

Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760 – c.1825

Slaves, Masters, and Marine Life in the Atlantic: Portugal, Africa, and Portuguese America, c.1760-c.1825

Jaime Rodrigues

Professor no Departamento de História da Universidade Federal de São Paulo (EFLCH/UNIFESP – Guarulhos/Brasil)
e-mail: jaime.rodrigues@unifesp.br

Resumo

A partir da experiência marítima de africanos na África, analiso as transformações ocorridas em função da legislação portuguesa sobre a mobilidade e o registro dos marinheiros cativos e as leituras disso na historiografia, culminando com uma análise das perspectivas de liberdade de marinheiros escravos em trânsito pelos domínios portugueses entre a segunda metade do XVIII e as primeiras décadas do século XIX.

Abstract

From the maritime experience of Africans in Africa, this paper analyzes the changes that occurred in the Portuguese legislation about the mobility and the registration of captive sailors and discusses the interpretations of these themes by the current historiography. It ends with an analysis of the prospects of freedom for the enslaved sailors in transit within the Portuguese colonies between the second half of the eighteenth century and the first decades of the nineteenth century.

Palavras-chaves

escravidão, História Atlântica, Historiografia

Keywords

slavery, Atlantic History, Historiography

Ocorre [...] que não sendo os escravos coisas, como oiro, prata e outras inanimadas, não estão como elas sujeitas a só receberem em qualquer ocasião e em quaisquer circunstâncias o impulso que seu dono lhes queira dar (...)¹

1

"Sobre a pretensão de alguns emigrados do Brasil dirigida a obstar a liberdade dos seus escravos. Sobre a liberdade dos escravos que emigraram do Brasil em companhia de seus donos." Arquivos Nacionais/Torre do Tombo (doravante ANTT), Fundo Desembargo do Paço (Corte, Estremadura e Ilhas), Maço 2145, doc.91, despacho do juiz João de Carvalho Martins da Silva Ferrão em 3 de junho de 1825.

2

AL-UMARI. Itinerário dos olhares sobre os reinos das metrópoles. Reproduzido em SILVA, Alberto da Costa e (org. e notas). *Imagens da África, da Antiguidade ao século XIX*. São Paulo: Cia. das Letras, 2012. p.48.

3

DIARRA, S. Geografia histórica: aspectos físicos. In: KI-ZERBO, Joseph. *História geral da África*. Vol.1: Metodologia e pré-história da África. 2ª ed. Brasília: UNESCO, 2010. p.351.

A experiência marítima dos africanos na África

Al-Umari, autor árabe do século XIV, escreveu um relato dando conta do malogrado projeto de um sultão do Mali de atravessar o Atlântico. Em peregrinação a Meca, Mansa Musa – sucessor do soberano em questão – passou uma temporada no Egito e saciou a curiosidade do emir governante do Cairo sobre o poderoso império africano ocidental. Contou que o rei que o antecederia acreditava ser possível cruzar o oceano e, para isso, providenciou a armação de duzentas embarcações e assim instruiu o comandante da frota: "Não regresse senão depois de ter alcançado a outra margem do oceano ou caso se esgotem as provisões e a água". Muito tempo se passou até que uma única embarcação voltou ao litoral do império malinês, que naquela altura incorporara Gana e chegava à beira mar. Seu capitão explicou que haviam navegado "até que surgiu no meio do oceano um rio com uma corrente poderosa" no qual todos, exceto o narrador, entraram e desapareceram. Inconformado, o sultão preparou dois mil navios com homens, água e provisões e os fez partir sob seu próprio comando. "Foi a última vez que o vimos, e foi assim que me tornei rei"², teria dito Musa ao emir egípcio.

Esse breve relato pode ser lido por diferentes vieses. Primeiramente, é uma evidência do poder político e da força econômica do império do Mali naquela época, expressos no desejo do sultão em atravessar o mar como sinal de glória, empenhando para isso todos os esforços – ainda que os tamanhos das frotas sejam obviamente exagerados. Após notar isso, alguém pode esboçar um sorriso anacrônico, considerando que um reino africano jamais conseguiria levar a cabo uma empreitada dessa monta. Mas a verossimilhança da menção à corrente poderosa como um rio caudaloso no meio do oceano indica o acúmulo de alguma experiência na navegação marítima de longa distância. Hoje, sabemos que o Atlântico possui correntes que afetam o rumo dos navios à vela e que nele também deságua um rio caudaloso (o Amazonas), cuja corrente se faz sentir muitos quilômetros além da foz. O relato de Mansa Musa também nos diz algo sobre sua ambição e sobre a forma como ele chegou ao poder após o desaparecimento de seu antecessor no mar, o que talvez fosse motivo suficiente para que não se levasse adiante o projeto de travessia do Atlântico, se é que ele de fato foi posto em prática pelos soberanos malineses no auge de seu poder imperial.

Se razões humanas e físicas ajudam a explicar o desinteresse das populações costeiras africanas pelas expedições marítimas³, também é certo que os deslocamentos marítimos integravam, em alguma medida, as identidades e habilidades dos africanos que viviam no litoral desde tempos bastante remotos.

Ao tratar das frotas de comércio na África, Jan Vansina apontou sinais de experiência na navegação marítima entre povos do continente. Um deles é a dispersão da estatuária de madeira policromada ao longo do golfo da Guiné, do território dos Yoruba até Loanga, indicando a "ampla difusão dessas técnicas transmitidas de lugar em lugar por via marítima". Vansina não supôs que essa dispersão resultasse de trocas comerciais feitas por via terrestre, provavelmente por encontrar distinções estilísticas importantes na estatuária, embora elaboradas a partir da mesma técnica e materiais.

4
VANSINA, Jan. A África equatorial e Angola: as migrações e o surgimento dos primeiros Estados. In: NIANE, Djubril Tamsir (ed.). *História geral da África*. Vol.4: África do século XII ao XVI. 2ª ed. Brasília: UNESCO, 2010. p.635-636; VENANCIO, Renato Pinto. *Cativos do Reino: a circulação dos escravos entre Portugal e Brasil, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Alameda / Belo Horizonte: FAPEMIG, 2012. p.148.

5
AYMEMÍ, Antonio. *Los Bubi en Fernando Poo*. Madri: Galo Saez, 1942. cap.1. Ver também THOMAS, Hugh. *The Slave Trade: The History of Atlantic Slave Trade (1440-1870)*. Londres: Picador, 1997. p.73; VANSINA, Jan. Op. Cit.; SUNDIATA, I. K. A Note on an Abortive Slave Trade: Fernando Po, 1778-1781. *Bulletin de l'Institut Fondamental d'Afrique Noire*, Dakar, serie B, v.35, n.4, p.794, 1973.

6
BOSMAN, Willem. A New and Accurate Description of the Coast of Guinea. Londres: J. Knapton, A. Fell, R. Smith, D. Midwinter, W. Haws, W. David, G. Strahan, B. Lintgtt, J. Round and J. Wale, 1705. p.399.

7
SUNDIATA, I. K. Op. Cit., p.803-804; RODRIGUES, Jaime. A rede miúda do tráfico: os pumbeiros e o comércio de escravos em Angola no final do século XVIII. *Historia & Perspectivas*, Uberlândia, v.23, p.67-83, 2000 e *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Cia. das Letras, 2005. p.97.

8
McGOWAN, Winston. African Resistance to the Atlantic Slave Trade in West Africa. *Slavery & Abolition*, Londres, v.11, n.1, p.9, maio de 1990; RODRIGUES, Jaime. De costa a costa... Op. Cit., p.188.

9
Cf. BROOKS, George E. *The Kru Mariner in the Nineteenth Century: An Historical Compendium*. Newark: Liberian Studies Association in America, 1972; MARTIN, Jane. Krumen "Down the Coast": Liberian Migrants on the West African Coast in the 19th and Early 20th Centuries. *The International Journal of African Studies*, Boston, v.18, n.3, p.401-423, 1985; BREITBORDE, Lawrence B. City, Countryside and Kru Ethnicity. *Africa*, v.61, n.2, p.186-201, 1991; SCHMIDT, Cynthia E. Kru mariners and migrants of the West African coast. In: STONE, Ruth M. (ed.). *Garland encyclopedia of world music*. Vol.10: World's Music: general perspectives and reference tools. Nova York/Londres: Routledge, 2002. p.370-382; SANTOS, Elaine Ribeiro S. dos. Nas engrenagens do tráfico: grupos canoeiros e sua atuação nos portos do Golfo do Benin. *Anais do XIX Encontro Regional de História da ANPUH (Poder, violência e exclusão)*, 8 a 12 de setembro de 2008, p.11-12 (CD-Rom).

10
BURNS, James. "The West is Cold": Experiences of Ghanaian Performers in England and the United States. In: OKPEWHO, Isidore e NZAGWU, Nkiru (eds.). *The New African Diaspora*. Bloomington: Indiana University Press, 2009; PIZARRO, Errol L. Montes. Influencias musicales alrededor de la diáspora africana: más allá de la metáfora de raíz. *Cuadernos de Investigación del*

Ele argumenta ainda que a experiência dos africanos no Atlântico é referendada pelo fato de que, quando da chegada dos portugueses, pescadores povoavam toda a costa atlântica subsaariana. Ao longo do litoral atlântico africano, do Senegal a Angola, as embarcações de pesca eram feitas pelos povos costeiros usando técnicas comuns.⁴

Outro sinal indicado por Vansina é a presença ancestral dos *bubi* em Fernando Pó – uma migração que requeria habilidades marítimas, já que a ilha, atualmente chamada de Bioko, situa-se a uns 50 km da costa. A fixação dos *bubi* ali pode ser anterior ao ano 1000 (na hipótese de Van Vansina) e talvez tenha se dado entre 3 mil e 5 mil anos antes dos primeiros navegadores portugueses terem chegado ali (na hipótese do missionário católico espanhol Antonio Aymemí). Pressionados pelos povos do interior do continente, é certo que eles já haviam emigrado quando os portugueses chegaram a Fernando Pó, em 1470.⁵ Mesmo tendo alguma experiência marítima, os *bubi* não se empregaram como marinheiros nem auxiliaram traficantes europeus, como os espanhóis que ocuparam a ilha no século XVIII e nela projetaram uma grande base do tráfico de escravos para a América. O projeto malogrou por diversas razões, entre elas a guerra anglo-espanhola de 1778, a concorrência de traficantes de outras paragens e a relutância dos que ali viviam em estabelecer comércio com estrangeiros. O mercador holandês Willem Bosman descreveu os ilhéus em fins da década de 1680 como gente selvagem e cruel⁶, uma opinião compartilhada pelos outros europeus que ali tentaram se estabelecer. Ibrahim Sundiata explica que o contato dos espanhóis com os *bubi* foi limitado e pouco amistoso:

a estrutura da sociedade *bubi* não era propícia ao comércio. Não existia ali uma reserva de escravos capaz de serem vendidos a estrangeiros para exportação, nem havia uma autoridade política capaz de fazer voltar os recursos da ilha para o comércio com os europeus. A demanda por produtos de fora também não era grande (...). Os *bubi* resistiram fechando os contatos comerciais com estranhos até os primeiros anos do século XX (...).⁷

A ausência de envolvimento de povos costeiros com a navegação de longo curso não foi regra imutável e ocorreu em outras paragens e em outros tempos. Os *kru* da Libéria, Gana e Costa do Marfim atuais, por exemplo, tiveram historicamente uma atitude ambivalente. Embora se recusassem a vender escravos, forneciam suprimentos aos traficantes e ofereciam trabalhadores especializados aos comerciantes europeus para ajudá-los a vencer correntes, recifes e pedras.⁸ Os homens desse povo, designado como *kroomen* pelos ingleses a partir do século XVIII, eram elogiados como hábeis navegadores, desenvolvendo o *kru pidgin english*, língua de marinheiros e migrantes das colônias britânicas na África Ocidental que ainda sobrevive de forma limitada.⁹ Desde muito antes disso, os portugueses valiam-se dos conhecimentos deles sobre navegação, empregando-os nas viagens transoceânicas. Trabalhando em navios europeus, os *kru* foram dar em várias partes das costas africanas e americanas, sobretudo as caribenhas, onde marinheiros guitarristas desse povo atuaram na conformação de novas musicalidades. Junto com marinheiros europeus, os africanos engajados na navegação formaram, de acordo com Julius Scott, um "segmento visível no submundo caribenho" de fins do século XVIII, cuja conduta era difícil de regulamentar e motivava queixas constantes dos administradores coloniais ingleses e franceses¹⁰. Além destes, os Fante da atual Gana também eram reconhecidos por sua experiência marítima e engajamento em navios negreiros ingleses.¹¹

Instituto de Investigaciones Interdisciplinarias de la Universidad de Puerto Rico en Cayey, n.4, p.5 e p.38-39, 2010; SCOTT III, Julius Sherrard. *The Common Wind: Currents of Afro-American Communication in the Era of the Haitian Revolution*. Ann Arbor: Duke University, 1986. p.60-63.

11

REDIKER, Marcus. *O navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Cia. das Letras, 2011, p. 237.

12

RODRIGUES, Jaime. De costa a costa... Op. Cit., p.188; PÉLISSIER, René. *História das campanhas de Angola: resistência e revoltas (1845-1941)*. Vol.1. Lisboa: Imprensa Universitária; Estampa, 1986. p.54.

13

SIMÕES, Landerset. *Babel Negra: etnografia, arte e cultura dos indígenas da Guiné*. Porto: Of. Graf. d'O Comércio do Porto, c.1935. p.146.

14

CANDIDO, Mariana Pinho. Different Slave Journeys: Enslaved African Seamen on Board of Portuguese Ships, c. 1760-1820s. *Slavery & Abolition*, Londres, v.31, n.3, p.399, 2010; Arquivo Histórico Ultramarino (a partir daqui AHU), Angola, Códice 1630, fl.76-77, 14 de fevereiro de 1794.

15

AHU, Angola, caixa 88, doc.68, 26 de abril de 1798.

16

PUNTONI, Pedro. *A Guerra dos Bárbaros: povos indígenas e a colonização do sertão nordeste do Brasil (1650-1720)*. São Paulo: Hucitec; FAPESP; Edusp, 2002. p.57 e ss.

17

RODRIGUES, Jaime. De costa a costa... Op. Cit., p.166 e ss.

18

AHU, Angola, caixa 88, doc. 68.

19

AHU, Angola, caixa 62 (1779), doc.72 (junho de 1779); caixa 62, doc.73 e livro 6º de Angola, fls.26 e ss.

O fenômeno não se restringiu à África Ocidental. De forma similar, os cabinda eram empregados pelos portugueses nos navios de cabotagem na Angola no século XVIII¹² e, como eles, os bijagós da Guiné, tidos por bons marinheiros e de índole belicosa na descrição de um antropólogo luso da primeira metade do século XX.¹³ De modo geral, os portugueses empregaram africanos de diversas origens nas tarefas da marinhagem, uma vez treinados para desempenhá-las. Atendendo a uma solicitação de envio de marinheiros experientes feita pelo governador de Benguela, o de Angola acabou mandando, em 1794,

alguns marinheiros escravos que os mestres considerem já capazes do trabalho; pois que assim utilizando-se os direitos que devem pagar favorecesse o comércio e arremediasse a falta de homens para a dita ocupação, isto contudo se não pode prometer com excesso, mas com cálculo prudente, segundo o número da sua tripulação, e é o mesmo que aqui pratico (...).¹⁴

Um ofício de 1798 – enviado por Miguel Antonio de Melo, conde de Murça e então governador em Luanda, ao secretário da Marinha e Domínios Ultramarinos, Rodrigo de Souza Coutinho – permite sondar matrizes africanas na especialização dos muxilunda no trabalho marítimo.¹⁵ Melo sabia que, no século XVII, a gente dessa etnia havia sido punida pelos portugueses por seu apoio à invasão holandesa em Angola – política que não foi exclusiva da colonização lusa na África, se nos lembrarmos da belicosidade punitiva contra os indígenas no sertão do Nordeste da América portuguesa no mesmo período, também acusados de secundar os holandeses.¹⁶ O castigo dos muxilundas não se fez pela forma de genocídio ou escravização mercantil, mas consistia em obrigá-los ao trabalho, tal como fizeram anteriormente os soberanos do Congo, ao se utilizar das habilidades desse povo como pescadores.

Os muxilundas vendiam peixes frescos e secos nos mercados de Luanda. Foi assim, em barcos de pequeno porte, que eles aprenderam as lidas no mar e desenvolveram técnicas de processamento do alimento. A piscosidade das ilhas onde eles viviam levou à desvalorização do produto e, em vez de receberem os 1.200 réis mensais pagos em média pelo pescado vendido, muitos se empregaram como marinheiros em troca de salários de 30 mil réis, fora a ração diária. Os salários não se diferenciavam dos que eram pagos aos marujos dos navios negreiros até as primeiras décadas do século XIX, ou seja, algo entre 20 mil e 35 mil réis.¹⁷

Nas palavras de Melo, o resultado do engajamento desses homens como marinheiros "tem sido despovoarem os muxilundas as ilhas, abandonarem as pescarias, serem elas hoje tão escassas que muitas vezes não há peixe". O governador acreditava que, com algum incentivo da Coroa, os africanos abandonariam a navegação de longa distância e voltariam à pesca tradicional.¹⁸ Ele não atentou para a experiência no mar como um atributo valorizado pelos capitães portugueses ao empregarem esses marujos. As habilidades marítimas tornavam esses homens gente cobiçada para manejar navios e guiar oficiais europeus pelas águas africanas, como fez o capitão de artilharia Antonio Máximo de Souza e Magalhães, que em Luanda "tomou um preto prático daquela costa" para guiá-lo em uma expedição de reconhecimento em Quitungo, Ambriz, foz do Zaire, Cabinda, Molembo e Loango.¹⁹ Talvez o mesmo ocorresse com os habitantes do entorno de Mossâmedes, onde os portugueses estabeleceram uma agricultura

CURTO, Diogo Ramada. A cultura imperial e colonial portuguesa. In: BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo R. (dir.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Ed. 70, 2010. p.329 e p.331; LAW, Robin & MANN, Kristin. West Africa in the Atlantic Community: The Case of the Slave Coast. *The William and Mary Quarterly*, Williamsburg, v.56, n.2, abr.1999, p.334; Ordenações Filipinas, Livro I, título XVI: Do juiz dos feitos da Misericórdia e Hospital de Todos os Santos de Lisboa, apud LARA, Sílvia Hunold. *Legislação sobre escravos africanos na América Portuguesa*. Madrid: Tavera/Digibis, 2000. p.85 (CD-Rom).

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Cia. das Letras, 2008. p.141-143; SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Campinas: Papirus, 2001. p.61-65; THORNTON, John. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Campus, 2004. p.259.

