



## O Tráfico de Escravos entre a Bahia Colonial e a Costa Africana Atlântica: Um estudo dos capitães de embarcações negreiras (1750-1808)<sup>1</sup>

Gabriel Silva de Jesus<sup>2</sup>

**Resumo:** O presente estudo pretende realizar uma análise acerca dos capitães das embarcações negreiras que realizaram o tráfico de escravos entre a Bahia e a região africana ocidental, especialmente Costa da Mina e Angola, no período de 1750-1808, embora a pesquisa não se reduza a esse recorte temporal. Partindo dos testamentos e inventários presentes no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), evidenciamos como esses trabalhadores marítimos executavam as suas atividades comerciais através destas duas praças mercantis. À vista disso, é conhecendo tais trajetórias profissionais que pretendemos contribuir para um maior entendimento do funcionamento do tráfico de escravos realizados pelos habitantes da Cidade de Salvador.

Palavras Chaves: Tráfico de Escravos, Capitães de Embarcação, Salvador

### The Slave Trade between Bahia Colonial and the Atlantic African Coast: Study Notes of the Captains of Slave Ships (1750-1808)

**Abstract:** The present study intends to carry out an analysis of the captains of the slave ships that carried out the slave trade between Bahia and the West African region, especially Costa da Mina and Angola, in the period 1750-1808, although the research is not limited to this time frame. Based on the testaments and inventories present in the Public Archives of the State of Bahia (APEB), we evidenced how these maritime workers performed their commercial activities through these two market squares. In view of this, it is by knowing such professional trajectories that we intend to contribute to a greater understanding of the functioning of the slave trade carried out by the inhabitants of the City of Salvador.

Keywords: Slave trade, Ship captains, Salvador

### Introdução

Nascida para ser a cabeça da América portuguesa nos trópicos, São Salvador ou cidade da Bahia, ao longo de todo período colonial recebeu inúmeros visitantes de diversas partes do globo terrestre, onde paravam no seu porto para reabastecer, equipar ou consertar suas embarcações. O viajante e engenheiro militar francês Amadeo Francisco Frezier, foi mais um desses, entrando seu navio na barra da baía de Todos os Santos em 26 de abril de 1714, no intuito de abastecer a nau de viveres e água e, igualmente, renovar o mastro real e uma grande verga. Estava vindo de uma viagem do Pacífico, visitando o Peru e o Chile. Dessa forma, curioso em saber mais acerca do Novo Mundo, percorreu toda velha cidade da Bahia, tanto a baixa como a alta, achando dos colonos transeuntes,

<sup>1</sup>Agradeço os comentários, críticas e sugestões dos pareceristas anônimos da Revista Entrelinhas.

<sup>2</sup>O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.





pessoas cortês, corretas e bem vestidas, influenciadas pela moda francesa. Em contraste, ao se referir aos negros, escravos e a escravidão, não poupou palavras, escrevendo:

(...) pues las diecinueve vigésimas partes de las personas que se ven son negros y negras, todos desnudos, excepto las partes que el pudor obliga a cubrir, de manera que esta ciudad parece una nueva Guinea. En efecto, las calles están llenas de caras horribles de negros y negras esclavos, a quienes la molicie y la avaricia, más que la necesidad, han trasplantado de las costas de Africa para servir a la magnificencia de los ricos y contribuir a la ociosidad de los pobres, que en ellos descargan su trabajo; de modo que para un blanco hay siempre más de veinte negros. ¡Quién lo creería! Existen tiendas llenas de esos pobres desdichados, que allí se exponen completamente desnudos, y que se compran como animales, sobre los cuales se adquiere el mismo poder, de suerte que por pequeños descontentos se los puede matar casi impunemente, o por lo menos maltratarlos com tanta crueldad como se quiera. No sé cómo puede conciliarse esta barbarie com las máximas de la religión, que los hace miembros del mismo cuerpo que los blancos desde que se los ha hecho bautizar, y que los eleva a la dignidad de hijos de Dios: filii Excelsi omnes; sin duda que no quieren dejarse convencer de esta verdad, pues estos pobres esclavos son demasiado maltratados por sus hermanos, que desprecian esta alianza (FREZIER, 1982, p.257).

Retirando os exageros aí presente, e muitas verdades retratadas, no relato acima encontramos o forte racismo de um europeu branco, manifestando vibrantemente o ideal do escravo igual a negro, conforme às palavras de Alberto da Costa e Silva, “no fim do seiscentos, nos territórios coloniais das Américas e em suas metrópoles europeias, ‘escravo’ e ‘negro’ tinham passado a ser sinônimos”, (COSTA E SILVA, 2011, p.858). Sem dúvida, a Bahia setecentista já era um retrato da cidade mais africana fora da África, “uma nova Guiné”, conforme a lembrança incisiva ou irônica do viajante. Sendo que os negros entrados forçadamente no porto baiano, iriam aumentar os números daqueles que foram arrancados de sua comunidade, passando a serem ressocializados e despersonalizados, cuja existência social agora, ao menos legalmente, pensando no conceito de Orlando Patterson, só existia mediante aquela que não fosse do seu senhor, transformando-se assim num sujeito socialmente morto<sup>3</sup> (PATTERSON, 2008, p.69).

Uma parte desses negros tinham vindos da região africana de Angola, importante região abastecedora de escravos ao porto de Salvador, sendo o comércio intenso ao longo de todo o período aqui recortado (1750-1808). Entretanto, nesta época a maioria dos escravizados aportados em Salvador vinham dos portos africanos denominados de Costa da Mina, que era uma área mais ou menos localizada entre a parte do golfo do Benin tocando os rios Volta e Cotonu, segundo Pierre Verger (VERGER, 2021, p.35). Os

---

<sup>3</sup>Obviamente que para além do conceito “socialmente morto”, os negros escravizados se mobilizaram para lutar contra o sistema, tornando socialmente ativos na resistência contra seus opressores.



capitães negreiros que faziam esse comércio, um dos mais horripilantes de toda humanidade, gostavam de dizer que partiam para fazer a Carreira da África, ou seja, digase, Carreira Africana da Mina, haja vista ser essa uma região com mercado exportador dinâmico e abundante, sobretudo durante o século XVIII e começo do XIX. De fato, os números ao longo da duração do tráfico no porto baiano atestam sua importância, disso se referiu João José Reis em um recente posfácio da obra emblemática de Pierre Verger, breviada de Fluxo e Refluxo, “a Bahia, segundo Verger, teria recebido 1,2 milhão de cativos, 71% dos quais vindos do golfo do Benin. Esses números agora cresceram para mais de 1,5 milhão, o que corresponderia a 32% do tráfico brasileiro” (REIS, 2021, p.862).

Diante dessa breve apresentação, o presente estudo pretende analisar os capitães das embarcações negreiras que realizaram o tráfico de escravos entre a Bahia e a região africana ocidental, especialmente com a Costa da Mina e Angola, no período de 1750-1808.

