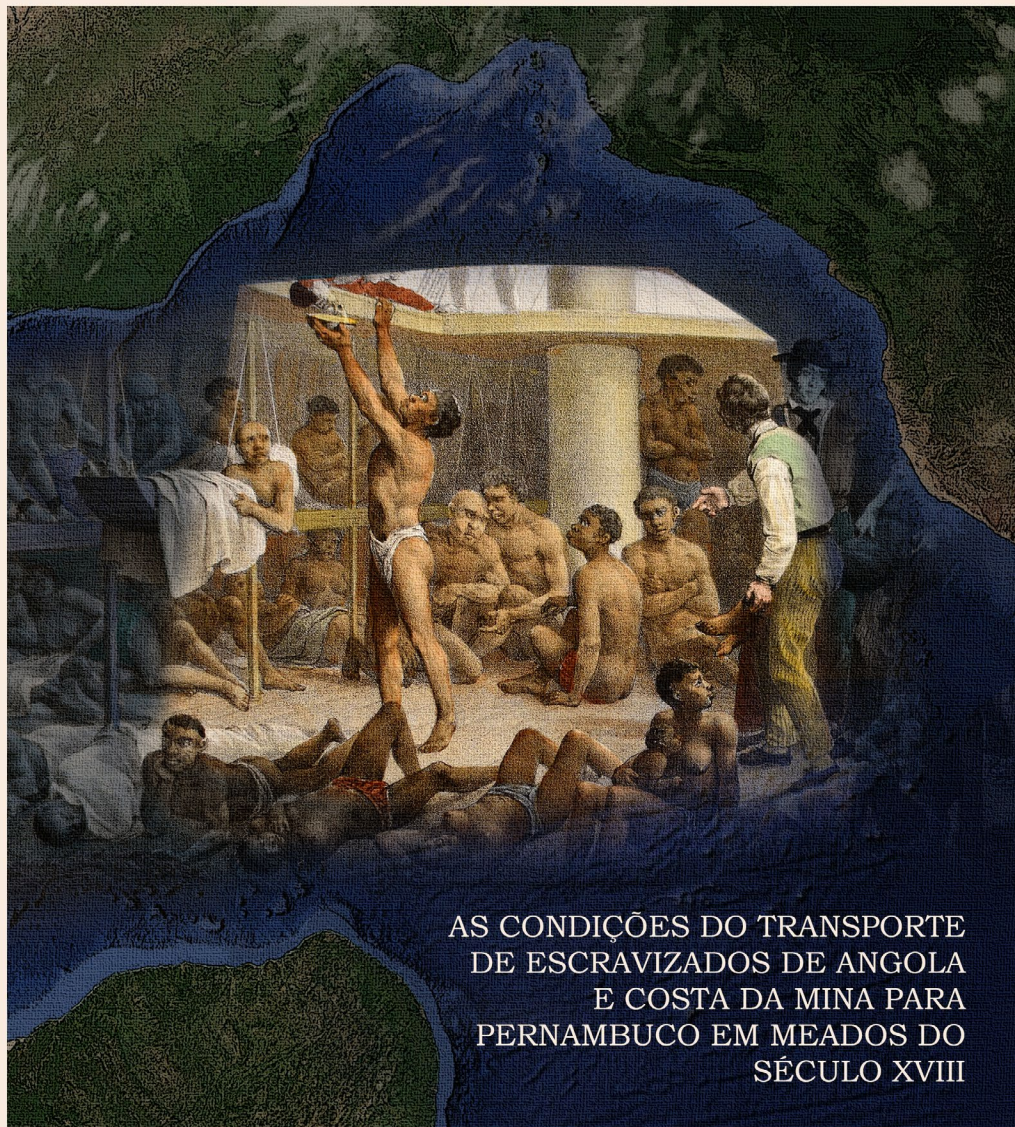


IMPÉRIO ULTRAMARINO PORTUGUÊS E A LEI DAS ARQUEAÇÕES



AS CONDIÇÕES DO TRANSPORTE
DE ESCRAVIZADOS DE ANGOLA
E COSTA DA MINA PARA
PERNAMBUCO EM MEADOS DO
SÉCULO XVIII

Erykles Natanael de Lima Vieira

Erykles Natanael de Lima Vieira

IMPÉRIO ULTRAMARINO PORTUGUÊS E A LEI DAS ARQUEAÇÕES:

AS CONDIÇÕES DO TRANSPORTE DE ESCRAVIZADOS DE ANGOLA E
COSTA DA MINA PARA PERNAMBUCO EM MEADOS DO SÉCULO XVIII



Campina Grande - PB

2024

EDITORA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE – EDUEFG
atendimento@editora.ufcg.edu.br

Prof. Dr. Antônio Fernandes Filho
Reitor

Prof. Dr. Mario Eduardo Rangel Moreira Cavalcanti Mata
Vice-Reitor

Prof. Dr. Bruno Medeiros Roldão de Araújo
Diretor EDUEFG

Simone Cunha
Revisão

Yasmine Lima
Diagramação

João Vítor Pereira da Silva
Capa

CONSELHO EDITORIAL

Erivaldo Moreira Barbosa (CCJS)
Janiro Costa Rego (CTRN)
José Wanderley Alves de Sousa (CFP)
Marcelo Bezerra Grilo (CCT)
Mário de Sousa Araújo Filho (CEEI)
Marisa de Oliveira Apolinário (CES)
Naelza de Araújo Wanderley (CSTR)
Andréa Maria Brandão Mendes de Oliveira (CCTA)
Rogério Humberto Zeferino Nascimento (CH)
Saulo Rios Mariz (CCBS)
Valéria Andrade (CDSA)

V658i Vieira, Erykles Natanael de Lima.
Império ultramarino português e a lei das arcações: as condições
do transporte de escravizados de Angola e Costa da Mina para
Pernambuco em meados do século XVIII [recurso eletrônico] / Erykles
Natanael de Lima Vieira. – Campina Grande: EDUEFG, 2024.
237 p. : il. color.

E-book (PDF)
ISBN 978-85-8001-297-2

1. História do Brasil Colônia. 2. História da África. 3. Sistema de
Arcação. 4. Transporte de Africanos. 5. Transporte de Pessoas
Escravidadas - Século XVIII. I. T título.

CDU 94(81:6).02/.03(043)

SUMÁRIO



APRESENTAÇÃO	7
CAPÍTULO I	33
AMÉRICA PORTUGUESA: CRISE, LEGISLAÇÃO E BUROCRATIZAÇÃO	
DO COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVIZADOS	
PORTUGUESES E AS SUAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS:	
ACORDOS, LUCROS E COFRES SEM DINHEIRO	44
LEI DAS ARQUEAÇÕES DE 1684	63
CAPÍTULO II	81
TÁTICAS DE DESCUMPRIMENTO DA LEI DAS ARQUEAÇÕES NA	
CAPITANIA DE PERNAMBUCO, NO SÉCULO XVIII	
TÁTICAS DE DESCUMPRIMENTO DA LEI DAS ARQUEAÇÕES NA	
CAPITANIA DE PERNAMBUCO, NO SÉCULO XVIII	83
AFRICANOS ERAM REPRESENTADOS COMO “SINÔNIMO DE ESCRAVIZADO”	84
EMBARCAÇÕES UTILIZADAS NO TRANSPORTE DE ESCRAVIZADOS	92
OPERAÇÕES DE CARREGAMENTO DAS EMBARCAÇÕES	104
APLICABILIDADE DA LEI DAS ARQUEAÇÕES DE 1684	113


CAPÍTULO III	137
PROBLEMATIZAÇÕES E SITUAÇÕES DOS CATIVOS NOS PROCESSOS DE TRANSPORTE TRANSATLÂNTICO RUMO AOS PORTOS DA AMÉRICA PORTUGUESA	
LIBERDADE E CATIVEIRO	139
COSTA DA MINA E ANGOLA, REGIÕES DE COMÉRCIO LUSO-BRASILEIRO	154
ACONDICIONAMENTOS E TRANSPORTE DOS CATIVOS NAS EMBARCAÇÕES	166
EXPERIÊNCIA E SUBALTERNIDADE DOS ESCRAVIZADOS AFRICANOS	180
CONTRIBUIÇÕES DA LEI DAS ARQUEAÇÕES PARA A DIMINUIÇÃO DA MORTALIDADE NAS EMBARCAÇÕES	200
CONSIDERAÇÕES FINAIS	207
FONTES	217
REFERÊNCIAS	219
ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES	233
ÍNDICE DE TABELAS	235
SOBRE O AUTOR	237

APRESENTAÇÃO



Despesa certa a viagem das embarcações de Angola para Pernambuco, em que não pode haver diferença na sua importância, mas que tão somente a respeito daquelas que, por serem mais pequenas, necessitam de menor número de marinheiros, além do que corresponde dos mantimentos de aguada, e lenha, e mais miudezas a cada cabeça de escravos, que vais computada pelo número de cem na relação do navio.¹

Um trabalho historiográfico marca um ponto de vista do historiador, que usa os mecanismos da operação historiográfica para lançar luz sobre discussões que, muitas vezes, são despercebidas, invisibilizadas, silenciadas, esquecida por grupos, pessoas ou mesmo pela própria sociedade, que não quer problematizá-las. O papel do historiador, cita Peter Burke, “é fazer lembrar aquilo que a sociedade quer esquecer”², mesmo sabendo que isso pode trazer desagradados, dor, sofrimento. A história como ciência tem o poder e o dever de fazer, a partir das suas possibilidades epistemológicas, com que a sociedade reflita criticamente sobre aspectos que se fazem normais, de falas que



1 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU_ACL_CU_CX.87. D. 07129.

2 . Soares (2019).

pregam ou reafirmam pensamentos, ideias, ações, conclusões, que já foram experienciadas no passado e que legaram povos, etnias, civilizações e sociedades ao antagonismo.

Mas, antes de adentrar o tema de fato, a escrita do historiador é uma escrita que, muitas vezes, parte de uma insatisfação, um incômodo sobre o que está posto. E, no meu caso, parte também de questão afetiva e sentimental. Resgato a parte que me toca para realizar este trabalho: as minhas memórias e a parte fundante que me mobiliza nesta escrita. Minha relação com a ancestralidade, em especial, com as lembranças do meu avô, Sebastião Ricardo de Lima, homem negro, neto de ex-escravizados, que, durante boa parte da sua juventude, morou e trabalhou na localidade onde seus pais e avós moraram, na zona rural de Areia - Paraíba, região esta que, durante muitos séculos e com pouca força nos dias atuais, tinha uma economia voltada ao engenho de cana-de-açúcar.

Essas inquietações da vivência dos meus antepassados e a observação do racismo no tempo presente me fizeram voltar o olhar para o estudo da escravização negra, do transporte dos cativos e da Lei das Arqueações de 1684. A Lei das Arqueações de 1684 foi o primeiro regulamento em forma de lei do Estado Português que visava controlar o transporte de cativos. A lei, em tese, organizaria em toneladas o quanto de escravizados e outros gêneros cada tipo de embarcação poderia transportar. Segundo Erykles Natanael de Lima Vieira, havia, desde 1663, um regulamento que taxava a venda de escravizados, mas que não tinha força de lei; então foi substituído, em 1684, pela Lei das Arqueações.³ Também houve, em 1607, uma recomendação do governador de Angola com algumas restrições para impedir a superlotação das embarcações. Já em

3 . Vieira (2021, p. 14).

1684, D. Pedro II de Portugal “renovou e ampliou o alvará de 1609 e os sucedâneos de 1664, a certa do problema”.⁴

A partir da investigação para o trabalho monográfico, consegui realizar meu trabalho de conclusão de curso intitulado Administração Colonial e Sistema de Arqueações: comércio de escravizados entre Costa da Mina e Angola para Pernambuco na metade do século XVIII, sob orientação da professora Dra. Juciene Ricarte Apolinário.

Com esses estudos durante a graduação, consegui ampliar meu estudo originário, que foi a escrita monográfica, além de estudar o sistema de arqueação e as condições do transporte de africanos escravizados. Este trabalho busca problematizar a legislação do transporte de africanos escravizados de Angola e Costa da Mina para Pernambuco, refletindo sobre a implementação e a transgressão das arqueações das embarcações empregadas no comércio de africanos escravizados dos portos originários até os destinatários; debatendo também sobre as condições aos quais os africanos eram expostos durante a travessia, o planejamento, a compra dos cativos e a travessia no Atlântico; bem como pensando nas experiências a que esses escravizados estavam expostos durante o transporte.

Este livro busca lançar mais luz sobre a temática da administração portuguesa no trato do comércio de escravizados, buscando evidenciar mulheres, crianças e homens que, do passado distante, vivenciaram o processo de dominação e/ou subjugação, todavia, não esquecidos. Não esquecidos pela História, como autores do seu tempo, muitos silenciados, mas, pelos rastros do passado, são problematizados suas vivências, dores, agonias e clamores.



4 . Salvador (1981, p. 101).

O ano de 1988 marcou o centenário da assinatura da Lei Áurea, e a historiografia brasileira volta seu olhar com mais atenção para a problematização da escravização negra moderna, com quase 35 anos passados, a partir dos avanços historiográficos e epistemológicos, de debate e investigação científica sobre o tema da escravização na América Portuguesa. Faz-se necessário aprofundar-se mais nessa temática, não só para educarmos as nossas sociedades, mas também para mitigarmos falas simplistas sobre a temática da escravização negra e os preconceitos raciais e sociais, que são consequência daquele tempo histórico, mas que ainda ressoam no tempo presente, como, por exemplo, para que falar da escravização negra, se eram os próprios africanos que, há muitos anos, antes da escravização moderna, já escravizavam seus semelhantes? Além de tirar toda a responsabilidade do debate racial, econômico e social, que legitimou toda a escravização negra moderna, imposta pelos europeus, em especial, os portugueses.

Muitos, hoje em dia, têm uma visão distorcida sobre os africanos que foram escravizados, negando todo o sofrimento, negando o direito a reparação histórica. Esses preconceitos dificultam a ressignificação dessa memória coletiva sobre a escravização negra, que se faz necessário ser desmistificada do senso comum, para quebrar esse ciclo de marginalização do povo africano e do povo negro ontem e hoje.

Com a citação inicial, através da narrativa desse documento, não só os portugueses iam à África, neste caso, a Angola, antigo reino de Ndongo, em grandes quantidades, mas também quando a “carga” humana era pequena, havia uma logística que dava base para o transporte dos africanos escravizados, homens, mulheres e crianças que, em sua maioria, não tinham direito de ter seu presente e seu futuro, a partir das suas escolhas, mas eram postos à

submissão de homens brancos europeus. A partir da captura desses homens, mulheres e crianças pelos portugueses, passavam estes cativos agora a ser lucro e eram transportados acondicionados em embarcações, muitas vezes, sem a possibilidade mínima de alimentos, sendo dado água para beber em quantidade calculada para ter o necessário à sua sobrevivência. Mas e se faltassem condições de mantimentos e água? E se morressem mais africanos na travessia? Ou se comprassem mais africanos para compensar tais mortes durante o transporte? Será que a comida que a embarcação levava daria para sustentar os escravizados durante a travessia? Havia alguma lei que regulamentava o transporte de escravizados? Qual a real finalidade das arqueações?

É isso que vamos problematizar durante esta escrita, pensando em algumas questões que envolvem os processos de travessia forçada dos africanos para a América Portuguesa, mais especificamente os modos de preparações dos transportes para a travessia atlântica, o acondicionamento de homens, mulheres e crianças africanas nas embarcações que saíam de Angola e Costa da Mina, abarrotadas de escravizados, para a Capitania de Pernambuco nos fins do século XVIII. Observando os portos de origem e de destino, compreendendo as narrativas postas nos documentos analisados e as anuências, diferenças no emprego da lei vigente que regulava e ordenava o transporte de cativos nas diferentes capitanias, vamos descobrir como se davam a preparação, o transporte e o arcabouço administrativo e legislativo que estava por trás do comércio de escravizados de Angola e Costa da Mina para Pernambuco.

Escolhemos Costa da Mina e Angola porque algumas embarcações que saíam de Angola, às vezes, faziam aportamentos em outros portos, como o da Costa da Mina, o que era comum apesar da distância entre os portos, pois, às vezes, os portugueses

poderiam trazer escravizados de outros portos da costa africana numa mesma viagem. Outro aspecto também sobre a escolha da Costa da Mina e de Angola se dá em face de que, até meados do século XVIII, os escravizados vindos de África para Pernambuco vinham da Costa da Mina e depois foram substituídos por escravizados oriundos de Angola. Como aconteceu no caso da capitania da Bahia, segundo Daniele dos Santos Sousa, que, apesar de receber muitos escravizados do centro africano, saídos de Angola, ainda recebeu, até 1770, escravizados oriundos da Costa da Mina⁵. Já segundo Maria Celeste Gomes da Silva, no caso da Capitania do Maranhão⁶, a maioria dos africanos escravizados trazidos para o Maranhão, nos fins do XVIII, eram da Senegâmbia e da Costa da Mina, sendo este último sobrepujado por Angola.

A escolha da capitania de Pernambuco como estudo deste livro se deu por entendermos que precisávamos adentrar mais profundamente as documentações das arqueações feitas naquele espaço territorial, mesmo tendo a possibilidade de abrirmos nosso espaço geográfico. Voltamos assim nosso olhar para essa capitania, a segunda maior Capitania do Norte a receber escravizados e uma das principais Capitanias da América Portuguesa.

A escolha do espaço temporal também se deveu à documentação usada neste trabalho, registrada na metade do século XVIII, na capitania de Pernambuco. O recorte temporal nos propicia estudar as relações internas do comércio de escravizados, como as influências externas diretas e indiretas, já que o comércio de escravizados fazia parte de um mundo ocidental, no qual se convencionou, através de narrativas e explicações palpáveis para a época,

5 . Sousa (s.d.).

6 . Silva (2010).

que homens de pele negra eram inferiores por natureza⁷. Como também na própria formação da Lei das Arqueações de 1684, que visava regulamentar esse comércio.

Este trabalho se insere, portanto, na historiografia brasileira ao debater as relações que havia no cotidiano do transporte de escravizados, nas normas, regulamentos e imposições de leis, assim como nas suas transgressões e nas experiências dos escravizados nas embarcações. Observam-se também as trajetórias de homens, mulheres e crianças condicionadas à condição de bem material e de valor econômico agregado, daí parte para uma análise antropológica e da psique humana, para entender como as convenções, as convicções culturais e sociais viam o africano negro de forma diferente do europeu. Isso também, projetado em uma ideia de civilidade a partir do olhar eurocêntrico, vai proporcionar, como matéria final, um lucro resultante desses modos de comércio da venda desses indivíduos.

Para nos ajudar em uma melhor análise, trabalhamos com o conceito de Estratégia e Tática, formulada por Michel Certeau⁸; utilizamos esse conceito para vislumbrar as estratégias utilizadas pela Coroa Portuguesa para ordenar o comércio de escravizados, através de uma legislação que proporcionaria uma organização no transporte transatlântico de cativos. Já conseqüentemente, as táticas são problematizadas a partir das ações empregadas pelos contratantes e mercadores de escravizados, das tentativas assertivas ou não em transgredir a lei vigente das arqueações das embarcações, tendendo a um lucro com esse comércio. O conceito de Estratégia e Tática é, para nós, um norte ao pensarmos como

7 . Costa e Silva (2011).

8 . Certeau (1998).

esse elo mais “fraco”, o dos contratantes e mercadores, conseguia contrapor o Império Ultramarino Português, que tinha, em sua estrutura motora, a organização do comércio de escravizados e também a tentativa de ganhar mais impostos com o comércio de cativos. Certeau conceitua a estratégia desta forma:

Chamo de estratégias o cálculo (ou a manipulação) das relações de forças que se torna possível a partir do momento em que um sujeito de querer e poder (uma empresa, um exército, uma cidade, uma instituição científica) pode ser isolado. A estratégia postula um lugar suscetível de ser circunscrito como algo próprio e ser a base de onde podem gerir as relações com a exterioridade de alvos ou ameaças [...].⁹

Quando membros do governo português começaram a perceber que o comércio de escravizado não tinha uma organização na sua estrutura, na qual não existia um regulamento que fizesse com que o próprio Império gerenciasse, de forma efetiva, o comércio, então pensou-se de forma estratégica de se colocar um mecanismo regulador e tirar desse mercadejo um meio de lucrar e tentar efetivamente uma racionalização do transporte de escravizados para uma melhor lucratividade. Sendo assim, a Lei das Arqueações nada mais é que uma organização do transporte dos escravizados a partir de um marco legal, a partir de uma lógica comercial, pois as embarcações só poderiam trazer a quantidade de escravizados que poderiam comportar nas embarcações específicas para tal finalidade. O que antes não era seguido, como dizem alguns relatos que vamos ver nos capítulos deste livro, pois essa maneira ordena-

9 . Certeau (1998, p. 99).

da do transporte era uma tentativa de retirada do lucro, em cima de uma racionalização econômica durante a travessia do Atlântico.

Essas estratégias formuladas não foram aceitas de forma homogênea ou de bom grado, pelo contrário, elas foram recebidas com certa indignação e oposição. Frente ao poder das estratégias que geralmente é imposto por pessoa ou organismo de poder, contra o qual não se pode combater de igual para igual, são formuladas táticas, que são modos empregados pelos indivíduos insatisfeitos com as ações das estratégias, como no caso da Lei das Arqueações. São formulados alguns tipos de resistências e transgressões frente às estratégias a fim de sobrepujá-las. Certeau conceitua as táticas da seguinte forma:

[...] a ação calculada que é determinada pela ausência de um próprio. [...] A tática não tem lugar se não o do outro. E isso deve jogar como o terreno que lhe é imposto, tal como o organiza a lei de uma força estranha.¹⁰

Com isso, podemos vislumbrar, através do conceito de tática, como os mercadores de escravizados tentaram sobrepujar a Lei das Arqueações de 1684, assim como formular táticas que pudessem lhes dar uma maior lucratividade no comércio, uma vez que este havia sido engessado com a Lei das Arqueações, que colocava barreiras e ordenamentos, como a listagem obrigatória de mantimentos e suprimentos para mercadores e escravizados durante a viagem, como também espaço para os escravizados respirarem, etc. Tudo isso era transgredido de forma quase constante, a fim de

10 . Certeau (1998, p. 100).

reduzir os custos de ir à África e trazer escravizados por um menor preço e assim maximizar os ganhos.