THORNTON, John K. Os portugueses em África. In: BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo R. Op. Cit., p.148.

comercial a partir de meados do século XIX e usaram a mão de obra local na pesca, com homens tripulando barcos e mulheres no trato dos peixes.²⁰

Outros indivíduos e grupos também detinham habilidades navegadoras. Um desses homens cujo nome ficou registrado é João Garrido, escravo da Guiné que, em meados do século XV, foi levado para Portugal e voltou à África várias vezes a bordo de navios portugueses na qualidade de intérprete, acabando alforriado. Já entre os grupos, podem ser citados os cabo-verdianos que, desde o século XVI, dedicavam-se ao comércio na Guiné e eram chamados de *lançados* ou *tangomaus* pelos portugueses, utilizados como pontas de lança no aprendizado das línguas e na criação de oportunidades de comunicação na África Ocidental e sendo mencionados nas Ordenações Filipinas, ao se tratar dos direitos de seus herdeiros quando falecessem no continente africano.²¹ Em Cabo Verde e Gâmbia, entre os lançados, os ingleses também conseguiam pilotos para manobrar seus navios no comércio africano. Já os *vili* de Loango eram reconhecidos como homens hábeis na fabricação e no manejo de barcos pesqueiros e de transporte na costa, tendo criado uma rede comercial que antecedia o domínio europeu no século XVI.²² Muitos nativos da África Central, de acordo com John Thornton, utilizavam embarcações que, se não iam em mar aberto, eram apropriadas para a navegação nas águas costeiras e estuários da região onde os portugueses, com seus navios de maior porte, não se aventuravam sem grandes riscos em meados do século XV:

Os nativos não tardaram a demonstrar que até eram capazes de derrotar os portugueses na água, e ainda mais em terra. Por vezes, conseguiram sair vitoriosos nos próprios navios e, com uma série de vitórias militares e navais, entre 1445 e 1452, obrigaram os portugueses a repensar a sua aproximação à África. Assim, em 1456, a coroa incumbiu Diogo Gomes, um nobre da casa real, de negociar um acordo de paz com as várias potências da costa africana e garantir o desenvolvimento de um comércio seguro e pacífico.²³

Além dos efeitos sobre o comércio, a língua, a arte, a produção e distribuição de alimentos e a cultura em geral, a criação de tais redes comerciais pressupunha o saber fazer de homens habilidosos no manejo de embarcações. Para cumprir suas funções, eles tinham que conhecer a profundidade das águas, o sistema de ventos, marés, chuvas e outros fatores climáticos que interferiam na navegação de cabotagem – ainda que lhes escapassem as adversidades da travessia da linha do equador, velha conhecida dos navegadores ibéricos em trânsito entre a península e o além mar. As lidas marítimas, mesmo que não fossem de longo curso ou em grandes navios, faziam parte da experiência de diferentes povos do continente africano, em meio a um processo que sofreu transformações ao longo do tempo. Na diáspora, essa experiência teria continuidade, uma vez que inúmeros africanos foram engajados no trabalho marítimo, valeram-se do mar para fugir, encararam o tráfico interprovincial ou foram levados por seus senhores em direção às novas frentes de expansão colonial na América. Trânsito e coexistência, não necessariamente amigáveis, marcaram a experiência dos povos que viviam às margens do Atlântico, em deslocamentos marítimos e terrestres. A legislação portuguesa sobre o tráfico e a escravidão no Reino no século XVIII introduziria novos parâmetros e possibilidades a essa experiência.

24

Os textos das leis estão reproduzidos em LARA, Sílvia Hunold. *Legislação sobre escravos africanos na América Portuguesa...* Op. Cit., p.345-346, p.359-360 e p.361-362, respectivamente. "No que diz respeito à escravidão dos africanos e seus descendentes no Brasil e ao tráfico com as regiões da África Ocidental e Central não chegou a haver questionamento algum por parte da Coroa", cf. LARA, Sílvia Hunold. O direito e as leis escravistas na América portuguesa. In: _____. *Legislação sobre escravos africanos na América Portuguesa...* Op. Cit., p.32. Ver também NOVAIS, Fernando A.; FALCON, Francisco C. A extinção da escravatura africana em Portugal no quadro da política pombalina. In: NOVAIS, Fernando A. *Aproximações: estudos de história e historiografia*. São Paulo: Cosac Naify, 2005 (1ª ed. do artigo: 1973).

25

Referindo-se às obras de Francisco Falcon e Kenneth Maxwell, Thomaz E. Barnezi afirma que ambos entenderam a questão do trabalho escravo como marginal frente às outras medidas pombalinas. Ver *Projetos, leis e letrados: uma reflexão sobre as reformas no regime da escravidão no Império colonial português na segunda metade do século XVIII*. Campinas: IFCH/ UNICAMP, 2000. p.9 (Rel. de Iniciação Científica).

26

RAMOS, Luís A. de Oliveira. Pombal e o escravagismo. *História: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, 1ª série, v.2, p.169-178, 1971, p.170-171. Na opinião do viajante sueco Carl Israel Rudgers, de passagem por Lisboa em 1798, o objetivo dessa lei era fazer com que os escravos negros não saíssem do Brasil, cf. SANTOS, Piedade Braga; RODRIGUES, Teresa; NOGUEIRA, Margarida Sá. *Lisboa setecentista vista por estrangeiros*. Lisboa: Livros Horizonte, 1992. p.47.

27

RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Escravos e libertos no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p.74; LARA, Sílvia Hunold. *Fragmentos setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa*. São Paulo: Cia. das Letras, 2007. p.135 e p.284.

28

SILVA, Luiz Geraldo. Esperança de liberdade: interpretações populares da abolição ilustrada (1773-1774). *Revista de História*, São Paulo, v.144, p.109, 2001.

Historiografia, legislação portuguesa e mobilidade dos cativos

O engajamento de escravos como marinheiros dialogava com tradições africanas de pesca, comércio, divisão sexual de tarefas e circulação espacial. Forjadores e integrantes das práticas atlânticas, africanos e seus descendentes vivenciaram as transformações nessas mesmas práticas e buscaram formas de conseguir autonomia ou liberdade, particularmente quando eram escravos, para as quais a mobilidade espacial era um dado relevante. Leis editadas em Portugal a partir da segunda metade do século XVIII interferiram nesse processo.

Refiro-me, sobretudo, a três textos legais: o Alvará com força de Lei de 19 de setembro de 1761, que restringiu o tráfico de escravos para Portugal; a Lei de 16 de janeiro de 1773, referente à libertação dos cativos no Reino, e o Aviso de 22 de fevereiro de 1776, que permitiu o ingresso de escravos no Reino como marinheiros, desde que oficialmente matriculados. Nenhuma delas questionou a escravidão dos africanos no Brasil ou na África.²⁴

Essa legislação mereceu algumas análises por historiadores focados no período pombalino.²⁵ A interpretação mais comum, calcada talvez em relatos de viajantes setecentistas em Portugal, é a que diz que as leis pombalinas destinavam-se a "garantir a fixação de mão de obra escrava no além-mar, onde era necessária", tendo "repercussões bem mais positivas pois contribuiu para frear práticas escravagistas, pondo termo à importação de negros" no Reino e mantendo ali os "costumes de outras Cortes polidas", numa referência ao alvará de 1761. O objetivo da lei era manter os escravos africanos trabalhando nas lavouras e minas do ultramar, onde eles eram efetivamente necessários, e não permitir que viessem a servir como domésticos nas cidades e quintas portuguesas, tirando "os lugares dos moços de servir"²⁶.

Russel-Wood não viu razões humanitárias a estimular tal legislação, cujo objetivo era deter o fluxo constante de escravos e criados negros para Portugal e mantê-los no ultramar, notando ainda que o alvará não se aplicava aos cativos que estivessem em Portugal naquela data, emancipados de modo gradual apenas a partir de 1773. Inspirada por essa análise, Sílvia Lara atentou para a diferenciação entre os termos "negro" e "preto", observando que o alvará utilizou "preto" como sinônimo de escravo, o que em geral passa sem menção nas análises da lei.²⁷ Em função de pressões e interpretações convenientes aos senhores, a cor precisou ser melhor definida. Muitos senhores burlavam o alvará de 1761, advogando que a liberdade estava prevista para pretos e pretas, mas não se proibia o ingresso de mestiços, mulatos e mulatas como escravos no Reino. Assim, em 1767, os senhores ficaram cientes de que, independentemente da cor, a lei referia-se a todo e qualquer cativo.²⁸

Na análise de Silva e Grinberg, a carreira diplomática de Pombal em diferentes cortes europeias e o conhecimento daí obtido acerca de legislações semelhantes faz crer que o ministro de D. José I tinha consciência de que a ideia de "solo livre" perpassava o continente, embora não necessariamente ele a advogasse. De acordo com as autoras, o decreto não se destinava a garantir a liberdade dos escravos desembarcados no reino nem dos que já viviam ali. A intenção, ao invés de atrair cativos para um "solo livre", era impedir que eles piassem nesse solo:

O que se pretendia era a ameaçar os proprietários e traficantes de escravos, dissuadindo-os de trazer novos escravos para o reino, para seu próprio uso ou

para vendê-los. Se eles fizessem isso, esses escravos seriam livres. Por esta razão, o decreto do rei explicitamente não alterou a condição legal dos escravos já que lá residiam e não servia como pretexto para outros escravos virem e buscarem a liberdade no reino (...).²⁹

29

SILVA, Cristina Nogueira da; GRINBERG, Keila. Soil Free from Slaves: Slave Law in Late Eighteenth- and Early Nineteenth-Century Portugal. *Slavery & Abolition*, Londres, v.32, n.3, p.431 e p.432, setembro de 2011.

Para proprietários e criados lusos, os resultados podem ter sido a fixação dos escravos no além mar e a garantia de uma reserva de mercado de trabalho aos reinóis (e galegos) livres. Mas há quem tenha encontrado razões mais fortes, de Estado, para a edição das medidas pombalinas contrárias à escravidão em Portugal e sua concentração em certas partes do ultramar. Kenneth Maxwell é um dos autores que, ao analisar a época de Pombal sob a ótica da "corporificação do Iluminismo", inseriu a abolição da escravatura no Reino, em 1773, no incremento da atividade legislativa, junto de medidas como o financiamento do sistema educacional, a reforma da Universidade de Coimbra, a restrição dos poderes do Santo Ofício e a modernização do Exército. Nuno Monteiro soma-se a esta visão, ao constatar que o ministério pombalino elaborou leis em uma profusão sem precedentes, para "mudar as coisas em conformidade com o que se fazia nas cortes da Europa (...)"³⁰.

30

MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal, paradoxo do Iluminismo*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. p.18-19; MONTEIRO, Nuno Gonçalo. *D. José na sombra de Portugal*. Cais de Mem Martins: Circulo de Leitores, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2008. p.210. Monteiro destacou, como pontos centrais dessa profusão legislativa, o comércio, as finanças, o fomento das artes fabris e providências diversas nos domínios coloniais. Cf. p.210-226.

Ao que parece, a consciência política da época entre as elites portuguesas era a da enorme defasagem de seu país em relação aos centros europeus que se encontravam na "vanguarda do desenvolvimento econômico"³¹. As leis de 1761 e 1773, ao iniciarem um processo de abolição gradual na metrópole, teriam sido "determinadas quer pelo ambiente internacional adverso a esse modelo de relações de exploração, (...) quer por objetivos práticos de sua [do rei e do ministro] política"³².

31

NOVAIS, Fernando Antônio. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 1985. p.133.

No tocante à questão econômica, Francisco Falcon avaliou as medidas pombalinas sobre a escravidão em Portugal de um modo amplo, cabível também para outros centros imperiais, decerto tendo em mente a clássica questão da incompatibilidade entre escravidão e desenvolvimento capitalista:

32

FONSECA, Jorge. As leis pombalinas sobre a escravidão e as suas repercussões em Portugal. *Africana Studia*, Porto, n.14, p.29 e p.35, 2010.

os escravos contribuem para o desestímulo às atividades manufatureiras, pois não consomem e ao mesmo tempo, mantêm reduzida a oferta de empregos e assim contribuem para a existência de maior número de desempregados, ociosos que também não possuem poder aquisitivo.³³

33

FALCON, Francisco José Calazans. *A época pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. São Paulo: Ática, 1982. p.399.

O primeiro ato, em 1761, proibiu o transporte de "pretos e pretas" escravos para Portugal. Aqueles que queriam manter ali a introdução de escravos passaram a burlar a lei: como a proibição se referia, primeira e mais enfaticamente, à cor e não à condição social, começaram a trazer escravos mestiços, mulatos e mulatas, até que houve a alteração em 1767. A legislação escravista prosseguiu e, inserida no "conjunto da política industrialista do mercantilismo pombalino, a libertação da escravatura foi levada a efeito em Portugal de forma gradual, mas persistente". Em 1773, encaminhou-se a "extinção total da escravatura, naturalmente com a costumeira moderação": como não entravam mais cativos, os senhores passaram a reproduzi-los, sendo esse alvará "uma espécie de 'lei do Ventre Livre'"³⁴. Se o alvará de 1761 dificultou a navegação entre o Brasil e Portugal, a resolução veio por meio de outros textos legais: o Aviso de 22 de fevereiro de 1776, o de 10 de Março de 1800 e o Alvará de 10 de março de 1802, que autorizaram a vinda de escravos negros apenas quando devidamente matriculados nos navios.³⁵

34

NOVAIS, Fernando A.; FALCON, Francisco. A extinção da escravatura africana em Portugal..., Op. Cit., p.94-99.

35

Ibidem, p.102; SILVA, Luiz Geraldo. Esperança de liberdade... Op. Cit., p.109-110.

Na linha das razões de Estado, Monteiro viu na lógica de funcionamento das companhias monopolistas do comércio colonial o entendimento das restrições ao tráfico para Portugal, culminando no alvará de 1773, pelo qual foram declarados livres os filhos de escravas nascidos no país a partir de então, só permanecendo no cativeiro aqueles cujas mães e avós tivessem sido escravas.³⁶

36

MONTEIRO, Nuno Gonçalo. Op. Cit., p.226; Ver também FONSECA, Jorge. Op. Cit., p.29 e NOVAIS, Fernando A.; FALCON, Francisco. A extinção da escravatura africana em Portugal..., Op. Cit., p.399.

Ao se debruçarem sobre estas questões, via de regra, os historiadores tomaram como fundamento o artigo pioneiro de Novais e Falcon. Luiz Geraldo Silva também teve nele um ponto de partida, ao buscar os sentidos mais gerais da legislação portuguesa sobre a escravidão, mostrando que o alvará de 1761 não pretendia promover a deserção de escravos dos domínios ultramarinos ou estimular neles o desejo de liberdade:

antes, determinou-se, com certo grau de liberalidade, que 'os Pretos, e Pretas livres, que vierem para estes Reinos viver, negociar, ou servir, usando da plena liberdade, que para isso lhes compete, tragam indispensavelmente Guias das respectivas Câmaras dos lugares donde saíram.³⁷

37

SILVA, Luiz Geraldo. Esperança de liberdade... Op. Cit., p.109.

Ao fazer um balanço da recente historiografia portuguesa, José Tengarrinha notou que a época moderna foi aquela menos beneficiada pelas condições políticas e culturais pós-Revolução dos Cravos. A principal razão seria o privilégio dado a estudos sobre esse período durante o Estado Novo, quando se pretendia destacar "o papel de Portugal na História mundial e legitimar sua política colonial pela ação civilizadora e proselitista"³⁸. Essa observação, se correta, ajuda a entender o debate relativamente limitado sobre a época pombalina nos meios acadêmicos lusos, ainda mais restrito no que se refere à escravidão nas conquistas durante esse período – como também notaram João Pedro Marques e Valentim Alexandre, historiadores que polemizaram, em meados da década de 1990, acerca do fim tráfico português oitocentista.³⁹

38

TENGARRINHA, José. La historiografía portuguesa en los últimos veinte años. *Ayer*, Valência, n.26, 1997, p.21-25. Ver também XAVIER, Ângela Barreto. Tendências na historiografia da expansão portuguesa: reflexões sobre os destinos da história social. *Penélope*, Lisboa, v.22, p.141, 2000.

39

Ambos notaram a pequena quantidade de trabalhos sobre o tema e o legado negativo do Estado Novo português para os estudos de História Moderna. Ver MARQUES, João Pedro. Uma revisão crítica das teorias sobre a abolição do tráfico de escravos português e ALEXANDRE, Valentim. Projecto colonial e abolicionismo. *Penélope*, Lisboa, v.14, p.95 e p.119, 1994. O debate prosseguiu em MARQUES, João Pedro. Avaliar as provas: resposta a Valentim Alexandre e ALEXANDRE, Valentim. Crimes and misunderstandings: réplica a João Pedro Marques. *Penélope*, Lisboa, v.15, p.143-155 e p.157-170, respectivamente, 1995.

Para a visão dos senhores e as ações dos homens de Estado nos assuntos escravistas, temos interpretações abalizadas e que dão ênfase à inspiração ilustrada. Luiz Geraldo Silva propõe uma leitura que, sem desfazer-se disso, procura superar a ideia de Iluminismo como conceito ou modelo explicativo fechado e amplia o leque o problema, "marcado pela difusão do *processo civilizador*, pela dinâmica do *status* de *insider* e *outsider* na Europa dos séculos XVI ao XVIII, bem como pela disseminação da noção de *pacto social* no mundo atlântico" na segunda metade do século XVIII, sob o influxo das obras de Norbert Elias.⁴⁰

40

SILVA, Luiz Geraldo. Esperança de liberdade... Op. Cit., p.115-116.

Tendo em vista as implicações das leis setecentistas e as mutantes conjunturas políticas do início do século XIX no mundo atlântico, creio ser preciso sondar o desempenho dos escravos do Reino e da América portuguesa nesse processo. A legislação apresentava ambiguidades conceituais que levavam anos para serem solucionadas, modificando-se conforme os jogos de pressões sobre a Coroa. Os escravos não ficaram indiferentes às ambiguidades nem estiveram ausentes dos jogos políticos. O que os diferenciava dos demais grupos sociais era o conhecimento do conteúdo das leis, a ação conectada a redes envolvendo outros agentes e o entendimento particular das "razões de Estado" quando se tratava de agir em benefício da própria liberdade.

Uma vez engajados em embarcações que faziam escala ou terminavam o percurso em Portugal, escravos dos domínios coloniais pisavam

em uma terra onde a escravidão sofria embaraços legais. Embora a lei de 1761 proibisse carregar escravos negros vindos da América, África e Ásia para os portos do reino, ela não proibia explicitamente o engajamento de marinheiros escravos em navios mercantes que ali tivessem de passar por necessidade ou escala prevista. A situação tornou-se ainda mais confusa para os senhores e mais promissora para os escravos do ultramar a partir do momento em que a escravidão foi parcialmente abolida em Portugal em 1773. Houve outros textos legais, como a permissão datada de 1776 para que escravos de oficiais da marinha ou de comerciantes pudessem permanecer no reino mediante a posse de um "diploma" especial. Essa legislação garantia aos senhores o usufruto dos serviços de marinheiros escravos engajados nas equipagens de longo curso – demonstrando ser esta uma prática relativamente comum.