## **Capitães de embarcações que faziam o tráfico de escravos entre a Bahia e a costa africana atlântica**

A historiografia dedicada aos estudos do tráfico de escravizados na Bahia tem demonstrado pouca preocupação em analisar às trajetórias dos capitães que guiavam às embarcações negreiras, nem tão pouco voltaram suas observações aos outros oficiais marítimos que desempenhavam alguma função numa embarcação negreira, como pilotos, tanoeiros, carapinas, carpinteiros, capelães, etc. Entretanto, existe uma massificante preocupação com os donos de embarcações, sendo na maioria das vezes os chamados homens de negócios, negociantes poderosos na sociedade baiana da época, exemplo de tal situação são os estudos de Alexandre Vieira Ribeiro e Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes (RIBEIRO, 2009; XIMENES, 2012).

Os capitães de embarcações desempenharam um papel fundamental no período de vigência do tráfico de escravos, e isso é evidenciado quando ainda estavam armando uma embarcação no porto baiano, pois era de sua responsabilidade arrumar marujos para tripulação, conseguir alimentos, medicamentos e os materiais navais. Também tinham que organizar boa parte do setor “administrativo” durante a viagem nas naus, como observar o andamento do estoque da alimentação, das outras necessidades básicas, avaliar a carga, cuidar do aparelhamento de defesa dos possíveis ataques, os portos mais



apropriados aos embarques, da segurança, do cumprimento das tarefas por seus subordinados, das variações de comportamentos dos escravos nos porões, etc. De qualquer forma, ficariam responsáveis igualmente em perceber as modificações climáticas, precisamente dos ventos e das marés, essenciais na manutenção da vida de cada um dos tripulantes. Por fim, recaía ainda ao seu ofício, não somente questões da arte de navegar, mas também a execução de funções de cunho religioso, que era uma obrigação dos capelães, mas devido à falta desses, nessas viagens, eram eles que realizavam missas ou faziam a extrema-unção aos mortos nas embarcações. (DOMINGUES, 2011, p.134-161;REDIKER, 2011, p.67)

Alguns dos capitães poderiam armar sozinhos uma embarcação ou mesmo serem donos de uma delas, indicativo concernente ao possível momento de obter uma relativa elevação de capitais, embora pouquíssimos poderiam de fato gozar de uma vida faustosa, situação não evidenciada pelos capitães aqui retratados. O certo era que, muitos se endividavam, passando a ter sérios problemas para quitarem os valores recebidos no empréstimo.

De todo modo, acreditamos existir no tráfico baiano uma realidade destoante ao tráfico de escravos norte-americano, ao menos no período aqui retratado, pois existia uma participação razoável de capitães armando embarcações em sociedades com negociantes. Neste tocante procurou salientar o historiador Marcus Rediker o seguinte:

Ao que parece, relativamente poucos capitães eram sócios-proprietários dos navios e das cargas sob seu controle. De 41 capitães (de 45 navios) para os quais foram escritas cartas com instruções, conhecemos os investidores e proprietários em 39 casos. Apenas quatro desses 39 capitães eram sócios-proprietários. (REDIKER, 2011,p.398)

Embora houvesse essa participação dos capitães como sócios nas embarcações, evidenciada nos testamentos, inventários e no acervo chamado *Trans-Atlantic Slave Trade: a Database (TSTD)*, o mais comum seria a contratação de um capitão pelos negociantes, passando a desempenhar funções estabelecidas de acordo as relações de trabalho do período; grosso modo, ganhando um soldo ao final do seu serviço nos perigosos portos da África Ocidental.

Os capitães não gozavam de uma vida faustosa na sociedade baiana, na observação dos seus inventários e testamentos encontramos uma quantidade limitadíssima de bens, não gozando de grande capacidade para comprar peças de ouro, prata e diamante, móveis,



roupas, escravos, casas, etc. Nem tão pouco obteriam títulos nobiliárquicos. Por vezes eram tidas como profissões manuais, destinada aos especialistas da área.<sup>4</sup>

Eram homens que viveram suas vidas entre a Bahia e a África, navegando pelo atlântico. Muitos deles morreriam nos portos africanos do tráfico, conforme apontam os testamentos. Era muito comum esses homens do mar fazerem seus testamentos antes de uma viagem a um porto africano, rogando a Santíssima Trindade uma boa passagem de sua alma ao mundo do além, na esperança do paraíso. Esse foi o caso, por exemplo, do capitão Jacinto Gomes de Freitas, morador na ladeira da misericórdia de Salvador, estando ainda com saúde e em perfeito juízo, requisições necessárias para abrir um testamento. Como estava de partida para fazer mais uma viagem a Costa da Mina, em 1752, disse: “temendo-me da morte e por não saber a hora e quando Deus nosso senhor será servido de me levar para si, faço este meu testamento”<sup>5</sup>. À vista disso rogava:

Primeiramente encomendo a minha alma à Santíssima Trindade de que a criou, e rogo ao Padre eterno a queira receber como recebeu a de seu unegenito filho estando para morrer na árvore da vera cruz, e a meu senhor Jesus Cristo peço pela sua Sacratíssima Paixão e morte me perdoe meus pecados, e permita pelo seus precioso Sangue lembrar-se de mim agora quando minha Alma deste Corpo Sair, rogo a virgem Santíssima Nossa Senhora Madre de Deus, e todos os santos e santas da Corte do Céu especialmente ao anjo da minha guarda queira para por mim interceder a meu Senhor Jesus Cristo agora e na hora da minha morte porque como verdadeiro fiel e cristão pretendo viver e morrer em a santa fiel caridade crendo tudo o que crê e ensina a Santa Madre Igreja de Roma, e nesta fé espero salvar a minha alma<sup>6</sup>.

O caso do capitão José Pereira da Cruz é um exemplo singular para entender a dinâmica mercantil executada por um capitão de embarcações negreiras na sociedade baiana setecentista. No seu inventário, declarou entre seus bens, algumas letras de riscos, partes de valores de carregações armadas por sua conta, créditos passados na cidade da Bahia aos sujeitos comerciais, aplicações em sociedades nas carregações indo para a Índia, venda de escravos nas Minas Gerais, rolos de tabaco investidos nas carregações das embarcações navegadoras dos ditos portos da Costa da Mina. Desta forma, poderiam

---

<sup>4</sup>Chegamos a publicar um artigo nos Anais da ANPUH 2017, onde afirmamos equivocadamente que os pilotos ou capitães ganhavam títulos nobres da Coroa. Na verdade, utilizamos como argumentação o pesamento de Pereira Oliveira, mas ele alude aqueles navegadores do começo das grandes navegações, onde Portugal conquistou diversos territórios na formação do seu império ultramarino. Essa situação não foi vista na Bahia do século XVIII. Ver em: JESUS, Gabriel Silva de. Pilotos, donos de embarcações e as carregações das carreiras da Bahia para Costa da Mina (1750-1808). Anais Eletrônicos- Anais do XXIX Simpósio Nacional de História – contra os preconceitos: história e democracia-Brasília: ANPUH, 2017.

<sup>5</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Jacinto Gomes, 1752, 03/1147/1616/02.

<sup>6</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Jacinto Gomes, 1752, 03/1147/1616/02.





ser influentes no comércio, tendo habilidades em saber manejar o complicado negócio dos créditos, executariam vendas de escravos ao mercado da capitania de Minas Gerais e tinham contatos comerciais nos distantes portos da Ásia portuguesa<sup>7</sup>.

