

Angola e Brasil nas tramas do comércio das almas¹

Crislayne Gloss Marão Alfagali
Doutora em História
UNICAMP
crisalfagali@puc-rio.br

Gabriella Oliveira Silva Araújo
Graduanda em História
PUC-Rio
gabriella.o.s.araujo@gmail.com

Jessica Dantas Tavares
Graduanda em História
PUC-Rio
jessica_t.dantas@yahoo.com.br

Lara Oliveira Reis
Graduanda em História
PUC-Rio
lara.oliveira.reis@gmail.com

Mariany Mathias Rosa dos Santos
Graduanda em História
PUC-Rio
marianymathias@hotmail.com

Thaiany Izidio de Araujo
Graduanda em História
PUC-Rio
thaianyizidio@gmail.com

Recebido em: 05/12/2019
Aprovado em: 05/02/2020

¹ O documento transcrito integra a coleção de leis e ordens régias compiladas no código 2567, que está sob a guarda do Arquivo Histórico Nacional de Angola (AHA, Luanda). Esta transcrição faz parte do trabalho de identificação e indexação de documentos do AHA que foram digitalizados em uma parceria entre essa instituição e o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB). O projeto “Domínio, trabalho e conexões culturais entre Brasil e Angola nos arquivos do Projeto Acervo Digital Angola-Brasil (PADAB/ IHGB)” conta com o apoio do Programa Institucional de Iniciação Científica do CNPq PIBIC/PUC-Rio e do IHGB. Um dos objetivos desse projeto é transcrever, analisar e publicar fontes inéditas que evidenciem as conexões históricas e culturais entre Angola e Brasil.

Comentário

O documento aqui descrito é um alvará de 18 de março de 1605, do rei d. Felipe I de Portugal e II da Espanha, destinado aos seus súditos das possessões ultramarinas. O alvará ratifica uma lei elaborada em 1591, na qual exigia-se que nenhuma embarcação ou pessoa estrangeira desembarcasse ou comerciasse nos portos das conquistas coloniais sem licença régia.

O título do códice do AHA (Arquivo Histórico Nacional de Angola), que abriga este documento, torna patente os vínculos que existiram entre Angola e América portuguesa ao longo da Época Moderna: “Coleção das leis e ordens que proíbem os navios estrangeiros, assim os de guerra como os mercantes, nos portos do Brasil”. Embora a transcrição abaixo não se refira exclusivamente à América portuguesa, essa lei faz parte de um conjunto de documentos que foram coligidos com o objetivo de assegurar o monopólio português nos portos brasileiros, no século XVIII. Logo, a fonte em questão é uma cópia setecentista da lei emitida em 1605. Sabemos disso, entre outras razões, porque depois das assinaturas consta a rubrica de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, na segunda metade do século XVIII. Irmão mais novo do marquês de Pombal, Mendonça Furtado foi personagem importante na implantação das políticas pombalinas tanto no Estado do Grão-Pará e Maranhão quanto no Reino de Angola.

Apenas neste aspecto, há um intenso debate historiográfico sobre as medidas de Pombal quanto à escravidão e o tráfico de escravizados.² Ao nosso ver, as tentativas de promover um maior controle sobre o comércio de cativos – com a criação de companhias de comércio, por exemplo – e as sucessivas leis que restringiram o tráfico para Portugal e promulgaram a libertação de cativos no Reino (alvará de 19 de setembro de 1761, lei de 16 de janeiro de 1773, aviso de 22 de fevereiro de 1776) apontam para a manutenção da escravidão na América portuguesa e no continente africano. Algo que muitos historiadores já afirmaram (LARA, 2007, p.135-284; WOOD, 2005, p.74) contrariando leituras³ que tenderam a ver essa legislação com os olhos das Luzes, ou seja, como humanitária e com inspirações abolicionistas.

Em outras palavras, acreditamos que

² Sobre a legislação pombalina referente à escravidão, ver: NOVAIS, FALCON, 2005 e LARA, 2000.

³ Entre outros, c.f.: RAMOS, 1971.

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 (GRINBERG e SILVA, 2011, p. 431 e 432).

Por conseguinte, o tráfico atlântico manteve sua engenhosa funcionalidade elaborada durante os séculos anteriores.

Propomos aqui que o documento transcrito e o código em questão podem ser outra fonte para a análise das investidas de Pombal no assunto do trato das almas. A existência dessa coleção de leis mostra um esforço da administração pombalina em buscar na história da legislação sobre o comércio com a América portuguesa argumentos e provas a favor da manutenção do tráfico transatlântico. Isso se deu por meio da otimização de suas engrenagens com um controle mais rigoroso da administração da Fazenda e com a afirmação da importância dos laços atlânticos que ligavam o continente africano à América portuguesa.