Temos evidências de que os escravos marinheiros efetivamente pleiteavam suas liberdades a partir do conhecimento e da interpretação do conteúdo dessas leis.⁴¹ A seguir, persigo os vestígios das atividades deles nessa direção.

41

NOVAIS, Fernando A.; FALCON, Francisco. Op. Cit., p.100-102, foram dos primeiros a chamar a atenção para isso. Mais recentemente, ver SILVA, Cristina Nogueira da; GRINBERG, Keila. Op. Cit., p.431-446.

Cativos marinheiros por vontade do senhor

Exercendo funções de marinheiros, alguns africanos escravizados encontraram no mar oportunidades inusitadas de liberdade ainda antes dos Oitocentos e da longa discussão acerca da "questão servil" no Brasil. Como vimos, africanos ou negros de diversas origens não eram neófitos na navegação. Mas isso não explica os possíveis sentidos do engajamento de homens escravizados em navios mercantes transoceânicos.

Primeiramente, é preciso distinguir algumas categorias, pelas possibilidades de análise que elas oferecem. Havia os que eram engajados por seus senhores (ausentes das embarcações) para viverem a experiência do ganho sendo marinheiros, em uma sociedade em que o aluguel de escravos era comum. Também se encontravam os que eram escravos de senhores vindos a bordo. Por fim, e mais difíceis de serem rastreados, havia aqueles engajados voluntariamente e em processo de fuga sob diversas alegações. Evidentemente, os que se inserem nos primeiros casos também poderiam construir a possibilidade da fuga, por deserção em algum porto ou vivendo o resto de suas vidas como marinheiros em diferentes embarcações.

As matrículas de equipagens oferecem pistas sobre a presença dos senhores nos navios. Na amostragem de 102 marinheiros cativos, 24 são nomeados simplesmente como tal – cativos ou escravos. Outros 38 foram registrados como pertencentes a pessoas que não iam a bordo, sendo escravos de ganho ou de aluguel postos a serviço de outrem por seus senhores. Como bem observou Russell-Wood, "não havia ocupação que não contasse com seus negros de ganho, de navegadores e marinheiros a cocheiros, pajens e uma variedade infinita de especializações e semiespecializações". Mas a questão é que, no mar, sob vigilância, em isolamento e espaço limitado, o pecúlio que os marinheiros escravos pudessem juntar era mais facilmente apropriado pelo senhor. Os escravos de ganho marítimos enfrentavam outras dificuldades, como obter acesso ao mercado de trabalho com relativa autonomia para barganhar o valor de seus serviços. Isso pelo menos em algumas das profissões, como tanoeiro e calafate, que tinham "menos oportunidade de trabalho que especialidades mais procuradas, como as de sapateiro, carpinteiro, pedreiro ou ferreiro"⁴². Havia ainda o fato de que os pagamentos em geral não eram feitos ao próprio trabalha-

42

RUSSELL-WOOD, A. J. R. Op. Cit., p.63-64. Sobre os escravos de ganho nas barcas e embarcações de cabotagem a partir do porto do Recife, ver MILFONT, Magna Lícia Barros. *Caminhos das águas: o transporte fluvial no Recife, 1835-1860*. (Dissertação de Mestrado em Urbanismo). Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2003, texto sem numeração de páginas.

dor, confinado no navio e dependente das solidariedades que construísse ali para juntar um pecúlio longe das vistas senhoriais.

Alguns homens da amostra eram cativos dos donos do navio ou apenas citados como "escravos do navio". Nestes casos não eram negros de ganho, e totalizam oito homens. Os 40 restantes pertenciam a algum membro da tripulação, mas não sabemos se lhes cabia salário ou soldada pelos serviços prestados aos donos do navio (em outras palavras, se eram alugados) ou se serviam apenas aos seus senhores no mar. A presença deles pode ser entendida como fruto da vontade dos senhores, mas isso não quer dizer que a opção desagradasse aos próprios cativos. Vejamos o que é possível saber deles, traçando breves perfis.

Escravos marinheiros e seus senhores: perfis e trajetórias

Que tipo de senhor trazia escravos consigo? Ao longo da série que trabalhei, os capitães eram os oficiais que, na maioria das vezes, tinham o privilégio de embarcar cativos, que os serviam pessoalmente ou auxiliavam nas fainas coletivas. Dos 40 escravos pertencentes a membros das tripulações, 31 eram de capitães. Contramestre, piloto, sota-piloto, cirurgião, capelão e mestre carpinteiro eram as outras categorias de oficiais com renda ou privilégios que os tornavam capazes de manter cativos a bordo. Até a promulgação das leis pombalinas sobre o tráfico e a escravidão no Reino, os funcionários coloniais, os capitães de navios e oficiais podiam receber parte de seus salários em escravos, muitos dos quais teriam sido levados a Portugal e ali vendidos. O padre Joaquim José Pinto, da galera *N. S. do Rosário Paquete Feliz*, tinha com o capitão um acordo desse tipo: podia levar seis escravos e o que mais quisesse em seu camarote na viagem até Benguela. Sabemos do acordo devido ao desentendimento que ambos tiveram, o que valeu ao capelão ser despedido e levar "muitos murros no rosto e com tanta violência que lhe fez sair pela boca e narizes grande quantidade de sangue e isso sem contar as injurias e palavras infames"⁴³. Riscos inerentes à condição de padre-trafficante.

A experiência de ser escravo marítimo de senhor a bordo incluía uma vigilância constante. Pertencer aos homens mais bem postos na hierarquia profissional marítima indica algumas possibilidades, nem todas facilitadoras da vida a bordo. Os oficiais costumavam ser os alvos prediletos do escárnio dos marinheiros comuns, e pertencer a algum dos homens mais graduados podia tornar o escravo o elo mais fraco na corrente das vinganças que os marujos cometessem. Exemplo disso aparece no relato de Samuel Greene Arnold sobre o tratamento dispensado a um "negrinho passageiro de proa" quando seu navio atravessou a linha do equador em 1847. O negrinho foi metido dentro d'água "com bastante crueldade (...), brincadeira que ele não compreendeu e que não lhe cabia, pois que já havia cruzado a linha ao ir à Europa"⁴⁴. Como a experiência anterior não lhe valeu para se safar da agressão, podemos estar diante de um caso em que os demais marinheiros, não podendo atingir o capitão, usaram de violência contra um escravo e/ou subordinado do capitão sob a forma de uma vilania cotidiana endossada pela cultura marítima.

Brigas corporais envolvendo marinheiros sempre foram comuns, tanto entre eles como quando estavam ancorados e se metiam com a gente da terra. Mas aquelas envolvendo marinheiros escravos e livres, se deixavam os primeiros em desvantagem, por vezes podiam tomar outras proporções e ter outros desfechos. Não sabemos o motivo pelo qual houve "um levanta-

43

ANTT, Feitos Findos – Juízo da Índia e Mina, letra Y, Maço 47, nº 3, Caixa 47. Todas as indicações a processos desse fundo citados aqui me chegaram por intermédio de Mariana Candido, a quem agradeço. LAHON, Didier. *O negro no coração do Império: uma memória a resgatar*. Lisboa: Casa do Brasil / Ministério da Educação, 1999. p.36, menciona o pagamento em escravos como uma possibilidade também para marinheiros. Nas listas de matrículas de equipagens, não encontrei nenhum caso de escravo pertencente a marinheiros comuns.

44

ARNOLD, Samuel Greene. *Viaje por América del Sur 1847-1848*. Buenos Aires: Emecé, 1951. p.56; RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa... Op. Cit.*, p.188.

45

AHU, Angola, Caixa 125, doc.5. Ofício de Antonio Rabelo de Andrade Vasconcelos a José de Oliveira Barbosa, governador de Angola. São Felipe de Benguela, 17 de abril de 1812. O documento foi analisado também por CANDIDO, Mariana Pinho. *Different Slave Journeys...* Op. Cit., p.398.

46

Arquivo Nacional [Rio de Janeiro] (a partir daqui AN), IS 4 1 – Ministério do Reino e Império. Provedoria de Saúde. Ofícios e Documentos Diversos (1809-1817), ofício de Manuel Vieira da Silva ao marquês de Aguiar. Rio de Janeiro, 9 de março de 1816.

47

AN, Códice 323 – Correspondência da Polícia da Corte com várias autoridades, v.2 (1810), fl.6-6v, 3 de dezembro de 1810.

mento feito pelos pretos marinheiros e mais escravos da tripulação contra o contramestre da mesma e um marinheiro branco, únicos que se achavam a bordo" da galera *Feliz Eugênia* em Benguela no dia 15 de abril de 1812. Atacados, feridos e amarrados, os marinheiros brancos não puderam impedir que seus colegas negros e escravos fugissem em um bote, levando consigo "vários pretos e pretas novos" até uma praia ao norte da cidade. Os escravos do porão acabaram recuperados pela ação dos moradores, mas não se achou nem pista dos marinheiros fugitivos.⁴⁵

Em outras situações, o senhor dos escravos se intrometia ou era chamado a intervir. Senhores que não vinham a bordo e não compartilhavam dessa cultura de violência, sobretudo quando ela se voltava contra uma propriedade sua, podiam retaliar os marinheiros livres que a praticavam: foi o que fez o desembargador Manoel Moreira de Azevedo, ao invadir o Armazém do Lazareto dos africanos novos no Rio de Janeiro em 1816 para surrar um marinheiro que dera um bofetão em um seu escravo durante a travessia do Atlântico. A história foi contada pelo Provedor Mor da Saúde e embora a narrativa seja confusa, deixa entrever que o escravo esbofetado era ladino e marinheiro alugado por seu senhor, pois, mesmo embriagado na ocasião, o homem foi capaz de se lembrar do entrevero e "foi ele mesmo contar a seu senhor o sucedido com a cor que lhe pareceu"⁴⁶. Quando não era o senhor, era a polícia: certa feita, o intendente da polícia do Rio de Janeiro, Paulo Fernandes Viana, mandou o juiz do crime da freguesia de Santa Rita abrir devassa "pela morte feita no preto Domingos a bordo do bergantim *Vulcano*, vindo de Cabinda". O réu era o marinheiro Manuel, tripulante de outro bergantim também vindo de Angola, que acabou preso no Rio.⁴⁷

Tendo cativos a bordo, a vigilância dos oficiais era dupla. Senhorial, quando exercida sobre seu escravo, e atenta à propriedade escrava diante do tratamento que os marinheiros livres dispensassem ao cativo. Ter como proprietário um homem graduado da equipagem poderia trazer o benefício de mais e melhor comida, água e horas de descanso, a depender da índole do senhor. Mas isso também tornava o escravo alvo da ira ou da chacota de marinheiros livres desejosos de atingir um capitão ou um contramestre excessivamente rigoroso no trato com seus comandados.

Vir sem senhor a bordo era uma situação que também encerrava ambiguidades. A vigilância senhorial direta, eventualmente compensada com melhor tratamento alimentar e na atribuição de tarefas, era substituída pelo olhar controlador dos oficiais responsáveis pela manutenção da disciplina e eficácia do trabalho. Esses oficiais poderiam ser mais duros com trabalhadores escravos que, afinal, não lhes pertenciam e pelos quais tinham uma responsabilidade limitada. Pagando pelo trabalho deles a outros senhores, os oficiais ou donos dos navios extraíam o máximo de trabalho dos cativos embarcados. Mas o caminho para a construção de solidariedades a bordo ou para a deserção talvez fosse melhor pavimentado quando esse escravo estivesse longe das vistas de seu senhor e sob a vigilância de senhores provisórios e sempre ocupados com seus afazeres cotidianos.

Seguramente, alguns dos cativos sem senhor a bordo eram escravos de ganho ou alugados, pois pertenciam a mulheres e estas nunca andavam embarcadas, a não ser como passageiras. O lisboeta Eugenio Antonio era um desses, pertencente a Bernarda Maria, provavelmente uma senhora de algumas posses que teve seu nome inscrito na matrícula juntamente ao de seu falecido marido, Álvaro Pereira. Também com sinal distintivo, de "dona", aparece Luiza Gercy, a senhora do moçambicano Salvador dos

48

"Relação dos oficiais e mais pessoas da equipagem da galera denominada N. S. da Conceição Diamante qualificada na Secretaria da Junta do Comércio destes reinos e seus domínios declarando fazer viagem para o porto dessa cidade [Lisboa]". Relações de equipagens de navios e passageiros (São Luís, 19 de julho de 1773). ANTT/Fundo Junta do Comércio (doravante JC), Maço 1, Caixa 6; "1767 – Matrículas das Equipagens dos Navios", navio N. S. da Luz e São José. (Lisboa, 3 de julho de 1767). ANTT/JC, livro 2, fls.70-84, respectivamente.

49

"Relação da equipagem do navio N. S. da Madre de Deus e Santo Antonio que segue viagem para Lisboa e veio do Porto." Relações de equipagens de navios e passageiros (Porto, 15 de abril de 1776). ANTT/JC, Maço 1, Caixa 7; "Relação das pessoas de que se compõem a equipagem do navio N. S. do Carmo e Senhor da Cana Verde que vai para a cidade de Lisboa." Relações de equipagens de navios e passageiros (Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1767). ANTT/JC, Maço 1, Caixa 1; "Relação da equipagem do navio São José Princesa Real que segue viagem para Lisboa." Relações de equipagens de navios e passageiros (Rio de Janeiro, 12 de junho de 1769). ANTT/JC, Maço 1, Caixa 1.

50

"Matrículas das Equipagens dos Navios", navio N. S. da Glória, Santa Clara e Santo Antonio (Lisboa, 5 de julho de 1767. ANTT/JC, livro 2, fl.42.

51

AN, Códice 789 – Inventário dos bens da casa do finado Conselheiro Elias Antonio Lopes, fl.33, 68v e 71.

52

AN, Junta do Comércio, Caixa 445, Pacote 2 – Navios aprisionados pelos ingleses: pedidos de indenização.

53

SILVA, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito... Op. Cit., p.189.

Santos.⁴⁸ Referidas apenas pelos nomes aparecem Rosa Clara Angélica, Ana Maria (moradora de Lisboa) e Anna Marinha, proprietárias do marinheiro de primeira viagem João Manoel (sem naturalidade definida) e dos angolanos Pedro e Pedro José, respectivamente.⁴⁹ A julgar por seus nomes, que não incluem nenhum sobrenome de família, não seria estranho se essas mulheres, agora senhoras, tivessem sido escravas e tenham passado a gozar da condição de forras.

Pouco se sabe acerca das atividades dos senhores, exceto pelo caso de José dos Santos, pertencente a Manoel Pinto, soldado que mantinha seu cativo no ganho a bordo de embarcações que zarpavam de Lisboa (neste caso com destino a Pernambuco), enquanto o próprio senhor trabalhava em terra firme na guarda de Sua Majestade.⁵⁰ Mais afamado e rico era Elias Antonio Lopes, traficante que cedeu uma propriedade para a instalação do palácio real quando da vinda dos Bragança ao Rio de Janeiro em 1808. Ao falecer, em outubro de 1815, ele deixou entre seus bens vários navios e alguns escravos ligados a eles. Suas avaliações informam algo sobre o valor desses homens: os sete escravos marinheiros do *Paquete Infante* foram avaliados em 759\$200 – o equivalente a 832 sacos de farinhas ou 169 barris de carne seca, itens também incluídos entre os pertences do navio. Lopes possuía ainda sete escravos marinheiros no *Diligente*, avaliados em 836\$000 e representando 12% do valor total desse bergantim, e outros cinco que valiam o correspondente a 9% do valor do *São João Americano*.⁵¹ Ponderando as avaliações, e sem sabermos nada sobre a idade, experiência ou as habilidades desses homens, temos que cada escravo marinheiro valia, na época, algo em torno de 111\$578. A conta pode variar, e as estimativas de valor de escravos marinheiros em comparação com outras especializações requerem estudos mais aprofundados. Situações como a dos escravos marinheiros apreendidos quando eram tripulantes de navios negreiros trazem outros dados, embora potencialmente inflacionados por seus donos ao requererem indenizações. Exemplo disso aparece no pedido de indenização feito por Antonio Esteves dos Santos, proprietário da sumaca *Flor do Porto* que, tendo perdido onze cativos marinheiros libertados pelos ingleses quando da apreensão do navio na costa africana em 1812, avaliou cada um em 200\$000. A Junta do Comércio acatou e aumentou ligeiramente a avaliação, ao pagar 2.263\$725 aos proprietários dos marinheiros escravos – um preço aparentemente baixo se comparado aos 140\$000 que ele dizia valer cada um dos africanos embarcados em Onim no porão do mesmo navio e igualmente perdidos na apreensão. Valor idêntico receberam os donos do *Feliz Americano*, apresado em janeiro de 1812 em Porto Novo pelos ingleses com 12 tripulantes escravos a bordo.⁵² Luiz Geraldo Silva mencionou que os jornais recifenses de 1846 ofereciam escravo "sem vício nem achaques, e robusto" por 200\$000, ao passo que os senhores dos escravos marinheiros Manoel e José, fugidos em abril daquele ano, ofereciam 150\$000 de recompensa a quem os capturasse: "isso parece indicar que eram muito importantes para a tripulação de seu navio"⁵³.

Mathias, um escravo de origem benguela e que aparentava 12 anos, embarcou pela primeira vez em 1776. Provavelmente fora traficado para o Rio de Janeiro e seus conhecimentos da língua portuguesa ainda eram incipientes, sobretudo quando sabemos que ele era marinheiro de primeira viagem na rota Rio de Janeiro-Lisboa, sendo o único cativo em meio a uma tripulação de 22 homens. Seu senhor Antonio José Marques era o dono do navio em que ele vinha engajado e o barco era ativo havia alguns anos, já

54

"Relação dos oficiais e mais pessoas da equipagem da corveta N. S. da Piedade e São Boaventura que se destina a seguir viagem para Lisboa." Relações de equipagens de navios e passageiros (19 de outubro de 1776). ANTT/JC, Maço 1, Caixa 8; Catálogo de documentos manuscritos avulsos referentes à visita do ouro existentes no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa. Lisboa, AHU, s/d, p.5, doc.8.

55

"Lista dos oficiais e mais pessoas da equipagem do navio Santíssimo Sacramento e Nosso Senhor do Paraíso, que se acha próximo a seguir viagem para a cidade de Lisboa" (Rio de Janeiro, 28 de janeiro de 1771). Relações de equipagens de navios e passageiros, ANTT/JC, Maço 1, Caixa 3. Sobre a escravização de canarins nos domínios portugueses, ver VENANCIO, Renato Pinto. Op. Cit., p.25-26.

