

Pilotos, Donos de Embarcações e as Carregações das Carreiras da Bahia para a Costa Africana da Mina (1750-1808)

Gabriel Silva de Jesus*

O Comércio da Bahia com a Costa da Mina sofreu uma intervenção fundamental no ano de 1756. Nesse ano, foi ordenado mediante provisão datada de 30 de março, a liberdade para qualquer comerciante, que tivesse cabedal suficiente, poder armar sua embarcação rumo as carreiras africanas da Mina¹. Somente limitaria a Coroa que exercesse as carreiras, navios pequenos, armados com apenas a quantidade de três mil rolos de tabaco. Longe de aceitarem tal provisão, os principais homens de negócios da Bahia, procuraram criar uma companhia comercial específica sobre o comércio africano na Costa da Mina, alegando a incoerência dos altos valores demandados na armação de uma embarcação sendo exercidos por qualquer tipo de comerciante. Não conseguiram obter mercês da Coroa. O que sobretudo faltou a Coroa em ceder às pressões destes homens de negócios, atendeu as inúmeras queixas dos comerciantes, senhores de engenhos e lavradores de açúcar e tabaco contra os negociantes monopolistas², suprimindo as alegações com a regulação da navegação e comércio para a Costa africana da Mina, baseando-se nas informações do Vice-Rei e dos deputados da Mesa de Inspeção. Em seguida, Sua Majestade não só deixou de atender aos negociantes, como também resolveria decretar o término da Mesa do Bem Comum dos homens de negócios, decretando o controle do comércio das carreiras da Costa da Mina a ser exercido pela Mesa de Inspeção da Bahia (SILVA, 2010; NARDI, 1996).

*Mestrando do Programa de Pós-graduação em História da UFBA. Bolsista CAPES.

¹Carreira africana da Mina, é uma denominação adotada por nós devido ao fato de aparecer nos inventários baianos a menção por parte dos pilotos e donos de embarcações de estarem fazendo a Carreira da África, ou seja, diga-se, Carreira Africana da Mina, já que os portos comerciais estavam localizados no litoral atlântico ocidental africano chamado de Costa da Mina. Segundo Pierre Verger: “Chamamos Costa da Mina a parte do golfo ou baía de Benin situada entre o rio Volta e Cotonu”. (VERGER, 1987: 19-46).

²Em 1699, seria ordenada a lei do Numerus Clausus, visando controlar a corrida desordenada dos negociantes da Bahia rumo a Costa da Mina. Determinou por ordem régia que somente vinte e quatro embarcações estariam autorizadas a atravessar o atlântico na busca dos escravos na África Ocidental. Na primeira metade do século XVIII, a lei de Numerus Clausus sofreu algumas mudanças, até ter seu término no ano de 1756. Em 1750, a Coroa estabeleceu uma ordem central, determinando apenas um navio para cada negociante, pois nas listas das décadas passadas, poderia haver um comerciante como dono de três embarcações. (NARDI, 1996).

Essa nova conjuntura repercutiu dentro do comércio baiano, passando os diversos tipos de comerciantes a estabelecerem uma disputa sem precedentes na busca dos escravos nos portos da Costa da Mina. Sem dúvida, o fator mais considerável desempenhado pelos homens de negócios na fase dos monopólios, esteve dentro da singular carreira comercial atlântica desempenhada de maneira bipolar ao invés da tradicional navegação triangular, fazendo zarpar as embarcações do porto baiano diretamente aos portos da Costa da Mina, sem passar por Lisboa. Dessa liberdade comercial atlântica, iniciada em 1756, buscaram os mercadores negreiros “baianos” nos mercados dos portos da Mina a obtenção de lucros extraordinários, como também riscos elevados.

O presente texto pretende realizar uma análise acerca dos sujeitos mercantis que atuaram no tráfico de escravos entre a Bahia e a Costa da Mina no período colonial, especialmente entre os anos de 1750-1808. Examinaremos, a partir dos inventários *post-mortem*³, como se deu a atuação dentro desta atividade comercial do piloto de embarcações, José de Almeida e do armador e dono de embarcações, Francisco José de Gouveia. Procuramos observar como estes dois indivíduos executaram suas atividades comerciais jogando através destas duas Praças mercantis. Averiguando também os usos e costumes no cotidiano baiano praticados por estes homens. Assim, conhecendo tais trajetórias pretendemos contribuir para o entendimento do funcionamento do negócio negreiro realizado pelos habitantes da Cidade de Salvador.

Os Pilotos e Armadores-Donos de embarcações que Faziam as Carreiras Africanas da Mina e a Busca por uma Historiografia

Em um famoso artigo, publicado no ano de 1983, Katia Mattoso chamou atenção para o pouco conhecimento na historiografia dos estudos baianos, da participação dos sujeitos livres e libertos intermediários na sociedade colonial baiana, destacando dentre outros indivíduos, os pilotos de navios, sem especificar se eram de barra fora ou de barra dentro (MATTOSO,1983) De lá para cá, vimos aparecer somente no período colonial, dentre os estudos baianos sobre os pilotos de embarcações, a dissertação de mestrado de

³Os inventários post-mortem estudados aqui estão presentes no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB).

Candido Domingues. Não obstante, sem tomar a temática dos donos e armadores de embarcações como assuntos principais dos seus estudos, a tese de Cristina Ferreira Lyro, a dissertação e tese de Alexandre Vieira Ribeiro⁴ avançaram quanto as conjunturas e estruturas relacionadas ao tráfico de escravos na Bahia colonial.