A fonte aqui apresentada exemplifica, portanto, como um mesmo documento pode revelar gestos de produção que o conectam a diferentes temporalidades e interesses. Fixemos agora em uma dessas camadas temporais, a data do documento, 18 de março de 1605. Durante a União Ibérica (1580 – 1640), as possessões ultramarinas portuguesas estavam sob o domínio da Coroa espanhola, que por sua vez encontrava-se em guerra com os Países Baixos desde 1585. Tal circunstância alterou as redes comerciais já que o controle do trato respondia a interesses espanhóis. Como afirmou Russell-Wood, em um texto clássico:

Durante o período de união das duas coroas (1580-1640), restrições ao comércio do Brasil foram impostas aos súditos de monarcas cujos países estivessem em guerra com as nações ibéricas. As décadas que se sucederam assistiram ao estabelecimento de medidas restritivas ao comércio Atlântico e aos navios engajados neste trato, em razão de questões comerciais e militares (WOOD, 1998, p. 8).

Esse é o contexto da criação da norma transcrita e é a partir desses interesses que se proíbe comerciantes estrangeiros de circular entre a costa atlântica africana, sob influência ibérica, e a América portuguesa. As penalidades acionadas foram a pecuniária e o degredo. Desde o século XV, o degredo civil passou a ser aplicado com regularidade em Portugal. Para além dos considerados pelas normas de então “desviados sociais”, identificados por Donovan como os que sofriam a pena do degredo, pois passaram a ser criminalizados – “vagabundos, homicidas, prostitutas” – os ciganos também receberam a mesma punição (DONOVAN, 1992). Outras formas do uso do degredo como penalidade ainda são pouco exploradas pela historiografia. No

caso, o uso da delação – prática recorrente tanto para marcar os alvos do degredo quanto os da inquisição – funcionou para identificar os comerciantes que burlassem as normas e a pena do degredo seria aplicada àqueles que caíssem nas malhas fiscais das Coroas ibéricas.

A lei aponta igualmente para o recorrente contrabando e para a desobediência quanto às escalas e portos de partida e chegada permitidos para o trato das gentes. Sabemos que o transporte de escravizados para as Américas era feito frequentemente via contrabando. No continente americano, a prática ilícita era tão frequente que a prata espanhola era corrente na América portuguesa. Valores desproporcionais de direitos para os escravizados que entrassem nas possessões portuguesas e espanholas também favorecia o contrabando. Muitos tumbeiros que tinham como destino final os portos brasílicos desviavam-se para a América espanhola, em busca de maiores lucros (COSTA, 1985, p. 84).

A fonte também traz elementos para o estudo das rotas do tráfico transatlântico de escravizados em perspectiva global. Para os traficantes de diferentes nacionalidades que realizavam o trato das almas no Atlântico chegar com os escravizados vivos nos destinos finais era de suma importância. Por esse motivo, esses navegadores encontraram maneiras de cruzar o oceano que aumentasse a expectativa de vida dos escravizados, as leis de arqueação dos navios são exemplos disso.

Segundo Alencastro, essas redes apresentam uma particularidade interessante em relação ao comércio entre possessões portuguesas, pois, graças às correntes marítimas e os ventos favoráveis, as viagens entre os portos africanos e brasílicos eram 40% mais curtas em relação as viagens aos portos da América espanhola e inglesa. Além disso, outras potências escravistas não sabiam como usar as redes atlânticas, garantindo dessa forma a primazia luso-brasílica no transporte de escravizados africanos (ALENCASTRO, 2018). Vale lembrar que a Carreira da Índia também havia perdido sua centralidade para o império português devido às distâncias marítimas, no século XVII.⁴

Quatro rotas principais uniram os portos da África aos portos do Brasil. A primeira unindo a Amazônia a Guiné-Bissau, na Senegâmbia; a segunda ligava Pernambuco e Angola ao Golfo da Guiné; a terceira ligava a Bahia ao Golfo da Guiné e à Baía de Benin; a quarta e última ligava o Rio

⁴ Conexão marítima entre Lisboa e portos da Índia, principalmente Cochim e Goa. Foi inaugurada após as viagens de Vasco da Gama pela Costa da África, em 1497, e permaneceu por 350 anos até a substituição dos navios de vela por navios à vapor. O trajeto da Carreira da Índia dá a volta no Sul da África e segue para o nordeste (WOOD, 1983).

de Janeiro a Angola. A primeira rota caracterizou o que ficou conhecido como “comércio triangular”, gestada pela Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão (CGCGPM). Em outras palavras,

distintas do sistema náutico sul-atlântico, as rotas de CGCGPM, integradas no Atlântico norte, configuravam um comércio triangular no qual a viagem iniciada em Portugal seguia para a Senegâmbia, embarcava e rumava para São Luís ou Belém, de onde o navio voltava para Lisboa com produtos da Amazônia. (ALENCASTRO, 2018, p. 61).

