

ESCRAVOS TRAZIDOS DO ÍNDICO: ESTUDOS DE CASO DE PRESENCAS EFÊMERAS NA AMÉRICA PORTUGUESA (SÉCULOS XVII E XVIII)

ENSLAVED PEOPLE BROUGHT FROM THE INDIAN OCEAN: CASE STUDIES OF EPHEMERAL PRESENCE IN PORTUGUESE AMERICA (17TH AND 18TH CENTURIES)



Patrícia Souza de Faria



Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro



Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-5125-2940>



E-mail: patricia@carvano.com.br

Resumo: O objetivo deste artigo é tratar de casos de escravizados oriundos de sociedades do Índico que tiveram passagem pela América Portuguesa (nos séculos XVII e XVIII) e deixaram traços de sua existência nos arquivos. O artigo situa os roteiros marítimos e a dinâmica do tráfico de escravizados no Índico em suas conexões com o Brasil. Estudos de caso (sobre João Dias, Francisco e Agostinho Pereira) ilustram a presença de tais escravizados na América Portugal e estimulam reflexões sobre os desafios ligados à investigação dos seus percursos de vida.

Palavras-chaves: Oceano Índico; Escravizados; América Portuguesa.

Abstract: The aim of this article is to analyze cases of enslaved people from the Indian Ocean's societies who passed through Portuguese America (in the 17th and 18th centuries) and left traces of their existence in the archives. The article situates the maritime routes and dynamics of the slave trade in the Indian Ocean in relation to Brazil. Case studies (on João Dias, Francisco and Agostinho Pereira) illustrate the presence of these enslaved people in Portuguese America and encourage reflection on the challenges associated with the study of their lives.

Keywords: Indian Ocean; Enslaved, Portuguese America.

O objetivo deste artigo é apresentar estudos de casos de escravizados e forros oriundos de sociedades do Índico que tiveram passagem pelo território brasileiro entre os séculos XVII e XVIII, com atenção aos desafios relativos à identificação dos percursos de vida desses escravizados nas fontes documentais. Pessoas escravizadas provenientes das sociedades banhadas pelo Oceano Índico foram transportadas pelos portugueses para diferentes regiões que compunham o espaço formal ou informal da presença lusa à leste do

Cabo da Boa Esperança.¹ Uma pequena parcela desses escravizados foi levada de portos da Ásia para Portugal.² Alguns dos escravizados oriundos do Índico, que circulavam pelos contextos de influência portuguesa, passaram pela América Portuguesa e deixaram indícios dessa presença pontual nos arquivos, traços que este artigo pretende deslindar.

Na medida em que o tráfico de escravos levados do Índico para o Atlântico se trata de temática que já possui investigações,³ este artigo não se propõe a ser um estudo quantitativo sobre a entrada de escravos provenientes da Ásia e da África Oriental no Brasil nos séculos XVII e XVIII. O objetivo é tratar de casos de escravizados que passaram pela América Portuguesa e deixaram traços de sua existência nos arquivos, para além do que geralmente se encontra em registros relativos a tais populações, descritas na documentação genericamente como “escravos”, destituídos de singularidades, pertenças e expectativas. A premissa que orienta essa investigação é a de que algumas pessoas, cujas vidas se conectaram com a dinâmica do Índico, ainda que desfrutassem de um estatuto social subalterno, como os homens e mulheres lá capturados e escravizados, deixaram vestígios de sua existência nos arquivos, especialmente por causa de situações extraordinárias, que atraíram a atenção de autoridades (coloniais, eclesiásticas), como postulou Clare Anderson. No entanto, a sobrevivência de informações sobre a vida e a agência desses atores sociais subalternos caracteriza-se pelo seu caráter incompleto, lacunar, porém, essa condição não se trata de uma fragilidade epistemológica em relação à abordagem adotada, visto que é uma decorrência da própria natureza dos arquivos, que replica as assimetrias sociais, raciais e de gênero existentes.⁴

Nesse sentido, analisa-se o processo movido pela Inquisição de Lisboa contra o indiano João Dias, inquirido sobre antepassados, terra natural, nível de cristianização e

¹ Sobre a dimensão formal e informal do império português, ver: DISNEY, Anthony. *A História de Portugal e do Império Português*. Lisboa: Guerra e Paz, 2011, p. v. 2, 240-318; NEWITT, Malyn. Formal and Informal Empire in the History of Portuguese Expansion. *Portugueses Studies*, v. 17, p. 1–21, 2001.

² SUBRAHMANYAM, Sanjay. *O Império Asiático Português. 1500-1700*. Lisboa: Difel, 1995, p. 322; FONSECA, Jorge. *Escravos e senhores na Lisboa quinhentista*. Lisboa: Colibri, 2010.

³ FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX). *Afro-Ásia*, n. 31, 2004; FLORENTINO, Manolo, Aspectos sociodemográficos da presença dos escravos moçambicanos no Rio de Janeiro (c. 1790- c. 1850), In: FRAGOSO, João; JUCÁ, Antônio Carlos; CAMPOS, Adriana (Orgs.). *Nas rotas do império: eixos-mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: EDUFES, 2014, p. 179–226; CAPELA, Porto. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*. Porto: Afrontamento, 2002; CARREIRA, Ernestine. Au XVIIIe siècle et le traite négrière vers le Brésil. In: MATTOSO, Kátia de Queirós (Org.), *Esclavages: Historie d'une diversité de l'océan Indien à l'Atlantique sud*. Paris: L'Harmattan, 1997, p. 55–89.

⁴ ANDERSON, Clare. *Subaltern Lives: Biographies of Colonialism in the Indian Ocean World, 1790-1920*. New York: Cambridge University Press, 2012. Ao ser atribuído o status de subalterno a um indivíduo ou comunidade em particular, pensa-se igualmente na forma como eles foram inscritos nos arquivos (como réus, prisioneiros, peticionários). Clare Anderson entende “subalternidade” como um processo socialmente contingente e não como uma categoria de identidade pautada em essencialismos, o que torna a noção relevante para refletir sobre homens e mulheres que se moveram por sociedades, territórios e impérios conectados pelo Oceano Índico.

deslocamentos geográficos vividos, entre eles, a sua viagem para a Bahia.⁵ A outra fonte analisada consiste na petição do indiano Agostinho Pereira a autoridades das Minas Gerais, em busca da restituição de sua liberdade.⁶ Este documento apresenta informações sobre as origens familiares, local de nascimento e de batismo de Agostinho Pereira, bem como sumariza o seu périplo por terras brasileiras. O terceiro documento refere-se a Francisco “Moçambique” e consiste em uma petição e justificações apresentadas, ao Juízo da Índia e Mina, pelo piloto que o havia comprado em negociação realizada na Bahia.⁷

As três fontes supracitadas são as principais, porém, esta investigação recorreu a documentos complementares variados, preservados em arquivos situados em Portugal, no Brasil e em Goa.⁸ No tocante à documentação do Arquivo Histórico Ultramarino, foram utilizados documentos provenientes dos fundos Moçambique, Índia e Bahia, visto que os processos históricos discutidos neste artigo ocorreram em um contexto em que as histórias dessas regiões estiveram conectadas.⁹ Evidentemente, a intensidade das ligações entre a Índia, Moçambique e Brasil variou ao longo das diferentes conjunturas político-econômicas, todavia, ter em mente tais conexões históricas é o fio condutor para seguir os circuitos que levaram à passagem de “asiáticos” e “moçambiques” pela América Portuguesa nos séculos XVII e XVIII.

Assim, a primeira parte do artigo pretende situar o tráfico de escravos nos mundos do Índico e a participação de agentes portugueses nesse tráfico, além de sintetizar as modificações na legislação régia que buscava regular o comércio e o transporte de escravos no âmbito da Carreira da Índia. O objetivo dessas contextualizações consiste em propiciar o entendimento do papel dos portos brasileiros na cadência das trocas mercantis, da navegação e, sobretudo, da circulação de escravizados trazidos do Índico. No final da primeira parte, apresenta-se um breve panorama sobre a historiografia que tratou dos nexos entre o Brasil e o tráfico de escravos no Oceano Índico. A segunda parte do artigo concentra-se em estudos de caso referentes a pessoas oriundas da Ásia e da África Oriental cuja passagem pelo Brasil deixou traços nos arquivos, bem como discute os desafios de

⁵ Arquivo Nacional da Torre do Tombo (doravante ANTT), Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa, Processo 2545.

⁶ Arquivo Público Mineiro (doravante APM), Secretaria de Governo da Capitania (seção colonial), SC-59, fl. 185v-186v.

⁷ ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 190, n.º 8.

⁸ ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, livros 1356 e 1461; Directorate of Archives and Archaeology (doravante DAA), Goa, Cod. 860.