A experiência exercida pelos pilotos de embarcações no período moderno português, foi explicado por Luiz da Silva Pereira de Oliveira, onde analisando a legislação portuguesa, apresentou o fator de distinção e privilégios sociais oferecidos aos mestres e pilotos de embarcações, dos capitães e donos de embarcações. Ficando sem obter as mercês reais os outros trabalhadores dentro de um navio. Os pilotos de embarcações e os mestres, seriam honrados com títulos nobiliárquicos de patentes de Ordens Militares, sendo por lei “que o comandar embarcações não seja reputado função mecânica”. O Rei D. José I, procurou valorizar a profissão de donos, mestres e os capitães de embarcações, sendo eles indivíduos de imenso proveito aos serviços que prestavam ao Reino (OLIVEIRA,1806).

O forte talento e personalidade da figura do piloto português na era moderna, não passariam despercebidos, séculos antes, pelo navegador francês Francisco Pyrard de Laval. Comparando ao piloto das embarcações de sua nação, escreveu o seguinte fato: “no que toca ao piloto, não tem mando se não somente nas coisas da navegação, e não é tão respeitado como os pilotos portugueses”. Disso, mais uma vez não deixou de lembrar, retirando os exageros, numa alusão as guerras monárquicas nos mares oceânicos, que a Inglaterra e os Holandeses deteriam uma força bélica e militar imensamente superior a Portugal, “por que os portugueses são a gente mais frouxa na guerra do mar que há em toda a cristandade, e nessa reputação são tidos, segundo o que eu mesmo por mim pude conhecer. Somente bons pilotos e marinheiros, e nada mais”. Ademais, a própria função dos pilotos esteve nos olhares dele em suas inúmeras viagens ao redor dos oceanos do planeta, para obter um bom desempenho nos mares, caberia aos pilotos

escolher as sazões cômodas para sua navegação, conhecer por experiência todos os baixos, e as correntes das paragens ou sítios aonde hão de ir, saber bem a qualidade e andadura de seus navios, bem observar o vento que tem, para dar o devido desconto a sua derrota quando a marcam na carta, e finalmente ter todo o resguardo com a

⁴As referências dos estudos destes autores vão estar na parte das referências, ao final do texto.

variação da agulha, a qual segundo o que se tem conhecido, não é sempre a mesma no mesmo lugar. (LAVAL, 1862: 300-302)

Os pilotos baianos, como afirmou Pierre Verger, em certos casos conseguiriam ascender socialmente, passando a serem os donos da embarcação (VERGER, 1987). O caso de José de Almeida, piloto de embarcação estudado aqui, é singular devido ao fato de ser reconhecido pelas autoridades da administração ultramarina portuguesa como um piloto de embarcações. Não conseguiu adquirir nenhuma embarcação. Contudo, era comum aos pilotos de embarcações na Bahia colonial ser também capitão de embarcações, podendo mesmo armar embarcações para a Costa da Mina. José de Almeida seria mais um caso destes, no ano de 1794, atuou como capitão, armando a Sumaca Rediouna para o sempre incerto resgate de escravos na Costa da Mina, morrendo nesta viagem⁵. Cândido Domingues de Souza, observando os inventários *post-mortem* baianos da primeira metade setecentista, sugeriu que os pilotos e os capitães no tráfico de escravos baianos muitas vezes poderiam ser as mesmas pessoas, acumulando estes dois ofícios numa embarcação (SOUZA, 2011)

A armação da Sumaca Rediouna pelo piloto José de Almeida, teve seu capital através de uma letra de risco, adquirida junto ao capitão Manoel Martins de Matos. Como o piloto, que exerceu o ofício de capitão nesta viagem, acabou morrendo na Costa da Mina, coube a Ordem Terceira de São Domingos, testador do seu inventário, quitar a dívida no valor de 932\$570⁶. Outros pilotos também tinham a capacidade de atravessar o atlântico armando as embarcações com letras de riscos⁷, é o exemplo do piloto José Pereira da Cruz, cujos achados em sua casa após sua morte em um dos portos da

⁵APEB, Judiciário, Inventário de José de Almeida, 1795, 04/1593/2062/08.

⁶Idem.

⁷Para Anna Amélia Vieira Nascimento, “As letras de riscos, ou letras dos direitos novos ou reais, eram documentos enviados do porto do destino da viagem comercial, ou porto de descarga. Representavam o retorno de um financiamento feito na Bahia, por exemplo, a algum negociante menor que precisava de capital para realização de sua viagem, ou dos mestres de navio que compravam suas mercadorias para levá-las através dos mares, para serem vendidas com lucro. Esta Letra era um instrumento privilegiado de crédito. O financiamento, feito pelo mercador financista, voltava à Bahia através das letras de risco, com o principal acrescido de juros previamente acertados entre o financiador e o comerciante. As taxas de juros eram muito variáveis, mas também muito altas. A letra de risco era descontada na Bahia ou no porto de retorno”. (NASCIMENTO, 1977: 05-16).

mencionada Costa, estaria “um baú velho (...) com muitos papeis, entre os quais se acham várias letras de direitos de Angola, e outras de risco da Costa da Mina”⁸.

Além disto, o piloto José Pereira da Cruz 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. Dessa forma, José Pereira da Cruz, é um exemplo dos mais destacados para compreender uma dinâmica mercantil influente no comércio realizada pelos pilotos de embarcações, pois eram habilidosos no 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 portuguesa⁹.

