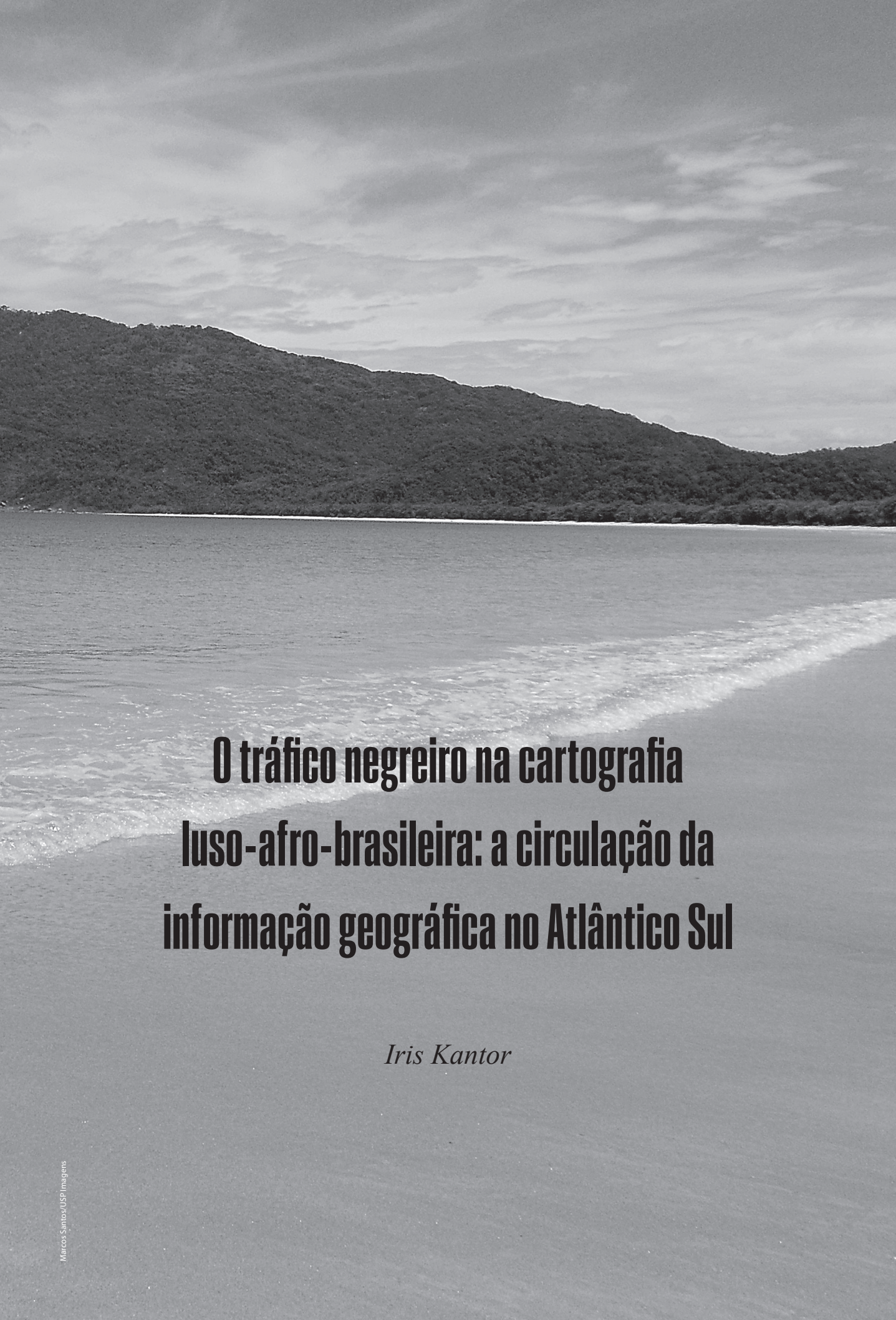


O tráfico negreiro na cartografia luso-afro-brasileira: a circulação da informação geográfica no Atlântico Sul

Iris Kantor

Marcos Santos/USP Imagens

resumo

Assim como as turbulências provocadas no além-mar pela Guerra dos Trinta Anos no século XVII, o Tratado de Utrecht, a Guerra dos Sete Anos e a expansão napoleônica mudaram a configuração das redes comerciais do Atlântico Norte e Sul em escala global. Ao final do século XVIII, os portos europeus e as fábricas na África já estavam totalmente documentados pelos cartógrafos da América Portuguesa com grande precisão, difundindo informações náuticas e geográficas importantes. Procuramos destacar a circulação de informações etnográficas, militares e mercantis, ressaltando o potencial heurístico das fontes cartográficas para o estudo do tráfico negreiro da segunda metade do século XVIII.

Palavras-chave: tráfico de escravos; roteiros náuticos; companhias de comércio; cartografia luso-afro-brasileira; portos negreiros; logística naval.

abstract

Just like the upheavals caused overseas by the Thirty Years' War in the 17th century, the Treaty of Utrecht, the Seven Years' War and the Napoleonic expansion changed the South and North Atlantic commercial network makeup in global scale. By the end of the 18th century, the European ports and factories in Africa were fully recorded by the cartographers from Portuguese America with great accuracy, spreading out important nautical and geographical information. We seek to highlight the circulation of the military, ethnographic and mercantile information. I will try to underline the heuristic potential of the cartographic sources for the study of the slave trade in the second half of the 18th century.

Keywords: *slave trade; sea routes; merchant companies; African, Brazilian and Portuguese cartography; slave harbors; naval logistics.*

Marcos Santos/USP Imagens

Em *Dialogos Geograficos, Chronologicos, Politicos e Naturaes* o cronista-historiador da Vila Real de Nosso Senhor Bom Jesus de Cuiabá, Joseph Barbosa de Sá (?-1775), escreve que a América foi "vista de gentes africanas em tempos antiquíssimos que dela fizeram roteiros mas não a povoaram"[1] e afirma que durante a conquista de Ceuta pelos portugueses (em 1415) o infante D. Henrique teria recebido a notícia da existência de "uma grande terra que diziam ocupava o globo do mundo de polo a polo, além das Costas da África [...] e mostram-lhe um antiquíssimo mapa que tinha pintadas África e América na mesma forma em que hoje se pintam só com a diferença que metia os dois cabos debaixo do polo do Sul"[2].

Um mapa que metia os dois cabos debaixo do Polo Sul, invertendo a orientação convencional Norte/Sul, teria soado extravagante para os ouvidos do recém-empossado governador geral da capitania, Luiz Pinto de Souza Coutinho (1735-1804), a quem o manuscrito fora dedicado em 1769. No entanto, o erudito cuiabano era proprietário de uma expressiva biblioteca que lhe permitia fundamentar hipóteses cosmográficas sobre a criação do mundo, entre as quais, que a África e a América estiveram unidas em tempos remotos, e igualmente sustentava que os africanos teriam povoado as Américas. Desde os confins da América portuguesa, o erudito buscava conexões geológicas e histórico-geográficas imprevistas para o horizonte mental da sua época.

1 IHGB, Mss. 1, 3, 4: *Dialogos Geograficos, Chronologicos, politicos e naturaes, escriptos por Joseph Barbosa de Sá, nesta Vila Real do Senhor Bom Jesus de Cuiabá, parte primeira, 1769, oferecido ao Sr. Luiz Pinto de Souza Coutinho do Conselho de sua Magestade Fidelissima que Deus guarde seu Governador e capitão general das capitanias de Mato Grosso e Cuiabá* (Primeira Parte, Diálogo IV: Descripção da América Meridional fl 81-90).

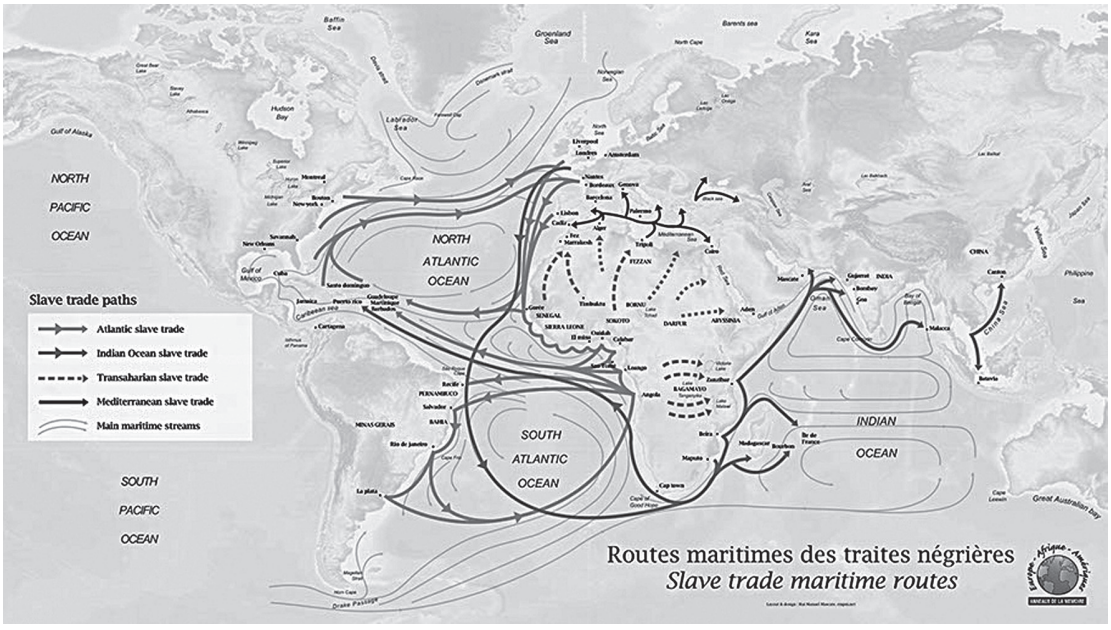
2 IHGB, Mss. 1, 3, 4: *Dialogos Geograficos, Chronologicos...* (Primeira Parte, Diálogo IV: Descripção da América Meridional fl 81-90).

IRIS KANTOR é professora do Departamento de História da FFLCH-USP e bolsista do CNPq.