56

SILVA JR., Carlos Francisco da. *Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700-1750)*. (Dissertação de Mestrado em História). Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011. p.85 e p.87.

que temos notícia de sua ancoragem no porto de Lisboa em 25 de maio de 1772, regressando da Bahia.⁵⁴

A condição de escravo, quase sempre reservada aos africanos, teve em José do Rosário uma exceção notável, que a matrícula não explica. Este homem de 20 anos nascera na Índia, o que talvez explique a ausência do registro da cor no campo cabível. Ele era também o único escravo de Miguel Rodrigues Colaço, o dono do navio, na viagem feita em janeiro de 1771 entre o Rio de Janeiro e Lisboa. Os oito anos de experiência marítima que Rosário acumulava nessa altura tinham sido integralmente cumpridos sob cativeiro.⁵⁵

Carlos Silva Jr. levantou outros dados sobre escravos que trabalhavam junto com seus senhores em embarcações, como o mina Antonio, pertencente ao capitão Jacinto Gomes – senhor que tinha ao menos mais um cativo, Martinho, que ia como "marinheiro na sumaca do defunto José da Silva" em troca de uma soldada de 70 mil réis. Minas também eram Francisco e Joaquim, pertencentes ao capitão José Pereira da Cruz e marinheiros embarcados em uma galera na rota Salvador-Costa da Mina:

Francisco, aliás, protagonizaria um caso de fuga atlântica, quando resolveu evadir-se assim que a galera *Nossa Senhora do Rosário* e *Santo Antônio* aportou em São Tomé. Infelizmente, a liberdade durou pouco, pelo menos dessa vez: Francisco foi encontrado e trazido para a Bahia pelo capitão Manoel Antônio Matheus, em 1751.⁵⁶

Histórias curtas como essas são tudo o que os registros de matrículas de tripulações permitem deslindar. Todavia, há casos em que as fontes informam algo mais sobre as vidas de marinheiros negros e escravos e suas relações com homens de outra condição, incluídos aí os senhores.

Trabalho e cativeiro, autonomia e liberdade

As ações impetradas por escravos ou seus representantes legais com vistas à obtenção da liberdade tinham encaminhamentos diversos, conforme as bases que sustentassem a causa e os tribunais que sobre elas tinham jurisdição. Quanto se alegava os termos das leis de 1761 e de 1776, as ações eram apreciadas pelo soberano, que pedia o parecer da Junta do Comércio, de autoridades da Auditoria da Marinha ou encaminhava o processo à justiça comum. Conseguir seus intentos era a expectativa dos escravos, mas é claro que ela não se cumpria sempre, sem um grande esforço argumentativo e contando com uma rede de relações influentes.

A justiça foi um lugar privilegiado para o debate em torno da liberdade dos cativos. Entre o último quartel do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX, correram diversas ações de liberdade nos tribunais sediados em Lisboa, iniciadas com base na legislação pombalina. Discuto algumas delas a seguir.

José Antonio Pereira, capitão da corveta *N. S. dos Prazeres*, chegara a Lisboa em 1777 vindo de Angola, com escala em Pernambuco e trazendo dez escravos na equipagem: o pardo carpinteiro Miguel e "os mais pretos" divididos entre calafates, carpinteiros e serventes, todos eles propriedades de Antonio de Sousa Portela, dono da corveta e que, na ocasião, estava em Angola. Assim que chegaram à Corte, "cuidaram logo em demandar o suplente pelo Juízo da Correição do Cível (...), pedindo a liberdade com o fundamento da Lei do ano de 1761, que proíbe transportar escravos do Brasil para este Reino para comércio". Na verdade, Pereira queixou-se de que "um

lhe fugiu de bordo e tentou em nome de todos causa de liberdade”, sinal de que o conhecimento sobre as leis vinha desde antes da chegada a Lisboa e que a articulação do desejo de liberdade forjou-se coletivamente, durante a travessia do Atlântico.

Se os escravos conheciam os termos legais, com os senhores não era diferentes: Pereira invocou o aviso de 1776 e conseguiu que o desembargador José Joaquim de Magalhães e Lenções mandasse os escravos conservarem-se “no cativo e serviço da corveta” e expedisse mandado de prisão contra um dos escravos que, sem paciência com os trâmites da justiça, havia fugido. Os outros nove escravos mantinham-se a bordo, mas “não querem seguir viagem, e teme o suplicante que se amotinem, não havendo ordem superior que os faça obedientes”. Insatisfeitos, os cativos ainda recorreram à Intendência da Polícia, que indeferiu seu pedido ao saber da decisão judicial. Impressiona, neste caso, que mesmo depois do julgamento em primeira instância no Cível, os escravos mantivessem sua mobilidade por Lisboa, indo ter com o Intendente e confirmando a percepção do capitão de que eles não eram, de fato, obedientes. Ocorre que um recurso caiu nas mãos de outro juiz, o desembargador Alexandre José Ferreira Castelo, que emitiu sentença favorável aos escravos, “julgando-os livres e isentos do cativo com a única razão do favor da liberdade e não se mostrarem as idades dos ditos na certidão da sua matrícula que o suplicante apresentou”. A situação criou um impasse nos negócios da corveta, pois ela encontrava-se pronta para seguir viagem a Angola, mas não podia ir sem “sem a dita gente da sua equipagem que são os escravos”. Os conselheiros do rei foram acionados para apreciar o caso, diante da vigência recente do Aviso de 1776. O último juiz a se pronunciar cumprira à risca este último aviso: ele garantia a manutenção do cativo de escravos marinhos devidamente matriculados, e o fato é que a matrícula do grupo de Miguel não cumprira a regra de declarar as idades dos cativos e quem era(m) seu(s) senhor(es). Na sentença do desembargador Castelo, eles “estavam nos termos de gozarem a liberdade na forma da dita lei”. Os conselheiros discordavam, por considerar que o senhor não podia arcar com o ônus das omissões na matrícula, pois ele não era o responsável pela escritura do registro. Entenderam ainda que a decisão final cabia ao rei.⁵⁷

O conhecimento do direito era um pressuposto, e o grupo de escravos marinhos vindos de Angola e de Pernambuco para Lisboa tentou se valer das leis para se livrarem de seu senhor. Não sabemos se eles tiveram acesso ao conteúdo das leis no porto africano de embarque ou na escala americana. Pelo requerimento do capitão e pela sentença final, podemos conhecer algo mais sobre eles: os escravos haviam sido “tomados” para o serviço da corveta, embora ambos – escravos e corveta – pertencessem ao mesmo dono. Em seguida, o fato de que o grupo, formado por “Miguel Pinto, Gaspar Mendes e outros homens pretos”, não obteve a liberdade, já que a vinda deles ao Reino foi considerada conforme a lei, ou seja, eles haviam sido matriculados em 1778 como “ajudantes da mareação”. O grupo também não apresentou outros documentos exigidos pelos conselheiros da Junta do Comércio, como a certidão do desembarque assinada pelo oficial da alfândega de onde partiu, exigência contida no alvará de 1761 para se pleitear a liberdade. Também era preciso dar ao senhor dos escravos o direito de se expressar no processo. Mas essa ausência de expressão não impediu a iniciativa dos escravos que, conhecedores dos detalhes da lei, sabiam que a inexistência do nome de seu senhor na matrícula era uma irregularidade

57

AHU, Angola, Caixa 61 (1776-1778), doc.1, contendo requerimento de José Antonio Pereira a D. Maria I, 1778; ofício a Martinho de Mello e Castro, 1778 e parecer assinado pelos conselheiros Marcelino Xavier da Fonseca Pinto, Manoel Nicolau Esteves Negrão e José Luiz França, 30 de abril de 1778.

58

LIMA, Priscila de. Documento. *Outros Tempos*, São Luís, v.8, n.11, p.319, 2011. A autora transcreveu e comentou o documento intitulado 'Certidão (cópia) declarando a sentença da ação de proclamação da liberdade de alguns homens pretos que chegaram a Portugal, embarcados no porto de Pernambuco muitos anos depois da lei de 1761 e do aviso de 1776. Lisboa, 11 de abril de 1778. Arquivo Histórico Ultramarino – Pernambuco. Caixa 129, documento 9.759', disponível em http://www.outrostempos.uema.br/site/images/vol_8_num_11_2011_NEW/certidao_declarando_2.pdf.

59

Termo de manifesto assinado por Francisco Ferreira do Vale, escrivão da provedoria da Alfândega Grande, 16 de novembro de 1780; ofício de Martinho de Melo e Castro a João Henrique de Souza, 2 de dezembro de 1780. ANTT/JC, Avisos, Decretos e requerimentos sobre o comércio de escravos, maço 62, caixa 204. Agradeço a Mariana Candido por me oferecer suas anotações sobre este processo.

60

Instrumentos de Justificação de Francisco Jose Lopes ao provedor e deputados da Junta do Comércio, Lisboa, 9 de dezembro de 1780. ANTT/JC, Avisos, Decretos e requerimentos sobre o comércio de escravos, maço 62, caixa 204.

que podia lhes valer a chance de entrar na justiça, embora esse não fosse um detalhe definidor dos rumos da ação. No caso, os conselheiros optaram por preservar o direito senhorial e alegaram que a irregularidade não era de tal monta que devesse ser punida com a perda da propriedade escrava. Afinal, tanto o capitão Pereira como os próprios cativos declinaram o nome do senhor no decorrer do processo: o grupo pertencia a Antonio de Souza Portela, morador em Angola, pessoa a quem os escravos viam raras vezes por viverem embarcados. Além de serem mantidos no cativoiro, Miguel e seus companheiros tiveram de arcar com os custos do processo.⁵⁸

Quatro escravos serventes impetraram uma ação assim que aportaram em Lisboa, no início de agosto de 1780. Eles vinham da Bahia a bordo do *Santíssimo Sacramento e N. S. da Arrábida*, capitaneado por Ignácio Xavier Lisboa. Diferentemente do que ocorria quando do registro da matrícula dos tripulantes forros ou escravos, no processo foram inscritos os sinais físicos desses quatro marujos escravos – o que reforça a hipótese da lógica senhorial presidindo o preenchimento desse documento. Quando se tratava de matriculá-los, era mais adequado omitir os sinais físicos, possibilitando a troca de um escravo por outro ao arrepio da lei. Quando os senhores eram acionados na justiça, a lógica era invertida: era preciso saber com certeza quem eram os escravos demandantes e inviabilizar que outros usufríssem da liberdade, caso ela fosse conseguida, por meio de uma confusão das fisionomias. Neste caso, os escravos eram Antonio do Espírito Santo, soteropolitano de cerca de 28 anos, "alto, cara comprida, nariz chato, olhos grandes, beiços grossos, com bastante barba"; Pedro Goncalvez, natural da Costa da Mina, "que mostrou ter 46 anos, corpo mediano (...), nariz chato, olhos grandes, beiços de algodão, com ambas as orelhas furadas, salpicado de sinais pela cara [talvez marcas de varíola], e com carimbo com a marca do rei no peito"; Amaro Gonçalves, também da Mina, cerca de 38 anos, "corpo alto, cara comprida, nariz chato, olhos grandes, beiços grossos e salpicado de sinais nas fontes e com carimbo no peito direito com marca do rei; e Sebastião Gonçalves, da Mina, por volta de 36 anos, "corpo alto, cara comprida, nariz chato, beiços grossos e carimbo do rei". Seu senhor, Teodosio Gonçalves, tentava impedir a reivindicação de liberdade feita com base no alvará de 1761, contrapondo-lhe o aviso de 1776. A rainha pediu o exame do caso na Junta do Comércio "a respeito de serem os ditos pretos conservados na escravidão ou reputados livres"⁵⁹.

O provedor e os deputados da Junta do Comércio receberam os depoimentos por escrito de alguns passageiros do navio, alegando que o capitão trazia a bordo os quatro homens e "uma preta que o está servindo da porta adentro". Na Bahia, de acordo com os depoentes, Amaro e Sebastião carregavam seu senhor em cadeirinhas e ajudavam no serviço doméstico, Antonio servia como lacaio e alfaiate, enquanto Pedro já fizera uma viagem à Costa da Mina. Exceto Pedro, os demais serviam apenas seu senhor no navio e "puxavam por algum cabo do mesmo convés do navio, mas que não serviam para atrapar, ferrar, largar ou cozer pano e menos iam ao leme"⁶⁰.

Todos, portanto, tinham pouca ou nenhuma experiência na navegação e parece claro que este senhor, ao se estabelecer em Lisboa, queria levar consigo os escravos dos quais estava acostumado a se servir na colônia. Com isso, burlava as leis que, naquela altura, só permitiam o ingresso de escravos mareantes em trânsito. Teodózio, é claro, negava que fosse assim e dizia que sua intenção era manter os escravos como serventes e que em breve voltariam todos no mesmo navio para a Bahia.

61

Autos de Justificação para qualificar navios do comércio de escravos. ANTT/JC, Avisos, Decretos e requerimentos sobre o comércio de escravos, maço 62, caixa 204.

62

Autos cíveis de petição e despacho para carta de alforria em que é autor Zeferino José de Freitas, natural da Baía (Brasil), 1817. ANTT, Feitos Findos – Juízo da Índia e Mina, maço 4, n.5, caixa 128.

63

Requerimento e certidão de liberdade de Anselmo Jose da Cruz, 13 de novembro de 1818. Autos cíveis de requerimento e despacho para julgar por sentença a liberdade de Anselmo José da Cruz. ANTT, Feitos Findos – Juízo da Índia e Mina, maço 8, n.5, caixa 132; Ação Civil de embargo a primeira a Antonio Jorge, homem preto, e réu Miguel Inacio Machado. ANTT, Feitos Findos – Juízo da Índia e Mina, maço 18, n.12, caixa 142.

O cirurgião, o capitão e o contramestre do navio confirmaram a intenção do senhor.⁶¹

Mais de três décadas depois, a procura pela liberdade na justiça portuguesa permanecia, embora as conjunturas legal e política viessem se transformando ao longo do tempo. O baiano Zeferino José de Freitas chegou a Lisboa em dezembro de 1816 trazendo consigo Feliz de Freitas, "que tem sido apresentado por livre e forro". Ao que tudo indica, Zeferino tinha ajudado Feliz a entrar em Portugal, talvez fugido, e a única forma de fazê-lo era trazendo o homem como marinheiro em uma embarcação. Como este último adoecera e tinha uma conta a pagar no Hospital Real de São José, o baiano pleiteava que "se lhe passe sua carta ou sentença de liberdade a fim de ficar (...) desonerado de toda e qualquer responsabilidade de que lhe possa sobrevir a respeito ao mesmo preto". Feliz tinha 36 anos, era solteiro, nascido e batizado em Salvador, sabia os nomes de seus pais (Pedro Jose e de Josefa Maria da Conceição, nessa altura já falecidos), dizia ser forro e de profissão marítima, embora alegasse ter vindo de Havana como passageiro no bergantim *Patrocínio* trajando apenas "japona de beitão [baetão] escuro e calças azuis tudo velho"⁶². Se era forro como alegava, ele não tinha documento que comprovasse sua condição, daí o pedido de emissão de uma carta de liberdade que lhe permitisse ficar no Reino ou ir para onde quisesse, e que também livrasse Zeferino da acusação de roubo ou de acobertar sua fuga.

Alguns senhores pareciam desavisados acerca do conteúdo das leis portuguesas ou então contavam com sua ascendência, boa sorte e boas relações para ingressar no Reino com escravos quando isso já não era mais permitido havia décadas. Só isso explica a intenção de Teodoro Antonio Gomes ao trazer do Rio de Janeiro, "a titulo de um escravo", o "homem preto" mineiro de Sabará Anselmo José da Cruz a bordo do navio *São Thiago Maior*, sem matrícula de marinheiro. O escrívão da Alfândega Grande do Açúcar de Lisboa, diante das alegações, simplesmente emitiu certidão de liberdade a Anselmo, de 20 anos de idade "pouco mais ou menos, de estatura ordinária, muito sóbrio, cumprido beiços grossos, nariz chato". E Anselmo não foi o único: Antonio Jorge, que fora escravo de Miguel Ignácio Machado no Rio de Janeiro, chegara a Lisboa com seu senhor e conhecia a conformidade da lei, pedindo "vocalmente sem que lhe entregassem o tácito consentimento da sua liberdade". Diante da recusa de Miguel, o escravo abandonou a oralidade e pediu formalmente sua carta de alforria "para livremente poder transitar por onde bem lhe parecer", em 7 de agosto de 1822.⁶³

Além de justiça, a polícia de Lisboa era outra instituição onde podiam começar intentos de liberdade. Manoel e José eram dois escravos que se encontravam em Lisboa em 1781. Vieram servindo em um navio zarpado da América e, no mesmo ano, se tornaram propriedades de João de Azevedo e Motta, que teve a ideia de matriculá-los como marinheiros na mesma embarcação onde eles haviam chegado à capital portuguesa, que seguiria dali rumo ao Grão-Pará. As ações subsequentes tiveram a participação decisiva de Diogo Ignácio de Pina Manique, controverso intendente da polícia lisboeta setecentista. Rudgers expressou uma opinião severa sobre o intendente, "o qual (...) considera que o seu cargo consiste primordialmente em prender gente, com ou sem culpa formada. Assim, a sua consciência fica tranquila, porque, entre tantos, um ou outro ladrão sempre foi punido". O intendente também ganhou fama por acreditar que todo francês era ja-

64

SANTOS, Piedade Braga; RODRIGUES, Teresa; NOGUEIRA, Margarida Sá. Op. Cit., p.50; ofício de 25 de setembro de 1781, do Intendente de Polícia a Marquês Mordomo Mor. ANTT/ Fundo Intendência Geral de Polícia [de Lisboa] (doravante IGP), livro 3, Contas para as Secretarias, desde o 1º de outubro de 1787 até 15 de janeiro de 1793, 9 de novembro de 1792, fl.281. Na busca de evidências nos livros da Intendência da Polícia, *vali-me das preciosas indicações contida em FONSECA, Jorge. Op. Cit., p.30-35. Para uma auto avaliação dos serviços de Manique à Corte, ver a carta enviada por ele ao Mordomo Mor em junho de 1799, reproduzida em RAMOS, Luis de Oliveira. D. Maria I. Cais de Mem Martins: Círculo de Leitores; Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2010. p. 293-198.*

65

Ofício de 25 de setembro de 1781, do Intendente de Polícia a Martinho de Mello e Castro. ANTT/ IGP, livro 1 – Contas para a Secretaria, desde 15 de junho de 1780 até 11 de agosto de 1783, fls.191-191v.

