

NAS ROTAS DO ATLÂNTICO: A VIDA DE FRANCISCO GONÇALVES DANTAS

Carlos Francisco da Silva Júnior*
João José Reis**
Carlos Eugênio Líbano Soares***

Resumo: *Este artigo pretende apresentar algumas questões referentes ao tráfico de escravos da Costa da Mina para a Bahia na primeira metade do século XVIII, através do inventário de Francisco Gonçalves Dantas. Mestre de embarcações, capitão de navios, nosso personagem passaria depois a trabalhar como financiador de viagens para o litoral africano. Pretendo também analisar questões relativas à mortalidade dos escravos, os perigos envolvidos na travessia, as formas de financiamento das viagens e como esse negócio trazia lucros para as pessoas envolvidas no comércio negro.*

Palavras-chave: Tráfico de escravos; Salvador; Século XVIII.

Sentindo aproximar-se o momento da sua morte, em 4 de novembro de 1734, Francisco Gonçalves Dantas resolve fazer o seu testamento, “por não saber a hora que Nosso Sr. será servido”. Pouco tempo depois ele falece, e é realizado o inventário dos seus bens, que data de 1738. Aparentemente mais um cidadão comum da Cidade da Bahia, como então era conhecida a cidade de Salvador, esse personagem, que era traficante, intermediário e financista de viagens para a Costa da Mina, nos apresenta fatos bastante interessantes sobre o tráfico entre a Bahia e a Costa da Mina, região africana fornecedora de numerosa escravaria para os plantéis escravistas baianos. Sua história insere-nos no mundo dos traficantes de escravos estabelecidos na praça marítima de Salvador na primeira metade do século XVIII. Temos, através do seu inventário, a oportunidade de compreender como funcionava a empresa negreira para um médio comerciante, e suas relações com outros comerciantes que também participavam do tráfico de escravos da África para o Brasil. Possibilita-nos também entender certas questões referentes ao valor dos escravos quando de sua chegada aos terminais do Novo Mundo (especificamente ao porto de Salvador), a mortalidade dos africanos na viagem e problemas na travessia. Bem, comecemos então pelo início: o cidadão Francisco Gonçalves Dantas.

Francisco Gonçalves Dantas nasceu a 26 de setembro de 1699 em Portugal, na cidade de Lima, freguesia de Santa Cruz, que fazia parte do arcebispado de Braga, região norte do país. Filho de Miguel Gonçalves e Joanna Dantas, nosso personagem era o primogênito de uma pequena família que contava ainda com o padre Antônio Gonçalves Dantas, seu irmão. Deixara ainda em Portugal sua tia, Anna Rodrigues, irmã de seu pai, um tio por nome Agostinho Dantas, irmão de sua mãe, e a filha deste, Andreza.

Aparentemente de uma família simples, Dantas parecia mais um dos portugueses do Reino que vieram tentar a vida no Brasil, a colônia portuguesa mais importante de todo o Império Ultramarino desde fins do Século XVII e começo do século XVIII. Não era para menos.

* Aluno de graduação do Curso de História da Universidade Federal da Bahia – UFBA. Carlos.ufba@gmail.com.

** Orientador - Professor titular da Universidade Federal da Bahia - UFBA.

*** Co-orientador - Professor adjunto da Universidade Federal da Bahia – UFBA.

Afinal, Portugal havia praticamente perdido todas as suas possessões na Ásia para os holandeses e ingleses, sendo assim privada do comércio das especiarias, produtos de grande valor comercial na Europa. Por outro lado, a África servia como zona de reprodução de escravos para a América portuguesa, principalmente para os engenhos de açúcar do Nordeste e para a região fluminense. Por fim, na última década do Seiscentos os paulistas encontraram o ouro, metal procurado desde a chegada ao Brasil. Essa descoberta dinamizou a economia da Colônia, ligando o litoral ao interior, possibilitando o crescimento do território, inserindo outras atividades econômicas ao comércio mercantil, como foi o caso do gado, bem como das tropas de equinos vindas do Sul para a região das Minas (BOXER, 2000; ALENCASTRO, 2000). Ao mesmo tempo, esse “boom” da mineração necessitava cada vez mais de mão-de-obra para o trabalho nos leitos dos rios. E o braço africano satisfazia muito bem a essa necessidade. Por conta disso, cada vez mais a importação deles era imprescindível, gerando um fluxo muito grande de escravos para a região mineradora, primeiro vindo dos portos de Salvador, chegando pelos caminhos do interior, através do Rio São Francisco, o “caminho velho”. Mais tarde, por conta da proximidade geográfica, com a abertura do “caminho novo”, o Rio de Janeiro virá substituir Salvador como o principal fornecedor da escravaria para as Minas (BOXER, 2000, p. 62-63).