***

Como, afinal, a realidade criada pela travessia oceânica e pelo tráfico negreiro foi registrada nas fontes cartográficas na conjuntura das revoluções atlânticas? De que forma os cartógrafos luso-brasileiros descreveram as condições geográficas, o sistema de portos-feitorias e os meios de comunicação marítima, costeira e continental? Este ensaio procura situar a produção cartográfica luso-afro-brasileira num contexto de acirramento da concorrência interimperial pela mão de obra oriunda do continente africano.

Ao longo dos 60 anos de União Ibérica (1580-1640), o Atlântico Sul emerge como uma territorialidade marítima específica e estável. Para o historiador Luiz Felipe de Alencastro, até a primeira metade do século XVII, o Atlântico Sul ainda não era mais do que um segmento da longa viagem interoceânica que conectava as feitorias asiáticas aos portos europeus[3]. Nesse período, entre 1595 e 1640, os negreiros portugueses e cristãos-novos adquiriram exclusividade no contrato de distribuição dos escravos (o *asiento* de negros) nos portos hispano-americanos, criando assim um circuito geoeconômico praticamente autossustentável[4]. Desde então, as conexões entre Luanda, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Lima, Cartagena e Vera Cruz passam a configurar um subsistema comercial no interior do sistema escravista atlântico ou mundial, especialmente se incluirmos



"Slave Voyages": vista geral das rotas negreiras entre 1500-1900
Fonte: Association des Anneaux de la Mémoire, Nantes. Disponível em: whitneyplantation.com/the-atlantic-trade.html

3 O historiador contabiliza cerca de 5 milhões e 800 mil africanos deportados para o Brasil, o que representou aproximadamente 43% da soma total do tráfico do Atlântico baseando-se na The Transatlantic Slavetrade database, disponível *on-line*: http://www.slavevoyages.org/assessment/estimates. Cf. Alencastro (2014, p. 6). Ver também: Richardon & Eltis (2010, pp. 184-5); Verger (1987). Para os aspectos logísticos do comércio no Atlântico Sul, ver também: Mauro (1989); Costa (2002).

4 Sobre o *asiento* de negros, ver: A lencastro (2000); Rodríguez, González & Vilar (2003).

a Carreira das Índias e os galeões entre os portos de Manila (Filipinas) e Vera Cruz (Nova Espanha/México).

A conjuntura da União Ibérica propiciou a consolidação do tráfico bilateral sul-atlântico (entre os portos de Recife, Salvador e Rio de Janeiro e os entrepostos africanos ao sul da costa da Senegâmbia), delineando um complexo escravista condicionado pelas correntes marítimas e atmosféricas, bem como pela tecnologia de transporte naval (Alencastro, 2014). O uso recorrente do hidrotopônimo "Oceano Ethiopico" na cartografia dessa época – na zona do Equador meteorológico e não geográfico, onde se dá o fenômeno do giro ou vórtice sul-equatorial (zona de convergência de ventos alísios) – define uma partilha natural e mercantil do Oceano Atlântico, configurado por três correntes marítimas: 1) sul-equatorial, que se bifurca na altura do Cabo de São Roque em direção ao Norte e ao Sul do continente americano; 2) corrente do Brasil, que acompanha a costa brasileira em direção ao Sul; e 3) a corrente de Benguela, que percorre toda a costa africana na direção Sul-Norte, desde o Cabo da Boa Esperança, passando por Luanda, até o Golfo da Guiné.

A denominação Mar ou Oceano Etiópico aparece com frequência na cartografia luso-afro-brasileira, assim como na cartografia holandesa, estimulada pela Companhia das Índias Ocidentais, na sequência da ocupação dos entrepostos portugueses na África ocidental, entre eles: São Jorge da Mina (1637), Ilha do Príncipe (1640), São Tomé (1641), Luanda (1641) e Axim (1642) (Boxer, 1991; Betz, 2007; Lois & Garcia, 2009). A expansão das companhias de comércio holandesas coincidirá, não por acaso, com a difusão das polêmicas sobre o direito de livre navegação nos mares, deflagrada pelo *Mare Liberum* (1609) de Hugo Grotius.

Como é corrente, da famosa controvérsia nasceu o direito público interestatal, redimensionando o comércio internacional e o direito de conquista territorial a partir do Tratado de Westfalia (1648) (Freitas, 1983; Pagden, 2000; Gesteira, 2006). O jurista neerlandês, advogando em causa da Companhia das Índias Orientais na restituição de mercadorias apreendidas por um galeão português no Estreito de Malaca, procurou deslegitimar as prerrogativas e privilégios concedidos pelo Papado às coroas ibéricas desde meados do século XV (Kantor, 2009). No entanto, importa destacar que ao contrário das Províncias Unidas, onde casas editoriais transformaram o comércio de atlas, planisférios e mapas murais num empreendimento altamente rentável, as coroas ibéricas restringiam ao máximo a impressão de cartas geográficas, obrigando seus súditos a consumirem mapas gravados nas prensas dos concorrentes ou inimigos (Ferreira, 2013; Koeman et al., 2007).

Desde o fim da União Ibérica, com o realinhamento das alianças no comércio ultramarino, Portugal viu-se obrigado a expandir sua presença nos portos do Atlântico e do Índico, investindo pesadamente na formação de quadros militares profissionalizados, habilitados para construção de praças, fortes e fortalezas em suas conquistas, como no reino. Para tanto, a Coroa portuguesa autoriza a criação de aulas régias de fortificação e arquitetura militar, primeiro em Lisboa (1647) e, posteriormente, em outras localidades: Viana (1676), Salvador (1696), Rio de Janeiro (1698), Goa (1699), Luanda (1699), São Luís do Maranhão (1699), Recife (1701), Elvas e Almeida (1732), Belém (1758) e Porto Alegre (1792).

Nesses espaços institucionais, a *expertise* náutica e logística adquirida nas travessias interoceânicas foi acumulada e sistematizada em roteiros de navegação, cartas topográficas, planos urbanos, memórias administrativas, censos populacionais e também em dicionários de línguas autóctones. Repositórios de informação que muito ajudavam nas negociações locais, facilitando o enraizamento das estruturas negreiras para deportação em massa dos cativos. Contudo, parece importante frisar que a maior parte dessas obras permaneceu inédita até recentemente, embora os manuscritos e dossiês circulassem clandestinamente nos circuitos diplomáticos, sendo muito cobiçados pelos mercadores e demais operadores do trato negreiro.

Juntamente com as mercadorias e bens de prestígio utilizados na compra dos contingentes de escravos, as informações geográficas e o conhecimento logístico constituíram um patrimônio estratégico, especialmente após a assinatura do Tratado de Utrecht (1713), quando a preeminência portuguesa no comércio negreiro foi eclipsada pelos interesses ingleses (que passaram a controlar o *asiento* de negros), mas também pelos franceses. Desde 1690 a Coroa francesa patrocinava a formação de engenheiros navais para atuar nas colônias de Guadalupe, Martinica, Guiana, Tobago, São Cristóvão e Santo Domingo (McClellan III & Regourd, s.d., p. 169). Com efeito, o primeiro atlas náutico impresso na França data de 1693: *Le Neptune François*. Em 1720, a Coroa francesa instituía o *Dépôt des plans, cartes et journaux de la Marine,* destinado inicialmente a copiar e coletar cartas náuticas e hidrográficas para o uso da Marinha francesa. Somente a partir de 1737, a instituição, dirigida pelo engenheiro hidrógrafo Jacques Nicolas Bellin, passou a produzir suas próprias cartas (Hofmann, 2012, p. 68). A primeira carta reduzida do Oceano Meridional (ou Atlântico Sul) foi publicada somente em 1739 (Pelletier, 2001). Anteriormente, o editor holandês Pierre Mortier imprimiu em Amsterdã a *Suite du Neptune François*, em 1700, uma compilação importante baseada na documentação portuguesa sobre o Mar Meridional ou "Mar Ethiopico".

De modo que o conhecimento náutico e logístico adquirido pelos navegadores, militares, jesuítas, mercadores e funcionários da Coroa portuguesa continuaria sendo essencial na travessia oceânica, até praticamente o início do século XIX, o que também fica patente nas numerosas edições inglesas e francesas dos roteiros portugueses, como foi o caso da obra de Manoel Pimentel *A Arte de Navegar* (1699), editado na França com o título de *Routier Portugais*.

No entanto, a ascensão de Filipe V e a aproximação dinástica entre a França e a Espanha bourbônica (desde a Paz de Utrecht em 1713) significaram uma ameaça aos interesses portugueses nos portos africanos, tanto no Atlântico como no Índico. A Companhia das Índias Orientais francesa tinha se estabelecido nas Ilhas Bourbon, praticando a importação regular de escravos embarcados pelos portos portugueses na zona costeira de Moçambique.

Na sequência do Tratado de Utrecht, a diplomacia portuguesa encomendou cartas geográficas em ateliês parisienses para serem exibidas nas sessões da Academia de Ciências de Paris e publicadas nas gazetas científicas[5]. O diplomata D. Luís da Cunha,

5 Como forma de contestar a publicação da memória de Guillaume Delisle, *Détermination géographique de la situation et de l'étendue de différents parties de la Terre*, em 1722, na qual se questionava o direito de ocupação dos portugueses nas Guianas.

por exemplo, solicitou ao cartógrafo francês Jean B. B. d'Anville a confecção de cartas geográficas da África e da América visando a dar publicidade aos domínios portugueses no ultramar (Furtado, 2017; 2012; 2013). A carta da África meridional, em 1725, composta por J. B. B. d'Anville (Cunha, 2001, p. 375)[6], a pedido de D. Luís da Cunha, explicita o desejo de controlar as comunicações terrestres e marítimas, desde a costa atlântica até o Índico, um projeto acalentado por várias gerações, mas sempre mal-sucedido (Mota, 1962).

