagem para a cidade de Lisboa” (Rio de Janeiro, 29 de novembro de 1776). ANTT/JC, Relações de equipagens de navios e passageiros, Maço 1, Caixa 8.

⁴³ EWBANK, Thomas. **Vida no Brasil; ou Diário de uma visita à terra do cacaeiro e das palmeiras, com um apêndice contendo ilustrações das artes sulamericanas antigas**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976. p. 24.

⁴⁴ HILL, Pascoe Grenfell. **Cinquenta dias a bordo de um navio negreiro**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006. p. 89.

⁴⁵ As informações sobre forros e escravos, nesta e nas próximas tabelas e ao longo do texto, salvo indicação contrária, foram retiradas de diversos documentos contidos em *Relações de equipagens de navios e passageiros*, ANTT/JC, Livros 1 e 2; Maço 1, Caixas 1, 2, 3, 5, 6, 7 e 8, cobrindo o período de 1767 a 1776.

TABELA 1 – IDADES DOS PRETOS FORROS EM NAVIOS LUSOS

FAIXA ETÁRIA	Nº DE REGISTROS	FAIXA ETÁRIA	Nº DE REGISTROS
14 anos ou menos	1	De 36 a 40 anos	3
De 15 a 19 anos	5	De 41 a 45 anos	3
De 20 a 25 anos	10	De 46 a 50 anos	2
De 26 a 30 anos	7	De 55 a 60 anos	1
De 31 a 35 anos	3	Mais de 60 anos	1

Para outros seis homens, as idades não foram informadas. Com os dados de que dispomos, a faixa etária dos 20 aos 30 anos, tal como entre os pardos forros, era a que reunia o maior número de homens, representando quase a metade dos registros. O trabalho no mar, efetivamente, era exercido por homens jovens e fortes o bastante para suportar cargas, longas horas de serviço diário e um tempo dilatado de suas vidas a bordo e em condições muitas vezes insalubres, com imensas variações climáticas e pouco alimento e água disponíveis.⁴⁶

De idades variáveis, esses homens também acumulavam tempos diferentes na vida marítima. Três deles eram de primeira viagem, três de segunda, um já tinha feito três viagens e outro embarcara mais de 20 vezes, embora não saibamos em quanto tempo. Os demais acumulavam de um a 60 anos de experiência.

TABELA 2 – TEMPO DE ENGAJAMENTO DOS FORROS EM NAVIOS MERCANTES

EXPERIÊNCIA MARÍTIMA	Nº DE PRETOS FORROS REGISTRADOS
1 a 5 anos	13
6 a 10 anos	10
11 a 15 anos	4
16 a 20 anos	3
Mais de 20 anos	2

Esses dados, ainda que sistematizados a partir de uma amostragem reduzida, indicam que a vida útil dos trabalhadores marítimos nos graus mais baixos, sempre ocupados por forros (e por escravos, como veremos adiante), situava-se em torno de 10 anos. Quase 3/4 dos pretos forros tinha esse tempo de experiência de trabalho no mar, e poucos conseguiam suportar a faina por mais tempo – o que torna ainda mais incrível a história do velho Francisco Pedro, mencionada anteriormente.

⁴⁶ Para uma reflexão mais alongada acerca da saúde dos homens do mar, ver RODRIGUES, Jaime. Saúde alimentar no Atlântico nos séculos XVI ao XVIII. In: CRISTOFORIS, N.; FASANO, L.; OTERO, M. R. e VALINOTI, B. (orgs.). **Actas de las VIII Jornadas de Historia Moderna y Contemporánea: encuentros entre la política, la economía, la cultura y la sociedad**. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras - Universidad de Buenos Aires, 2012.

Marinheiros escravos

De acordo com Candido, as matrículas de equipagens de navios lusos entre as últimas décadas do século XVIII e as primeiras do XIX listam 230 escravos em um universo de 8.441 tripulantes. Colhi dados que compõem uma amostra de 102 deles, com a intenção de analisar o perfil desse contingente.⁴⁷

A julgar pela amostragem, não interessava aos escrivães a informação sobre o estado civil dos marinheiros escravos. Apenas o português Antonio Franco, casado com Anna Franca, teve esse dado preenchido. Os mais de cem escravos restantes, que não tiveram o campo sobre o estado civil preenchido, deveriam compartilhar a experiência comum entre pessoas nessa condição social: eram solteiros aos olhos da Igreja, mas nada os impedia de ter companheiras em terra nos locais para onde eventualmente retornavam, entre uma viagem marítima e outra. No registro dos escravos em Portugal do século XVIII, a filiação aparecia quando era sabida: simples, “no caso de pai desconhecido, o que é frequente, e dupla, para os casais abençoados pela Igreja ou vivendo em concubinato, o que é mais frequente, pois os donos, de maneira geral, não olhavam com benevolência os casamentos de escravos e tentavam embargá-los”.⁴⁸ Nenhum escravo mereceu esse registro nas matrículas de equipagens.