É nesse contexto que Dantas chega à Bahia. Infelizmente não pude saber o ano exato da sua chegada. Os engenhos baianos enfrentavam uma grande crise desde fins do século anterior, devido à concorrência do açúcar das Antilhas, produzido pelos holandeses. Mesmo após uma rápida recuperação, no começo do Setecentos, a partir dos anos de 1730 o produto mergulharia em uma nova crise, que duraria até o final desta centúria. Isso se refletiu na mudança de perfil étnico dos escravos das propriedades rurais, que paulatinamente passaram por um processo de “crioulização”, que se acentuaria principalmente a partir da segunda metade do século (PARÉS, 2005; SCHWARTZ, 1988). Acredito que ele tenha vindo para a Bahia junto com o fluxo migratório de portugueses que vieram para o Brasil, por ocasião da descoberta das primeiras minas de ouro, em fins do Século XVII (BOXER, 2000).

Estimo, entretanto, que ele tenha desembarcado em Salvador por volta da segunda década do Setecentos, momento em que ele se encontrava com mais de 20 anos de idade. E a região Norte de Portugal foi aquela que teve maior participação nessa onda migratória, exatamente a mesma região de origem de nosso personagem! Será que existiria outra razão mais forte que faria Dantas se estabelecer em Salvador? Penso que não. Afinal, os escravos – principalmente aqueles da Costa da Mina, que se pensava serem melhores para o trabalho minerador -, eram muito procurados, e o pagamento era feito em ouro. E a Bahia tinha estabelecido relações comerciais com a dita região, superando os traficantes cariocas e pernambucanos, por conta do fumo de terceira categoria, que por ser bastante apreciado nessa área servia como moeda de escambo por escravos (VERGER, 2002, p. 37-38).

Mas ainda resta a dúvida: porque Salvador? “Durante o período colonial, a cidade de Salvador foi sobretudo o centro em que se reuniam as principais riquezas de toda a colônia” (MATTOSO, 2004, p. 285). No início do século XVIII Salvador era o *locus* privilegiado para o seu estabelecimento: era a segunda cidade do Império Português, capital da Colônia, e possuía em seu tecido urbano uma escravaria disseminada. Além disso, era a principal fornecedora de escravos para as Gerais, nas primeiras décadas do Setecentos. “Com a descoberta do ouro no Brasil, a demanda por mão-de-obra africana aumentou. Vários comerciantes se colocaram a serviço do tráfico de escravos na carreira entre a Bahia e a Costa da Mina, na esperança de lucros vultuosos” (RIBEIRO, 2002, p; 17).

A maioria dos portugueses chegava em geral solteiros ao Brasil, e aqui casavam-se com as filhas de comerciantes e senhores de engenho, também de origem portuguesa. Não foi isso que aconteceu com Francisco Dantas. Uma vez em terras brasileiras, ele não estabeleceu laços

familiares e conjugais. Talvez não tivesse tido a oportunidade de se aproximar de alguma moça da sociedade baiana, de família tradicional, e através do casamento alcançar um outro nível social. Quem sabe seguisse um padrão de organização familiar semelhante àquela existente na região Norte de Portugal, da qual era oriundo, com altos índices de casamentos tardios. Além disso, a atividade comercial exigia mobilidade constante, sobretudo para os comerciantes que não possuíam estabelecimentos fixos, como ocorria com Dantas. Em outros casos, existia entre esses negociantes o sentimento de que a estada era transitória, e por essa razão não desejavam estabelecer laços conjugais (FURTADO, 2006, p. 155). Isso explicaria o fato de não ter adquirido nenhum imóvel, como veremos adiante. Assim, ao final, os seus pais foram os únicos herdeiros da fortuna que havia acumulado na Bahia.

Uma vez estabelecido em Salvador, Francisco Gonçalves Dantas tratou de fixar residência na “Praya desta cidade na Rua de pezo de tabaco”, próximo à Igreja do Corpo Santo. Assim, ele se estabeleceu na freguesia da Conceição da Praia, na Cidade Baixa, na zona portuária de Salvador, centro comercial de Salvador. Segundo um viajante da virada do século XVII para o XVIII, “todos os comerciantes, os homens de negócios e de mar fazem sua morada na cidade baixa por causa da comodidade do porto” (BARBINAIS, *Apud* VERGER, 2002, p. 105). Corroborando com a afirmação do viajante, Luís Henrique Dias Tavares explica que os sobrados dos grandes comerciantes localizavam-se “na Cidade Baixa, a Praia, bairro fervilhante de seres humanos e coisas” (2001, p. 197). O seu testamenteiro confirma a “vocação comercial” dessa localidade, ao declarar que na região da Conceição da Praia “[...] fazem assistência todo o dia, a maior parte dos mercadores daquela praya, que são no terreiro do Corpo Santo”.

Desde sua chegada a Salvador, Dantas parece não ter adquirido nenhum imóvel. No seu testamento ele deixou registradas as dívidas que possuía do “Aluger (sic) das casas em que moro”. Provavelmente tenha se instalado em um sobrado, residindo no primeiro andar, e utilizando o térreo como loja, ou armazém, como, aliás, faziam os comerciantes de “grosso trato”. Não obstante, como dissemos acima, é possível que não tivesse planos de se estabelecer permanentemente em Salvador, e por isso não quis investir em imóveis.