Na segunda metade do século XVIII, os tratados de fronteira luso-hispânicos evidenciam a preocupação de ambas as coroas em manter o controle das rotas de navegação e dos entrepostos africanos. No Tratado de Santo Ildefonso, assinado em 1777 e ratificado em 1778, Portugal concordava em ceder à Espanha as ilhas de Fernando Pó e Ano Bom, bem como o direito de comércio com os portos da costa africana na região do Rio Gabão, Camarões, Santo Domingo e Cabo Formoso. Um dos fundadores do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, o Visconde de São Leopoldo bem observou a dependência estrutural que os espanhóis tinham das mercadorias portuguesas e dos intermediários estrangeiros para comprarem escravos para suas colônias (Aladrén, 2012, p. 149; Pinheiro, 1839, pp. 168-9).

Durante o reinado de D. José I, entre 1755-1759, o governo institui duas companhias reais de comércio para atuar no Atlântico Equatorial e no Atlântico Sul com direitos exclusivos de comercialização de escravos e outras mercadorias (Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão e Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba). Por seu turno, a recomposição geopolítica dos territórios coloniais ingleses, franceses, espanhóis e holandês no Caribe após a Guerra dos Sete Anos (1756-1763) suscita o interesse das potências europeias nas Guianas e região amazônica, impulsionando a produção cartográfica inglesa e francesa (Garcia & Frias, 2014). O estabelecimento das companhias de comércio holandesas e francesas no Atlântico Equatorial acirra a disputa com a recém-criada Companhia Real de Comércio do Grão-Pará e Maranhão pela comercialização da salsaparrilha, anil, madeira, panos de algodão, cacau e, sobretudo, pela mão de obra africana (Carreira, 1983, pp. 86-99).

Nessa mesma época, em 1756, o ministro de D. José, Sebastião José de Melo e Carvalho (futuro Marquês de Pombal), proíbe o comércio praticado pelos comissários volantes ingleses nos portos portugueses, induzindo a concentração do comércio colonial nas mãos de grandes mercadores portugueses. A legislação comercial ultramarina pombalina oscilou entre a liberalização de certas vias comerciais e a monopolização de outras. Assim, a partir de 1765, decretou-se a liberdade de comércio entre os portos portugueses periféricos e manteve-se o controle exclusivo dos pontos centrais dos fluxos mercantis transoceânicos, reforçando-se o monopólio entre Goa e Lisboa, e liberando-se, em contrapartida, o comércio entre Goa e Moçambique (1755) e entre Moçambique e Rio de Janeiro.

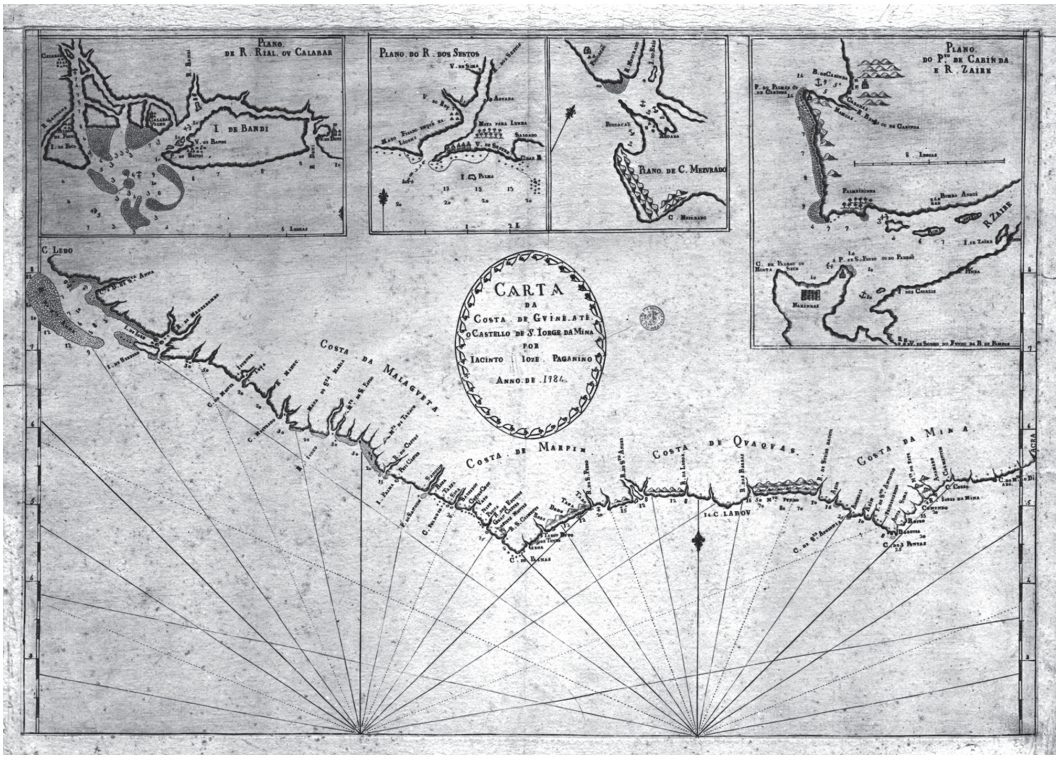
Na região amazônica, o estabelecimento da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão fomentou a economia

6 Em 1749, D'Anville publicou o mapa geral da África, intitulado *Afrique, publiée sous les auspices de Monseigneur le Duc D'Orléans* (Paris, 1749), modelo cartográfico seguido por muitos autores até o primeiro quartel do século XIX.

extensiva baseada no trabalho africano deportado da Alta Guiné (embarcados nos portos de Bissau e Cacheu), de Serra Leoa, Benguela e Angola. Estima-se que partiam dos portos africanos entre quatro e seis viagens anuais, dadas as boas condições de navegação e ancoragem no canal de Geba e na ria de Cacheu (Dias, 1971). Pelo arquipélago de Cabo Verde eram embarcados os cativos oriundos desde o Cabo Branco até o Cabo das Palmas, sendo que a Coroa concedera à Companhia Geral a administração da capitania das ilhas de Cabo Verde durante 20 anos (Carreira, 1988, p. 328; Ribeiro Junior, 1996, pp. 94-5).

Nessa zona também denominada "Rios da Guiné", onde desde meados do século XV já se traficavam escravos para a Europa, a Coroa portuguesa estimulou a confecção de plantas da fortaleza de São José de Bissau – um empreendimento realizado entre 1765 e 1796 por diversos cartógrafos, entre eles, Manuel Germano da Mata, José Luís de Braun e Bernardino Álvares de Andrade. Do outro lado do Atlântico, nessa mesma altura, redesenhava-se o sistema de fortalezas nas regiões limítrofes com os demais impérios, construindo-se uma linha de fortes nos principais pontos de comunicação fluvial entre o Pará e o Mato Grosso, pagos pelos rendimentos da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão. A companhia, por sua vez, obteve da Coroa portuguesa a isenção de tributos para vender os escravos africanos deportados da feitoria negreira da Guiné-Bissau aos comerciantes de Mato Grosso (Alencastro, 2012, p. 8).

Nesse mesmo momento, Pombal abolia o tráfico de escravos para o reino (alva-



Jacinto José Paganino, "Carta da Costa da Guiné Até o Castello de S. Jorge da Mina, 1784".
Escala [ca 1:3000000] 34,10x49,20 cm, em folha de 40,20x52 cm – 1 mapa: gravura p&b; 34,10x49,20 cm, em folha de 40,20x52 cm

rás de 1761 e 1773[7]) demarcando a divisão territorial e marítima do trato negreiro. A proibição de importação para o reino e a flexibilização do tráfico bilateral criavam dinâmicas complementares que permitiam a acomodação das diferentes elites mercantis portuguesas e luso-americanas no interior do sistema e do espaço imperial português (Novais & Falcon, 2005; Alencastro, 2000; Silva & Grimberg, 2015).

***

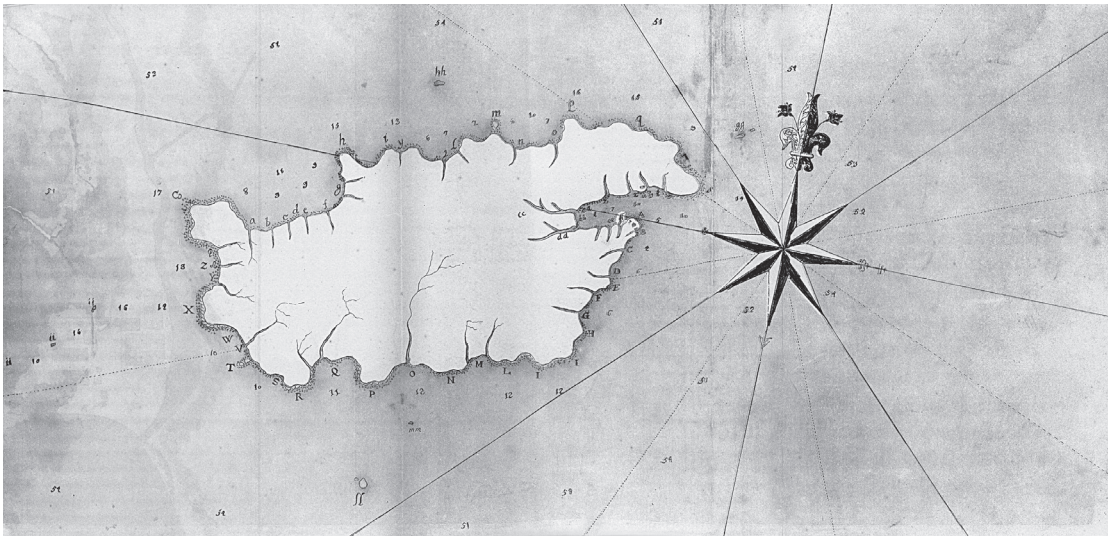
Como essa conjuntura foi assimilada pelos membros da Academia Brasílica dos Renascidos, fundada na cidade de São Salvador, Bahia de Todos os Santos, em 1759? Os eruditos dessa agremiação intelectual propunham escrever a história universal da América portuguesa levando em conta o comércio ativo e passivo com a África desde sua origem. Conhecer o volume dos negócios envolvidos na importação e exportação de escravos, aquilatar os valores cobrados nos contratos com a Coroa e as formas de apropriação dos rendimentos faziam parte das agendas das elites mercantis luso-americanas em suas demandas junto à Corte lisboeta. Essas elites consideravam os domínios portugueses nos reinos de Angola, Benguela e São Tomé articulados ao espaço geoeconômico da América portuguesa.