Mesmo recebendo soldos numa viagem de negócios para as regiões africanas, o ofício de capitão poderia oferecer outros tipos de rendimentos, podendo lucrar nas vendas de rolos de tabaco. O capitão Jacinto Gomes de Freitas declarou o seguinte no seu testamento de 1752: “estou de partida para a Costa da Mina por capitão da Galera Nossa Senhora dos Milagres e São José em que vou ganhando de Soldada seiscentos mil réis e levo de minha praça quatrocentos e tantos rolos”<sup>8</sup>. Na mesma época, o capitão José Pereira da Cruz, tendo um soldo equivalente, fez uma carregação de 500 rolos de tabaco com Theodozio Rodrigues de Farias, cabendo a sua parte 200 rolos avaliados em 646\$760 rs<sup>9</sup>. Nos idos de 1761, o capitão Manoel Ferreira de Oliveira, quando viajou a Costa da Mina na corveta Nossa Senhora da Boa Hora Santa Anna e São Joaquim, somente conseguiu levar trinta rolos de tabaco<sup>10</sup>.

Não somente os capitães poderiam obter lucros nessas negociações, outros tripulantes nos ofícios marítimos levavam tabacos nas suas viagens a Costa da Mina, vide o caso do tanoeiro Vicente José do Sacramento, que ficou devendo ao comerciante Pedro Rodrigues Bandeira, em 4 de novembro de 1801, o frete de 66 rolos de “tabaco da mina”, pagando por frete 24\$000, totalizando 158\$400 rs<sup>11</sup>.

Os tabacos e outras mercadorias levadas pelos capitães nas embarcações poderiam ser utilizados nas compras de escravos nos portos africanos, adquirindo os cativos aos seus próprios interesses. Evidência disso foi encontrada no inventário de Jacinto Gomes de Freitas, deixando na galera Nossa Senhora dos milagres S. José e Almas, onde faleceu, cinquenta escravizados. O testamenteiro Domingos Pereira Bastos, mencionou que “poderá haver no Trapixe quem queira comprar, onde se vendiam por mais avantajado os preços...”. Certamente isso era uma prática recorrente, podendo dela se extrair consideráveis lucros nas vendas<sup>12</sup>.

Esses escravizados foram vendidos em algum “trapixe” instalado no porto baiano, sendo comprados por alguns homens conhecidos na cidade no ano de 1754, exemplo do

<sup>7</sup>APEB, Judiciário, Inventário de José Pereira da Cruz, 1750-1757, 07/3195/09.

<sup>8</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Jacinto Gomes, 1752, 03/1147/1616/02.

<sup>9</sup>APEB, Judiciário, Inventário de José Pereira da Cruz, 1750-1757, 07/3195/09.

<sup>10</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Manoel Ferreira de Oliveira, 1762, 04/2082/05.

<sup>11</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Vicente José do Sacramento, 1802, 04/1774/2244/05.

<sup>12</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Jacinto Gomes, 1752, 03/1147/1616/02.





homem de negócios Bento Fernandez Galiza, um dos traficantes ligados a Costa da Mina, que Adquiriu nove escravos, pagando 860\$000 rs. Outro foi o tesoureiro da Intendência do Ouro da Bahia, Francisco Gonçalves Lima, apoderando-se de uma “molecona” no valor de 78\$000. O tesoureiro de contratos régios, António Rodrigues Leite, ainda obteve uma “moleca” avaliada em 70\$000. O valor total da quantidade dos cinquenta escravizados foi somado em 4:969\$000<sup>13</sup>.

A importância do tabaco nas despesas feitas por uma embarcação nas negociações na Costa da Mina pode ser observada nas anotações de Antônio Caldas sobre a Bahia por volta de 1759, cujas “despesas são quase todas feitas com tabaco”, completando com sedas, açúcar, doces, aguardente, búzios e panículos. Assim, o autor dividiu os gastos em três classes atrelados a quantidade de rolos e o peso das embarcações, ou seja, “sumacas de mil e quinhentos até dois mil, e quinhentos rolos de tabaco, curveta de dois mil, e quinhentos até quatro mil rolos, e navios de quatro até seis mil rolos”. A divisão seguia a separação dos portos, por exemplo, no porto de Ajudá, que era das embarcações de 1.500 até 2.500 rolos, entre outros gastos, pagava-se trinta e dois rolos de tabaco ao rei local, no valor de 320\$000 rs, “aos negros de botar o bando para abrir o negócio um rolo de tabaco”, custando 10\$000 rs, dentre tantos outros gastos (CALDAS,1932, p.504-515).

O tabaco era uma moeda que servia em diversas etapas do tráfico nas costas africanas do atlântico, além de outras funções. Segundo as observações do padre Vicente Ferreira Pires, quando esteve na Costa da Mina, na região do porto do Castelo São Jorge da Mina, no ano de 1796, o tabaco era usado no escambo de alimentos, custando “dez galinhas de seis até dez palmos de tabaco de fumo”. Também poderia comprar ouro, “cada um rolo de tabaco se vende por troca de dez a dezesseis aquís de ouro em pó” (PIRES, 1957, p.09-13). Outra operação feita com o ouro, era a compra de escravos, mediante mais algumas mercadorias.

Empregava-se ainda o tabaco como moeda na compra das canoas que faziam os negócios pelos rios e costas, mencionando o padre duas delas sendo pagas pelos capitães por 32 rolos de tabaco, alcançando cada rolo o valor de 8\$000 até 12\$000 rs, totalizando de 256\$000 ou 384\$000 rs. Para manusear as canoas, precisava-se dos pilotos e remadores, custando ao total 88 rolos, ou seja, gastavam os capitães 44 rolos com dois

---

<sup>13</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Jacinto Gomes,1752, 03/1147/1616/02.





pilotos e vinte remadores, além da alimentação. No que tange especificamente as transações de tabaco por escravos, diz o padre ao passar pelo Cabo Lahou,

Assim mais nos apresentaram alguns cativos, os quais por esta Costa se resgatam a muito cômodo preço, de maneira que um cativo nunca custa mais de 5, 6, até 7 róis de tabaco, que comumente tem cada rôlo duas arrobas e meia, e seus custos na Bahia é de 3000 até 5400 reis. Todo esse negócio se costuma fazer a bordo, em razão da falta que há de Feitorias e Fortalezas nestas terras (PIRES, 1957, p.09-13).

É interessante notar que o tabaco negociado na Costa da Mina era proveniente da Vila de Cachoeira, localizada no Recôncavo da Bahia. Nesse sentido, não sabemos se os capitães tinham acesso direto aos produtores de tabaco da região, mas os negociantes instalados no porto de Salvador compravam tabacos diretamente dos produtores, como foi o caso de Simão Pinto de Queirós, que comprou em 1754 uma quantidade de fumo de Manoel Moreira Duarte, ou seja, dezessete rolos de tabaco de primeira folha para Costa da Mina, totalizando após pagar os gastos do peso e os fretes dos barcos, um valor de 191\$14914. Veja que neste caso existem transações do tabaco de primeira qualidade, “primeira folha”, não sendo de terceira qualidade ou de refugo, como tão bem afirmou a historiografia tradicional do assunto, exemplo de Pierre Verger e Jean Baptiste Nardi.