Apesar de ter um cabedal expressivo, Francisco Gonçalves Dantas era um homem de hábitos simples. Entre os seus bens arrolados estavam “Hum Bofete de jacaranda, hu’ catre em que durmo, e tanburetes e roupas do meu uzo e vestidos e alguma miudezas”. A simplicidade do mobiliário no interior das casas era comum no século XVIII. Talvez essa falta de conforto doméstico seja fruto do modo de vida dos colonos, que consideravam passageira a sua permanência no Brasil, “aonde se ia para voltar o mais breve possível” (ALGRANTI, 1997, p. 111). No entanto, ele não dispensava um certo requinte. Entre as “miudezas” relacionadas na avaliação de bens estavam objetos religiosos, como “Hua’ Imagem de Crispto de marfim de palmo, e cruz de jacaranda Resplendor de Prata”. Encontrei também “Dous bulles, hu’ pardo e hu’ branco, e cinco pires e cinco chicras (sic) da Índia”. Tinha, ainda, alguns tecidos finos, “panno da Costa da Minna”, além de um “chapeo fino” e uma peruca branca, e vestimenta pessoal, além de objetos em ouro e prata.

Entre os outros bens relacionados estavam cinco escravos, a saber: Miguel, Antônio, Joseph (José), Joaquim e “Francisco ainda por bautizar”, todos vindos da Costa da Mina. Como viviam na cidade, provavelmente eram escravos de ganho, sistema em que o escravo pagava ao seu senhor, através de um acordo, parte da renda (ou jornal), podendo ficar com outra parte para si. Talvez acumulando bastante, em alguns anos o escravo teria juntado pecúlio suficiente para pagar a sua alforria. Pelo menos a respeito de um deles temos informações mais precisas. Trata-se de Miguel, do “gentio da Mina”. Em seu testamento, Francisco Dantas deixa claro o motivo pelo qual concedia a Miguel a liberdade: “pelos bons serviços que delle tenho recebido”. Tal fato não era incomum, principalmente em casos de alforrias gratuitas. Muitos senhores, próximos ao

momento de sua morte, costumavam, por um gesto “piedoso” que visava, entre outros motivos, a salvação das suas almas, conceder a seus escravos suas alforrias. “Está claro, entretanto, que “bons serviços” não eram motivo muito importante para a emancipação, mas, eram, pelo contrário, uma espécie de “pré-requisito” ou exigência mínima”(SCHWARTZ, 2001, p. 197).

Os senhores não costumavam libertar todos os seus escravos, mas pelo contrário, apenas aqueles que eles consideravam dignos desse prêmio, escravos especiais. Miguel era um escravo ladino e provavelmente fora designado por seu senhor para transmitir o conhecimento do ofício aos recém-chegados. Possivelmente Miguel já o estivesse servindo há alguns anos, cumprindo as suas obrigações e trabalhando diligentemente. Talvez tenha ficado do seu lado durante todo o período da enfermidade, prestando-lhe os cuidados necessários, enfim, sendo um escravo dedicado e fiel, e por essa razão o seu senhor o considerou merecedor da recompensa por sua lealdade e obediência.

Localizei a carta de alforria do escravo Miguel, passada a ele por João Francisco de Carvalho, em que Francisco Dantas o deixa “forro e livre de toda a sojeição (sic.)” (APEB, Livros de notas da capital, *Seção Colonial*, maço 59, p. 299 v). Nela não se faz menção alguma de valor pago pelo cativo para conseguir sua liberdade, nem mesmo de condição para que esta fosse concretizada. Essa carta de liberdade data de 8 de novembro de 1734 – apenas dois dias após a morte do defunto. Seria isso parte de alguma recomendação do testamentário ao seu procurador legal para que não se prolongasse o cativeiro de Miguel por muito tempo após o seu falecimento? Ou seria apenas procedimento de praxe de alguém que desejava colocar o mais rápido possível as pendências jurídicas e financeiras em ordem? Não tenho como responder isso com certeza. Entretanto, é possível que o senhor tenha se apegado a esse escravo e desejado “fazer-lhe algum bem”, concedendo-lhe a liberdade.

Todavia, não podemos esquecer do papel exercido pelos escravos como negociadores de suas próprias alforrias. A conquista da liberdade era fruto de um processo de negociação dialógico entre o escravo e seu senhor. Essa negociação poderia ser de diversas maneiras, como, por exemplo, através de um acordo para que seu senhor lhe desse a alforria em troca do valor estipulado, ou utilizando uma série de outros recursos, como usar a ideologia paternalista dos senhores de escravos em seu benefício, ou apelando para o expediente afetivo, como talvez tenha ocorrido no caso de Miguel (CHALHOUB, 1990; BELINNI, 1988). É possível que o fator emocional tenha pesado a favor do escravo nessa ocasião, e seu senhor tenha resolvido dar-lhe a liberdade sem ressalvas.