Os mapas, prospectos e memórias confeccionados pelo capitão baiano José Antônio Caldas (1725-1782)[8], professor na Academia de Artilharia da Bahia, nos permitem vislumbrar o significado sociocultural criado pela experiência das travessias atlânticas. Na Academia dos Renascidos ele tinha sido encarregado de redigir as memórias do Bispado de São Tomé (que era subordinado ao Arcebispado da Bahia).

Alguns anos antes, em 1757, José Antônio Caldas fora enviado pelo vice-rei da Bahia, D. Marcos Noronha de Brito, para as ilhas de São Tomé e Príncipe com a missão de preparar cartas topográficas da costa, projetar a catedral e fortificações, inventariar os rendimentos da Fazenda real e o estado da artilharia e munições de guerra. O vice-rei o incumbiu de tomar posse da Ilha de Ano Bom e de coletar informações sobre o Forte de Ajuda, sob controle do rei do Daomé, averiguando os "interesses de seus habitantes, o modo por que regulam o comércio, tanto com os naturais, como com os estrangeiros" (Caldas, 1951). Na explicação (legenda) da "Planta do Forte de São João de Ajuda que está situada huma légua pela terra dentro do domínio de el rei do Daomé, cujas canho-

7 Cf. "Alvará determinando que os pretos que forem trazidos da América, África e Ásia, passado o tempo que menciona, sejam considerados livres logo que cheguem aos portos deste reino, sem outra formalidade mais que passarem-lhes nas respectivas alfândegas, a competente certidão de terem nelas entrado. 1761-09-19", Portugal, Torre do Tombo, Chancelaria Régia, Núcleo Antigo 28, f. 160v; "Alvará determinando as providências precisas para pôr termo à escravidão em que, no reino do Algarve e em outras províncias de Portugal, vivia ainda uma grande quantidade de negros e mestiços. 1773-01-16", Portugal, Torre do Tombo, Chancelaria Régia, Núcleo Antigo 30, f. 122v; "Alvará declarando e ampliando o de 19 de Setembro de 1761 para que os escravos que viessem ao porto de Lisboa e aos mais deste reino em serviço de navios de comércio, ou o sejam dos donos dos navios, ou das pessoas que andam a bordo deles, ou residam no ultramar, e os queiram trazer a ganho, não possam gozar da faculdade que o dito alvará concede de ficarem livres, mas sim tenham de tornar a embarcar como escravos. 1800-03-10", Portugal, Torre do Tombo, Chancelaria Régia, Núcleo Antigo 34, f. 125v.

8 AHU.ACL-CU-005, cx. 148, d. 11324 (1761). "Requerimento do capitão José Antônio Caldas solicitando o Hábito da Ordem de Cristo"; BNRJ, cópia Ms. II-34,4,42. "Representação de José Antônio Caldas pedindo a promoção ao posto de sargento" (c. 1766) (Oliveira, 2002).



José Antônio Caldas, "Planta Geográfica da Ilha do Príncipe no Mar da Etiópia para a Parte do Norte. Bahia, datada em 12 de agosto de 1757". A carta topográfica apresenta o nome de todas as praias da Ilha do Príncipe e indica a profundidade dos melhores ancoradouros

neiras (sic) sam a maneira de portinholas de navio", estão perfeitamente indicados o "Tronco dos Cativos", o lugar dos armazéns e casas dos oficiais. Descreve também as condições do trato no porto de Ajuda:

"Este porto de Ajuda a he avultado em negócio de escravos e mais frequentado de todas as nasoes que navegam para aquela costa. Nele há três fortalezas, a saber, inglesa, francesa e portuguesa distantes da praia huma légua e por esta razão sujeitas aos insultos do rei de Daomé. Corre a costa a leste-nordeste surgese no dito porto em nove brazas, fundo de lama".

De 1753 data a decisão de mudar a capital de São Tomé para a pequena Ilha do Príncipe, o que explica a importante coleção de mapas de grande e pequena escalas confeccionados por Caldas sobre a baía, a cidade de Santo Antônio e as diversas fortificações existentes e projetadas. Em *Notícia Geral de Toda esta Capitania da Bahia* encontramos dados fundamentais para a história do reino de Angola (Caldas, 1951), como, por exemplo, a lista dos seus governadores desde Paulo Dias Novais (1575) até a posse de D. Antonio de Vasconcelos, em 1758. E descreve o tráfico nas duas margens do Atlântico Sul: "Destes portos para o Reino de Angola saem todos os anos para cima de doze embarcações carregadas de fazenda da Índia e Europa, águas ardentes da terra e outros gêneros a buscar escravos e cera para o serviço e gasto desta América" (Caldas, 1951, p. 222). Faz um relato detalhado da costa da Mina com seus portos, da "derrota que seve fazer da cidade para Bahia para costa da Mina (cabo das Palmas, Cabo Sahou, Castelo da Mina, Ilha de Fernando Pó) detalhando a variação das agulhas no tempo presente segundo as melhores averiguações"; faz a relação das despesas que fazem as embarcações que viajam para a costa da Mina, suas lotações e portos, lista os gastos (e presentes) que o diretor da Fortaleza de Ajuda fez quando tomou posse o rei do Daomé; e, por fim, dá notícia da Ilha de São Tomé, da Ilha do Príncipe e da Ilha

de Ano Bom (Caldas, 1951, pp. 477-524).

Entre 1764-1772, o governador de Angola, D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho (1726-1780), empreende uma ambiciosa política de controle territorial levada a cabo pelo trabalho dos engenheiros militares, responsáveis pelo planejamento da logística do tráfico, assim como pelo levantamento de dados populacionais, confecção de cartas e roteiros geográficos[9]. Uma imagem paradigmática desse período de "arredondamento territorial", segundo Catarina Madeira Santos, foi concebida pelo cartógrafo Luís Cândido Cordeiro Pinheiro Furtado. Em suas cartas apresenta as informações recolhidas em expedições realizadas pelos práticos da costa e do sertão. Em 1783, ele integrou a malograda expedição comandada pelo capitão de mar e guerra Antônio Januário do Vale para construir a fortaleza negreira em Cabinda e, principalmente, tentar conter a penetração dos negreiros estrangeiros, nomeadamente os franceses[10].

Assim, pode-se afirmar que nesse período houve um verdadeiro surto cartográfico que se articulou com a atuação das companhias gerais de comércio, uma vez que uma parte dos rendimentos financeiros visava à defesa dos portos, fortalezas e presídios dos dois lados do Atlântico. A cartografia do tráfico merece ser compreendida à luz das atividades das companhias monopolistas pombalinas nos dois lados do Atlântico, como resultado de um esforço simultâneo de interiorização ou territorialização da metrópole portuguesa num período em que a concorrência interimperial tornou-se avassaladora[11].

***

A Revolução das Treze Colônias norte-americanas em 1776 transforma o quadro de forças no Atlântico Sul, como já tinha ocorrido após o fim da União Ibérica. Nessa circunstância, a Coroa portuguesa promove a reforma das instituições navais, criando a Academia Real da Marinha, a Academia dos Guardas-Marinhas e a Sociedade Real Marítima e Militar, potencializando assim a formação de quadros de engenheiros navais e hidrógrafos preparados para execução de cartas náuticas e topográficas.

Assim, em 1798, D. Maria I estabelece, pela primeira vez, uma política oficial de impressão e comercialização de mapas em seus domínios. Com esse objetivo, foi criada a Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica para o Desenho, Gravura e Impressão das Cartas Hidrográficas, Geográficas e Militares, por iniciativa de D. Rodrigo de Souza Coutinho (cf. Diniz e Silva, 2003-2006; 1993). A nova instituição deveria corrigir deformações e erros veiculados pela cartografia estrangeira, sobretudo holandesa, francesa e inglesa. Conforme os estatutos, as cartas geográficas preparadas pelos membros da Sociedade Real Marítima, fossem em grande ou pequena escala, deveriam utilizar o meridiano português estabelecido a partir do Observatório da Marinha em Lisboa.

A instituição tinha intenção de rever os modelos do conhecimento astronômico e topográfico disseminados pelos atlas euro-

9 Ver o importante trabalho de Catarina Madeira Santos (2005), especialmente o capítulo sobre a produção do território.

10 Ver a nota da redação nos *Arquivos de Angola*, volume III, n. 13 e 14, 1946, p. 186.

11 Desdobro aqui a hipótese de Maria Odila da Silva Dias sobre a expansão e enraizamento da administração pública pombalina na América.

peus, nomeadamente os franceses e ingleses, atualizando-os com informação mais rigorosa e cálculos matemáticos, recolhidos por engenheiros, astrônomos e matemáticos portugueses e luso-brasileiros[12]. Recomendava-se que, além dos pilotos, também os comandantes das embarcações de guerra e dos correios marítimos submetessem a exame suas descrições das derrotas marítimas. As atividades da Sociedade Real Marítima e Militar tinham um lado comercial, já que a instituição devia ser financiada pela venda de mapas, instrumentos náuticos e de mensuração, e por taxas postais (as quais se tornaram monopólio da Coroa a partir de 1794).

O ministro da Guerra e do Ultramar, D. Rodrigo de Souza Coutinho, alimentava também o desejo de executar o "velho, útil e nunca executado projeto da reunião das duas costas da África [...]"[13]. De fato, muitas dificuldades apresentaram-se para realizar o domínio horizontal de costa a costa na África meridional. Tentativas frustradas foram feitas pelo jovem engenheiro naval, natural de Minas Gerais, Felisberto Caldeira Brant Pontes (1772-1784), partindo de Benguela em direção à costa da África oriental. Em correspondência ao ministro, ele admitia que talvez fosse mais prático e útil para o comércio fazer a conexão por mar do que por via terrestre[14]. Do lado contrário, o astrônomo e matemático, natural da capitania de São Paulo, Francisco Lacerda e Almeida, então nomeado governador dos Rios de Sena, partira pelos rios de Sena e Tete, atingindo o Rio Zamzebe e, a partir daí, tomou a direção noroeste para alcançar os domínios do rei Muata Cazembe, de onde se dizia ser possível alcançar o reino de Angola. Contudo, Almeida morreu durante o trajeto, sem alcançar seu objetivo (Pombo, 2013).