A rotina estabelecida pelos pilotos e armadores de navegação, nas negociações de créditos nem sempre tenderiam a êxitos lucrativos. Publicada em 1728, a obra *os Compêndios Narrativos do Peregrino na América*, escrito por Nunes Marques Pereira, narra um episódio vinculado as ruínas passadas dentro destas transações comerciais. Ao longo da primeira metade do século XVIII, um dos caminhos percorridos pelo Peregrino foi a cidade da Bahia, passando pela Praça, lá estaria a Cadeia, quando, dissera, “nos chamou um preso e alli com lagrimas e rogos me pediu uma esmola”. Em seguida, meticulosamente questionou o Peregrino sobre o motivo que o levou a ficar na prisão, assim como o tempo permanecido por ele naquele local. Respondeu o preso da seguinte forma:

Sabei, Senhor, que haverá dois anos que estou nesta enxovia. E a causa porque estou aqui, foi porque, sendo oficial de marceneiro, deixei o meu officio, por ir a Costa da Mina. Para apresto da viagem e fazer uma carregação, pedi duzentos mil réis a risco: e depois de ter feito um bom negócio em escravos me roubaram uns piratas. Não obstante a minha perda, chegando a esta Cidade, me executou o meu credor, e como não tive com que lhe pagar, requereu ao Ministro me mandasse para esta prisão, onde estou padecendo intoleráveis misérias, além do grande aperto. (PEREIRA, 1939:361-380)

⁸APEB, Judiciário, Inventário de José Pereira da Cruz, 1750-1757, 07/3195/09.

⁹Idem.

Kátia Mattoso, pensando na organização destinada ao comércio negreiro, dentro do Império Ultramarino Português, procurou separá-lo em três unidades específicas, ou seja, o tráfico como negócio privado, praticado pelas companhias comerciais juntamente aos diferentes ramos mercantis e através do assiento. O modelo mais adotado na Bahia colonial, foi o setor privado, onde dinamizando suas atividades na busca dos altos lucros, quebrou o tradicional modelo triangular de navegação. Os comerciantes residentes na cidade de Salvador, fundaram a prática do comércio direto entre o porto baiano e os portos da África Ocidental. Para isso funcionar, necessitavam das licenças e dos privilégios adquiridos diretamente da Coroa portuguesa, de modo que, ao longo de todo o século XVIII, não permitir uma sólida institucionalização do setor privado para fazerem as carreiras africanas da Mina. Funcionando o tráfico através da liberdade concedida em 1756, os negociantes-armadores baianos, tornaram-se mais poderosos em concorrência aos seus vizinhos pernambucanos, somando-se quase completamente cinquenta embarcações capacitadas a realizar tal atividade (MATTOSO, 1982).

Os donos de embarcações baianos, em sua grande maioria, eram homens, brancos e casados, vindos do reino. Na Bahia colonial, geralmente começariam a atuar no comércio empregados na função de caixeiros num determinado estabelecimento mercantil. Era comum, alguns deles antes serem pilotos de embarcação, ascendendo de acordo aos seus lucros dentro das atividades do comércio atlântico de escravos. Seus navios negreiros eram armados no cosmopolita porto baiano. Na engrenagem dos escambos atlânticos, as embarcações neste porto, basicamente seriam carregados mediante farinha de mandioca, fumo, aguardente e açúcar. O preceito mercantilista derivado desta função mercantil, levou aos negociantes quando fossem armar uma embarcação, organizar a tripulação, escolher um capitão, conseguir financiamentos e inserir os altos riscos derivados das sempre inconstantes e perigosas travessias atlânticas (XIMENES, 2012; RIBEIRO, 2005-2009).

Participação dos Mercadores Ngreiros no Porto Baiano Fazendo as Carreiras Africanas da Mina

O piloto de embarcação, José de Almeida, 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 inventário, 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 piloto a deixá-la em primeiro lugar na testamentaria¹⁰.

Na parte tocante aos seus bens, adquiriu doze escravos, correspondendo a Francisco do gentio da Costa e serviço da roça, outro Francisco, idoso do gentio da Costa, sendo ele trabalhador de roça, José do gentio da Costa, marinheiro de barra fora, Joaquim, proveniente da Costa e do serviço de roça, Felipe originário da Costa, Tomas, Cabra do serviço de roça, Domingos menor e Ana, vinda da Costa. Libertou quatro escravos, a mãe de seu filho, Antónia e a filha dela Isabel, além do criolinho Feliz e do moleque da Costa da Mina, Luiz. Por fim, cumpre acrescentar, como mesmo explicaria o piloto, “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 renda¹¹”.

José de Almeida, deixou alguns instrumentos e artefatos utilizados no seu ofício de piloto, destacadamente “uma agulha de marear com sua caixa de madeira em bom uso”, no valor de 12\$000, “duas ampuhetas” calculadas em \$600, “um oitante¹² aparelhado de cetim e marfim e sua caixa de madeira em bom uso”, valendo 7\$500, mais “uma [pedra] de escrever e uma escala de madeira”, os dois no valor de \$240. Também tinha “um

¹⁰APEB, Judiciário, Inventário de José de Almeida, 1795, 04/1593/2062/08.

¹¹Idem. 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.