A bordo, os escravos cumpriam funções braçais em postos hierarquicamente baixos, tal como ocorria com os forros. Eram calafates (um caso), cozinheiros ou serventes destes (3), serventes (45), mancebos (9) ou grumetes (4), independentemente de suas idades e experiência no trabalho.

Considerando os locais de nascimento, a escravidão marítima era alimentada fortemente pelo tráfico africano, como a tabela a seguir indica. Ainda que esse comércio tenha sido proibido em Portugal em 1761, nos circuitos da navegação com passagens pelo Reino a presença africana continuava ostensiva.

⁴⁷ As informações sobre os escravos citadas no corpo do texto e nas tabelas a seguir foram retiradas de diversos documentos contidos em *Relações de equipagens de navios e passageiros*, ANTT/JC, Livros 1 e 2; Maço 1, Caixas 1, 2, 3, 5, 6, 7 e 8, cobrindo o período de 1767 a 1776.

⁴⁸ LAHON, Didier. **O negro no coração do Império: uma memória a resgatar**. Lisboa: Casa do Brasil; Ministério da Educação, 1999. p. 47.

TABELA 3 – NATURALIDADE DOS ESCRAVOS EMBARCADOS EM NAVIOS LUSOS

LOCAL DE NASCIMENTO	Nº DE TRIPULANTES ESCRAVOS	LOCAL DE NASCIMENTO	Nº DE TRIPULANTES ESCRAVOS
África	43	Portugal	8
Angola	19	Lisboa	5
Benguela	2	Setúbal	2
Congo	1	Viana	1
Cabo Verde	7	Caparica	1
Costa da Mina	9		
Guiné	1		
Moçambique	4		
Ásia		América	
Índia	1	Portuguesa	1
		Bahia	
Não consta: 49			

À exceção de João Ferreira, “alto e refeito do corpo”, preto que não sabemos onde nascera e que havia 20 anos trabalhava no mar no “exercício de mancebo”,⁴⁹ todos os demais escravos não foram descritos fisicamente nas matrículas das equipagens dos navios.

Os escravos sequer escreviam seus nomes: a frequência de assinaturas deles é ainda menor do que a constatada entre os forros. Em geral, o campo da assinatura não está preenchido ou a notação informa de que o escravo “assina em cruz”. A única exceção é reveladora do ânimo dos escreventes para com a matrícula dos cativos: o pardo Antonio Rodrigues de Faria, de 24 anos, escravo do capitão do *Santa Rosa e Senhor do Bonfim* na rota Lisboa-Luanda, assinou seu nome. Seguindo a rotina, o escrevente anotou que ele assinou em cruz, mas a assinatura logo abaixo desmente essa inscrição.⁵⁰

Que importância teria a alfabetização dos escravos e dos forros? Alguns historiadores têm lidado com a circulação desses homens pelos domínios lusos e a forma pela qual eles podiam espalhar rumores e notícias indesejáveis para os senhores,

⁴⁹ *Matrículas das Equipagens dos Navios* (3 de julho de 1767, navio *S. José Rei de Portugal*). ANTT/JC, livro 1, fl. 26.

⁵⁰ *Matrículas das Equipagens dos Navios* (3 de junho de 1767). ANTT/JC, livro 2, fl. 31v. Grafo “escrevente” ao invés de “escrivão” tendo em mente a distinção apontada entre esses cargos por António Gregório de Freitas, para quem escrivão era o “oficial de fazenda encarregado da receita e despesa dos navios de guerra”, enquanto o escrevente trabalhava nos navios mercantes “debaixo da direção da sobrecarga”. Entre suas funções estava a de “ter um livro diário (...) no qual deve registrar os aprestos, aparelhos e vitualhas do navio; as fazendas que se carregam e descarregam, os nomes dos passageiros, os fretes, e direitos por eles devidos, o rol da equipagem com as respectivas soldadas, os nomes dos que morrem nas viagens, as compras feitas para o navio, e geralmente quanto respeita à despesas da viagem (...)”. FREITAS, Antonio Gregório de. Op. Cit., p. 181.