Outro conceito que vamos trabalhar neste texto é o conceito de experiência. Este foi um conceito sobre o qual tive muita dificuldade de refletir, solicitei várias opiniões a diversos professores sobre o meu questionamento, pois era um conceito no qual eu precisava pensar neste texto. Como trabalhar a experiência desses escravizados se eu não estava lá para saber quais emoções eles esboçavam, se eles não deixaram registros escritos acerca do seu ponto de vista sobre o que passaram na travessia do Atlântico, ou o que eles sentiram durante o período de transporte. Mas, para mim, isso não deveria ser um empecilho, pois eu precisava tornar essa documentação dura, de dados numéricos, toneladas e medidas, em coisas palpáveis para entendermos a quais situações esses indivíduos africanos estavam expostos.

O filósofo Jorge Larrosa Bondía, em conferência na Universidade Estadual de Campinas, Campinas - SP, Brasil, refletiu sobre o que é *experiência*, que, segundo ele, “é aquilo que nos toca, que nos acontece, o que nos passa”¹¹. Esse foi o lastro que eu precisava para compreender como foram as possíveis experiências desses escravizados, por mais que não houvesse uma escrita direta sobre os seus reais sentimentos, angústias, aflições e dores. Toda a narrativa dos ofícios sobre os maus-tratos, as más condições de transporte e de sobrevivência, se não forem consideradas em como esses escravizados africanos absorviam esse cárcere, podemos cair mais uma vez na coisificação desses indivíduos, dos quais, nessa mesma época passada, dizia-se não ter sentimentos e emoções.

11 . Bondía (2002).

Outro conceito que trazemos para nossa escrita livro é o conceito de *subalternos*, pensado por Agata Bloch. A autora faz um estudo profundo da epistemologia do conceito e traz, especificamente em seu estudo, quem eram os grupos subalternos da sociedade colonial portuguesa. Segundo Bloch:

Os subalternos são caracterizados e divididos, de forma convencional, em “minorias religiosas”, apresentadas por infiéis, judeus e cristãos-novos, “minorias étnicas”, compostas por ciganos e indígenas brasileiros, “divisões raciais”, “status social”, nomeadamente escravizados e forros, “gênero” e o último grupo apresentado pelos “miseráveis”, “Império Sombra” e aqueles perseguidos pelos crimes cometidos.¹²

Nota-se que o escravizado está no grupo dos subalternos, que é caracterizado por todos notadamente citados acima como aqueles indivíduos pertencentes a esse grupo de *subalternos* que, na maioria das vezes, não tinham a capacidade de ascender ao poder, nem ter sua voz ouvida pelos grupos superiores. Mas isso não quer dizer que esses grupos, assim como os escravizados, não encontrassem formas de agenciamento e resistência perante o poder metropolitano, colonial ou senhorial.

No tocante à historiografia negra, pouco se produzia para além do quantitativo de análise marxista, isso começa a mudar nos fins dos anos 1970, como observa Thornton em *A África e os africanos na formação do mundo atlântico*¹³. É o momento em que os franceses, em especial Fernand Braudel, volta o seu olhar para a África

12 . Bloch (2022, p. 26).

13 . Thornton (2004).

Atlântica no momento histórico africano de libertação e independência dos países europeus, mas ainda com pouca profundidade, porém ele consegue mudar a “maneira que as regiões eram definidas, introduzindo um conceito de história integrada ao mar”¹⁴. Thornton também traz um estudo concatenado, mostrando as influências culturais e sociais que havia nessa relação da África com os outros continentes no que tange ao comércio de escravizados e ao desenvolvimento mundial, chamando a atenção para os fatores econômicos, sociais e culturais do mundo atlântico e as inter-relações entre esses aspectos. Ele abarca um estudo de longa duração, de 500 anos de formação desse atlântico. Outros autores pesquisaram o Atlântico como Pierre Chaunu, Hugette Chaunu, Frédéric Mauro, Vitoriano Magalhães-Godinho, mas, segundo o autor, era muito difícil para eles falarem da África Atlântica, pois ainda analisavam a partir do olhar europeu, por isso não havia uma profundidade nas suas obras. Apesar desse distanciamento, esses autores contribuíram com seus estudos e foram, de certo modo, pioneiros ao falar de África, pois observaram as questões de comércio de escravizados.

Em relação ao Brasil, a influência da abertura dos paradigmas foi importante para os questionamentos das fontes, mas, quanto à escravidão, a temática só se apresenta, como cita Rodrigues em *De Costa a Costa*¹⁵, quando se completa o centenário da Abolição em 1988, quando os historiadores voltaram seu olhar para todo o processo de escravização, com a culminância nos 500 anos do *Achamento* do Brasil. Do final dos anos 1980 até os anos 2000, hou-

14 . Thornton (2004, p. 41-42).

15 . Rodrigues (2005).

ve uma larga produção historiográfica que abrangeu a temática da escravização e, concomitantemente, a História da África.

Jaime Rodrigues, nesse livro, também traz contribuições para perceber como se davam as relações entre comércio de escravizados e tráfico negreiro, os marinheiros e os portos de Angola para o Rio de Janeiro entre 1780 e 1860. O autor se debruça nessas relações a partir do viés da história social. Resultado de sua tese de doutorado, esse livro se apresenta como um novo olhar para compreender tais relações, como elas são mais amalgamáveis do que se imaginava.

Mas essas mudanças historiográficas se dão pela necessidade de uma modernização da própria historiografia, diante dos novos questionamentos que precisavam ser abordados. Isso não foi diferente com esta temática, estudos já haviam sendo feitos anteriormente, mas ainda não havia sido pensada a partir de outras perspectivas, que não fosse a marxista ou a positivista, porém agora com outro olhar, como afirma Stuart Schwartz em *A historiografia dos primeiros tempos do Brasil moderno. Tendências e desafios das duas últimas décadas*, em que observa: “As suas pesquisas deram uma nova orientação e impulsão para os historiadores voltarem, com um novo enfoque, para os textos clássicos”¹⁶. De fato, era preciso voltar, mais uma vez, a essas observações, já que havia uma ampla comunicação entre as áreas de conhecimentos, como a antropologia, dando assim mais abertura de análise para diversos temas como a escravização, fazendo com que essa temática ainda fosse uma das mais exploradas pelos novos paradigmas e epistemologias da História.

16 . Schwartz (2009).

Jaime Rodrigues, em *Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760 –c.1825*¹⁷, também trabalha a perspectiva das experiências vividas nos navios tanto pelos escravizados quanto pelos marinheiros, mostrando o medo que havia com a pirataria, o roubo e como, para os negros, o navio se assimilava a uma prisão. Ele inova no sentido de trazer, neste artigo, a legislação portuguesa da época e as perspectivas de liberdade para o comércio de escravizados, a mobilidade dos navios e o registro de cativos. Apesar de ser um estudo breve, parece que é um aperfeiçoamento da sua tese, trazendo contribuições para perceber não só as relações do comércio em si, mas as vivências e emoções que havia nos navios, como o medo, a insegurança que pairava não só no escravizado, mas também no marinheiro, que estava exposto àquelas condições de meses de viagem. Sendo assim, esse objeto passou a ser da história social e também da história cultural. Nesse sentido, essa divisão entre história social e história cultural não se apresenta como antagônica nos estudos da temática, mas complementar.

As influências sofridas pelos africanistas e brasilianistas que estudavam o tema da escravização moderna não eram só brasileiras ou europeias, mas também provinham dos estudiosos estadunidenses, que também inovaram no método e na perspectiva de análise dos objetos de pesquisa, chamando essa metodologia e abordagem de escravismo moderno, baseado no olhar antropológico e pela não *coisificação* do negro, de um não estereótipo de negro passivo, mas sim de um sujeito ativo na construção histórica. Levando em consideração o papel social do negro, para além da sua contribuição econômica e de ser servil, enquanto um ator que é

17 . Rodrigues (2013).

pensante, perguntas foram levantadas nesse sentido, como pontua Josinaldo S. Queiroz: “O que os escravos pensavam?”, “Quais suas intenções?”¹⁸. Com isso, afirma Alberto Costa e Silva, “aos poucos se percebia que os escravos possuíam certa autonomia com relação ao ciclo de vida e mobilidade em detrimento do julgo senhorial”¹⁹. De fato, e principalmente com as mulheres, como cita Rangel Netto (2008, p.9), foi:

[...] entre o público feminino que a mobilidade social aconteceu com grande pujança, refletindo um elevado contingente de mulheres e filhos que, inclusive por meio do concubinato, conseguiram mudar a condição sociojurídica de escrava para forra.²⁰

Quebrar a ideia de um escravo ingênuo, passivo na mão dos seus senhores, dos comerciantes de escravizados ou das próprias relações entre comerciantes e africanos em África parece importante, apesar de muitos estudos, como o *Ser escravo no Brasil*, de Katia M. Matoso, no qual a autora mostra as diversas faces da resistência negra à escravização²¹, assim como o *Rebelião Negra e Abolicionismo*, de Lana Lage Gama de Lima, em que também se mostram as diversas faces da luta do negro pela liberdade²². Como também pontua Josinaldo S. Queiroz, “ainda é difícil aceitar que o grupo social escravizado, em uma sociedade escravista, cujo principal instrumento de manutenção era a violência, tiveram [sic] re-

18 . Queiroz (2018).

19 . Costa, Slenes e Schwartz (1987).

20 . Netto (2008).

21 . Matoso (1982).

22 . Lima (1981).

lações negociáveis com a classe senhorial”²³. Mas isso se deu por conta da própria historiografia, que demonstrou o negro como um ser indolente e só modificou isso com a compreensão das lutas por liberdade.

Segundo Reis e Silva, a obra historiográfica “Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista”, os escravizados eram parte ativa da sociedade. Escravos e senhores estabeleciam regras no sentido de obterem colaboração um do outro, cada qual dispondo de táticas e estratégias que estavam ao seu alcance.²⁴

Havia, portanto, uma relação de dependência entre cativos e senhores, escravizados e comerciantes, africanos escravizados e reis africanos, por isso é impensável, mesmo que haja teorias e discurso neste sentido, mostrar o contrário: que o negro era ingênuo e sem capacidade de trocas culturais. Como pontua Apolinário, “os homens e mulheres negras souberam, nas malhas do sistema, criar, dissimuladamente, espaços de negociação e, ao mesmo tempo, de autonomia diante dos senhores escravistas”²⁵.

Essas faces ficam evidentes quando tomamos por base o estudo desenvolvido por Alberto Costa e Silva em *A manilha e o libambo*, no qual o autor vai mostrar como, ao longo de 1500 a 1700, a escravidão se difundiu de maneira a modificar todas as estruturas sociais, econômicas e culturais. No capítulo, “A África Atlântica, ao sul do Equador”, o autor vai mostrar como se deram as relações co-

23 . Queiroz (2018, p. 15).

24 . Queiroz (2018, p. 15).

25 . Apolinário (2007, p. 34).

merciais entre europeus e alguns reis africanos²⁶, o que demonstra a dinâmica que havia entre os povos. Isso possivelmente levou os portugueses a influenciarem a política interna das regiões onde estavam. O autor mostra a influência dos clãs na política do Congo e dá o exemplo de Dona Ana, que reinava em Nkondo, e de Dona Silvana, que tinha sua corte em Luvota. O autor cita como a geopolítica local era importante para esses clãs, principalmente pelas relações que se estabeleciam dentro e fora da África. Percebe-se, neste caso, uma singularidade no papel da mulher como liderança política, prática que era impensável efetivamente na Europa.

Eram os mesmos clãs e reinos que iam à caça dos negros nos interiores de África, pois, em primeiro momento, não se pensava em escravizar a população com o qual os portugueses faziam comércio, a alternativa era ir aos sertões. Alberto Costa e Silva dá o exemplo dos *Vilis*, “senhores de uma extensa rede e eficiente mercantil, eles se transformaram em grandes exportadores de escravos. Iam apanhá-los no mais fundo dos sertões”.²⁷ Muitas vezes, eram capturados por guerras que eram provocadas só para esse objetivo, com o apoio dos portugueses, que forneciam armamento e força na batalha.

Desta forma, observamos como era dinâmica essa relação política interna das sociedades africanas, e como os europeus começaram a penetrar e a exercer influências nos clãs e reinos africanos.

Ao pensar que a escravização não era um fato da modernidade, por que o negro era escravizado e não o branco? Quais eram os fatores que “favoreciam” o negro a ser escravizado? Esse é um debate que muitos historiadores e antropólogos têm atentado há

26 . Silva (2011).

27 . Silva (2011, p. 835).

algum tempo. É de observar que a construção do negro sinônimo de escravizado foi uma construção que perpassou uma grande trajetória de escravização negra, não só restrita ao continente africano, mas também ocorreu em sociedades europeias, principalmente, na Antiguidade. E é o que o autor também vai observar em seu capítulo “Escravo igual a negro”²⁸, no qual ele traz ao debate o homem branco como escravo e como, depois do cristianismo, ele chancela que o indivíduo, semelhança de Deus, não pode ser feito escravo.

Mas o negro não é semelhança de Deus? Não, pois foi construído um discurso, primeiramente no mundo islâmico, no século X, que o negro era uma “raça” inferior ao branco, por ele ser descendente do filho Cam – que, na verdade, quem foi amaldiçoado foi Canaã – amaldiçoado por Noé. Então, esses descendentes de Cam, segundo a tradição islâmica, eram “pretos curtos de inteligência, indolentes, canibais, idólatras, supersticiosos por natureza, só podendo ascender à plena humanidade pelo aprendizado da servidão”²⁹. Isso foi apropriado pelos europeus no século xv para justificar um modelo de escravidão moderna e a conquista de territórios na África. É importante salientar que, na Europa, havia mão de obra que poderia ser empregada nas colônias das Américas, o que não havia eram pessoas disponíveis para vir para esses novos territórios, mesmo dando concessão de terras, como as sesmarias posteriormente.

Isso levou ao decréscimo populacional, pois eram capturados os negros para serem feitos escravizados, como mostram Maximiliano Menz e Gustavo Acioli Lopes em *A população do reino*

28 . Costa e Silva (2011).

29 . Costa e Silva (2011, p. 850).

de Angola durante a era do tráfico de escravos: um exercício de estimativa e interpretação (c. 1700-1850) (2018). Os autores refletiram, no estudo sobre o reino de Angola, como as cifras demográficas estavam relacionadas ao comércio e tráfico de escravizados e observam que:

Pelas contagens parciais, o movimento demográfico de Luanda apresenta queda acentuada desde 1781, alcançando o seu ponto mais baixo em 1818, recuperação na década de 1820 e oscilações entre 1830 e 1840 quando as séries tornam-se mais incompletas.³⁰

Essas relações comerciais feitas por Portugal não se restringiam só aos escravizados, pois havia um grande comércio de produtos que saíam da África, como ouro e marfim, assim como entravam na África os escambos e outros gêneros. Isso fica evidente nos estudos de Gustavo Acioli Lopes, *Negócio da Costa da Mina e o Comércio Atlântico tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)*, em que ele mostra que havia esse intercâmbio entre produtos comerciais:

Porém, do ponto de vista do tipo de mercadoria que circulava em cada uma das conexões do tráfico, Portugal e suas colônias saldavam em ouro e gêneros agrícolas a aquisição das fazendas do tráfico. As nações traficantes do Noroeste europeu, por sua vez, abasteciam o tráfico atlântico com manufaturas, de produção própria ou re-exportadas, reiterando as respectivas funções de cada região da economia-mundo.³¹

30 . Lopes e Menz (2018, p. 25).

31 . Lopes (2008, p. 206).

Gustavo Lopes busca pensar sobre o “tráfico bipolar”, que, segundo o autor, se referia aos principais portos de onde saíam diversos gêneros comerciais, principalmente, a mão de obra compulsória de africanos para Pernambuco, que seriam os portos de Angola e Costa da Mina. Nisso o autor refuta a tese de uma simples bipolaridade, mas afirma que os mecanismos comerciais que atravessavam essas concepções generalistas:

A geografia do tráfico, porém, é um pouco mais complexa do que as designações de bipolar e triangular. Deve-se distinguir entre o *tráfico* e o *tráfego* [...] os circuitos financeiros da aquisição dos escravos, de um lado, e o transporte dos trabalhadores forçados para o Brasil, de outro.³²

Maximiliano Menz e Gustavo Lopes, no estudo sobre os modos de comercialização, *Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o Contrato de Angola (século XVIII)*, observam que, além de ouro, marfim e escravizados, um dos gêneros que tomam dianteira na relação comercial entre África e Ocidente é o tecido, que não era feito em ouro e prata, mas eram os que vestiam os soldados dos sertões africanos.

Ordinariamente, os soldados do interior usavam esses “uniformes” para resgatar escravos. Por sua vez, os pagamentos à Real Fazenda ocorriam por meio de moedas de cobre, ou livranças, notas de papel que eram garantidas pelos contratadores.³³

32 . Lopes (2008, p. 206).

33 . Lopes e Menz (2019, p. 6).

Havia também uma troca de gêneros alimentícios, havia uma troca e compartilhamentos de saberes e fazeres, de ambas as partes, como mostra Luiz Felipe Alencastro em *O trato dos Viventes*. Principalmente no capítulo “Experiência ao sul-atlântico”, o autor demonstra essa dinâmica no uso da mandioca na alimentação dos cativos, bem como o uso da banana de origem africana, difundida no resto do mundo.

Dois alimentos um americano – a mandioca – e o outro africano – a banana ganharam tanta importância nas duas margens do Atlântico sul que os missionários *reivindicaram* sua origem atribuindo-as às mitologias benfeitorias do apóstolo São Tomé – o suposto “Sumé” – durante sua passagem pela América pré-colombiana.³⁴

Em *Rotas Atlânticas: o comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724–c.1752)*, Suely Creusa Cordeiro de Almeida pensa como se davam as contratações na comercialização dos escravizados pela Companhia de Comércio Pernambuco-Paraíba. A autora explicita, passo a passo, como eram vendidos os escravizados que chegavam à Praça de Pernambuco e como o sistema burocrático fiscalizava a comercialização. Isso se passava para “pagar os direitos alfandegários conforme o caso, conduzi-los aos abrigos/quarentenas para as primeiras providências”.³⁵ Almeida faz um relato rápido sobre a historicidade desse comércio de escravo entre África e Pernambuco, mostrando como eram feitas a compra e a troca de diversos produtos por cativos e outros gêneros. Assim começava:

34 . Alencastro (2000, p. 135).

35 . Almeida e Sousa (2013).

Com a chegada de um negreiro no porto, aqueles que representavam o “negócio de carne humana” na Praça de Recife deveriam estar presentes, para tomar nota dos custos, organizar o desembarque dos cativos, que no porto do Recife era feito por lanchas pertencentes a particulares, pagar os direitos alfandegários conforme o caso, conduzi-los aos abrigos/quarentenas para as primeiras providências.³⁶

Outro estudo de importante lastro para esse trabalho é o da professora Ágata Bloch em *Livres e escravizados*, a autora nos mostra o quão o próprio Império Português foi pensado e retratado para mostrar o quão era unido, próspero e desde seu nascedouro predestinado a ser baluarte europeu e conquistadores. Isso diferenciava-os de outras nações europeias, a língua, os costumes, dinamicidade seriam traços que tornaram o império português único, o que não era de comum acordo por todos os que visitavam Portugal, que viam a sua sociedade de forma diferente. Como um viajante francês, que via os portugueses como um povo sem capacidade de criar condições para formar empreendimento “empresarial e comercial”.³⁷

Em seu capítulo 4, Ágata Bloch fala sobre a importância da circulação de cartas mostrando que essas correspondências entre a Corte e o rei ficaram mais fortes a partir do reino de João V de Portugal. Essas cartas eram requerimentos, petições, consultas, avisos e ofícios, sendo este último o tipo de fonte analisada neste livro. Tinham os mais diferentes objetivos, como informar, solicitar e pedir algo ao Rei. “O rápido aumento do número de petições e cartas enviadas coincidiu com o aumento geral

36 . Almeida (2018, p. 11).

37 . Bloch (2022, p. 96).

de correspondências no que compete ao Império português³⁸, o que fez com que essas cartas comessem a ser endereçadas ao sistema burocrático português, mas eram endereçadas em quase toda sua totalidade ao Rei. Dessa forma, por mais que as colônias tivessem certa autonomia, era o rei – ou sua burocracia – que acabava por arbitrar situações das mais diversas. Mas, segundo a autora, tinha uma segunda função:

Ter sido a de construir uma imagem positiva do rei e do papel do Estado na vida dos seus súditos, os quais, em casos extremos, poderiam ter escolhido uma “estratégia manipuladora”, na qual a sua lealdade era realçada em troca do cumprimento dos seus pedidos.³⁹

Vê-se, no texto da autora, que havia uma forma diferente de o Império tratar as correspondências que daqui da América Portuguesa saíam para a Metrópole, comparando-as com as cartas oriundas de Angola, pois, cada vez mais, segundo Bloch, Portugal via a América Portuguesa com distinção, em virtude da sua produção aurífera do início do século XVIII, estreitando suas relações com a elite colonial e nomeando-os para cargos oficiais, “o que mostra a forma como o Monarca moldava a dinâmica da administração brasileira que estava em constante evolução”⁴⁰. Mas, para além disso, a autora mostra a independência da sociedade colonial em defesa dos seus anseios.

38 . Bloch (2022, p. 187).

39 . Bloch (2022, p. 74).

40 . Bloch, (2022, p. 189).

A sociedade colonial se tornava cada vez mais consciente dos seus direitos e assim passou a resistir, reagindo com mais brutalidade às políticas impostas por meio da organização de revoltas em várias partes do território.⁴¹

Já no tocante ao processo da pesquisa, privilegiamos documentos manuscritos do Arquivo Histórico Ultramarino Português, disponibilizados digitalmente, assim como fontes da Biblioteca Nacional e dados quantitativos relativos ao comércio de escravizados, disponibilizados no site *Slave Voyages Database*. Nossa análise de fontes se dará através da metodologia qualitativa e quantitativa.

São ofícios e consultas inéditos do Conselho Ultramarino Português da segunda metade do século XVIII, os quais descrevem pormenorizadamente procedimentos ilegais de comerciantes negreiros que atracavam no porto de Recife, na capitania de Pernambuco. São narrativas do Governador da Capitania que descrevem as problemáticas em torno da não aplicabilidade da lei das arqueações e todo o transtorno em face da não execução da dita lei, assim como os ônus da não aplicação para a Coroa.