⁹ Para pensar nas conexões históricas que vincularam sociedades aparentemente distantes na Era Moderna, ver: GRUZINSKI, Serge. Les mondes mêlés de la monarchie catholique et autres 'connected histories'. *Annales: Histoire, Sciences Sociales*, v. 56, n. 1, p. 85–117, 2001; SUBRAHMANYAM, Sanjay. Connected Histories: Notes towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia. In: LIEBERMAN, V. (Org.). *Beyond Binary Histories: Re-imagining Eurasia to c. 1830*. Ann Arbor: The University of Michigan Press, 1999, p. 289-315, 1997; SUBRAHMANYAN, Sanjay. *Histórias Conectadas nos Séculos XVI e XVII*. Lisboa: ICS, 2012.

acompanhar o percurso delas. O foco consiste na análise dos casos de João Dias, Francisco e Agostinho Pereira, com a apresentação dos contextos que explicam a chegada no Brasil desses três homens oriundos do Índico, além de informações sobre os itinerários vividos por eles que puderam ser deslindados com base nas fontes. No tocante à cronologia abordada no artigo, os séculos XVII e XVIII, a ênfase incide sobre as décadas de 1620 a 1760, período que abrange os três estudos de caso supracitados.

O tráfico de escravos no Índico e suas conexões com o Atlântico: um panorama

O tráfico de escravos no chamado “Indian Ocean World” (IOW)¹⁰ foi praticado por diversos agentes, de origem asiática, africana ou europeia, porém, neste artigo o foco consiste no realizado por agentes portugueses. De modo geral, os lusitanos buscaram se inserir e explorar as rotas comerciais de longa distância de produtos de luxo do Oceano Índico, por meio das quais escravos eram traficados. As trocas mercantis no IOW ocorriam em um sistema caracterizado por ligações econômicas entre o nordeste e a porção oriental da África, o Oriente Médio, o Sul da Ásia, o Sudeste Asiático e o Extremo Oriente. O tráfico de escravos no IOW ocorreu no bojo desse complexo sistema de trocas comerciais de longa distância e se transformou ao longo dos séculos.¹¹

Assim, havia antigas rotas marítimas por meio das quais se processava o tráfico de escravos, operado por diferentes agentes no Oceano Índico Ocidental. Árabes comerciavam escravizados oriundos de Madagascar, do Vale do Zambézia, Mombaça, Quíloa, Sudão e Etiópia em regiões da África e da Ásia Ocidental. No início da Era Moderna, esse comércio teve continuidade, com a importação de escravizados para a Índia, que haviam sido reexportados de entrepostos árabes do Mar Vermelho e do sul da Arábia, com quem os agentes indianos negociavam.¹² A partir do século XVI, suaílis, árabes e português buscavam um número limitado de escravos na costa oriental africana. Um dos efeitos da ampliação da presença lusitana na Ásia foi o aumento das relações diretas entre Goa, outros domínios portugueses situados no Oriente e a costa oriental africana.¹³

¹⁰ CAMPBELL, Gwyn. Slavery in The Indian Ocean World, In: HEUMAN, Gad; BURNARD, Trevor (Orgs.), *The Routledge History of Slavery*. London: Frank Cass, 2010, p. 52–63.

¹¹ CAMPBELL, Gwyn. Introduction. In: CAMPBELL, Gwyn (Org.). *The Structure of Slavery in Indian Ocean, Africa and Asia*. New York: Frank Cass Publishers & Co. Ltd., 2006, p.vii-ix.

¹² ARASARATNAM, Sinnappah. Slave Trade in the Indian Ocean in the Seventeenth Century. In: MATHEW, K.S. (Org.). *Mariners, Merchants and Oceans*. New Delhi: Manohar, 1995, p. 196.

¹³ MÉDARD, Henri. Le plus ancienne et la plus récente des traites: panorama de la traite et de l'esclavage en Afrique orientale et dans l'Océan Indien. In: MÉDARD, Henri et al (org.). *Traites et esclavages en Afrique Orientale et dans l'Océan Indien*. Paris: Karthala, 2013, p. 68–69.

Ademais, o tráfico de escravos nos mundos do Índico era multidirecional. Escravizados oriundos da África Oriental eram traficados em outras regiões da África (tais como Etiópia e Egito), na Península Arábica, na Índia e mesmo no Extremo Oriente (em menor escala). Em determinados contextos, a Índia tanto importava quanto exportava populações escravizadas.¹⁴ De modo geral, os portugueses transportavam escravos principalmente para as suas fortalezas e conquistas do Estado da Índia, porém, também forneciam cativos aos reinos islâmicos do oeste e noroeste da Índia, o que se somou à participação dos lusitanos na expansão do comércio de escravos no Índico oriental, em particular na Baía de Bengala.¹⁵ Além de traficar populações africanas, os portugueses exportaram indianos escravizados e outros asiáticos para a África, ainda que os escravos não costumassem representar o “artigo” dominante no comércio local, em que se destacava a procura por ouro ou marfim, por exemplo.¹⁶

O tráfico de escravos no IOW principiou antes e perdurou por mais tempo do que o tráfico atlântico.¹⁷ Apesar das elevadas cifras e dos impactos sobre as sociedades banhadas pelo Índico e pelo Pacífico, o objetivo deste estudo é situar o deslocamento forçado de um conjunto bem mais delimitado de pessoas: daquelas cujas vidas se enredaram com a história das rotas comerciais e da navegação entre o Índico e o Atlântico, e que tiveram passagem pela América Portuguesa nos séculos XVII e XVIII.

Os escravos provenientes do Índico que foram transportados nas naus da Carreira da Índia provinham de diversas localidades, que englobavam a costa oriental africana, Índia, Ceilão, Japão, China, Malaca, Java, Pegu e seus arredores. Uma pequena parcela dessas populações oriundas do Índico, geralmente batizadas na fé católica, foi transportada de Goa e de Cochim (na Índia) para Lisboa.¹⁸ Uma das formas de ingresso de tais escravizados no Brasil esteve associada ao movimento das naus da Carreira da Índia, em função das escalas realizadas em Salvador e posteriormente no Rio de Janeiro. John A. Russell-Wood destacou que a Carreira da Índia e a Carreira do Brasil foram os pilares do comércio marítimo português:

(...) a carreira da Índia entre Lisboa e Goa e Cochim – com a Ilha de Moçambique como um porto de escala e com conexões a leste de Goa para Malaca, Macau, Japão e as Ilhas Molucas e Banda – e a carreira do Brasil, entre Lisboa (menos frequentemente, Porto e Setúbal) e os portos brasileiros de Salvador e Rio de Janeiro, principalmente, e Pernambuco.¹⁹

¹⁴ ARASARATNAM, Sinnappah. *Slave Trade in the Indian Ocean*, Op. cit., p. 196.

¹⁵ ARASARATNAM, Sinnappah. *Slave Trade in the Indian Ocean*. Op. cit., p. 197.

¹⁶ MÉDARD, Henri. *Le plus ancienne et la plus récente des traites*. Op. cit., p. 69.

¹⁷ CAMPBELL (Org.), Gwyn. *The Structure of Slavery in Indian Ocean, Africa and Asia*. Op. cit..

¹⁸ SUBRAHMANYAM, Sanjay. *O Império Asiático Português. 1500-1700*. Op. cit., p. 322.

¹⁹ RUSSELL-WOOD, Anthony. J. R. *Histórias do Atlântico português*. São Paulo: Unesp, 2014, p. 178.

Alguns membros da tripulação das naus da Carreira da Índia, como o mestre, o piloto e o contra-mestre das embarcações possuíam o privilégio de transportar escravos sem o pagamento de frete e direitos alfandegários.²⁰ Além disso, alguns senhores carregavam os seus escravos quando regressavam a Portugal, onde os cativos poderiam continuar lhes servindo ou serem revendidos. Contudo, o total de escravos levados no retorno a Portugal não se restringia aos carregados pelos membros da tripulação que possuíam as “liberdades” (a quantidade de mercadorias isentas do pagamento de direitos) e pelos donos que levavam os escravos em sua companhia.²¹ De acordo com Marcos Oliveira Borges:

Desde inícios do século XVI que escravos vinham na viagem de retorno da carreira da Índia (...). Somente para meados do século é que se consegue comprovar que vinham embarcados às centenas (...). Isto permite pôr de parte a ideia de que apenas no século XVII é que os escravos haviam começado a ser trazidos em grandes quantidades.²²

A Coroa tentou limitar a quantidade de escravizados levados do Índico para Portugal, conforme a legislação régia atesta.²³ Contudo, o ingresso regular em Lisboa de escravos trazidos do Índico foi demonstrado por estudos que tratam da demografia escrava,²⁴ das formas de religiosidade e vida cotidiana de escravos em Portugal nos séculos XVI e XVII.²⁵ A entrada em Lisboa de escravos levados do Índico também tem sido tratada por estudiosos que analisam documentos de natureza alfandegária.²⁶

²⁰ BORGES, Marco Oliveira. Escravos na Torna-Viagem da Carreira da Índia (1504-1610): da Permissão Limitada ao Transporte Descontrolado e à Difusão pelo Atlântico. *Global Journal of Human-Social Science (D): History, Archaeology & Anthropology*, v. 20, n. 1, 2020; SAUNDERS, A. *História social dos escravos e libertos negros em Portugal (1441-1555)*. Lisboa: Imprensa Nacional/ Casa da Moeda, 1994.

²¹ GODINHO, Vitorino Magalhães. *Descobrimientos e a economia mundial*. Lisboa: Arcádia, 1965, v. 2, p. 540.

