

Artigo / Dossiê Migrações, exílios e diásporas: o mundo em movimento no século XIX

Circulação atlântica, redes e trabalho: negociantes portugueses e marítimos no Grão-Pará e Maranhão (1750–1805)

Marília Cunha Imbiriba dos Santos, *Universidade Federal do Pará*   

Palavras-chave: Inquisição; circulação atlântica; Grão-Pará e Maranhão	Resumo. Este artigo analisa a circulação atlântica, as redes de trabalho e as estratégias de legitimação de negociantes portugueses no Estado do Grão-Pará e Maranhão entre 1750 e 1805. A partir da documentação do Santo Ofício e dos registros de matrículas de navios, observam-se as trajetórias de negociantes habilitados, como familiares da Inquisição, em especial as suas conexões com marítimos. Destaca-se o papel dos reinóis, sobretudo oriundos do norte de Portugal, e as alianças e redes sociais como instrumentos de mobilidade. A pesquisa revela a centralidade dos marítimos não apenas no transporte de mercadorias, mas também na circulação de informações, favores e testemunhos que legitimavam socialmente os habilitandos. Ao abordar casos paradigmáticos, como Antônio Gomes Pires, Feliciano José Gonçalves, Antônio Coutinho de Almeida e Domingos Carvalho Lima, evidencia-se que as redes de sociabilidade atlânticas foram decisivas para a construção da elite colonial amazônica no século XVIII.
Keywords: Inquisition; Atlantic circulation; Grão-Pará e Maranhão.	[EN] Atlantic circulation, networks and labour: portuguese merchants and seamen in Grão-Pará and Maranhão (1750–1805) Abstract. This article examines Atlantic circulation, labor networks, and strategies of legitimation of Portuguese merchants in the State of Grão-Pará and Maranhão between 1750 and 1805. Based on Holy Office documentation and ship crew registers, it traces the trajectories of merchants enabled as familiares of the Inquisition, especially their connections with seamen. The analysis highlights the role of reinóis, particularly from northern Portugal, and the use of social alliances as instruments of mobility. The research shows the centrality of seamen not only in transporting goods, but also in circulating information, favors, and testimonies that legitimized candidates socially. By focusing on cases such as Antonio Gomes Pires, Feliciano José Gonçalves, Antonio Coutinho de Almeida, and Domingos Carvalho Lima, it demonstrates that Atlantic sociability networks were decisive for building the colonial elite of the Amazon in the eighteenth century.
Palabras clave Inquisición; circulación atlántica; Grão-Pará y Maranhão	[ES] Circulación Atlántica, Redes y Trabajo: Negociantes Portugueses y Hombres de Mar en el Grão-Pará y Maranhão (1750–1805) Resumen. Este artículo analiza la circulación atlántica, las redes de trabajo y las estrategias de legitimación de comerciantes portugueses en el Estado de Grão-Pará y Maranhão entre 1750 y 1805. A partir de la documentación del Santo Oficio y de los registros de matrículas de navíos, se observan las trayectorias de comerciantes habilitados como familiares de la Inquisición, en especial sus conexiones con

marinos. Se destaca el papel de los reinóis, sobre todo oriundos del norte de Portugal, y las alianzas y redes sociales como instrumentos de movilidad. La investigación revela la centralidad de los marinos no solo en el transporte de mercancías, sino también en la circulación de informaciones, favores y testimonios que legitimaban socialmente a los habilitandos. Al abordar casos paradigmáticos como Antônio Gomes Pires, Feliciano José Gonçalves, Antônio Coutinho de Almeida y Domingos Carvalho Lima, se evidencia que las redes de sociabilidad atlánticas fueron decisivas para la construcción de la elite colonial amazónica en el siglo XVIII.

Caminhos de mobilidade no Atlântico português: o caso de Antônio Gomes Pires

O dia era 24 de março de 1756, uma manhã de quarta-feira na cidade de Lisboa. Manoel Francisco, notário do Santo Ofício, nomeou o padre Antônio Joaquim de Melo como escrivão de uma comissão que ia investigar as possibilidades, a vida e os costumes de um pretendente ao cargo de familiar do Santo Ofício, o qual era morador na cidade de São Luís do Maranhão. Testemunhas são chamadas, em Lisboa, na Rua Direita do Paraíso, freguesia de Santa Engracia, nas casas do Capitão Francisco Martins Rozado.

À primeira vista, podemos perguntar como pessoas que testemunhavam em Lisboa poderiam trazer informações sobre a vida de um morador do outro lado do Atlântico. É a partir desse estranhamento que tecemos os fios que nos conduzem às tramas do cotidiano no qual os elos urdiam-se nas redes de sociabilidade, negócios e solidariedade, observando o papel central dos marítimos como vetor de legitimação e mobilidade social.

João de Abreu, cirurgião de 36 anos, natural da comarca de Tomar, residia em Lisboa, nas casas do capitão Francisco Martins, quando foi convocado a depor perante os oficiais do Santo Ofício. Chamado a testemunhar sobre o pretendente ao cargo de familiar, o negociante Antônio Gomes Pires, morador da cidade de São Luís do Maranhão, João de Abreu jurou sobre os Santos Evangelhos e declarou conhecê-lo intimamente. Explicou que regressara, recentemente, de São Luís na última frota – destino que já visitara diversas vezes – e que, quando ali se encontrava, hospedava-se na casa do próprio Antônio Gomes Pires, com quem convivia.

As mesmas informações foram confirmadas por outro depoente, Valério Duarte Gomes, piloto de navios, também recém-chegado de São Luís. Interrogado acerca de seu vínculo com Antônio Gomes Pires, Valério afirmou

Que conheceu a Antonio Gomes Pires, que vive de seu negócio, natural da freguesia do Couto do Mosteiro, Bispado de Coimbra e morador na cidade de São Luís do Maranhão. E a razão que tem deste conhecimento é, por duas vezes que tem embarcado para a dita cidade,

sempre foi viver em sua companhia, na sua casa e tratar com ele haverá três para quatro anos.¹

São seis testemunhas chamadas a depor em Lisboa, todas na profissão de marítimos: cirurgiões que embarcam em navios, pilotos e capitães de navios, fazendo a rota Grão-Pará e Maranhão para Lisboa. Antônio Gomes Pires tem a sua habilitação aprovada sem que o Santo Ofício envie ninguém para fazer diligências de averiguação em São Luís do Maranhão. Todas as testemunhas que afiançam a capacidade do habilitando haviam chegado na última frota da cidade de São Luís para Lisboa; e alguns deles habitaram na casa do habilitando quando em terra no Maranhão.

É o caso do capitão de navio Antônio Cardoso Saldanha, que viveu na casa de Antônio Gomes Pires, o que, segundo a testemunha, era hábito hospedar-se com o habilitando. Também é o caso de Nicolau de Abreu Temudo quando afirma que

[...] a razão do seu conhecimento é por embarcar para a dita cidade de São Luís com ele, de onde veio ele testemunha a frota passada, e viver em sua casa, tratando com ele e este seu conhecimento é de mais de quatro anos a esta parte².

Fato é que, apenas um mês após os depoimentos dos marítimos em Lisboa, Antônio Gomes Pires é habilitado, em um processo que durou menos de dois anos, sem muitos deslocamentos, o que o torna menos dispendioso para o pretendente a familiar. Economizavam-se tempo e custo do processo, uma vez que todas as diligências eram pagas aos comissários responsáveis e aos familiares do Santo Ofício que faziam as notificações das testemunhas e corriam às custas do habilitando.

A rede de sociabilidade entre o habilitando e os marítimos foi fundamental para essa empreitada de habilitar-se como familiar do Santo Ofício da Inquisição de Lisboa, principalmente com um tempo de habilitação curto. E aqui dispomos de um ponto muito importante para elencarmos – afinal, o que significava ser familiar do Santo Ofício na Amazônia Colonial? Em texto já clássico, Veiga Torres (1994) afirma ser a habilitação para familiar do Santo Ofício uma estratégia de promoção social, sendo a inquisição uma instância legitimadora da promoção social da burguesia.

O processo de habilitação de Antônio Gomes Pires, negociante e mercador da cidade de São Luís, ilustra, portanto, como as redes atlânticas de sociabilidade – formadas por pilotos, cirurgiões e capitães de navio – podiam ser mobilizadas como instrumentos de legitimação social no espaço colonial, de uma burguesia mercantil em ascensão. As testemunhas vindas do Maranhão e do Grão-Pará para Lisboa não apenas

¹ ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitações do Santo Ofício de Antônio Gomes Pires*. Maço 129, doc. 2176.

² ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitações do Santo Ofício de Antônio Gomes Pires*. Maço 129, doc. 2176.

atestavam a idoneidade do habilitando, mas inscreviam, ainda, a sua trajetória individual em um circuito mais amplo de circulação de pessoas, informações e favores que atravessava o Atlântico. Esse caso evidencia, na prática, a tensão entre a rigidez da ordem estamental do Antigo Regime e as brechas de ascensão social abertas por vínculos familiares, mercantis e de sociabilidade. É, justamente, nesse aspecto que se impõe o diálogo com o debate historiográfico sobre mobilidade social na Idade Moderna, permitindo compreender até que ponto tais experiências coloniais confirmam ou relativizam as interpretações clássicas sobre a estrutura social do período.

Partindo de pressuposto puramente teórico, poderíamos pensar que, na vida social da Idade Moderna, prevaleceria a imobilidade social, j' que a definição da posição ocupada pelo indivíduo seria dada quando do nascimento, situando-o em um determinado estamento social, o qual não se alteraria ao longo da vida, " exceção do estamento eclesiástico – j' que não se nasce clero, torna-se. No entanto, a prática social mostra-se sempre bem mais complexa, flexibilizando, assim, a rigidez das teorias.

Jesus Manuel Gonzalez Beltran afirma que, ao contrário do que indicam alguns autores, a mobilidade social na Idade Moderna não era vista, esperada e nem desejada (Hespanha, 2006, p. 21); na verdade, a mobilidade social era, sim, esperada e desejada pelos sujeitos que queriam o incremento do seu status, assim como o reconhecimento social. A mobilidade social na Idade Moderna foi favorecida por três questões principais: uma nova mentalidade que passa a valorizar as boas obras e os esforços que possibilitassem a promoção social de indivíduos; a ampliação da necessidade de funcionários públicos e o espectro social de apoio necessário " manutenção do Estado Absolutista; e o dinamismo econômico que coloca o foco preferencial nas operações monetárias, algumas das quais serviram para a compra de ofícios e honrarias. Em todo caso, a mobilidade aconteceu e mudou, paulatinamente, os ideais tradicionais; contudo, sem modificar os ideais na raiz, de tal forma que a sociedade e a ordem desigual fossem mantidas (Castellano, 2007, p. 17).

Antônio Manuel Hespanha reconhece uma mobilidade social limitada ao âmbito dos plebeus que desejavam alcançar a nobreza. Aqui, importante que se faça uma ressalva: queriam nobilitar-se pelo fato de não terem nascido nobres, mas por conseguirem mostrar viver " lei da nobreza ou, como alegava Feliciano Jos Gonçalves, familiar do Santo Ofício habilitado em Belém do Pará, com tratamento nobre³. Por outro lado, urge se ter cuidado quando se trabalha com o conceito de mobilidade social na modernidade, para não se incorrer no perigo do anacronismo.

De acordo com Francisco Chacìn (2006), os textos escritos na Idade Moderna não referenciavam a mobilidade social, posto que este um conceito forjado pela sociologia contemporânea. Incorrer-se-á em erro ao enfatizar a riqueza econômica sustentando

³ ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitações do Santo Ofício de Feliciano Jos Gonçalves*. Maço 2, doc. 27.

uma posição social privilegiada, justamente porque essa abordagem choca-se com o ideal do período em que jazia alguma desejada imobilidade social, e que se mostrava contrário a qualquer prática que desestruturasse a ordem hierárquica estabelecida na sociedade. Portanto, não h' mobilidade social, na Idade Moderna, baseada unicamente em fatores econômicos. As aspirações individuais para galgar posições maiores na escala social, valiam-se de mecanismos como conhecimento, riqueza, redes clientelares e familiares, para, então, finalmente, a Graça Real sustentar e consolidar os processos de ascensão.

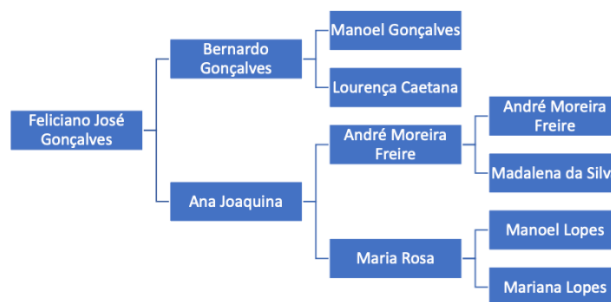
A estratificação social do Antigo Regime português, sistematizada por Guilherme Maia de Loureiro (2015), constitui um referencial fundamental para compreender as posições sociais e as estratégias de legitimação no período. Em minha tese de doutoramento, intitulada *Família, trajetórias e Inquisição: Mobilidade Social na Amazônia Colonial, c. 1672 - c. 1805* (Santos, 2020), adaptei esse modelo ao contexto amazônico, evidenciando como os mercadores coloniais habilitados pelo Santo Ofício situavam-se entre o “estado do meio superior” e a nobreza civil, aspirando à nobreza de mercê por meio de mercês régias ou distinções honoríficas.

Revisitado à luz da documentação colonial, esse quadro metropolitano não apenas revela os limites impostos pela hierarquia estamental, mas ilumina os caminhos singulares de ascensão disponíveis aos colonos amazônicos. A circulação atlântica, as alianças familiares e os vínculos com o Santo Ofício emergem, assim, como instrumentos decisivos de legitimação e de aproximação às camadas nobres.

Este estudo busca sublinhar a relevância das redes de sociabilidade tecidas pelos marítimos que entrelaçavam os diferentes pontos do Império português. A mobilidade espacial, o contato com múltiplas práticas culturais e a convivência com uma notável diversidade social, etária, étnica e de origem constituíam a essência da vida desses homens. Longe de se fixarem em Belém ou São Luís, participavam, intensamente, do cotidiano local, pois retornavam, com frequência, nas naus, galeras e corvetas que cruzavam o Atlântico, funcionando como elo vital na trama de um Império marcado pela descontinuidade territorial. A preservação desses domínios dependia, em última instância, do domínio das rotas marítimas e da circulação incessante de navios e de gentes.

Rotas de ascensão: a habilitação de Feliciano José Gonçalves e a mobilidade dos marítimos-comerciantes

Aos cinco dias do mês de maio do ano de 1754, o padre da freguesia de Santa Isabel, em Lisboa, batizou uma criança chamada Feliciano. Feliciano Jos Gonçalves era filho de pais e avós estabelecidos h' gerações em Lisboa, nascido em uma família de marinheiros-negociantes.

Gráfico 1 – Árvore Genealógica de Feliciano José Gonçalves

Fonte: Elaborado pela autora⁴.

O pai e avô paterno de Feliciano, além de capitães de navios, foram homens de negócios e marítimos, que comerciavam nos portos de Portugal, Brasil e África. Esses homens do mar viveram nos diferentes territórios portugueses, tendo a navegação e a circulação atlântica como conexão de mundos. Nesse sentido, podemos pensar que as redes de sociabilidade em território brasileiro já tivessem sido desenvolvidas pelo pai e pelo avô de nosso personagem, porque Feliciano migra para o Grão-Pará, sozinho, aos 15 anos de idade.

Ao chegar em Belém, assenta praça como soldado na Cavalaria para trabalhar nos arreios, ofício que aprendeu em Lisboa, como correeiro. Passado algum tempo, Feliciano conheceu Ana Joaquina da Graça, uma viúva, com quem se casou. A aliança matrimonial reconfigurou a sua rede de sociabilidades. É a virada de chave para o nosso personagem. A aliança matrimonial permite a Feliciano construir um engenho para descascar arroz, além de fazendas de lavouras, bem como comprar escravos e tornar-se negociante, diversificando os seus negócios, arrematando vários contratos reais no Estado do Grão-Pará, como, por exemplo, o contrato do pesqueiro e dos açougues de Belém e Macapá. No triênio de 1787 a 1789, arrematou, ainda, o contrato da marchantaria⁵.