Realizou-se, na documentação manuscrita, uma leitura paciente, um desvendar criterioso de situações coloniais sobre as arqueações em navios negreiros que, até o momento, se apresentavam omissas e muito esparsas, causais, esquecidas no contexto ou na intencionalidade formal dos documentos que tratam principalmente dos reais protagonistas, que eram os homens e as mulheres africanas, inseridos na escravidão moderna. Como informa Catherine V. Howard, ao analisarmos os documentos que tratam da História da África e da Escravidão Negra e História indígena, é

41 . Bloch, (2022, p. 190).

perceptível que “[...] há espaço para enfrentar a dominação, abrir caminhos de protesto, ainda que disfarçados de acomodação, fazer leituras alternativas de uma mesma situação e imprimir aos símbolos dos brancos novos significados criados pelo grupo indígena”⁴².

42 . Howard (2002, p. 25-55).

CAPÍTULO I



AMÉRICA PORTUGUESA: CRISE, LEGISLAÇÃO E BUROCRATIZAÇÃO DO COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVIZADOS

*Donde vem? Onde vai? Das naus errantes
Quem sabe o rumo se é tão grande o espaço?
Neste saara os corcéis o pó levantam,
Galopam, voam, mas não deixam traço.
(Castro Alves, em “Navio Negroiro”).*

As últimas atualizações sobre as estimativas de homens e mulheres africanos escravizados tirados de seus territórios para as Américas, segundo o site *Slave Voyages*⁴³, remetem a quase 7 milhões de indivíduos, sendo que, destes, quase 4 milhões e 800 mil foram trazidos para a América Portuguesa/Brasil.

Em trezentos anos do sistema escravista moderno, a América Portuguesa foi responsável por receber 66,8% de africanos escravizados. Só no século XVI, foram trazidos 154.191 escravizados, e é nesse contexto que vamos começar a pensar o início do comércio de escravizados. Observando esse cenário, devemos em quanto sociedade refutar todas as afirmações negacionistas, atualmente, da extrema direita que tentam culpabilizar os próprios africanos



43 . Cf.: The Slave Voyage. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. Acesso em: 19 jan. 2022.

pelos processos contínuos de cativos humanos na África. O que me proponho a estudar é precisamente um dos aspectos do comércio de africanos feitos cativos, mais especificamente o transporte naval desses indivíduos, que eram assujeitados às mais diversas situações. No decorrer deste trabalho, serão problematizados os elevados números de africanos que não resistiam às condições de transporte da diáspora negro-africana.

Sendo assim, os portugueses viam no comércio de africanos cativos um meio de legitimar o processo de subalternização dos negros, através de narrativas históricas, sociais, econômicas e religiosas, e assim retroalimentar o comércio de gente através de diversas justificativas. A sofisticação por trás da exploração na mão de obra e as consequências para os africanos, do século XVI até os fins do século XIX, desse processo de cativo, são sentidas nos dias atuais, seja em África, seja nos continentes onde se experienciou a escravização através dos descendentes dos cativos. No continente africano, podemos observar que as consequências da exploração não se só deram no âmbito territorial, mas também nos aspectos sociais e culturais. Podemos observar, até nos dias atuais, o fortalecimento do estigma do preconceito racial contra os africanos, e os seus descendentes, como no Brasil e em outros países das Américas, em maior ou menor grau.

Os portugueses incentivavam guerras em algumas tribos africanas, a fim de ter espólio como consequência, como cita Alberto da Costa e Silva ao falar sobre as guerras internas no Reino do Congo:

Para alimentar essa multiplicidade de centros de poder em permanente pé de guerra, não parou de crescer a carga de impostos sobre o campesinato e a escravização dos próprios congolezes das facções

opostas, a fim de com sua venda obterem armas de fogo, pólvora e bens suntuários com que compravam a fidelidade e obediência.

Dessa forma, os europeus procuravam fazer alianças com os líderes mais fortes e reinos que se localizavam na costa atlântica da África, para terem escravizados e os levarem às novas colônias das Américas. Não obstante, um fato a ser lembrado é sobre o processo de povoamento e desenvolvimento da América Portuguesa, que não foi tão célere por parte do Reino de Portugal, pois, já nas primeiras expedições, não tinham encontrado nenhum metal precioso ou outro motivo mercantilista que os fizesse alavancar um investimento direto do Reino português nas novas terras; pelo contrário, quando viu que não havia nada a ser explorado, voltou a se dedicar ao comércio de especiarias das Índias, deixando as terras recém-incorporadas ao reino sem exploração direta por 35 anos. Também observamos a possível falta de interesse por parte da Coroa Portuguesa quando olhamos para a própria administração das novas terras da América Portuguesa, essa administração local das terras havia sido transferida para terceiros, como as Capitânicas Hereditárias e também a exploração da terra com as sesmarias, por parte dos sesmeiros.

Isso não estava somente circunscrito à administração da América Portuguesa. Portugal tinha mais interesses nos benefícios oriundos da administração local, por isso transferia as responsabilidades para outros, mas requeria a lucratividade e o monopólio dos serviços e bens produzidos no território controlado.

O fato da não observância direta de Portugal no que concerne à administração local pode ter sido um dos fatores que desencadearam o comércio de escravizados sem nenhuma normativa, pois,

como no exemplo das Capitâneas Hereditárias, quem tinha jurisdição local para julgar e/ou nomear agentes públicos locais, segundo a Carta de Doação, eram os capitães donatários, os quais tinham de, além desses deveres, fazer valer a Justiça no território da Capitania. Isso dava direitos e privilégios aos donatários, inclusive de fazer leis locais a partir da realidade da Capitania, como mostra Luciana de Carvalho Barbalho Velez quando cita a experiência da implementação de leis fiscais na Capitania de Itamaracá:

A legislação não ficou estática, mas houve a criação de outros regimentos e leis complementares, que iam fazendo ajustes necessários à experiência fiscal na colônia, que pode ser caracterizado como um processo de transplante/adaptação dos mecanismos administrativos de Portugal no Brasil.⁴⁴

Com isso, podemos inferir que diversas outras legislações eram feitas, modificadas e adaptadas perante a realidade vivenciada nas Capitâneas. Observa-se que foi, nesse momento histórico de exploração dos novos territórios encontrados por Portugal, que houve uma aceleração na burocratização do aparelho do Estado Português, característica marcante de um Estado Moderno Nacional, para benefício da corte e seus apadrinhados, assim como na América Portuguesa, para as elites locais que por essas terras residiam ou delas detinham posse⁴⁵.

O processo de aparelhamento burocrático português poderia passar diversas instâncias jurídicas, cíveis e administrativas,

44 . Velez (2016, p. 205).

45 . Há relatos de que alguns donatários recebiam as cartas de doação e nunca haviam pisado sequer na América Portuguesa, como o Capitão donatário do Ceará, fidalgo português Antônio Cardoso de Barros, que ganhou a posse da terra, mas morava em Portugal, onde morreu, sem pôr os pés no Brasil.

como a formação de Conselhos, Secretarias, Ouvidorias, Tribunais, entre outros, que poderiam ser observados no controle da administração real pela Corte, onde, muitas vezes, o rei só tinha conhecimento de alguns ordenamentos, regulamentos ou leis somente na hora de assinar tais documentos; ou muitas vezes possivelmente nem tinha conhecimento, pois só assinava documentos elaborados por tais estruturas administrativas do reino, afirma Maria Fernanda Baptiste Bicalho⁴⁶. Stuart Schwartz exemplifica como era regida a organização da estrutura administrativa e judicial portuguesa:

A unidade básica da estrutura administrativa e judicial portuguesa era o Conselho. Cada Conselho mantinha um determinado número de funcionários que exerciam as funções administrativas e judiciais necessárias à vida urbana. [...] cada Conselho incluía dois desses magistrados municipais eleitos. Nem sempre formados em direito, eram cidadãos comuns desejosos de servir à comunidade pelo período de um ano. Um bastão vermelho simbolizava a autoridade do magistrado municipal. Ele era responsável pela manutenção da lei e da ordem no município, mas geralmente encontrava obstáculos na realização desse objetivo; como funcionário eleito e membro da comunidade, o juiz ordinário e sua família ficavam expostos às ameaças e pressões dos fidalgos e de outros indivíduos e grupos poderosos. Em contrapartida, o magistrado municipal podia abusar da autoridade para favorecer amigos e parentes.⁴⁷

Nota-se que a estrutura administrativa do aparelhamento português poderia conter pessoas que não tinham a capacitação

46 . Bicalho (2010).

47 . Schwartz (2011, p. 23).

adequada para se manterem em determinados quadros. Somam-se a isso os exemplos já citados, como os privilégios e algumas regalias que os Capitães Donatários detinham em suas Capitânicas, podendo indicar pessoas para integrar conselhos, secretarias, alfandegas, entre outros. Com isso, podemos inferir também que não era distante a relação tênue entre o aparelhamento burocrático e a corrupção, pois, com essas trocas de favores, poderia haver pedidos escusos tanto da parte do Capitão Donatário, como também daqueles indicados por ele para compor essas instâncias administrativas. Lembremos que, nesse sentido, no caso da administração reinol portuguesa, somente a Corte poderia compor os tais quadros administrativos; já no caso da América Portuguesa, eram os aristocratas locais, donos das terras, sesmeiros, que poderiam estar integrados em tais cargos.

Os indicados a constituir os cargos locais e as instâncias administrativas poderiam se utilizar do seu cargo ou serem forçados a utilizar seu lugar administrativo em favor dos seus “padrinhos”. A elite colonial, principalmente, poderia forçar esses indivíduos a administrarem segundo interesses próprios ou de terceiros.

Postas essas reflexões, detenho-me no conteúdo central deste capítulo, as leis e os ordenamentos sobre o comércio de escravizados. Se levarmos em consideração o exposto até este momento, os ordenamentos, os regulamentos e as leis poderiam ser feitos para beneficiarem pessoas ou grupos sociais que precisassem de respaldo jurídico e legislativo para exercer determinadas atividades comerciais, como compra, transporte e venda de escravizados na América Portuguesa.

O transporte de escravizados, assim como toda instituição escravista, não havia sido regulamentado quando se iniciou essa prática comercial entre os territórios ultramarinos portugueses

e os territórios africanos. Isso poderia ter favorecido o comércio dos mais diversos gêneros, inclusive de escravizados sem regulamentação, o que foi preponderante para as possíveis mudanças que ocorreram no continente africano, em especial nos territórios onde os europeus tinham relações comerciais. Além do que, isso favoreceu os conflitos internos entre etnias na África.

A partir dos relatos que eram direcionados à Coroa, através de reclamações que relatavam como se praticava esse tipo de comércio, desorientado e desorganizado, em que cada território ultramarino poderia ter uma legislação; ou, no caso da América Portuguesa, onde cada Capitania poderia ter um ordenamento diferente, não havendo assim uma normativa do reino, começaram a pensar em como poderiam organizar o comércio de escravizados, em que todo o Império Português estivesse sob um único ordenamento jurídico e assim beneficiasse a Coroa.

Mas as tais insatisfações não estavam só na superficialidade da comercialização e não se restringiam à instituição da escravização negra, pelo contrário, toda a estrutura portuguesa estava em *crise*, os tempos áureos da Corte Portuguesa não eram os mesmos já no século XVII e, principalmente, no XVIII, como foi nos séculos XIV e XV, quando as Grandes Navegações e o comércio das Índias tornaram Portugal uma das principais potências dos mares no mundo. Foi nesse período, influenciado pela economia das especiarias, que Portugal conseguiu desenvolver e aperfeiçoar técnicas para as navegações, depois de todos os conflitos internos com a crise da dinastia de 1383-1385⁴⁸ terem terminados. Mas esse

48. A crise sucessória de Portugal 1383-1385 ocorreu quando o rei Fernando de Portugal morreu sem deixar descendente homem. O rei de Castela, João I, queria casar com a filha de Fernando, isso não ocorrendo, o João I de Castela invadiu Portugal e foi derrotado por D. João, irmão ilegítimo de Fernando, que se tornou rei João I de Portugal.

tempo de bonança e prosperidade poderia chegar ao fim, pois, no período de “1590 a 1607, [...] dum total de 100 navios aprontados apenas 43 efetuaram com sucesso a viagem de ida e de retorno e em 6 se salvou pelo menos parcialmente a carga. Ou seja, menos de metade”⁴⁹. Isso nos leva a inferir que Portugal não conseguia, de modo igual aos séculos anteriores, desenvolver mais técnicas de construção de navios para impulsionar o comércio de especiarias.

Os autores João Uno da Rocha e Menezes Cordeiro nos apresentam alguns elementos que favoreceram o declínio do comércio das especiarias das Índias, como o longo trajeto que se fazia pelo Oceano Atlântico e pelo Oceano Índico para chegar às Índias, juntamente com a imprevisibilidade meteorológica. Mesmo Portugal tendo conquistado territórios ao longo da costa ocidental e da oriental da África, como Angola e Moçambique, onde as embarcações poderiam fazer parada em caso de tempestades ou para o reabastecimento de mantimentos e provimentos, era dispendiosa a viagem e poderia durar meses da partida até a volta para Portugal. Outro fator era a dificuldade tecnológica, por mais que tivessem desenvolvido e aperfeiçoado técnicas durante as Grandes Navegações, como a cartografia náutica, o astrolábio e a bússola. Tais técnicas de aperfeiçoamento, desenvolvidas na Escola de Sagres, não davam conta de tornar as viagens mais seguras e rápidas, dessa forma, as fabricações das embarcações ainda permaneciam iguais desde o século xv. E por fim, mas não menos importante, o conflito com a Holanda, a guerra luso-holandesa.⁵⁰ Portugal, nesta guerra, perdeu algumas possessões de terras no Oriente, o que afetou diretamente o comércio de especiarias, que já estava

49 . Cordeiro (2016, p. 62).

50 . Cordeiro (2016, p. 62).

muito dificultoso pelos altos custos de manutenções e retornos lucrativos.⁵¹

Até 1580, Portugal tinha uma relação estreita e cordial com os holandeses, os quais começaram a desenvolver técnicas para o refino do açúcar, já que tinham conhecimento da planta que era comercializada do sudoeste asiático para a Europa. Dessa forma, Portugal foi beneficiada com as novas técnicas de refino, plantação e comercialização do açúcar desenvolvidas pelos holandeses que, posteriormente, investiram em alguns engenhos na América Portuguesa, onde visavam ter maior lucratividade com a atividade comercial desempenhada no território⁵². Essa relação começou a mudar quando, em 1580, após uma crise sucessória em Portugal, chegou ao fim a dinastia de Avis e começou a dinastia Filipina. Com o rei Filipe II da Espanha, a União Ibérica estava formada, Portugal e Espanha tinham o mesmo rei, os mesmos interesses reais e, conseqüentemente, as mesmas querelas.

Portugal, dentro da União Ibérica, toma para si os conflitos que antes eram somente da Espanha, e um desses conflitos foi justamente com os neerlandeses, grupo étnico-religioso protestante do norte dos Países Baixos. Eles reivindicavam a saída do poder

51 . Para Portugal, o desfecho da Guerra Luso-Holandesa (1600-1663) não representou apenas a perda do controle político sobre as possessões asiáticas, mas principalmente a supressão das receitas oriundas do comércio de especiarias. Antes do início do conflito, em 1588, as receitas geradas pelo comércio da Índia somavam 191,8 milhões de réis, que correspondiam a 17,3% do total das receitas régias. Ao final do conflito, as receitas régias com o comércio da Índia caíram consideravelmente: em levantamento efetuado no ano de 1681, elas representavam apenas 7% da receita total, somando 112,1 milhões de réis. A queda é ainda maior se compararmos com as receitas de 1619, quando esse comércio gerou para a Coroa um rendimento de 234,4 milhões de réis. Portugal teve de se contentar com os produtos brasileiros (açúcar, tabaco, madeira), mas as receitas do Brasil, embora de tendência ascendente, ainda eram demasiado modestas e instáveis para compensarem as perdas no Oriente (Pedreira, 2010, p. 53-91).

52 . Holanda e Campos (1960, p. 236).

da dinastia dos Habsburgos da região sul dos Países Baixos, região dominada pelos holandeses católicos, e dessa forma, protegida pela Espanha e Portugal, através da União Ibérica, que tinha o rei Filipe II pertencente à família dos Habsburgos. Abre-se então uma crise política em todo o Império, pois as boas relações que Portugal antes tinha com os holandeses acabou ficando difícil por conta desse conflito, originando a guerra luso-holandesa. Esse conflito acarretou para o Brasil alguns ataques desferidos e a ocupação da capital Salvador pelos holandeses em 1624-1625.

Essa crise política, como Wesley Dartagnan Salles⁵³ cita, desencadeou outros ataques desferidos pela armada holandesa onde, hoje, é o Nordeste do Brasil. Depois que os neerlandeses foram expulsos de Salvador, eles atacaram e conquistaram a cidade de Olinda em 1630; e logo depois, conquistaram a cidade de Recife, que, desde a época das Capitânicas Hereditárias, tinha um grande valor simbólico e, principalmente, econômico para a América Portuguesa. Era na capitania de Pernambuco onde estavam os principais engenhos de açúcar da América Portuguesa, nesse sentido, a conquista de Pernambuco pelos holandeses foi um duro golpe para a administração do rei Filipe IV, pois não só ameaçava desmantelar a estrutura da economia do açúcar na capitania de Pernambuco, que era uma das mais ricas, mas também ameaçava os limites territoriais da América Portuguesa, o que, de fato, acabou acontecendo. Os holandeses acabaram por conquistar outros territórios da América Portuguesa e deram o nome desse território ocupado como Companhia das Índias Ocidentais, como vemos no mapa abaixo.

53 . Salles (2014).

MAPA DA OCUPAÇÃO HOLANDESA NO BRASIL (1637-1644)



Fonte: Carlos Ossenbach (2017).⁵⁴

Essa crise política afetou diretamente as estruturas econômicas da América Portuguesa e, em um primeiro momento, acabou com as relações que havia entre Portugal e Holanda, o que contribuiria diretamente para o cerceamento de novas técnicas de plantação, beneficiamento e comercialização do açúcar, deixando

54 . Ossenb (s.d.).

depois da expulsão dos neerlandeses no Brasil, em 1654, uma defasagem de novas técnicas, que acabou interferindo diretamente na produção do açúcar na América Portuguesa. Outro fator que pode ser observado como influenciador da crise econômica na América Portuguesa foi a implantação, por parte dos holandeses, de novos campos de monoculturas de cana-de-açúcar no Caribe e nas Antilhas, o que fez com que o preço do açúcar no mercado internacional caísse, interferindo diretamente na produção de açúcar nas capitanias da América Portuguesa e, conseqüentemente, nos recursos financeiros oriundos desse mercado. Podemos inferir que a pouca produção que havia nos engenhos de açúcar na América Portuguesa contribuiu para essa crise no comércio de açúcar, por mais que o número de engenhos tivesse crescido desde o ano de 1614, quando havia, neste ano, 192 engenhos e, em 1624, somavam 300 engenhos, pois, no início do século XVIII, o número dessas unidades produtivas era de 528⁵⁵. Mas a produção do açúcar não acompanhava o mesmo ritmo, o que podemos conjecturar que grande parte dessas produções era de engenhocas ou engenhos de pequeno porte, o que fazia com que a produção do determinado bem fosse pequena pela pouca capacidade de produção.

Portugueses e as suas relações internacionais: acordos, lucros e cofres sem dinheiro

Quando se somam todos esses entraves políticos e econômicos, podemos conjecturar que houve conseqüências diretas ou

55 . Schwartz (2005, p. 150).

indiretas na instituição da escravização negra africana, que não estava alheia a todo esse entrave político-bélico, de modo que possessões portuguesas já tinham sido capturadas pelos holandeses na guerra luso-holandesa, Portugal tinha perdido algumas posses territoriais no Oriente e tinha perdido também posse de boa parte do norte da América Portuguesa, com a ocupação/invasão holandesa a partir de 1624.

Boa parte da mão de obra escravizada africana era direcionada, no período em questão, para as plantações e os engenhos de açúcar. Com a guerra e as tensões entre portugueses e holandeses, assim como doenças que assolavam algumas regiões africanas, houve uma diminuição no número de escravizados na primeira metade do século XVII.

No curso das guerras contra os holandeses no Atlântico Sul, o abastecimento de escravos aos engenhos brasileiros diminuiu de forma sensível. Se, entre 1601 e 1625, haviam sido introduzidos cerca de 150 mil africanos escravizados na América portuguesa, no quarto de século seguinte, esse volume se reduziu para apenas 50 mil. De todo modo, a invasão holandesa de Pernambuco e os conflitos que se seguiram contra os colonos luso-brasileiros abriram boas oportunidades de resistência aos escravos que haviam desembarcado em grande número no primeiro quarto do século XVII.⁵⁶

As tensões entre portugueses e holandeses começaram mais fortemente no início do século XVI, assim como as crises e tensões políticas oriundas delas, e acabaram influenciando diretamente o

56 . Marquese (2006, p. 107-123).

comércio de escravizados. Com isso, os fatores externos abalaram as estruturas comerciais de Portugal de tal forma a influenciar as relações políticas e econômicas, seja no sentido macro, em relação ao Império Português, suas relações e alianças; e no sentido micro, na interdependência do comércio local entre as colônias na América e na África, que não estavam alheios aos impactos globais. Assim, podemos supor que as relações comerciais no tocante ao comércio de escravizados estão envoltas em uma história conectada e não são alheias ao que acontecia no âmbito da história global.

Na tabela a seguir, obtivemos os dados compilados no site *Slave Voyages*, o qual, segundo Daniel Domingues:

Possui informação suficiente para construir estimativas, porto a porto, do número de escravos embarcados de Angola entre os séculos XVIII e XIX. Estas estimativas fornecem uma imagem mais completa da dimensão e evolução do comércio de escravos de Angola, o que, por sua vez, ajudará os historiadores a medir o impacto do comércio na África e nas Américas.⁵⁷

Mas não só de Angola e da temporalidade que o autor cita, expõe também uma projeção do número de cativos embarcados no mundo em 374 anos de escravização, quando observamos a quantidade de africanos escravizados de 1601 a 1625 e depois nos 25 anos seguintes, quando há uma diminuição de quase 66 mil escravizados, batendo com o período de tensões bélicas entre Portugal e Holanda, ou seja, o período da ocupação da Nova Holanda e da expulsão dos neerlandeses da América Portuguesa.