Para a segunda e terceira rotas, a principal mercadoria de troca por escravizados foi o tabaco baiano ou pernambucano. O produto garantia aos produtores escravistas regionais frete para os portos de Benim. A quarta e última rota entre o Rio de Janeiro e Angola ligava o tráfico de escravizados à exploração de prata nas minas de Potosí e de ouro em Minas Gerais. Assim,

“da Guanabara, derivava uma rede vinculando o tráfico fluminense ao rio da Prata. Crescendo com as exportações para Buenos Aires na época do ouro e do diamante, o negócio negreiro do Rio de Janeiro passa a depender menos da demanda dos produtores açucareiros fluminenses e se avoluma com o deslanche da produção cafeeira no centro-sul” (ALENCASTRO, 2018, p. 62)

Logo, o papel da América portuguesa no *modus operandi* do tráfico transatlântico de escravizados foi fundamental. O caráter bilateral do tráfico nas redes sul-atlânticas é evidente haja vista que 95% das viagens negreiras desembarcaram africanos no Rio de Janeiro, Bahia e Recife.

Na África Ocidental, a presença estrangeira se resumia à costa porque as populações locais mostravam-se hostis aos invasores e havia disputas entre as nações da Europa pelo monopólio do comércio na região. Na segunda metade do século XVII, o Brasil começou a adquirir escravizados em quantidades expressivas, mas foi no século XVIII, devido ao surto aurífero, que o tráfico negreiro se alastrou tendo como fonte de aquisição de mão de obra escrava os reinos de Ajudá, Aladá e Daomé (FERREIRA, 2018, p. 54).

Enquanto isso, na África Centro-Ocidental, europeus de diversas nações conseguiram estabelecer bases comerciais no interior, facilitando o tráfico interno de cativos. Um exemplo disso é como em Angola a ocupação portuguesa ao longo do rio Kwanza foi marcante, e, em Loango, Cambinda, e Ambriz, tinham maior presença franceses, holandeses e ingleses (FERREIRA, 2018, p. 55).

Assim, o comércio intracolonial entre Angola e América portuguesa foi facilitado tanto pelas condições naturais quanto pelos produtos que favoreciam essa interação, como a jeribita e a mandioca. A situação geográfica facilitava a expansão comercial do tráfico negreiro mesmo após sua proibição, pois há uma continuação de ondas migratórias forçadas de africanos em direção ao Brasil. A lei transcrita abaixo evidencia o esforço das Coroas Ibéricas de impor o monopólio das redes comerciais que ligavam os continentes africano e americano. Ao mesmo tempo, é um indício do fracasso dessa iniciativa, levando a conclusão de que o tráfico de escravizados foi um comércio de escala global.

Transcrição⁵

<cópia>

Nº. III

[fl 3] Eu el rei faço saber aos que essa minha lei virem, que el rei meu senhor, e pai, que santa glória haja, passou uma lei feita a nove de fevereiro de 1591, pelo qual sob as penas nela declaradas, defendeu, e mandou, que nenhuma nau, nem navio estrangeiro, nem pessoa estrangeira de qualquer sorte, qualidade, e nação, que seja, não pudesse ir, nem fosse dos portos do reino de Portugal, nem fora dele às conquistas do Brasil, Mina, Costa de Malaguetta, Reino de Angola, Ilha de São Tomé, de Cabo Verde, e quaisquer outros lugares de Guiné e resgates deles, sem particular licença: E depois o dito senhor, e eu concedemos algumas licenças a contratadores e pesso-

⁵ Alvará do rei [D. Filipe II] sobre redes comerciais transatlânticas. Ratifica o de nove de fevereiro de 1591, sobre a proibição de navios estrangeiros e vassallos de outras nações nas possessões ultramarinas portuguesas. (Arquivo Nacional Histórico de Angola, Códice 2567-G-1-47). Local: Valladolid, 18 de março de 1605. 05pp IHGB/ PADAB DVD07,01 DSC00006.