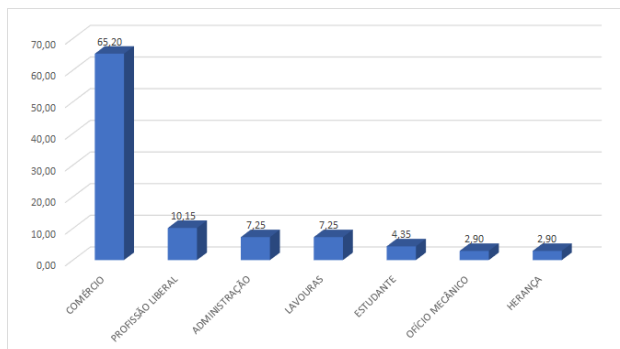
Quando solicita, em 1788, habilitação para familiar do Santo Ofício, Feliciano refere, como ocupação, “negociante”, como era, também, Antônio Gomes Pires. Porém, eles não estão sozinhos nesse quadro que acabamos de desenhar. Como esse trabalho não é sobre a vida de Feliciano e nem de Antônio, precisamos relacionar os dados sobre esses indivíduos com os dados compulsados para todas as 69 habilitações

⁴ Com base em: ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitações do Santo Ofício de Feliciano José Gonçalves*. Maço 2, doc. 27.

⁵ ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. 182 Cópia (ACP Manuel Barata DL 284, 02.08) 631. *Ofício de Martinho de Sousa e Albuquerque, governador e capitão general do Grão-Pará e Rio Negro dirigido a Martinho de Melo e Castro, ministro e secretário da Marinha e Domínios Ultramarinos, sobre o aumento do contrato trienal do Pesqueiro Real da ilha de Joanes, por ter sido comprado em hasta pública por Feliciano José Gonçalves a Luís Pereira da Cunha*. Pará, 1784-11-29.

pesquisadas e encontradas no Arquivo Nacional da Torre do Tombo para o Grão-Pará e Maranhão. Feliciano e Antônio estão no grupo que caracteriza a maioria dos familiares do Santo Ofício analisados porque têm como perfil serem reinóis e negociantes. Os familiares do Santo Ofício do Grão-Pará e Maranhão atuavam, majoritariamente no setor mercantil, correspondendo a 65,20% do total, isto é, 45 dos 69 familiares do Santo Ofício estudados.

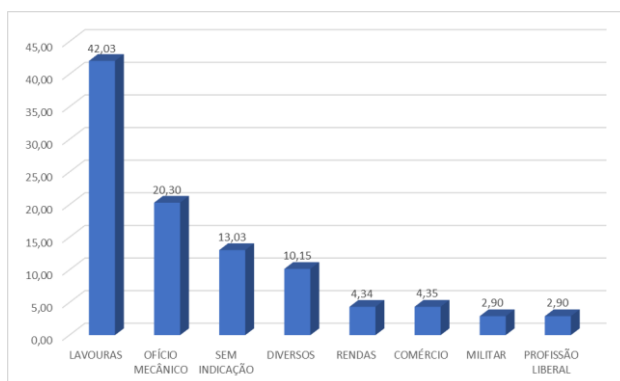
Gráfico 2 – Ocupação dos familiares do Santo Ofício do Grão-Pará e Maranhão



Fonte: Elaborado pela autora.⁶

Outro dado interessante é a questão da ocupação dos pais dos habilitandos. Quando analisamos a ocupação dos pais desses familiares do Santo Ofício, temos a maioria ligada ao setor agrário (42,03% do total). São homens que vivem da lavoura de suas terras.

Gráfico 3 – Ocupação dos pais dos familiares do Santo Ofício habilitados no Grão-Pará e Maranhão



Fonte: Elaborado pela autora⁷

⁶ Com base nas *Habilitações para Familiar do Santo Ofício do Grão-Pará e Maranhão*, depositadas no Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

⁷ Com base nas *Habilitações para Familiar do Santo Ofício do Grão-Pará e Maranhão*, depositadas no Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

Portanto, podemos dizer, com base nos dados compulsados, que os familiares do Grão-Pará e Maranhão não herdaram a ocupação mercantil dos pais, uma vez que estes eram majoritariamente lavradores. Esse dado é importante porque eles aprenderam esse ofício em algum lugar, com alguém e por um motivo. E, aqui, começamos a tecer as redes de sociabilidade e o mundo do trabalho desses homens. Para alcançarmos o ponto que queremos, precisamos analisar que esses homens não eram, em sua maioria, naturais do Pará e Maranhão, eram reinóis (78,26%) e mais: Sendo reinóis, eram, principalmente do norte português, dos quais 42,60% emigrados da província do Minho. Se somarmos os indivíduos das duas províncias do norte português – Minho e Trás-os-Montes, teremos 57,41% de homens com origem nas duas províncias mais setentrionais de Portugal a comporem o quadro dos familiares do Santo Ofício na Amazônia colonial.

Quadro 1 – Naturalidade dos familiares do Santo Ofício do Grão-Pará e Maranhão

NATURALIDADE	NÚMERO	%
PORTUGAL CONTINENTAL	54	78,26
GRÃO-PARÁ E MARANHÃO	9	13,04
GALIZA	4	5,80
ILHAS	2	2,90
TOTAL	69	100,00

Fonte: Elaborado pela autora.⁸

Dito isso, também é importante trazer a informação que esses homens saíam de suas aldeias natais e, a maioria deles, fazia um primeiro movimento migratório, que chamamos de migração intermédia. Deslocar-se para meios urbanos, como Porto e Lisboa, integrava-se no processo de socialização, por meio da aprendizagem de cariz profissional, facilitador da integração social nos futuros espaços de destinos. Entre os emigrantes que realizaram “migração intermédia”, a localidade escolhida para passar esse “tempo antes de partir” foi, principalmente, Lisboa, que, parecia ser, de fato, um lugar de aprendizagem, principalmente de ofícios e de “mercancia”. Era nessas cidades, principalmente Lisboa, no caso das migrações para o Grão-Pará e Maranhão, que acontecia o contato entre esses homens que saíam de suas terras para a empreitada de além-mar, com os marítimos que ligavam os portos do Império português.

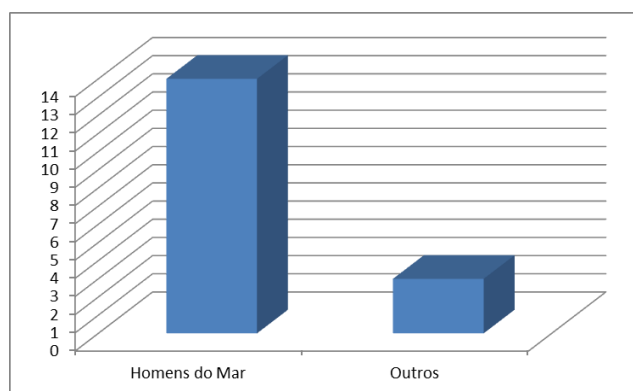
A propósito do processo de socialização dos candidatos, trazemos o exemplo Antônio Coutinho de Almeida, negociante e administrador da Companhia de

⁸ Com base nas *Habilitações para Familiar do Santo Ofício do Grão-Pará e Maranhão*, depositadas no Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

Comércio do Grão-Pará e Maranhão. Natural da Vila de Viana, partiu para Lisboa, ainda rapaz, por volta dos 12 anos, onde aprendeu o ofício de mercador (começando como aprendiz, caixeiro, até tornar-se um homem de negócios). O primeiro registro documental de sua presença no Pará data de 1768, ano no qual solicitou patente de Mestre de Campo⁹, momento em que já atuava como administrador geral da Companhia. Considerando que contava com 44 anos no ato do pedido de habilitação, a sua trajetória de deslocamento e ascensão social construiu-se ao longo de, aproximadamente, três décadas. Muitos homens do mar, que faziam a carreira do Grão-Pará e Maranhão, depuseram na habilitação de Antônio Coutinho de Almeida. Todos relataram ter relação de amizade com o habilitando.

Podemos observar, no gráfico, que as testemunhas da habilitação de Antônio Coutinho de Almeida eram, majoritariamente, marítimos.