57 . Domingues (s.d.).

QUANTIDADE DE AFRICANOS ESCRAVIZADOS EMBARCADOS POR NAÇÃO

	Spain / Uruguay	Portugal / Brazil	Great Britain	Netherlands	U.S.A.	France	Denmark / Baltic	Totals
1501-1525	6363	7000	0	0	0	0	0	13363
1526-1550	25375	25387	0	0	0	0	0	50762
1551-1575	28167	31089	1685	0	0	66	0	61007
1576-1600	60056	90715	237	1365	0	0	0	152373
1601-1625	83496	267519	0	1829	0	0	0	352844
1626-1650	44313	201609	33695	31729	824	1827	1053	315050
1651-1675	12601	244793	122367	100526	0	7125	653	488065
1676-1700	5860	297272	272200	85847	3327	29484	25685	719675
1701-1725	0	474447	410597	73816	3277	120939	5833	1088909
1726-1750	0	536696	554042	83095	34004	259095	4793	1471725
1751-1775	4239	528693	832047	132330	84580	325918	17508	1925315
1776-1800	6415	673167	748612	40773	67443	433061	39199	2008670
1801-1825	168087	1160601	283959	2669	109545	135815	16316	1876992
1826-1850	400728	1299969	0	357	1850	68074	0	1770978
1851-1875	215824	9309	0	0	476	0	0	225609
Totals	1061524	5848266	3259441	554336	305326	1381404	111040	12521337

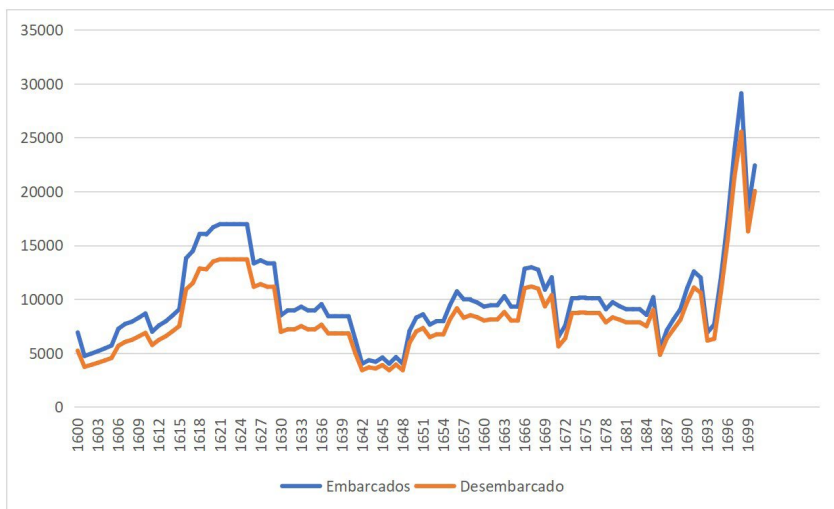
Fonte: Slave Voyages.⁵⁸

Podemos aferir, partindo dessa análise, que boa parte da quantidade dos escravizados antes da chegada dos holandeses era destinada à Capitania de Pernambuco e às demais capitanias que os holandeses acabaram anexando ao território da Companhia das Índias Ocidentais. Isso mostra a força econômica que essa região do norte da América Portuguesa tinha, assim como sua dependência da mão de obra escravizada africana, direcionada

58 . Slave Voyages. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. Acesso em: 19 jan. 2022.

aos engenhos de açúcar, principal produto da região. No gráfico abaixo, observamos que o maior período de decréscimo no embarque e desembarque de africanos escravizados foi no período de 1630 até 1650, auge da ocupação/invasão holandesa na América Portuguesa.

QUANTIDADE DE AFRICANOS ESCRAVIZADOS EMBARCADOS E DESEMBARCADOS NO SÉCULO XVII PARA A AMÉRICA PORTUGUESA



Fonte: The Slave Voyage.⁵⁹

A quantidade de escravizados embarcados só cresceu a partir da segunda metade do século XVI, também logo após a expulsão dos holandeses e no momento em que a América Portuguesa dispôs de um período de estabilidade, proporcionado pelo fim da União Ibérica e pela ascensão do poder do rei João IV, o Restaura-

59 . Slave Voyages. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. Acesso em: 19 jan. 2022.

dor. Mas essa calma precisava ser estruturada em relações mais profundas, em que houvesse ainda mais estabilidade, principalmente nas relações internacionais. A Coroa Portuguesa precisava desse ancoradouro para poder se recuperar dos graves e duros golpes sofridos em diversas áreas do Império com os conflitos passados. Para tal, o rei João IV de Portugal começou a procurar alianças com nações amigas para se proteger.

Nada melhor que um casamento para firmar relações políticas, visto que esse tipo de aliança era um dos meios mais utilizados pelas elites brancas para manterem ou expandirem seus status sociais, privados ou públicos e, com isso, manterem sua influência sobre determinados aspectos políticos. Mas para que tal rearranjo acontecesse, de forma a manter todo o status dos pretendentes, necessitava-se de um equilíbrio para manter tais alianças matrimoniais. Alan Macfarlane fala que, no século XVII, era necessário que o casal “fosse proporcional em posição social, nascimento, idade, educação e o restante, nem muito acima do outro, nem muito abaixo”⁶⁰. Com isso, o rei João IV procurou pavimentar a aliança matrimonial da sua filha mais velha, Catarina de Bragança, de 24 anos de idade, com o rei da Inglaterra Carlos II, de 30 anos. Nesse sentido:

O casamento não só resultava de um ato voluntário por parte dos nubentes (ou de alguém por parte deles), como também se traduziu na criação de uma nova célula do organismo social. Seja porque dá origem à criação de uma nova unidade doméstica, seja porque se traduz no prolongamento de uma linhagem ou de uma “casa” preexistente.⁶¹

60 . MacFarley (1990, p. 172).

61 . Scott (1999, p. 168).

O rei João IV procurava, com essa aliança, ter uma relação familiar com a Coroa mais importante naquele momento, a Inglaterra, que poderia gerar para o seu reinado alianças políticas, troca de favores e relações pessoais mais próximas. Por outro lado, poderia garantir a consolidação da família Bragança para a posteridade. Há de salientar que esse contrato de casamento pode ser observado como uma jogada política, que transcendeu aspectos bem caros às conveniências portuguesas, de modo que o rei João IV casou sua filha católica com um rei protestante, ou seja, não parecia ser tão importante a situação moral ou religiosa em que se dava a situação em meio ao contrato. Ao fim, prevaleceria, neste caso, a finalidade maior para qual a aliança estava sendo firmada.

Essa aliança, chancelada através desse contrato de casamento entre Catarina e Carlos II, de religiões diferentes e opostas, em certo sentido dogmático, tinha também de trazer paz para Portugal, entre o reino português e os holandeses, assim como também com os protestantes, sob proteção da Inglaterra. Nesse sentido, Perry Anderson fala que pouco se importava com questões de ego nacionalista, pelo contrário, as monarquias nacionais modernas, como a portuguesa, desejavam a sua perpetuação.

A última de legitimidade era a dinastia, não o território. O Estado era concebido como o patrimônio do monarca e, portanto, os títulos de propriedade dele poderiam ser obtidos por uma união de pessoas: *felix Austria*. O supremo estratagema da diplomacia era, assim, o casamento — espelho pacífico da guerra, que tantas vezes a provocou. Menos dispendiosa como acesso para a expansão territorial que a agressão armada, a manobra matrimonial proporcionava resultados imediatos menores (em geral, apenas após uma geração) e estava sujeita, por conseguinte, aos acasos imprevisíveis da mor-

talidade, no intervalo entre a consumação de um pacto nupcial e a sua fruição política.⁶²

Pensando nisso, Perry Anderson afirma que esse Estado Moderno absolutista guarda para si a proteção da propriedade e dos privilégios aristocráticos, o que pode soar como paradoxal, uma vez que tais proteções poderiam assegurar alguns ganhos para as classes mais baixas⁶³. Nesse sentido, as alianças matrimoniais poderiam trazer, de fato, a estabilidade para a Coroa Portuguesa, que gozasse da aliança poderia firmar a paz com a Holanda e ainda ter a bênção da Inglaterra.

Mas essa aliança não era de graça e tinha de haver contrapartida de Portugal, considerando que Catarina era uma princesa e iria se casar com um rei, então a proporcionalidade que o Alan Mcfarlane chama atenção não estava em consonância com os parâmetros postos e precisava ser pleiteada. Para que o contrato de casamento acontecesse, era preciso colocar Catarina em pé de igualdade com Carlos II, e isso só poderia ser possível através do dote de casamento, em que a futura rainha deveria pagar à Coroa Inglesa pela aliança matrimonial.

Para Carla Maria Carvalho de Almeida, a diferenciação no status social e no poder aquisitivo entre o casal, ao firmar alianças matrimoniais, era:

Diferentemente da sociedade contemporânea, em uma sociedade de Antigo Regime, o lugar social não passava exclusivamente pela posse de bens econô-

62 . Anderson (1989, p. 38-39).

63 . Anderson (1989, p. 38-39).

nicos, mas antes pela demarcação da diferença de condição em relação aos demais indivíduos.⁶⁴

Com isso, não bastava Catarina ter bens ou ser princesa, ela ainda teria de mostrar que estava à altura de um rei e governante de uma nação. Em contrapartida, o casamento proporcionaria a Carlos II um rendimento a mais e um alívio financeiro, já que ele não iria mais depender totalmente dos valores destinados pelo parlamento inglês. Essas relações com a Inglaterra, segundo Robert Conrad (*apud* Leslie Bethell), falam que tais relações acabaram deixando Portugal muito dependente dos ingleses durante o século XIX, influenciando também o comércio de escravizados. “A Grã-Bretanha aproveitou a dependência política e econômica de Portugal, após 1807, para impor restrições indesejadas ao comércio de escravos e estabelecer procedimentos legais complexos para controlar o contrabando”⁶⁵.

As articulações para o casamento, principalmente quanto ao contrato, começaram a ser negociadas 20 anos antes, quando a Coroa Portuguesa se viu desesperada por não haver fundo fiscal na Fazenda para manter tal contrato de casamento com a Inglaterra e a paz com a Holanda. Desse modo, foi obrigada a implementar diversos impostos, muitos deles com a desaprovação de parte da população. Um desses impostos foi a *décima*, que foi criado entre 1640 e 1660 com o intuito de arrecadar fundos para o casamento de Catarina de Bragança e manter a paz com a Holanda. Tal imposto “taxava em 10% todos os bens de raiz, juros, ordenamentos, tenças, rendas ou honras de ofícios e de trato meio mercantil, sem privilé-

64 . Almeida (2007, p. 130).

65 . Conrad (1970).

gio”⁶⁶. Assim, tudo que era produzido nos territórios ultramarinos portugueses era taxado em 10% e direcionado a essas duas finalidades. Todavia, Letícia dos Santos Ferreira chama atenção de que nem todo imposto era arrecadado de forma integral, devido às fraudes e corrupções. Isso fez com que o imposto acabasse diminuído em 2/3 do valor inicial. Soma-se a isso que:

Estando a cargo da Câmara a arrecadação para o sustento da infanta, seus oficiais ficavam livres para prestarem contas, o que lhes dava mais liberdade para desencaminharem os recursos.⁶⁷

O contrato de casamento consistia em dois pagamentos de 500.000 libras esterlinas, a entrega integral das possessões portuguesas em Tânger e Bombaim, além de a Inglaterra poder fazer comércio direto com a América Portuguesa e de os ingleses, em possessões portuguesas, terem liberdade religiosa.

A Coroa Portuguesa não tinha condições de arcar com todos os ônus do contrato, pois não tinha fundo para tal feito, e começou a repassar as dívidas para as suas possessões além-mar. Na América Portuguesa, as contribuições foram transferidas de forma não homogênea para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e as Capitâneas anexadas, que deveriam pagar a segunda parte do dote, que era de cerca de seiscentos mil cruzados.⁶⁸ Diz que, “para o ajustamento do dote faltavam 600 mil cruzados, e para satisfação da paz, eram necessários cinco milhões”⁶⁹.

66 . Ferreira (2010, p. 27).

67 . Ferreira (2010, p. 27).

68 . Ferreira (2010, p. 81).

69 . Biblioteca Nacional (1928, p. 97-100).

A Coroa não tinha condições financeiras para pagar as despesas e acabou por fazer empréstimos de pratas nos conventos para pagar a dívida. Além disso, o governo português mostrava que era necessário o casamento de Catarina com Carlos II, além da paz com os holandeses, que firmaram e propagaram que essas medidas foram feitas para o bem do Reino. Nesse sentido, a carta do rei fala que “eram tão públicas as utilidades da paz, e os interesses do casamento, e tão evidente a atenção em que o Reino se achava com a opressão de vinte e dois anos de guerra”⁷⁰.

Já em 1662, havia uma articulação da Coroa Portuguesa para implementar os donativos do dote em que, segundo a carta de resolução de Francisco Barreto, governador da Bahia⁷¹, foi exposta, em primeiro momento ao parlamento, à corte e à população, a necessidade de implementação de pagamentos das possessões ultramar para o dote. Em abril do ano corrente, chegou ao dito governador outra provisão sobre como seria a divisão do pagamento da quantia por capitania:

Todos se assentou que o Estado contribuisse os 120 mil cruzados para a paz nos dezesseis anos, e trezentos e vinte mil cruzados para o dote repartidos pelo mesmo espaço a 20 mil cruzados cada ano, que em todo fazem 140 mil cruzados, e destes tocam a esta Capitania da Bahia 80, á de Pernambuco 25, á da Paraíba 3, á de Itamaracá dois, á do Espírito Santo 1.000, á do Rio de Janeiro 26, e á de São Vicente 4, reservando-se as Capitánias do Espírito Santo, Porto Seguro e Ilhéus por muito ténues para a limitação do que derem se aplicar ás faltas da contribuição desta Cidade.⁷²

70 . Biblioteca Nacional (1928, p. 97-100).

71 . Biblioteca Nacional (1928, p. 97-100).

72 . Biblioteca Nacional (1928, p. 97-100).

Observando a discriminação do valor de seiscentos mil cruzados, dos quais 120 mil seriam pagos em 16 anos, dando mais ou menos o valor de 1 milhão e 920 cruzados ao fim do período de pagamento, esse valor seria destinado para a dita paz com os holandeses. Trezentos e vinte um mil cruzados para o dote de Catarina de Bragança, que deveriam ser divididos em dezesseis parcelas de vinte mil cruzados. Por ano, até completar os 16 anos, a América Portuguesa teria que pagar 140 mil cruzados, juntando o valor de 140 mil em 16 anos, temos um valor de quase 27 milhões de cruzados, que deveriam ser pagos pela América Portuguesa referente à paz e ao dote de Carlos II da Inglaterra.

VALORES DE PAGAMENTOS PELAS CAPITANIAS DA AMÉRICA PORTUGUESA
PARA A MANUTENÇÃO DA PAZ COM A HOLANDA E O DOTE DE CASAMENTO DE
CARLOS II DA INGLATERRA

Capitania	Valor a pagar	Valor final após 16 anos
Bahia	80 mil cruzados	1.280.000 cruzados
Pernambuco	25 mil cruzados	600 mil cruzados
Paraíba	3 mil cruzados	48 mil cruzados
Itamaracá	2 mil cruzados	32 mil cruzados
Espírito Santo	1000 cruzados	16 mil cruzados
Rio de Janeiro	26 mil cruzados	416 mil cruzados
São Vicente	4 mil cruzados	64 mil cruzados

Fonte: Correspondência dos Governadores Gerais - Conde de Castello Melhor, Conde de Athouguia, Francisco Barretto.⁷³



73 . Biblioteca Nacional (1928, p. 97-100).

A provisão chama a atenção de que a coroa sabia que algumas capitâneas não tinham condição de pagar os donativos, como a Capitania do Espírito Santo, de Porto Seguro e de Ilhéus. Mas todas elas teriam de seguir à risca o provimento expedido pela Coroa, pois, como salienta a provisão:

Por serviço de Sua Majestade que todos os Governadores, Capitães-mores, e Câmaras das sobreditas Capitâneas o tenham assim entendido, e na mesma forma o faça praticar inviolavelmente cada um na parte que lhe tocar.⁷⁴

É nesse momento que surge a primeira ordenança no que se refere ao transporte de escravizados, pois, até o ano de 1662, não havia nenhuma regulamentação, ordenança, provisão ou lei sobre taxaço do comércio de escravizados africanos. A partir dessa provisão, direcionada para os governadores das capitâneas da América Portuguesa, foi o segundo momento em que se tentou gestar um controle, já que avia um alvará de 1609⁷⁵ que não era cumprido, já em 1662 tentava-se mesmo que orçamentário, colocar imposições sobre o transporte de escravizados. Até então esse comércio era autorregulamentado, a partir das demandas e ofertas ou pela “ambição”⁷⁶ de parte dos mercadores ou contratadores, que iam até a África capturar e comprar homens e mulheres africanos. Unido o útil ao agradável, Portugal voltou seu olhar para taxar o comércio

74 . Biblioteca Nacional (1928, p. 97-100).

75 . Gonçalves (1981, p.101)

76 . Termo utilizado na documentação, Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU_ACL_CU_015_CX_94, D. 7456.

transatlântico, para que fossem gerados fundos fiscais nas transações comerciais nos portos das capitânias.

Com advertência, que porquanto aos negros aqui viessem de Angola, se lançou um cruzado por cabeça grande, ou pequena, e em todas as mais fazendas, que entrassem (exceto os vinhos, e azeites) se tirasse na Alfandega a dois por cento; e convém que estas duas imposições se observem igualmente em todas as do Estado, por não alterar o concurso dos navios, nem prejudicar a diminuição ou aumento de umas a relutância das outras, se não poderá inovar em nenhuma, e se tirará em todas incomutavelmente o cruzado por cabeça, e a dois por cento de todas as mais fazendas exceto o dois gêneros acima referidos.⁷⁷

A determinada provisão em relação aos escravizados africanos tratava de assegurar que os governadores, assim como os fiscais das alfândegas nas capitânias, taxassem em um cruzado os africanos que fossem oriundos de Angola, fosse ele adulto ou criança, assim como os demais gêneros que entrassem na capitânia, exceto vinho e azeite⁷⁸, taxando os demais produtos em 2%. Isso gerou assim uma renda extra para o reino, pois esse lucro seria direcionado ao pagamento da dita quantia anual de 140 mil cruzados. Outro fato que chama atenção é que a provisão deixou bem objetivo que não se poderia modificar esse ordenamento das taxações e que estas deveriam ser cumpridas em sua integralidade

77 . Biblioteca Nacional (1928, p. 97-100).

78 . Pode-se conjecturar que os dois gêneros não entraram na lista pois eram produzidos em Portugal, se houvesse sobretaxa desses produtos, principalmente o vinho, poderia fazer com que o preço do produto aumentasse e não houvesse demanda, favorecendo produtos nacionais, como a Jeribita.

em todo o Estado português, na Metrópole, na América Portuguesa e na África. E se tal ordenança não fosse aplicada como orientado, poderia haver riscos de prejuízos para as embarcações empregadas no comércio transatlântico, acarretando perda de lucros para a Coroa. No fim, mais uma vez, cita a taxaço de um cruzado por cabeça de escravizado e em 2% de qualquer gênero que entrasse nos portos do Reino Português, exceto o vinho e o azeite.

A referida provisão ainda deu uma abertura à mudança na taxaço, se assim as capitanias achassem uma forma mais “suave” de praticar as cobranças, todavia, proibiu que se mudasse ou suspendesse a taxaço sobre as cabeças dos escravizados nas alfândegas e fazendas. bem como os 2% da cobrança dos gêneros, até que outro regulamento fosse exposto. Dessa forma, a provisão cita:

E quando em alguma capitania se achar outro meio mais equivalente, mais suave, e mais igual que este que aqui se fica praticando, não se alterando os dois gêneros das fazendas, e escravos; poderá a Câmara e o povo dela eleger o que lhe parece mais acomodado ao benefício do povo, e efeito da contribuição, assim infalível, que é o que a principalmente se deve atender; aprovando-o assim o mesmo governador, ou Capitão-mor daquela Capitania se lhe parecer ajustado.⁷⁹

A provisão ainda chamava atenção sobre a cobrança efetiva da taxaço, não deixando que tal ordenança fosse descumprida

79 . Biblioteca Nacional. Documentos históricos: 1648-1672 - Correspondência dos Governadores Gerais - Conde de Castello Melhor, Conde de Athouguia, Francisco Barretto (v. IV). Rio de Janeiro: Augusto Porto & C., 1928. p. 97-100. Disponível em: <https://historiacapixaba.com/documentos/28-04-1662-provisao-que-se-enviou-as-capitanias-deste-estado-para-se-tirar-nellas-o-dote-da-senhora-infanta-e-o-que-faltar-para-ajustamento-da-paz/>. Acesso em: 19 jan. 2022.

pela falta de efetividade, por isso o “infalível” pagamento era necessário, devendo toda mudança pretendida pela Câmara passar pelo aval do governante da Capitania para possíveis ajustamentos, além de trazer, em seu carregar das tintas, que toda provisão “a qual se guardará e se cumprirá tão pontual e inteiramente [...] sem conter dúvida, sem embargo, nem contradição alguma”.⁸⁰ Embora tais mudanças estivessem vindo sobre as taxações e cobranças, Leticia dos Santos Ferreira cita que, já no ano de 1663, o novo vice-rei, o Conde de Óbidos, lançou um novo regulamento para a taxaçoão na tentativa de ter mais meios legais para gerar fundos, chamado de “donativos do dote”, que “por ele a arrecadação da contribuição na Bahia pautava-se nos rendimentos dos moradores da capitania e suas anexas: escravos, gado, negócios, salários, ofícios públicos, juros e casa”.⁸¹ Esse regulamento, segundo Leonardo Nascimento de Souza, surgiu para garantir o preço também pago para a manutenção da paz com a Holanda. Nesse sentido:

Por se tratar de uma potência militar, os britânicos foram fundamentais nos tratados de paz com a Holanda em 1663, e com a Espanha em 1668, ajudando Portugal a restabelecer parte do seu império ultramarino. Em troca, houve uma aliança matrimonial entre o Rei inglês Carlos II e a filha de D. João IV, D. Catarina, e o reino luso pagando um dote de 2 milhões de cruzados, além de transferir para a Inglaterra a posse de Tânger, no atual Mar

80 . Biblioteca Nacional. Documentos históricos: 1648-1672 - Correspondência dos Governadores Gerais - Conde de Castello Melhor, Conde de Athouguia, Francisco Barretto (v. IV). Rio de Janeiro: Augusto Porto & C., 1928. p. 97-100. Disponível em: <https://historiacapixaba.com/documentos/28-04-1662-provisao-que-se-enviou-as-capitanias-deste-estado-para-se-tirar-nellas-o-dote-da-senhora-infanta-e-o-que-faltar-para-ajustamento-da-paz/>. Acesso em: 19 jan. 2022.