O governador de Angola, D. Miguel Antônio de Melo, em correspondência com o ministro D. Rodrigo de Souza Coutinho, refere-se criticamente ao projeto do embaixador D. Luís da Cunha:

"[...] todo o fim do projeto é evitar a navegação do Cabo da Boa Esperança, e converter o ouro e riquezas que ora saem pela costa oriental da África para a ocidental. Supõe-se para isto por certo, ou por muito prováveis vantagens, que o dito embaixador nomeia, e que d'Anville inculcou por conjecturas de filósofo, e não por certeza física da sua existência, as quais escuso referir [...] bastando-me certificar à Vossa Excelência que a maior parte das ditas conjecturas umas são falsas, e outras não tenho meios para me desenganar se o são"[15].

E, tentando dissuadir o ministro do Ultramar dos planos mirabolantes do embaixador, conclui:

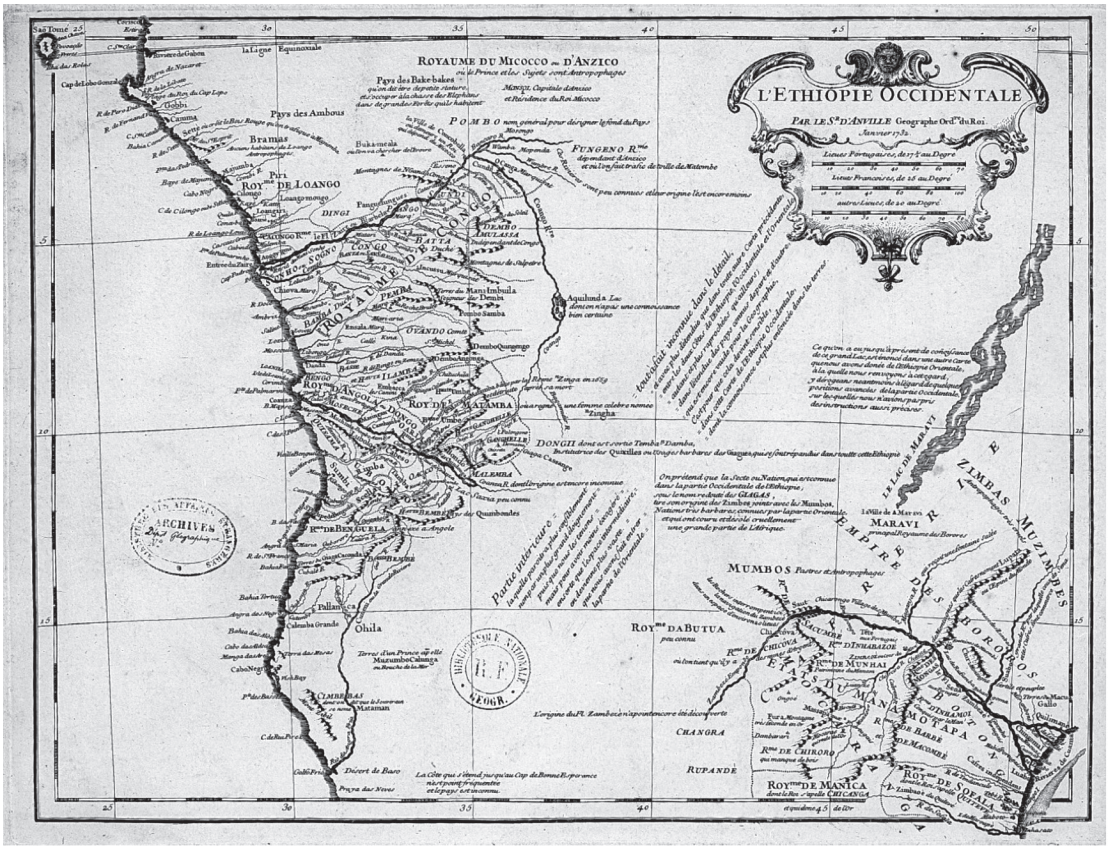
"Dobrar o Cabo da Boa Esperança para ir à costa oriental da África buscar as riquezas que lá se encontram desta parte do mundo

12 O resultado dessa pesquisa sobre o atlas terrestre e celeste, feita em conjunto com Thomas Haddad, está em vias de publicação.

13 Discurso feito por D. Rodrigo de Souza Coutinho, em 22 de dezembro de 1798 (Diniz e Silva, vol. II, 2003-2006, p. 187; cf. Mota, 1964, pp. 101-107; Curto, s.d., p. 30).

14 Cf. "Memória de Felisberto Caldeira Brant Pontes sobre a Comunicação da Costa Oriental com a Ocidental de África – 9 de Setembro de 1800", in *Arquivos de Angola*, vol. I, n. 3 (out./1935); *Arquivos de Angola*, vol. III, n. 16 (jan.-mar./1937), pp. 33-52.

15 AHU. Angola (avulsos). Caixa 95, doc. 8. Ofício de D. Miguel a D. Rodrigo, 8 de março de 1800 (Pombo, 2013, p. 146).



Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville, "L'Ethiopie occidentale", 1732, 33,5 x 49 cm
Fonte: Bibliothèque Nationale de France

não é hoje empresa que se repute temerosa. Muito mais para temer é que elas se percam vindas trazidas por terra desde Sena até Benguela por entre diversas e imensas nações de negros bárbaros. Muito mais difícil é termos forças para os domar, do que navios para ir à costa oriental. Muito mais impraticável é achar homens para se virem estabelecer no sertão da África, do que marinheiros para tripular embarcações do comércio que frequentarem o da costa oriental"[16].

De toda maneira, na segunda metade do século XVIII a Coroa investiu na formação de quadros militares profissionais que cumpriram um papel decisivo na reorganização administrativa dos espaços ultramarinos e na difusão das luzes científicas no mundo português. Os suportes dessa nova razão prática estão materializados na cartografia, nas estatísticas e nas memórias, como bem notou Diogo Ramada Curto (no prelo).

Do ponto de vista diplomático, pode-se dizer que Portugal estabeleceu uma política de soberania científica por intermédio da preparação de artefatos culturais, como foi o caso do *Atlas Universal* e do *Atlas Celeste,* concebidos pelos cartógrafos da Sociedade Real Marítima e Militar e gravados na Oficina Tipográfica do Arco do Cego e na Impressão Régia. Embora o atlas universal terrestre não tenha sido concluído, ele evidencia o notável

16 AHU. Angola (avulsos). Caixa 95, doc. 8. Ofício de D. Miguel a D. Rodrigo, 8 de março de 1800 (Pombo, 2013, p. 147).

esforço de validar nos círculos científicos o conhecimento cartográfico produzido pelos portugueses ao longo do século XVIII[17].

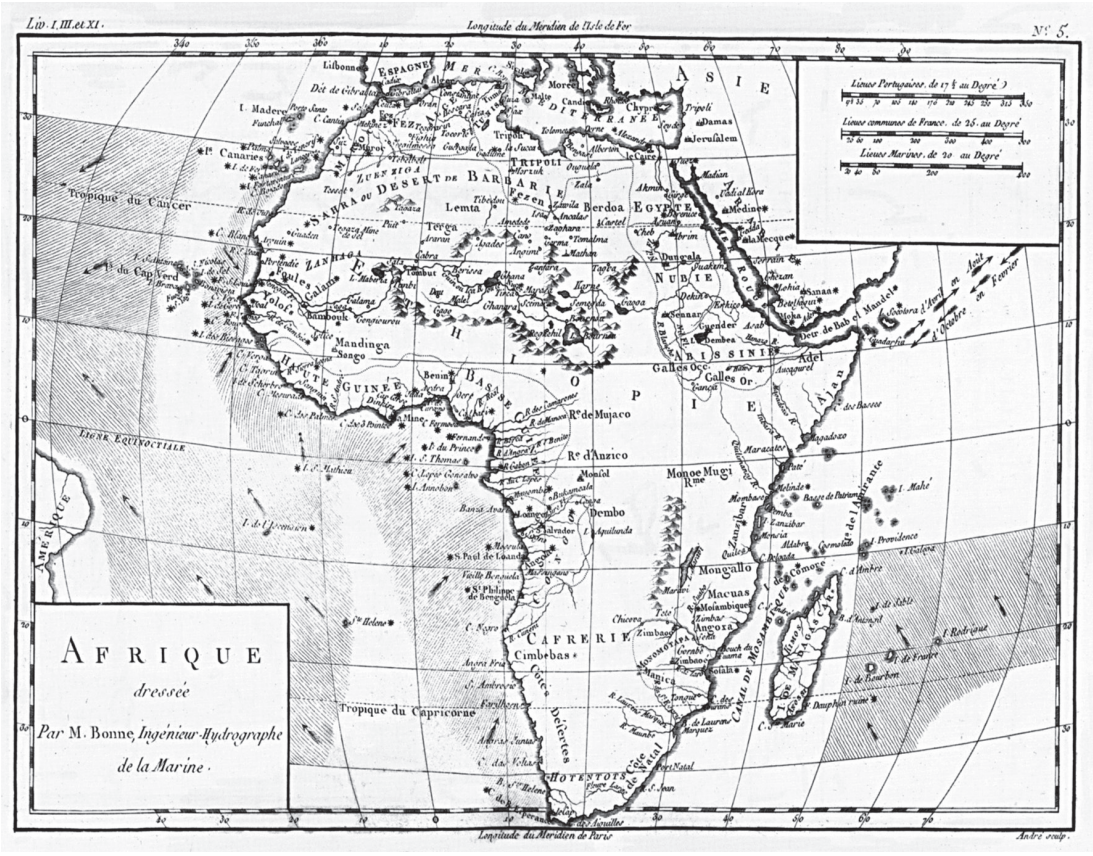
O atlas da Sociedade Real Marítima e Militar é uma compilação e bricolagem de diversos atlas, combina mapas temáticos da Antiguidade (especialmente bíblica), assim como mapas recentes na época (da França pós-revolução). No total são 51 cartas de pequena e grande escala: dois planisférios, 21 cartas da Europa, dez da Ásia, seis da África, quatro do continente americano e diversas cartas topográficas das ilhas de Cabo Verde, Canárias, etc. Chamam a atenção o esforço de traduzir os topônimos para o português e em algumas delas a utilização do meridiano de Lisboa, conforme a orientação nacionalizante da Sociedade Real Marítima e Militar, nomeadamente no que respeitava ao caso dos domínios que os portugueses reclamavam como seus. Como observou o governador de Angola, D. Miguel Antônio de Melo: "[...] um território imenso, e que só aparentemente e no *nome* dominamos" (Melo, 1946, p. 146).