tais como as leis sobre a escravidão editadas em Portugal na época pombalina, conforme destacou Venancio. Na Paraíba, ao reprimir uma revolta em 1773, as autoridades descobriram que negros livres e alfabetizados com ocupações manuais formaram um grupo para debater, entre outros assuntos, as leis promulgadas naqueles anos.⁵¹ A alfabetização de escravos e forros nos domínios lusos era sabidamente pequena, mas os poucos que detinham essa habilidade, se assim o desejassem, tiveram chances de potencializar seu papel de linha de transmissão de informações que não convinham à ordem escravista, sobretudo na condição de marinheiros. Os autores de *Cidades negras* destacaram a forma pela qual os portos marítimos foram articulados culturalmente pela experiência dos marujos: “Navios, conveses e portos constituíram espaços improvisados de comunicações, gestações de culturas étnicas, criação de linguagem e percepções políticas originais”. A partir de baías, rios e lagoas das cidades negras, muitos escravos se engajavam em atividades atlânticas, indo parar em lugares distantes. Os autores atentaram ainda para o fato de que, nos anúncios de fugas publicados em jornais durante a primeira metade do século XIX, era comum os senhores alertarem os oficiais “para não receber escravos fugitivos como marinheiros ou embarcados, mas a reiteração desses apelos indica que os mestres dos navios não eram muito sensíveis a esses reclamos”.⁵² Na capital portuguesa, lugares como o Bairro Alto, a Alfama e a Mouraria da primeira metade do século XIX eram espaços diferentes da cidade convencional. Ali, havia gírias próprias e era sobretudo de noite que mais se notavam as fronteiras entre a boêmia e a sociedade respeitável. Prostitutas, fadistas, marialvas, toureiros, boleiros, vagabundos e marinheiros tinham os seus mundos característicos: “mantinham uma convivência aberta entre si; independentemente das origens sociais de cada um”.⁵³ Nos bairros à margem do Tejo não era diferente:

Quem passa à tardinha pelo Cais do Sodré, vê do lado do poente, aos pés do quarteirão oposto ao do Hotel Central, dúzias de homens ali aglomerados, ali conversando, e reconhecê-los-á logo por gente do mar: capitães mercantes, e pilotos, e mestres, e barqueiros, e marinheiros, tudo ali se junta diariamente, a falar e a ver o Tejo, e a estudar a aparência meteorológica da barra, e a encontrar amigos, e a saber notícias comerciais, e a entender-se com os

⁵¹ VENANCIO. Op. Cit., p. 11, 169; SILVA, Luiz Geraldo. “Esperança de liberdade”: interpretações populares da abolição ilustrada (1773-1774). *Revista de História*, v. 144, p. 107-149, 2001. p. 136.

⁵² FARIAS, Juliana Barreto; GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio L.; ARAÚJO, Carlos Eduardo M. de. *Cidades negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX*. 2ª ed., São Paulo: Alameda, 2008. p. 47.

⁵³ SÁ. Op. Cit., p. 10.

negociantes; em suma, a labutar no seu ofício. Pois bem: quem aí passar, lembre-se de que há séculos assim é, mais por aqui, mais por ali; reunião aquela essencialmente masculina, e onde nunca aparece o elemento feminino.⁵⁴

Muito provavelmente os marinheiros traziam para locais como esses as notícias dos domínios ultramarinos e as faziam circular nos meios populares, valendo-se da linguagem escrita ou da oralidade.

Se os forros eram pardos ou pretos, com os escravos o quesito cor não era mais variado. Dos 102 homens da amostra, 84 tiveram a cor de suas peles assinaladas – os demais 18 podiam ser de qualquer item da gradação pouco variada que encontramos nas matrículas de tripulantes das últimas décadas do século XVIII. Um mulato foi inscrito: o servente Paulo da Silva, de 28 anos e naturalidade não especificada. Dos quatro pardos, sabemos que um era lisboeta e sobre os demais não temos a informação do local do nascimento. Considerada a naturalidade, os 79 marinheiros escravos pretos da amostra eram predominantemente africanos, sendo apenas 7 portugueses e um soteropolitano.

Tabulando-se as informações sobre as idades desses homens, temos o quadro sistematizado na tabela que se segue.