Entre os escravos inventariados, dois deles têm a sua profissão definida: “Miguel do Gentio da Mina barbeiro e sangrador” e “Joseph moleque da Costa da Mina com princípio de barbeiro”. Mas porque as profissões dos outros escravos não aparecem no inventário? Bem, vejamos novamente o que esse documento nos diz a esse respeito. Os outros três escravos relacionados na avaliação de bens foram “Francisco ainda por bautizar”; “Joaquim moleque da Costa de Mina” e “Antônio molequinho do Gentio da Costa da Mina”. O que esses dados indicam? Bem, em primeiro lugar que Francisco era um escravo recém-chegado, que ainda não tinha sido batizado. O seu senhor não havia tido tempo para ensinar-lhe um ofício, como ocorreu com Joseph, que já aprendia o ofício de barbeiro, provavelmente ensinado por Miguel. Por conta disso é que sua profissão não veio relacionada no inventário.

Nos outros dois casos um novo componente aparece: a idade. Joaquim e Antônio são indicados, respectivamente como “moleque” e “molequinho”. A expressão “moleque” indica jovens e adultos em idade entre 6 e 30 anos, enquanto que “molequinho” refere-se a um menino muito jovem ou pequeno (KARASCH, 2000, P. 37). A partir daí concluímos que esses dois escravos eram bastante jovens para começarem a desenvolver um ofício especializado, e por essa razão não lhes foi atribuída nenhuma profissão no inventário. Isso é comprovado, inclusive pelos

seus preços. Enquanto Miguel e Joseph, ambos com um ofício especializado custavam respectivamente 180 e 150 mil réis, Francisco, Joaquim e Antônio foram avaliados em 110, 100 e 50 mil réis. Consegui levantar nos inventários da primeira metade do século XVIII 34 referências à expressão “moleque” ou “moleca”, contudo, em apenas 6 casos é dada a profissão. Os preços dos escravos variam entre 50 e 120 mil réis. As profissões que aparecem são: carreiro, barbeiro, oficial de barbeiro, lacerador (seria lavrador?) de machado, princípio de costureira e do serviço de casa, e os cativos em que aparece a ocupação tinham preços variando entre 80 e 120 mil réis.

O valor da avaliação do escravo Antônio, em 50 mil réis, indica que ele era bem novo, talvez com menos de 12 anos, e por isso ainda não lhe havia sido ensinada uma atividade especializada. Entre os outros escravos de Francisco Gonçalves Dantas o uso das expressões “moleque”, “moleca”, “molecão” e “molecona” são freqüentes para designar os escravos que ele possuía em seu poder, recém-chegados da África. Isso nos mostra um padrão de faixa etária do tráfico atlântico: eram os escravos jovens, em idade produtiva, os mais procurados na África, pois poderiam ser imediatamente integrados à economia da Colônia.

Uma outra expressão bastante comum é “buçal”. Essa expressão (“Boçal ou “buçal”), indica um africano recém-chegado ou que ainda não tinha aprendido os costumes portugueses. Para ajudá-lo a atingir esse fim estava o “ladino”, africano que falava bem o português e que já estava totalmente assimilado. Segundo Karasch, o termo era utilizado também para revelar o grau de assimilação do cativo africano (2000, P. 43). Encontrei no inventário em questão 7 registros em que aparecem as expressões “buçal”, “bruçal” e “bussal”. Isso indica que esses escravos encontrados no inventário eram recém-chegados, sem nomes cristãos e ainda por serem batizados, prontos para serem vendidos a qualquer momento. Mas Francisco morrera antes que eles pudessem ser comercializados, permanecendo como escravos dele.

Apesar dos bons ventos do capital mercantil impulsionarem os navios até a costa africana, o mar escondia muitos perigos. As viagens marítimas tinham como característica serem negócios de alto risco (FLORENTINO, 1997, p. 140). Os perigos que envolviam o comércio negreiro eram variados. Um desses estava relacionado à ação de piratas e corsários. Na Costa da Mina era comum que as embarcações da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais atacassem navios portugueses e roubassem sua carga - especialmente o fumo, que era destinado a ser trocado por escravos no litoral ocidental da África. Em 1718, o Conde de Vimieiro, vice-rei do Brasil, enviou uma carta a Lisboa, em que narra as dificuldades pelas quais estavam passando os navios portugueses e baianos pelo constante assédio dos holandeses, o que afetava o abastecimento de cativos para os engenhos e fazendas de fumo, ao mesmo tempo em que encarecia o preço de venda deles em Salvador (VERGER, 2002, p. 83-84).