²² BORGES, Marco Oliveira. Escravos na Torna-Viagem da Carreira da Índia (1504-1610): da Permissão Limitada ao Transporte Descontrolado e à Difusão pelo Atlântico. Op. cit.

²³ GODINHO, Vitorino. *Descobrimientos e a economia mundial*, v.2, 540; BORGES, Escravos na Torna-Viagem da Carreira da Índia (1504-1610): da Permissão Limitada ao Transporte Descontrolado e à Difusão pelo Atlântico.

²⁴ CALDEIRA, Arlindo. *Escravos em Portugal: das origens ao século XIX*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2017; FONSECA, Jorge. *Escravos e senhores na Lisboa quinhentista*. Op. cit.

²⁵ FARIA, Patricia Souza de. Do Índico ao Coração do Império: Cotidiano e Religiosidades de Escravos Asiáticos em Lisboa (Séculos XVI e XVII). In: MANSO, Maria de Deus Beites; BONFIM, Grayce (Orgs.). *Difusão da fé por entre povos e lugares: instituições, religião e religiosidades no Império Português (Séculos XVI-XIX)*. Vitória da Conquista: UESB, 2020, p. 71–82; FONSECA, Jorge. *Os escravos em Évora no século XVI*. Évora: Câmara Municipal de Évora, 1997; FONSECA, Jorge. *Escravos no sul de Portugal: séculos XVI-XVII*. Lisboa: Vulgata, 2002.

²⁶ SILVA, Filipa R. O tráfico de escravos para Portugal setecentista: uma visão a partir do “Despacho dos negros da Índia, de Cacheo e de Angola” na Casa da Índia de Lisboa. *Saeculum*, v. 29, p. 47–73, 2003.

Acerca do ingresso de tais cativos na América Portuguesa, Borges afirma que uma parcela dos escravos trazidos do Índico foram “transaccionados ilegalmente no Brasil”.²⁷ No século XVI, as escalas das naus da Carreira da Índia eram proibidas, salvo em caso de extrema necessidade.²⁸ Na prática, naus da Carreira da Índia costumavam fazer escala no Brasil desde o século XVI, o que propiciou as ligações históricas entre Goa e Salvador, destacadas no estudo clássico redigido por José Amaral Lapa²⁹ e retomadas em estudos posteriores, que contemplaram dimensões comerciais, humanas, botânicas e artísticas dessas ligações.³⁰

No retorno a Lisboa, as naus da Carreira paravam em Salvador para consertos e abastecimento, porém, esta parada foi proibida a partir de 1565, a fim de evitar o comércio direto entre Brasil e Índia.³¹ Contudo, as escalas na América tornaram-se regulares no torna-viagem, especialmente após a Restauração e a normalização das relações com as Províncias Unidas em 1667.³² Em 1672, os navios da Carreira da Índia foram autorizados a fazer escala no Brasil, sancionando o que já era uma prática.³³ Lapa considerou que a provisão de 1672, ao modificar a orientação da Coroa em relação à escala na América Portuguesa, teve implicações para a história do Brasil colonial e para o comércio intercolonial.³⁴

No tocante aos vínculos comerciais entre Moçambique e Brasil e ao tráfico de escravos, ao longo do século XVII foram adotadas iniciativas pontuais, mas que não mantiveram uma sistematicidade que garantisse o estabelecimento de nexos regulares. No final da década de 1610, as possessões portuguesas situadas na costa oriental africana se encontravam ameaçadas pelas investidas holandesas, o que levava a Coroa a decidir pelo

²⁷ BORGES, Marco Oliveira. *Escravos na Torna-Viagem da Carreira da Índia (1504-1610): da Permissão Limitada ao Transporte Descontrolado e à Difusão pelo Atlântico*. Op. cit.

²⁸ CARREIRA, Ernestine. *Au XVIIIe siècle et le traite négrière vers le Brésil*. Op. cit., p. 57.

²⁹ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Hucitec; Ed. Unicamp, 2000. A primeira edição da obra é de 1968 e resultou de tese de doutorado defendida dois anos antes.

³⁰ ANTONY, Philomena. *Relações intracoloniais, Goa-Bahia: 1675-1825*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2013; LOUNDO, Dilip; MISSE, Michel (Orgs.). *Diálogos tropicais: Brasil e Índia*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2003; LÚZIO, Jorge. *Por uma descolonização da imagem: o marfim na arte colonial do Oriente*. São Paulo: E-Manuscrito Edições, 2023; RUSSELL-WOOD, A.J.R., *A Brazilian Commercial Presence beyond the Cape of Good Hope, 16th - 19th Centuries*. In: MALEKANDATHIL, Pius; MOHAMMED, Jamal (Orgs.). *The Portuguese, Indian Ocean and European Bridgeheads, 1500-1800: Festschrift in Honour of Prof. K. S. Mathew*. Tellicherry: Institute for Research in Social Sciences and Humanities of MESHAAR/ Fundação Oriente, 2001, p. 191–211; RUSSELL-WOOD, Anthony John R. *A dinâmica da presença brasileira no Índico e no Oriente. Séculos XVI-XIX. Topoi (Rio de Janeiro)*, v. 2, n. 3, p. 9–40, 2001.

³¹ FERREIRA, Roquinaldo. *Dinâmica do comércio intracolonial: geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)*. In: BICALHO, Maria Fernanda; FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima (Orgs.). *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (século XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 352.

³² CARREIRA, Ernestine. *Au XVIIIe siècle et le traite négrière vers le Brésil*, Op. cit., p. 57.

³³ FERREIRA, Roquinaldo. *Dinâmica do comércio intracolonial*. Op. cit., p. 352.

³⁴ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Op. cit., p. 23.

envio de socorro àquela região.³⁵ Com efeito, Manuel Moreno das Chaves “fez assento com a fazenda de V. Magestade de armar dous navios” para levar em socorro de Moçambique, de modo que Chaves obteve licença para “resgatar e comprar pao preto e escravos, e trazelos ao Brasil e vende-los aonde lhe parecesse”. O assento foi assinado na corte de Madrid e recebeu parecer do Conselho da Fazenda em dezembro de 1619.³⁶ Luiz Filipe de Alencastro afirmou que um desses navios naufragou e o outro concluiu os negócios.³⁷

Todavia, as operações negreiras entre Moçambique e Brasil no século XVII foram poucas.³⁸ Em 1643, no contexto da ocupação holandesa de Angola foi adotado esse plano de abastecimento do Brasil com escravos obtidos em Moçambique, com os transportes efetuados em 1645, destinados ao Rio de Janeiro e a Pernambuco, segundo Elikia M'Bokolo. Todavia, esse comércio se manteve irregular.³⁹ Em 1643, o conde de Aveiras, vice-rei do Estado da Índia, avisou ao rei de Portugal que estava em busca de alguém que “quisesse armar para ir a Moçambique carregar de escravos, e navegá-los” para o Brasil, a fim de “remediar a falta que naquelas partes fazem os de Angola”. Em 13 de janeiro de 1645, o rei escreveu para que o vice-rei buscasse que “isto se consiga com maior frequência que pudesse”.⁴⁰ No mesmo ano, o rei escreveu outra missiva ao vice-rei, em que destacou que a mencionada medida era muito importante para a sua fazenda e seus vassallos, de modo que orientou que se “abrisse o comercio de Moçambique para o Brasil”, para que fossem adquiridos escravos naquela parte da África Oriental para serem levados para o Brasil, a fim de suprir a falta de cativos oriundos de Angola. Foi com esse propósito que o rei havia concedido licença para que navio de particulares partissem de Portugal em 1644.⁴¹

Contudo, a correspondência trocada entre o rei, vice-reis e capitães do Estado da Índia também considerava os riscos associados à navegação e às perdas financeiras com as viagens para aquela porção do Índico. Com efeito, o capitão de Damão (Manuel Cirne da Silva) escreveu ao governador do Estado da Índia para dar conta de que em maio de 1661:

chegara hum homem, com alguns pretos, da perdição do pataxó de Manoel Corte Real de Sampaio que hia para Moçambique e se fizera em pedaços na

³⁵ CARREIRA, Ernestine. Au XVIIIe siècle et le traite négrière vers le Brésil. Op. cit., p. 60.

³⁶ Arquivo Histórico Ultramarino (doravante AHU)_CU_Moçambique, cx. 1, doc. 31. O pau preto deveria ser levado para Portugal, para a Casa da Índia, ao passo que teria de pagar os direitos tanto por este produto quanto pelos escravos.

³⁷ ALENCASTRO, Luiz Filipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 198, n. 59.

³⁸ Ibidem, p. 198.

³⁹ M'BOKOLO, E. *África Negra: história e civilizações*. Salvador; São Paulo: Casa das Áfricas; Ed. EDUFBA, 2011, p. 299.

⁴⁰ AHU_CU_Cartas da Índia, Cod. 208, fl. 8.

⁴¹ AHU_CU_Cartas da Índia, Cod. 208, fl. 8.