Gráfico 4 – Sociabilidade de Antônio Coutinho de Almeida

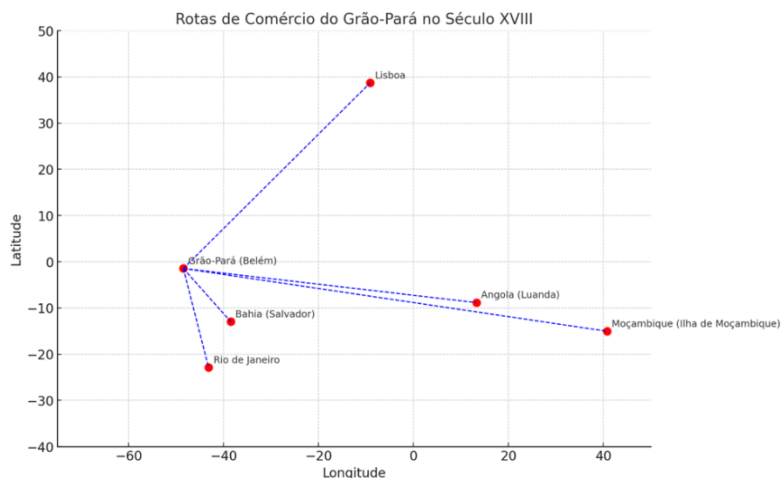


Fonte: Elaborado pela autora¹⁰

Segundo consta na habilitação de Antônio Coutinho, a relação que os marítimos estabeleciam com o habilitando no Grão-Pará não era um mero conhecer: tinham relações de amizade; e alguns relatam, inclusive, que era na casa do habilitando que ficavam hospedados quando em terra, da mesma forma que percebemos para o Maranhão, na cidade de São Luís, na habilitação de Antônio Gomes Pires. É plausível supor que esses laços estreitos não se limitassem ao convívio social, mas se articulassem ao transporte e à circulação de mercadorias dos homens de negócios. Marítimos que se hospedavam nas residências desses negociantes, levando e trazendo seus produtos, podiam facilitar práticas de descaminho e o não recolhimento de dízimos e impostos devidos à Coroa portuguesa, criando uma rede de confiança mútua que escapava, em parte, ao controle fiscal do império.

⁹ ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Antônio Coutinho de Almeida*. Caixa 63, doc. 5487.

¹⁰ Com base em: ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Antônio Coutinho de Almeida*. Maço 186, doc. 2755.

Gráfico 5 – Diagrama das rotas de comércio do Grão-Pará no século XVIII

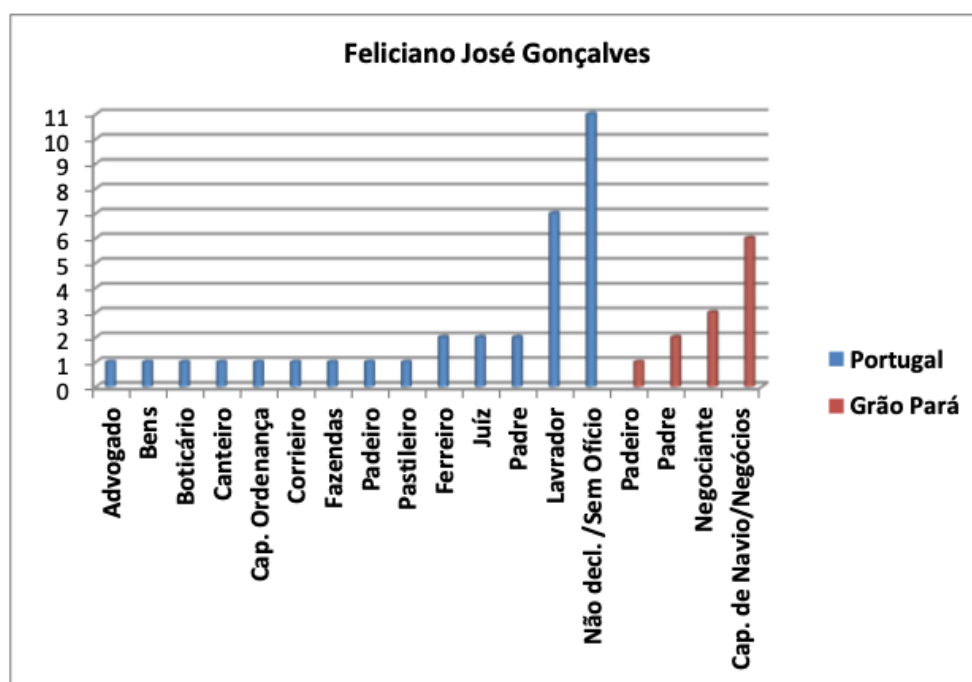
Fonte: Elaborado pela autora.¹¹

Voltemos à habilitação de Feliciano José Gonçalves. Quando analisamos as testemunhas, podemos traçar um perfil de sua rede de sociabilidades em Portugal e no Pará. Logo percebemos que, em Portugal, as testemunhas são, em sua maioria, trabalhadores de ofício mecânico ou sem ofício, o que é fácil compreender, levando em conta que, em Portugal, Feliciano era correeiro, o seu pai era lavrador e, portanto, estavam inseridos em uma rede de lavradores e oficiais mecânicos.

Já no Pará, a rede de negociantes e de Capitães de Navios é larga maioria. Esse fenômeno não é exclusividade de Feliciano, pois, entre os anos de 1729 e 1804, 96 marítimos foram chamados pela Inquisição de Lisboa para depor nas habilitações de moradores do Grão-Pará, que pretendiam ser familiares do Santo Ofício, alguns deles mais de uma vez e para habilitandos diferentes. A rede de sociabilidade de Feliciano é reconfigurada a partir do momento em que ele deixa a sua terra natal, atravessa o Atlântico, contrai matrimônio e torna-se negociante no Grão-Pará.

¹¹ Com base no ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. Junta do Comércio. *Registo da matrícula de equipagens de navios (1767-1822)*. Livro 1, Matrícula de equipagens de navios.

Gráfico 6 – Reconfiguração de sociabilidade de Feliciano José Gonçalves (Portugal e Grão-Pará)



Fonte: Elaborado pela autora.¹²

A relação entre os marítimos, os negociantes e os familiares do Santo Ofício não exclusiva das trajetórias de Feliciano, Antônio Gomes e Antônio Coutinho. A reconstrução da trajetória de alguns familiares do Santo ofício possibilitou-nos encontrar os marítimos e perceb,,los dentro de um movimento de interconectividade, não só deles enquanto indivíduos, mas como sujeitos que intercambiavam práticas comerciais e culturais, favores, vantagens e mercadorias. Em grande medida, percebemos que entre o Grão-Pará e Maranhão e Lisboa havia vários caminhos de dinâmicas e conexões globais interagindo com as dinâmicas imperiais e locais, com o cotidiano das gentes em terra e com as vidas dos homens do mar.

Quando o mar julga: marítimos e a legitimação social no Grão-Pará e Maranhão

Até aqui, analisamos situações em que a atuação dos marítimos foi decisiva para o êxito dos processos de habilitação. Agora, cabe indagar se o inverso também acontecia, e a resposta é afirmativa. Tal dinâmica torna-se evidente no processo de

¹² Com base em: ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Feliciano José Gonçalves*. Maço 2, doc. 27.

habilitação de Domingos Carvalho Lima¹³, em que diversos marítimos comparecem como testemunhas. Na verdade, os depoimentos revelam que esses marítimos compunham uma verdadeira rede de informações sobre o cotidiano da cidade do Pará. Na habilitação em questão, afirmaram que Domingos Carvalho Lima não possuía condições de servir ao Santo Ofício, alegando ser ele dado ao vinho e à aguardente. Acrescentaram que, em razão desse comportamento, já fora excluído das irmandades da Misericórdia e da Ordem Terceira. Os marinheiros declararam ter obtido tais notícias a partir de diversos moradores locais, embora nenhum deles tivesse presenciado pessoalmente o habilitando em estado de embriaguez. Com base nesses testemunhos de homens do mar, o tribunal concluiu pela incapacidade de Domingos Carvalho Lima e recusou a sua admissão como familiar do Santo Ofício.

Ainda no processo de habilitação de Domingos Carvalho Lima surge a figura do capitão de navio Manoel dos Reis Boavista, residente em Lisboa, mas que, por viajar com frequência ao Pará, já mantinha casa de morada em Belém e participava, ativamente, do cotidiano local. Os marinheiros que depõem nesse processo afirmam que Domingos frequentava, assiduamente, a residência desse capitão em Belém. Relatam, ainda, que Manoel dos Reis Boavista era bígamo e vivia, maritalmente, com uma mulher na cidade, embora fosse casado em Lisboa; circunstância que, aos olhos dos inquisidores, reforçava a suspeita de que o habilitando relacionava-se com pessoas de “moral duvidosa”. Trata-se de mais um episódio que evidencia as complexas redes de sociabilidade e os vínculos informais que os marítimos teciam nos diversos territórios do Império luso-atlântico.