TABELA 4 – IDADES DOS ESCRAVOS EM NAVIOS LUSOS

FAIXA ETÁRIA	Nº DE REGISTROS	FAIXA ETÁRIA	Nº DE REGISTROS
14 anos ou menos	4	De 36 a 40 anos	5
De 15 a 19 anos	10	De 41 a 45 anos	-
De 20 a 25 anos	29	De 46 a 50 anos	2
De 26 a 30 anos	22	De 55 a 60 anos	1
De 31 a 35 anos	4	Mais de 60 anos	-

Assim como ocorria com os forros, os escravos engajados no trabalho marítimo eram jovens, com forte concentração na faixa até os 30 anos de idade (cerca de 84% dos escravos e 64% dos forros). Quanto ao tempo de embarque, um indicador da experiência marítima, este se mostrou mais equilibrado.

⁵⁴ CASTILHO, Julio de. **A Ribeiro de Lisboa: descrição histórica da margem do Tejo**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1893. p. 522-523.

TABELA 5 – ESCRAVOS E TEMPO DE ENGAJAMENTO EM NAVIOS MERCANTES

EXPERIÊNCIA MARÍTIMA	Nº DE ESCRAVOS REGISTRADOS
Primeira viagem	11
1 a 5 anos	26
6 a 10 anos	18
11 a 15 anos	9
16 a 20 anos	5
Mais de 20 anos	4

Os dados sobre os escravos demonstram uma divisão equitativa, meio a meio, de homens experientes e outros com vivência de embarcados de até 5 anos, muitos dos quais marinheiros de primeira viagem. Alguns casos, não computados na tabela, em vez de indicar tempo de engajamento, remetem à quantidade de viagens feitas pelos marujos com expressões do tipo “três viagens neste navio”, “embarca para Lisboa a primeira vez, e tem navegado para a colônia” e “já embarcou três vezes para a Bahia”. Embora denotem experiência, as expressões impossibilitam uma estimativa mais precisa sobre o tempo de embarque desses trabalhadores, ainda que servissem para a avaliação dos responsáveis por engajar esses homens no trabalho.

Considerações finais

Stuart Schwartz notou que Espanha e Portugal sediavam impérios cujos níveis de mobilidade, movimento e migração “apresentavam raras oportunidades para o movimento individual, e, com tal mobilidade física, oportunidades para mobilidade social e para o afrouxamento dos constrangimentos da lei e da moral”. O olhar do historiador estava focado no clero e nos soldados, na (in)tolerância religiosa e na possibilidade de escapar pela mobilidade. Esses homens movimentavam-se nos vastos espaços com certo desembaraço, beneficiando-se da “inabilidade do Estado ou da Igreja em regular seus comportamentos, expressar ideias dissidentes ou impopulares, contestar as fundações básicas da autoridade ou exercer e expressar um senso de independência intelectual”.⁵⁵

⁵⁵ SCHWARTZ, Stuart. “Vidas entre impérios: movimento e liberdade de consciência no mundo luso-hispânico”. In: FURTADO, Júnia Ferreira (org.). **Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica: Europa, Américas e África**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: FAPEMIG; PPGH-UFMG, 2008. p. 419.

Nessa linha, podemos acrescentar que aos marinheiros forros e escravos essas possibilidades também foram dadas. No caso dos últimos, conquistadas por meio de uma leitura acurada da legislação portuguesa reguladora do tráfico e da escravidão e do estabelecimento de uma rede de solidariedades que incluía – não incondicionalmente – forros, policiais, juízes e membros de irmandades religiosas do Reino na busca por autonomia e liberdade.

A evasão marítima nem sempre garantia a liberdade dos cativos, mas ampliava o grau de autonomia dos marinheiros-escravos ou de escravos que, mesmo não sendo marinheiros profissionais, punham-se a serviço dos capitães e encaravam uma vida nova. O Atlântico podia ser o lugar do aprendizado da escravidão e também o da reinvenção da liberdade para forros ou para escravos em fuga. Vislumbro uma relação entre a travessia e a construção da liberdade/autonomia – ainda que, no mais das vezes, atravessar o Atlântico significasse o contrário disso, ou seja, o desenraizamento e a escravização dos milhões de africanos traficados. A estratégia escrava de alegar conhecimento náutico para se tornar embarcaçõ era conhecida dos capitães, que pouco se importavam em saber se os voluntários eram livres ou escravos. Quanto aos forros, o trabalho na marinhagem apresentava-se como uma das poucas oportunidades de escapar do estigma da escravidão caso continuassem a servir, ainda que com remuneração, nos mesmos lugares e atividade onde haviam vivido suas experiências no cativo.