¹²Um 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 Acesso, 13:29/03/02/2016

chapéu de sol de asa de morcego coberta de tafetá de cores usado”, custando 1\$200, “outro dito coberto de olanda crua em bom uso”, calculado em \$960¹³. Nos velhos inventários baianos, do começo do oitocentos, podemos ver outros instrumentos usados pelos pilotos, o modesto piloto Joaquim da Costa Cervis, também tinha “uma agulha de marear com sua caixa”, custando 16\$000, um oitante dentro da caixa valendo 16\$000, um roteiro de navegação, mais uma tabuada, os dois avaliados em 1\$600, além de “uma balança pequena com seu peso de marco e caixa”, no valor de 2\$000 e um chapéu de sol feito de tafetá vermelho custando 2\$000¹⁴.

Os mercadores negreiros baianos, tinham como costume valorizar a educação. Cândido Domingues de Souza, em seu estudo da primeira metade setecentista, fez alusões a tal assunto, já que “o mundo do comércio, de alguma maneira, exigia saber ler e escrever ainda que de forma rudimentar” (SOUZA, 2011: 99-100). Essa situação, também ocorreu no final do setecentos, e não deve ser inteiramente aleatório o ocorrido fato desta valorização da educação, ter coincidido, em geral, ao longo do período colonial da Bahia. Devemos nos atentar, que os livros serviriam de guia para os homens do mar desde os tempos das grandes descobertas, povoando o imaginário de terras altamente ricas, certamente o uso de Cristóvão Colombo do livro Milhão de Marco Polo, promovedor da fantasia de um caminho seguro as índias, estariam no cerne dos navegadores letrados da época moderna (FONSECA, 1992).

No inventário de José de Almeida, piloto que sabia ler e escrever, encontramos objetos e livros, constando uma escrivanhinha de madeira junto com seu tinteiro de vidro, significando o costume de escrever dele, mas também uma pedra de escrever e “onze livros náuticos pequenos e muito usado”¹⁵. Era costume o uso dos livros náuticos pelos pilotos, por exemplo, João Luis Gaya, deixou em seu inventário sete livros náuticos velhos e avaliados todos em 1\$640¹⁶. De todo modo, a valorização das letras no mundo comercial baiano, esteve na educação dos seus filhos, é o caso do filho do mercador negreiro Francisco José de Gouveia, o dr. Francisco José de Gouveia, que desfrutou de

¹³APEB, Judiciário, Inventário de José de Almeida, 1795, 04/1593/2062/08.

¹⁴APEB, Judiciário, Inventário de Joaquim da Costa Cervis, 1807, 04/1771/2241/12.

¹⁵APEB, Judiciário, Inventário de José de Almeida, 1795, 04/1593/2062/08.

¹⁶APEB, Judiciário, Inventário de João Luis Gaya, 1808, 05/2111/2580/03.

uma formação acadêmica, sendo “doutor na faculdade de Leis e Opositor as Cadeiras na Universidade de Coimbra”¹⁷. O filho de José de Almeida, chamado Joaquim, também teria acesso à educação, sinalizando o tutor dele que na idade de “dez anos e pouco mais” estaria o menino na escola aprendendo a ler, escrever e contar.

Encontramos na documentação o piloto José de Almeida possuindo algumas quantidades de panos. Em outras palavras, “trinta e oito panos da Costa com listas azuis novos avaliados em novecentos reis cada um e todos em trinta e quatro mil e duzentos” e vinte três panos da Costa azuis com material mais grosseiro, estando todos avaliados em 17\$600. Pela quantidade, acreditamos que esses panos serviram de mercadorias aos negócios junto a Costa da Mina. Não incluímos aqui, os diversos tecidos em menor quantidade encontrados no inventário¹⁸. O uso dos panos no comércio da Costa da Mina, também foi exercido pelo negociante Francisco José de Gouveia, ficando devendo créditos passados por Luis Joaquim Maya, constando nestas dívidas os direitos de 60 panos da Costa, sendo o valor total dos direitos 2\$400¹⁹.

Quadro I
Negociações nas Carregações para a Costa da Mina: a Sociedade entre João Rufino Gesteira e Jeronimo Gonçalves Miller

Cativos Vendidos		1:695\$000
Panos da Costa		276\$000
De Azute ²⁰		156\$720
	Soma	2:127\$720
Abatendo dos Fretes e Direitos		1:086\$840
	Valor	1:110\$880
Letra de Risco que se pagou		905\$290

¹⁷APEB, Judiciário, Inventário de Francisco José de Gouveia, 1803, 05/2020/2491/02.

¹⁸APEB, Judiciário, Inventário de José de Almeida, 1795, 04/1593/2062/08.

¹⁹APEB, Judiciário, Inventário de Francisco José de Gouveia, 1803, 05/2020/2491/02.

²⁰Existe uma dúvida quanto a originalidade desse nome, pois na nossa leitura, a palavra corresponde Azute, mas não conseguimos encontrar nenhum pano com tal denominação. Desse modo, pode ser pano de azeite, servindo para saúde, uma vez que Júnia Furtado menciona “tanto que as chagas e tumores estiverem queimados, se lhe porão fios e panos de azeite (...)” Também pode ser uma menção a panos zuarte, havendo um erro de grafia do escrivão. Já que era comum a presença desse tecido asiático nos negócios do escambo escravista. Furtado, JF., org., FERREIRA, LG. Erário mineral [online]. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ. 2002. Mineiriana Collection. Clássicos séries. 821.p.ISBN 978-85-7541-240-4 Vol. 1 e 2. Available from SciELO Books <http://books.scielo.org>.