Esse episódio revela não apenas as intrincadas redes de sociabilidade e os vínculos informais tecidos pelos marítimos nos diversos territórios do Império luso-atlântico, mas, ainda, o poder de suas palavras: foram eles, afinal, que denunciaram a bigamia de um colega de profissão e, ao mesmo tempo, comprometeram a reputação do pretendente ao cargo de familiar do Santo Ofício.

Fato é que essas redes de amizade e apoio eram fundamentais para que pessoas como Antônio Gomes Pires, Antônio Coutinho de Almeida, Feliciano ou Domingos, que não tinham uma linhagem familiar de prestígio em Portugal, pudessem ascender socialmente e serem aceitos na elite colonial. Antônio Gomes, Antônio Coutinho e Feliciano, inseridos nas redes de sociabilidade com negociantes e marítimos, conseguem os testemunhos positivos para alcançarem a familiatura do Santo Ofício. Já Domingos, não sendo bem visto pelos marítimos, é prejudicado na sua intenção de ser familiar, sendo recusado pela Inquisição.

Assim, se a habilitação para familiar do Santo Ofício foi considerada um passo importante para consolidar posição social e econômica no Grão-Pará, garantindo prestígio e um status superior dentro da sociedade local, era fundamental estabelecer

¹³ ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Domingos Carvalho Lima*. Maço 8, doc. 204.

redes de sociabilidade com aqueles que conectavam o império português. Os marítimos desempenhavam um papel essencial nos processos de habilitação, atuando como testemunhas e, portanto, como agentes da legitimação social. Muitos dos familiares do Santo Ofício tinham os seus processos apoiados por depoimentos de marítimos que atestavam a sua boa conduta, sendo estes homens responsáveis por verificar a moralidade dos candidatos e fornecer informações ao Santo Ofício. A relação de interdependência entre esses grupos foi fundamental para a construção da elite colonial no Pará e no Maranhão.

Entre portos e rotas: quem eram os marítimos que navegavam para o Grão-Pará e o Maranhão

Em outubro de 1727, o então governador do Estado do Maranhão e Grão-Pará alerta para que se proíba a vinda de marinheiros ingleses, holandeses e franceses na tripulação dos navios portugueses que aportavam no Pará. O governador afirma que, na monção daquele ano, vieram dois marinheiros franceses, situação que, segundo ele, era recorrente e perigosa, pois poderiam levar informações acerca da terra e dos próprios navios, o que facilitaria uma emboscada ou atizaria a cobiça de estrangeiros, além de uma possível prática de contrabando¹⁴.

A Coroa portuguesa encarava a presença de estrangeiros com forte desconfiança, percebendo-os como um risco ao controle imperial. Diversas ordens régias e alvarás foram expedidos às alfândegas ultramarinas para orientar os agentes coloniais sobre como lidar com essas presenças, entendidas como ameaça ao monopólio comercial, ao acesso às rotas que conduziam às recém-descobertas minas de ouro e, em última instância, ao domínio sobre os territórios de além-mar (Ximenes, 2012, p. 30).

Percebe-se, portanto, que as rotas de longo curso não apenas estruturavam uma articulação mercantil atlântica, mas, também, constituíam-se em verdadeiros corredores de sociabilidade. Nesses trajetos, indivíduos oriundos de diferentes regiões e tradições linguísticas entravam em contato, cruzando culturas, práticas e repertórios simbólicos. O encontro entre pessoas de múltiplas sociedades favorecia a circulação de ideias e experiências, engendrando novas formas de comunicação e cooperação, como assinala Aladrén (2011, p. 273).

O governador é taxativo ao registrar que, mesmo diante da proibição, era frequente a presença de marinheiros estrangeiros nas embarcações portuguesas que aportavam no Pará. Tal constatação permite compreender que os marítimos, embora súditos da Coroa, detinham considerável margem de agência sobre os próprios gestos e decisões. Lançavam-se, individual ou coletivamente, a iniciativas que escapavam ao

¹⁴ ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. *Carta do Governador e Capitão general do Estado do Maranhão, João Maia da Gama, para o Rei D. João V, datada de 3 de outubro de 1727*. Pará, cx 10, doc. 949.

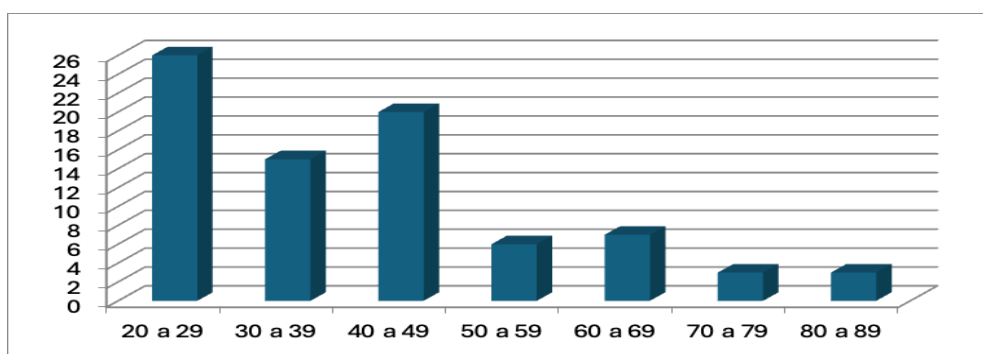
controle régio, engajando-se em intercâmbios que ultrapassavam os limites do império ou da metrópole (Russel-Wood, 2009, p. 43).

Em requerimento ao Rei D. João V, de 12 de fevereiro de 1734, o capitão do navio “Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio”, Antônio Gomes Ferreira solicita licença para ser acompanhado às cidades do Maranhão e Pará por um capitão e marinheiros ingleses. De acordo com o requerimento, Antônio Gomes Ferreira relata que

[...] ele esta pronto para ir ao Maranhão e Grão-Pará com o dito navio carregado de vários gêneros de comércio e para poder ir para aquelas cidades livre do risco dos mouros; quer o suplicante levar um capitão de bandeira Inglesa com alguns marinheiros visto não haver comboio para os ditos portos [...] V. Majestade tem concedido semelhantes graças como se vê da certidão junta; e assim se tem praticado para os ditos portos do Maranhão e Grão-Pará, Nova Colônia de Sacramento, Ilhas dos Açores, Cabo Verde e Praça de Cacheu¹⁵.

Podemos inferir, assim, que marítimos lusos e estrangeiros teciam redes de informação que extrapolavam as fronteiras do Império. Portugueses, franceses e ingleses singravam juntos diversos portos, muitas vezes à revelia das autoridades. Ainda assim, os registros de matrícula e de tripulações das embarcações que partiram de Lisboa, na segunda metade do século XVIII, indicam, majoritariamente, marinheiros nascidos em território português. Ao cruzar esses dados com os testemunhos presentes nas habilitações para familiar do Santo Ofício, foi possível delinear o perfil dos marítimos que navegavam rumo ao Pará entre 1760 e 1790.

Gráfico 7 – Idade dos Marítimos da Carreira do Grão-Pará e Maranhão



Fonte: Elaborado pela autora.¹⁶

¹⁵ ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. *Requerimento do Capitão de Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio, Antônio Gomes Ferreira, para o Rei D. João V, datado de 12 de fevereiro de 1734*. Pará, cx. 16, doc 1483.

¹⁶ Com base em: ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Junta do Comércio, Registo da matrícula de equipagens de navios (1767–1822)*. Livro 1, Matrícula de equipagens de navios.

A análise da documentação revela que os marítimos que singravam a rota para o Pará eram, em geral, homens jovens, raramente ultrapassando os cinquenta anos. Na faixa de 20 a 29 anos concentravam-se os tripulantes em funções iniciais – mancebos, serventes de bordo e marinheiros –, enquanto as idades de 30 a 39 e de 40 a 49 anos correspondiam aos cargos mais graduados, como pilotos, mestres, contramestres e capitães. Esses resultados convergem com os de Jaime Rodrigues (1999), que identificou idade média entre 30 e 35 anos para oficiais de bordo, e dialogam com as médias registradas por Rediker (1989, p. 155) para oficiais e marinheiros livres na Inglaterra e na América de língua inglesa na primeira metade do século XVIII.