Referências bibliográficas:

AHLERT, Lucildo e GEDOZ, Sirlei T. Povoamento e desenvolvimento econômico na região do Vale do Taquari, Rio Grande do Sul (1822 a 1930). **Anais das Segundas Jornadas de Historia Económica**. Montevideo: jul.1999. Disponível em http://www.valedotaquari.org.br/agro/sucessao_da_agricultura_familiar/hist-eco-vt-texto3-1822-1930.pdf.

ALADRÉN, Gabriel. Experiências de liberdade em tempos de guerra: escravos e libertos nas Guerras Cisplatinas (1811-1828). **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v.22, n.44, p. 439-458, jul./dez. 2009.

AMORIM, João Pedro d'. **Dicionário da Marinha**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841.

BARREIRO, José Carlos. A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850). **Tempo**, Niterói, v.15, n.29, p. 189-209, jul./dez.2010.

BERLIN, Ira, **Gerações de cativo: uma história da escravidão nos Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Record, 2006.

BERUTE, Gabriel Santos. **Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c.1790-c.1825**. Porto Alegre: UFRGS, 2006 (Dissert. Mestr).

BEZERRA, Nielson Rosa. **Mosaicos da escravidão: identidades africanas e conexões atlânticas do Recôncavo da Guanabara (1780-1840)**. Niterói: UFF, 2010 (Tese Dout.).

BOXER, Charles R. **O Império colonial português (1415-1825)**. São Paulo: Cia. das Letras, 2002.

CAMPOS, Maurício da Costa. **Vocabulário marujo**. Rio de Janeiro: Of. de Silva Porto, 1823.

CANDIDO, Mariana P. Different Slave Journeys: Enslaved African Seamen on Board of Portuguese Ships, c. 1760-1820s. **Slavery & Abolition**, v.31, p. 395-409, n.3, 2010.

CANDIDO, Mariana Pinho. **Fronteras de esclavización: esclavitud, comercio e identidad en Benguela (1780-1850)**. México: El Colegio de México, 2011.

CASTILHO, Julio de. **A Ribeira de Lisboa: descrição histórica da margem do Tejo**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1893.

CHAVES, Castelo-Branco. **Portugal nos séculos XVII e XVIII: quatro testemunhos**. Lisboa: Lisóptima, 1990.

CLARENCE-SMITH, Gervase. **O terceiro império português (1825-1975)**. Lisboa: Teorema, 1990.

ESPARTEIRO, Antônio Marques. **Dicionário ilustrado de marinharia**. 2ª ed., Lisboa: Clássica, 1943.

EWBANK, Thomas. **Vida no Brasil; ou Diário de uma visita à terra do cacauero e das palmeiras, com um apêndice contendo ilustrações das artes sulamericanas antigas**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1976.

FARIAS, Juliana Barreto; GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio L.; ARAÚJO, Carlos Eduardo M. de. **Cidades negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX**. 2ª ed. São Paulo: Alameda, 2008.

FREITAS, Antonio Gregório de. **Novo dicionário de marinha de guerra e mercante**. Lisboa: Imprensa Silviana, 1855.

HILL, Pascoe Grenfell. **Cinquenta dias a bordo de um navio negroiro**. Rio de Janeiro: José Olympio, 2006.

JEHA, Silvana Cassab. **A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c. 1822-c. 1854**. Rio de Janeiro: PUCRJ, 2011.

LAHON, Didier. **O negro no coração do Império: uma memória a resgatar**. Lisboa: Casa do Brasil; Ministério da Educação, 1999.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a carreira da Índia**. São Paulo: Cia. Ed. Nacional; Edusp, 1968.

LARA, Silvia Hunold. **Fragments setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa**. São Paulo: Cia. das Letras, 2007.

LEANDRO, José Augusto. Cultura marítima: marinheiros da baía de Paranaguá, sul do Brasil, século XIX. **Revista Internacional de Folkcomunicação**, Ponta Grossa, v.5, n.10, 2007. Disponível em <http://www.revistas.uepg.br/index.php?journal=folkcom&page=article&op=view&path%5B%5D=819&path%5B%5D=626>.

LEITÃO, Humberto & LOPES, José Vicente. **Dicionário da linguagem de marinha antiga e atual**. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.

MANET, Edouard. **Viagem ao Rio: cartas da juventude (1848-1849)**. 2ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 2008.