Um outro perigo que estava ligado às viagens marítimas era o naufrágio das embarcações. Esses poderiam derivar tanto de ações da natureza quanto de erros de cálculo por parte dos capitães e mestres dos navios. Talvez por isso fossem dados às embarcações nomes de santos católicos, que pudessem protegê-los dos perigos que cercavam as viagens marítimas, conduzindo-os em segurança aos portos dos dois lados do Atlântico. Entre os santos, destacam-se Nossa Senhora, em suas variadas formas: Nossa Senhora da Ajuda, Nossa Senhora da Conceição, Nossa Senhora de Nazaré, entre outras. Em seguida vem como protetor Bom Jesus, também com várias “invocações”. Em muitos casos era acrescentado ao nome do primeiro santo o de um segundo, talvez para reforçar esse pedido de proteção. Entre esses santos, o mais comum era Santo Antônio. Não raro aparecem nos registros das embarcações a expressão “Santo

Antônio e Almas”. Mais do que uma preocupação apenas com a segurança dos navios e suas cargas, esses nomes refletem a mentalidade da época. Além de proteger seus navios, visava-se também cuidar das almas, caso algo ocorresse no percurso da travessia. Era a forte religiosidade barroca, sempre presente na vida dos cidadãos. Além de proteger seus navios, visava-se também cuidar das almas, caso algo ocorresse no percurso da travessia (VERGER, 2002, p. 708-709). Apesar da empreitada ser mundana, tinha também o seu lado sagrado, afinal, esse comércio prestava um grande serviço à Igreja, pois era através desse comércio transatlântico que os traficantes retiravam os escravos do “paganismo” na África, trazendo-os para o seio do Catolicismo, aumentando o número das suas ovelhas. Nada mais justo que o auxílio divino para essa tarefa.

Além disso, dificuldades durante a viagem poderiam fazer com que se perdessem os escravos embarcados. Uma dessas situações foi relatada no inventário de Francisco Gonçalves Dantas. Temos acesso a essa informação através da pena do escrivão, Manoel Lobo de Souza:

Em os vinte e seis dias do mês de Mayo próximo passado deste prezente anno, pello qual consta haver dado sua entrada nesta Alfândega Manoel Glz' Lima escrivão do Navio por invocação Nossa Snar'da BoaMorte, conceypção e São Boaventura de que era capp^am. Francisco de Freytas Henríquez, o qual sahindo da Costa da Minna carregado de escravatura para esta cidade, lhe foy preciso tomar hua' Ilha chamada de Ambozes, e nella botar todos os ditoz escravoz por falta de mantimentoz, e seguindo sua de Rota para a Ilha do Príncipe, della veyo para esta cidade com carga somente de sinco cabessas; e não consta do dito termo que viesse no dito Navio mais escravo algum.

O problema envolvido no caso acima, embora não tenha sido declarado, exigiu que se fizesse uma parada na Ilha de Ambozes, para que pudesse reabastecer a embarcação com mantimentos. Por algum motivo, não foi possível continuar a viagem levando todos os escravos que estavam a bordo do navio, sendo necessário deixar alguns deles na ilha. No final, o navio desembarcou no porto de Salvador trazendo apenas “sinco cabessas”, número abaixo do que originalmente traria a embarcação. Embora nessa descrição do problema o nome de nosso personagem não tenha sido mencionado, possivelmente ele havia financiado essa viagem ou mesmo encomendado alguns escravos no navio. De qualquer modo, os comerciantes que tinham encomendado escravos no dito navio tiveram prejuízos. Um problema dessa natureza poderia levar um pequeno comerciante à ruína, pois não teria como arcar com os prejuízos dessa travessia mal-sucedida. “Em resumo, o risco de perda dos escravos (e muitas vezes dos navios) era uma constante, enfrentada igualmente por todos os traficantes. As respostas dos traficantes, porém, dependiam da capacidade de cada um deles em absorver vultuosos prejuízos”.(FLORENTINO, 1997, p.149). E parece que Dantas conseguiu absorver bem esse prejuízo, pois mais tarde continuaria no negócio negreiro.

A mortalidade dos escravos durante a travessia era outro fator a ser considerado pela contabilidade do tráfico. Os perigos começavam ainda em território africano, quando os cativos poderiam esperar períodos prolongados nos barracões do litoral até serem embarcados. Passavam pela travessia atlântica, em que grassavam as doenças nos porões úmidos e fétidos dos navios, devido às péssimas condições de transporte dos escravos, à falta de alimentação adequada, bem como pelo estado debilitado. Oliveira Mendes, que escreve em fins do século XVIII, relata que as condições da viagem eram tão precárias para os africanos que “começando [a morte] em um, se comunica, e se participa a muitos, de sorte que em alguns dias de viagem se entra a deitar a escravatura ao mar” (1793, p. 41).