	Valor	0 205\$590
Que se abate das despesas		62\$950
	Liquido	142\$640
Repartido por dois interessados cabe a cada um		71\$330
Cabe a esta parte mais 48 panos a razão de 500		24\$600

Fonte: APEB, Judiciário, Inventário de Jerônimo Gonçalves Miller, 1801,04/1761/2231/01.

Os panos exerceram ao longo da existência do tráfico de escravos atlântico uma importância indelével. Observando o comércio negreiro angolano, Roquinaldo Ferreira, afirma categoricamente “ao lado da geribita e das armas de fogo, os panos eram parte da tríade de mercadorias essenciais nos negócios dos sertões. Sua associação com o tráfico de escravos era tão forte que eram conhecidos como *fazendas de negro*” (FERREIRA,2001: 351-366). De fato, é importante destacar a relevância dos panos nesse comércio, no quadro acima, podemos ver que o piloto negro Jeronimo Gonçalves Miller em sociedade com João Rufino Gesteira, aplicaria relevantes capitais em panos numa carregação para Costa da Mina, sendo o valor total 457\$320. Jeronimo Gonçalves Miller, ainda deveria 11\$200, correspondendo a dezesseis panos da costa comprados ao senhor Luis Pereira de França²¹.

No relato de uma viagem para Costa da Mina, feita pelo padre baiano Vicente Ferreira Pires entre os anos de 1796 e 1798, podemos observar os diversos usos e sujeitos utilizando os panos. Eram utilizados para embrulhar negros nos resgates sertanistas, serviriam para vestir os reis e suas funcionárias, como matéria-prima para fabrico de bolsas, nas vestimentas dos negociantes e dos “padres de feitiços”, nos enfeites de giraús, etc. Outra questão de grande valor simbólico em que era utilizado os panos, ficou manifestado nos ritos fúnebres em meio a morte do rei. O mesmo padre, anotou brevemente, algumas obrigações em que os indivíduos dos reinos deveriam ter nos dias de luto depois da morte de um determinado monarca. Em três dias, a cidade ficava dentro de um silêncio espantador, sendo que nenhuma “pessoa pode usar de pano novo, e tampouco rir-se, ou mostrar sinal de alegria. Antes, pelo contrário, deve usar dos panos

²¹APEB, Judiciário, Inventário de Jerônimo Gonçalves Miller, 1801,04/1761/2231/01.

mais velhos e sujos, e com semblante triste”, ficando “tudo em consequência da pena que deve ter pela morte do Rei”. Seja como for, obteriam os panos uma enorme valorização na crença da vida após a morte, de modo que um dos objetos levados pelos indivíduos ao outro mundo seriam os panos (PIRES, 1957).

A documentação evidencia a participação de Francisco José de Gouveia, no Porto comercial de Salvador, nos anos oitenta do setecentos. Era senhorio e caixa da Curveta por invocação Nossa Senhora da Conceição, Santo Antonio, e Almas. Nessa década, conseguiu três alvarás permitindo a sua embarcação navegar aos portos da Costa da Mina²². No ano de 1803, armou em sociedade com o capitão, caixa e dono da embarcação Nossa Senhora do Bonfim, conhecido como o Serge, Dionizio Martins, uma viagem comercial aos ditos portos da Mina. Seu inventário, aberto na Bahia em 24 de outubro de 1803, permite observar o matrimônio dele com D. Felicia Maria do Sacramento, tendo três filhos: Ana Francisca do Nascimento, Maria Francisca do Bonfim e o Dr. Francisco José de Gouveia. O status social adquirido na Bahia colonial, pode ser visto através da obtenção da patente de tenente de coronel²³.

Parte de sua riqueza, esteve nos vinte e um escravos, sendo boa parte deles relacionados ao serviço do tráfico negreiro. Dentre eles, 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. Quanto aos outros, fora da profissão do tráfico atlântico: Luis, crioulo do serviço de sapateiro, Felipe, igualmente crioulo e sapateiro, Cristóvão, do gentio da Costa sem ofício, bem como Amaro da mesma origem e sem nenhuma função, Roque, carregador de cadeiras e vindo da Costa, Faustino e Valentim, provenientes da Costa e ocupados no ofício de carregar de cadeiras, Ana, parda trabalhando no serviço de casa e bordadeira, Geturdes, proveniente da Costa, costureira

²²APEB, Seção Colonial e Provincial, Alvarás 449.

²³APEB, Judiciário, Inventário de Francisco José de Gouveia, 1803, 05/2020/2491/02.

de xãos e engomadeira de lisos. Completando, Rita da Costa e lavadeira, Sipriana originária da Costa e sem ocupação, além de Luciana ganhadeira²⁴.

Uma vez apresentando os escravos, a outra parte de seus bens seriam as diversas casas listadas, correspondendo a “uma morada de casas de três sobrados com loja eirada”, havendo mais outra casa de sobrado com lojas. Localizada na Fonte do Pereira, na ladeira da Misericórdia, em chãos próprios, custariam elas 3:400\$000. Detinha também, “uma roça com sua casa de sobrado em terras foreiras a João Soares Nogueira”, mais uma morada de casas situada no porto do Bonfim, pagando foro ao mesmo sujeito acima, outra casa de taipa no mesmo porto, em chãos foreiros ao dono já mencionado anteriormente. É curioso notar o fato, de uma possível ocultação de bens, porque somente no final do inventário seus herdeiros vão mencionar as três fazendas de gado no sertão de Jaguaribe²⁵.