MOREIRA, Luiz Guilherme Scaldaferrri. **Navegar, lutar, pedir e... receber: o perfil e as concorrências dos capitães das fortalezas de Santa Cruz e de São João nas consultas ao Conselho Ultramarino, na segunda metade do XVII, no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2010. (Dissert. Mest).

PALMER, Colin A. **Human Cargoes: The British Slave Trade to Spanish America (1700-1739)**. Urbana/Chicago/Londres, University of Illinois Press, 1981.

PRÚSSIA, Adalberto da. **Brasil: Amazonas-Xingu**. Brasília: Senado Federal, 2002.

REDIKER, Marcus. **O navio negro: uma história humana**. São Paulo: Cia. das Letras, 2011.

REIS, João José & SILVA, Eduardo. **Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista**. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo: Cia. das Letras, 2005.

RODRIGUES, Jaime. Ferro, trabalho e conflito: os africanos livres na Fábrica de Ipanema. **História Social**, Campinas, v.4/5, p. 29-42, 1997-1998.

RODRIGUES, Jaime. Saúde alimentar no Atlântico nos séculos XVI ao XVIII. In: CRISTOFORIS, N.; FASANO, L.; OTERO, M. R. e VALINOTI, B. (orgs.). **Actas da VIII Jornadas de Historia Moderna y Contemporánea: encuentros entre la política, la economía, la cultura y la sociedad**. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras - Universidad de Buenos Aires, 2012.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. **Escravos e libertos no Brasil colonial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

SÁ, Victor de. **Lisboa no liberalismo**. Lisboa: Livros Horizonte, 1992.

SANTOS, Piedade Braga; RODRIGUES, Teresa e NOGUEIRA, Margarida Sá. **Lisboa setecentista vista por estrangeiros**. Lisboa: Livros Horizonte, 1992.

SCHWARTZ, Stuart. **Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial (1550-1835)**. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

SCHWARTZ, Stuart. “Vidas entre impérios: movimento e liberdade de consciência no mundo luso-hispânico”. In: FURTADO, Júnia Ferreira (org.). **Sons, formas, cores e movimentos na modernidade atlântica: Europa, Américas e África**. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: FAPEMIG; PPGH-UFMG, 2008. p. 429-442.

SCHYLICHTHORST, Carl. **O Rio de Janeiro como é (1824-1826): uma vez e nunca mais. Contribuições de um diário para a história atual, os costumes e especialmente a situação da tropa estrangeira na capital do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2000.

SILVA JR., Carlos Francisco do. **Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)**. Salvador: UFBA, 2011 (Dissert. Mestr. História).

SILVA, Alberto da Costa e (org. e notas). **Imagens da África, da Antiguidade ao século XIX**. São Paulo: Cia. das Letras, 2012.

SILVA, Cristina Nogueira da Silva e GRINBERG, Keila. Soil Free from Slaves: Slave Law in Late Eighteenth- and Early Nineteenth-Century Portugal. **Slavery & Abolition**, v.32, n.3, p. 431-446, set.2011.

SILVA, Luiz Geraldo. “Esperança de liberdade”: interpretações populares da abolição ilustrada (1773-1774). **Revista de História**, São Paulo, v. 144, p. 107-149, 2001.

SILVA, Luiz Geraldo. **A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)**. Campinas: Papirus, 2001.

SILVA, Luiz Geraldo. Vicissitudes de um império oceânico: o recrutamento das gentes do mar na América portuguesa (séculos XVII e XVIII). **Navigator**, Rio de Janeiro, v.3, n.5, p.33-49, jun.2007.

THORNTON, John. **A África e os africanos na formação do mundo atlântico, 1400-1800**. Rio de Janeiro: Campus, 2004.

VALIM, Patrícia. José Pires de Carvalho e Albuquerque, Secretário de Estado e Governo do Brasil: poder, elites e contestação na Bahia de 1798. **Anais da IV Conferência Internacional de História Econômica & VI Encontro de Pós-Graduação em História Econômica**. São Paulo: FFLCH e FEA/USP, out.2012. Disponível em <http://www.cihe.fflch.usp.br/sites/cihe.fflch.usp.br/files/Patricia%20Valim.pdf>.

VENANCIO, Renato Pinto. **Cativos do Reino: a circulação dos escravos entre Portugal e Brasil, séculos 18 e 19**. São Paulo: Alameda; Belo Horizonte, FAPEMIG, 2012.