66

A Casa ou Colégio dos Catecúmenos “fora fundada como corolário de uma situação solene: a decisão de conversão ao catolicismo de um conjunto de muçulmanos marroquinos que se tinham acolhido em Portugal (...)”, cf. TAVIM, José Alberto Rodrigues da Silva. *Diásporas para o Reino e Império. Judeus conversos e sua mobilidade: aproximações a um tema.* In: DORÉ, Andréa e SANTOS, Antonio C. de Almeida. *Temas setecentistas: governos e populações no império português.* Curitiba: UFPR/SCHLA; Fund. Araucária, 2009. p.372.

cobino, o que torna mais compreensível um informe assinado por ele dando conta de que a tripulação de um navio francês embargado em Lisboa em 1792 andava pelas ruas de Belém cantando canções de “viva a liberdade e morram os aristocratas”, um deles tocando uma suspeitíssima gaita.⁶⁴

Pina Manique tornou o caso de Manoel e José algo duplamente revelador: de um lado, da postura policial de desconfiança generalizada em relação os súditos do rei; de outro, da habilidade escrava em se valer da polícia para conseguir benefícios, inclusive a liberdade. Por vezes, o intento era possível. Outra questão, que não dependia da ação policial, era a percepção dos cativos de que os momentos de troca de senhor eram cruciais para o desmilinguir da condição escrava, posto que os dois cativos em cena pertenciam a Motta havia apenas seis meses.

O intendente suspendeu a matrícula após ser informado que os escravos não eram batizados nem “instruídos nos mistérios da Nossa Santa Fé”. Os informantes, para que não reste dúvida, eram os próprios Manoel e José, que denunciaram seu senhor à polícia, decerto conhecedores do teor das leis portuguesas e da crença do intendente da polícia de que a escravidão só era legítima se, em troca, os escravos fossem instruídos no catolicismo. Para Manique, o senhor estava sujeito à perda do domínio sobre seus cativos por tentar burlar essa norma, ao planejar enviá-los para fora do Reino e, ainda por cima, na condição de pagãos – o que, aliás, Azevedo Motta já fizera com outros escravos. O texto legal de 1776 foi lançado contra Motta, acusado de

iludir a lei que em benefício da navegação permitiu os escravos que viessem na tripulação dos navios, pois que assinando termos de conservas aos suplicantes [os escravos] no mesmo navio em cuja mareação tinham vindo, vendeu a este e tratava de os vender também a eles (...). Pelo que me pareceu que os suplicantes estão nos termos de se lhe permitir a liberdade que imploram por terem a seu favor as Leis deste Reino que os protegem (...).⁶⁵

Manoel e José não foram os únicos cativos pelos quais Manique se bateu em nome da fé católica. Houve ainda o caso de oito pretos vindos de Macau e de outro escravo vindo da Bahia. Começemos por este último, também de nome José e que possivelmente conhecia a fama de carola do intendente e o caso de seu xará, ocorrido em 1781.

José enviou um requerimento à polícia em 1784, “em o qual pretende a liberdade, alegando para isso o estar ainda pagão”. Manique deu crédito à versão do suplicante, que servia havia cerca de dois anos em um navio capitaneado por Eugenio Pedro entre a Bahia e o Reino. Mesmo sabendo que o rei cedera aos interesses da navegação, vetando as pretensões de liberdade e permitindo o embarque de marinheiros escravos desde 1776, o intendente conferiu carta de liberdade a José. Em seguida, o mandou ao Real Colégio dos Catecúmenos “a fim de se instruir nos mistérios de nossa santa fé, para depois ser batizado”. Criado em 1579, no Bairro Alto, o Colégio⁶⁶ fora reconstruído após o terremoto de 1755. Ao mesmo tempo em que catequizava, a escola também ensinava aos seus estudantes a arte de calafetar navios, o que deixa entrever que o escravo não fora enviado para lá aleatoriamente. O intendente julgava poder interferir na relação de domínio escravista e também aperfeiçoar as habilidades de um homem que, afinal, não era neófito nas lidas do mar.

Todavia, o Colégio não quis receber o catecúmeno em potencial. Pior para seu senhor, já que Manique o obrigou a pagar “um destes mestres

67

Ofício de 29 de abril de 1784, do Intendente de Polícia ao [4^o] Conde de Vila Verde, Pedro José de Noronha Camões de Albuquerque Moniz e Sousa, à época responsável pelo Real Erário. ANTT/IGP, livro 2 – Contas para as Secretarias, desde 13 de agosto de 1783 até 29 de setembro de 1787, fls.63-64.

68

Ofício de 22 de fevereiro de 1786, do Intendente de Polícia a Ayres de Sá e Mello. ANTT/IGP, livro 2, fl.222.

69

Ibidem, fl.222v.

70

Ofício de 8 de agosto de 1783, do Intendente de Polícia a Martinho de Mello e Castro. ANTT/IGP, livro 1, fl.687.

das escolas públicas para ensinar ao suplicante os primeiros elementos da nossa religião e suprir assim o que havia aprender", ao custo de 480 réis por mês. Todavia, o marinheiro José não parecia muito interessado em se inteirar nos mistérios da fé: fugiu antes do batismo e sem o papel que garantiria sua liberdade formal. Disfarçando seu fracasso, o intendente da polícia comunicou o caso à rainha em tom de denúncia contra o Colégio, que sistematicamente recusava abrigar os pagãos chegados a Lisboa, alegando que a maioria deles não conhecia a língua portuguesa.⁶⁷

Quanto aos oito marinheiros escravos vindos desde Macau, conhecemos apenas o nome de um deles – Lourenço da Silva – e o da embarcação – *Santa Cruz*. O então secretário de Negócios Estrangeiros e da Guerra, Ayres de Sá e Melo, pedia informações sobre o andamento do caso desses homens, que haviam requerido suas liberdades utilizando-se da lei de 19 de setembro de 1761 e "por lhe assistir também outra resolução de S. M. que favorece aqueles que se acham pagãos, estado em que os suplicantes se acham, segundo dizem". A queixa de Lourenço e seus companheiros devia-se ao fato de que eles haviam sido vendidos.

O intendente respondeu remetendo ao aviso de 22 de fevereiro de 1776, que restringiu a lei supra citada, e afirmou:

entrei na dúvida que pudesse a minha decisão ser conforme por depender de indagações do foro e recorri ao meio de mandar requerer na Casa da Índia, visto o navio ter vindo da Ásia, e por este princípio dado entrada naquela casa, aonde os suplicantes logo foram com os seus requerimentos.⁶⁸

O provedor daquele órgão indeferiu os requerimentos e "os mandou usar dos meios ordinários que o negócio dependia de maior indagação no juízo contencioso". O intendente não estava em condição de deliberar acerca desta matéria, "em que se trata da liberdade de uns miseráveis, e dos interesses em que pode ficar leso o senhor dos mesmos escravos"⁶⁹. No entendimento de Pina Manique, o caso deveria seguir à apreciação da rainha. O intendente tinha seus limites e suas artimanhas, e em várias ocasiões ele os utilizou em favor dos cativos. Estes, por sua vez, também se valiam de artimanhas – no caso, o recurso à polícia que, por vezes, impunha limites ao mando senhorial.

Mas nem sempre o desfecho era assim. Alguns negros manobraram o navio de Antonio Ferreira de Mesquita, que corria a costa portuguesa em 1783 e teve toda sua tripulação branca morta na altura de Lisboa devido à ocorrência de uma epidemia a bordo. No dizer do intendente da polícia, tratava-se de negros (provavelmente escravos) "ignorantes destas costas e barra deste rio", ignorância que demandou a vinda de trinta marinheiros buscados em terra para trazerem o navio rio adentro.⁷⁰ É preciso notar que a ignorância alegada por Pina Manique não era sinônimo de desconhecimento no manejo do navio, aparentemente de grande porte, já que requeria tantos homens para manobrá-lo. Pode-se observar que a questão não era de falta de habilidade profissional: afinal, os negros operaram a embarcação até ali, e creio mesmo que estavam aptos a trazê-la em segurança desde a foz do Tejo ao porto de Lisboa ou a levá-la para onde quisessem, e que o medo do intendente era justamente devido a esta última possibilidade. Daí que um contingente de 30 marujos levados da terra a bordo do navio não era exatamente uma necessidade operacional, mas sim policial e senhorial. Tantos homens assim indicam um contingente preparado in-

clusivo para tomar o navio à força, caso os "negros ignorantes" quisessem executar algum plano de fuga.

A polícia lisboeta também podia estar atenta à escravização ilegal de homens negros, sobretudo estrangeiros. Um navio francês naufragado no Tejo em 1791 teve dois de seus marinheiros negros furtados, depois que eles foram a uma mercearia em São Roque e ali se embriagaram ao ponto de perderem os sentidos. Seus nomes eram Anastácio Marçal e João Batista, ambos naturais da Ilha do Príncipe. Depois da bebedeira na mercearia, os dois foram, de noite e "surreticamente", embarcados em um navio de propriedade de Pedro Nolasco, acordando já em alto mar rumo a Belém do Pará, onde seriam vendidos como escravos. O roubo foi reconhecido como uma violência contra os "miseráveis" e ambos ficaram sob a proteção de Domingos José Frazão⁷¹, no Pará. Manique mandou prender o dono da mercearia e revelou a intenção de não soltá-lo, aplicando a ele um castigo exemplar "para que outros não pratiquem esta casta de violências". Pedia, outrossim, que o governador do Grão-Pará mandasse os marinheiros negros de volta à Corte, pois tinha o propósito de "indenizá-los dos jornais (...) desde o dia em que os meteram a bordo neste porto até o dia em que chegaram a ele, e arbitrar-lhes mais a título de ajuda de custo, coisa com que os mesmos escravos possam ser satisfeitos da injustiça e dano que lhes causaram (...)"⁷². Fernando Novais e Francisco Falcon, dos primeiros historiadores a repararem no caso, informam que, "com relativa presteza, juntando cópia do ofício, dirigiu-se o ministro ao governador do Pará, determinando aquelas providências. Didier Lahon, que também comentou a questão dos dois marinheiros da Ilha do Príncipe, afirma que Nolasco, um dos envolvidos neste crime, era sócio na galera *S. Macário e Minerva* em 1791, navio que por anos estivera envolvido no tráfico de escravos entre Bissau, o Pará e o Maranhão.⁷³

Furtos envolvendo propriedade escrava nem sempre eram efetivamente furtos e podiam resultar em liberdade, ao menos provisória. É o que vemos no caso de dois cativos pertencentes a Thomaz José Borges de Brito, senhor desejoso de levá-los para trabalhar em suas terras no Pará e que requereu providências para recuperá-los quando ambos foram "roubados", em 1800. Brito queixara-se na intendência e, ao investigar o "roubo", o corregedor do crime do Bairro Alto encontrou os dois escravos em sua jurisdição, devolvendo-os ao seu senhor. Não seria absurdo supor que o caso não era de roubo, mas sim de evasão.⁷⁴

É possível que, nesta altura, algum leitor suspeite de minha capacidade de exercer a crítica, devido às linhas que escrevi sobre a ação de um intendente de polícia. Para que não fique a impressão de que simpatizo incondicionalmente com Manique, alerto que só é assim quanto a algumas posturas envolvendo os escravos. O habilidoso Manique equilibrou-se entre o consulado pombalino, período em que não ocupou cargos de monta – embora gozasse da confiança do marquês – e o reinado de D. Maria I, época em que assumiu a Intendência de Polícia da Corte e outros cargos, como o de desembargador da Casa da Suplicação, contador da Fazenda, superintendente dos contrabandos e descaminhos, fiscal da junta da administração da Companhia de Paraíba e Pernambuco e diretor geral das alfândegas. Foi por sua ação neste último cargo que acabou exonerado do governo, ao tentar coibir o contrabando praticado pelos franceses em Portugal e colocar o príncipe regente em situação delicada no contexto das guerras napoleônicas. Manique perdeu seus cargos em março de 1803, por ordem de D. João.⁷⁵

71

Provavelmente o mesmo homem que cumpria a função de capitão de ligeiros em 1803 para, três anos mais tarde, tornar-se tenente de milícias no Pará e mestre de campo do Rio Negro, cf. SANJAD, Nelson Rodrigues. *Nos Jardins de São José: uma história do Jardim Botânico do Grão Pará, 1796-1873*. (Dissertação de Mestrado). Universidade Estadual de Campinas, IG, Campinas, 2001. p.71 e Suplemento à Gazeta de Lisboa, n.13, 4 de abril de 1806, disponível em http://books.google.com.br/books?id=1WFVAAAAIAAJ&pg=PT178&lpg=PT178&dq=%22Domingos+Jos%C3%A9+Fraz%C3%A3o%22+par%C3%A1&source=bl&ots=11SA6lFYKM&sig=cdhdLBHYJBfZ5gfn3-prY_MKiF8&hl=pt-BR&sa=X&ei=KP7RUKelDleg9QSDvYG4AQ&ved=0CC8Q6AewAA

72

Ofício de 26 de fevereiro de 1791, do Intendente de Polícia a Martinho de Mello e Castro. ANTT/IGP, livro 3, fls.164-165.

73

AHU, códice 588, fls. 52-53, apud NOVAIS, Fernando A.; FALCON, Francisco. A extinção da escravatura africana em Portugal..., Op. Cit., p.101; LAHON, Didier. Eles vão, eles vêm. Escravos e libertos negros entre Lisboa e o Grão-Pará e Maranhão (séc. XVII-XIX). *Revista Estudos Amazônicos*, Belém, v.6, n.1, p.89, 2011; SILVA, Cristina Nogueira da; GRINBERG, Keila. Op. Cit., p.435.

74

Ofício de 3 de fevereiro de 1800, do Intendente de Polícia a D. Rodrigo de Souza Coutinho. ANTT/IGP, livro 6 – Contas para as Secretarias, desde 24 de setembro de 1799 até 24 de junho de 1802, fl.48.

75

PEREIRA, Esteves; RODRIGUES, Guilherme. Pina Manique (Diogo Inácio da). In: *Portugal: Dicionário histórico, corográfico, heráldico, biográfico, bibliográfico, numismático e artístico*. Lisboa: João Romano Torres Editor, 1904-1915. Edição eletrônica: Manuel Amaral, 2000-2010. Disponível em <http://www.arqnet.pt/dicionario/pinamanique.html>.

76

"(...) e de pretos para servirem de limpeza do desnecessário das casas, por não ter a maior parte de Lisboa, à exceção da Cidade Nova, latrinas, porque a uns anos a esta parte não vem já de Galiza o número de gente que concorria a este Reino". Ofício de 28 de fevereiro de 1797, do Intendente de Polícia a D. Rodrigo de Souza Coutinho. ANTT/IGP, livro 5, fls.108-108v. Faltando galegos, o intendente não sabia como substituí-los.

77

Galegos não só estavam por toda parte como faziam os mesmos serviços que os negros, embora só os primeiros tivessem fama de robustez, sobriedade, fidelidade e economia, "de quem nunca se ouve falar como culpados de crime ou roubos", usufruindo da continuidade fronteiriça, étnica e linguística com os portugueses: "A presença de serviços galegos tornou-se de tal forma indispensável que, quando em 1801 se pretendeu expulsá-los por causa da guerra, o Intendente Geral da Polícia objetou que, desse modo, não haveria quem servisse as cidades de Lisboa e do Porto, sendo a ideia abandonada (...)". SANTOS, Piedade Braga; RODRIGUES, Teresa; NOGUEIRA, Margarida Sá. Op. Cit., p.46-47. Ver também LAHON, Didier. O negro no coração do Império..., Op. Cit., p.90-94.

78

RUSSELL-WOOD, A. J. R. Op. Cit, p.63 e p.43 respectivamente. Ver também LAHON, Didier. O negro no coração do Império..., Op. Cit., p.52-53.

79

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

Vejamos um caso em que, ao invés de defender cativos, o intendente pugnou pela instituição escravista, revelando ambiguidade e, ao mesmo tempo, interferindo nas questões do mercado de trabalho e da política migratória, como fizera em outras ocasiões. Refiro-me ao requerimento de Agostinho J. Moller, que pediu permissão para mandar um mulato ao Maranhão, onde dizia ter terras. O intendente vetara a saída de escravos do Reino, alegando quatro motivos: para que os senhores não praticassem violências com esses "miseráveis"; evitar a emigração e a conseqüente falta de braços para a agricultura; garantir o cultivo das vinhas do Alto Douro, para onde vinham todos os anos dois mil galegos, na falta de quem era preciso encontrar gente para trabalhar ali – escravos negros, por exemplo; e, por fim, "por ter Lisboa necessidade de gente que substitua também os galegos que servem de ribeirinhos e das cousas das ruas de Lisboa"⁷⁶. "Pretos, pretas e galegos havia-os por todo o lado" na Lisboa no século XVIII e do início do século XIX.⁷⁷

Mas era nos mares que os escravos marinheiros viviam a maior parte de suas experiências, fosse no trabalho, no cativeiro ou na luta por autonomia ou liberdade. Nesse ambiente, o lidar com os senhores também tinha suas especificidades. De modo geral, um escravo de ganho gerava lucros aos proprietários: Russel Wood afirma que, nos primeiros tempos do Peru colonial, "um senhor que alugasse um escravo especializado podia recuperar a despesa inicial em apenas 17 meses", e os casos brasileiros não eram diferentes. O mesmo autor aponta as vantagens para os senhores que maximizavam a exploração do trabalho de seus cativos pondo-os no ganho, muitas vezes sem ter que pagar as licenças exigidas dos trabalhadores livres, ou então para superar suas próprias dificuldades financeiras, fazendo arranjos que os liberavam das obrigações para com o abrigo, a alimentação e o vestuário de seus escravos.⁷⁸ A inventariar as profissões dos escravos na Benguela dos séculos XVIII e XIX, Mariana Candido mencionou, entre outras categorias, pescadores, estivadores e marinheiros dentre aqueles escravos que traziam prestígio aos senhores que os possuíam, em razão de seu trabalho especializado:

Empregar aos cativos nos navios provavelmente era lucrativo tanto para eles como para seus donos, que inclusive em algumas ocasiões os capacitavam para a atividade. Assim foi o caso de Antonio de Carvalho, um comerciante de Benguela que empregou João, um de seus jovens escravos, com o capitão José da Silva Teixeira por volta de 1800 (...). Na maioria dos casos os escravos pertenciam ao dono da embarcação ou ao capitão, porém alguns dos senhores empregavam seus escravos nos navios para gerar rendas para eles mesmos.⁷⁹

Os senhores ampliavam seu prestígio e também tiravam lucros do aluguel de seus cativos com habilidades marítimas e, em alguns casos, deles dependiam para o bom andamento de seus negócios. Para reforçar a hipótese, recorro a um caso de 1779, envolvendo um grupo de escravos pertencentes a um negociante estabelecido no Rio de Janeiro. Os cativos seguiram no *N. S. do Rosário* e *Santo Antonio* e *Almas* para Lisboa e de lá iriam a Benguela. Manuel Gomes Cardoso, o proprietário, chegou a Lisboa em outro navio e se surpreendeu quando soube que seus cativos tinham recebido "conselhos e sugestões de alguns pretos libertos desta cidade" para "descativar-se". Os escravos pediram a liberdade na justiça portuguesa, alegando que seu senhor era cruel. Cardoso tinha particular interesse neles, por serem "necessários e indispensáveis no uso da navegação e co-

mércio de Benguela e de toda a costa de África, por lhes servirem de língua [intérpretes] aos pretos boçais que se costumam extrair daqueles domínios". O caso foi a despacho de d. Maria I, enquanto um parecerista afirmou que a alegação de maus-tratos era falsa:

enquanto esta embarcação navegava do Rio de Janeiro para Benguela, eram contentes de seu cativo e tratados como o são todos os negros marinheiros que andam em semelhantes viagens. Porém, vindo a Lisboa, influídos por outros pretos, e vendo o melhor tratamento que aqui têm, entraram a desobedecer o capitão.⁸⁰

80

AHU, Avulsos do Rio de Janeiro, Caixa 120, doc.27.