as particulares, para poderem mandar urcas e navios, com marinheiros e pessoas estrangeiras às ditas partes ultramarinas, dando fianças a partirem do Reino de Portugal em direitura para as partes declaradas nas ditas licenças, e a tornarem em direitura a Portugal; o que os ditos navios e pessoas estrangeiras, que neles fossem, seriam de nações amigas e não das rebeldes e outros inimigos: E porque depois fui informado por certas, e verdadeiras informações, que das ditas licenças, se tem usado mal, mandando com provas falsas, alguns navios de rebeldes e derrotando-se a torna viagem para fora do dito reino, contra o que tinham prometido, e que nisto eram culpados alguns dos mesmos contratadores, e outros vassallos meus, que por seus interesses, e respeitos particulares, faziam derrotas os ditos navios, e cometiam outros [enganos], e fraudes contra dita lei, do que tudo e [fl. 3v] tem resultado grandes inconvenientes em prejuízo de meu serviço, e perda de minhas Rendas, e dano comum de todos os meus reinos, vassallos e perde-se o trato, e comércio deles, em se levarem a terras, e reinos estranhos, as mercadorias e fazendas que se trazem de meus estados ultramarinos, e faltarem em Portugal, de que procedia não fazerem os naturais deles navios, em que pudessem navegar,

e perde-se a criação, que neles se fazia de marinheiros, que pudessem servir depois em minhas armadas, e na Carreira da Índia: E por todos estes danos serem tão grandes, houve por necessário e conveniente mandar tratar do remédio deles; e por parte dos contratadores de minhas Alfândegas, e do Pão, e Dízimos do Estado do Brasil, e do provimento dos lugares de África me foi pedido, que assim mandasse, e que eles desistiam das licenças, que por seus contratos, lhe estavam dadas, para poderem mandar as ditas conquistas, urcas e navios estrangeiros; e sendo tudo bem visto e tratado pelos do meu Conselho e sendo-me consultado, mandei passar a presente, pela qual hei por bem, e mando, que do dia, em que esta se publicar em diante, não possa navio algum de quaisquer nações estrangeiras, ir a Índia, Brasil, Guiné e Ilhas, nem a quaisquer outras províncias, ou Ilhas de minhas conquistas, e senhorios, assim descobertas como por descobrir; e somente poderão ir às Ilhas dos Açores e da Madeira, como até agora costumavam e não de outra parte alguma, e isto sendo de nações amigas e não das ditas rebeldes. E outrossim hei por [fl. 4] por bem que nos navios dos meus naturais, não possa ir pessoa alguma estrangeira, ainda que moradora seja em meus reinos, e que todos os

estrangeiros, que viverem, e forem moradores ou estantes nas partes da Índia e no Brasil, Guiné e Ilhas de São Tomé e Cabo Verde e nas ditas Ilhas dos Açores e da Madeira não possam mais viver nelas, e sejam obrigados a sair para o reino de Portugal os que estiverem nas partes da Índia nas primeiras naus, que nelas partirem para o reino depois de publicadas nelas esta minha lei; e os que estiverem no Brasil e mais partes ultramarinas do cabo da Boa Esperança para cá, serão obrigados a se sair delas e vir se para o reino dentro de um ano, contado do dia da publicação dessa minha lei em Lisboa: E revogo, e hei por revogadas todas, e quaisquer licenças que estiverem dadas por provisões e alvarás meus, e para quaisquer contratos para os ditos navios e pessoas estrangeiras, poderem ir às ditas partes ultramarinas e que delas senão use, nem tenham força e vigor algum; e qualquer navio de estrangeiro, que for as ditas partes ultramarinas contra o conteúdo nesta minha lei, hei por bem, que seja perdido com toda a fazenda, que nele for, assim dos mestres, e senhorios dos ditos navios, como de quaisquer pessoas; e além disso os que nos ditos navios estrangeiros embarcarem algumas fazendas, ou mercadorias

perderão outrossim toda a mais fazenda, que tiverem,
e serão degredados para sempre para África, sem
[fl. 4 v] Sem remissão, e não se lhes poderá tomar petição
de perdão, nem valerá ainda, que se passe: E quais-
quer estrangeiros, que em navios seus, ou alheios,
ou de meus naturais, forem as ditas partes contra
esta minha lei, além de incorrerem como dito é na
perda de suas fazendas, incorrerão em pena de morte,
e será neles executada sem apelação nem agra-
vo, por mandado de qualquer governador, ou capitão,
ou julgador, ante quem forem acusados, ainda que
a dita execução não caiba em suas alçadas; e
na mesma pena de morte, incorrerão quaisquer de
meus naturais que fretarem os ditos navios, e
em qualquer outra maneira, os mandarem por si, ou
por outrem as ditas partes ultramarinas, e será nel-
es executada pela dita maneira, sem apelação,
nem agravo; e todos os que forem contra o conteú-
do nesta lei, poderão ser acusados por qualquer
pessoa do povo, e os acusadores haverão [sic] a metade
do valor das fazendas em que forem condenados
e a outra metade pertencerá a minha Fazenda.
E outrossim hei por bem, que todos os que, desde
agora forem contra o conteúdo na dita lei feita por
el rei meu senhor, que Deus tem, ou se der-