Rodrigues (1999, p. 53) também demonstra que, no caso da Bahia, a maioria dos marinheiros de baixa patente situava-se entre 20 e 30 anos, padrão que se repete nas tripulações da carreira do Grão-Pará e Maranhão. A documentação evidencia, ainda, a presença de escravizados a bordo, geralmente propriedade dos oficiais de maior graduação, como capitães e cirurgiões. Como observa o próprio Rodrigues, o trabalho em alto-mar podia, em certas circunstâncias, constituir uma oportunidade singular de se alcançar a liberdade.

No navio São Luís, que saiu do porto de Lisboa, em 7 de agosto de 1767, com destino a Bissau e Maranhão, ia embarcado, como servente, Joaquim Pereira, “homem preto cativo do capitão”. Joaquim Pereira “mostrou ter” dezoito anos e enfrentava a vida no mar há mais de dez quando, ainda criança, veio da costa de Cabo Verde. No mesmo navio, ia Manoel de Sena Vianna, “homem pardo forro”, que exercia a função de servente.¹⁷ Importante sublinhar que homens livres, libertos e escravizados trabalhavam, lado a lado, nesses navios que faziam as viagens de longo curso.

[...] muitos patrões e outros oficiais dos navios têm comprado escravos que navegam em sua companhia e encham com este suplemento o vazio que necessariamente devia produzir a de população deste Reino [...]. Os quais marinheiros todos assim do oceano como da costa do Brasil, eu divido em três classes: uma de brancos, outra de mulatos pretos, e outra finalmente de índios [...].¹⁸

De acordo com Rediker (2004), havia na marinha inglesa do século XVIII um internacionalismo em sua composição, ainda que as leis inglesas fixassem a obrigatoriedade de marítimos ingleses ou irlandeses nas naus britânicas. Franceses, alemães, portugueses, espanhóis, africanos, escandinavos, asiáticos e

¹⁷ ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Junta do Comércio, Registo da matrícula de equipagens de navios* (1767–1822). Livro 1, Matrícula de equipagens de navios.

¹⁸ BIBLIOTECA NACIONAL. *Ofício de Antônio Ferreira de Andrade a Martinho de Mello e Castro sobre a necessidade urgente de promover a construção naval e a navegação no Brasil*. Lisboa, 9 de novembro de 1799. Divisão de Manuscritos, doc. 28-28-12.

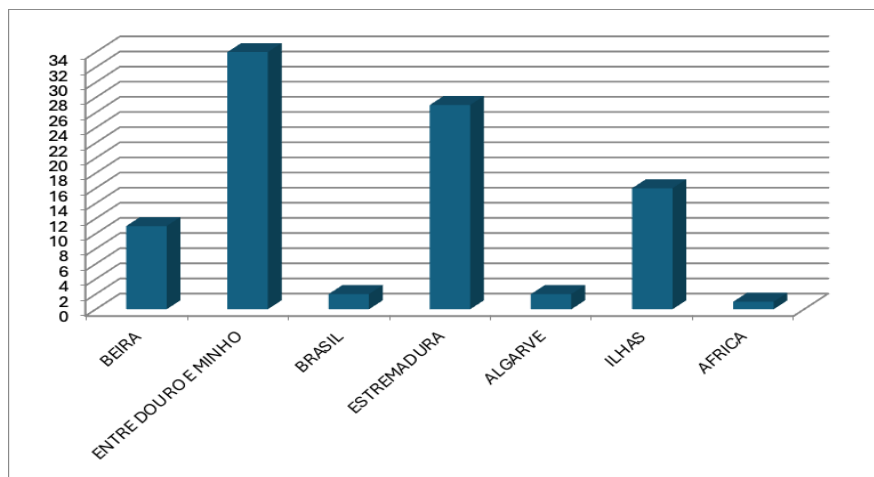
americanos são identificados, pelo autor, a serviço da marinha inglesa. O mesmo fenômeno é identificado por Scott (1986) com relação aos marítimos que aportavam em São Domingos, território francês, em fins dos setecentos.

Já de acordo com os estudos de Jaime Rodrigues (2015), em relação à marinha Lusa:

[...] se havia internacionalismo, ele devia-se aos africanos – aos quais os conceitos de nação e, por derivação, internacionalismo, não necessariamente coincidem com os usados pelos europeus. Para além dos reinóis, o único contingente expressivo e culturalmente diverso entre os trabalhadores na marinha mercante portuguesa era oriundo da África.

Em relação à composição das tripulações da carreira do Grão-Pará e Maranhão, dividimos Portugal em seis regiões, correspondendo a uma divisão administrativa do século XVIII, baseado no trabalho de Volpi Scott (2010), a saber: Entre Douro e Minho e Trás os Montes (norte de Portugal); Beira e Estremadura (região central); Alentejo e Algarve (sul). Além da divisão de Portugal continental, acrescentamos outras regiões que encontramos nos documentos: Ilhas (Açores e Madeira); Brasil e África.

Gráfico 8 – Origem geográfica dos marítimos da carreira do Grão-Pará e Maranhão



Fonte: Elaborado pela autora.¹⁹

A origem geográfica dos marítimos que embarcavam na carreira do Grão-Pará e Maranhão, na segunda metade do século XVIII, era, majoritariamente, da região de Entre Douro e Minho (36,56%), seguido de Estremadura, (29,03%) e das Ilhas (17,20%). Portanto, coaduna com os achados de Jaime Rodrigues, que afirma a exclusividade dos

¹⁹ Com base em: ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Junta do Comércio, Registo da matrícula de equipagens de navios* (1767–1822). Livro 1, Matrícula de equipagens de navios.

tripulantes portugueses na marinha lusa, ainda que parecesse ser recorrente, segundo denúncias do governador do Grão-Pará que, clandestinamente, marinheiros estrangeiros desembarcassem dos navios portugueses no porto de Belém do Pará²⁰.

A presença de ilhéus em navegação de longo curso chama-nos atenção pelo número expressivo. Esse tema é abordado por José Damião Rodrigues (2012b, p. 111-128) apontando a vivência dos marítimos açorianos que se processava “entre as duas margens do Atlântico”. Utilizando a documentação relativa às embarcações que ancoravam no porto do Rio de Janeiro, nos setecentos, o autor acessa relações dos oficiais e equipagens daqueles navios, possibilitando afirmar o expressivo número e a importância dos ilhéus nas navegações e circulação atlântica.

Podemos dizer, ainda, que o perfil dos marítimos que embarcavam na carreira do Grão-Pará e Maranhão era homens, principalmente entre 20 e 29 anos, nascidos em Portugal, sobretudo no norte (Entre Douro e Minho). Uma questão interessante é a importância de Lisboa como lugar de socialização e aprendizagens, por ser ligado ao mundo das rotas transatlânticas. Os marinheiros eram, em sua maioria, do norte português, mas estabelecem vínculos e apareciam como testemunhas na cidade de Lisboa. É o que já denominamos, nesse texto, fenômeno da migração intermédia que fazia com que Lisboa fosse uma cidade de interconexões, aprendizado e socialização.

Esse fenômeno não é observado apenas com os marítimos. Os familiares do Santo Ofício também são partícipes desse modelo de migração. Por exemplo, de sessenta familiares nascidos no Reino, vinte e cinco realizaram migração intermédia. Viana do Castelo, Porto e Lisboa são espaços urbanos escolhidos, frequentemente, por alguns emigrantes para passarem alguns momentos antes da partida, escolha justificável por estas localidades possuírem forte conexão com a expansão. Deslocar-se para meios urbanos, como Lisboa, integrava-se no processo de socialização, por meio da aprendizagem de cariz profissional, facilitador da integração social nos futuros espaços de destinos. Nesse sentido, é possível pensar a migração intermédia como um momento de socialização, no qual o jovem ambientava-se a novas realidades sociais, podendo adquirir outros conhecimentos e aprender um novo ofício (Cosme 1997, p. 206).

Entre os vinte e cinco habilitandos que realizaram a “migração intermédia”, quatro eram oficiais mecânicos²¹ e vinte atuavam como comerciantes. É o caso de João

²⁰ ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. *Carta do Governador e Capitão general do Estado do Maranhão, João Maia da Gama, para o Rei D. João V, datada de 3 de outubro de 1727*. Pará, cx 10, doc. 949.