No interrogatório, talvez já percebendo o destino que se lhes desenhava, os cativos argumentaram que não queriam mais ser escravos no Brasil, mas somente em Portugal, temendo a vingança do capitão. A sentença devolveu os escravos ao seu senhor, mas o juiz observou que a resistência deles impunha dificuldades à manutenção da relação de domínio: "é certo que sem coação se não reduzirão ao que deve ser"⁸¹.

81

Ibidem.

Efeitos da pirataria

Além do prestígio que poderiam angariar para seus senhores, os escravos marinheiros estavam sujeitos a variadas situações que não controlavam, mas que eventualmente podiam reverter em seu favor. Os enfrentamentos com piratas eram exemplos disso, e a ação desses homens no Atlântico mostrou-se diversa no tempo e no espaço. Refletindo sobre os fatores de ineficiência da produção e sobre o aumento da produtividade dos marinheiros, Rediker e Linebaugh afirmaram que a pirataria fora largamente eliminada em 1726.⁸² Todavia, nas costas africanas, sul americanas e ibéricas temos sinais da vitalidade dela muito tempo depois do primeiro quartel do século XVIII, o que levou os escravos marinheiros embarcados em navios lusófonos desse período a lidarem com piratas em seu cotidiano.

82

REDIKER, Marcus. *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World (1700-1750)*. Nova York: Cambridge University Press, 1989. p.74; LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças...*, Op. Cit, p.185.

Pedro Caetano, Roque, José Ferreira, João, Miguel, Joaquim, José e José de Cambonda formavam o grupo de cativos tripulantes vinha a bordo da galera *Minerva*, que foi tomada em 1799 por piratas franceses do navio *L'Éclair* surtos em Benguela e recuperada pelo dono do navio e dos escravos devido à ação destes últimos. Eles mataram uns, feriram outros, prenderam os piratas que puderam e dirigiram a galera até o Ambriz, onde encontraram navios ingleses. O juiz de fora de Luanda premiou os cativos africanos com "declarações de alforria" e a intenção dele era fazer mais: pagar 1/5 do valor do navio e seus pertences aos escravos após a venda da embarcação em hasta pública, só desistindo disso quando o governador de Angola defendeu o proprietário de arcar com o prejuízo. Por interveniência de Miguel Antonio de Melo, foi promulgada uma carta régia em 2 de abril de 1800 revendo a sentença que premiava os escravos com a liberdade e pagamento em dinheiro. Os senhores já tinham premiado "a briosa ação por eles praticada conferindo-lhes graciosamente liberdade". O rei reiterou que se lhes concedesse a "isenção do cativo, ordenando-vos que façais satisfazer por conta da minha Real Fazenda e aos senhores deles os seus justos valores, e que os ajudeis a fazer algum estabelecimento permanente em que virão"⁸³.

83

AHU, Angola, caixa 93A, 1799, doc.22; Carta Régia de 2 de abril de 1800. Palácio de Queluz, do Príncipe para D. Miguel Antonio de Mello, trasladada em Luanda em 11 de abril de 1801. AHU, Angola, caixa 100, doc.10. Este último documento aparece citado em CANDIDO, Mariana Pinho. *Different Slave Journeys...* Op. Cit., p.398.

Neste caso, a conquista da liberdade foi inesperada. Ocorre que o encontro com piratas levava muitas vezes a resultados diferentes: um deles era o roubo dos escravos, como aconteceu com o bergantim negreiro *Nossa Senhora da Conceição*. Ao aportar em Salvador, seu mestre contou que,

84

Carta do governador e capitão general da Bahia, Fernando José de Portugal, 8 de dezembro de 1798. Biblioteca Nacional, Divisão de Manuscritos [Rio de Janeiro], códice 22-2-49 – Cartas do Brasil ao governador de Angola D. Miguel Antonio de Mello (1797-1800); VENANCIO, Renato Pinto. Op. Cit., p.152 e ss.

85

BIALUSCHEWSKI, Arne. Black People under the Black Flag: Piracy and the Slave Trade on the West Coast of Africa, 1718-1723. *Slavery & Abolition*, Londres, v.29, n.4, dez/2008, p.469; WILSON, Peter Lamborn. *Utopias piratas: mouros, hereges e renegados*. São Paulo: Conrad, 2001. p.176. Para um estudo mais alongado, ver REDIKER, Marcus. *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*. Boston: Beacon Press, 2004.

86

AHU, Angola, caixa 61 (1776-1778), doc.107-2, ofício de Antonio de Lencastre a Martinho de Mello e Castro. Luanda, 12 de maio de 1778.

87

Ibidem.

vindo de Angola, tinha sido assaltado pelo corsário francês *Santa Clarice de Nantes* "que lhe roubou as fazendas, algum dinheiro e mantimentos, levando-lhe dezessete escravos novos, além de seis marinheiros, também escravos" e, de quebra, sequestrando o capelão carmelita descalço. Os encontros também podiam resultar em fuga e adesão dos escravos à pirataria.⁸⁴

Nos termos da reduzida historiografia sobre o tema, as ações dos piratas frente às mercadorias escravas eram ambivalentes. Bialuschewski afirma que, na concepção dos piratas, os africanos eram peões, trabalhadores e objetos de desejo; consideravam os escravos como "algo sem valor, produtos descartáveis, e trataram-nos como tal. A história da pirataria na costa oeste da África é uma crônica de estupro e assassinato com as vítimas mais vulneráveis no Mundo Atlântico". Todavia, nos tempos idílicos da pirataria, entre fins do século XVII e início do XVIII, Daniel Defoe narrou o caso muito diverso do capitão francês Charles Johnson, que aderiu à pirataria, adotou o nome de Mission e, numa de suas viagens, ao atacar um negreiro holandês, fez um longo discurso em prol da liberdade e convenceu os marinheiros a "aceitar os africanos como camaradas – o que acabaram por fazer"⁸⁵.

Burlas e conflitos

As tentativas de burlar as leis que restringiam a escravidão no Reino foram inúmeras entre o último quartel do século XVIII e as primeiras décadas do século XIX. O governador de Angola Antonio de Lencastre, por exemplo, conhecia muito bem os termos dos avisos e cartas régias sobre o assunto, mas esperava valer-se de sua posição social e do bom relacionamento que mantinha na Corte para burlar suas obrigações. Ao deixar o governo de Luanda, em 1778, pediu "patrocínio" para uma questão que afligia sua família na África às vésperas do retorno à Europa. O fato é que ele e seus familiares haviam "criado amor" por crianças angolanas: um amor volumoso, que sua mulher devotava a três moças, sua filha a duas e Lencastre a três moleques desde que estes eram pequeninhos, e "pretendem levá-las consigo quando for ocasião de nos retirarmos para essa Corte". Aparentemente tocantes, os sentimentos não eram incondicionais: Lencastre sabia que as leis de seu país tornariam esses escravos em forros assim que pisassem no Reino, mas pretendia manter a propriedade e

alcançar da Rainha N. S. a graça para as poder levar como cativas, unicamente para o nosso serviço, porque o intuito da liberdade que lhes é concedida pela mesma lei as faz viver nesse Reino com pouco temor e respeito no caso de irem como forras, tendo a certeza de que podem mudar de amo quando lhes parece.⁸⁶

Ele argumentava protegê-las com seu amor para não vê-las se perderem "em poder de quem as não conserve no estado em que se acham". Se não pudesse levar as pequenas crianças cativas consigo, "será melhor deixá-las no seu próprio país, onde ao menos não veremos com os nossos olhos a desgraça em que infinitos caem pelas liberdades que seus senhores lhes confiam"⁸⁷. Lencastre tinha a pretensão de interpretar o significado da liberdade como desgraça e, ao negá-la às crianças, agia como salvador, por resgatá-las da barbárie na África. O discurso da escravidão como resgate do paganismo era velho no pensamento ocidental, mas é óbvio que Lencastre não estava defendendo uma tradição, e sim seus próprios interesses. O governador não era modesto, e pretendia incorporar ao seu patrimônio oito

Idem, doc. 107-3, ofício de Antonio de Lencastre a Martinho de Mello e Castro. Luanda, 6 de agosto de 1778.

AHU, Angola, caixa 100 (1801), doc.16, portaria de 22 de abril de 1801.

AHI (Arquivo Histórico do Itamaraty), lata 4, maço 3, pasta 1; RODRIGUES, Jaime. De costa a costa... Op. Cit., p.160-161.

Arquivo Público do Estado da Bahia, Avisos do Ministério da Marinha, Maço 934, 31 jan.1956, apud CHAVES, Cleide de Lima. *A economia baiana e platina no século XIX: a integração regional. Anais do I Encontro Estadual de História ANPUH-BA (História, cidades e sertões)*, 2002. Disponível em http://www.uesb.br/anpuhba/artigos/anpuh_1/cleide_lima_chaves.pdf. Neste caso, a referência era ao Uruguai que, em função de acordo assinado com o Império em 12 de outubro de 1851, devolvia escravos fugidos. Ver GRINBERG, Keila e CAÉ, Rachel da Silveira. *Escravidão, fronteira e relações diplomáticas Brasil-Uruguai, 1840-1860. Africana Studia*, Porto, n.14, p.280-281, 2010.

crianças que ainda renderiam muito no trabalho ilegal que viriam a exercer no Reino como escravos ensinadas "para o serviço da minha copa"⁸⁸. Na África, os fidalgos portugueses sentiam falta daquilo que tinham na Europa. Quando regressavam à Europa, careciam das delícias proporcionadas por escravos e pelas riquezas das colônias.

Aparentemente, Lencastre não conseguiu seu intento – ao menos a Corte não lhe enviou resposta. Outros senhores, sobretudo no contexto pós-independência do Brasil, também tentaram introduzir escravos no Reino, desta feita como marinheiros. Muitos podem ter conseguido, mas outros tantos enfrentaram problemas. De modo similar, muitos homens negros conhecedores das leis restritivas ao tráfico e à escravidão, também tentaram se utilizar de seus conhecimentos, embora nem sempre com sucesso. Os casos a seguir são reveladores disso.

Algumas autoridades portuárias souberam identificar a estratégia de marinheiros escravos em se apresentarem como homens livres e tomaram providências para impedi-la. Em 1801, o juiz da Alfândega em Luanda determinou que os capitães não embarcassem ninguém "sem ouvir primeiramente os senhores dos navios em que tiverem vindo (...), para prevenir fraudes de que resultam litígios inoportunos"⁸⁹.

Também não era impossível que escravos ladinos se fizessem passar por boçais para tentar conseguir a liberdade depois da lei que proibiu o tráfico transatlântico para o Brasil em 1831. Alguns senhores queixaram-se disso aos juizes da Comissão Mista Anglo-Brasileira do Rio de Janeiro, como Helena Rosa de Jesus, alegada dona do benguela Joaquim, "o qual por ser de profissão marítima, o tem alugado a alguns mestres de embarcação para diferentes viagens, o que fez ultimamente ao mestre do brigue *Brilhante*, que deste porto seguiu para a Costa da África". Entregue ao juiz de órfãos como africano boçal capturado a bordo, Joaquim não se esforçou em demonstrar seus conhecimentos de português diante de nenhuma autoridade no Rio de Janeiro, onde o brigue foi apreendido em 1838. Se fosse mesmo ladino, como as testemunhas ouvidas a pedido de sua senhora afirmaram que ele era, Joaquim poderia conhecer os termos da lei de 1831, que proibira o tráfico de escravos da África para o Brasil e libertara (ao menos é isso o que se lê no texto legal) os africanos contrabandeados. Ser boçal era um dos principais indícios que definia a condição de recém desembarcado e, portanto, merecedor da liberdade. A estratégia de Joaquim não deu bons resultados e ele foi devolvido a Helena de Jesus. Um companheiro dele na mesma viagem, José Rebeca, tentou obter a liberdade de outra forma. Afirmando sua condição de escravo de profissão marítima, enviou pedido ao juiz de órfãos afirmando que só se empregara no navio contrabandista por ordem de seu senhor, a quem era obrigado a obedecer "sem que lhe fosse permitido recusar no embarque, e mesmo entrar na análise da negociação a que se dirigia o brigue". Seu senhor falecera entre a partida e a apreensão do *Brilhante* – razão que fazia Rebeca acreditar estar apto a gozar sua liberdade.⁹⁰

A fiscalização para tentar inibir as fugas de escravos pelo mar intensificou-se no Brasil de meados do século XIX. Em 1856, o Ministério da Marinha alertava para as "questões desagradáveis" decorrentes da aceitação de escravos como tripulantes, quando eles desertavam em países onde não havia escravidão.⁹¹ Os motivos que levaram a providências desse tipo vinham de longe, e se baseavam em uma experiência escrava de longa duração no trânsito pelo Atlântico.

Mas essa medalha tinha um reverso: em Portugal, diversos forros ou escravos usuários do mar como rota e da marinagem como meio de fuga acabaram reconduzidos à escravidão. A maioria deles dizia pertencer a senhores cujos nomes não sabiam declinar, num sinal evidente de que estavam tentando encobrir suas condições de forros ou fugitivos para escapar da sanha recrutadora da Marinha portuguesa. O preto José Onofre até disse quem era seu senhor e este confirmou sua condição, mas ambos não puderam comprová-la com documentos, o que fez um oficial da Armada lusa recrutá-lo em 1817. O mina Antonio Domingues, de 30 anos de idade, vagava pelas ruas quando foi abordado pela polícia e, sem conseguir apresentar o título de escravo nem conseguir dizer o nome de seu senhor, acabou nas galés e mandado como marinheiro na nau *São Sebastião*.⁹²

92

Arquivo Histórico da Marinha [Lisboa] (daqui por diante AHM), caixa 311, pasta 1 – Escravatura (s/d e 1794-1847), doc.441, ofício de Manoel Lopes de Figueiredo ao rei, 14 de abril de 1817; doc.457, ofício de Manoel Lopes de Figueiredo ao rei. Lisboa, 24 de maio de 1817.

93

AHM, caixa 311, pasta 1 – Escravatura (s/d e 1794-1847), doc.567.

Com João Batista não foi diferente: preso em 7 de dezembro de 1817, ele não conseguiu provar ser escravo, como dizia, e foi remetido à fragata *Pérola*.⁹³ Essa fragata teria uma longa história de recepção de escravos fugitivos ou "roubados", como alegariam seus senhores. Outro caso envolvendo esse navio iniciara-se no mesmo ano de 1817, quando Antônio Cerqueira de Carvalho, cônsul de Portugal em Gibraltar, fez uma representação "reclamando seis pretos, que se acham a bordo da fragata *Pérola* como escravos que dizia eram do seu constituinte João Alves da Silva Porto e que tinham sido tomados pelo corsário *Heroína* na galera *Viscondessa do Rio Seco*, a cuja guarnição pertenciam". O Secretário dos Negócios da Marinha fazia notar, em ofício de 2 de outubro de 1822, que assim que os escravos fossem encontrados, seriam devolvidos ao seu dono. A *Heroína* tomou os escravos do *Viscondessa do Rio Seco* "os quais no tempo em que estava a referida corveta [*Heroína*] fazendo obra nesta Bahia, fugiram dela para a Espanha, aonde os prenderam e conduziram à cadeia de Algeciras juntamente com outros marinheiros brancos portugueses", conforme ofício do mesmo cônsul de 29 de julho de 1822. O governo português passou a fazer instâncias junto ao governo espanhol para ter os prisioneiros de volta, mas a correspondência até o final desse ano não era conclusiva sobre o caso.⁹⁴ Os conselheiros do rei defendiam que os escravos fugidos da *Heroína* deviam ser restituídos ao seu senhor, mas era preciso encontrar as provas necessárias para executar a devolução. As dúvidas foram expressas em uma anotação rascunhada e anexa a um dossiê da Armada sobre o caso:

94

ANTT, Fundo Ministério dos Negócios Estrangeiros, Correspondência recebida do governo, dos ministérios e de outras instituições. Correspondência do Ministério da Marinha, caixa 1 (1821-1826), nº de ordem 379.

Como se há de, porém, verificar esta restituição? Nestes papéis apenas aparece uma reclamação do Cerqueira de Gibraltar, que é conhecido, não apresentando título algum em que a abone. Restaria [ileg.] de que comprovasse o que alegou, mas então mesmo não devem os pretos ser postos em depósito? Conservados [?] porém à custa de quem?⁹⁵

95

AHM, caixa 311, pasta 1 – Escravatura (s/d e 1794-1847), doc.529, s/d.

O assunto era complexo e "suscita uma questão que em consciência o digo não sei como se decidirá". Aos conselheiros parecia que o proprietário tinha perdido o direito aos escravos, e que a situação destes era digna de uma ação em prol da liberdade, pois os cativos tinham fugido do corsário e voltariam às suas algemas no Rio de Janeiro, "onde poderão ser vendidos e seguirem todo o [ileg.] destino da escravidão? Lembra-me de uma célebre causa que quase pelos mesmos princípios já se agitou em Lisboa que afinal se decidiu a favor dos desgraçados, mas em tempo que já não lhes aproveitaram". O comandante da fragata foi acusado de cometer uma falta grave ao recrutar esses homens sem investigar a condição deles

96

AHM, caixa 311, pasta 1 – Escravatura (s/d e 1794-1847), doc.528 B, Lisboa, 19 de agosto de 1822; doc.527, Lisboa, 21 de agosto de 1822, assinado por Manoel Lopes de Figueiredo; doc.1286, ofício de Ignácio da Costa Quintella, Lisboa, 20 de dezembro de 1822.

97

AHM, caixa 311, pasta 1 – Escravatura (s/d e 1794-1847), doc.664: do rei para Pedro de Mendonça e Moura, Lisboa, 1 de novembro de 1817; doc.27, s/d; doc.206, 3 de março de 1818; doc.449, 22 de agosto de 1821; doc.207, 21 de novembro de 1821; doc.364, 22 de junho de 1819; doc.1075, 22 de junho de 1819; doc.1080, 5 de agosto de 1822.