O fim dessa jornada não significava que se encerravam as mortes resultantes do tráfico atlântico, pois muitos navios negreiros ainda teriam de ficar sob quarentena, mantendo os escravos reclusos nos porões dos navios recém-chegados. Tal medida profilática visava verificar quais as “peças” mais saudáveis e que poderiam ser vendidas imediatamente, separando-as daquelas que estavam doentes e, portanto, necessitariam de cuidados adicionais antes de serem negociados. Além disso, esse tipo de precaução evitaria que se contaminasse a escravaria já existente nos terminais de desembarque. Durante a quarentena, aumentava-se as estatísticas de mortalidade do tráfico. Foi exatamente isso que ocorreu com três africanos que encontramos no inventário de Dantas. Segundo Manuel Lobo de Souza, escrivão da Alfândega da Bahia, que ao investigar o livro dos escravos que relatava aqueles que haviam falecido durante a travessia, encontrou registrada a morte de três escravos. As datas dos registros – 14, 15 e 30 de abril de 1735 - indicam que esse navio estava sob quarentena, e durante esse período os ditos escravos não resistiram e morreram.

Mesmo aqueles que haviam passado o período de quarentena posteriormente começavam a apresentar problemas de saúde, vindo a falecer depois. Outros, ainda mesmo doentes, passavam pelo período de observação. Isso poderia ocorrer meses depois do período de confinamento nos navios. No inventário de Dantas encontramos dois exemplos de africanos que morreram muitos meses após a sua chegada ao Brasil, e que nos é relatado por João Francisco de Carvalho, seu testamenteiro. O primeiro deles, um negro da Costa da Mina, veio da África na galera *Bom Jesus da Confiança e Nossa Senhora da Penha de França*, falecendo no dia 1º de agosto de 1735. Recorri à sua avaliação para tentar estabelecer o momento de sua chegada. Como a avaliação consta de 6 de junho de 1735, então podemos concluir que esse escravo estava em Salvador há pelo menos 2 meses. Conforme diz o testamenteiro, esse escravo “morreo de bexigas”, ou varíola, uma doença muito comum durante o tráfico atlântico. De acordo com Mary Karasch, tamanho era seu poder de devastação que um surto de varíola, juntamente com a disenteria, poderiam liquidar metade de uma carga de escravos, em alto mar ou no desembarque.

O outro cativo, “um molecam [...] da Costa da Mina”, que veio no navio *Nossa Senhora do Varadouro, Santo Antônio e Almas*, faleceu em 4 de fevereiro de 1736. Infelizmente ainda não consegui identificar o período de chegada do navio, mas encontrei uma avaliação do dito escravo em 15 de setembro de 1735, “um mulleque Codavi Bucal magro”. A partir desse dado podemos inferir que ele já estava em Salvador há pelo menos cinco meses, e que desde sua avaliação já era verificado que ele apresentava uma aparência debilitada. Isso é confirmado por João Francisco de Carvalho, que relata que ele “chegou doente [a Salvador] e sempre esteve”.

Para aqueles que superavam todas essas etapas, restava ainda uma última etapa: o período que compreendia a chegada aos portos de destino até a sua aquisição pelos compradores. Embora não existam estudos concretos sobre esse tipo de mortalidade, sabe-se que também ceifava a vida de inúmeros africanos. Mary Karasch descreve a chegada dos escravos da viagem transatlântica, e embora se refira ao Rio de Janeiro da primeira metade do Século XIX, essa bem que poderia ser uma descrição do desembarque deles no porto de Salvador da primeira metade do século XVIII: “Devido aos rigores da jornada da África, chegavam [os escravos] quase invariavelmente magros e descarnados, com pele escrofulosa cheia de feridas, brotoejas e sarna, para não mencionar as bexigas horríveis da varíola” (2000, p. 74). Identifiquei no inventário a avaliação de dois escravos que apresentavam essas características apontadas por Karasch. O primeiro deles, “um moleção do gentio da mina mais despeito de carnes”, isto é, muito magro. A outra escrava, também mina, que veio no mesmo navio que o escravo citado anteriormente, tinha “inpingas pello corpo cavallares”. Em tais condições, não é de admirar que muitos não resistissem e sucumbissem.

Entretanto, segundo Florentino, “[...] o escravo se constituía em mercadoria literalmente perecível, dado constantemente levado em conta pela ação empresarial” (1997, p. 141). Contudo, ao contrário do que se pensava, os escravos não eram adquiridos na costa africana quase gratuitamente, pois os intermediários africanos estavam bastante atentos à demanda por mão-de-obra (KLEIN, 2004, p. 131). Ainda segundo o autor, dois terços do custo de uma expedição negreira era composta de produtos para a aquisição de escravos. Florentino, ao analisar o Rio de Janeiro da primeira metade do século XIX, chega à cifra de 65% do total da viagem (1997, p. 167). “Claramente, perder escravos na travessia do Atlântico significaria perder lucratividade no negócio” (KLEIN, 2004, p. 132).