Um dos aspectos mais notáveis desse artefato cartográfico é, precisamente, a variedade de matrizes e tradições mobilizadas para sua confecção. Se tomarmos as cartas da África preparadas por Rigobert Bonne para o famoso livro do Abade Raynal, *Histoire des deux Indes*, a diferença é notória. No atlas da Sociedade Real Marítima e Militar, os estabelecimentos portugueses são claramente identificados, enquanto no atlas de Raynal, a África aparece sem indicação clara da soberania portuguesa, com a exceção de umas poucas ilhas que são apresentadas como domínios espanhóis e portugueses. Nos finais de 1790, a França expandia sua conquista do comércio portuário africano de forma mais determinada. São Tomé e Príncipe figurava entre os planos de conquista da Marinha francesa.

Um dos cartógrafos mais prolíficos da Sociedade Real Marítima e Militar foi o piloto e engenheiro hidrógrafo luso-brasileiro José Fernandes Portugal (1755-1817), que aos 34 anos compôs, na cidade de Salvador, uma carta náutica do Oceano Oriental e Meridional em pergaminho de grandes dimensões. A serviço da Marinha de Guerra, ele deixou mais de uma dezena de cartas de toda a costa do Brasil, com descrições topográficas da região costeira (indicando altitudes e o relevo); redigiu roteiros de cabotagem desde o Maranhão até o Rio da Prata, do Cabo de Santo Agostinho até a Baía da Traição (1809); e preparou um diário náutico de Pernambuco para a Ilha de Fernando de Noronha (1798) (Cortesão, 2009, p. 389).

Jaime Cortesão o considera um pioneiro da meteorologia marítima (anterior ao trabalho de Matthew Fontaine Maury – hidrógrafo da Marinha norte-americana cujas obras datam de meados do século XIX) (Cortesão, 2009, p. 390). Cortesão sugere ainda que José Fernandes teria sido o primeiro a grafar o complicado jogo de ventos e correntes do Golfo da Guiné. Os seus mapas apresentam pequenas setas para identificar a direção do sistema de ventos e nos permitem observar com distinção os alísios do Sudeste, a corrente equatorial do Norte, a de Benguela, a da Guiné e a das Guianas, e estas duas, em particular, com setas mais densas. Em suas cartas reduzi-

17 *Atlas Universal*, Lisboa, Arco do Cego, 1801 (51 estampas, 35 x 43 cm. Mapas gravados em metal). Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.



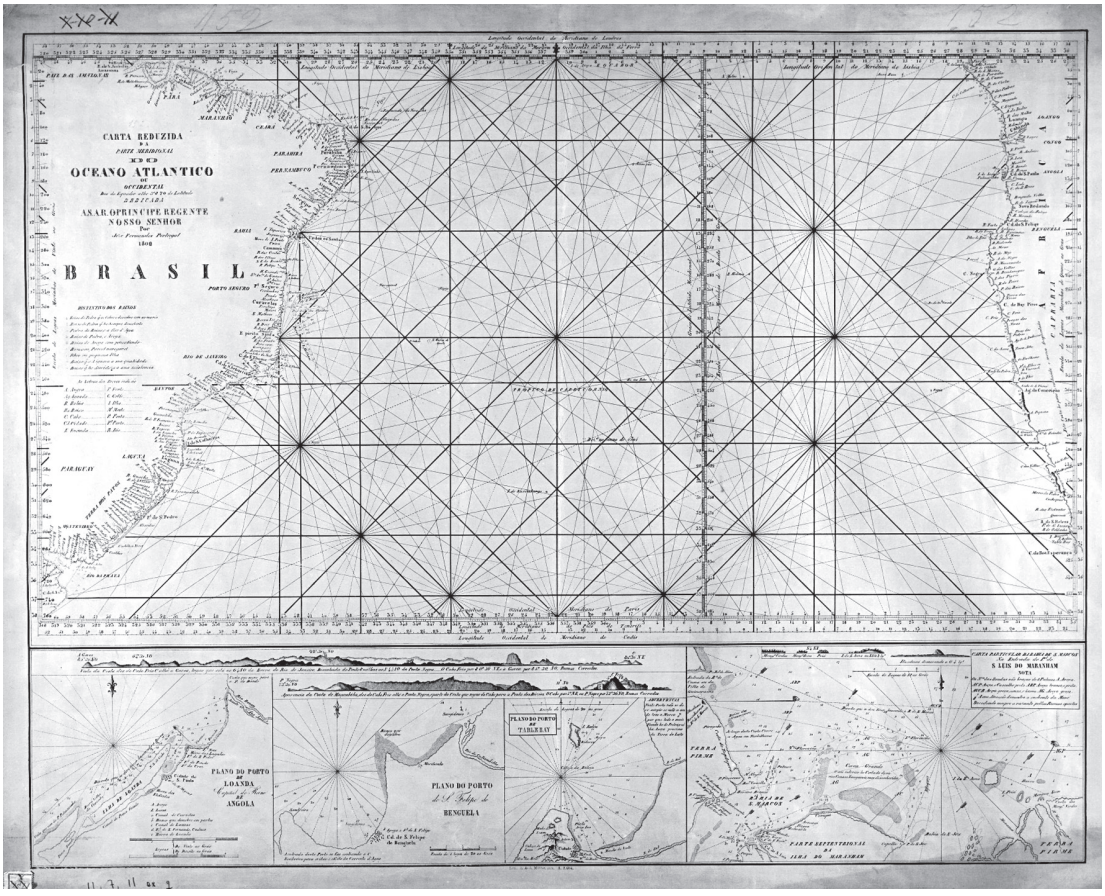
Rigobert Bonne, "Tableaux atlas et cartes de l'Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes (1780)". Paris, Fundação Voltaire, 2010

das, o cartógrafo enumera e situa por meio de latitudes e longitudes as diferentes ilhotas e baixios do Atlântico. Na carta náutica dos dois oceanos, o hidrógrafo teve a preocupação de indicar os nomes dos capitães que os descobriram e a data dos achados, questionando as informações dadas pelos demais cartógrafos, e cita abundantemente os capitães franceses e ingleses, observando a necessidade de atualização dos dados. Quase a totalidade das informações diz respeito às navegações recentes, e menciona a obra do hidrógrafo da Marinha britânica Alexander Dalrymple (1737-1808), cujo roteiro náutico foi traduzido e comentado pelo cartógrafo português Jacinto José Paganino no *Roteiro do Neptuno Oriental para Uso das Cartas de M. Aprés e D'Alrymple* (1783).

Segundo Varnhagen, José Fernandes Portugal tomou parte na Revolução Constitucionalista pernambucana em 1817, tendo sido preso e se suicidado no cárcere em 17 de dezembro daquele mesmo ano (Cortesão, 2009, p. 388). Evaldo Cabral de Mello refere sua participação na redação do programa autonomista, redigido também por Arruda da Câmara e João Ribeiro, que propunha criar uma entidade supraprovincial, englobando as províncias federadas desde Alagoas até a extremidade norte do Ceará (Mello, 2014, pp. 43-4).

Até pelo menos o início do século XIX, os roteiros náuticos portugueses eram uma referência para os navegadores ingleses[18]: *Brazil*

18 Somente em 1795 a monarquia inglesa funda o Serviço de Hidrografia da Royal Navy.



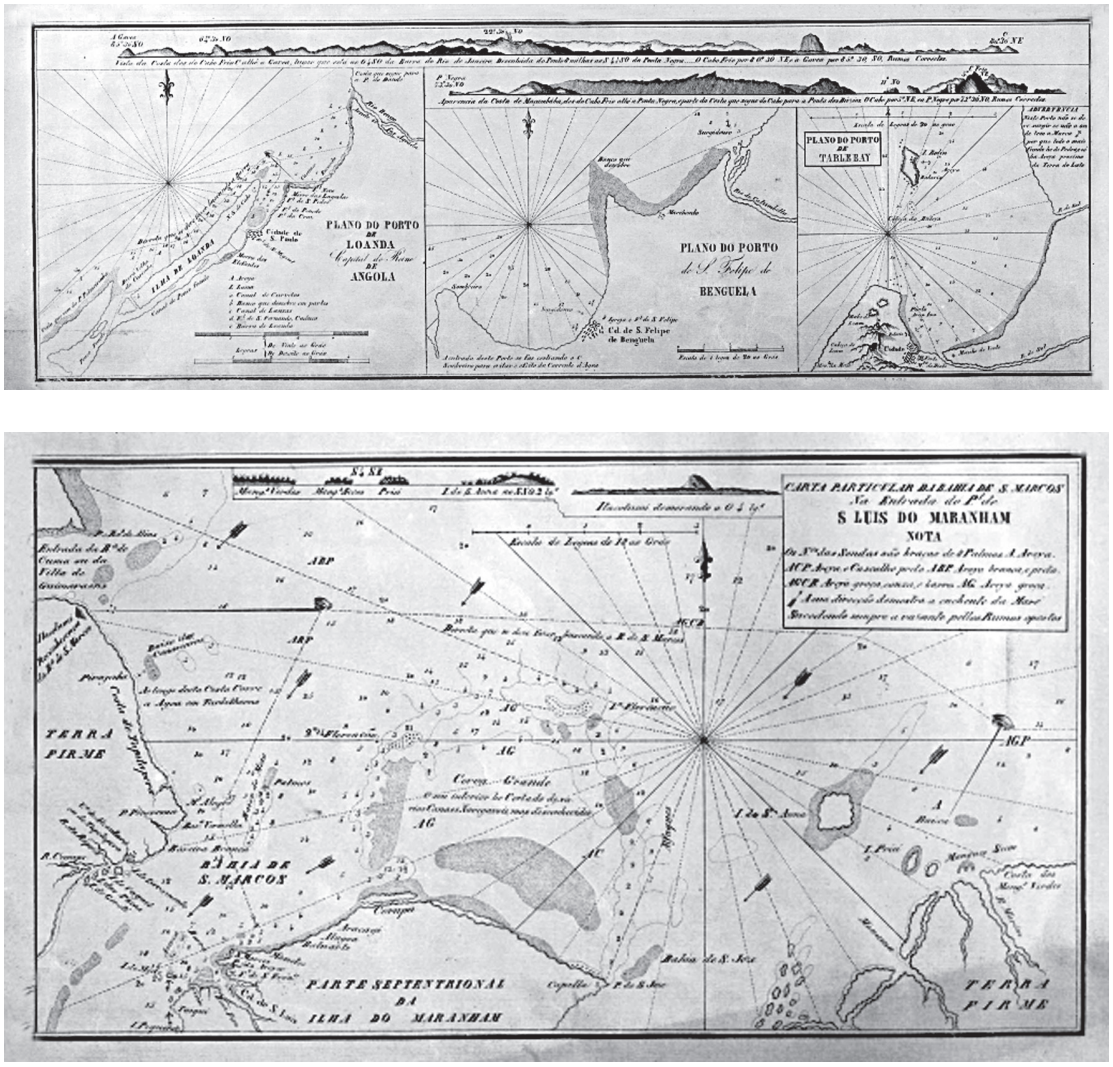
José Fernandes Portugal, "Carta Reduzida da Parte Meridional do Oceano Atlântico: des. do Equador athe 3°8'20'' de latitude c. 1803", 81,2x63,6
Fonte: Fundação Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