Para além do fumo, era muito comum carregações de tecidos realizadas pelos oficiais de uma tripulação negreira. Viajando no bergantim São José Americano, em 1800, capitaneado por João Batista, o marinheiro Jerônimo Gonçalves Miller deixou uma dívida no valor de 11\$200, correspondendo a um carregamento do senhor Luis Pereira de França, no qual foi vendido dezesseis panos da costa na Costa da Mina<sup>15</sup>. Enquanto em 1802, encontramos no inventário do marinheiro gege forro, João da Costa Nascimento, “um saco com um letreiro que diz Souza nove panos Nascimento e Serdeira onze panos Santa Anna três panos tudo dentro no dito saco o qual aberto se acharam somente dezoito panos avaliados cinco maiores a mil duzentos e oitenta reis e os treze menores a seiscentos reis cada um e todos em quatorze mil e duzentos reis”<sup>16</sup>. Possivelmente os próprios capitães levavam quantidades de tecidos por sua conta.

Não sabemos a quem pertencia os panos existentes nesses sacos, mas é conhecida a existência de uma ligação mercantil entre os traficantes e os donos de lojas da Salvador Colonial, já que foi comum a participação de alguns lojistas investindo tecidos, dinheiro

<sup>14</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Cachoeira, Manoel Moreira Duarte, 1754/1755,02/649/1106/01.

<sup>15</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Salvador, Jerônimo Gonçalves Miller, 1801,04/1761/2231/01.

<sup>16</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Salvador, João da Costa do Nascimento, 1802,04/1705/2175/05.





ou outras mercadorias no tráfico de escravos na busca de obter algum tipo de lucro, dinamizando o seu capital para além das simples vendas nas lojas fixadas em algum local da cidade. (JESUS, 2020, p.96)

Talvez essa realidade demonstre uma diferença do que ocorreu no tráfico de escravos do atlântico inglês, onde na visão de Marcus Rediker, os marujos empregados numa embarcação negreira, com algum dinheiro sobrando, poderiam “exercer um comércio pessoal – levando consigo alguns produtos locais, como facas ou chapéus com fita, que poderiam ser trocados por mercadorias de maior valor (um papagaio ou uma pequena peça de marfim) na África”(REDIKER,2011, p.236).Na Bahia, provavelmente a renda que sobrava poderia ter sido gasta nas tavernas de bebidas, na compra de escravos, ou no caso dos oficiais marítimos escravos, certamente ajudaria no acúmulo de pecúlio para compra da alforria.

As dívidas adquiridas por ocasião de uma travessia mercantil pelo atlântico foi outra realidade vivenciada pelos capitães de embarcações negreiras. Assim, por exemplo, Manoel Ferreira de Oliveira, apresentou algumas delas quando faleceu ao redor de 1761, havendo o valor de 400\$000 rs recebido através de uma letra de risco pelo senhor Salvador Martins, morador no Cais Dourado. Esse empréstimo foi derivado dos gastos necessários a uma viagem comercial a Costa da Mina, indo o capitão na corveta Nossa Senhora da Boa Hora Santa Anna e São Joaquim, sendo Luiz Gonçalves Lima o senhorio, isto é, o proprietário do navio<sup>17</sup>.

Ao observar as demais dívidas do capitão, encontramos o envolvimento com importantes homens de negócios residentes na Bahia e no reino, exemplo de José Francisco da Cruz, que morava em Lisboa e era um dos principais negociantes residentes em Portugal na época pombalina, aparecendo igualmente seu irmão Joaquim Ignácio da Cruz, residente em Salvador por longos anos no século XVIII. Também tinha recebido um crédito do notável fidalgo José Pires de Carvalho e Albuquerque. Enfim, essa realidade demonstra o livre acesso dos capitães aos indivíduos instalados no topo da hierárquica social da Bahia e de Lisboa, podendo obter créditos consideráveis, uma das condições da dinamização do seu capital<sup>18</sup>.

Já os capitães de embarcações poderiam emprestar algum pecúlio aos tripulantes, realidade demonstrada pelo capitão Manoel Duarte da Silva, operando nas navegações

---

<sup>17</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Manoel Ferreira de Oliveira ,1762, 04/2082/05.

<sup>18</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Manoel Ferreira de Oliveira ,1762, 04/2082/05 .





entre a Bahia e a Costa da Mina no período de 1808. O piloto Domingos José de Faria, residente em Salvador, lhe devia um crédito na quantia de 60\$000 rs. E até mesmo indivíduos de além-mar devia ao capitão, como foi o caso de Manoel da Vera Cruz e Almeida, morador na Ilha do príncipe, deixando de pagar um crédito de 409\$794 rs. Da mesma forma existiam as dívidas perdidas, talvez o capitão ainda esperasse receber do rei do Daomé um “importe de uma cadeira riquíssima de braços, e várias encomendas como consta dos seus assuntos”, avaliados em 560\$516 rs<sup>19</sup>.

No entanto, mesmo podendo movimentar um capital considerável, desfrutando da oportunidade de entrar e sair em círculos mercantis poderosos, esses trabalhadores do mar se constituíam em um grupo de considerável pobreza, como mencionamos acima. Ao menos é isso que desponta nas diversas cenas evidenciadas pela difícil situação em que ficavam suas famílias. Com efeito, recorreremos à declaração da viúva do capitão Manoel Lourenço de Oliveira, Thereza Maria de Jesus, na qual disse “que por morte do dito ficou o seu casal muito atenuado de bem, e onerado de dívidas, sem ficar nele dinheiro algum, de sorte que para o dito capitão se preparar para viagem, que seguiu, o tomou à risco, e nem pode deixar à suplicante outra assistência mais que os limitados lucros semanários de uns poucos escravos”<sup>20</sup>. Ou seja, vivia dos jornais dos seis escravos, mesmo assim reclamava das despesas dadas por eles, sobretudo com doenças.

Longe de ser um caso isolado, em mais de uma ocasião é expressa a realidade pobre dos capitães. Em 1807, o capitão Joaquim da Costa Cernis, morador da rua direita do Santo Antônio Além do Carmo, ao deixar os seus bens, conforme destacou a viúva Clara Maria de Santana, “não chegam para pagamento de todos seus credores”. E nem mesmo restou às vestimentas: “e sendo pela inventariante apresentada alguma roupa de uso do falecido seu marido se lhe não deu valor algum tanto pela sua quantidade e o uso pela qualidade e péssimo estado em que se acha”<sup>21</sup>.

Mais um elemento evidenciando a vida difícil passada pela lida do ofício, é retratada através da falta de pagamentos dos aluguéis das casas de suas moradias. De acordo com o padre Francisco Xavier de Pinna, o capitão Jacinto Gomes de Freitas, em 1752, ficou devendo aluguéis da morada de casas na Ladeira da Misericórdia, 26\$929 rs, correspondendo nove meses e sete dias, em razão anual de 35\$000 rs<sup>22</sup>. Por sua vez, o

<sup>19</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Ana Joaquina de Souza ,1806, 04/1770/2240/10.

<sup>20</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Manoel Ferreira de Oliveira ,1762, 04/2082/05.

<sup>21</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Joaquim da Costa Cernis,1807, 04/1771/2241/12.