Ilha dizerta, e dera por novas estar Mombaça de serco pelos Arabios com algumas embarcações grandes [...], e que ouvira no porto de Magadaxo, a huã embarcação de Chaul, que fogindo dos mesmos Arabios fora ter ahy (que tambem tomarão os negros da terra)⁴²

Ao adentrar o século XVIII, outros fatores levaram a buscar alternativas para o suprimento de cativos para a América Portuguesa. Com efeito, a mineração no Brasil pressionou pelo aumento da demanda por braços escravos. No início do século XVIII, mercadores estabelecidos no Brasil apresentaram pedidos de licença para enviar navios para a Ásia, em busca de cativos, porém, a Coroa tendia a recusar o comércio direto entre os dois espaços ultramarinos.⁴³ Nos anos 1730, discutia-se a criação de uma companhia-geral para resgate de escravos para além do Cabo da Boa Esperança, englobando Madagascar, Moçambique e Rios de Sena, como foi a recomendação do Conde de Sabugosa, em 1738.⁴⁴

Em 1752, Moçambique tornou-se um governo-geral, deixou, portanto, de estar sob a administração do governo do Estado da Índia e passou para a tutela direta de Portugal. No período, algumas medidas foram adotadas em busca de favorecer o tráfico de escravos de Moçambique para o Brasil.⁴⁵ Documentos produzidos neste contexto evidenciam as tentativas de tentar estabelecer o controle (e a tributação) desse tráfico. Em provisão de 18 de junho de 1753, o governador de Moçambique, Francisco de Melo e Castro, determinou:

mando[...] que todos os Escravos que deste Porto se embarcarem para qualquer dos Portos da Índia, Brazil, e Reyno sendo grandes pague cada hum para a Fazenda Real três cruzados, e sendo pequenos a que vulgarmente chamão Bichos de hum, e outro sexo pagará cada hum dous cruzados, e pello que toca aos direitos que os mesmos Escravos.⁴⁶

Em 9 de agosto de 1753, em outra provisão, Francisco de Melo e Castro tratou dos direitos de entrada e saída de escravos que deveriam ser pagos à fazenda real:

porque em todas as Alfandegas desta Coroa paga a Escravatura que vem de fora direitos, e nesta de Moçambique os não pagava; hey por bem que da data desta para diante se cobre por cada cabeça de escravo, assim macho, como femea, sinco cruzados⁴⁷

⁴² AHU_CU_Índia_058_cx. 44, doc. 20. Traslado da carta do governador do Estado da Índia ao rei de Portugal. Goa, 27 de agosto de 1661.

⁴³ CARREIRA, Ernestine. Au XVIIIe siècle et le traite négrière vers le Brésil. Op. cit., p. 59.

⁴⁴ CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*. Op. cit., p. 69.

⁴⁵ M'BOKOLO, Elikia. *África Negra*. Op. cit., p. 300.

⁴⁶ AHU_CU_064, Moçambique, cx.8, doc. 6.

⁴⁷ AHU_CU_064, Moçambique, cx.8, doc. 4.

Assim, os primeiros direitos alfandegários aplicados à importação e exportação de escravos em Moçambique foram fixados por Francisco de Melo e Castro em 1753 e confirmados por despacho régio em 1760.⁴⁸ Segundo Ernestina Carreira, antes de 1750, o Brasil e o Índico encontravam-se separados comercialmente, em função do monopólio da Coroa portuguesa sobre as trocas comerciais. O comércio de escravos da África Oriental para o Brasil, via Carreira da Índia, seria uma atividade marginal e irregular, pois os funcionários que partiam da Índia preferiram carregar têxteis a escravos, em função da margem de lucro e da incerteza da chegada dos cativos com vida no Brasil.⁴⁹

Em linhas gerais, provisões de 1672 e 1692 autorizaram – e mesmo encorajaram – as escalas dos naus da Índia no Brasil. Autoridades e mercadores pressionaram para que houvesse o comércio direto entre o Brasil e a Ásia. Uma decisão régia de 1734 autorizou a venda, em Salvador, de mercadorias trazidas da Índia, com o pagamento dos respectivos tributos. Uma das formas desse comércio direto consistiu na prática de os navios vindos da Ásia para o Brasil retornarem, em seguida, para o Oriente, sem continuar a viagem para Lisboa.⁵⁰ Contudo, foram promulgadas leis em busca da retomada, por Portugal, do comércio com a Ásia, como uma lei de 1761, que estabeleceu uma escala obrigatória para as naus que retornavam da Índia com destino a Lisboa. Esta parada seria em Luanda, medida que visava impedir que as naus vindas da Índia fizessem escala no Brasil, conquanto esta proibição não tenha sido rigorosamente cumprida. Ferreira, por exemplo, identificou dezesseis navios que ignoraram essa proibição entre 1763 e 1773.⁵¹

Acerca da historiografia que tratou das relações comerciais entre o Brasil e o Oceano Índico, especialmente da questão do tráfico de escravos, diversos aspectos das ligações entre o Brasil e o Índico foram contemplados. De fato, estudos abordaram as mudanças na legislação portuguesa que buscou regular as relações comerciais entre o Índico e o Brasil, ainda que deixem entrever como o efetivo funcionamento dessas relações dependeu de pressões exercidas por diversos atores sociais.⁵² Há igualmente pesquisas que contemplaram as tendências relativas ao tráfico de escravos provenientes do Índico levados para Portugal⁵³ e para partes do império luso.⁵⁴ A historiografia também

⁴⁸ CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*. Op. cit., p. 176.

⁴⁹ CARREIRA, Ernestine. *Au XVIIIe siècle et le traite négrière vers le Brésil*. Op. cit., p. 61.

⁵⁰ RUSSELL-WOOD, John A. R. *A Brazilian Commercial Presence beyond the Cape of Good Hope, 16th - 19th Centuries*. Op. cit., p. 194–197.

⁵¹ FERREIRA, Roquinaldo. *Dinâmica do comércio intracolônial*. Op. cit., p. 358–359.

⁵² CARREIRA, Ernestine. *Globalising Goa (1660-1820). Change and Exchange in a Former Capital of Empire*. Goa: Goa 1556, 2013, p. 423–448.

⁵³ GODINHO, Vitorino Magalhães. *Descobrimientos e a economia mundial*; SILVA, Filipa. *O tráfico de escravos para Portugal setecentista*. Op. Cit.

demonstrou que a tentativa de estabelecimento de Moçambique como uma fonte de escravos para o mercado brasileiro ocorreu paralelamente à crescente demanda de cativos apresentada, desde o século XVIII, pelos franceses para suprir as suas colônias no Índico.⁵⁵ Autores também analisaram as dificuldades (perigos e duração) e desvantagens das viagens entre o Brasil e Moçambique na busca de obtenção de escravos, além de ter demonstrado a articulação entre o comércio de escravizados, tecidos asiáticos e marfim.⁵⁶

Todavia, no que se refere ao foco nas populações escravas oriundas do Índico que ingressaram na América Portuguesa, a historiografia investigou sobretudo períodos posteriores ao abordado neste artigo,⁵⁷ notadamente o século XIX.⁵⁸ Como temos discutido, populações oriundas da Ásia e da África oriental aportaram em Salvador (e posteriormente em outros portos do Brasil) nos séculos XVII e XVIII, porém, essa temática foi pouco investigada em relação ao citado período. Nesse sentido, reforça-se que a análise proposta neste artigo pretende ser uma contribuição ao tema, sobretudo por ser investigado a partir de um prisma que reconhece a forma como populações desse perfil (“subalternas”) inscrevem-se nos arquivos. Ademais, os escravos oriundos do Índico constituem uma minoria no conjunto dos escravos que foram transportados para as Américas, contudo, há estudos que abordam essa presença na América Espanhola nos séculos XVI e XVII, especialmente no México e no Peru.⁵⁹ Ao passo que em relação à

⁵⁴ FLORENTINO, Manolo. Aspectos sociodemográficos da presença dos escravos moçambicanos no Rio de Janeiro. Op. cit.; FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (séculos XVIII e XIX). Op. Cit.

⁵⁵ ALPERS, Edward. A África e o Oceano Índico. In: REGINALDO, Lucilene; FERREIRA, Roquinaldo (Orgs.). *África, margens e oceanos. Perspectivas de história social*. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2021, p. 47–71; CAPELA, José. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*. Op. cit., p. 63; CARREIRA, Ernestine. Au XVIIIe siècle et le traite négrière vers le Brésil. Op. Cit.

⁵⁶ ANTUNES, Luís Frederico Dias. A influência africana e indiana no Brasil, na virada do século XVIII: escravos e têxteis. In: FRAGOSO, João et al (Orgs.). *Nas rotas do império: eixos-mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: EDUFES, 2014, p. 127–151.

⁵⁷ Cita-se, por exemplo, a produção que contempla o século XIX, com atenção ao ingresso de chineses CORD, Marcelo Mac. Mão de obra chinesa em terras brasileiras nos tempos joaninos: experiências, estranhamentos, contratos, expectativas e lutas. *Afro-Ásia*, v. 57, p. 151–185, 2018; MOURA, Carlos Francisco. *Chineses e chá no Brasil no início do século XIX*. Lisboa; Rio de Janeiro: Instituto Cultural de Macau; Real Gabinete Português de Leitura, 2012., em contexto histórico bastante diverso do investigado neste artigo.