Pilots or A Description of the Coast of Brazil, de Manoel Pimentel, foi revisto e reeditado pelos ingleses em 1809. Nessa edição foram acrescentadas informações inéditas da frota inglesa que acompanhou a transmigração da Corte portuguesa ao Rio de Janeiro e traz mapas executados entre 10 e 30 de novembro de 1808, confeccionados sob a pressão dos acontecimentos da instalação da Corte.

Na segunda metade do século XVIII, as revoluções constitucionais e das independências das colônias ibero-americanas deflagraram importantes transformações nos fluxos de informação geográfica entre o Velho e o Novo Mundo. A estreita relação diplomática entre Portugal e Inglaterra permitiu que os ateliês londrinos se tornassem o local de gravação e impressão de mapas baseados na cartografia manuscrita portuguesa (Domingues, 2012). Os cartógrafos franceses, por seu turno, contavam com a informação geográfica produzida pelos espanhóis e hispano-americanos para compor mapas da região do Caribe e das Guianas.

***

Um último exemplo que serve de contraponto à produção cartográfica estatal é uma obra de rara singularidade. Trata-se do *Guia de Caminhantes*, que, salvo engano, é o primeiro atlas manuscrito totalmente executado na cidade de Salvador. Um conjunto de 13 car-

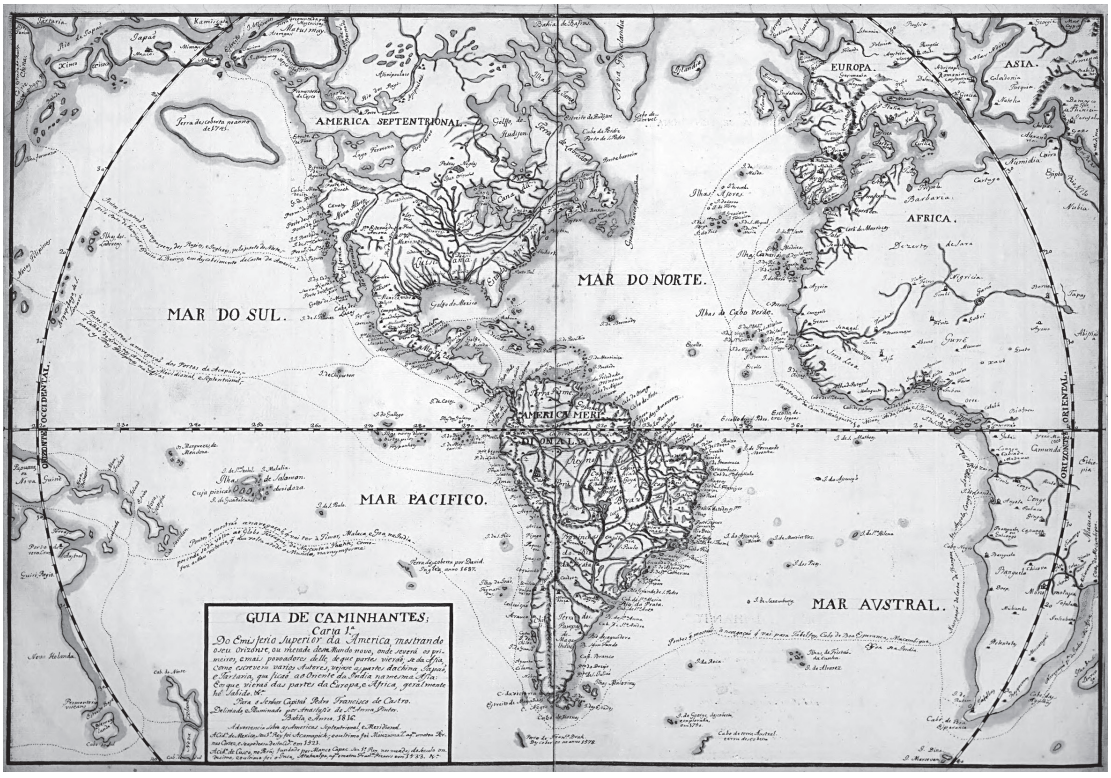


José Fernandes Portugal, detalhe da "Carta Reduzida da Parte Meridional do Oceano Atlântico: des. do Equador athe 3°8'20" de latitude c. 1803"

tas, assinado por Anastácio de Sant'Anna, que refere a si mesmo como o Velho Pardo e se designa "pintor" e não cartógrafo. Datado de 1816, quando a Corte portuguesa já se encontrava no Rio de Janeiro, e à semelhança do atlas da Sociedade Real Marítima e Militar, o exemplar permaneceu inédito e é resultado de um complexo processo de compilação e bricolagem a partir de variadas cartas, oriundas de fontes diversas por ele retrabalhadas.

Anastácio de Sant'Anna intitula seu atlas como *Guia de Caminhantes* e afirma ter como objetivo corrigir os erros feitos pelos engenheiros militares e cartógrafos de gabinete que nunca tinham estado no continente americano. Propõe-se representar o espaço a partir de cálculos baseados em convenções antropométricas, combinados com distâncias e tempos de viagem. O atlas é dirigido a todos aqueles que viajavam a pé. Dedica o seu labor a um capitão-mor e, do que se sabe, este é o único documento cartográfico luso-brasileiro que não foi dedicado a uma autoridade metropolitana ou ao próprio rei.

Trata-se da primeira representação do conjunto das capitanias/províncias brasi-



Anastácio de Sant'Anna, "Guia de Caminhantes", 1817
Fonte: Fundação Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

Anastácio de Sant'Anna, "Guia de Caminhantes", 1817 (detalhe das rotas)
Fonte: Fundação Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

leiras desde a primeira metade do século XVII. Interessa aqui chamar a atenção para o mapa-múndi no qual o continente americano figura no centro, equidistante da África e da Ásia. A redução da dimensão do Oceano Pacífico evidencia a manipulação gráfica, mas o fundamental é que ele identifica as rotas de navegação praticadas pelos portugueses, especialmente aquelas relacionadas com o comércio negreiro no Atlântico Sul. Embora construído sem o rigor matemático dos engenheiros hidrógrafos, como foi o caso de José Fernandes Portugal, o planisfério de Anastácio de Sant'Anna pontilha as principais rotas que vertebravam a navegação no Atlântico Sul: 1) navegação da Costa de Benguela, Angola, Congo, Loango e São Thomé; 2) pontos que mostram a navegação que vai para Table Bay, Cabo da Boa Esperança e Moçambique; e 3) navegação da Costa Malagueta, Mina, Ardra, Calabar, São Thomé e Ilha do Príncipe. O uso intensivo da toponímia autóctone também chama a atenção, por estar em consonância com a metodologia proposta pelos cartógrafos franceses (como era o caso de J. B. B. d'Anville) no que se refere ao uso das línguas nativas para identificação dos nomes dos lugares.

***

As revoluções atlânticas e, mais tarde, a expansão napoleônica e as independências ibero-americanas intensificaram a circulação e a apropriação do conhecimento geográfico entre cartógrafos, por vezes reforçando alianças diplomáticas estratégicas, mas também ultrapassando as fronteiras meramente políticas. Se as guerras napoleônicas terminaram facilitando a partilha e a troca de conhecimento científico, o confisco de uma grande massa de informação geográfica relacionada com a administração colonial e com interesses comerciais tornou-se uma prática comum (Brigola, 2003, pp. 341-61). O trânsito interimperial e transnacional de cartógrafos tornava-se mais intenso nessa altura, de modo que o atlas da Sociedade Real Marítima e Militar é uma expressão do contexto de mudanças geopolíticas, no qual a informação geográfica circulava cada vez mais rapidamente, de um para outro lugar. Um dos aspectos mais notáveis desses artefatos cartográficos é, precisamente, a variedade de modelos e de tradições mobilizadas na produção das imagens gravadas.