<sup>22</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Jacinto Gomes,1752, 03/1147/1616/02.





capitão José Francisco da Cruz, falecido em 1757, e morador na Preguiça, ficou devendo “trinta mil réis aos religiosos de São Bento de aluguel das casas em que morou a quem também se pagaram ou parte da dita quantia pela mais a perderam por não haver bens com que se lhe pagam”<sup>23</sup>.

Portanto, no tocante a situação econômica dos capitães, a realidade do porto baiano divergia de outros portos importantes do tráfico de escravos americanos, como dos portos norte americanos, que na visão de Marcus Rediker, após sobreviver a diversas viagens, poderia um capitão britânico ganhar fortunas nos negócios do tráfico, “principalmente se eles estavam entre os dez por cento que também eram sócios proprietários de seus navios” (REDIKER, 2011, p.396). Por outro lado, Herbert Klein, ao que parece apresentando uma realidade dos capitães da Companhia Holandesa da Índia Ocidental, propôs que “os capitães bem sucedidos podiam obter uma respeitável fortuna em apenas duas ou três viagens” (KLEIN, 2004, p.83).

Tais cenários de relativa estabilidade financeira vivenciada pelos capitães também foi marcado por uma tentativa de diversificação financeira dos seus ofícios a partir da constituição de sociedades mercantis. Ainda que fosse proibida pelo decreto de 18 de março de 1605, conforme notou Pierre Verger, tratou-se de uma prática comum. O capitão

Manoel da Graça do Livramento, por exemplo, ao falecer em 1796 deixou alguns documentos reveladores de uma sociedade com Bapst de Bordeaux e Sénat, o último era genro de um diretor do forte francês em Uidá, Ollivier Montaguère. Essa sociedade possuía seis ações sediada na Ilha do Príncipe, na qual “Manoel da Graça e Bapst tinham direito, cada um, a 3% dos lucros obtidos pelo transporte de escravos feito aos cuidados de Manoel da Graça (uma ação), com o capital de Sénat (quatro ações) e o complemento das atividades necessárias em Bordeaux por Bapst (uma ação)” (VERGER, 2021, p.787).

O Capitão Manoel da Graça do Livramento, que era “homem de cor (pardo)”, costumava fazer seus negócios na Costa da Mina. Em 1783 se envolveu numa confusão com o diretor da Fortaleza de Ajudá por não levar capelão na embarcação, um dos oficiais marítimos obrigados a constarem na tripulação. Na ocasião ele foi salvo de punições severas pelo rei do Daomé (VERGER, 2021, p.786). Tal episódio reforça a existência de comunicações eficazes dos capitães junto aos donos do poder nas costas africanas. Um exemplo dessas redes foi o caso anteriormente citado da dívida de outro rei daomeano

---

<sup>23</sup>APEB, Judiciário, Inventário de José Francisco da Cruz, 1757, 04/1580/2049/04.





gerada pelos pedidos de encomendas de produtos na Bahia. Todavia, encontramos ele como proprietário do bergatim Nossa Senhora da Graça e São João Nepomuceno, na qual navegou a Costa da Mina. A viagem começou em 8 de julho de 1778, começando a comercializar na África no dia 24 de dezembro de 1778, trazendo embarcados 271 escravos, desembarcando somente 251<sup>24</sup>.

Como ativo navegador nessas paragens, em uma documentação referente aos pedidos dos capitães, insatisfeitos com a obrigação de pararem na Ilha do Príncipe quando voltavam da Costa da Mina, não admira aparecer o nome do capitão, embora de uma forma trágica, foi mais um de tantos outros capitães que teve a seguinte perda: “A curveta Senhora da Graça, mestre Manoel da Graça do Livramento, bordejando do mesmo modo, foi parar a ilha de Fernão do Pó, onde deitou a escravatura, e insistindo em vir a Ilha do Príncipe tomar água, quando voltou, não achou escravo algum de quatrocentos e tantos que levava”<sup>25</sup>.

Por essa mesma época, final do setecentos, os relatos dos capitães acerca dos perigos presentes na navegação estiveram atrelados também as ações da pirataria, um dos elementos que causavam prejuízos aos lucros da navegação. Ao navegar para Costa da Mina no bergatim Victoria, tendo como senhorio João Gomes Pereira, o capitão Manoel Duarte da Silva, declarou ter sido roubado no ano de 1798 por ladrões ingleses, ficando a esperar pelo pagamento da tomada<sup>26</sup>. Entretanto, era sabido que na região das Ilhas de São Tomé e Príncipe, neste período, os ataques as embarcações derivavam-se da pirataria francesa, devendo então “evitarem os capitães e mestres de navios e embarcações encontro de inimigos, desviando-se, até com mudança de derrota, dos lugares notoriamente infestados de corso”<sup>27</sup>.

Deve-se reter, todavia, outro fato significativo dos perigos presentes nas viagens dos capitães para a Costa da Mina, aqui manifestado nas rivalidades das nações europeias, especificamente nas poucas cordialidades envolvendo os portugueses e os holandeses no cabo de Lahou, região de muito ouro e escravo, dominada pelos holandeses mediante o triunfo nas guerras contra os lusos na segunda metade do século XVII. Desde então não

---

<sup>24</sup>Disponível em: <<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>> Acesso, 15/01/2022/23:49.

<sup>25</sup>AHU, REPRESENTAÇÃO da Mesa da Inspeção acerca do commercio da Costa da Mina e especialmente sobre o descontentamento dos armadores por causa da imposição de tocarem nas Ilhas de S.Thomé ou do Príncipe, a que se refere o documento seguinte. Bahia 30 de maio de 1800. Cx.:106- Doc.:20.589-20.590.

<sup>26</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Ana Joaquina de Souza ,1806, 04/1770/2240/10.

<sup>27</sup>AHU, REPRESENTAÇÃO da Mesa da Inspeção acerca do commercio da Costa da Mina e especialmente sobre o descontentamento dos armadores por causa da imposição de tocarem nas Ilhas de S.Thomé ou do Príncipe, a que se refere o documento seguinte. Bahia 30 de maio de 1800. Cx.:106- Doc.:20.589-20.590.





deixavam que os portugueses, os antigos invasores, fizessem qualquer tipo de negócio, sendo reprimidos mediante “força de balas e outros desacatos.” Do iminente perigo por qual passaram os personagens abordados ao longo do texto, disse Antônio Caldas:

Isto não só fazem os navios da Companhia mas também os particulares a que eles chamam entrelopos, como fez um destes a galera Jesus Maria José de que era Capitão Antonio José Esteves no ano de 1753 para o de 1754 porque querendo este vender alguns rolos de tabaco a troco de ouro aos negros, que lhe vinham comprar, rigorosamente lhe impediu o Capitão holandês, e instando o português em querer continuar o seu negócio o holandês com maior força de navio, e gente a poder de balas fez ir a bordo do seu navio ao português e o meteu em ferros e o mesmo fez maior parte da gente, deitando grilhões em todos, e depois de lhe passar gente holandesa, o fez navegar em sua Companhia como prisioneiro para o Castelo da Mina, onde chegou com a preza que levava, e lhe parecia tinha bem feito (...) No Castelo porém foi solto o Capitão português, e pleiteando ambos enfim se julgou ser injusta aquela ação, e se lhe mandou entregar o navio com tudo o que lhe pertencia (CALDAS, 1932, p.481-482).