rotarem ou fizerem derrotar, possam pela dita maneira ser acusados por qualquer pessoa do povo, e que hajão [sic] a metade das penas, em que forem condenados; e tudo o conteúdo nessa minha lei, hei por bem, e mando, que se cumpra, e guarde inteiramente sem embargo de quaisquer lei, ordenações, regimentos [fl. 5] regimentos, doações, privilégios, contratos, forais, e quaisquer provisões gerais, e particulares que em contrário haja, porque todas hei aqui por derogadas, posto que de cada uma delas fosse necessário fazer se expressa menção. E essa lei valerá, como carta feita em meu nome por mim assinada e passada pela chancelaria, sem embargo da ordenação do livro segundo título quarenta, que o contrário dispõem. E para que a todos seja notório o conteúdo nela, mando ao chanceler mor, que a faça publicar na chancelaria, e passe disso sua certidão nas costas desta dita lei; e registrar-se-á nos livros de minha Fazenda, Casa da Índia, Alfândega da cidade de Lisboa e nos mais portos de mar do reino de Portugal, para o qual efeito o vedor da minha Fazenda, lhes enviará o traslado, conservado por um dos escrivães dela e outro tal aos corregedores, e provedores, em cujas comarcas estiverem

portos de mar; e assim enviara outros traslados
a todos os lugares das partes da Índia, Brasil,
Guiné e Ilhas para lá se publicar, registrar esta
minha lei, e vir a notícia de todos. Gaspar de
Abreu de Freitas, a fez em Valladolid a 18 de
março de 1605// O secretário Luiz de Figueiredo a
fez escrever //rei //

Francisco Xavier de Mendonça Furtado

Referências Bibliográficas:

- ALENCATRO, Luiz Felipe de. África, números do tráfico atlântico. In: SCHWARTZ, Lilia; GOMES, Flávio (orgs.). **Dicionário da Escravidão e Liberdade: 50 textos críticos**. São Paulo: Companhia das Letras, 2018, p. 57-63.
- COSTA, Cleonice Xavier de Albuquerque da Graça. **Receita e despesa do Estado do Brasil no período filipino: aspectos fiscais da administração colonial**. Recife: Dissertação de mestrado em História, Universidade Federal de Pernambuco, 1985.
- DONOVAN, Bill. Changing perceptions of social deviance: Gypsies in early modern Portugal and Brazil. **Journal of Social History**, Maryland, v. 26, n. 1, p. 33–53, 1992.
- FALCON, Francisco; NOVAIS, Fernando. A extinção da escravatura africana em Portugal no quadro da política pombalina. In: NOVAIS, Fernando. **Aproximações: estudos de história e historiografia**. São Paulo: Cosac Naify, 2005.
- FERREIRA, Roquinaldo. África durante o comércio negreiro. In: SCHWARTZ, Lilia; GOMES, Flávio (orgs.). **Dicionário da Escravidão e Liberdade: 50 textos críticos**. São Paulo: Companhia das Letras, 2018, p. 51-56.
- GRINBERG, Keila; SILVA, Cristina Nogueira da. Soil Free from Slaves: Slave Law in Late Eighteenth- and Early Nineteenth-Century Portugal. **Slavery & Abolition**, Londres, v. 32, n. 3, p.431-432, 2011.
- LARA, Sílvia Hunold. **Fragmentos setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa**. São Paulo: Cia. Das Letras, 2007.
- LARA, Sílvia Hunold. **Legislação sobre escravos africanos na América Portuguesa**. Madrid: Tavera/Digibis, 2000.
- RAMOS, Luís A. de Oliveira. Pombal e o escravagismo. **História: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto**, Porto, 1ª série, v. 2, p.169-178, 1971.

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

RUSSELL-WOOD, A. J. R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, vol. 18, n. 36, 1998.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. Seamen Ashore and afloat: the social environment in the Carreira da Índia, 1550-1750. **The mariner's mirror**, Londres, v. 69, n. 1, p. 35-52, 1983.