81 . Ferreira (2010, p. 101).

rocos, e Bombaim, na Índia, além de privilégios aos mercadores ingleses nas possessões ultramarinas portuguesas.⁸²

Com isso, surgiu o primeiro regulamento que deu base administrativa para o controle do comércio de escravizados, à medida que estabelecia mecanismo de controle financeiro para aquele comércio, que antes era organizado pelos mercadores e contratadores das embarcações que se destinavam ao resgate dos escravizados.

Foi dessa forma, depois de 159 anos da escravização no reino português, que Portugal impôs um controle sobre a quantidade de escravizados que adentrava os seus territórios. Com isso, podemos inferir que o aumento do imposto por cada cabeça de escravizado fez com que o preço do africano ficasse cada vez mais alto. Isso não quer dizer que essa provisão de 1662 e o regulamento de 1663 foram uma prática de controle, no sentido de barrar as embarcações abarrotadas de escravizados, pelo contrário, já que era cobrado o imposto por cabeça de escravizado, quanto mais chegassem embarcações lotadas de cativos, melhor seria para os lucros da Fazenda. Ao analisarmos a tabela a seguir, podemos ter a dimensão não só de números ou quantidades, mas também de pessoas, homens e mulheres que, nesse período de cobrança de taxa, foram trazidos para a América Portuguesa.

82 . Souza (2013, p. 20).

QUANTIDADE DE AFRICANOS ESCRAVIZADOS TRAZIDOS PARA A AMÉRICA PORTUGUESA
NO PERÍODO DE 1661-1684

ANO	PORTUGAL / BRASIL	TOTAL
1661-1665	38337	38337
1666-1670	61419	61419
1671-1675	44369	44369
1676-1680	48291	48291
1681-1685	35728	35728
Total	228144	228144

Fonte: Slave Voyages.⁸³

Nos primeiros cinco anos, incluindo o ano de 1662 da primeira provisão sobre a cobrança da quantidade de escravizados, foram trazidos para a América Portuguesa 38.337 escravizados africanos de diversas partes da África, aportados em diversos portos da América Portuguesa; já nos cinco anos da década de 60 do século XVII, observamos que a quantidade de africanos desembarcados nos portos da América Portuguesa triplicou, chegando a 61.419 em relação aos cinco anos anteriores, representando um aumento do valor em 60,21%. Se levarmos em consideração que todos esses homens, mulheres e crianças eram tributados em 1 cruzado, temos, nos primeiros cinco anos, um valor da taxa de 38.337 cruzados; e no segundo momento, 61.419 cruzados, destinados ao pagamento do dote e da paz com a Holanda. Sem contar os 2% dos tributos dos diversos gêneros que fossem comercializados nos portos. Levando em consideração o valor dos anos de 1666-1670 dispostos na tabela anterior, 43,87% do valor anual a ser pago à Coroa já estavam garantidos.

83 . Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. Acesso em: 19 jan. 2022.

A Coroa já tinha uma renda fixa, que era variável porque dependia da quantidade de escravizados que chegasse aos portos, porém havia a previsibilidade da chegada de embarcações e até o incentivo da Coroa para os mercadores irem à África para comprar mais cativos para a América Portuguesa, o que tornava essa taxaçoão uma fonte de lucro real, sem contar, de fato, com a taxaçoão dos 2%.

O preço do dote e da paz com a Holanda tinha de ser pago em 16 anos, sendo que, no acordo com Portugal e a Inglaterra, esse valor deveria ser pago em duas vezes: a primeira quando Catarina fosse para a Inglaterra; e a segunda dividida em duas vezes, que deveria ser paga em gêneros ou em dinheiro no ano de 1663, com prazo de dois meses e custeados por Portugal. Portugal não conseguiu sanar a primeira dívida com a Inglaterra, tendo pago 1 milhão de cruzados um ano depois do casamento; e o milhão de cruzados restante do acordo sofreu vários atrasos para ser pago. A Coroa conseguiu juntar 1 milhão e 4.000 cruzados, sendo os 600.000 cruzados destinados às possessões de ultramar, como já exposto anteriormente.

O valor dos 600 mil faltantes e pagos pela América Portuguesa causava muita insatisfaçoão, de modo que esse valor deveria ser cobrado na sua integralidade e ser destinado para tal acordo. Segundo Letícia dos Santos Ferreira⁸⁴, havia insatisfaçoão e reclamaçoões pelo demorado pagamento da dívida, que tinha um prazo para ser sanado. Essa insatisfaçoão não se restringia à América Portuguesa, pois, na Metrópole, o alto custo do acordo com a Inglaterra causava

84 . Ferreira (2010, p. 149).

indignação. Em 1681, houve dois motins em Salvador por conta do pagamento do dote de Catarina.

Em 1672, começaram a chegar relatos em Lisboa sobre os dispendiosos custos ao povo da América Portuguesa, mas, somente em 1686, alguns membros da Câmara de Salvador conseguiram falar com o rei e pediram para que os prazos de pagamentos dos donativos e do acordo de paz fossem estendidos pelos 32 anos⁸⁵ seguintes. Através dos relatos, consta que tal pagamento estava exaurindo as contas das pessoas e das capitânicas, como as da Bahia, que, no fim do século XVII, estava passando por uma seca e, por isso, mandou pouco menos da quantidade que era necessária para o pagamento da sua parcela anual. Na Bahia, expõe Stuart Schwartz, o número de engenhos cresceu de forma exponencial até atingir 528 unidades no fim do século XVIII, mas a produção açucareira não acompanhava tal crescimento, a demanda pelo açúcar da América Portuguesa tinha sido diminuída consideravelmente, frente às plantações de açúcar nas Antilhas pelos ingleses e holandeses. Isso enfraquecia ainda mais o poder aquisitivo das elites locais da colônia, que tinham de sobreviver e ainda pagar os donativos da referida barganha. Outro dos possíveis motivos para o gargalo no fim do século XVII foi a “desvalorização monetária em Portugal, que provocava a elevação dos preços dos produtos metropolitanos e grande evasão de moedas na Bahia, do Rio de Janeiro e de Pernambuco para o Reino”.⁸⁶

Era preciso que Portugal, cada vez mais, assegurasse renda para que o contrato de casamento fosse cumprido. Com a crise econômica instaurada pela própria imposição do acordo e também

85 . Ferreira (2010, p. 153).

86 . Ferreira (2010, p. 147).

pelos fatores econômicos, políticos e climáticos, era necessário procurar meios para retirar mais dinheiro para que os súditos da América Portuguesa tivessem condições de pagar o dote da infanta, e um desses meios novamente foi a observância da lucratividade do comércio de escravizados.

Lei das Arqueações de 1684

A Lei das Arqueações de 1684 foi um regulamento oficial, o primeiro em forma de lei em todo o Império ultramarino, que colocava regras mais rígidas ao transporte de escravizados. Com isso, a dita lei foi utilizada de maneira oportuna para que a Coroa Portuguesa alavancasse, através dessa estrutura – instituição da escravização – um meio mais solidificado de obter lucros certos para o pagamento dos seus compromissos com o dote da infanta e a paz com os neerlandeses. Mas essa taxação não era feita no lucro direto do transporte transatlântico de escravizados, como em 1662 e 1663, a arrecadação das arqueações, nesse sentido, se refere a toda a estrutura econômica que estava por trás da escravização, como vamos ver logo mais à frente.

A historiografia, ao tratar da dita lei, durante muito tempo, a referenciou numa perspectiva de que a implementação dessa legislação foi feita para beneficiar os cativos, sem, de fato, problematizar o que estava acontecendo no contexto macro das finanças fiscais do Reino, como também da América Portuguesa. Nesse sentido, Wesley Dartagnan Salles⁸⁷ fala que a estrutura fazendária da Colônia na América estava em grave dificuldade havia

87 . Salles (2014).

muito tempo, como também já exposto, ainda havia os problemas políticos com as nações do mundo, como Holanda e Inglaterra, assim como os problemas econômicos decorrentes do pagamento da quantia de 140 mil cruzados anuais, por parte da América Portuguesa, em referência ao dote da Catarina de Bragança e à manutenção da paz com a Holanda, que tinha um prazo máximo estabelecido de 16 anos. Nesse período de implementação da Lei das Arqueações, que surgiu para aliviar finanças das Capitanias, já em 1684, quando a lei foi promulgada, já haviam se passado 22 anos do casamento da infanta. Tal acordo com a Inglaterra estabelecia, de fato, que o pagamento do dote deveria ser feito, no máximo, até o ano de 1663, o que acabou não acontecendo, devido às dificuldades orçamentárias das capitanias.

Outro fato a que o autor chama atenção é que a problemática no uso do recurso desenfreado do transporte de escravizados oriundos da África para o Brasil causava diversos transtornos aos contratantes da América Portuguesa, pois foi nesse mesmo período que, nas Antilhas, a Holanda e a Inglaterra expandiram as suas grandes plantações de cana-de-açúcar para diminuir a dependência do açúcar brasileiro. A Holanda já tinha o conhecimento do manejo e das técnicas do açúcar, e a rivalidade do comércio do açúcar entre as outras nações europeias interferia diretamente nas finanças do Reino. Ainda havia a taxa de 2% sobre os produtos chegados aos portos do reino, a qual iria também para o dote da infanta e a manutenção da paz, e um desses produtos era o açúcar, assim quanto menos se exportava esse bem para outros portos, menos receita era gerada para as Fazendas, para o Reino e para os senhores de engenhos. Estes últimos também pagavam o dote da infanta através dos donativos, que funcionavam da seguinte forma: por estarem em terras pertencentes ao rei de Portugal, as

doações eram incentivadas pelos governantes locais ou até mesmo pela Coroa, que viam nesses produtores do açúcar da América Portuguesa mais um lastro econômico de onde eles poderiam ter um pouco mais de fundos para o pagamento das dívidas. Ainda que tais doações não fossem uma obrigação, poderia ser feita pressão para que esses senhores de engenhos dessem suas contribuições.

Martin Meredith fala que esses novos fatores influenciaram a estrutura econômica e escravista no mundo no século XVII. Essa crise nos engenhos de açúcar e na produção açucareira afetava diretamente a mão de obra escravizada, pois, com as novas lavouras de cana-de-açúcar nas Antilhas e no Caribe, necessitava-se da força de trabalho dos escravizados para que a produção acontecesse. Essa mão de obra cativa era capturada, comprada da África e levada para os territórios da Holanda e da Inglaterra. Isso começou a encarecer a mão de obra escravizada na América Portuguesa, e os senhores de engenhos não tinham mais condições financeiras de pagar por novos escravizados.⁸⁸ Letícia dos Santos Ferreira mostra que essa situação atravessou a virada do século e cita as reclamações da Câmara de Salvador em 1723 sobre as taxas e a penúria enfrentadas pelos senhores da capitania:

Representa a vossa majestade a fidelidade dos vassallos da Bahia pelas reverentes expressões deste senado a universal calamidade que hoje se experimenta os senhores de engenho e todos os lavradores de açúcar e mandioca e tabaco desta capitania vendo-se ao maior extremo de consternação e miséria que se pode considerar e no perigo totalmente se lhe desbaratarem as suas fábricas e culturas pelos exorbitantes preços dos escravos que nestes úl-

88 . Meredith (2017).

timos anos tem subido a uma carestia e tão fatal ao bem público do estado e particular dos vassallos.⁸⁹

De fato, o discurso por parte dos senhores de escravizados luso-brasileiros estava envolto em reclamações bastante contundentes, em virtude dos frequentes desfalques fiscais que os senhores tinham pelos altos custos de manutenção de sua atividade produtiva, como as lavouras de cana-de-açúcar, de mandioca ou tabaco, pois em comum as três tinham a mão de obra de homens, mulheres e, muitas vezes, crianças africanas escravizadas que realizavam a produção.

Para resolver as possíveis e frequentes demandas e reclamações da elite colonial, a Coroa Portuguesa tentou assegurar uma renda extra através de uma regulamentação, em forma de lei, sobre o número de escravizados que saíam e chegavam aos portos dos territórios portugueses. A Lei das Arqueações foi, então, promulgada em 1684, durante o reinado de D. Pedro II de Portugal. A referida lei começa da seguinte forma:

Dom Pedro por graça de Deus rei de Portugal e do Algarves daquém e dalém mar em África, Senhor de Guiné e da Conquista, Navegação, Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia & C. Faço saber aos que esta lei virem que desejando que em todos domínios da minha Coroa e para com que todos os Vassallos e súditos dela se guardem os ditames da razão e justiça sendo informado que na condução dos Negros cativos de Angola destinados ao Brasil obram os carregadores e mestres dos navios a violência de

89 . Registro de uma carta deste senado da câmara para sua Majestade que Deus guarde a ruína desta capitania pela subida dos escravos. DHAMS – Cartas do Senado, v.6, p. 101-103 (18/11/1723), *apud* Ferreira (2010, p. 131).

trazer tão apertados e unidos uns com outros que não somente lhes falta o desafogo necessário para a vida cuja conservação é comum e natural para todos ou sejam livres, mas do aperto com que vêm sucede maltratarem-se de maneira que morrendo muitos chegam impiamente lastimosos os que ficam vivos. Mandando considerar esta matéria por pessoas de toda a satisfação, doudas, práticas e inteligentes nela e querendo prover de remédio a tão grande dano como é conveniente ao serviço de Deus Nosso Senhor e meu tanto pelo que a experiência tem mostrado em os navios que carregam Negros em Angola como pelo que pode suceder em os que costumam também carregar em Cabo Verde, em S. Tomé e mais Conquistas, fui servido a resolver que daqui em diante se não possam carregar alguns Negros em navios e quaisquer outras embarcações sem que primeiro em todos e cada um deles se faça a arqueação das toneladas que podem levar com respeito dos agasalhados e cobertas para a gente e do porão para as agoadas e mantimentos de tudo na forma seguinte.⁹⁰

Na citada lei, é ordenado que seja cumprida em todos os territórios ultramarinos, assim como por todos os vassallos e súditos do reino em sua integralidade, principalmente levando em consideração a razão e a justiça para condução dos negros escravizados de Angola para o Brasil, pois a Coroa estava ciente das violências sofridas pela superlotação das embarcações, o que acabava por tirar-lhes as condições de sobrevivência. Chama atenção, na dita lei, que o ordenamento coloca em pé de igualdade as condições de sobrevivência de escravizados e livres, então uma pergunta sobre

90 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU_ACL_CU_CX.87. D. 07129.

a qual podemos refletir é: será que, em 183 anos de escravização, somente no ano de 1684 é que a Coroa Portuguesa se deu conta de que as condições de aperto nos porões das embarcações comprometiam a vida dos africanos feitos cativos? A Coroa possivelmente sabia das condições de aperto às quais homens, mulheres e crianças africanos cativos estavam submetidos durante a travessia do Atlântico, tanto que, segundo Letícia da Silva Ferreira, era incentivada a superlotação para gerar mais lucro, com a normativa da provisão de 1662. Seguindo nesse sentido, a Coroa estava ciente das penúrias que os escravizados passavam, pois, quando não morriam da travessia, chegavam em estágio de grande lástima.

Outro destaque que fazemos sobre a Lei das Arqueações é sobre a situação do transporte que causava insatisfação de “pessoas” que queriam a revisão dessa prática dos carregadores e mestres das embarcações, pedindo novas atividades, mais assertivas, para tentar solucionar inúmeros “danos” que causavam aos escravizados no processo da diáspora. A justificativa que embasava o discurso era que a solidariedade cristã tinha de ser levada em consideração no comércio de pessoas escravizadas.

Destarte, diante de testemunhos de violações de direitos, ordenou-se que não poderiam mais carregar os negros escravizados em quaisquer embarcações, mas naquelas exclusivas para o transporte de cativos, o que foi denominado de “navio negreiro”. Além disso, todas as embarcações destinadas ao transporte de cativos africanos deveriam, cada uma delas, ser arqueadas em toneladas. Júlio Chiavenato cita como era medido o valor do africano cativo. Segundo ele, no primeiro momento, o escravizado era medido em “peças da índia”, em que 1 peça da índia equivaleria a 1,75 metros;

neste sentido, dois cativos africanos de 1,60 metro equivaleriam a 1,8 peças da Índia.⁹¹ Mas:

Com o aumento do tráfico, especialmente quando não se pode contar com o índio no Brasil, já se vendem negros às toneladas. Algumas vezes apenas três negros fazem uma tonelada: é que não se refere aí ao peso dos negros, mas à capacidade de carga dos navios negreiros em relação ao espaço ocupado para transportá-los. Os contratos da época (fim do século XVII e começo XVIII referem-se frequentemente a 10 mil toneladas, 20 mil toneladas de negros: representam aí a capacidade de carga de um navio ou de vários navios de uma companhia. (Um navio, em média, vinha com três vezes a sua capacidade de lotação, para aproveitar o espaço. Se tivesse capacidade para cem negros, carregava trezentos. Como metade dos negros morriam, chegava-se o Brasil com cinquenta negros excedentes.⁹²

Mas, em tese, segundo a lei, o objetivo das arqueações era diminuir os danos causados pelo transporte desorganizado e pelos maus-tratos ocorridos durante a travessia. O próprio Júlio Chiavenato chama atenção como era o transporte dessas pessoas e as táticas lançadas pelos carregadores e mestres dos navios. Estes, sabendo que, durante a travessia, muitos homens, mulheres e crianças africanas iriam morrer pela própria condição do transporte, aumentavam a capacidade das embarcações, excedendo o número da tonelada das embarcações para não terem prejuízo no lucro com a mortalidade, dadas as condições da viagem⁹³. Para mitigar tais

91 . Chiavenato (1987, p. 123).

92 . Chiavenato (1987, p. 124).

93 . Chiavenato (1987, p. 124).

perdas, visto que o mercado de escravizados na África se tornava mais caro, a Coroa lançou o mecanismo para tentar diminuir as mortes e tornar o transporte de escravizados mais “racional”, “justo” e “inteligente”, pois era necessário, além das arqueações, uma série de mantimentos, agasalhos e cobertas para os cativos, além de água fresca, o que deveria ficar no porão das embarcações.

Se fizermos uma rápida leitura da fonte, podemos perceber, de maneira simplista e sem observar as conexões entre a lei e os diversos aspectos, principalmente o econômico, que o rei talvez quisesse realmente ajudar os africanos durante a travessia do Atlântico, para eles serem feitos escravizados na América Portuguesa. Ora, possivelmente não era esse o objetivo da Lei das Arqueações, pelo contrário, ela assegurava o contínuo comércio de escravizado entre a África e a América Portuguesa, de modo que não deixava a ambição dos mercadores de escravizados exaurir o “bem” valioso, que dava diversos retornos para a Coroa, a força da mão de obra, os impostos e encargos pagos pelos mercadores e senhores de escravizados. Wesley Dartagnan Salles fala que o rei não tinha nenhuma capacidade de interferir na lógica comercial, já que era uma prática comercial privada, desse modo, cita o autor, “os escravizados eram propriedade privada e tal legislação só poderia interferir em caso de vida ou morte”.⁹⁴

A legislação não cita manter o escravizado vivo, mas as medidas lançadas pela Lei das Arqueações tinham o objetivo de que mercadores e comandantes das embarcações fornecessem aos negros subsistência durante a viagem, tanto que se houvesse um grande número de mortalidades nas embarcações, eles poderiam dar diversas justificativas para as mortes. O que era necessário, se-

94 . Salles (2014, p. 191).

gundo a lei, era que tais ordenamentos fossem implementados. Se observarmos a própria lógica do comércio de escravizados, estava uma concepção de economia macro, pois, para os mercadores irem à África, eles antes teriam de sair da América Portuguesa com a arqueação feita e, na volta, fazê-la de novo. Para sair da América Portuguesa, essas embarcações deveriam levar os mantimentos e provimentos para a viagem de ida e de volta, acomodando não só os cativos, mas também toda a tripulação. Os mantimentos e provimentos eram comprados onde ficavam as praças de comércio de escravizados: Recife, Salvador, Rio de Janeiro, São Luís, isso fazia com que a economia local girasse em torno do comércio de escravizados. Podemos conjecturar que, se não houvesse as exigências dos mantimentos e provimentos da Lei das Arqueações, os comerciantes locais não teriam como vender os produtos, talvez não tivessem dinheiro a mais oriundo das exigências das arqueações.⁹⁵

Então, para além de uma interferência do público no privado, era, de fato, uma interferência na lógica comercial da América Portuguesa, para que todos os que pudessem tirar proveito daquela situação assim o fizessem, mesmo que, às vezes ou quase sempre, a lei não fosse cumprida na sua total efetividade. Havia diversos gargalos na legislação, como cita Inês Marinho Osório:

As medidas que fossem empregadas nas arqueações dos navios não poderiam ser excedidas pelo número de escravizados, mas as medidas não eram universais. Elas variavam de porto para porto, de indivíduo, faixa etária, isso fazia com que as medidas de tonelagem não fossem empregadas, gerando dúvida e, principalmente, imposição da própria lei por parte dos responsáveis da arqueação; o terceiro

95 . Sales (2014, p. 191).

passo das arqueações, era que o provedor anotasse as medidas dos navios e o responsável pela embarcação assinasse tomando ciência das medidas, de como deveriam ser transportados os cativos e das eventuais penalizações por descumprimento da lei e no porto que chegasse deveria mostrar o documento com as medidas das arqueações.⁹⁶

De fato, as arqueações não poderiam ultrapassar o número da tonelada de cada embarcação e, para isso, cada embarcação destinada ao comércio de escravizados na África tinham de cumprir as medidas normatizadas e apresentar as mínimas condições para os transportes de pessoas escravizadas no além-mar. Porém, não se sabia quais condições eram essas de fato, pois, segundo o capítulo 11 da Lei de Arqueações:

Cap.11

A medição das toneladas se fará por a vós de ferro marcados que o conselho mandará ter e fazer a sua ordem pelos que há na Ribeira das Naos desta cidade os fará remeter e todos os porto do mar as conquistas e dos que há neste reino donde se navega para eles para que em todas se guarde esta disposição e nenhuma e pessoas possam alegar ignorância nos casos em que se encontrarem.⁹⁷

96 . Osório (2021, p. 4).