Ao retratar os capitães, avançamos tentando compreender como realizavam as carregações, na movimentação comercial de compras e vendas de escravos conseguiram adquirir valores suficientes para manter o sistema, o ciclo mercantil do vai e vem das embarcações pelo atlântico, na medida do possível permitindo acumulações de capitais que escapavam da concentração dos homens de negócios residentes na metrópole. Portanto, a lógica mercantil analisada doravante ganha outro sentido explicativo como o demonstrado por Fernando Novais, quando observou no tráfico negreiro um setor significativo do comércio colonial, dado que “a acumulação gerada no comércio de africanos, entretanto, fluía para metrópole, realizavam-na os mercadores metropolitanos, engajados no abastecimento dessa ‘mercadoria’” (NOVAIS, 1981, p.105).

O Capitão de embarcação José de Almeida, que exercia também a função de piloto, viveu na cidade da Bahia na segunda metade do século XVIII, morrendo em uma de suas travessias rumo a Costa da Mina no ano de 1795. Em seu testamento, arrolado em 2 de maio de 1795, declarou ser natural da Freguesia de São José da Ilha de São Miguel, a maior ilha portuguesa, localizada no arquipélago dos Açores. Sobre sua família, tinha notícias que seu pai havia morrido e sua mãe estaria viva no local onde nasceu. Afirmou querer ajudar a mãe da maneira mais viável possível, dando desculpas, palavras dele, “pelo herdeiro forçado que eu tenho”. No pecado da carne, contraiu um filho com sua escrava Antonia, Joaquim de menos de um ano, “por quem só a ele competem as suas partes dos meus bens”. Em busca de status social, seria irmão da Ordem Terceira de São





Domingos. A confiança nos irmãos e prior desta “ilustre e venerável” Ordem, levou o capitão a deixá-la em primeiro lugar na testamentaria<sup>28</sup>.

Na parte tocante aos seus bens, adquiriu doze escravos, correspondendo ao valor total de 578\$000. E como mesmo explicou o capitão, “o monte dos meus limitados bens, constam de uma roça em que vivo e morada de frente dos Bulhoens, com casa de vivenda arvorados, quatro moradinhas de casas de frente da rua em terras foreiras que pago renda<sup>29</sup>”.

José de Almeida não conseguiu adquirir nenhuma embarcação, mas armou e atuou como capitão da Sumaca Dianna, embarcada para a Costa da Mina no ano de 1794<sup>30</sup>. Não conseguiu ter muita sorte nesta viagem, acabando morrendo nela. O capital obtido para atravessar o atlântico, veio via uma letra de risco, adquirida junto ao capitão Manoel Martins de Matos. Devido ao infortúnio de sua morte, coube a Ordem Terceira de São Domingos, testador do seu inventário, quitar a dívida no valor de 932\$570<sup>31</sup>.

Tal embarcação, ao que parece, acabou voltando com o piloto Matias Raposo Ferreira, chegando no porto baiano no ano seguinte de 1795<sup>32</sup>. A propriedade da embarcação ficou no nome do comerciante João José Leal. A viagem foi realizada mediante algumas perdas, entregando ao dono final 358 escravos, de 380 carregados. Morreram ao longo da viagem 22 cativos, havendo uma taxa de mortalidade de 6.0%<sup>33</sup>.

Para a África centro Ocidental, temos o caso do capitão José de Oliveira e Almeida, que atuava também como piloto. Faleceu em agosto de 1808, “proximamente a cidade de Angola”, como falou sua esposa. Morou na cidade de Salvador, na Ladeira da Água Brusca, na Freguesia do Santo Antônio Além do Carmo. Foi casado com Ana Maria Rosa do Espírito Santo, tendo uma filha por nome de Thereza Maria de Jesus, com idade de 18

<sup>28</sup>APEB, Judiciário, Inventário de José de Almeida, 1795, 04/1593/2062/08.

<sup>29</sup>Idem. Vale ressaltar que essa roça ficaria localizada nos subúrbios da Quinta da Boa Vista, sendo ela, mais doze vacas e um cavalo, arrematada em praça pública pelo senhorio de embarcações Manoel da Silva Cunha, no valor de 1:430\$000, na data de 23 de junho de 1795. A roça estaria atrelada a uma questão judicial com o comerciante Manoel José Machado, que em protesto reivindicaria a propriedade da terra. É possível que parte dela ou toda ela esteja no mesmo local do Solar da Boa Vista, atual Engenho Velho de Brotas, onde morou a família do famoso poeta Castro Alves.

<sup>30</sup>No artigo já mencionado publicado nos anais da ANPUH nacional do ano de 2017, acabamos errando e publicando essa sumaca com o nome de Redianna. Ver em: JESUS, Gabriel Silva de. Pilotos, donos de embarcações e as carregações das carreiras da Bahia para Costa da Mina (1750-1808). Anais Eletrônicos-Anais do XXIX Simpósio Nacional de História – contra os preconceitos: história e democracia-Brasília: ANPUH, 2017.

<sup>31</sup>APEB, Judiciário, Inventário de José de Almeida, 1795, 04/1593/2062/08.

<sup>32</sup>Ocorre uma confusão quanto estas datas. Na documentação obtida no banco de dados do *Trans-Atlantic Slave Trade: a Database* (TSTD), aparece o ano de 1795, mas neste ano o piloto já estar morto. Parece ter feito duas viagens temporalmente próximas, ocorrendo algum erro da alfândega.

<sup>33</sup>Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org/voyage/search>> Acesso, 27/05/2018 / 00:31.





anos. Em Angola, no “decurso de mais de dez anos que residi com o meu negócio”, acabou fazendo dois filhos com sua amante, uma preta angolana, um dos filhos ganhou o nome de João de Oliveira, a outra apenas chamaram de “mulatinha<sup>34</sup>”.

Em vida conseguiu adquirir uma fazenda denominada dos Piloens, localizada na Freguesia de Muritiba do termo de Cachoeira, constando cento e vinte vacas e dez garrotes (bezerro). Essa fazenda ficou de herança para seus filhos. Também conseguiu adquirir sete escravos, avaliados no valor total de 750\$000<sup>35</sup>.

No comércio com a África Central, constatamos sua presença no ano de 1791, realizando uma navegação como capitão da Curveta Bom Jesus de Bouças S. Antônio e Almas, pertencente a Bernardino de Sena e Almeida. Nesta viagem, o principal lugar onde resgatou os escravos foi Luanda. Num total de 380 embarcados, apenas foram desembarcados 305, morrendo 75 durante a travessia, computando uma média de 20,0% de mortalidade. Outra travessia atlântica realizada se deu com o Bergantin Falcão, já aqui começando o comércio na África em 24/04/1807. Deste modo, assim como anteriormente, Luanda voltaria a ser o principal local onde compraria os escravos, embarcando aí 390 deles, chegando vivos 353 no porto da Bahia<sup>36</sup>. De todo modo, parece que investia alguns cabedais, seja ele em dinheiro contado ou em mercadorias, não sabemos, na África Ocidental, já que mencionou deixar junto aos seus bens “um quarto no Bergantim Oliveira que foi para a Costa da Mina<sup>37</sup>”.