98

Sobre a analogia semântica entre independência e liberdade, tanto na ação escrava quanto na dos parlamentares da Assembleia Constituinte do Império, ver RODRIGUES, Jaime. Liberdade, humanidade e propriedade: os escravos e a Assembleia Constituinte de 1823. *Revista do Instituto de Estudos Brasileiros*, v.39, p.159-167, 1995; GRINBERG, Keila. Senhores sem escravos: a propósito das ações de escravidão no Brasil Imperial. *Almanack Braziliense*, São Paulo, n.6, p.4-13, nov/2007.

e não ter dado parte da existência dos escravos quando trouxe a corveta *Heroína* para Lisboa. Somente em dezembro de 1822, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha mandou o chefe da esquadra e major general da Armada desembarcar da fragata seis escravos pertencentes a João Alves da Silva Porto, roubados do navio *Viscondessa do Rio Seco* pela corveta *Heroína*, bem como pagar ao procurador do senhor os soldos a que eles tinham direito na *Pérola*.⁹⁶ A passagem desses homens por três embarcações no período de um ano é um sinal claro de que se tratava de escravos com experiência no mundo do trabalho marítimo, mesmo que não saibamos as funções cumpridas por eles.

O recrutamento forçado para obter homens capazes de executar os trabalhos a bordo das naus de guerra não feria apenas as pretensões de forros ou cativos fugidos. As prisões ilegais, às vezes feitas com a anuência dos escravos em fuga, motivavam reclamações por parte dos senhores que queriam reaver suas propriedades semoventes. Algumas vezes esses senhores alcançavam seus intentos, como Estevão José Alves, que requereu e obteve a posse de seu escravo Agostinho, recrutado como praça da fragata *Amazona*. Domingos de Barros, grumete no bergantim *Aurora*, deu baixa para ser restituído ao seu senhor, Antonio Daniel Baptista de Barros. O mesmo ocorreu com João Evangelista, "praça na marinhagem a bordo da cabrea" (um tipo de guindaste da Armada) restituído à sua senhora, Maria Joaquina. José Joaquim Pinto Cascaes, mestre do brigue *Marquês de Cascaes*, obteve a restituição de seu escravo João Antonio, "que se acha refugiado a bordo da nau *São Sebastião*" e também servira no brigue de guerra *Audaz*. José da Silva Amora, capitão do navio *Imperador Alexandre*, pediu a restituição do escravo de ganho Simão, pertencente a um senhor maranhense chamado Miguel Tavares, que tinha vindo de Pernambuco e se evadido "sem licença" (sic). O João Eleutério da Rocha, capitão da fragata *Graduado* requereu que o escravo José da Rocha, recrutado como grumete na nau *Vasco*, "obtivesse a sua liberdade". Antonio Guedes, negociante de Lisboa e consignatário da embarcação *Conde da Palma*, pedia a devolução do escravo José, empregado na guarnição do mesmo navio. Mesmo senhores que eram experimentados homens do mar, como João Jacinto de Souza, comandante da galera *Eugenia*, viam seus escravos evadirem-se, como fez Antonio, recrutado para o serviço da nau *S. Sebastião*.⁹⁷

Estes documentos utilizam palavras reveladoras de significados diversos. O escravo João Antonio achava-se "refugiado" em uma nau da Armada, e o fato de que encontrara refúgio revela que seu recrutamento fora para ele um ganho diante da situação de escravidão a que o senhor o submetia. O benefício também se estendia à Marinha de Guerra, sempre em busca de homens aptos para as lidas marítimas. Quanto a José da Rocha, seu senhor pedia sua "liberdade", não entendida como alforria, mas sim como permissão para dar baixa da Armada, já que seu recrutamento fora ilegal por ter se dado sem a anuência do proprietário.

Nos primeiros anos após a independência do Brasil, a situação dos marinheiros escravos ganhou ainda mais complexidade, e os acontecimentos envolvendo muitos deles reforçam a hipótese de que, no vocabulário político dos cativos, independência e liberdade eram termos conectados e sua sinonímia podia ser construída.⁹⁸

Entre a proclamação da separação política (1822) e o tratado de reconhecimento da independência (1825), a opção de muitos súditos portugueses estabelecidos no Brasil foi partir, sobretudo diante de conflitos que

Sobre o assunto, ver RIBEIRO, Gladys Sabina. "Inimigos mascarados com o título de cidadãos": a vigilância e o controle sobre os portugueses no Rio de Janeiro do Primeiro Reinado. *Acervo*, Rio de Janeiro, v.10, n.2, p.85-98, 2. semestre 1997.

AHM, caixa 311, pasta 1 – Escravatura (s/d e 1794-1847), doc.597, 18 de abril de 1824.

AHM, caixa 311, pasta 1 – Escravatura (s/d e 1794-1847), doc.1047, 17 de abril de 1828, doc.708, 3 de fevereiro de 1829; doc.712, 4 de fevereiro de 1829.

Autos cíveis de petição e despacho para justificação que requer José da Silva Dias, negociante da praça da Baía (Brasil) e dono do escravo André, natural da ilha do Príncipe, 1825. ANTT, Feitos Findos – Juízo da Índia e Mina, Letra J, maço 49, n.13, caixa 49.

tinham como alvo a comunidade lusa.⁹⁹ O retorno de parte desses súditos ao Reino foi feito às pressas, muitas vezes desfazendo-se de propriedades a preços abaixo do valor de mercado. Escravos entravam no rol dessas propriedades, mas eles viram nessa situação possibilidades inusitadas de construção da própria liberdade, fosse pela fuga pura e simples, fosse pela denúncia de seus senhores quando estes, ao arrepio da lei, quisessem levá-los a Portugal junto com o dinheiro em que haviam convertido seus outros bens. Juntava-se a esses casos os de escravos pertencentes a senhores brasileiros que, desde 1822, não estavam mais sujeitos às restrições legais da escravidão quando levavam seus marujos cativos tripulando navios que faziam escalas em portos portugueses.

Em 1824, o Conde de Suberra, então Ministro do Reino, mandou que o pardo José Manoel "deixe estar aonde se acha à disposição da pessoa a quem pertence, e no caso de haver já desembarcado o faça novamente conduzir para bordo da dita embarcação". O escravo já se empregara em uma sumaca que partiria para a Ilha do Faial e por pouco não obteve sucesso em sua tentativa de fuga.¹⁰⁰ D. Miguel, nessa altura infante regente, emitiu várias ordens de devolução de escravos aos seus senhores brasileiros. Mandou, por exemplo, desembarcar da nau *S. Sebastião*, onde se achava com praça, o escravo Manoel, de 25 anos e pertencente a um senhor baiano. O cativo fora matriculado no bergantim *Miranda*, que de Salvador iria ao Rio de Janeiro, com escala em Lisboa, onde Manoel resolveu tentar um novo destino, evadindo-se. Manoel Simões, súdito brasileiro e capitão do bergantim da mesma bandeira com o provocativo nome de *Triunfo Americano*, também requereu a soltura e entrega de seu escravo Adriano, que se achava "preso para o serviço da Esquadra portuguesa". O mesmo fez Vicente Ferreira da Silva: pediu que mandassem soltar seu escravo Manuel, que servia na fragata *Princesa Real*, "por ser de propriedade estrangeira" – no caso, de um súdito brasileiro.¹⁰¹

O conhecimento que os escravos tinham sobre as leis, desde pelo menos a de 1761, manifestou-se também diante do constrangimento diplomático que a fuga deles em solo luso podia causar diante das autoridades do Império do Brasil na defesa dos interesses de seus súditos. Muitos cativos não se importaram com esse constrangimento, e continuaram tentando suas fugas sempre que possível.

André, escravo nascido na Ilha do Príncipe e pertencente a José da Silva Dias, encontrava-se em Lisboa em meados de 1823 e aproveitou-se da ausência de seu senhor, em viagem de negócios à Inglaterra, para oferecer-se como marujo e membro da tropa no navio *São Gualter* e, assim, ganhar o mundo. Negociantes da Bahia e de Lisboa, parte do círculo de amizades de seu senhor, apresentaram declarações de que André pertencia a José e que não podia gozar da liberdade sendo um fugitivo do ultramar – algo que, nessa altura, já era uma situação menos definida, na medida em que o "ultramar" negociava sua independência. Até novembro de 1825, André não havia retornado e nem a sentença havia sido passada.¹⁰²

José foi outro desses escravos que não se constrangiam diante dos eventuais embaraços diplomáticos que suas ações podiam provocar. Ele viera na charrua *Vênus* na "qualidade de escravo" do comandante primeiro tenente da Armada Real, José da Costa Coito. Chegando a Lisboa, foi posto em custódia na cadeia em razão da dúvida a respeito de sua condição. A irmandade do Rosário lisboeta, aliada contumaz de escravos que reivindi-

103

Para um acompanhamento mais detido da ação das irmandades portuguesas, ver REGINALDO, Lucilene. "África em Portugal": devoções, irmandades e escravidão no Reino de Portugal, século XVIII. *História*, Franca, v.28, n.1, p.289-319, 2009. Luiz Geraldo Silva menciona a defesa promovida pelas irmandades do Rosário em favor dos escravos (marinheiros, entre outros) desde o século XVI, cf. *A faina, a festa e o rito...*, Op. Cit., p.66. Ver também PIMENTEL, Maria do Rosário. *Viagem ao fundo das consciências: a escravatura na época moderna*. Lisboa: Colibri, 1995. p.53-54.

104

AHM, caixa 311, pasta 1 – Escravatura (s/d e 1794-1847), doc.211, Lisboa, 23 de fevereiro de 1824.

105

AHM, caixa 311, pasta 1 – Escravatura (s/d e 1794-1847), docs.213 e 214, 21 de fevereiro de 1824; doc.215, de Joaquim Antonio Xavier Annes da Costa a Manoel Marinho Falcão de Castro, 20 de fevereiro de 1824.

106

ANTT/IGP, livro 1, Contas para a Secretaria, desde 15 de junho de 1780 até 11 de agosto de 1783, 11 de agosto de 1783, registro de um ofício do intendente para o Visconde de Vila Nova da Cerveira, fl.689-689v. Um sumário da ação de liberdade informa que a escrava se "desonestava" na casa do seu senhor com um criado de libré de outra casa, "o que obrigara o seu senhor a mandá-la para a sua Quinta do Telhal em Sintra, afim de que, mudando de ares, talvez melhorasse até que ultimamente parindo viera ele senhor no conhecimento da aleivosia que se lhe tinha cometido". Diante do fato, concluiu-se não competir à Irmandade "o privilégio a que recorre, por se não achar a escrava nos dois precisos casos em que ele se concede, sobre o que se acha causa pendente". *Ibidem*, fls.690-691.

cavam sua liberdade, tomou a defesa de sua causa.¹⁰³ O administrador da Alfândega tinha dúvidas sobre como agir:

O Alvará de 10 de março de 1800 em declaração ao de 19 de setembro de 1761 só permitiu os pretos escravos ao serviço dos navios de comércio, e tendo se demorado o preto em questão na qualidade de escravo até o dito dia 16 do corrente mês, não posso combinar como se lhe assentasse embarcação de guerra à praça que consta dos documentos que também junto, e me foram remetidos pelo mesmo comandante, parecendo-me neste objeto ter havido prejuízo e infração do citado Alvará, pelo que levo tudo ao conhecimento de V. M. que mandará o que for servido.¹⁰⁴

De fato, José viera matriculado na equipagem da charrua, como exigia a lei de 1776. Porém, o conteúdo da lei deixou de valer para embarcações brasileiras a partir da independência, e o cativo parecia estar usando isso a seu favor, com o apoio dos irmãos do Rosário dos Pretos. Pela matrícula, podemos saber algo mais sobre esse homem: ele era natural de Moçambique, chegara a Lisboa em fevereiro de 1824 e embarcara como segundo marinheiro voluntário, tendo seus soldos sido pagos até fins de agosto de 1823 – informações discordantes da alegação do comandante Coito de que José era seu escravo. A questão da propriedade começa a se esclarecer a partir da intervenção de um oficial da Fazenda: na verdade, José não pertencia a Coito, mas sim a José Machado Pinto, almoxarife do Arsenal Real da Marinha na Bahia no momento em que estourara a guerra de independência naquela capitania. Frente ao conflito, Pinto veio com a sua família para Lisboa e, por essa razão, achava-se isento de cumprir o Alvará com força de lei de 19 de setembro de 1761, trazendo consigo seus oito escravos, "cinco pretinhas e três pretos", entre eles José. Como o administrador da Alfândega recusou-se a passar certidão "para serem tido por libertos e forros", o caso deveria ir à apreciação real, que poderia expedir "as ordens convenientes para que pelas justiças a quem competir se não passem as sobretidas certidões"¹⁰⁵.

O envolvimento de irmandades portuguesas com as questões de liberdade vinha de muitos anos. Em 1783, por exemplo, o procurador da Irmandade de São Benedito requerera que fosse tirada de bordo uma "escrava preta por nome Fabiana que seu senhor, o desembargador João Henriques da Maya, contra os privilégios concedidos à sua Irmandade, de donde a dita escrava era irmã, queria vender para o Maranhão". O intendente da polícia a mandou buscar para terra e a colocou em depósito na Casa Pia do Castelo de São Jorge "por julgar não trazia outro motivo para estava venda mais que a vontade do seu senhor (...) enquanto se decidia o pleito que corre sobre a liberdade dela"¹⁰⁶.

O antigo envolvimento das irmandades portuguesas com as ações de liberdade dos escravos aportados em Lisboa embolou-se com as questões do reconhecimento da independência do Brasil na década de 1820. As últimas capitânicas a aderirem ao Império, como o Maranhão, também foram aquelas de onde partiram mais tardiamente portugueses retornados ao Reino. O tenente coronel Joaquim Jose da Costa Portugal era um desses homens, que ainda sentia-se morador do Reino Unido em pleno ano de 1825, quando finalmente emigrou levando os escravos Luciano Gondo e Carolina crioula, por não poder deixá-los para trás em sua partida abrupta de São Luís:

Acontece que o primeiro o dito Luciano, induzido por Jose Goncalvez Barbosa, lhe fugiu do seu domínio e proximadamente fez citar o suplicante a requerimento dos

107

"Autos cíveis de requerimento para embargo em que é requerente Joaquim José da Costa Portugal e réu Luciano, homem preto; Autos Cíveis de Requerimento para embarque no preso Luciano, homem preto escravo do Tenente Coronel Joaquim Jose da Costa Portugal", 1825. ANTT, Feitos Findos – Juízo da Índia e Mina, Maço 2, n.1, Caixa 126.

108

Ibidem.

pretos da irmandade da N. S. do Rosário, com pretextos privados e inteiramente falsos, para que o dito escravo fique forro.¹⁰⁷

O mencionado Barbosa não apareceu mais ao longo do processo e, assim, ficamos sem saber quais eram seus interesses na questão. Em todo caso, o militar português portava uma certidão pela qual gozava de anistia por ter emigrado do Brasil, podendo trazer dali suas propriedades, incluindo seus escravos.¹⁰⁸ O valor desse documento não intimidou Luciano, que pediu ajuda aos irmãos do Rosário e perdeu-se das vistas do seu antigo senhor nas ruas de Lisboa.

O Real Colégio dos Catecúmenos, mencionado anteriormente, teria um longo trato com escravos que, trazidos de forma irregular para o Reino, seriam alvo da atuação das irmandades religiosas que defendiam os direitos dos cativos. Um dos casos mais rumorosos foi o do cabinda José Manoel, de 24 ou 25 anos, que deu entrada à noite no porto de Lisboa, pois seu senhor não quis matriculá-lo como mandava a lei. Os responsáveis pelo cumprimento das normais legais sentiam dificuldade em aplicá-las no contexto pós-independência, como fez José Manoel Fernandes ao constatar que havia um indulto dado aos retornados do Brasil e que o senhor desse escravo encontrava-se no Faial. Cumprir o indulto era comprar o confronto com as irmandades, neste caso os mesários da Real Irmandade de Nossa Senhora do Rosário da Igreja do Salvador de Lisboa. De acordo com esses homens, José Manoel tinha embarcado na Bahia na sumaca *Santo Antonio* e dali chegou ao Porto na companhia de José Manoel Fernandes, seu senhor. No documento enviado pela irmandade, a etnia do escravo passou a ser mina, mas o que importava para efeito de liberdade era a alegação de que ele não tinha sido batizado. Seu senhor e homônimo o entregou aos cuidados de um sócio em Lisboa enquanto viajava aos Açores. O que os mesários pleiteavam eram "as declarações necessárias, para o fim de se lhe passar a pretendida certidão de liberdade na forma que está determinado no citado Alvará com força de lei [de 1761]"¹⁰⁹.

José Manoel, o escravo, manifestou-se por meio de seu procurador, nomeado pela Irmandade do Rosário. Ele afirmou que seu senhor verdadeiro falecera durante a viagem desde a Bahia e que só por isso ele e seus companheiros passaram à posse de José Manoel Fernandes, que furtivamente os fizera entrar em Portugal. O cativo dizia ter "sinceros desejos de viver e abraçar o grêmio da Igreja", por isso recorria ao rei para conseguir ingressar no Colégio dos Catecúmenos "para aí ser catequizado e depois ser admitido ao batismo". José Manoel conseguiu seu intento e foi internado no Colégio, mas seu senhor entendia que o real objetivo dele era livrar-se da escravidão e o fez retirar dali, não sabemos por quais métodos, levando-o para a sumaca *Santo Antonio*, onde o mantinha amarrado ao mastro de proa "como se [o] suplicante [fizesse] algum ato criminoso, quando este crime, se há, é o dele suplicante [o senhor] em vista dos Régios Alvarás de 19 de setembro de 1761 e de 10 de março de 1800 e precedentes". Os membros do Rosário queriam que José fosse liberado do cativeiro por meio de carta de liberdade para "seguir a Lei de Jesus Cristo", ao passo que seu senhor o queria no paganismo, quando deveria se interessar pela transformação dele em verdadeiro cristão. Em abril de 1824, o reitor Thimotheo dos Reis recebeu ordens da Secretaria da Justiça para entregar o preto José, também conhecido como Policarpo, à Auditoria Geral da Marinha, onde perdemos seu rastro.¹¹⁰

109

AHM, caixa 311, pasta 1 – Escravatura (s/d e 1794-1847), docs. s/nº. Lisboa, 27 de março de 1824.

110

Thimotheo Martins dos Reis, o reitor do Colégio, contou como o escravo foi tirado do navio no qual chegara a Lisboa e relacionou as peças de seu enxoval, retirado de bordo a duras penas. AHM, caixa 311, pasta 1 – Escravatura (s/d e 1794-1847), doc. s/nº, 8 de abril de 1824. O escravo tinha para usar a bordo 6 camisas, 6 coletes, 7 calções, 3 jalecos, 2 lenços de assuar, 1 guardanapo, uma caixa de navalhas de barbear, um espelho, dois chapéus e uma japona. Não tinha calçado algum. Ver ainda doc.601, pedido de mercê do procurador Feliciano José Pimenta da Nóbrega, e docs. 598, 599 e 600, 18 de abril de 1824.