²¹ Durante todo o período do Antigo Regime Português, designou-se por ocupação mecânica aquela que implicava a prestação de trabalho braçal remunerado. Engloba uma série de ocupações e profissões tendo em comum o facto de serem, geralmente, consideradas indignas de serem praticadas por pessoas nobres. Do conjunto de mecânicos, a categoria mais baixa seria a dos serviçais e jornaleiros; estes eram colocados, em termos de estratificação social, em patamar próximo aos dos cativos, só se diferenciando daqueles pela existência legal da liberdade. Distintos dos jornaleiros e serviçais, os oficiais mecânicos exerciam atividade profissional especializada que estava sujeita a regras. Por outro

Rodrigues Leite, que pede habilitação, sendo morador em Belém do Pará. Aos 27 dias do mês de março, do ano de 1736, o lavrador Manuel Cerqueira é chamado diante do Comissário do Santo Ofício, responsável por fazer as averiguações na freguesia de nascimento do habilitando. Diz a testemunha

[...] que conheceo a João Rodrigues Leite e sabe que o dito he mercador e natural do lugar de Padros freguesia de São Thiago de Chamoim Concelho de Terras de Bouro e Arcebispado de Braga e sabe que foi o dito para a cidade de Lisboa de tenra idade e na dita cidade passou a mercadejar e depois se ausentou para os estados do Brasil donde se diz reside [...] ²²

Portanto, a conexão entre os marítimos, os familiares do Santo Ofício, Lisboa e as capitanias do Grão-Pará e Maranhão manifesta-se em múltiplas circunstâncias ao longo do período estudado. Esses homens do mar não apenas aportavam, mas integravam-se ao cotidiano local e metropolitano: conviviam com os moradores, adquiriram casas, negociavam mercadorias e estabeleciam vínculos afetivos. Desse modo, teciam densa rede de relações e de circulação de informações que ligava o Grão-Pará e o Maranhão ao amplo e dinâmico mundo atlântico.

Para não concluir – e, sim, apontar

A circulação atlântica, as redes de trabalho e as estratégias de legitimação foram os pilares que permitiram aos negociantes do Grão-Pará e do Maranhão construir e consolidar seu poder ao longo do século XVIII. Esses três elementos estavam interligados, criando uma estrutura de apoio mútuo que possibilitava não apenas a sobrevivência, mas também a ascensão social e econômica dos imigrantes que chegavam à colônia. A seguir, apresento uma síntese das conexões e interdependências que moldaram esse processo.

O primeiro tópico importante é que a Circulação Atlântica deve ser entendida como base para a mobilidade (geográfica, econômica e social). Também colaboram, para essa mobilidade, as redes laborais e de solidariedades que impactam as conexões comerciais e familiares. Outrossim, compreender a habilitação para familiar do Santo

lado, a própria noção de ofício mecânico às vezes fica nebulosa; pois, quanto mais intelectual fosse o trabalho, mais difícil seria a classificação. De acordo com alguns estudos, há entre os ofícios mecânicos aqueles que são considerados indiferentes, não imputando honra ou desonra a quem os exerce. Seriam os ofícios que implicam alfabetização ou formação acadêmica; os que implicam propriedade e exploração de bens de raiz, e, nesse patamar, estão os agricultores de própria fazenda e os negociantes de grosso trato; os que estão relacionados com o comércio marítimo e os postos altos na hierarquia dos homens do mar; e, por fim, os prestadores de serviço das instituições do poder central ou local – alcaides, meirinhos, soldados etc. Cf. Oliveira (2002, p. 199-202) e Loureiro (2015, p. 88).

²² ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de João Rodrigues Leite*. Maço 69, doc. 1287.

Ofício como estratégia de legitimação social e, para essa habilitação, voltamos ao primeiro ponto dessa síntese – a circulação atlântica mostra-se como estratégia na construção das redes de informantes para a própria malha inquisitorial.

Portanto, a circulação atlântica foi um fator crucial para a mobilidade (geográfica e social) dos negociantes e para o estabelecimento de suas atividades comerciais no Grão-Pará. A rede marítima conectava diferentes partes do Império português. Destacam-se, ainda, os marítimos desempenhando um papel essencial na logística do comércio, atuando como transportadores não apenas de mercadorias, mas também de informações e pessoas. Eles facilitavam o comércio de gêneros tanto de forma oficial quanto não-oficial (contrabando/descaminhos), estando muito ligados aos negociantes, tendo sido agentes da legitimação social para os mercadores/homens de negócios candidatos à familiar do Santo Ofício.

Por último, mas não menos importante, qual a contrapartida que os marítimos levavam no estabelecimento das redes com os negociantes? Vale dizer que, em um levantamento inicial feito nos livros de equipagens de navios e perseguindo-se a trajetória de alguns desses marítimos que navegavam para o Pará e Maranhão, eles também eram comerciantes. Logo, podemos pensar na possibilidade de benefícios econômicos, do fornecimento de produtos e ganhos com o comércio ilegal e, até mesmo, suporte para esses marítimos que, como vimos neste trabalho, ficavam, inclusive, hospedados na casa de vários desses negociantes.

Porém, outra questão foi levantada no decorrer das análises dos testemunhos desses marítimos à inquisição. Era de praxe o comissário escrivão perguntar ao depoente nome, idade, origem geográfica, local onde morava e grau de conhecimento relativo ao habilitando em questão. Ao debruçarmo-nos e inserirmos, em base de dados, as testemunhas, encontramos um padrão de localidade de origem desses marítimos, o qual coaduna com a localidade de origem dos negociantes e familiares do Santo Ofício do Grão-Pará e Maranhão – Norte Português. Eles já se conheciam? Estabeleciam vínculos de origem? As redes de sociabilidade eram anteriores aos encontros em Lisboa ou no Ultramar? Como podemos conectar à migração intermédia ou às redes de apoio de compatriotas, entendendo que pátria, naquele contexto, não era a ideia de mesmo país, mas de mesma região – com acento forte aqui na municipalidade. Essas perguntas, longe de encerrarem o debate, apontam para caminhos de investigação capazes de iluminar as tramas sociais que sustentaram o Império luso-atlântico.

Empreendemos, com este estudo, o esforço de pensar a importância de ultrapassar as fronteiras da história do Império Português, fazendo, ainda que minimamente, uma ponte com outros territórios, percebendo, por exemplo, o Atlântico Norte (neste texto referenciado, principalmente, nos trabalhos de Marcus Rediker (1989), com a marinha britânica, e de Julius Scott, com o caso francês, em dinâmica com o Atlântico Sul. Outra questão fundamental é perceber uma “história

Atlântica” para além da “*Atlantic History*”²³ e das historiografias que ignoram a história e a produção historiográfica realizada fora do eixo da historiografia anglófona. Sem dúvida, é preciso levar em conta as produções, reflexões e pesquisas conduzidas em Portugal, incluindo os espaços insulares, bem como produções latino-americanas (Rodrigues 2012a, p. 17-32). Não há como fazer História Atlântica sem se incorrer em perspectiva comparada e em histórias conectadas.

Encerramos este estudo como quem retorna de uma longa travessia. Procuramos, aqui, entrelaçar as múltiplas dimensões do vasto mundo atlântico, revelando os marítimos não apenas como indivíduos, mas como sujeitos que teciam redes e cambiavam culturas, religiosidades, costumes, práticas e mercadorias. Esses homens singravam um oceano em perpétuo movimento, no qual circulavam ideias, gentes, doenças, espécies, notícias e instituições. Se o cotidiano lhes impunha o peso do sofrimento – entre tormentas e calmarias –, oferecia, também, a experiência da mobilidade e o encontro com a diferença. Assim, entre Grão-Pará e Lisboa, desvelam-se caminhos de conexões globais que se entrecruzam com as engrenagens imperiais, com a vida em terra firme e com o destino desses homens do mar que, no século XVIII, deram ritmo e sentido ao Atlântico Sul.

Notas sobre a autoria

Marília Cunha Imbiriba dos Santos é Doutora, aprovada com distinção e louvor, no Programa de Doutorado em História, na especialidade de História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa - Universidade de Lisboa. Tem experiência em História, trabalhando principalmente com os temas: Elites, Mobilidade social, Família, migração portuguesa e Familiares do Santo Ofício. Atualmente dedica-se ao estudo das elites no Grão-Pará setecentista. Professora da Educação Básica, dedicando-se à área de humanidades, nos componentes curriculares de História, Cultura e Sociedade, Repertório Sociocultural e Projeto de Vida. Experiência em elaboração de projetos e elaboração de itens estilo ENEM.