No Bergantim, denominado de Serge, armado por Francisco José de Gouveia e Dionizio Martins²⁶, ancorado no porto baiano em 1803, podemos observar detalhadamente como eram armados esse tipo de embarcação voltado a importar negros na costa africana da Mina no começo do século XIX. No inventário, consta as despesas do Bergantim que acabava de aportar no mencionado porto, os sujeitos que comprariam os oitenta e seis escravos que chegaram vivos dentro do porão negreiro, descreve os três mortos na travessia, os gastos dos fretes, os valores das repartições entre os referidos senhorios que armaram a embarcação, as mercadorias necessárias para se alimentarem na travessia atlântica, dentre outras questões²⁷.

QUADRO II

Despesas do Bergantim Seris nesta Bahia Chegado a 9 de maio de 1803

Pela primeira visita a chegada do dito	26\$640
--	---------

²⁴Idem.

²⁵Ibidem.

²⁶Sociedades seriam a forma comumente utilizada no comércio ao longo do período colonial, indo até o século XIX. Apenas duas pessoas eram necessárias para ser construída uma sociedade de interesses comerciais, na medida em que os dois sujeitos da sociedade tivessem disponibilidade de injetar capitais, podendo ser em títulos comerciais, dinheiro, dentre outras possibilidades financeiras. Poderia também um determinado sócio contribuir apenas pelos talentos pessoais, exercendo atividades especializadas. Os que atuavam em sociedades deveriam arcar com as possíveis dívidas a ser realizada entorno da sociedade. As eventuais substituições dos parceiros das sociedades ficariam a cargo de razão social, levando a crer que as sociedades seriam formadas de modo a serem passageiras. Alguns aspectos de ruptura de sociedades: por morte de um sócio e pela saída de algum membro (MATTOSO, 1992).

²⁷APEB, Judiciário, Inventário de Francisco José de Gouveia, 1803, 05/2020/2491/02.

Saveiros para desembarcar os cativos	3\$200
Despesas com os ditos até se venderem	39\$740
Ditas com esteiras para os ditos	\$640
Ditas na Alfândega de Emolumentos	26\$620
Vezitima última	12\$320
Despesas que fez com os panos	19\$200
Jornais para desaparelhar	8\$640
Prisão do mês de maio	16\$800
Doze dias a 2 guardas	a.\$640/15\$360
Pelas Soldadas que Paguei	2:805\$000
Oitenta e seis tangas para 86 cativos que desembarcaram vivos pertencentes a carregação principal	25\$800
Direitos dos ditos 86	a.10\$000/860\$000
Aluguel do Armazém respectivo aos pertences do dito	30\$000
Enterro de 2 cativos que morreram em terra	1\$280
TOTAL	3:891\$240

Fonte: APEB, Judiciário, Inventário de Francisco José de Gouveia, 1803, 05/2020/2491/02.

No quadro acima, estão os gastos relacionados com o retorno da embarcação Seris para o porto baiano. Os valores desembolsados numa embarcação vinda dos portos da carreira africana da mina significavam um emaranhado de gastos, tendo que ser pago cada escravo importado os direitos da alfândega, as despesas com os escravos até serem vendidos, as soldadas aos trabalhadores da embarcação, o aluguel do armazém onde seria alojado os cativos, etc. A importância total destes gastos, representou 3:891\$240. Por sua vez, em 1º de junho de 1803, foram levantados os gastos quanto ao custeamento e carregação do Bergantim, totalizando o alto preço de 10:059\$496. Não obstante, chegaram vivos no Serge oitenta e quatro escravos, de noventa embarcados. Morreriam

três no mar, um em terra de parto, um de bexigas e um quando a embarcação deu fundo no porto, estando ele ainda a bordo²⁸.

Na lista em que consta a venda dos oitenta e quatro escravos chegados vivos no Serge, podemos ver variados indivíduos comprando os cativos. Dentre outros, o alferes do terço das ordenanças da vila de Cachoeira, João Pinto de Magalhães, comprou um escravo avaliado em 140\$000. O negociante de grosso trato, Capitão da 6^o Companhia do Primeiro Regimento de Milícias, António Martins da Costa, adquiriu cinco escravos, pagando 700\$000. João Coelho Sampaio, comerciante morador na Praia, Familiar do Santo Ofício e almoxarife do Arsenal Real da Marinha, comprou um escravo no valor de 140\$000. Constantino Vieira Lima, que era sargento da oitava companhia do primeiro regimento de milícias da guarnição, comandada por Inocêncio José da Costa, obteve doze escravos, custando 1:200\$000. Os escravos que chegaram doentes, ao todo seis, foram comprados pelo negociante, dono de engenho e senhorio do bergantim Filantropo, Joaquim José Lopes, desembolsando 300\$000. A avaliação total, dos oitenta e quatro escravos desembarcados vivos no porto de Salvador, seria de 9:453\$000²⁹.

Algumas dívidas correspondentes aos negócios de Francisco José de Gouveia, quanto ao tráfico atlântico, dirigem-se ao negociante Luis Joaquim da Maya. Pode-se ver através do inventário, o endividamento rebentado por uma letra de risco e dois créditos a juros de cinco por cento. Em 29 de abril de 1789, havia uma dívida derivada do valor de 1:084\$000 por um crédito passado. Também em 13 de novembro de 1789, o acúmulo deficitário da conta do mercador se constituiu dos 198 dias dos juros vencidos, dos fretes de 6 rolos de tabaco abastecedores da Curveta Nossa Senhora da Guia ao Senhor do Bonfim, das Dízimas e dos Donativos, do valor dos seis rolos de tabaco, dos direitos e fretes referentes aos 60 panos da Costa e pela marca de dois fardos, cujo valor total estaria em 1:076\$431³⁰.