111

AHM, caixa 311, pasta 1 – Escravatura (s/d e 1794-1847), docs.217 (17 de agosto de 1825) e 219 (24 de dezembro de 1825), ofícios de José Xavier Moreira da Silva ao marquês de Vianna.

112

Idem, doc.218, 25 de agosto de 1825, ofício de José Xavier Moreira da Silva ao marquês de Vianna.

113

ANTT/IGP, livro 22, fls.130-131v.

114

ANTT/IGP, livro 22, fls.129-129v, 8 de março de 1825, ofício do Intendente a D. Miguel Antonio de Melo – Fazenda.

115

Despacho, 24 de novembro de 1823. Sobre a pretensão de alguns emigrados do Brasil... Op. Cit.

Talvez o destino de José Manoel, de nome e naturalidade controversos, tenha sido o mesmo de outros, como Pedro e Jacinto Antonio, chegados a Portugal como escravos de militares que serviam nas naus de guerra lusas envolvidas na guerra em curso no Brasil. O oficial da Alfândega pedia a presença deles "para efeito de se expedir a sua certidão de liberdade na forma da lei" em 1825.¹¹¹ Como dado mais geral, ficava a recomendação de vigilância sobre os emigrados do Brasil que, "com manifesta contravenção da Lei e novíssima Real Resolução de Sua Majestade, pretendem enviar para fora do Reino os pretos ou pretas que tem retido em seu poder na condição d'escravos". Os comandantes dos navios de guerra deviam cuidar para que nenhum homem negro fosse recrutado "sem a devida certidão de liberdade expedida pela Alfândega Grande"¹¹². A nova legislação impedia a retirada dos escravos ilegais do Reino e mantinha a proibição mais antiga de entrada de escravos vindos do Brasil, mesmo não sendo mais este um domínio português. A polícia se incumbiu de listar os casos de escravos apreendidos quando seus senhores tentaram introduzi-los ilegalmente.¹¹³

Os senhores questionavam as alforrias e denunciavam as fugas de seus escravos, pedindo ordens de captura "sempre solicitadas com o pretexto de fuga dos escravos, somente por fim o entregarem-se a seus senhores para os reenviarem ao Brasil". Alguns escravos – ex-escravos, no caso – ainda encontravam-se na cadeia do Limoeiro, "onde são sustentados à custa de seus donos". Em 1822, haviam sido presos alguns escravos cujos senhores os reclamaram verbalmente, argumentando que eles estavam matriculados nos navios que os conduziram a Portugal. O intendente da polícia aproveitou a oportunidade para manifestar sua opinião sobre o Alvará de 1761:

acho que sendo o mencionado Alvará de 19 de setembro de 1761 uma providente lei, que muito se ajusta com a equidade e proteção que merece a liberdade natural a que aspiram todos os humanos, é sobremaneira repugnante e irregular que por um simples aviso se suspenda ou dispense uma lei. E neste sentido me parece deve substituir o mesmo Alvará em todo o seu vigor, e que em atenção somente das forçadas circunstâncias dos suplicantes se lhes conceda o prazo de um até dois meses para neste intervalo reenviarem ao Brasil os seus escravos, na certeza de que terminado o mesmo prazo perderão quaisquer direito que sobre os ditos escravos pretendam ter, por isso que então ao citado Alvará (...) se deverá dar plena execução.¹¹⁴

A opinião do intendente não era isolada, a julgar por outros casos que correram na justiça portuguesa. O proprietário de José e Thomaz, vindos a Lisboa a bordo do *Porcopina* sem matrícula como marinheiros do navio, pedia que eles não recebessem cartas de alforria, pois a ausência da matrícula fora um erro causado pelo "grande barulho que houvera no embarque" em Pernambuco. O "grande barulho" não era apenas celeuma de marujos, mas tinha a ver com a pressa de deixar a capitania devido aos distúrbios antilusitanos que, entre outros alvos, atingira este senhor de terras e escravos. Ele deixou o Brasil por não "tolerar os governos revolucionários daquela capitania e o choque de partidos", tendo um olho ferido "na desgraçada época" de 1817. A justiça, porém, indeferiu seu pedido e recusou-se a indenizá-lo com os fundos destinados à redenção dos cativos, alegando que eles não se destinavam a forros – condição que José e Thomaz já usufruíam desde que pisaram no Reino, na avaliação dos juizes.¹¹⁵

Vários senhores reforçaram o pedido para que as certidões de liberdade com base na lei de 1761 não fossem passadas. A todos, o procurador da Coroa respondeu do mesmo modo:

a lei não permitia a escravidão aos escravos que vem dos portos da América e, enquanto não fosse revogada, ninguém podia a ela subtrair-se, nem os suplicantes a título ou pretexto de triste [e] miserável condição de emigrados, que não era mais miserável que a condição de escravos.¹¹⁶

116

Despacho, 6 de junho de 1824. Idem.

A única possibilidade de trazer escravos era matriculando-os nas equipagens, coisa que apenas um senhor fizera no caso do *Porcopina*. Como o caso não era único, os juizes mencionavam a insistência dos emigrados em trazer escravos do Brasil e conservá-los nessa condição em Portugal ao arrepio da lei. Os argumentos de 1761 voltavam à ordem do dia na década de 1820: Portugal protegia a causa da liberdade dos escravos "conforme ao costume das outras nações polidas (...). As outras nações não os tem [escravos] e em Portugal também os não há desde o citado Alvará de 19 de setembro de 1761" (*sic*). A contumácia dos senhores emigrados do Brasil levaria à edição de dois avisos em 4 de dezembro de 1824, reforçando a proibição de introduzir escravos nos portos portugueses.

Os juizes do Desembargo do Paço, onde o processo de José e Thomaz era apreciado, entendiam que as dificuldades dos senhores na antiga colônia era real, mas também observaram que isso não os obrigava a trazer consigo seus escravos e não era justo que "o infortúnio de uns reproduzisse infortúnio dos outros". Recomendaram, assim, que se dessem três meses para que os emigrados do Brasil levassem seus cativos a qualquer porto do ultramar onde a escravidão fosse permitida, findos os quais eles seriam considerados libertos se permanecessem no Reino. A medida era provisória, valendo apenas enquanto durassem as "perturbações e abalos políticos em que a hidra revolucionária nutrida com antissociais princípios demagógicos precipitou o Brasil", obrigando os portugueses a emigrar. Colonos ativos contra o domínio luso do comércio varejista colonial e na luta pela emancipação política da América portuguesa entravam, assim, para o inventário das muitas cabeças da hidra atlântica¹¹⁷, na visão de quem ainda detinha o poder ou tinha apenas veleidades recolonizadoras.

117

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças...*, Op. Cit, p.343-344.

João de Carvalho Martins da Silva Ferrão, cujo despacho serve de epígrafe a este texto, avaliou de forma original a situação daqueles anos. Ele entendia que os senhores emigravam diante da anarquia política e do quadro de perseguição que sofriam no Brasil, vindo buscar refúgio em Portugal "levados de sentimentos de fidelidade". Mas compreendia que os escravos também eram capazes de uma avaliação política das ocorrências: senhores e escravos conheciam as leis sobre a liberdade e, se os primeiros vinham procurar abrigo em seu soberano, os escravos faziam o mesmo: "pareceria pouco ajustado à razão e à justiça que em troca de sua fidelidade recebesse novas cadeias ou permanecesse nas antigas para voltar a esse mesmo país de que fugira". Decidir contra os escravos podia trazer graves consequências a Portugal e ao Brasil, pois outros cativos que se achassem aptos a migrar com seus senhores entenderiam que nada viriam a ganhar com isso e resolvessem denunciá-los ou simplesmente fugir, "acrescentando maior aflição ao aflito"¹¹⁸.

118

Sobre a pretensão de alguns emigrados do Brasil... Op. Cit.

Um ofício de D. Miguel Antonio de Mello (o mesmo que governara Angola e continuava ativo na política reinol) endereçado a Fernando Luiz Pereira de Souza Barradas indica que, entre 1823 e 1825, muitas ações de liberdade dormitaram nas gavetas da burocracia lusa. A Secretaria dos Negócios da Fazenda emitira ordens contrárias à liberdade dos escravos vindos do Brasil. Diante dos reclamos das irmandades, a questão merecia

119

Ibidem, ofício de 20 de junho de 1825.

120

MAMIGONIAN, Beatriz G. José Majojo e Francisco Moçambique, marinheiros das rotas atlânticas: notas sobre a reconstrução de trajetórias da era da abolição. *Topoi*, Rio de Janeiro, v.11, n.20, p.82-83, 1. semestre 2010

121

AHI, lata 15, maço 4, pasta 1.

122

Sobre o caso deste escravo marinheiro, ver HAWTHORNE, Walter. Gorge: An African Seamen and his Flights from "Freedom" back to "Slavery" in the Early Nineteenth Century. *Slavery and Abolition*, Londres, v.31, n.3, p.411-428, 2010.

123

AHI, lata 20, maço 3.

124

SILVA, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito... Op. Cit., p.156.

outro encaminhamento. Mello pediu aos juizes do Desembargo do Paço que fossem considerados dois tempos. No futuro, o rei expediria cartas de alforria aos cativos que as requeressem; "quanto ao pretérito, que se restituam aos escravos as cartas de alforria que se lhes expediram e depois foram cassadas."¹¹⁹

Décadas depois, as histórias liberdade de José Majojo e Francisco Moçambique revelam que as possibilidades de escravos marinheiros continuavam múltiplas. Apreendidos pelos ingleses a bordo do negreiro onde serviam como marinheiros em 1840, eles "havia se habituado a ver-se como livres, a receber pagamento e proteção da Inglaterra e a serem tratados como súditos britânicos, portanto não eram mais escravos (...). Aos olhos abolicionistas do comandante [do navio apreensor], a prolongada residência destes negros a bordo do *Crescent*, o tratamento que têm experimentado e sua relação contínua com pessoas livres fez nascer neles o desejo natural pela liberdade". Junto com outros africanos livres, eles foram libertados e enviados para Trinidad.¹²⁰

Alguns juizes (os britânicos, em particular) da Comissão Mista carioca pareciam dispostos a criar problemas àqueles senhores que empregavam escravos como trabalhadores marítimos. Em alguns casos, mesmo depois de libertada toda a tripulação branca de um negreiro apreendido, os juizes mantinham presos os negros ladinos – como os três que faziam parte da tripulação do *Feliz*, apreendido no Rio de Janeiro logo após o Natal de 1838¹²¹, ou o escravo Gorge, propriedade do mestre da escuna *Emília*.¹²² Os oficiais de navios ingleses que patrulhavam as costas em busca de contrabando de escravos também estiveram envolvidos em outros casos semelhantes, como o do angola André, que "se foi alistar por marinheiro, a título de forro" na barca portuguesa *Maria Carlota*. Em 1845, seu senhor, Antonio José Gomes Moreira, escreveu vários requerimentos ao imperador brasileiro, alegando seus direitos de propriedade sobre o escravo e queixando-se da solene ignorância com que os oficiais ingleses que haviam apreendido a *Maria Carlota* tratavam seus pedidos de devolução do escravo. O problema era que os tripulantes dessa barca contrabandista de escravos haviam sido presos, tendo a maioria deles conseguido sua liberação, exceto "dois ou três pretos", sendo André um deles. Esses escravos eram mantidos na presiganga estacionada na Baía de Guanabara, servindo aos britânicos sem que seus senhores fossem remunerados por isso. Moreira pedia uma indenização de 20 mil réis por mês pelo trabalho de André desde a apreensão do navio (em setembro de 1839) ou o pagamento de seu valor integral pelo governo imperial – como já obtivera Antonio Gonçalves da Luz, senhor de outro escravo preso na mesma situação. Além desses dois, a tripulação da barca contava com o escravo Jacob, também aprisionado na presiganga sem que seu proprietário – o pernambucano Vicente Tomás dos Santos – pudesse reavê-lo.¹²³ Não sabemos se Jacob e o escravo não nomeado de Antonio da Luz usaram do mesmo artifício de se fazer passar por forros para serem incorporados à tripulação do negreiro *Maria Carlota*. O simples fato de seus senhores não mencionarem a estratégia não significa que os escravos não tenham se valido dela. Além deles, dezenas de outros escravos marinheiros, empregados na cabotagem ou na navegação de longo curso, encontraram o caminho da liberdade, muitas vezes por meio de fugas nas quais podiam utilizar suas habilidades de navegadores.¹²⁴

Considerações finais

A escravização era um processo repleto de fases e de idas e vindas. Na visão senhorial, o resultado parecia muito claro: transformar africanos em cativos e bens. Mas para os escravos não era só isso, e o processo comportava a luta pela liberdade antes e depois de se tornarem propriedades. Emblemas disso foram os escravos marinheiros ou aqueles que se fizeram passar por experimentados homens do mar sem o ser de fato. Suas fugas, seu trânsito por lugares desconhecidos e sua capacidade de convencer os oficiais de navios a empregá-los os punham em contato com outros homens cuja tradição era a da constante busca da liberdade. Nessa busca, eles superaram aquilo que igualava o navio à fábrica e à prisão: o confinamento para fins de exploração do trabalho.¹²⁵ O intento senhorial, todavia, foi incapaz de impedir a organização desses homens ou de evitar suas fugas e deserções.

No contexto da escravidão ou no pós-abolição, a mobilidade espacial cumpria um papel relevante na invenção da liberdade e de autonomias, e o mar – as águas em geral – não era desperdiçado como rota de fuga pelos escravos.¹²⁶

Se o ideal de liberdade era nevrálgico na cultura marítima, como querem Rediker e Linebaugh, nele estavam incluídas as estratégias de liberdade e autonomia de escravos que se evadiam pelas águas. Talvez existisse uma rede de comunicação solidária no tráfico negreiro entre marujos livres e escravos, considerando que parte expressiva das tripulações negreiras era composta por africanos. A rede podia incluir pescadores e canoieiros.¹²⁷

Ao se engajarem no trabalho marítimo em busca de autonomia ou liberdade, os escravos corriam riscos. No navio, podia ser construída uma vida comunitária longe do rótulo da escravidão. Nele, podia ocorrer a troca de senhor e a chance de desempenhar tarefas que exigiam habilidade profissional. A muitos escravos marinheiros deviam apetecer as inversões de hierarquia a bordo quando atravessavam o equador e viam oficiais virarem grumetes e estes tornarem-se os mandantes na embarcação.

Stuart Schwartz notou que Espanha e Portugal sediavam impérios cujos níveis de mobilidade, movimento e migração “apresentavam raras oportunidades para o movimento individual, e, com tal mobilidade física, oportunidades para mobilidade social e para o afrouxamento dos constrangimentos da lei e da moral”. O olhar do historiador estava focado no clero e nos soldados, na (in)tolerância religiosa e na possibilidade de escapar pela mobilidade. Esses homens movimentavam-se nos vastos espaços com certo desembaraço, beneficiando-se da “inabilidade do Estado ou da Igreja em regular seus comportamentos, expressar ideias dissidentes ou impopulares, contestar as fundações básicas da autoridade ou exercer e expressar um senso de independência intelectual”¹²⁸. Nessa linha de raciocínio, podemos acrescentar que aos marinheiros escravos essas possibilidades também foram dadas, ou melhor, conquistadas por meio de uma leitura acurada da legislação reguladora do tráfico e da escravidão portugueses e do estabelecimento de uma rede de solidariedades que incluía – não incondicionalmente – forros, policiais, juizes e membros de irmandades religiosas na busca por autonomia e liberdade.

A evasão marítima nem sempre garantia a liberdade, mas ampliava o grau de autonomia dos marinheiros-escravos ou de escravos que, mesmo não sendo marinheiros, punham-se a serviço de capitães e encaravam uma vida nova. O Atlântico podia ser o lugar do aprendizado da escravi-

125

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças...*, Op. Cit., p.71.

126

Ver FARIAS, Juliana Barreto; GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio L.; ARAÚJO, Carlos Eduardo M. de. *Cidades negras: africanos, crioulos e espaços urbanos no Brasil escravista do século XIX*. 2ª ed. São Paulo: Alameda, 2008. p.45-50. Ao estudar escravos canoieiros de ganho no Recife oitocentista, Marcus Carvalho afirmou: “É curioso notar a presença desses escravos com tanta mobilidade assim. É quase uma situação limite em termos de liberdade de movimento”, na qual o controle era difícil, a julgar pelos inúmeros anúncios de escravos canoieiros fugidos, cf. Os caminhos do rio: negros canoieiros no Recife na primeira metade do século XIX. *Afro-Ásia*, Salvador, v.19/20, p.91, 1997.

127

RODRIGUES, Jaime. De costa a costa... Op. Cit., p.186-187; SILVA, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito..., Op. Cit., p.190.

128

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

129

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças...*, Op. Cit, p.348.

130

Autores como Álvaro Nascimento e Jorge Prata apontaram isso ao tratar, por exemplo, de escravos que punham em xeque o controle senhorial ao se engajarem na Armada no século XIX. Ver NASCIMENTO, Álvaro Pereira do. *Do cativo ao mar: escravos na Marinha de Guerra. Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro, v.38: dez.2000; SOUSA, Jorge Prata de. *Escravidão ou morte: os escravos brasileiros na Guerra do Paraguai*. Rio de Janeiro, Mauad, 1996.

dão e também o da reinvenção da liberdade. Vislumbro uma relação entre a travessia e a construção da liberdade/autonomia – ainda que, no mais das vezes, atravessar o Atlântico significasse o contrário disso, ou seja, o desenraizamento e a escravização dos milhões de africanos traficados. A estratégia escrava de alegar conhecimento náutico para se tornar embarcado era conhecida dos capitães, que pouco se importavam em saber se os voluntários eram livres ou escravos.

Como outros historiadores, acredito que o "povo da diáspora africana lutou contra a escravidão americana e a degradação, desumanização e destruição deliberada de nome, linhagem, cultura e país"¹²⁹. A luta não resultou apenas em derrotas e vitórias e, de todo modo, o processo merece a investigação antes que saibamos onde ele iria desembocar. Investigar o processo é o dever e a delícia do historiador. As histórias reunidas aqui indicam que os escravos perderam muito no processo que os tornou cativos, mas não deixaram de lutar nem se conformaram à eternidade de sua condição. Não todos eles, e nem sempre, é claro. Cuidaram de suas existências como lhes foi possível, e estabeleceram suas redes de comunicação e solidariedade por meio das quais conseguiram, por vezes, transformar a mobilidade das viagens marítimas em liberdade ou trocar de senhor e conseguir alguma vantagem.¹³⁰ Quando os entendemos como sujeitos históricos, cujas ações expressaram possibilidades e limites no embate com seus oponentes, compreendemos que essas foram conquistas imensas.