Referências

Arquivos

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. *Carta do Governador e Capitão general do Estado do Maranhão, João Maia da Gama, para o Rei D. João V, datada de 3 de outubro de 1727*. Pará, cx 10, doc. 949.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. *Ofício do Governador e Capitão-General do Estado Pará e Rio Negro José de Nápoles Telo de Meneses, para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar Martinho de Melo e Castro, datado de 3 de setembro de 1781*. Pará, cx. 88, doc. 7145.

²³ Como exemplares de *Atlantic History* Cf. Bailyn (2005); Morgan e Greene (2009).

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. *Requerimento do Capitão de Navio Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio, Antônio Gomes Ferreira, para o Rei D. João V, datado de 12 de fevereiro de 1734.* Pará, cx. 16, doc 1483.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. 182 Cópia (ACP Manuel Barata DL 284, 02.08) 631. *Ofício de Martinho de Sousa e Albuquerque, governador e capitão general do Grão-Pará e Rio Negro dirigido a Martinho de Melo e Castro, ministro e secretário da Marinha e Domínios Ultramarinos, sobre o aumento do contrato trienal do Pesqueiro Real da ilha de Joanes, por ter sido comprado em hasta pública por Feliciano Jos Gonçalves a Luís Pereira da Cunha.* Pará, 1784-11-29.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de João Ferreira Touquinho.* Maço 164, doc. 1390.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de João Henriques.* Maço 119, doc. 1890.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de João Rodrigues Leite.* Maço 69, doc. 1287.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de Joaquim José Faria.* Maço 17, doc. 192.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de Joaquim Rodrigues Leitão.* Maço 3, doc. 29.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de José de Moura Silveiras Lopes Rangel.* Maço 177, doc. 4203.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de José Joaquim Henriques de Lima.* Maço 123, doc. 2644.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de José Paulino da Cunha.* Maço 56, doc. 865.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de José Rodrigues Lima.* Maço 84, doc. 1237

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de José Salvador Sanches.* Maço 41, doc. 662.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de Leandro Caetano Ribeiro.* Maço 2, doc. 22.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de Manoel Alvares Chaves.* Maço 195, doc. 1072.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de Manoel Joaquim Gomes.* Maço 260, doc. 1755.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação Familiar do Santo Ofício de Mateus Gonçalves da Torre*. Maço 5, doc. 177.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Alexandre José de Viveiros*. Maço 10, doc. 115.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Amândio José de Oliveira Pantoja*. Maço 1, doc. 10.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Antônio Coutinho de Almeida*. Maço 186, doc. 2755.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Antônio Gomes Pires*. Maço 129, doc. 2176.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Antônio Coutinho de Almeida*. Caixa 63, doc. 5487.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Antônio Gonçalves Prego*. Maço 100, doc. 1801.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Bento Pires Machado*. Maço 14, doc. 202.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Carlos de Gemaque de Albuquerque*. Maço 5, doc. 60.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Domingos Carvalho Lima*. Maço 8, doc. 204.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Elias Caetano de Matos*. Maço 1, doc. 3.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Feliciano José Gonçalves*. Maço 2, doc. 27.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Felipe dos Santos*. Maço 5, doc. 82.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Fernando da Costa de Ataíde Souza Teive*. Maço 2, doc. 120.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Fernando José Batista*. Maço 6, doc. 105.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Gaspar Alves Bandeira*. Maço 10, doc. 208.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de Jacob Lopes Graça*. Maço 1, doc. 2.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de João Alves da Costa*. Maço 74, doc. 1363.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de João Borges de Goes*. Maço 167, doc. 1439.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Habilitação para Familiar do Santo Ofício de João do Couto da Fonseca*. Maço 63, doc. 1189.

ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO. *Junta do Comércio, Registo da matrícula de equipagens de navios* (1767–1822). Livro 1, Matrícula de equipagens de navios.

BIBLIOTECA NACIONAL. *Ofício de Antônio Ferreira de Andrade a Martinho de Mello e Castro sobre a necessidade urgente de promover a construção naval e a navegação no Brasil*. Lisboa, 9 de novembro de 1799. Divisão de Manuscritos, doc. 28-28-12.

Bibliografia

ALADRÉN, Gabriel. História atlântica vista de baixo: marinheiros, escravos e plebeus na formação do mundo moderno. *Revista Tempo*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 30, p. 271- 277, jul. 2011.

BAILYN, Bernard. *Atlantic History: concept and contours*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2005.

CASTELLANO, J. L. La movilidad social. Y lo contrario. In: GÓMEZ GONZÁLEZ, I.; LÓPEZ GUADALUPE MUÑOZ, M. L. (org.). *La movilidad social en la España del Antiguo Régimen*. Granada: Comares, 2007. p. 5-17.

CHACÓN JIMÉNEZ, F. Reflexiones sobre historia y movilidad social. In: CHACÓN JIMÉNEZ, F.; MONTEIRO, N. G. (org.). *Poder y movilidad social. Cortesanos, religiosos y oligarquías en la península Ibérica (siglos XV-XIX)*. Madrid: Universidad de Murcia, 2006. p. 43-58.

HESPAÑA, Antonio Manuel. Las estructuras del imaginario de la movilidad social en la sociedad del Antiguo Régimen. In: CHACÓN JIMÉNEZ, F.; MONTEIRO, N. G. (org.). *Poder y movilidad social: cortesanos, religiosos y oligarquías en la península Ibérica (siglos XV-XIX)*. Madrid: CSIC: Universidad de Murcia, 2006. p. 21-40.

LOUREIRO, Guilherme Maia de. *Estratificação e mobilidade social no Antigo Regime em Portugal (1640-1820)*. Lisboa: Guarda-Mor, 2015.

MORGAN, Philip D.; GREENE, Jack P. *Atlantic History: a critical appraisal*. New York: Oxford University Press, 2009.

OLIVEIRA, Luiz da Silva Pereira. *Privilégios da nobreza e fidalguia em Portugal*. 2. ed. Lisboa: Associação de Nobreza Histórica de Portugal, 2002. p. 199-202.

REDIKER, Marcus. *Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world (1700-1750)*. New York: Cambridge University Press, 1989.

REDIKER, Marcus. *Villains of all nations: Atlantic pirates in the golden age*. Boston: Beacon Press, 2004.

RODRIGUES, Jaime. Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 19, n. 38, p. 15-53, 1999.

RODRIGUES, José Damião. A experiência insular: os modelos políticos e sociais na primeira modernidade. In: RODRIGUES, José Damião. *Histórias atlânticas: os Açores na primeira modernidade*. Ponta Delgada: CHAM: Universidade Nova de Lisboa: Universidade dos Açores, 2012a. p. 17-32.

RODRIGUES, José Damião. Entre duas margens: a circulação atlântica dos açorianos nos séculos XVII e XVIII. In: RODRIGUES, José Damião. *Histórias atlânticas: os Açores na primeira modernidade*. Ponta Delgada: CHAM: Universidade Nova de Lisboa: Universidade dos Açores, 2012b. p. 111-127.

RODRIGUES, Jaime. Um perfil de cargos e funções na marinha mercante luso-brasileira, séculos XVIII e XIX. *Revista Anos 90*, Porto Alegre, v. 22, n. 42, p. 295-324, dez. 2015.

RUSSEL-WOOD, Anthony John. Sulcando os mares: um historiador do império português enfrenta a Atlantic History. *História*, São Paulo, v. 28, n. 1, p. 17-70, 2009.

SANTOS, Marília Cunha Imbiriba dos. *Família, trajetórias e Inquisição: mobilidade social na Amazônia Colonial (c. 1672 – c. 1805)*. 2020. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2020.

SCOTT, Ana Silvia Volpi. *Os portugueses*. São Paulo: Contexto, 2010.

SCOTT, Julius Sherrard. *The common wind: currents of Afro-American communication in the era of the Haitian Revolution*. Ann Arbor: Duke University, 1986.

TORRES, J. V. Da repressão religiosa para a promoção social: a Inquisição como instância legitimadora da promoção social da burguesia. *Revista de Ciências Sociais*, v. 40, p. 109-135, 1994.

XIMENES, Cristiana Ferreira L. *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos 1750-1808*. 2012. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.