⁵⁸ Apesar de estar fora do período abarcado neste artigo, cabe mencionar que, a partir de 1808, com a instalação da Corte no Rio de Janeiro, o comércio direto entre portos do Brasil, da Índia e de Macau (em 1810) foi autorizado, explicaram Carreira e Russell-Wood. Florentino, Ribeiro e Silva destacam que foi a abertura comercial brasileira que efetivamente propiciou o crescimento das exportações do Índico, ao comparar os dados referentes as expedições que partiram do Rio de Janeiro para Moçambique entre 1795 e 1811 (quinze) e deste último ano até 1830 (239). Acerca das naus que partiram dos portos afro-orientais para o Rio de Janeiro, corresponderam a 7% das saídas entre 1795 e 1811 e 60% deste último ano até 1830. CARREIRA, Ernestine. Au XVIIIe siècle et le traite négrière vers le Brésil. Op. cit., p. 70–71; RUSSELL-WOOD, John A. A Brazilian Commercial Presence beyond the Cape of Good Hope, 16th - 19th Centuries. Op. cit, p. 198; FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil. Op. cit., p. 179.

⁵⁹ BONIALIAN, Mariano. Asiáticos en Lima a principios del siglo XVII. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, v. 44, n. 2, p. 205–236, 2015; KERSEY, Deborah Oropeza. La Esclavitud Asiática en el Virreinato de la Nueva España, 1565-1673. *Historia Mexicana*, v. 61, n. 1 (241), p. 5–57, 2011; SEIJAS, Tatiana. *Asian Slaves in Colonial Mexico: from*

América Portuguesa, as pesquisas tratam dessa minoria apenas em relação ao período posterior, a partir do século XVIII, de modo que encontramos obras em que estudiosos identificaram alusões a “moçambicanos” e mesmo “chineses” em documentação relativa a territórios para além do litoral brasileiro, como foi o caso de Minas Gerais.⁶⁰

Há breves menções a asiáticos no Brasil em estudos que tratam da escravidão ou da sociedade colonial de maneira geral no século XVIII, como em obras de Charles Boxer, John Russell-Wood, Laura de Mello e Souza e Renato Venâncio, para citar alguns autores.⁶¹ Estudos contemplaram o transporte de escravizados trazidos do Índico para o Brasil, designados como “moçambiques”, com ênfase na segunda metade do século XVIII e no século XIX.⁶² Há também discussões sobre o apagamento da efetiva origem desses escravizados oriundos da África Oriental, que passaram a ser classificados genericamente como “moçambiques”.⁶³ Após termos situado brevemente o contexto em que houve a passagem de tais escravos pelo Brasil e termos referido a alguns estudos que abordaram a temática, a próxima parte do artigo trata de estudos de caso referentes escravos trazidos do Índico que tiveram passagem pela América Portuguesa nos séculos XVII e XVIII.

Estudos de caso sobre escravizados e forros oriundos do Índico em terras brasileiras

Acerca da presença de asiáticos escravizados ou forros na América Portuguesa na primeira metade do século XVII, discorreremos sobre um caso relativo a um homem nascido na Índia. Trata-se de João Dias, processado pela Inquisição de Lisboa em 1626. A respeito das origens e deslocamentos geográficos vividos, João Dias disse aos inquisidores que nascera em Chaul e que seus pais eram “gentios” de Cambaia. Todavia, já não se recordava dos nomes dos pais e dos avós. Disse que tinha irmãos e irmãs “que eram muito

Chinos to Indians. New York: [s.n.], 2014; VEGA LOYOLA, José, Japoneses, chinos e índios em Lima cosmopolita de inícios del siglo XVII. *Cátedra Villareal*, v. 3, n. 2, p. 155–172, 2015.

⁶⁰ BOXER, Charles R., *A idade de ouro do Brasil: dores de crescimento de uma sociedade colonial*, São Paulo: Ed. Nacional, 1969, p. 196.

⁶¹ RUSSEL-WOOD, Anthony John R. *Escravos e libertos no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, p. 48; BOXER, Chales R. *A idade de ouro do Brasil*. *Op. cit.*, p. 196; SOUZA, Laura de Mello e. *Desclassificados do ouro: a pobreza mineira no século XVIII*. Rio de Janeiro: Ouro sobre Azul, 2015, p. 188; VENANCIO, Renato Pinto. *Cativos do Reino: A circulação de escravos entre Portugal e Brasil, séculos 18 e 19*. São Paulo: Alameda, 2002, p. 25–26.

⁶² FLORENTINO, Manolo. Aspectos sociodemográficos da presença dos escravos moçambicanos no Rio de Janeiro. *Op. cit.*; FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil. *Op. cit.*

⁶³ ALPERS, Edward. “Moçambiques” in Brazil: Another Dimension of the African Diaspora in the Atlantic World. In: CURTO, José C.; SOULODRE-LA FRANCE, Renée (Orgs.). *Africa and the Americas: interconnections during the slave trade*. Trenton: Africa World press, 2005, p. 44–45. Edward Alpers considera que “moçambique” é uma categoria problemática, por se tratar da aplicação de um toponímio para classificar uma ampla variedade de africanos escravizados. Essa classificação representa uma designação arbitrária dessas populações africanas por europeus envolvidos no tráfico de escravos.

pequenos quando os conheceu. E não sabe que se fez delles”.⁶⁴ Com dez anos de idade foi batizado na igreja matriz de Chaul e teve como padrinho o seu senhor à época, Manuel Nogueira. Foi crismado na mesma igreja. Em torno do ano de 1609, quando tinha mais de 33 anos de idade, João Dias foi transportado da Ásia para Portugal em nau da Carreira da Índia. Foi levado pelo seu amo, o piloto da nau Salvação que, entretanto, morreu na viagem. Em Portugal, João Dias foi vendido ao tanoeiro Simão Vaz, morador em Santarém, a quem serviu por muitos anos.

Com mais de 50 anos de idade, “calvo da cabeça”, em torno do ano de 1624, João Dias embarcou para o Brasil “na jornada da Bahia”, contexto em que serviu “como cozinheiro de hum parente do dito seu amo”.⁶⁵ Não há muitos detalhes sobre a passagem dele pelo Brasil, visto que o documento inquisitorial apenas relata que João Dias “se foi pera o Brazil na armada que foi lançar os holandeses da Bahia e daí veio com o Conde de São João a quem estava servindo de cozinheiro”.⁶⁶ A passagem de João de Dias pela Bahia ocorreu, portanto, no contexto em que os holandeses haviam tentado conquistar a Bahia, em 1624, três anos após a criação da Companhia das Índias Orientais (WIC).⁶⁷ O Conde de São João, Luís Álvares de Távora, que levava João Dias, fora um dos fidalcos portugueses que atuaram na campanha para recuperar a Bahia do controle holandês.⁶⁸ Pode-se supor que João Dias desembarcara durante esses episódios, o que levou Luiz Mott a considerar que o indiano permanecera na Bahia por mais de um ano “intercalando-se entre o fogão e as escaramuças contra o invasor batavo”.⁶⁹

No processo movido pela Inquisição de Lisboa, há algumas referências sobre a origem de João Dias, na Índia, porém, são lacônicas as informações sobre a sua passagem pelo Brasil, ao passo que há mais detalhes sobre a vida dele em Portugal, especialmente sobre as suas redes de sociabilidade em Lisboa e Santarém. Tais informações preservaram-se nos arquivos porque, depois de retornar da Bahia para Portugal, João Dias foi preso pelo tribunal do Santo Ofício de Lisboa, em 12 de maio de 1626, depois de ter sido trazido de Santarém.⁷⁰ Em função do sequestro de seus bens pelo tribunal da Inquisição, é possível

⁶⁴ ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa, Processo 2545, fl. 19v.

⁶⁵ ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa, Processo 2545, fl. 3.

⁶⁶ ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa, Processo 2545, fl. 19-20.

⁶⁷ ANTUNES, Catia; ODEGARD, Erik; TOL, Joris van den. *The Networks of Dutch Brazil: Rise, Entanglement and Fall of a Colonial Dream*. In: ANTUNES, Catia; GOMMANS, Jon (Orgs.). *Exploring the Dutch Empire: Agents, Networks and Institutions, 1600-2000*. London: Bloomsbury, 2015, p. 78.

⁶⁸ Luiz Álvares de Távora, In: Base de Dados BRASILHIS: Redes pessoais e circulação no Brasil durante o período da Monarquia Hispânica (1580-1640). Disponível em: <https://brasilhis.usal.es/pt-br/node/1855>. Data de acesso: 12/08/2023.

⁶⁹ MOTT, Luiz. *Homossexuais da Bahia: dicionário biográfico (séculos XVI-XIX)*. Salvador: Editora Grupo Gay da Bahia, 1999.