Quadro III

²⁸Idem.

²⁹Ibidem. A profissão e titulação destes compradores de escravos foram encontrados no acervo do Projeto Resgate do Arquivo Ultramarino (AHU-BA) e do Acervo do Projeto Resgate- Bahia Eduardo de Castro e Almeida. As citações da documentação utilizada, estão nas referências ao final do texto.

³⁰Ibidem.

Dívidas do Casal tenente coronel Francisco José de Gouveia a Francisco António Filgueiras por Importâncias das Seguintes Fazendas que lhe Comprou entre os anos de 1799 e 1800

Quantidade	Fazendas	Valor Unitário	Valor Total
10	Peças de Bertanhas ³¹ de França Larga	\$600	60\$000
5	Peças de cambraetas ³² finas	8\$000	40\$000
20	Peças de Surrates ³³	1\$800	36\$000
20	Peças de Cadias ³⁴ Azuis	1\$900	38\$000
4	Peças de Cadia Inglês	5\$760	23\$040
6	Cortes de Sarja ³⁵ Finas	8\$000	48\$000
15	Peças de Patavares ³⁶ finos	3\$600	54\$000
7	Peças de Patavares 2º Sorte	2\$880	20\$160
12	Peças de Cadias Brancos	1\$520	18\$240
14	Peças de Cadias Azul Comum	1\$280	17\$920

Fonte: APEB, Judiciário, Inventário de Francisco José de Gouveia, 1803, 05/2020/2491/02.

Um lojista denominado de Francisco António Filgueiras, cobrou dívidas resultantes das compras em sua loja por parte de Francisco José de Gouveia. O valor total destas dívidas estava em 355\$360. Contudo, no quadro acima aparece o gosto de se vestir dos negociantes habitados em Salvador, adotando a moda europeia e asiática, sobretudo as peças luxuosas vindas da França, da Inglaterra e do Oriente. Dessa forma, este costume de se vestir, não passou despercebido entre as observações dos diversos viajantes que passaram pela Colônia. Louis- François de Tollenare, o viajante francês residente no

³¹ Segundo o padre Dr. Rafael Bluteau, Bretanha significa: “lençaria de linho fina, que se trazia de Bretanha”. (BLUTEAU, 1789).

³² Segundo o Dr. Rafael Bluteau, Cambraia significa lençaria muito fina de linho, inventada, e fabricada em Cambrai. Já Cambraieta, significa: “cambraia inferior”. (BLUTEAU, 1789).

³³ Saindo do porto de Surrate, uma comarca e cidade da Índia, segundo Telma Gonçalves Santos: “Surrate consistia (...) em um dos principais portos de exportação dos tecidos de Guzarete. Estes ‘tecidos de algodão, multicolor, lisos ou estampados (...) eram denominados de Zuartes, dotins, canequins, tafeciras, chitas, coromandéis e longuins’”. (SANTOS, 2014)

³⁴ Segundo Telma Gonçalves Santos, Cadia ou cadeá, significa um “Cadeá: “Tecido de algodão que se exportava da Índia no século XVIII”. (SANTOS, 2014)

³⁵ Para Bluteau, sarja significa “um tecido leve de seda, ou lã, como uma espécie de trançado”. (BLUTEAU, 1789). No glossário produzido por Telma Gonçalves Santos, na parte dos tecidos europeus, a Sarja é um “tecido provavelmente originário da França”. (SANTOS, 2014)

³⁶ Telma Gonçalves Santos, observa que patavar significa: “Feito de certo tecido de seda, fabricado nas Índias Orientais” (SANTOS, 2014).

Nordeste em 1817, notou laconicamente “os negociantes, trajados à europeia” (TOLLENARE,1905). O português Henry Koster, outro viajante do Norte-Nordeste, visitando São Luiz em 1811, não foi tão categórico, apenas disse que entre os comerciantes portugueses “havia quem vestisse de acordo com as maneiras da europa” (KOSTER, 2003). Em 1803, o inglês Thomas Lindley, explicou da seguinte forma o uso das vestimentas dos homens da Bahia: “os homens daqui vestem-se geralmente como em Lisboa, acompanhando o figurino inglês, exceto quando fazem visitas ou saem nos feriados, ocasiões em que exibem excesso de bordados, lantejoulas nos coletes, e rendas nas roupas de baixo” (LINDLEY,1969).

Considerações Finais

Na medida do possível, o presente estudo tentou responder a uma lacuna aberta pela historiadora Maria Nizza. Em uma passagem de sua obra: *Bahia, a corte da América*, a autora menciona que “os historiadores da escravidão na Bahia têm-se preocupado mais com os quantitativos dos escravos entrados do que com os negociantes que enviavam seus navios, ou que fretavam embarcações, para fazer o comércio da Costa da Mina” (SILVA, 2010). Por fim, acredito ser possível notar nessa breve reflexão a carência dos estudos sobre os pilotos de embarcações ligados com a carreira africana da Mina, sem dúvida, a ampliação de monografias, dissertações, teses e artigos de cunho acadêmico levariam a uma compreensão maior da dinâmica mercantil presentes nas diversas transações e escambos comerciais entre as duas pontas do atlântico abordadas aqui.