97 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU_ACL_CU_015_CX_ 87, D. 7129.

Uma das táticas para suplementar a estratégia⁹⁸ da Coroa em relação à obrigatoriedade da Lei das Arqueações era fazer a interpretação subjetiva da lei. Isso fazia com que esta fosse empregada de forma diferente nos portos dos territórios portugueses, conseqüentemente, não havia uma coerência na implementação da lei nas possessões portuguesas. Nisto, vemos dois embates de força antagônicos: de um lado, entre as autoridades locais, redigindo e reinterpretando a legislação em benefício próprio ou de terceiros; e do outro lado, a Coroa exercendo sua força através da lei, com o objetivo de arrecadar fundos para o pagamento do dote da Infanta Catarina e da paz com a Holanda. Cada um tinha seus objetivos, o que fazia com que a lei não fosse cumprida em sua totalidade no reino e quem ficava à mercê dessas duas forças políticas eram os africanos escravizados, que já tolhidos de sua liberdade dificilmente tinham uma perspectiva de liberdade dada pelos seus dominadores. Os desejos dos dois lados tornaram assim o transporte transatlântico ainda mais agressivo para os cativos. Jaime Rodrigues cita como isso acontecia na prática, mesmo com a Lei das Arqueações em vigor:

A superlotação ocorria frequentemente em navios de bandeira portuguesa graças a uma interpretação particular da lei feita pelos traficantes, identificada por Miguel Antônio de Melo nos fins do século XVIII. De acordo com ele, a lei foi modificada pelo seu antecessor no governo de Angola: de cinco cabeças por tonelada, passou para cinco cabeças a cada duas toneladas.⁹⁹

98 . Certeau (1998).

99 . Rodrigues (2005, p. 152).

Se quem deveria impor a lei nos territórios portugueses eram as autoridades locais e sempre de acordo com suas interpretações, era difícil haver um controle na prática plena da dita legislação. Quem ficava responsável pelas arqueações eram os alfandegários, muitos deles indicados para ocupar tais cargos nos portos. Após a arqueação das embarcações nos portos, quando saíam para a África, os alfandegários deveriam estar com as medidas marcadas nas embarcações, com os provimentos e mantimentos, assim como tinham de colher a assinatura do comandante da embarcação para fazê-lo ter ciência das determinadas medidas, e, quando chegasse no seu destino, teria de arquear sua embarcação, mostrando as medidas da saída na América Portuguesa, além das punições que havia de ter caso transgredisse a lei e ultrapassasse a capacidade de lotação das embarcações.¹⁰⁰ Ao mergulharmos nas últimas linhas deste capítulo, destacamos que a Lei das Arqueações tinha um grande apelo para a moral e a fé cristã católica. A justificativa era salvaguardar a vida dos cativos durante a travessia do Atlântico. Esse apelo religioso estava na imagem que o Antigo Regime Português nos trópicos queria passar, ou seja, como se fosse um poder divinatório e benevolente, consubstanciado na figura do Rei.

Nesse sentido, os “danos” causados pelos mercadores e comandantes das embarcações poderiam ser uma justificativa para a implementação da Lei das Arqueações. Sendo assim, volto a refletir sobre o que Wesley Dartagnan Salles fala: o rei não poderia interferir se o escravizado morreria ou viveria, mas o rei, lembre-

100 . Osório (2012, p. 4).

mos, é um rei absolutista¹⁰¹. O rei gozava de plenos poderes políticos e legislativos para implementar leis e ordenamentos que assim lhe conviesse, mesmo sabendo que tais ordenamentos legislativos e demais ordens administrativas ficavam a cargo das instâncias que cuidavam da administração do reino, como secretarias, conselhos e outros.

Quem deveria por força maior defender a fé cristã era o rei, que dizia ser o representante e executor dos desígnios de Deus para seus súditos, incluindo homens e mulheres escravizados¹⁰². Apontemos dois aspectos que nos fazem refletir sobre isso: o primeiro é o do padroado régio, que, com raízes no medievo, vai dar ao monarca o poder da extensão de Deus na Terra. Não obstante, o rei só estava no poder por vontade e graça de Deus. Nesse sentido, segundo Hobbes:

Isso é mais do que consentimento ou concórdia, pois resume-se numa verdadeira unidade de todos eles, numa só e mesma pessoa, realizada por um pacto de cada homem com todos os homens [...] Esta é a geração daquele enorme Leviatã, ou antes – com toda reverência – daquele deus mortal, ao qual devemos, abaixo do Deus Imortal, nossa paz e defesa “[...] É nele que consiste a essência do Estado, que pode ser assim definida: “Uma grande multidão institui a uma pessoa, mediante pactos recíprocos uns aos outros, para em nome de cada um como autora, poder usar a força e os recursos de todos, da maneira que considerar conveniente, para

101 . O regime monárquico constitucional em Portugal só vai ser instalado depois da revolução do Porto.

102 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU_ACL_CU_015_CX_87, D. 7129.

assegurar a paz e a defesa comum”. O soberano é aquele que representa essa pessoa.¹⁰³

O rei era um mediador entre os homens e Deus, ele tinha a sabedoria e sabia agir conforme a iluminação divina, na observância da Lei das Arqueações, servia como esse rei misericordioso, que classificava o escravizado como “comum”¹⁰⁴. Por mais que isso seja óbvio nos dias atuais, em que todos os seres vivos precisam de locais desapertados e com espaço de respiração para sobreviver, até então não se tinha essa atenção para os escravizados, independentemente dos objetivos escusos por trás da escrita da dita lei.

Algumas vozes antagônicas dentro da América Portuguesa também tinham preocupações com os rumos da escravização, principalmente alguns padres jesuítas, que viam as práticas dos maus-tratos durante a travessia do Atlântico como uma grave afronta à religião cristã, já que a justificativa para escravização dos africanos desde do século xv era que:

Assim como entre os islamistas, se tinha por um ato pio a escravização – pois só por meio dela poderia ser salvo quem não se convertera ao primeiro chamado –, assim também, entre os cristãos, passou-se a considerá-la como método mais eficaz de conduzir os negros à verdadeira fé.¹⁰⁵

Dessa forma, era muito contraproducente para os religiosos ver diversos escravizados mortos, muitos deles sem viver ou ter

103 . Ribeiro (s.d.).

104 . Ribeiro (s.d.).

105 . Costa e Silva (2011, p. 851).

contato com a fé cristã. Os africanos escravizados tinham seu primeiro contato com esses religiosos quando os mercadores contratavam os padres para irem à África nas embarcações, já com o objetivo de mostrar alguns aspectos da religiosidade cristã aos cativos. Segundo a Lei das Arqueações, os mercadores eram “obrigados a levar um sacerdote que [servisse] de capelão para neles dizer Missa ao menos os dias santos e assistir aos moribundos”.¹⁰⁶ Quando os escravizados estavam acometidos de alguma moléstia, logo o capelão deveria batizá-lo, ouvir-lhe a confissão e dar-lhe a extrema-unção, para que ele gozasse das benesses da cristandade após a sua morte.

Observamos a força do poder real “interferindo” na lógica da instância privada, em que os súditos viviam e estavam sob a força do sistema absolutista, pois obedecer à vontade do rei e acatar a suas ordenanças deveria ser inquestionável, ao menos na teoria.

Todavia existiam vozes na América Portuguesa que defendiam com veemência que deveria haver uma relação menos intimista com os escravizados, pois isso poderia quebrar a lógica que fazia com que o escravizado não “sentisse” desejo e vontade, o que, conseqüentemente, despertaria neste indivíduo tais sentimentos, podendo levar à ruína o sistema escravista. O mais temido dos sentimentos era o da liberdade, e os senhores de engenho e todos os que tinham escravizados como propriedades tinham receio de que seus escravizados pudessem almejar a liberdade.

Mas nem todos pensavam assim, como mostra Letícia dos Santos Ferreira, ao citar o caso do jesuíta Jorge Benci, que defendia uma relação mais próxima com os escravizados, uma relação mais

106 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU_ACL_CU_015_CX_87, D. 07129.

humana. Segundo a autora, diferentemente dos que pensavam que a força física era a força motriz necessária da relação senhor e escravizado:

Muitos homens, como o padre jesuíta italiano Jorge Benci, defenderam um tratamento mais humano, havendo casos, principalmente no século XVIII e XIX, em que o poder régio interveio nas relações entre os senhores e seus cativos.¹⁰⁷

A autora traz mais um elemento que embasa nossa reflexão sobre poder régio, circunscrito nas relações dos séculos XVIII e XIX. Durante séculos anteriores, era raro o poder efetivo régio, isso não quer dizer que ele não existia, em algumas vezes, o rei baixava alguma carta régia sobre a relação dos senhores e dos escravizados e havia grandes insatisfações por parte dessas elites, que não queriam perder o controle, principalmente, da força física sobre seus cativos. Um exemplo que o Rafael Marquese traz sobre essa perspectiva é o da Carta Régia de 7 de fevereiro de 1698, na qual:

Orientando que aqueles senhores que “castigarem mais rigorosamente” seus escravos, seja averiguada a situação “com prudência e cautela” e encontre como “evitar pelos meios que vos parecerem mais prudentes e eficazes”, porém, de modo que “não causem alvoroço nos donos e que se consiga o fim que se pretende sem ruído ou alteração dos mesmos escravos”. O tom com os possíveis abusos foi bem diferente, além de não falar sobre oferecimento de denúncias contra os senhores.¹⁰⁸

107 . Ferreira (2010, p. 116-117).

108 . Marquese (2011, p. 9).

Essa Carta Régia possivelmente foi motivada por pressão dos religiosos, pela qual eles reclamavam ao rei Pedro II de Portugal dos graves maus-tratos dados pelos senhores aos seus escravizados. O rei, por sua vez, pediu investigação sobre os ditos castigos mais rigorosos, que fossem averiguados, com prudência e cautela, em quais situações ocorreram tais castigos, de modo que essas investigações não levantassem nenhum ruído contra a Coroa, pelas possíveis interferências em assuntos particulares, nem que os escravizados se sentissem alterados ou, no sentido mais direto, se sentissem amparados pela Coroa em detrimento do seu senhor.

Com isso, observamos que não era tão fácil o poder régio ser exercido sem reações, pois muitos desses senhores tinham grandes autonomias administrativas tanto da sociedade local como da política local, pois desde o processo colonizador, a própria Coroa deu plenos poderes a esses indivíduos e suas famílias para administrarem a América Portuguesa, segundo as suas vontades e seus desejos. Isso fez com que muitas das ordenanças, principalmente, aquelas que mexiam com dinheiro e os bens das elites fossem sempre contestados, com cartas de insatisfações, motins e revoltas.

Portanto, as leis e os ordenamentos deveriam ser assimilados por parte da sociedade colonial, que dava suas opiniões através dos meios possíveis, como as câmaras e secretarias da América Portuguesa, mas também era obrigada, muitas vezes, a exercer a lei e a vontade do soberano, mesmo que houvesse grande insatisfação e queixa da sociedade local. Mas, no fim, a vontade do rei era a lei, era o que prevalecia, fosse no campo privado, fosse no domínio público. Todavia, não de forma pacífica ou passiva, pelo contrário, diversas táticas poderiam surgir para enfrentar a legalidade, o poder e a vontade do soberano.

CAPÍTULO II

TÁTICAS DE DESCUMPRIMENTO DA LEI DAS ARQUEAÇÕES NA CAPITANIA DE PERNAMBUCO, NO SÉCULO XVIII

*No entanto o capitão manda a manobra,
E após fitando o céu que se desdobra,
Tão puro sobre o mar,
Diz do fumo entre os densos nevoeiros:
“Vibrai rijo o chicote, marinhei-
ros! Fazei-os mais dançar!...”*

(Castro Alves, em “Navio Negreiro”)

O segundo capítulo deste livro objetiva problematizar as narrativas sobre como a Lei das Arqueações foi recebida e cumprida ou não pelos súditos da América Portuguesa, em particular, nesse sentido, na capitania de Pernambuco durante fins do século XVIII. Portanto, descrever as operações de carregamento e transporte que ocorriam no interior dos navios negreiros é essencial se quisermos perceber as grandes consequências do tráfico e as violações de direitos, tendo sempre o Atlântico como pano de fundo.

Importa verificar, através das descrições documentais, os problemas de cumprimento ou não da medição dos ditos navios

e a forma como as normas portuguesas e as práticas comuns de carregamento dos escravizados influenciavam a alta mortalidade registrada durante as viagens transatlânticas. Vários historiadores que tratam de estudos da administração portuguesa, durante os últimos anos, vêm evidenciando que a aplicabilidade de normas, legislações e ordenamentos não era cumprida, na íntegra, nas suas possessões coloniais por diversos motivos e situações. Destarte, não foi diferente com a Lei das Arqueações, que impedia os mercadores e contratantes de abarrotar as embarcações empregadas no comércio de escravizados africanos.

As fontes do Arquivo Histórico Ultramarino, cx: 87 e 94 da Capitania de Pernambuco, utilizadas neste trabalho trazem descrições sobre como as insatisfações, infrações e transgressões dessa lei eram feitas. Através dos conceitos pensados por Certeau (1998), como estratégia e tática, já inicialmente refletidos por nós no primeiro capítulo, vamos pensar sobre as táticas de transgressões da lei feitas pelos atores coloniais frente à Lei das Arqueações. A metodologia abordada neste capítulo é a análise documental quantitativa e qualitativa. Observamos que toda a narrativa contra a Lei das Arqueações era estruturada pelos mercadores e contratadores que tinham vozes ativas na América Portuguesa e conseguiam chegar até a Metrópole. Uma das maneiras de burlar a citada lei era modificando temporariamente a arquitetura das embarcações para alocar mais escravizados que pudessem. Havia por parte da administração local uma preocupação na não aplicabilidade da Lei das Arqueações, mesmo que isso afetasse o lucro dos comerciantes de escravizados.

Táticas de descumprimento da Lei das Arqueações na Capitania de Pernambuco, no século XVIII

O surgimento e a aplicabilidade da Lei das Arqueações tinham como um dos principais objetivos o cunho financeiro e econômico, por trás de uma possível justificativa pseudo-humanística¹⁰⁹, ou melhor dizendo, do “bem-estar” do escravizado, que, em tese, passaria por uma melhoria de seu transporte dos territórios africanos portugueses para suas outras possessões.

Nota-se que essa articulação da aplicabilidade da lei, a própria normatização das arqueações, não se restringe à África e à América Portuguesa, mas é uma legislação que transpassa as fronteiras terrestres, marítimas e até culturais onde era aplicada, ou seja, o próprio Império Ultramarino Português, através da perspectiva da *História Conectada*, pensada pelo indiano Sanjay Subrahmanyam, segundo Serge Gruzinski, há uma articulação entre a História através de conexões, sejam elas internacionais ou intercontinentais, quebrando toda a ideia de uma história bloqueada por fronteiras. Deste modo:

109 . O humanismo, teoria somente do século XVIII. Os africanos, durante a vigência do sistema escravista, eram vistos como bem, coisa e propriedade pela maioria dos seus senhores, desta forma, acreditar em uma possível relação com o humanismo ou direitos humanos, não cabe na visão, até poderia ser um anacronismo tal visão. Alberto Costa e Silva cita que, “ao terminar o século XVII, já havia autores tanto no processo de desumanização ideológica do negro, que certos autores o consideravam como um ser entre os animais e os humanos, ou para usar a expressão de um médico inglês, William Petty, como uma espécie separada, diferente dos brancos na cor “nas maneiras naturais e nas qualidades internas do espírito” (Costa e Silva, 2011, p. 857-858).

Esta perspectiva significa que estas histórias estão ligadas, conectadas, e que se comunicam entre si. Diante de realidades que convém estudar a partir de múltiplas escalas, o historiador tem de converter-se em uma espécie de eletricitista encarregado de restabelecer as conexões internacionais e intercontinentais que as historiografias nacionais desligaram ou esconderam, bloqueando as suas respectivas fronteiras.¹¹⁰

De fato, essa articulação das leis impostas pela metrópole embarcava num processo macro, mas afetava diretamente a vida cotidiana de quem estava na ponta, lidando diretamente com o processo da compra e venda de homens, mulheres e crianças africanas escravizadas. Neste capítulo, problematizamos como era recepcionada, absolvida e cumprida a Lei das Arqueações pelos mercadores, comerciantes e agentes públicos em Pernambuco, nos fins do século XVIII.

Africanos eram representados como “sinônimo de escravizado”

O processo de transporte dos escravizados passou por diversas fases, ou melhor, foi se modificando ao longo do tempo, dependendo das circunstâncias temporais e locais em que estava circunscrito. Mas a embarcação era só um meio de transporte que tinha uma finalidade: transportar escravizados negros africanos.

De acordo com Alberto Costa e Silva, o negro como “sinônimo de escravizado” foi uma construção histórica que perpassou a necessidade das nações europeias para suprir suas necessidades

110 . Gruzinski (2001, p. 175-195).

coloniais, mas que não se iniciou no momento histórico chamado de *Grandes Navegações*, pois, assim como em diversas outras sociedades pelo mundo antigo, moderno e até contemporâneo, a prática de submeter um “ser humano”¹¹¹ à condição de submissão ou subserviência era uma prática comum na História e em algumas sociedades; e nas africanas, isso não foi diferente. Esses africanos, através das guerras tribais entre reinos ou impérios, faziam de escravizados os seus adversários. Mas podemos nos questionar, por que o africano se tornou sinônimo de escravizados?

A prática do comércio de pessoas africanas não começou ou findou com os europeus, pois foram possivelmente os árabes que, por volta do século X, ou seja, entre os anos 901 e 1000, começaram a comercializar pessoas do continente africano, a partir da provável justificativa de um ensinamento islâmico. Segundo Alberto da Costa e Silva, por ter uma pele escura, o africano “naturalmente era considerado uma subespécie humana diferente dos brancos e sua natureza inferior lhes destinava à servidão”.¹¹² Francisco Cassata, fazendo uma análise sobre a origem do racismo a partir de Francisco Bethencourt, cita que as conexões que os europeus tiveram com outros povos durante as Cruzadas foi um fator de apropriação de ver o outro, ou seja, o não europeu como diferente. Segundo ele, está nesse fato histórico o possível surgimento do racismo que vai ser caracterizado contra o povo negro. Segundo este autor:

As Cruzadas — Bethencourt argumenta — contribuiu para renovar formas religiosas e étnicas de identificação, moldando classificações e hierar-

111 . Esse conceito pode ser mudado, dependendo do tempo histórico, da sociedade e das convenções sociais.

112 . Costa e Silva (2011, p. 850).

quias, bem como negociar a crescente tensão entre os objetivos universais da Igreja e do Império, por um lado, e políticas locais no terreno, por outro.¹¹³

Esses discursos foram apropriados pelos europeus, que, a partir de uma necessidade econômica e de dominação de territórios coloniais na África e nas Américas, foram então incorporando o discurso/a representação do “negro sinônimo de escravizado” e até colocando outros elementos cristãos, como a salvação da alma, a purificação, a catequização desses africanos, ou até mesmo discursos que hoje temos por conhecimento como racistas de dizer que “pretos eram curtos de inteligência, indolentes, canibais, idólatras e supersticiosos por natureza, só podendo ascender à plena humanidade através da servidão pelo aprendizado da escravidão”.¹¹⁴ Mas se todo negro era “sinônimo de escravo”, por que os portugueses fizeram alianças com lideranças africanas, que também eram negros? Tal justificativa dos adjetivos citados acima pode parecer contraditório a partir de uma visão rápida, mas podemos perceber o pragmatismo econômico dos portugueses, neste caso, em firmar alianças com as lideranças africanas. “Essas lideranças forneciam ouro, marfim, âmbar, cera, gomas e madeiras”¹¹⁵, tinham escravizados por guerra, muitos deles guerreiros, a melhor solução seria vendê-los e distanciá-los da sua terra natal. Unindo o útil ao agradável, muitos líderes africanos, de forma pragmática, acabavam por fazer essas alianças com os europeus em troca de armamento, suprimentos, quinquilharias, gêneros alimentícios,



113 . Cassata (2014).

114 . Costa e Silva (2011, p. 850).

115 . Costa e Silva (2011, p. 852).

cachaça e outros artigos. Nesse tocante, devemos sublimar que, por muito tempo, construiu-se no imaginário popular e até acadêmico uma imagem do africano “curto de inteligência”, todavia a prática de compra e venda de escravizados se mostrou, por algum tempo, benéfica para os líderes africanos, que lucravam com tais alianças e práticas comerciais.

Por exemplo, no século XVII, os vilis, ou chamados de *bavilis*, da região onde hoje é o Congo, tinham uma habilidade mercantil e, mesmo sendo contrários à venda de escravizados, acabaram por aderir a esse comércio. Por conhecerem a região onde habitavam, eles adentravam os sertões africanos à procura de negros para vendê-los. Da mesma maneira agiam os portugueses na região de Luanda, onde adentravam fundo os sertões em busca de escravizados no Reino de Matamba e Caçanje.¹¹⁶ Com isso, podemos perceber que esse processo mexia com todos os atores que estavam envolvidos com essa prática comercial da compra e venda dos escravizados. Os portugueses financiavam e davam apoio militar para os seus aliados, africanos e posteriormente luso-brasileiros, entrarem em guerra com outros povos no intuito de fazer os vencidos de escravizados. Dessa forma, armas e suprimentos militares para campanhas de conquistas de territórios dos aliados dos portugueses faziam parte das dinâmicas implementadas pelos portugueses em territórios africanos.

Mas essa prática não só influenciava diretamente as relações comerciais europeias, não só modificava as trocas comerciais entre africanos e europeus, pelo contrário, modificava diretamente as relações entre os próprios africanos, interferia na balança política das regiões onde o comércio negreiro era mais forte, como

116 . Costa e Silva (2011, p. 835-836).