⁷⁰ ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa, Processo 2545, fl. 3v.

saber quais pertences João Dias conseguira reunir, em função inventário de suas roupas, meias e calçados, que integra o processo inquisitorial.⁷¹ Em 17 de dezembro de 1626, em Lisboa, Catarina de Sena disse aos inquisidores que há “dous annos que Simão Vaz irmão della testemunha lhe disse que mandava ao Réo para a Bahia e o não queria ver diante dos olhos por lhe averem ditto que elle estava brincando com hum menino e ter maos indicios delle nesta materia”.⁷² Com efeito, João Dias foi processado pela Inquisição de Lisboa por culpas de sodomia e condenado a dois anos de galés.⁷³

O caso de João Dias remete a situações pontuais relativas a escravos de origem asiática que chegaram ao Brasil em embarcações que haviam partido de Portugal, em um contexto bastante específico, como o da armada portuguesa enviada nos anos 1620 para recuperar a Bahia. Todavia, outros escravizados oriundos de sociedades do Índico chegaram ao litoral brasileiro no âmbito das viagens regulares das naus da Carreira da Índia, particularmente no torna-viagem. Segundo Philomena Sequeira Antony, a “Índia portuguesa não costumava fornecer escravos ao Brasil colonial. Não obstante, houve alguns episódios de tráfico de escravos”. Antony afirmou que a primeira referência à venda de indianos escravizados na Bahia dataria de 1698, “quando foram vendidos escravos a bordo do N. S. do Cabo, mediante coleta de impostos”.⁷⁴

Acerca da primeira metade do século XVIII, Antony identificou a quantidade de escravos levados da Índia para a Bahia entre 1737 e 1774: 134 cativos em 1737; 264 em 1740; 21 em 1759; 61 em 1764; 32 em 1774. Porém, não localizou o quantitativo transportado em algumas das embarcações que viajaram no intervalo de tempo citado.⁷⁵ Cabe destacar que Antony também mencionou casos pontuais de indianos escravizados que passaram pelo Brasil, como a de um homem “malabar” pela Bahia em 1767.⁷⁶ De fato, a nau Bom Jesus de Vila Nova, cujo capitão era Antônio Leonardo de Mendonça, levou da Bahia para Lisboa: “duas raparigas [hum] Malabar, e outra pretta da costa da Africa, que o capitam declarou pertencerem ao Conde Ega”.⁷⁷ Jaime Rodrigues também mencionou o

⁷¹ ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa, Processo 2545, fl. 5. A lista incluía ferragoulho, gibões, calções, ceroulas, camisas, lenços, meias, sapatos.

⁷² ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa, Processo 2545, fl. 30-30v.

⁷³ ANTT, Tribunal do Santo Ofício, Inquisição de Lisboa, Processo 2545, fl. 51v-57.

⁷⁴ ANTONY, Philomena. *Relações intracoloniais, Goa-Bahia*. Op. cit., p. 218. A autora obteve os dados sobre o comércio de tais escravos na Bahia nos anos 1690 a partir dos estudos de José do Amaral Lapa. Em relação ao período de 1737 e 1774, Antony identificou o número de escravos levados da Índia para a Bahia com base em documentos do Arquivo Histórico Ultramarino (na seção sobre o Brasil) e no Livro das Monções – a correspondência entre o rei de Portugal e o vice-rei do Estado da Índia, que se encontra sob guarda do Directorate of Archives and Archaeology, em Goa.

⁷⁵ *Ibid.*, p. 217–219.

⁷⁶ *Ibid.*, p. 81.

⁷⁷ AHU_CU_Bahia_005, Cx. 158\Doc. 12025; AHU_Bahia_cx. 164, doc. 21.

caso de José do Rosário, nascido na Índia, escravo de Miguel Rodrigues Colaço, dono do navio que realizara a viagem entre o Rio de Janeiro e Lisboa em 1771.⁷⁸

Acerca da passagem de asiáticos pelo Brasil, décadas antes, em 1737, por ocasião do incêndio na nau Nossa Senhora do Rosário e Santo André, Antony afirmou que alguns escravizados saltaram ao mar e escaparam: “Entre os resgatados do navio estavam 134 escravos; os demais tinham se jogado ao mar para salvar as vidas e tentar a liberdade. Entre os sobreviventes havia alguns naturais de Goa”.⁷⁹ Os resgatados da nau supracitada teriam permanecido no Brasil ou foram levados para outros destinos? Infelizmente, raramente sabemos algo sobre o percurso desses asiáticos escravizados após tais episódios dramáticos. De modo geral, alguns documentos fornecem informações sobre um momento específico do itinerário de um escravizado, mas como um feixe de luz fugidio, que se revela e desaparece de forma fugaz. Nessa direção, documentos da Casa da Índia, em particular os despachos de escravos na Alfândega de Lisboa, contêm registros que demonstram a passagem, pela Bahia, de escravos trazidos do Índico. Contudo, essa documentação da Alfândega é posterior a 1755, visto que o terremoto e o maremoto que ocorreram em Lisboa naquele ano destruíram os registros anteriores da entrada de escravos na capital do reino português.⁸⁰ Assim, os registros alfandegários são de 1756 a 1763, porém, possivelmente incompletos e sem abarcar uma parte dos escravos que chegavam em Lisboa nas frotas que vinham do Brasil.⁸¹

Em relação aos registros remanescentes, é possível identificar alguns casos de escravizados oriundos do Índico que tiveram passagem pela Bahia. Daquela região do Brasil, tais escravizados prosseguiram viagem até Lisboa, como foi o caso do ingresso de Alexandre, despachado em 31 de agosto de 1762:

O Padre Martinho José da Costa Segundo Capellão da Nao N. Senhora das Necessidades vindo de passagem em a Nao S. Antonio e Justiça hum negrinho por nome Alexandre vindo da India the a Bahia em a nao Santo Antônio; e Justiça, e da Bahia para esta cidade [de Lisboa] em a dita Nao, e della para esta cidade [de Lisboa] em a corveta de avizo N. Senhora May dos homens Vitoria e Almas, avaliado em doze mil reis de que não pagou direitos pellas ter de liberade o dito Capellão [...].⁸²

⁷⁸ RODRIGUES, Jaime. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760 - c.1825. *Almanack*, n. 5, p. 145–177, 2013.

⁷⁹ ANTONY, Philomena. *Relações intracoloniais, Goa-Bahia*. Op. cit.

⁸⁰ LAHON, Didier. O escravo africano na vida económica e social portuguesa do Antigo Regime. *Africana Studia*. n. 7, p. 73/100, 2004; SILVA, Filipa. O tráfico de escravos para Portugal setecentista. Op. cit.

⁸¹ CALDEIRA, Arlindo. *Escravos em Portugal*. Op. cit, p. 89.

⁸² ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, livro 1461, fl. 5.

Além de Alexandre, outros escravos trazidos da Índia – na nau Santo Antônio e Justiça – tiveram passagem pela Bahia naquele mesmo ano, como foi o caso de Luís, despachado em 8 de outubro de 1762:

O Capitam Francisco Xavier Teixeira Pinto Hum preto por nome Luiz vindo da India the a Bahia em a nao Santo Antônio; e Justiça, e da Bahia para esta cidade [de Lisboa] em a nao de licença, tem entrada no livro delles a fl. 182 avaliado em dez mil reis pagou de direitos dois mil reis [...].⁸³

Na mesma data foi registrado “hum preto por nome Caetano vindo da India the a Bahia em a Nao S. Antonio e Justiça”, e daía até Lisboa na corveta de aviso Nossa Senhora Mãe dos Homens, avaliado em 15.000 réis, e por quem o capitão tenente Antônio Rodrigues pagou 3.000 réis de direitos na Alfândega de Lisboa.⁸⁴ Similarmente, no mesmo dia, foi registrado o pagamento de 3.000 réis de direitos por “hum preto por nome Domingos vindo da India” na nau Santo Antônio e Justiça até a Bahia, em seguida, da Bahia para Lisboa na nau de licença (embarcação privada) Santana e Santa Isabel.⁸⁵

Tal como Luís, Alexandre, Domingos e Caetano, a expectativa era a de que outro escravo trazido da Índia – na nau Santo Antônio e Justiça – e com passagem pela Bahia tivesse ingressado em Lisboa em 1762 ou 1763. Este escravo chama-se Francisco, quem, no entanto, desafiou o itinerário e o destino que o seu novo dono lhe havia traçado. O que sabemos sobre o percurso anterior e posterior à passagem de Francisco pela Bahia baseia-se nas informações contidas nos autos que decorreram da petição que Francisco Vicente de Freitas apresentou ao Juízo da Índia e Mina (que julgava questões relativos ao comércio ultramarino), a fim de justificar e “haver o produto de duzentos e cinquenta xerafins, duas tangas e seis réis [...] de hum Preto por nome Francisco, que foy fugido na Fragatinha São José da cidade da Bahia”.⁸⁶

Francisco Vicente de Freitas era terceiro piloto da nau Santo Antônio e Justiça, que partiu de Lisboa para o Estado da Índia em 1761. Na mencionada nau também partiu “hum negro Musambique por nome Francisco Ladino”, que aproveitara a ocasião para fugir de seu dono, João Alves Ferrel. No entanto, o segundo capitão da mesma nau, Manuel Alves Ferrel, era o filho do dono de Francisco, que reconheceu o cativo que fugira de seu pai. Assim, Manuel Alves Ferrel tomou posse de Francisco e o levou da Índia para a Bahia em 1762.⁸⁷ Na Bahia, Manuel Alves Ferrel vendeu o escravo Francisco a Francisco Vicente de

⁸³ ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, livro 1461, fl. 5v.