Destacamos o fato do problema de inserir estes indivíduos dentro da hierarquia socioeconômica presente na Bahia colonial. Apesar de Francisco José de Gouveia ter adquirido embarcações, diversos imóveis e escravos, obter patentes de capitão, ao final de sua vida seu monte-mor bruto correspondeu ao valor de 9:417\$290. Infelizmente, José de Almeida não deixou monte-mor, mas o quinhão que ficou ao seu filho, no valor de 2:583\$107, serve de exemplo ao fato da pouca capacidade financeira em dinamizar seus investimentos. Levando em consideração o estudo da historiadora Maria Rapassi, entendemos Francisco José de Gouveia ocupando uma posição intermediária, enquanto que José de Almeida esteve no nível médio da sociedade (MASCARENHAS,1998).

Referências

Fontes Impressas:

BLUTEAU, D. Rafael. **Dicionário da Língua Portuguesa**: Tomo Primeiro, A-K. Lisboa, Na Oficina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789.

KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. 2v. Rio-São Paulo-Fortaleza: ABC Editora, 2003.

LAVAL, Francisco Pyrard de. Viagem de Francisco Pyrard, de Laval. **Tomo I. Nova-Goa**, Na Imprensa Nacional, 1858.

_____. **Tomo II. Nova-Goa**, Na Imprensa Nacional, 1862.

LINDLEY, Thomas. **Narrativa de uma viagem ao Brasil**. São Paulo: Nacional, 1969.

OLIVEIRA, Luiz da Silva Pereira. **Privilegios da nobreza, e fidalguia de Portugal**, Lisboa. Nova Officina de João Rodrigues Neves, 1806.

PEREIRA, Nuno Marques. **Compêndio narrativo do peregrino da América**. Rio de Janeiro: Publicações da Academia Brasileira, 1939. v.2, 6 ed.

PIRES, Vicente Ferreira. **Viagem de África em o Reino de Dahomé**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957.

TOLLENARE, L. F. **Notas Dominicaes** Tomadas durante uma residência em Portugal e no Brasil nos annos de 1816, 1817 e 1818. Recife: Empresa do Jornal do Recife, 1905.

Fontes Manuscritas:

Projeto Resgate-Arquivo Ultramarino (AHU-BA)

Docs.: 16625;13399;18254.

Projeto Resgate- Bahia Eduardo de Castro e Almeida (1613-1807)

Docs.:23284-2385;23802-23809;29.041-29.042.

Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB)

Seção Colonial e Provincial:

Maço 449 (Alvarás, 1756-1789)

Inventários Post-mortem:

Judiciário, Inventário de Francisco José de Gouveia, 1803, 05/2020/2491/02.

Judiciário, Inventário de Jerônimo Gonçalves Miller, 1801,04/1761/2231/01

Judiciário, Inventário de Joaquim da Costa Cervis,1807, 04/1771/2241/12.

Judiciário, Inventário de João Luis Gaya, 1808, 05/2111/2580/03.

Judiciário, Inventário de José de Almeida, 1795, 04/1593/2062/08.

Judiciário, Inventário de José Pereira da Cruz,1750-1757, 07/3195/09.

Bibliografia:

FONSECA, Luís Adão da. “O Imaginário dos Navegantes Portugueses dos séculos 15 e 16”, In: Estud. av. vol.6 n.16 São Paulo set./dez. 1992.

FERREIRA, Roquinaldo. “Dinâmica do comércio intracolônial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)”, In: João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho & Maria de Fátima Gouvêa (orgs.), **O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

MASCARENHAS, Maria José Rapassi. **Fortunas Colonias: elite e riqueza em Salvador, 1760-1808**. Tese de Doutorado do Programa de Pós-graduação em História da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1998.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. **Ser escravo no Brasil**. São Paulo, Brasiliense, 1982.

_____ “**Bahia Opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549-1763)**”, in Revista de História, São Paulo: USP, Nº 114, jan/jun, 1983.

_____ **Bahia, Século XIX: uma província no império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

NARDI, Jean Baptiste. **O fumo brasileiro no período colonial**. São Paulo: Brasiliense, 1996.

NASCIMENTO, Ana Amélia Vieira. “**Letras de Risco**” e “**Carregações**” no comércio colonial da Bahia 1660-1730. Salvador, Cadernos CEB-UFBA, nº. 78, 1977.

RIBEIRO, Alexandre Viana. **O Tráfico Atlântico de Escravos e a Praça Mercantil de Salvador (1680-1830)**. Dissertação de mestrado do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

_____ **A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750-c.1800)**. Tese de Doutorado do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2009.

SANTOS, Telma Gonçalves. **Comércio de Tecidos Europeus Asiáticos na África Centro-Ocidental: fraudes e contrabando no terceiro quartel do século XVIII.** Dissertação de mestrado do programa de Pesquisa e Pós-graduação em História, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa. Lisboa, 2014.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. **Bahia, a Corte da América.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2010.

SOUZA, Cândido Eugênio Domingues de. **“Perseguidores da espécie humana”:** capitães negreiros da cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII. Dissertação de mestrado do Programa de Pós-graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia, Salvador-2011.

XIMENES, Cristiana Ferreira Lyrio. **Bahia e Angola:** redes comerciais e o tráfico de escravos (1750-1808). Tese de Doutorado do Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal Fluminense, Niterói-2012.

VERGER, Pierre. **Fluxo e Refluxo** do Tráfico de Escravos Entre O Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos, dos séculos XVII a XIX. São Paulo, Corrupio, 1987.