Para D. Rodrigo de Souza Coutinho, a guerra europeia era favorável para Portugal e para os seus domínios: "A nação pode justamente duvidar se uma paz absoluta lhe houvera sido mais vantajosa do que a guerra de que não sente os funestos efeitos, com que só vê uma maior estabilidade no seu Governo"[19]. No contexto de guerras interimperiais, novos fluxos de comunicação científica foram estabelecidos, criando oportunidades para atores situados na periferia dos "centros de cálculo"[20], inclusive na distante Cuiabá ou na cidade de Salvador. Nessa brecha criada pela conjuntura bélica, a cartografia do Atlântico Sul transformou-se em moeda de troca de relevância não apenas geoeconômica e científica, mas também um dispositivo da memória multissecular das travessias forçadas no Atlântico Sul.

19 Discurso feito a D. Rodrigo de Souza Coutinho, 22 de dezembro de 1798 (Diniz e Silva, 1993, p. 183).

20 A expressão se refere ao conceito de Bruno Latour (2004) para designar o processo de acumulação de conhecimento em certos nós de redes de informação assimetricamente constituídas.

BIBLIOGRAFIA

ALADRÉN, Gabriel. *Sem Respeitar Fé Nem Tratados: Escravidão e Guerra na Formação Histórica da Fronteira Sul do Brasil (Rio Grande de São Pedro, c. 1777-1835)*. Tese de doutorado. Universidade Federal Fluminense, 2012.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. "L'Atlantique de Bahia: rivalités portugaises et luso-brésiliennes dans l'Atlantique Sud à l'époque du marquis de Pombal", in Dennis Rolland (org.). *Pour l'histoire du Brésil: hommage à Katia de Queirós Mattoso*. Paris, s.e., 2000, pp. 331-43.

_____. "Prefácio: O Rio de Janeiro e o Atlântico", in Lorelay Kury; Heloisa Gesteira. *Ensaios de História das Ciências no Brasil*. Niterói, s.e., 2012.

_____. "The Ethiopic Ocean – History and Historiography 1600-1975", in *Portuguese Literary & Cultural Studies*, n. 27, s.e., 2014.

_____. *O Trato dos Viventes*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000, pp. 96-105.

BETZ, Richard L. (org.). *The Mapping of Africa. A cartobibliography of Printed Maps of the African Continent to 1700*. Goy-Houten, HES & De Graaf, 2007.

BOXER, C. R. *O Império Marítimo Português (1415-1825)*. Trad. Inês Silva Duarte. Lisboa, Edições Setenta, 1991.

BRIGOLA, João Carlos Pires. *Coleções, Gabinetes e Museus em Portugal no Século XVIII*. Lisboa, Gulbekian, 2003.

CALDAS, José António. *Noticia Geral de Toda esta Capitania da Bahia desde o Seu Descobrimento até o Presente Ano de 1759*. Edição fac-similar. Salvador, Typografia Beneditina, 1951.

CARREIRA, Antonio. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*. São Paulo, Nacional, 1988.

_____. *As Companhias Pombalinas*. Lisboa, Presença, 1983.

CORTESÃO, Jaime. *O Brasil nos Velhos Mapas*. Lisboa, Casa da Moeda, 2009.

COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2002.

CUNHA, D. Luís da. "Carta de 1725", in Abílio Diniz Silva (ed.). *Instruções Políticas*. Lisboa, CNCDP, 2001.

CURTO, Diogo Ramada. *Iluminismo e Projectos Coloniais para Angola (1797-1802)*, in Ana Paula Megiani e Ermelinda Pataca (eds.). Frei Veloso e a Tipografia do Arco do Cego (no prelo).

DIAS, Manuel Nunes. "A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1756-1778)", in *Revista de História*. São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas-USP, 1971.

DINIZ E SILVA, Andrée Mansuy. *Souza Coutinho (D. Rodrigo de). Textos Políticos, Económicos e Financeiros*. Lisboa, Banco de Portugal, 1993.

_____. *Portrait d'un homme d'Etat. D. Rodrigo de Souza Coutinho, comte de Linhares (1755-1812)*. T. I: *La formation d'un homme d'Etat (1755-1796)*. T. II. *L'homme d'Etat (1796-1812)*. Paris, Centre Culturel Calouste Gulbenkian/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos, 2003-2006.

DOMINGUES, Angela. *Monarcas, Ministros e Cientistas. Mecanismos de Poder, Governação e Informação no Brasil Colonial*. Lisboa, Cham, 2012.

FERREIRA, Victor Bertocchi. "A Representação da Economia Açucareira e do Tráfico de Escravos na Cartografia Neerlandesa do Século XVII". 3º Relatório de Iniciação Científica para Fapesp, 2013.
FREITAS, Serafim de. *Do Justo Império dos Portugueses*. Ed. Miguel Pinto de Meneses. Lisboa, Inic, 1983.
FURTADO, Júnia Ferreira. *Oráculos da Geografia Iluminista*: *Dom Luís da Cunha e Jean Baptiste Bourguignon d'Anville na Construção da Cartografia do Brasil*. Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2012.
_____. *The Map That Invented Brazil*. Rio de Janeiro, Versal, 2013.
_____. "Envolving Ideas: J. B. B. d'Anville's Maps of Southern Africa 1725-1749", in *Imago Mundi*, v. 69, 2017, pp. 202-215.
GARCIA, João Carlos; FRIAS, Guillermo Arturo Medina. "El Atlántico Central del Ingeniero Geógrafo La Rouge (1779)". Comunicação inédita apresentada no V Simpósio Ibero-Americano de História da Cartografia. Bogotá, setembro de 2014.
GESTEIRA, Heloisa M. "Da Liberdade dos Mares: Guerra e Comércio na Expansão Neerlandesa para o Atlântico", in *Revista de História*, v. 154. São Paulo, FFLCH-USP, 2006, pp. 221-49.
HOFMANN, Catherine (dir.) *Artistes de la carte*. Paris, Editions Autrement, 2012.
KANTOR, Iris. "Soberania e Territorialidade Colonial: Academia Real de História Portuguesa e a América Portuguesa (1720)", in Andréa Carla Doré; Antonio Cesar de Almeida Santos. *Temas Setecentistas: Governos e Populações no Império Português*. Curitiba, Araucária, 2009, pp. 233-9. Disponível em: http://www.humanas.ufpr.br/portal/cedope/files/2011/12/Soberania-e-territorialidade-colonial-Iris-Kantor.pdf. Acesso em: 1º/7/2017.
KOEMAN, Cornelis et al. "Commercial Cartography and Map Production in the Low Countries, 1500 – ca.1672", in David Woodward (org.). *The History of Cartography, volume III. Cartography in the European Renaissance. Part 2*. Chicago/Londres, The University of Chicago Press, 2007.
LATOUR, Bruno. *Ciência em Ação*. São Paulo, Unesp, 2004.
LOIS, Carla; GARCIA, João Carlos. "Do Oceano dos Clássicos aos Mares dos Impérios: Transformações Cartográficas do Atlântico Sul", in *Anais do Museu Paulista*, v. 17, 2009, pp.15-37.
MAURO, Frédéric. *Portugal, Brasil e o Atlântico: 1570-1670*. Lisboa, Estampa, 1989.
MCCLELLAN III, James; REGOURD, François. "The Colonial Machine in Action – The Conquest of Space", in *The Colonial Machine*. Turnhout, Brepols Publishers, 2011.
MELLO, Evaldo Cabral de. *A Outra Independência: Federalismo Pernambucano de 1817 a 1824*. São Paulo, Editora 34, 2014.
MELO, D. Miguel Antônio de. "Oficio ao Vice-Rei do Brasil, datado de 8 de Novembro de 1799", in *Arquivos de Angola*, v. III, n. 13 e 14, 1946.
MOTA, Avelino Teixeira da. *A Cartografia Antiga da África Central e a Travessia entre Angola e Moçambique, 1500-1860*. Lourenço Marques (Maputo), Sociedade de Estudos de Moçambique, 1964.
_____. *D. Luís da Cunha e a Carta da África Meridional de Bourguignon d'Anville*. Lisboa, 1962.
NOVAIS, Fernando A.; FALCON, Francisco. "A Extinção da Escravatura Africana em Portugal no Quadro da Política Pombalina", in Fernando Novais. *Aproximações: Estudos de História e Historiografia*. São Paulo, Cosac Naify, 2005, pp. 83-105.

OLIVEIRA, Mário Mendonça de. "Sargento-mor José Antônio Caldas, um Professor", in *Anais do IV Congresso de História da Bahia*. Salvador, IHGB, 2002.

PAGDEN, Anthony. "Commerce and Conquest: Hugo Grotius and Serafim de Freitas on the Freedom of the Seas", in *Mare Liberum*, v. 20, s.e., 2000, pp. 33-55.

PELLETIER, Monique. *Cartographie de la France et du monde: de la Renaissance au Siècle des lumières*. Paris, Bibliothèque Nationale de France, 2001.

PINHEIRO, José Feliciano Fernandes (Visconde de São Leopoldo). *Annaes da Provincia de S. Pedro*. Rio de Janeiro, 1839.

POMBO, Nivia. *O Palácio de Queluz e o Mundo Ultramarino: Circuitos Ilustrados (Portugal, Brasil e Angola – 1796-1803)*. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, Universidade Federal Fluminense, 2013.

RIBEIRO JUNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)*. São Paulo, Hucitec, 1996.

RICHARDON, D.; ELTIS, David. *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*. New Haven, Yale University Press, 2010.

RODRÍGUEZ, Antonio Acosta; GONZÁLEZ, Adolfo; VILAR, Enriqueta Vila. *La Casa de Contratación y la Navegación y Comercio entre España y las Indias*. Sevilha, CSIC, 2003.

SANTOS, Catarina Madeira. *Angola Não É Feitoria… É Reino… Pode Ser Império – Poderes Africanos e Governo Polido (1750-c.1800)*. Tese de doutorado. Lisboa/Paris, Universidade Nova de Lisboa/EHESS, 2005.

SILVA, Ana Cristina Nogueira da; GRINBERG, Keila. "Soil Free from Slaves: Slave Law in late 18th – Early 19th Century Portugal", in Sue Peabody; Keila Grinberg. *Free Soil in the Atlantic World*. London/New York, Routledge, 2015.

VERGER, Pierre. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos Séculos XVII a XIX*. São Paulo, Corrupio, 1987.