Ainda assim, outras viagens comerciais praticadas pelos capitães de embarcações entre a Bahia e a África podem ser vistas mediante a atuação do capitão José Francisco da Cruz, morador na rua da Preguiça, era casado com Ana Maria do Sacramento, tendo três filhos de menor. Parte de seus bens esteve nos cinco escravos. Morreu no ano de 1758, próximo da Costa da Mina, quando voltava no ofício de capitão no Navio Nossa Senhora da Piedade Santo Antônio e Almas<sup>38</sup>.

Encontramos ele no ano de 1746, sendo proprietário, com Alexandre de Oliveira Braga, do hyate Nossa Senhora da Conceição, Santo Antônio e Almas. Tal embarcação fez uma viagem que começou em 30/10/1745, sendo o comércio iniciado na África no dia 27/12/1745. Voltou em 29/04/1746, chegando ao porto de Salvador na data de

<sup>34</sup>APEB, Judiciário, Inventário de José de Oliveira e Almeida, 1808, 05/2048/2519/14.

<sup>35</sup>APEB, Judiciário, Inventário de José de Oliveira e Almeida, 1808, 05/2048/2519/14.

<sup>36</sup>Disponível em: < <http://www.slavevoyages.org/voyage/search>. > Acesso em: 28/05/2018:01:49.

<sup>37</sup>APEB, Judiciário, Inventário de José de Oliveira e Almeida, 1808, 05/2048/2519/14.

<sup>38</sup>APEB, Judiciário, Inventário de José Francisco da Cruz, 1757, 04/1580/2049/04.





10/06/1746. O capitão que fez as transações nos portos de Uidá e na Ilha do Príncipe, foi Manoel Gonçalves Lima, adquirindo no primeiro porto 279 escravos, enquanto no segundo 12 escravos. O total de escravos desembarcados foram 279, dos 312 embarcados, conforme a documentação. Por fim, igualmente foi proprietário da embarcação Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio, que no ano de 1747, conseguiu adquirir na Costa da Mina 406 escravos, chegando vivos no porto de Salvador somente 356 escravos<sup>39</sup>.

Cabe ainda acrescentar o capitão Manoel Ferreira de Oliveira, morto por volta de 1761, quando viajava a Costa da Mina na corveta Nossa Senhora da Boa Hora Santa Anna e São Joaquim. Em Salvador, residiu na rua direita as portas do São Bento, no qual foi casado pela segunda vez com Thereza Maria de Jesus. O primeiro matrimônio, fruto do relacionamento junto a Eugênia de Jesus, fez um filho, o frei Francisco Eugênio do Pilar, religioso do Convento de Nossa Senhora do Carmo. Os bens mais valiosos constavam nos 15 escravos, que, como vimos antes, passou a sustentar a viúva após a morte do capitão<sup>40</sup>.

No ano de 1755, consta a presença do capitão exercendo esta profissão e como sócio proprietário da galera Santana e Bom Jesus da Boa Nova, em companhia de Antônio Rodrigues Corriço e Manoel Inácio Ferreira. A viagem realizada começou em 10/03/1755, principiando na África no dia 14/09/1755, embarcando 316 escravos da Costa da Mina, desembarcando no porto de Salvador apenas 284, sendo que provavelmente morreram 32 escravos na travessia<sup>41</sup>.

Para realizar essas viagens, necessitavam os capitães da vida material expressada pelos instrumentos navais que orientavam eles através dos mares, demonstrando a capacidade, habilidade e especialidade na arte de manusear as complexas ferramentas que levavam os tumbeiros de porto a porto pelo atlântico. A vida material destes capitães, é pensada aqui numa visão global das civilizações, que nas palavras de Braudel, representa o estudo dos homens e das coisas, dos homens e seus utensílios do cotidiano, daqueles concernentes também ao âmbito das técnicas de navegação (BRAUDEL, 1970, p.476-477).

O capitão José de Almeida, deixou alguns instrumentos e artefatos utilizados no seu ofício, destacadamente “uma agulha de marear com sua caixa de madeira em bom

<sup>39</sup>Disponível em: <<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>> Acesso em: 22/01/2022: 12:55.

<sup>40</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Manoel Ferreira de Oliveira ,1762, 04/2082/05.

<sup>41</sup>Disponível em: <<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>> Acesso em: 22/01/2022: 12:57.





uso”, no valor de 12\$000, “duas ampulhetas” calculadas em \$600, “um oitante aparelhado de cetim e marfim e sua caixa de madeira em bom uso”, valendo 7\$500<sup>42</sup>. A presença do oitante nos bens deste capitão, revela o acesso deles aos objetos tecnológicos marítimos mais avançados da época, pois o oitante, originado na Inglaterra em 1731, significava o “primeiro instrumento da família dos instrumentos de dupla reflexão, muito mais simples e rigoroso que o astrolábio, o quadrante ou a balestilha e que veio introduzir maior rigor na medida da longitude”<sup>43</sup>.

Nos velhos inventários baianos, do começo do oitocentos, encontramos o capitão Joaquim da Costa Cernis também com “uma agulha de marear com sua caixa”, custando 16\$000, um oitante dentro da caixa, valendo 16\$000, além de “uma balança pequena com seu peso de marco e caixa”, no valor de 2\$000<sup>44</sup>. Lembremo-nos da mesma forma do capitão José Francisco da Cruz, dono de uma agulha de marear, um quadrante, uma ampulheta, dois compassos e uma balestilha. Esse último o escrivão escreveu “brestilho”, talvez um erro<sup>45</sup>.

Como colonos com algum conhecimento de leitura e escrita, os livros concernentes ao ofício marítimo foram uma constante nos inventários, basta ver os “onze livros náuticos pequenos e muito usado” pertencentes ao capitão José de Almeida<sup>46</sup>. Joaquim da Costa Cernis foi outro capitão dono de um roteiro de navegação. Destaco também o capitão José Francisco da Cruz, que além de dois livros pequenos de navegação, foi proprietário de um regimento de piloto e uma carta de marear em pergaminho<sup>47</sup>. Enfim, o capitão Jacinto Gomes Freitas detinha um regimento de piloto. Quanto a esses regimentos, foram certamente utilizados na execução do ofício de piloto, já que muitos deles além de exercerem o ofício de capitão, da mesma forma desempenhavam o serviço de piloto nas embarcações<sup>48</sup>.

Como vimos, parte da riqueza dos capitães foram os escravos, sendo alguns deles relacionados ao serviço do tráfico negreiro, executando funções de oficiais marítimos, realizando inúmeras atividades braçais nas longas viagens pelo atlântico. Era comum o

---

<sup>42</sup>APEB, Judiciário, Inventário de José de Almeida, 1795, 04/1593/2062/08.

<sup>43</sup>Um Oitante seria um antigo instrumento formado por um setor de 45°, que servia para tomar no mar as alturas e distância. Ver em: <[https://www.academia.edu/14266984/O\\_Oitante\\_ou\\_Octante](https://www.academia.edu/14266984/O_Oitante_ou_Octante) > Acesso, 13:29/ 24/05/2018.

<sup>44</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Joaquim da Costa Cernis, 1807, 04/1771/2241/12.