⁸⁴ ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, livro 1461, fl. 5v.

⁸⁵ ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, livro 1461, fl. 5v.

⁸⁶ ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 190, n.º 8.

⁸⁷ ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 190, n.º 8.

Freitas, porém, o mencionado Francisco “fugira na fragatinha que lá foi arribada, indo de viagem para Moçambique”.⁸⁸

Foi possível localizar informações sobre o trânsito da nau que trouxera e da fragata que levara Francisco da Bahia. Com efeito, segundo a informação apresentada pelo governo da Bahia ao rei de Portugal, a nau Santo Antônio e Justiça partira de Goa em três de fevereiro de 1762, “experimentara feliz viagem até a sahida do Cabo, mas chegando a [passar] a Ilha da Trindade as muitas calmas, e bonanças lhe prolongarão: por este motivo montara aquela Barra tendo de viagem cento e hum dias”. Assim, a nau aportou em Salvador em 25 de junho de 1762.⁸⁹ Também foi possível saber algo a respeito da embarcação em que Francisco fugira para Moçambique, visto que o provedor da Fazenda da Bahia (Manuel de Matos Pegado Serpa) mandou fazer vistoria na mencionada embarcação, isto é, “na charruinha invocação São José, que hindo para a praça de Mossambique arribara aquella Cidade” de Salvador em 17 de julho de 1762. De acordo com a vistoria, eram necessários mantimentos para prosseguir viagem com a “Fragatinha São José, em os fins de Setembro, como assentarão os Pilotos da Nau da India que se acha naquelle Portos, e outras pessoas que tem embarcado para aquella Praça em varias curvetas, que tem hido daquella Cidade”.⁹⁰

Acerca do piloto Francisco Vicente de Freitas, sabe-se que, em 1763, registrou a entrada de dois escravos – André e Afonso – que trouxe da Índia na nau Santo Antônio e Justiça.⁹¹ Os cativos foram avaliados em 30.000 réis, pelos quais Francisco Vicente de Freitas não precisou pagar os direitos cobrados na alfândega, por causa de suas “liberdades”. Contudo, Francisco Vicente de Freitas morreu antes de conseguir que o seu pleito apresentado ao Juízo da Índia e Mina fosse justificado e atendido.⁹² Acerca do escravo Francisco, toda a informação – sobre as suas origens e o que lhe aconteceu depois da fuga empreendida na Bahia – é produto do testemunho de terceiros. Não há informações sobre a sua terra natal nem a respeito de quem foram os seus ancestrais, de maneira que as suas origens foram descritas de forma genérica e imprecisa, “hum negro Musambique por nome Francisco”, declarou Manuel Álvares Ferrel.⁹³ Sobre o que lhe

⁸⁸ ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 190, n.º 8.

⁸⁹ AHU_CU_103_Consultas da Bahia, Cod. 255, fl.79, Consulta a respeito de haver entrado naquele porto a nau da Índia Santo Antônio e Justiça, 11 de junho de 1762.

⁹⁰ AHU_CU_103_Consultas da Bahia, Cod. 255, fl. 80-80v. Consulta sobre a carta do provedor da Fazenda Real do Estado do Brasil ao rei referente à vistoria e exame que mandou fazer na charruinha, São José, que aportou na Bahia, de caminho para Moçambique, 11 de julho de 1762.

⁹¹ ANTT, Alfândega de Lisboa, Casa da Índia, livro 1356.

⁹² ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 190, n.º 8; Conselho da Fazenda, Justificações do Reino, Letra M, mç. 29, n.º 43. Faleceu em 26 de junho de 1776 em Lisboa.

⁹³ ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 190, n.º 8, fl. 7.

aconteceu após a fuga a partir da Bahia, marinheiros disseram ter “ouvido dizer que fora rematado” em Moçambique.⁹⁴

O último caso analisado é o de Agostinho Pereira, natural de Goa, quem ingressara no Brasil com o estatuto de livre, mas que foi escravizado durante anos em Minas Gerais, e despertou a atenção de alguns historiadores sobre os seus infortúnios e a forma como buscou superá-los.⁹⁵ A vulnerabilidade das pessoas nascidas livres, como Agostinho Pereira, mas que se tornavam escravas foi uma condição destacada pela historiografia dedicada ao estudo da escravidão nas sociedades do Índico. Guerras, dívidas, sequestros levavam pessoas ao cativo.⁹⁶ Algumas medidas eram adotadas em Goa para evitar que pessoas nascidas livres fossem vendidas como escravas, como, por exemplo, foi o caso de outro Francisco, não o que foi comprado pelo supracitado piloto, mas um homem forro nascido em Moçambique, que acompanhou o lusitano Gonçalo Pinto Brandão na viagem para Goa. Em 1739, Gonçalo Pinto Brandão registrou um assento que atestava que Francisco era livre, logo, não podia ser vendido como escravo “caso vá na monção para Monssabique, ou fique nesta cidade” de Goa, além de ter designado um morador de Goa como fiador, na verdade, um abonador do estatuto de pessoa livre desfrutado por Francisco.⁹⁷

Por sua vez, Agostinho Pereira não desfrutou da mesma sorte que esse Francisco que se encontrava em Goa. Não sabemos se Agostinho Pereira dispunha de algum assento que atestasse que ele era homem livre, mas caso ele tivesse, isso não impediu que ele se tornasse um cativo após viajar de Goa e ingressar na Bahia. Agostinho Pereira precisou apresentar uma petição em busca da restituição de sua liberdade, em que explicou todos os reveses que o levaram ao cativo, além de mencionar informações sobre os seus ancestrais, local de nascimento e contexto em que viajou de Goa para a Bahia:

Diz Agostinho Pereira de Nasção Canarim filho da cidade de Goa, por nela ser baptizado na Freguesia de São Bartolomeu da dita Cidade, e filho legítimo de Bartholomeu Pereira e sua mulher Maria dos Anjos, que sendo o Suplicante de quatorze anos pouco mais, ou menos, foi ao dito Estado, e cidade de Goa, hum Luis da Silva, Escrivão que dizião ser da Nau de viagem/ naquele anno/ cognominada a Canenea, inquietou ao Suplicante para o trazer para Lisboa em sua Companhia para o servir, e lhe pagaria, e assim contratados partirão com efeito, e chegarão a cidade da Bahia.⁹⁸

⁹⁴ Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, Justificações Ultramarinas, Brasil, mç. 190, n.º 8, fl. 33v-34.

⁹⁵ SOUZA, Laura de Mello e. *Desclassificados do ouro*. Op. cit. ; VENANCIO, Renato. *Cativos do Reino*. Op. cit.; RUSSELL-WOOD, John A. *Escravos e libertos no Brasil colonial*. Op. cit.

⁹⁶ ARASARATNAM, Sinnappah. *Slave Trade in the Indian Ocean*. Op. cit.

⁹⁷ Directorate of Archives and Archaeology, Goa, Cod. 860, sem numeração. Goa, 22 de outubro de 1739. O fiador foi o doutor Pedro da Silva Alva.

⁹⁸ Arquivo Público Mineiro, Secretaria de Governo da Capitania (seção colonial), SC-59, fl. 185v.

Agostinho Pereira relatou, portanto, que ele partiu com destino a Lisboa livre de qualquer condição de cativo, junto com Luís da Silva. Na viagem para Portugal fizeram escala na Bahia, onde principiaram vários infortúnios. Foi entregue a Domingos Vaz, irmão de Luís da Silva, mas ao chegarem a Pau de Cheiro foram atacados por calhambolas (quilombolas, escravos fugidos):

De cujo porto sahio a dita Nau, e nela o dito Luís da Silva, a qual deixou ao Suplicante na dita Cidade em companhia de hum seu irmão por nome Domingos Vaz que se achava naquele tempo na dita cidade da Bahia fazendo comboyo de negros para trazer para estas Minas, e delas partirão o Suplicante e seu amo Domingos Vaz, e chegando ao Pau de Cheiro se saíram uns calhambolas, e matarão ao dito Domingos Vaz, e roubarão o que trazião deixando ao Suplicante com huns moleques, os quais forão conduzidos pelo Juízo dos ausentes daquela Comarca para estas Minas adonde forão parar e vendido o suplicante como escravo a hum Marcos Gonçalves Nobre, cuidando o Suplicante que hia como forro, por ser achado naquela tropa, e este Marcos Gonçalves o passou a hum Capitão Manoel Pereira Bastos, e o Capitão Leandro Machado [...], todos moradores no Brumado do Ribeirão de Santa Bárbara assim servindo-se do Suplicante, e tratando-o como escravo, com castigos, como costumam⁹⁹

A chegada de Agostinho Pereira na Bahia ocorreu em um contexto em que a descoberta de ouro havia aumentado a demanda de escravos, o que levou à intensificação do desembarque de cativos no porto de Salvador, de onde eram distribuídos para as Minas Gerais. Assim, até o princípio do século XVIII, os traficantes da Bahia foram os principais fornecedores de escravos para as Minas Gerais.¹⁰⁰ Esse foi o itinerário vivido por Agostinho Pereira. Da Bahia foi levado para as Minas Gerais, onde serviu a sucessivos donos, visto que:

ao título de compra que dizem dele fizera o primeiro por servidor, que o teve neste continente a Francisco Ribeiro Guimarães comboeyro da Bahia, de que o passara ao Padre Francisco Dias de Matos no anno de 1722, e deste aos mais sucessivos, de que ultimamente o houverão o Suplicante em [4] de Novembro de 1743.¹⁰¹

Tais comboeiros adquiriam como escravos “os que podião alcançar das Naus da India, que arribavão a Bahia”, a despeito de as “compras que deles faziam os mencionados comboeyros” serem destituídas “de título legitimo, e sem Ley que lhes permita reduzir os de semelhante qualidade á dita escravidão”, conforme o documento. O texto do despacho da Secretaria do Governo de Vila Rica, em 23 de Dezembro de 1765, ressaltou que a

⁹⁹ Arquivo Público Mineiro, Secretaria de Governo da Capitania (seção colonial), SC-59, fl. 185v.