Costa da Mina, Congo, Angola. Segundo Roquinaldo Ferreira, nesse sentido, essa interferência:

Em um curto prazo, gerou centralização política, sobretudo nos reinos africanos que dominaram o fornecimento de cativos para os mercadores europeus na costa africana, assim como a inevitável fragmentação política. [...] Ao estimular guerras e expansão territorial entre os reinos rivais, o tráfico gerou um quadro de instabilidade sistêmica nas cidades africanas.¹¹⁷

Esse processo gerava uma concentração de poder nas mãos daqueles líderes africanos aliados dos europeus, pois possivelmente era desproporcional a força bélica desses indivíduos comparados com a dos seus opositores, muitos deles dos interiores dos sertões africanos. As tentativas de silenciamento da etnicidade, da relação desses homens e mulheres escravizadas, eram constantes na prática do comércio negreiro e em diversas outras práticas para afastar esses indivíduos de suas terras e seu povo. Era uma forma de punição por se opor a lideranças africanas aliadas dos europeus. Tal punição era benéfica para os europeus, que sempre tinham mercados escravizados para serem comprados ou vendidos. Além do mais, a prática sistemática do silenciamento e as tentativas de apagar a etnicidade desses africanos também eram reproduzidas pelos europeus, ainda mais fortemente por eles, de modo que dispunham de mais meios de castigos físicos e psicológicos para fazer valer sua autoridade. Júlio Chiavenato expõe a visão do cronista luso-brasileiro Henry Koster no início do século XIX, segundo a qual, os escravizados:

117 . Ferreira (2018).

Desde a África já foram destribilizados, separados dos parentes, pais e filhos, mães e filhos, todos de uma mesma família enviam-se a tumbeiros diferentes, na cruel política dos traficantes para quebrarem seu espírito de resistência.¹¹⁸

Refletindo sobre essa passagem, lembremos que é uma reflexão crônica a partir da visão de Henry, que envolve sua percepção do mundo e também o seu tempo histórico. Observa-se que ele analisa esse contexto de uma forma a destacar a prática da separação familiar entre os escravizados. Todavia, o conceito de “destribilização” já foi suplantado por novos conceitos, por exemplo, principalmente, aqueles trazidos pela mudança de paradigmas durante os anos 1980 no Brasil, quando se observou que havia vários meios de os escravizados lutarem contra os seus dominadores, em África ou na América Portuguesa. Essas formas de agenciamentos se modificaram com o tempo e também conforme a necessidade que os escravizados enfrentavam, através da resistência física e simbólica.

Outra forma de fazer com que homens e mulheres negros escravizados não tentassem formar redes de sociabilidades ou até mesmo de resistência era fazer com que viessem de diferentes regiões e fossem transportados em uma mesma embarcação. Esse procedimento logístico dificultaria, em tese, a comunicação entre esses indivíduos, pois o africano escravizado falaria um dialeto diferente, dependendo da região onde habitava, a cultura também poderia influenciar essa relação de sociabilidade. Um exemplo era a Costa da Mina, que demonstra as dimensões geográficas exploradas pelos portugueses. Observe a imagem:



118 . Chiavenato (1987).

MAPA DE SATÉLITE DA REGIÃO DA COSTA DA MINA



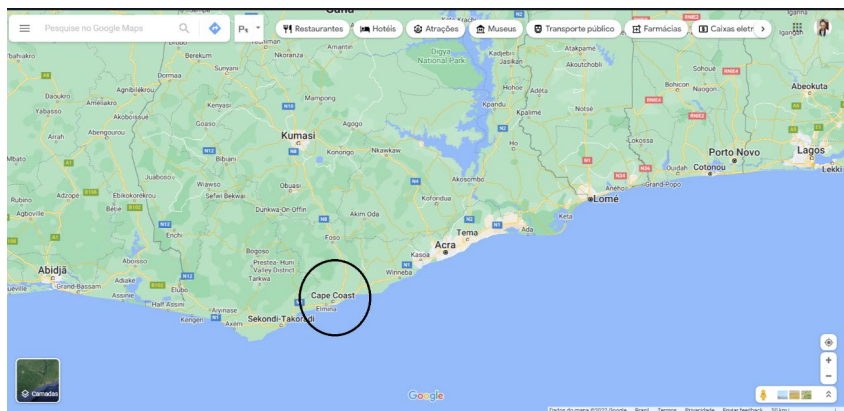
Fonte: Google Maps.¹¹⁹

No quadrante da imagem, tomamos a dimensão da região onde os portugueses dominavam o comércio, a região denominada de Costa da Mina, hoje região que abarca da cidade de Axém, em Gana, até a cidade de Lagos, na Nigéria, no golfo da Guiné. Uma rica região, onde existiam e ainda existem diferentes povos e grupos étnicos tribais, culturas plurais e religiosidades. Destarte, a Costa da Mina é um dos espaços geográficos que se destacam em nossa pesquisa e reflexões sobre o tráfico negreiro, especialmente no que diz respeito às arqueações empregadas no transporte de escravizados.

¹¹⁹ . Google Maps. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps>. Acesso em: 09 ago. 2022.

É importante salientar que o principal porto de onde saíam as diversas “mercadorias”, inclusive africanos, era onde hoje é a cidade de Elmina, em Gana. Nesta cidade, havia uma feitoria que era utilizada como entreposto comercial, onde se comercializavam diversos produtos, oriundos de todo o Império Ultramarino Português, assim como os diversos gêneros de produtos oriundos da região que se chama Costa da Mina, sendo seu principal porto de transporte onde hoje é Elmina, como vemos na imagem a seguir.

MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO CASTELO DE SÃO JOÃO DA MINA