Mas se chegassem sãos e salvos aos portos brasileiros, superando todas essas etapas, representavam a certeza de lucros garantidos com sua venda. Como dissemos anteriormente, na região das minas esses africanos eram vendidos a “peso de ouro”, principalmente os africanos da região da Costa da Mina, reputados mais adequados àquele tipo de atividade (RUSSELL – WOOD, 2005, p. 54). Juntamente com os estereótipos criados pelo tráfico, valorizaram ainda mais esses cativos, que passaram a ser vendidos por preços exorbitantes. Por exemplo, quatro negros “boçais” trazidos da Costa da Mina para Gonçalves Dantas na galera *Nossa Senhora de Nazaré, Santo Antônio e Almas*, foram avaliados em 165\$000, 160\$000, 160\$000 e 150\$000 réis. Só para ter uma idéia de como esses valores eram altos, o preço do primeiro deles era apenas 15\$000 réis menor do que a avaliação de Miguel, escravo ladino, que mais tarde seria alforriado, barbeiro e sangrador, que custava 180\$000 réis! E o escravo que fora avaliado em 150\$000 réis – e que, por sinal, estava bastante debilitado fisicamente, “despeito de carnes” -, custava o mesmo preço que Joseph, aprendiz de barbeiro, já “ladinizado”, escravo do mesmo Francisco Gonçalves Dantas.

Devido aos riscos envolvidos na empresa negreira, os grandes comerciantes procuravam diversificar seus negócios, investindo em outros ramos do comércio, alguns deles também ligados ao tráfico negreiro. Seria perigoso concentrar todo o seu cabedal em apenas uma atividade comercial, sobretudo no comércio negreiro transatlântico, sujeito a tantos perigos. Segundo José da Silva Lisboa, o perfil do comerciante de almas, com participação constante, era homem de grande cabedal, “cujos investimentos cobrem diversos setores econômicos principalmente o comércio e o crédito” (*Apud FLORENTINO*, 1997, p. 190).

Dantas se encaixa perfeitamente na descrição projetada por Lisboa. Além de participar do tráfico de almas diretamente, Francisco Gonçalves Dantas expandiu os seus investimentos para outros setores ligados ao comércio. E eram os comerciantes portugueses, assim como Dantas, que dominavam o setor mercantil. Segundo um viajante do final do século XVII, “os comerciantes que vivem aqui [na Bahia] são ricos, [...]; eles próprios são portugueses, os estrangeiros têm pouco comércio” (*DAMPIER Apud VERGER*, 2002, p. 103). Confirmando essas palavras, Flory atesta a predominância dos comerciantes lusitanos em Salvador. Ao analisar 450 comerciantes instalados na praça da Bahia na primeira metade do século XVIII, confirma que a esmagadora maioria (83%) era formada por portugueses, 7% por estrangeiros e apenas 6% eram brasileiros (*Apud MATTOSO*, p. 293).

O sistema de créditos permitia a reprodução do comércio negreiro para as diversas esferas mercantis da sociedade colonial baiana, incrementando o tráfico de almas. Servia também como financiamento para aqueles comerciantes menores que desejassem se aventurar nesse “infame comércio”. Na ausência de instituições financeiras, eram as ordens religiosas e particulares que realizavam empréstimos, com taxas de juros em torno de 6 e ¼ % (TAVARES, 2001, p. 192). E

era desse modo, através da usura, que essas confrarias religiosas e os comerciantes particulares retiravam o lucro de tais atividades, ao mesmo tempo em que o mercado de créditos circulava na capital da colônia. No caso de Dantas, a maior parte de sua riqueza encontrava-se nas mãos de outras pessoas, sob a forma de créditos, carregações e letras de risco, indício da riqueza em movimento, ou do comércio circulante, antecipando uma prática comercial muito comum em nossos dias. Era o capitalismo comercial em plena atividade.

Os créditos eram instrumentos privilegiados de financiamento, pois permitiam aos pequenos comerciantes dispor rapidamente do capital necessário para adquirir produtos que pudessem ser embarcados em algum navio com destino à África, e lá fossem permutados por escravos, ou para qualquer outro tipo de atividade comercial. Um outro instrumento bastante utilizado por Dantas foram as carregações. Estas eram o conjunto das mercadorias registradas que deveriam ser enviadas aos portos de descarga, para serem vendidas, como ocorria nas carregações enviadas para as minas de ouro, ou trocadas, como no caso das carregações de fumo, ou fazendas, que eram trocadas por escravos. Ao contrário dos créditos, que possuíam juros pré-estabelecidos, estas não exigiam taxas de juros. Assim como fazia com os créditos, Francisco Dantas também disponibilizava as carregações para que os pequenos comerciantes enviassem os produtos para os locais de destino (NASCIMENTO, 1977, p. 11, 16).

Estes eram documentos enviados aos portos de destino da viagem comercial. Representavam o retorno de um financiamento, feito na Bahia, a pequenos comerciantes que precisavam de capital para a realização do comércio transatlântico. Nesse sentido, não diferem muito dos créditos, conforme vimos acima. Tinham esse nome porque tanto a mercadoria quanto a letra estavam sujeitas aos riscos da viagem marítima. O financiamento voltava à Bahia através dessas letras, com o principal acrescido de juros previamente acertados. Caso essas letras, por qualquer motivo, não conseguissem ser resgatadas, elas eram transformadas novamente em mercadorias que, uma vez vendidas na Bahia, pagariam o valor do financiamento e seus juros. Era um tipo de transação comercial altamente segura e rentável.