<sup>45</sup>APEB, Judiciário, Inventário de José Francisco da Cruz, 1757, 04/1580/2049/04.

<sup>46</sup>APEB, Judiciário, Inventário de José de Almeida, 1795, 04/1593/2062/08.

<sup>47</sup>APEB, Judiciário, Inventário de José Francisco da Cruz, 1757, 04/1580/2049/04.

<sup>48</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Jacinto Gomes, 1752, 03/1147/1616/02.





uso dos escravizados nas embarcações negreiras, não somente daquelas armadas pelos capitães, exemplo do negociante Francisco José de Gouveia, que atuava no tráfico de escravos. Acreditamos ter usado seus escravos, com ofícios marítimos, nas embarcações que armou aos negócios na Costa da Mina, tratando-se de Mateos, do gentio da Costa, atuava como marinheiro de barra fora, outro Joaquim do mesmo serviço e origem. Pedro, marinheiro e cozinheiro, vinha da Costa. Bento, gentio da Costa operando na função de marinheiro. Antonio, qualificado como bom marinheiro e originário da Costa. Felis, ainda moço, aprendendo a função de tanoeiro<sup>49</sup>. Enfim, foi livre o acesso dos cativos especialistas a desempenharem suas funções nas embarcações, com a obrigação de trazer na volta o soldo dos senhores.

O capitão José de Almeida possuía “José do gentio da Costa, marinheiro de barra fora”, valendo 130\$000, enquanto o capitão José Francisco da Cruz, detinha “Antonio do gentio da Costa marinheiro da Costa da mina avaliado em 150\$000”<sup>50</sup>. Os dois escravizados pertencentes ao capitão Manoel Duarte da Silva, realizavam viagens quando morreu sua esposa e precisou ser aberto o inventário: “Domingos, Lourenço Minas que foram de Marinheiros para a Costa da Mina e ficam para se avaliarem quando chegarem”<sup>51</sup>.

Ao passo que, o capitão Manoel Ferreira de Oliveira, teve um escravo chamado Antônio do gentio da Costa, desempenhava o ofício de marinheiro e estava doente, avaliado em 60\$000. Esse escravizado atuava em outras embarcações, no testamento lembrou o capitão: “Deixo a ordem nesta cidade ao senhor capitão Amaro José dos Santos para que vindo vivo da Costa da Mina, o meu negro Antonio, que foi na sua curveta, entregue a soldada que são 30 réis ao senhor José Feliz para este os entregar a minha testamenteira”. Também detinha o escravo Ignácio, molecão do gentio da Costa, da mesma forma doente, marinheiro, executando tarefas de barbeiro e sangrador, sabendo “lançar ventosas sorgadas”, avaliado em 150\$000. Constando ainda Felix, moço do gentio da Costa, trabalhando nas naus certamente como barbeiro e sangrador, valia 180\$000<sup>52</sup>.

Do mesmo modo se encontravam alguns escravos do capitão Jacinto Gomes de Freitas, declarando no testamento ter um negro chamado Martinho, indo de marinheiro na sumaca do falecido José da Silva, enviada ao porto de São Thomé, recebendo de soldo

<sup>49</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Francisco José de Gouveia, 1803, 05/2020/2491/02.

<sup>50</sup>APEB, Judiciário, Inventário de José de Almeida, 1795, 04/1593/2062/08.

<sup>51</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Ana Joaquina de Souza, 1806, 04/1770/2240/10.

<sup>52</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Manoel Ferreira de Oliveira, 1762, 04/2082/05.





70\$000, cabendo aos testamenteiros cobrar este valor quando chegar a embarcação. Nesta mesma viagem, conseguiu ganhar mais uma soldada de 48\$000, que estava sendo cobrada. Ainda assim, possuía Antonio do gentio da Costa e marinheiro, avaliado em 130\$000. Sua soldada foi cobrada no valor de 30\$000, tendo que entregar tal pecúlio igualmente aos testamenteiros<sup>53</sup>.

Uma das singularidades do tráfico de escravos e da escravidão no Brasil colonial esteve presente justamente no uso dos escravizados como oficiais marítimos participando numa tripulação. De fato, Herbert Klein acertou quando disse que “o grande número de escravos americanos que formavam as tripulações dos navios negreiros era algo único do tráfico brasileiro”. Só que, os escravizados utilizados na tripulação não foram somente empregados para “guarnecer os navios” (KLEIN, 2004, p.86), conforme sugeriu o autor. Como vimos, na Bahia eles executaram uma série variada de atividades, como marinheiros, barbeiros e sangradores, cozinheiros, tanoeiros, etc.

### **Considerações Finais**

À guisa de conclusão, destacamos a importância dos capitães envolvidos com o tráfico atlântico de africanos dentro da sociedade da Salvador colonial. Longe de meros coadjuvantes no comércio do tráfico de escravos, seriam responsáveis diretos pela movimentação, dinâmica e organização de uma das maiores atividades econômicas do sistema mercantil moderno.

Apesar de não alcançarem a acumulação de capitais dos grandes negociantes, a participação deles foi definitiva para solidificar e engrenar o lucrativo negócio, trazendo milhares de escravos dos portos das costas africanas no Atlântico para compulsoriamente executarem trabalhos no campo e nos centros urbanos das vilas, freguesias e cidades da América portuguesa.

### **Referências Bibliográficas**

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material e Capitalismo Séculos XV-XVIII*, Tomo 1, Lisboa-Rio de Janeiro: Edições Cosmos, 1970.

CALDAS, Jozê Antônio. *Notícia geral de toda essa capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano desde 1757*. In: *Revista do Instituto Geographico e Historico da Bahia*, no 57 (1931).

---

<sup>53</sup>APEB, Judiciário, Inventário de Jacinto Gomes,1752, 03/1147/1616/02.





FREZIER, Amadeo. *Relacion del Viaje por el Mar del Sur*. Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1982.

JESUS, de Gabriel Silva. "Tanto Negócio e Tanto Negociantes": a cidade de Salvador, uma cidade comercial (1750-1808). Salvador: UFBA, 2019. (Dissertação de Mestrado em História).

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

NOVAIS, Fernando. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)* São Paulo: Hucitec, 1981

KLEIN, Hebert S. *O tráfico de escravos no Atlântico*. Ribeirão Preto, SP: FUNPEC Editora, 2004.

PATTERSON, Orlando. *Escravidão e Morte Social: Um Estudo Comparativo*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

REDIKER, Marcus. *O Navio Negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

REIS, João José. "Posfácio – Verger historiador". In: VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo: do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos-os-Santos, de século XVII ao XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 2021.

RIBEIRO, Alexandre Viana. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750-c.1800)*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009. (Tese de Doutorado em História)

SILVA, Alberto da Costa. *A Manilha e o Libambo: A África e a Escravidão, de 1500 a 1700*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011.

SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. "Perseguidores da espécie humana": capitães negreiros da cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. Salvador: UFBA, 2011. (Dissertação de Mestrado em História).

VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo: do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de Todos-os-Santos, de século XVII ao XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 2021.

XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos (1750-1808)*. Niterói: UFF, 2012. (Tese de Doutorado em História).





# (ENTRE)LINHAS

REVISTA DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA DA UFOP



V. 1 N. 2 Mariana 2023