¹⁰⁰ FLORENTINO, Manolo; RIBEIRO, Alexandre Vieira; SILVA, Daniel Domingues da. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil. Op. cit., p. 83.

¹⁰¹ Arquivo Público Mineiro, Secretaria de Governo da Capitania (seção colonial), SC-59, fl. 185v.

chamada “Ley novíssima” deveria ser aplicada tanto em “benefício dos Índios ocidentais” quanto dos índios “Orientais por ser estabelecida em iguaes principios e no incontrastável Direito da liberdade”. Assim, o despacho indicava que a proibição do cativo dos “índios ocidentais” de cabelo corredo¹⁰² também se aplicava aos índios provenientes do Oriente, como era o caso de Agostinho Pereira.

Em forma de conclusão, o objetivo deste artigo foi tratar de casos de pessoas escravizadas levadas de sociedades do Índico para partes do Brasil nos séculos XVII e XVIII. A historiografia existente propicia o entendimento dos enquadramentos gerais, dos contextos em que se processaram os deslocamentos forçados de tais populações. Todavia, um dos desafios é contornar a paucidade de informações identificadas nas fontes documentais que permitam superar a percepção dessas populações como “mercadoria”, como um produto que circulou nas redes mercantis, como apenas mais uma entrada em um livro de registro alfandegário. Por vezes, é possível captar o momento de passagem dessas pessoas por portos e terras brasileiras, todavia, frequentemente são descritas de forma genérica – o “canarim”, o “moçambique”, o “preto da Índia” – sem que seja possível deslindar a trama de sua via, os itinerários que continuaram a percorrer e de que maneira.

A breve passagem de João Dias pela Bahia tornou-se conhecida pelo fato de este indiano forro ter sido processado pelo tribunal da Inquisição de Lisboa, que o inquiriu sobre os seus antepassados, o local onde nascera e por onde viveu, o que nos legou uma cronologia, ainda que incompleta, de sua trajetória de vida, que em determinado momento se conectou com a história do Brasil seiscentista, no momento em que os holandeses tentaram conquistar a Bahia, em 1624. A marca indelével do cativo o impediu de mergulhar plenamente, em anamnese, no tempo em que vivera com seus antepassados, a respeito dos quais carregava na memória apenas fugazes lembranças, que não incluíram sequer o nome próprio dos genitores ou dos irmãos, dos quais João Dias havia sido apartado há décadas, quando relatou a sua genealogia aos inquisidores.

Dos três casos principais analisados neste artigo, o de Agostinho Pereira é o que contém mais menções à existência anterior ao cativo, em função de informações sobre o seu local de nascimento, de batismo, além do nome dos pais, que eram católicos, diferentemente do caso de João Dias, cujos pais eram “gentios”. No entanto, é difícil saber

¹⁰² Arquivo Público Mineiro, Secretaria de Governo da Capitania (seção colonial), SC-59, fl. 186. “Índio de cabelo corredo” foi expressão usada em pleitos que indígenas do Brasil escravizados de forma ilegítima apresentavam à justiça, em busca da restituição da liberdade. Entre os exemplos tratados pela historiografia brasileira, ver: MICHELETO, Julia Pizarro. *Vozes que não querem calar: violência colonial e estratégias de enfrentamento da mulher indígena*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual Paulista. Franca, 2021, p. 119; PORTELA, Bruna Marina. *Realidades conectadas: as relações entre indígenas e negros na Comarca de Paranaguá, século XVIII*. *História (São Paulo)*, v. 40, 2021, p. 11, 28.

com exatidão o ano de nascimento de Agostinho ou a data em que partiu de Goa, viagem que ocorreu após 1716¹⁰³ e antes de 1722, ano em que já se encontrava em terras brasileiras. Este caso também ilustra a passagem de asiáticos pelo território brasileiro a respeito dos quais, e ao contrário de outros referidos neste texto, é possível saber o que lhe aconteceu após aportar na Bahia. No ano de produção do documento analisado, em 1765, Agostinho Pereira tinha pelo menos 57 anos de idade e já vivia há “quarenta e tantos anos” submetido à “injusta escravidão” na América Portuguesa.¹⁰⁴ Ademais, enquanto nos outros exemplos citados o escravizado é objeto da ação (por exemplo, réu do tribunal da Inquisição ou um registro de entrada na alfândega), Agostinho Pereira foi autor da ação, isto é, da petição em busca da restituição de sua liberdade.

O escravo Francisco também não foi o autor da ação que está na gênese do documento analisado. A passagem do escravo Francisco pela Bahia sobreviveu nos arquivos em função da petição do piloto que o havia comprado. Diferentemente dos casos de João Dias e de Agostinho Pereira que tiveram parte de seus relatos em primeira pessoa transcritos nos documentos que sobreviveram nos arquivos, ainda que mediados por notários, as informações acerca de Francisco decorrem do depoimento do piloto que o comprou, de seu antigo amo e de testemunhas (sobretudo de marinheiros). Assim, no documento, as características de Francisco, a exatidão do seu local de nascimento, os contornos precisos de sua existência foram esmaecidos graças ao emprego de vocábulos genéricos utilizados por terceiros para o designar ora como “moçambique”, ora como “preto” fugido. Ao empreender a fuga, Francisco acaba por subverter a condição de “imobilidade” esperada do escravo,¹⁰⁵ no sentido de “preso” a um destino que lhe foi traçado por terceiros e de “cativo” do seu senhor. De acordo com o documento analisado, sabemos de pelo menos dois ensejos em que Francisco empreendera uma fuga: de Lisboa para Goa e da Bahia para Moçambique. Se o autor do pedido que gerou o documento acerca de Francisco se trata do piloto que o comprou, podemos considerar que, em última instância, foi a atitude desafiadora de Francisco, por meio de sua fuga para Moçambique, que explica o porquê de o documento analisado ter se originado, o que permitiu que linhas tênues da vida de Francisco pudessem ser preservadas nos arquivos.

¹⁰³ PEREIRA, José Manuel Malhão. *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1669-1823*. Lisboa: Academia de Marinha, 2012, p. 70. Presumimos que seja após 1716, pois o documento menciona que Agostinho Pereira partiu de Goa na nau cognominada Cananeia, como era conhecida a Nau Nossa Senhora do Pilar, Santo Antônio e Almas, que integrou a Armada Real entre 1716 e 1725.

¹⁰⁴ Arquivo Público Mineiro, Secretaria de Governo da Capitania (seção colonial), SC-59, fl. 186v.

¹⁰⁵ De acordo com Maria Fuentes, “Fugitivity is ‘the artful escape of objectification’ (racial, commodified, legal/political)”. FUENTES, Marisa. *Dispossessed Lives: Enslaved Women, Violence, and the Archive*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2016, p. 17.

Em suma, este artigo tratou da presença de João Dias, Agostinho Pereira e Francisco em terras brasileiras. No caso de Francisco, essa presença foi efêmera, o tempo necessário para partir furtivamente da Bahia para Moçambique. Ao passo que Agostinho Pereira permaneceu por décadas nas Minas Gerais como escravo, em total dissonância com a meta inicial de sua viagem, que era viver como homem livre em Portugal. Tanto Francisco quanto Agostinho aportaram na Bahia no torna-viagem, isto é, no retorno das naus que vinham da Índia com destino a Portugal. O caso de João Dias ilustra outra forma de ingresso de asiáticos em terras brasileiras, vindos diretamente de Portugal e em uma conjuntura específica, de combates contra os holandeses.

Esta pesquisa baseou-se em fontes de diferentes naturezas (processo inquisitorial, petições, justificações ultramarinas, registros alfandegários, consultas), preservadas em arquivos de Portugal, Brasil e Goa, como uma forma de tentar deslindar a circulação dos escravizados por sociedades geograficamente tão distantes, mas que se encontravam conectadas pela navegação e comércio nos mundos do Índico. Por meio da análise de fontes variadas e esparsas, este artigo buscou contornar o desafio de captar a presença de vidas “subalternas” nos arquivos, como foi o caso dos escravizados e forros investigados, que tiveram as suas vidas associadas aos deslocamentos forçados no Oceano Índico e para além dele, inclusive para a América Portuguesa.

Recebido em 16 de agosto de 2023
Aceito em 09 de outubro de 2023