Manolo Florentino fala em uma *comunidade de traficantes*, grupo de empresários que “criavam laços de dependência de vários tipos, estando sob seu controle boa parte dos negócios dos pequenos comerciantes de almas. Eram eles que, de fato”, conclui o autor, “financiavam e seguravam as expedições” (1997, p. 193-194). Se essa forma de organização existiu na praça mercantil de Salvador na primeira metade do Setecentos, estou inclinado a incluir Francisco Gonçalves Dantas entre os membros desse grupo, embora como comerciante de médio porte. Essa estrutura mercantil permitia a reprodução dos laços de dependência, servindo para a manutenção desses grandes homens de negócios, os *negociantes de grosso trato*, na elite econômica de Salvador na primeira metade do século XVIII.

Ao fim do seu inventário, o valor total dos seus bens, o seu monte-mor, era de 7:476\$470 (sete contos, quatrocentos e setenta e seis mil, quatrocentos e setenta réis), praticamente o mesmo valor que ele tinha entre créditos, letras de risco e carregações que lhe deviam outras pessoas que, assim como ele, também estavam envolvidas nesse comércio. O capital negreiro foi a fonte de uma parte das fortunas baianas da primeira metade do século XVIII, e a principal fonte de acumulação endógena na Colônia. Assim, ao fim de seus dias, praticamente todo o seu cabedal fora oriundo do tráfico que, assim como Dantas, por mais de 300 anos sustentou e enriqueceu centenas de homens que participaram nessa horrível máquina de comércio de viventes da África para o Brasil.

FONTES

FONTES PRIMÁRIAS MANUSCRITAS

APEB, *seção colonial*, Alvarás, maço 439, 1678 - 1702.

APEB, *seção colonial*, Alvarás, maço 440, 1702 – 1714.

APEB, *seção colonial*, Alvarás, maço 443, 1726 – 1733.

APEB, *seção judiciária*, Inventários *post-mortem*, APEB, 1700 – 1749.

APEB, *seção judiciária*, 04/1614/2083/08, Inventário *post-mortem* de Francisco Gonçalves Dantas.

APEB, *seção colonial*, Livros de notas da Capital, maço 59.

APEB, *seção colonial*, Registros de pedidos de passaportes para escravos e de guias para despachos de embarcações, maço 248, 1718 – 1729.

REFERÊNCIAS

ALENCASTRO, Luís Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul (séculos XVI e XVII)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALGRANTI, Leila Mezan. “Famílias e vida doméstica”. In: SOUZA, Laura de Mello e (Org.). *História da vida privada no Brasil: cotidiano e vida privada na América portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 83-154.

BELLINI, Lígia. “Por amor e por interesse: a relação senhor-escravo em cartas de alforria”. In: REIS (org.). *Escravidão e invenção da liberdade: estudos sobre o negro no Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1988, p. 73-86.

BOXER, Charles. *A idade de Ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

CHALOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo: 2ª ed., Hucitec, 2006.

KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

KLEIN, Herbert S. *O tráfico de escravos no Atlântico: novas abordagens para as Américas*. Ribeirão Preto, SP: FUNPEC Editora, 2004.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. “Bahia opulenta: uma capital portuguesa no Novo Mundo (1549 – 1763)”. In: *Da Revolução dos Alfaiates à riqueza dos baianos no século XIX: itinerário de uma historiadora*. Salvador: Corrupio, 2004, p. 281 – 297.

- MENDES, Luís Antônio de Oliveira. *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura entre a Costa d'África e o Brasil (1793)*. Salvador: P555 edições, 2004.
- NASCIMENTO, Ana Amélia Vieira. ““Letras de risco” e “carregações” no comércio colonial de Bahia (1660 – 1730)”. Salvador: CEB/UFBA, 1977.
- PARÉS, Luís Nicolau. “O processo de criouliização no Recôncavo Baiano (1750-1800)”. In: *Afro-Ásia*, nº 33. Salvador, 2005.
- RIBEIRO, Alexandre Vieira. “O tráfico atlântico entre a Bahia e a Costa da Mina: flutuações e conjunturas (1683-1815)”. *Estudos de História*, Franca, v. 9, n. 2, 2002.
- RUSSELL - WOOD, A. J. R. *Escravos e libertos no Brasil Colonial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial (1550 – 1835)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- SCHWARTZ, Stuart B. “Alforria na Bahia, 1684 – 1745”. In: *Escravos, roceiros e rebeldes*. Bauru, São Paulo, EDUSC, 2001.
- TAVARES, Luís Henrique Dias. *História da Bahia*. São Paulo: Editora UNESP. Salvador, BA: Edefba, 2001.
- VERGER, Pierre. Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (Dos séculos XVII a XIX). Salvador: Ed. Corrupio, 4ª ed., 2002.