Fonte: Google Maps.¹²⁰

Na segunda imagem a seguir, vemos um enquadramento mais ampliado da região da Costa da Mina durante o século XVIII.

~~~~~  
120 . Google Maps.

MAPA DAS SUB-REGIÕES DA COSTA DA MINA - SÉCULO XVIII



Fonte: Silva (2016).<sup>121</sup>

Vemos várias sub-regiões, como Costa da Malagueta, Costa do Marfim, Costa do Ouro e Costa dos Escravos. Então, dentro do que é conhecido da região da Costa da Mina, havia a Costa das Três Pontas na região onde ficava a feitoria de Mina; a Costa do Ouro, a região de Acara; e a Costa dos Escravos na região da cidade de Uidá. Esses exemplos podem servir para termos a dimensão de como se tornava complexo buscar a origem dos escravizados dessas regiões. E possivelmente isso não era algo feito por acaso, uma vez que poderia ser utilizado de forma estratégica para dificultar a criação de redes de agenciamentos e resistência de homens e mulheres sob o jugo do cativoiro transatlântico, além dos aspectos econômicos e geográficos. Nas regiões como Mina, Acara e Uidá,

121. Silva (2016, p. 6-33), adaptado de Barbot (1992) e extraído de Parés.

ter feitorias mais preparadas para o transporte dos escravizados e de outros produtos, ou também a questão da própria criação dos portos nessas regiões, o que perpassava estudos científicos e técnicos para serem instalados, como a profundidade do mar nas regiões de embarcação, tinha possivelmente uma perspectiva de ampliar as rotas de saídas desses escravizados da África.

### **Embarcações utilizadas no transporte de escravizados**

Alguns livros que tratam sobre a história da escravização e o tráfico negreiro entre os séculos XVI ao XIX como algo naturalizado, sem reflexões mais aprofundadas e que construam sensibilidades e até criticidades nos leitores, no máximo, revelam, em poucas narrativas e imagens, embarcações e/ou chamados de “negreiros” como grandes navios, nos quais se colocavam os negros oriundos de territórios africanos para o Brasil e aportados em portos estratégicos do Brasil, quase sempre Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro. No entanto, quase nunca se leva em consideração discussões e pesquisas mais destacáveis acerca dos tipos de embarcações que punham em prática a diáspora negro-africana para a América Portuguesa.

Interessa-nos atentar para este fato, uma vez que o processo de transporte de escravizados africanos não era algo simples e generalista, sem o conhecimento profundo de vários fatores que poderiam contribuir para uma melhor eficiência do transporte de seres humanos arrancados dos seus territórios e grupos étnicos. Podemos salientar que, os livros didáticos, entre outras produções já citadas, não buscam, de fato, mostrar essas anuências e particularidades do transporte como está descrita, mas a imagem

desse grande navio negreiro pode realmente se cristalizar como algo homogêneo e simples.

Evidenciar e tentar desconstruir um pouco desse imaginário popular, simplista e um tanto generalista, muitas vezes, pode nos servir para abrir os nossos horizontes de problematização, uma vez que o comércio de escravizados era complexo e dinâmico, que podia mexer com a economia e a sociedade, bem como influenciava e até os dias atuais influencia as diversas culturas nas quais esse processo histórico ainda deixa reminiscências. Todavia, cabe deixar cristalinas essas peculiaridades, que fazem parte do processo de construção desse grande sistema, chamado comércio negreiro ou tráfico negreiro<sup>122</sup>.

As Grandes Navegações foram um dos impulsionadores para as novas modificações técnicas e tecnológicas das embarcações durante os séculos XV e XVI, muito influenciadas pelas inovações técnicas e embebidas das experimentações renascentistas e humanistas muito em voga na época, além das implicações do modelo mercantilista para obtenção de riquezas, que foi um dos fatores para que a corrida de melhorias técnicas das embarcações europeias fosse feita. Portugal foi um dos primeiros Estado-Nações a se lançarem aos mares.

Isso contribuiu para que, com passar dos anos, as embarcações utilizadas para transporte de escravizados também fossem sendo transformadas de acordo com as demandas que eram exigidas pela legislação portuguesa, ou para suprir as necessidades dos contratantes privados ou mercadores de escravizados. Dessa

---

122 . É de suma importância diferenciar o período de comércio de escravizados: período no qual legalmente se podia comercializar africanos e seus descendentes, com a Lei Eusébio de Queirós em 1850; e o início do tráfico de escravizados que começa após a promulgação desta lei, até a proibição total da escravização negra a partir de 1888.

forma, não era somente um “navio negreiro”, mas também diversos tipos de embarcações que eram empreendidas no transporte de escravizados, havia uma racionalidade por parte dos mercados para enviar embarcações que pudessem transportar os escravizados de acordo com as especificações que havia em cada porto. Segundo Jaime Rodrigues, as embarcações de maior porte destinadas ao transporte de escravizados eram as barcas e as galeras, que continham três mastros e davam a possibilidade de maior navegabilidade nos mares, podendo também levar muito mais carga e por muito mais tempo de navegação. O autor destaca os tipos de embarcações que eram comuns no início do século XIX. Observemos o quadro a seguir

TIPOS DE EMBARCAÇÕES DESTINADAS AO TRANSPORTE TRANSATLÂNTICO

|                |
|----------------|
| Brigues        |
| Bergantins     |
| Brigue-barca   |
| Brigues-escuna |
| Barcas         |
| Cúter          |
| Geleotas       |
| Galeras        |
| Parachos       |
| Iates          |
| Paquete        |
| Sumacas        |
| Placas         |
| Vapor          |

Fonte: Rodrigues (2005).<sup>123</sup>

123 . Rodrigues (2005, p. 146).

Todas essas embarcações tinham por objetivo transportar escravizados, além de outros produtos entre a América Portuguesa e as regiões da África. Essas embarcações também tinham classificações, não eram todas utilizadas em todos os portos das possessões de Portugal. Segundo Jaime Rodrigues, os Brigues, Bergantins, Patachos e Sumacas compunham embarcações intermediárias na categoria em torno de 130 toneladas.

Segundo o mesmo autor, a partir de uma leitura feita de Manolo Florentino, a medida das embarcações era muito controversa, pois, do século XVII até os anos de 1830, não havia uma medida padrão para as embarcações<sup>124</sup>. Todavia era, desde o fim do século XVII e começo do século XVIII, usada a tonelada como medida. Segundo Chiavenato:

Os contratos da época (fim do século XVII e começo do XVIII) referem-se frequentemente a 10 mil toneladas, 20 mil toneladas de negros. Dez mil toneladas, portanto, seriam cerca de 3 mil e quinhentos negros: representam aí a capacidade de um navio ou de vários navios de uma companhia.<sup>125</sup>

Soma-se a essa reflexão a própria Lei das Arqueações, que é de 1684, ou seja, fins do século XVII, que deixava explícito que as embarcações deveriam ser construídas na medida da tonelada para poderem também ser alocados os cativos a partir desta medida dentro das embarcações. Havia, portanto, uma orientação legal que tornava a medida das embarcações padrão em toneladas, porém, se ela não era aplicada na prática, pode ser um fator de dis-

---

124 . Rodrigues (2005, p. 146).

125 . Chiavenato (1987, p. 124).



cussão. Portanto, a Lei das Arqueações tornava padrão a medida das embarcações destinadas ao transporte de escravizados, independentemente dos modelos que estavam sendo empreendidos nesse comércio.

Jaime Rodrigues, em sua análise sobre o tráfico negreiro entre Rio de Janeiro e Angola, nos anos de 1780-1860, ainda diz que tentou relacionar, em suas fontes, o tipo de embarcação às toneladas, e poucas das fontes utilizadas por ele traziam essa informação. Mas com a Lei das Arqueações, os contratadores e mercadores em teoria eram obrigados a expor tudo que seria ou não transportado nas embarcações, uma vez que esse tipo de inspeção era feito por pessoas que estavam ligadas ao governo, ou seja, alfandegários, que cobriam os impostos e as taxas, além de inspecionar as embarcações de acordo com tal legislação. Veja, a seguir, como eram escritas as informações da arqueação. Neste caso, é uma embarcação que foi arqueada na praça de Pernambuco, no ano de 1758.

As embarcações destinadas ao resgate da escravatura da Costa da Mina e portos de Cabo Verde, atendendo gastarem ordinariamente dobrado tempo, que o que se gasta para Angola, se lhe deve ampliar a quantidade de mantimentos, aguada e lenha, de sorte que bem computados, e não obstante fazem muitas vezes escala por São Tomé se lhe considera preciso cinquenta e quatro toneladas para ocupar com a praça de todos os que necessitam as cem cabeças de escravos para o fazerem, sem que lhe falem na sobredita viagem de toneladas .... 54'.<sup>126</sup>

---

126 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

O relato do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao conselho ultramarino português, no ano de 1758, relata como era feito o carregamento das embarcações de escravizados. Nesse aspecto, mostra a arqueação dessa dita embarcação que vinha da Costa da Mina e Cabo Verde. Apesar de não haver uma medida concreta para a arqueação de todos os diferentes tipos de embarcações empregadas no transporte, todas as embarcações que iam a África no “resgate da escravaria” tinham de ser arqueadas com o padrão de toneladas, corroborando a análise de Chiavenato. Essas medidas eram aumentadas quando necessário, as toneladas das embarcações (que, segundo o relato, poderiam ser flexíveis), de acordo com as rotas que as embarcações faziam para transportar os escravizados. A lei foi concebida, em tese, para obrigar os mercadores de escravizados a fazerem o transporte com mais qualidade de sobrevivência para os cativos, pois:

[...] obram os carregadores e mestres dos navios a violência de trazer tão apertados e unidos uns com outros que não somente lhes falta o desafogo necessário para a vida cuja conservação é comum e natural para todos ou sejam livres, mas do aperto com que vêm sucede maltrataram-se de maneira que morrendo muitos chegam impiamente lastimosos os que ficam vivos [...]<sup>127</sup>

Essas medidas podiam ou não ser implementadas na prática, pois as observações da lei davam brechas para que o encarregado

---

127 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

da dita averiguação pudesse dizer ou não se tais ordenamentos da Lei das Arqueações estavam sendo cumpridos. Todavia, a lei mostra explicitamente que os escravizados deveriam vir com mais qualidade para respirar e chegar aos portos de destino com o mínimo de condição de sobrevivência. Mas a observância da tonelada como padrão de medidas de carregamento das embarcações é uma constância em todo relato das fontes utilizadas neste trabalho.

O processo de fabricação das embarcações, após a Lei das Arqueações, sofreu algumas modificações, pois à medida que essas embarcações eram construídas para o transporte de escravizados, elas também tinham de se adequar às medidas dos ordenamentos, com espaço necessário para acomodação dos escravizados, locais nos quais pudessem manter os mantimentos, a água, a comida, as vestimentas tanto para a tripulação quanto para os escravizados, assim como acomodar toda a tripulação para a viagem de meses, dependendo do local de destino. Como dito anteriormente, as sumacas e galeras eram as embarcações de maior porte, carregavam muito mais escravizados e mantimentos que os outros tipos de embarcação. Todavia, há de se falar que, além de essas embarcações serem construídas com a finalidade de comercializar escravizados, eram utilizadas nas mais diversas transações comerciais, trocas e venda de mercadorias, tanto da América Portuguesa para África, quanto da África para outros locais fora do continente.

Vemos abaixo quatro imagens que ilustram como eram as principais embarcações utilizadas pelas fontes deste trabalho: a galera, a sumaca e a pataxó.

REPRESENTAÇÃO DE UMA EMBARCAÇÃO DO TIPO GALERA



Fonte: Blog Marinha de Guerra Portuguesa.<sup>128</sup>

REPRESENTAÇÃO DE UMA EMBARCAÇÃO DO TIPO SUMACA



Fonte: Blog Marinha de Guerra Portuguesa.<sup>129</sup>

128 . Blog Marinha de Guerra Portuguesa. Navios da Marinha Portuguesa – século XVIII-XIX. Disponível em: <http://marinhadeguerraportuguesa.blogspot.com/2011/01/navios-da-marinha-guerra-portuguesa.html>. Acesso em: 03 ago. 2022.

129 . Nauticurso. Descrição dos tipos de embarcações. Disponível em: <https://www.nauticurso.com.br/em-barcacoes.html>. Acesso em: 03 ago. 2022.

## REPRESENTAÇÃO DA EMBARCAÇÃO DO TIPO PATACHÓ



Fonte: Piratas e corsários portugueses<sup>130</sup>.

Trazemos exemplos das embarcações citadas acima que fazem parte do nosso estudo:<sup>131</sup>

### EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NO TRANSPORTE DE ESCRAVIZADOS ARQUEADAS NO PORTO DE RECIFE EM 1758

| Tipo de embarcação    | Nome da embarcação                       | Dono da embarcação      | Medida da arqueação/ n° máximo de escravizados transportados |
|-----------------------|------------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Galera                | Aleluya                                  | Manuel Gomes dos Santos | 706                                                          |
| Corveta               | Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio | Antônio Gomes Ramos     | 416                                                          |
| Sumaca                | São Miguel, Santo Antônio e Almas        | João Grizostino         | 377                                                          |
| Pataxó <sup>131</sup> | Nossa Senhora dos Remédios               | Feliz Garcia            | 357                                                          |

Fonte: Extraído dos Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar.<sup>132</sup>

<sup>130</sup> . Piratas e corsários portugueses. Classificação dos navios a vela. Disponível em: <https://piratas-ecorsarios.wixsite.com/piratas-e-corsarios>. Acesso em: 08 ago. 2022.

<sup>131</sup> . A escrita do nome “patachó”, na fonte utilizada, está “pataxó”.

<sup>132</sup> . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

Observe que, nesse recorte, a galera por invocação chamada Aleluya é a embarcação de maior porte e também a que tem maior arqueação em comparação com as demais embarcações que são empregadas no transporte de escravizados nessa relação, que tinha Manuel Gomes dos Santos por senhor e dono. Essa embarcação era arqueada, em média, com 706 cabeças de escravizados. Outra embarcação é a corveta, por invocação chamada Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio, que tinha Antônio Gomes Ramos por senhor e dono e era arqueada, em média, com 416 cabeças de escravizados. A sumaca, por invocação São Miguel, Santo Antônio e Almas, que tinha João Grizostino por senhor e dono, era arqueada, em média, com 377 cabeças de escravizados. Já o pataxó – patachó – por invocação chamado Nossa Senhora dos Remédios, que tinha Feliz Garcia por dono, era arqueada, em média, com 357 cabeças de escravizados.<sup>133</sup> O termo “em média” está descrito em toda relação das embarcações citadas, pois estas poderiam trazer menos escravizados que a sua capacidade, mas, podemos deduzir, que também um pouco mais. Esse relato é do governador da Capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, para o secretário Ultramarino e da Marinha. O governador possivelmente não estava *in loco* quando essas embarcações foram arqueadas, ou todas as vezes em que saíram do porto de Recife em busca da captura dos escravizados. Os relatos do governador seriam a partir de uma base de documentos alfandegários, nos quais esse tipo de informação das arqueações poderia variar. Neste caso, podemos observar que poderia ser algo que o próprio governador estivesse fazendo uma média.

---

133 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

Os dados das fontes corroboram o que Jaime Rodrigues cita sobre os portes das embarcações, como elas eram empregadas no comércio e a sua capacidade de transporte.

De fato, as mudanças técnicas e tecnológicas das embarcações e dos instrumentos utilizados para a navegação nos mares foram um ponto de inflexão para o mundo durante o período da modernidade. Com isso, houve grandes transformações durante o período do comércio transatlântico. Segundo Jaime Rodrigues, os navios negreiros não circunscreveram apenas aos porões, pelo contrário, afirma o autor, que a qualidade dos materiais empregados na construção dos navios, onde as embarcações eram construídas, a mão de obra utilizada nesse processo e os tipos de embarcações são o ponto central na concepção das embarcações.<sup>134</sup>

As embarcações com maior número de velas e de menor porte tinham a facilidade de ancorar em portos com profundidade menor, isso dava a alguns tipos de embarcações maior penetração em diversos portos africanos. Embarcações maiores, destinadas ao comércio transatlântico, tinham maior capacidade de transporte, isso fazia delas uma melhor escolha para viagens mais longas, que demandavam mais pontos de paradas, assim como maiores alojamentos de mantimentos e capacidade de enfrentar tempestades e mares revoltos.

Uma das maiores contribuições para o comércio transatlântico veio por meio das embarcações, dada pela sua eficiência e agilidade, pois, com as invenções, técnicas e novas arquiteturas de embarcações, novos modelos foram construídos, reformulados ou até mesmo incorporados a versões anteriores e acabaram por

---

134 . Rodrigues (2005, p. 135).

tornar as viagens muito mais rápidas e ágeis. Além disso, segundo Jaime Rodrigues, essas mudanças:

Interferiram diretamente na organização do tráfico e no andamento das viagens transatlânticas – diminuindo a mortalidade de escravos e tripulação, permitindo o aumento na lotação e na velocidade dos navios ou alterando o processo de trabalho dos marinheiros.<sup>135</sup>

As modificações das embarcações afetavam tanto o lado comercial quanto o aumento do transporte dos escravizados no Atlântico, visto que essas embarcações poderiam fazer mais viagens por ano, de acordo com a demanda de mão de obra escravizada na América Portuguesa.

### **Operações de carregamento das embarcações**

Havia uma lógica comercial por trás do processo que abarcava a instituição da escravização, não só de mão de obra, mas de outras formas comerciais, pois quanto mais aprimorado esse processo, melhor seria a eficiência econômica, com diminuição de ônus para os atores envolvidos no comércio transatlântico. Quem eram os principais envolvidos nesse tipo de operação? De fato, não era o senhor de engenho que ia à África capturar os africanos, existia uma rede que foi se transformando ao longo do tempo, tomando contornos a partir da necessidade e da demanda da mão de obra escravizada.

---

135 . Rodrigues (2005, p. 136).



Em um primeiro momento, como vimos, havia uma articulação entre os portugueses e alguns líderes africanos, na compra e na venda de africanos escravizados por guerra. Com o aumento na demanda por escravizados, essa relação comercial foi intensificada ao ponto de os portugueses darem apoio bélico e militar aos líderes africanos para encampar novas guerras com etnias, reinos e impérios rivais em busca não só de conquistar novos territórios para os aliados, como também de capturar africanos para serem escravizados. Mas a instituição Coroa Portuguesa, como vimos no primeiro capítulo, terceirizou o processo colonizador das terras americanas, assim também foi com os aspectos econômicos, uma vez que interessava à Coroa os impostos que lhe eram pagos pelos colonos portugueses, ou seja, o bônus de todo o processo comercial e colonizador. A Coroa entrava nesse processo como um regulador, ou um supervisor da ordem e do conjunto de leis a serem cumpridas por esses indivíduos. Inclusive foi nessa visão que provavelmente foi criada a Lei das Arqueações de 1684.

Nesse sentido, havendo essa terceirização, os próprios colonos se articularam na compra e na venda dos escravizados africanos, criando relações comerciais e até mesmo moradia, formando clãs e se inserindo dentro da própria sociedade africana. Alberto Costa e Silva cita como isso era articulado, no exemplo de Luanda, em Angola.

Desde o início dos seiscentos, podia-se afaçar ser Luanda o mais importante porto atlântico de embarque de escravos, em grande parte retirados do Cuanza [...] Há quem calcule que chegara, em 1680, a 40 mil habitantes. Um quartas dezenas de brancos, vindo de Portugal ou Brasil, e alguns outros europeus. Os que não eram administradores nem militares com permanência temporária casavam-

se ou se amasiavam com africanas, vinculando-se por meio delas, à gente da terra e até mesmo a sua mais forte aristocracia. [...] Havia, como era de esperar-se muitos negros aporuguesados. E umas poucas negras e mulatas ricas ou bem-postas na vida, que continuavam os negócios dos brancos de quem eram viúvas ou filhas.<sup>136</sup>

Dessa forma, alguns portugueses ou homens da América Portuguesa não só estavam envolvidos na relação comercial, mas também alguns deles, segundo o autor, formavam famílias, viviam da relação comercial da escravização, além de passar esse tipo de prática comercial para os seus descendentes. Nesse sentido, afirmam também os autores Philip Havik e Malyn Newitt:

Como qualquer outro grupo africano, os luso-africanos procuraram aumentar os seus poderes produtivos e suas influências política e social através da expansão das suas linhagens. No clássico, a moda africana poderia ser feita através da aquisição de escravos e clientes e gerando um grande número de crianças.<sup>137</sup>

Os mercadores de escravizados eram os encarregados de levar as embarcações na carreira à África na comercialização de cativos, eles eram contratados pelos donos das embarcações ou por companhias de comércio, como a Companhia de Comércio Pernambuco-Paraíba. Embora esses mercadores fossem os comandantes, alguns deles poderiam ter algumas embarcações, mas, em sua maioria, eram contratados para desempenhar esses serviços.

---

136 . Costa e Silva (2011, p. 838).

137 . Havik (2015, p. 9).

Já os donos das embarcações recebiam as “encomendas” ou financiavam a ida das embarcações para a África para capturar africanos escravizados, sendo assim o dono de toda a operação tinha o maior investimento nesse tipo de viagem. Dessa forma, nesta situação, os preços dos escravizados quando chegavam à América Portuguesa tinham seus preços mais elevados. Era o nome dos donos das embarcações que constava nas relações das arqueações das embarcações, com o termo: “que tem como senhor”, que era usado para designar o dono das ditas embarcações, como, por exemplo, nos ofícios do governador de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva.

Toby Green nos dá uma pista de que origem poderiam ser esses comerciantes de escravizados, principalmente, os donos das embarcações, que tinham no comércio de escravizado o seu meio de lucro. O autor remonta ao século XVII a entrada desses indivíduos, chamados de “novos cristãos”, nessa prática comercial juntamente com os cristãos portugueses em terras da América Portuguesa e da América Espanhola, em que:

O principal comércio era de africanos escravizados; e muitos membros desta diáspora viveram em ambos os lados do Atlântico durante períodos prolongados. Os novos comerciantes cristãos eram portugueses, mas a monarquia conjunta que uniu Portugal e Espanha (1580-1640) deu-lhes cobertura ao comércio para as Américas espanholas, apesar da oposição local.<sup>138</sup>

Outro grupo que estava envolto nessa operação comercial eram os marinheiros, termo genérico para designar homens en-

---

138 . Green (2017).

volidos no processo de transporte dos escravizados, contratados para tais fins. Um termo genérico porque havia diversos homens e grupos sociais diferentes que estavam desempenhando essas funções de tripulação, alguns com atividades mais voltadas ao transporte em si, outros lidando diretamente com os escravizados. Segundo Jaime Rodrigues, é escassa a documentação sobre as tripulações das embarcações que atuavam com o transporte de escravizados. Assim corroboramos essa afirmação na documentação que utilizamos neste livro, na qual quase não se fala explicitamente quem era a tripulação das embarcações e quais funções eram desempenhadas, mas sabemos que era presente.<sup>139</sup> Na relação usada como fonte, é destacado na arqueação o número de marinheiros que deveriam ser usados nas embarcações quando estas viessem de Angola para o porto de Pernambuco: “A quinze marinheiros a doze mil réis cada uma... 180.000 (réis)”<sup>140</sup>. Observa-se que, segundo essa arqueação, o termo “marinheiro” não detalha as funções que esses indivíduos desempenhavam nas embarcações. Sem maiores detalhes, não podemos conjeturar muitas funções, além de toda a operação de transporte. Todavia, observamos que todos ganhavam o mesmo valor, neste caso, o valor de 12 mil réis, gerando um custo final de 180 mil réis, com quinze marinheiros contratados para esse tipo de carreira - de Angola para Recife.

Importante salientar que nem todas as embarcações que vinham de Angola para Pernambuco, ou mesmo para outras capitânicas da América Portuguesa, vinham com o mesmo número de tripulação que o citado no caso acima. Esse valor mudaria de

---

139 . Rodrigues (2005, p. 160).

140 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

acordo com o tamanho da embarcação, que demandaria, ou não, mais “marinheiros” para desempenhar as funções durante a travessia do Atlântico.

Observemos o trecho do ofício do governador de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, para o secretário Ultramarino e da Marinha Portuguesa, Tomé Joaquim da Corte Real, sobre a dita arqueação da embarcação de Angola para Pernambuco:

Despesa certa na torna viagem da embarcação de Angola para Pernambuco, em que não pode haver diferença na sua importância, mais que tão somente a respeito daquelas, que por serem mais pequenas necessitam de menor número de marinheiros, além do que corresponde dos mantimentos de aguada, e lenha, e mais miudezas a cada cabeça de escravos, que vais computada pelo número de cem na relação do n.<sup>141</sup>

O relato do ofício demonstra primeiramente que não deveria haver divergência nas relações das arqueações da ida e da volta, ou seja, de Pernambuco-Angola e de Angola-Pernambuco, principalmente na questão de mantimentos, pois os mantimentos levados para a vinda deveriam ser destinados à sobrevivência de todos que estavam na embarcação, isto é, escravizados e tripulação. Dessa forma, a arqueação não poderia ter grande divergência, a não ser pelo número de marinheiros, que poderia ser menor pelo tamanho da embarcação empregada no transporte dos escravizados. Porém, todas as outras quantidades de mantimentos, água para beber, lenha e outras “miudezas”, como por exemplo, tangas para

---

141 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

vestir os escravizados, deveriam ser contadas a partir do número de cativos transportados e contabilizados pela arqueação.

Jaime Rodrigues nos mostra algumas possibilidades de análise para problematizar, como quem era essa tripulação, que, segundo o autor, não eram pessoas sem conhecimento prévio sobre o trato com o comércio de escravizados, eram pessoas que já praticavam esse tipo de ofício, o qual requeria do indivíduo um conhecimento prévio “ligadas à forma de negociar a compra e a venda e de lidar com a ‘mercadoria’ transportada”.<sup>142</sup>

O autor chama atenção para um aspecto: não obstante, era possível que houvesse africanos ou até mesmo escravizados trabalhando como tripulação das embarcações destinadas ao transporte de cativos. Esta condição de tripulante poderia ser imposta aos escravizados que já tivessem algum conhecimento ou o adquiriram sobre os mares, ou até mesmo africanos que tinham se destacado durante o transporte. Os mercadores, valendo-se da possibilidade de eles ajudarem sem um custo a mais, acabavam colocando-os para desempenhar funções de tripulação.

O engajamento em navios negreiros podia ocorrer também devido à profissão desses homens, já que o fato de serem cativos não impedia que fossem também trabalhadores especializados. Escravos e/ou africanos foram membros de inúmeras tripulações negreiras.<sup>143</sup>

Não era qualquer pessoa que se prontificava para trabalhar nos mares, havia muitos riscos que possivelmente colocavam al-

---

142 . Rodrigues (2005, p. 160).

143 . Rodrigues (2005, p. 161).

gum receio na população, tanto pelo lado físico quanto pelo lado simbólico. A mentalidade e a cultura medievais foram e ainda são presentes em algumas partes da sociedade brasileira, mas, no tempo das *Grandes Navegações* e do transporte transatlântico, pode-se dizer que isso era mais arraigado, ainda embutido das superstições e dos mitos dos monstros marinhos. Dessa forma, muitos ainda tinham receio de atravessar o Atlântico. O mapa abaixo do início do século XVII ainda mostra como alguns monstros marinhos eram retratados em mapas cartográficos na região da América do Sul.

CARTOGRAFIA DA AMÉRICA DO SUL COM DESTAQUE DA REPRESENTAÇÃO  
DOS MONSTROS MARINHOS



Fonte: Instituto de Estudos Brasileiros/USP.<sup>144</sup>

Soma-se a isso que, durante o período do comércio de ultramar, se intensificaram a prática da pirataria e a incursão de corsários, que tinham como principal financiador a Coroa Britânica,

144 . Canoa alakaluf. Detalhe da “América” de Jodocus Hondius. (ca. 1606). Instituto de Estudos Brasileiros/USP.

não só na costa da América Portuguesa, mas também em toda a América, com foco na América Espanhola, justamente porque eram colônias que mais transportavam metais preciosos para a sua metrópole.<sup>145</sup> A América Portuguesa, apesar de não fazer frente à quantidade de exploração mineral, não deixava a desejar também nesse sentido, uma vez que, durante o século XVIII, se intensificou a exploração aurífera no Brasil, com foco na região de Minas Gerais.

Os britânicos ainda exerceriam o monopólio da violência no Atlântico valendo-se de outro sistema autorizado pelo Estado: o recrutamento naval compulsório. Piratas, muitas vezes, recrutavam equipes por meio da força, especialmente nos últimos e turbulentos anos da guerra contra os piratas. Porém, a prática foi de fato aperfeiçoada pela Marinha Real Britânica, despertando a ira de piratas, colonos americanos, cidadãos dos Estados Unidos e demais opositores do Império Britânico.<sup>146</sup>

Com o fluxo crescente de mercadorias sendo transportadas pelo oceano, cresceu o número também de quantidade de emboscadas a todos os tipos de embarcações. Todavia, podemos conjecturar, havia pouca coisa a se fazer frente a essas situações, deixando à mercê todos os que estavam a bordo das embarcações. Era também de conhecimento dos corsários e piratas que as embarcações oriundas do Brasil, que eram destinadas ao comércio de escravizados, transportavam também vários tipos de gêneros, inclusive ouro, dado o período da exploração aurífera em Minas Gerais.

---

145 . Brunsman (2018).

146 . Brunsman (2018, p. 10).



A Coroa Portuguesa também tinha esse conhecimento do transporte de ouro da sua possessão americana para África, tanto que Rei Pedro II de Portugal e através da lei das arqueações também faz saber das ordens:

Faço saber aos que esta minha lei virem que, por estar informado da frequente extração de ouro e moeda que se costuma fazer nas embarcações que dos portos do Brasil navegam para a Costa da Mina, sem que baste a impedi-la as penas impostas na ordenação do [símbolo] 5 [símbolo] 113<sup>147</sup>

Dessa forma, a administração reinol sabia que era constante a extração do ouro no Brasil e que esse ouro era levado pelas embarcações para a África de forma não oficial, possivelmente para comprar escravizados em Costa da Mina, para comprar os mantimentos da volta ou mesmo para a manutenção das embarcações. Todavia, o rei chama atenção que, através da Lei das Arqueações, todo ordenamento deveria ser cumprido pelos responsáveis da embarcação, inclusive, neste caso, incluindo a declaração da quantidade de ouro, que deveria constar na própria documentação das embarcações, as quais eram arqueadas nos portos da América Portuguesa para a Costa da Mina e, conseqüentemente, para os portos com os quais os lusos e os brasileiros faziam comércio.

### **Aplicabilidade da Lei das Arqueações de 1684**

Em todo o processo da colonização portuguesa nos trópicos, foi se estruturando uma elite colonial que, mesmo na perspectiva

---

<sup>147</sup>. Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

administrativa, teria de cumprir na íntegra as leis advindas da Coroa Portuguesa, mas que, em inúmeras vezes, burlava o “cumpra-se de El Rei” para pôr em primeiro lugar seus interesses locais do além-mar.

Para Maria Fernanda Bicalho, havia uma estrutura que dava conselhos ao monarca, uma vez que o rei não estava presente para observar a dinâmica local desses territórios. Muitas vezes, eram agentes públicos, governadores, capitães-mores, governadores-gerais, até mesmo as elites coloniais, quem passava as informações de como se articulava a administração real.<sup>148</sup> Mas, para um império tão vasto, poderia não ser tão fácil fazer com que um ordenamento ou uma lei fosse aplicado com o rigor que, em tese, ela havia sido concebida. Levantamos duas hipóteses, que nos parecem mais plausíveis para que isso acontecesse.

Primeiro, temos a fiscalização, que estava diretamente ligada ao cumprimento da legislação, do ordenamento e da regulamentação, ou seja, toda a parte administrativa e burocrática da América Portuguesa era executada por pessoas que estavam diretamente ligadas à metrópole, como os militares, que eram enviados aos territórios ultramarinos para missões, lá faziam morada e criavam laços familiares, ou seja, famílias nobres que haviam recebido terras da Coroa Portuguesa. No processo de terceirização da administração local, essas pessoas poderiam ocupar diversos cargos na América Portuguesa, mesmo sem ter o ofício necessário para isso, como o cargo de juiz, ao qual eram comumente indicadas pessoas de “boa índole”<sup>149</sup>. Lembremos que as primeiras faculdades de Direito implantadas no Brasil foram a Faculdade de Direito de

---

148 . Bicalho (2010).

149 . Bicalho (2010).

Olinda/Recife e a Faculdade de Direito de São Paulo, em agosto de 1827. Antes disso, aqueles que queriam seguir na área do Direito, justamente os filhos das elites coloniais, tinham de estudar em Portugal.

Havia as diferenças econômicas e como as leis e ordens eram feitas para todo o território ultramarino português, muitas vezes, elas não consideravam as especificações locais. Por exemplo, na América Portuguesa, havia particularidades econômicas diferentes dos outros territórios coloniais, como a própria África, que antes da chegada dos portugueses vivia em uma lógica comercial, de trocas culturais e sociais diferentes das vivenciadas pelos povos originários da América Portuguesa.

Para não ficar distante da temática da Lei das Arqueações, como refletimos no primeiro capítulo, esta lei foi um exemplo da homogeneização do Império Português quanto à questão da legislação, pois não foram observadas questões como a economia local, as dificuldades das elites locais e a situação econômica dos governos das capitanias, para fazer a observância da legislação nesses territórios da América Portuguesa.

Somam-se a esses fatos outros aspectos da própria procura dos comerciantes e mercadores de escravizados para obtenção de mais lucros sobre o transporte transatlântico, antes da regulamentação e após a Lei das Arqueações de 1684. O comércio gerava muito lucro e riqueza para aqueles que estavam dispostos a entrar nesse comércio.

Com o aumento da demanda de mão de obra escravizada para trabalhar nas colônias americanas, houve também o aumento na procura por mais escravizados. Nesse sentido, Martin Meredith diz que, durante o século XVIII, foi levado da região da Costa do

Ouro, onde se localiza a Costa da Mina, cerca de 1 milhão de escravizados, como também ouro.<sup>150</sup> Segundo o autor:

O comércio de escravos na Costa do Ouro, bem como o de ouro e marfim, atraiu uma grande quantidade de mercadores europeus. Por volta do século XVIII, o litoral estava pontuado com 25 grandes fortalezas de pedra a quinze quilômetros de distância uma da outra, em média, além de uma variedade de outras feitorias e pontos de apoio – ao todo cerca de cem postos de comércio.<sup>151</sup>

O valor dos escravizados dependia de alguns fatores que poderiam aumentar ou diminuir o seu valor no mercado. Segundo Júlio Chiavenato, “o valor do negro era medido por metro, por quilo, na qualidade dos músculos, na idade, nos dentes, no sexo, na saúde geral, no aspecto geral etc.”.<sup>152</sup> Não eram todos os escravizados vendidos por um bom preço, muitos fatores, inclusive da própria viagem, interferiam diretamente na “qualidade da mercadoria”, como eram chamados os africanos escravizados.

A Lei das Arqueações, em tese, foi promulgada para trazer mais qualidade de sobrevivência para o escravizado durante a travessia do Atlântico, o que, no debate do século XVIII, já poderia ser considerado um ápice no discurso de direito à vida. Ora, todo discurso imbuído de uma submissão do negro e de este “negro como sinônimo de escravizado”, durante toda escravização moderna e posterior a ela, pode parecer estranho ver que, no carregar das tintas, havia uma preocupação de, desculpe-nos pelo anacronis-

---

150 . Meredith (2017, p. 144).

151 . Meredith (2017, p. 144).

152 . Chiavenato (1987, p. 123).

mo, possíveis “direitos humanos” ou pseudodireitos, “direitos dos africanos escravizados” de serem transportados de forma mais humanizada. Isso nos parece descolar da realidade, mas, entre as nossas reflexões e o fato concreto, ou seja, na escrita da lei, pode nos fazer pensar que a lei servia para um possível discurso “humanizador” sob a Lei das Arqueações.

Todavia um fato era a lei, promulgada pelo D. Pedro II de Portugal em 1684, que dizia que, em linhas gerais, “todos os vassallos e súditos dela se guardem os ditames da razão e justiça sendo informado que na condução dos Negros cativos de Angola destinados ao Brasil”<sup>153</sup>, ou seja, que nenhum súdito da Coroa Portuguesa, nenhuma pessoa que comercializasse escravizados poderia mais usar da sua “ganância”, termo utilizado na própria documentação, em detrimento da “Razão” e da “Justiça”, para a condução dos escravizados. Segundo a lei, os arroubos dos contratantes e mercadores de escravizados, em detrimento da sobrevivência dos escravizados, não iam ser mais aceitos pela Coroa, que toda comercialização feita dos escravizados para o Brasil tinha de ser com base na razão, no pensamento lógico, racional e por que não eficiente, além de justo.

Em outra ponta, estava quem deveria cumprir a lei, as ordens e a efetivação dos ordenamentos da Coroa, de fato, pois a aplicabilidade das leis não era fáceis quando estas entravam em confronto com os anseios e interesses das elites da América Portuguesa. E não foi diferente com a Lei das Arqueações, que, no seu aspecto mais profundo, buscava extrair lucros do transporte de escravizados da África para a colônia portuguesa, pelos diversos

---

153 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

fatores já discutidos no primeiro capítulo. Mesmo depois de terem se passados mais de setenta anos da promulgação da dita lei, ela ainda sofria diversas resistências para sua implementação, bem como sua aceitação.

Em Pernambuco, o governador Luís Diogo Lobo da Silva fez um levantamento das embarcações que arqueadas no ano de 1758, no qual ele denunciou ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar as situações pelas quais os mercadores de escravizados não respeitavam a Lei das Arqueações e utilizavam algumas táticas para transgredi-la, para benefício próprio e aumento do lucro, em detrimento daquilo que dizia a lei.

Essa lei foi pensada também para transformar as embarcações, ao passo que elas eram obrigadas a ser construídas com espaço necessário para o transporte dos escravizados, ou seja, a própria arquitetura e a gestão da construção da embarcação eram pensadas para sua finalidade, inclusive respeitando a legislação. Mas muitas embarcações que eram arqueadas não cumpriam essa norma, valendo-se de tais situações, que não só prejudicavam a sobrevivência dos escravizados, mas também eram tidas como uma afronta à legislação. Assim o governador da Capitania de Pernambuco enviou uma relação de 19 embarcações que eram empregadas no transporte de escravizados da Costa da Mina e de Angola, informando como era a estrutura delas e como eram transportados os escravizados:

Relação das embarcações que, do porto de Pernambuco, andam empregadas na navegação da Costa da Mina e Angola na condução da escravatura que se resgata dos referidos portos com as medidas, para por mas servir no conhecimento das suas situações, com declaração, que das três primeiras vão as medidas justificadas nas relações. N. 2, n. 3 e

n. 4 pela vistoria que fez no dia 23 de outubro de 1758 em primazia, do memorando do excelentíssimo senhor Luiz Diogo Lobo da Silva, governador e capitão-mor geral destas capitanias capitão-mor engenheiro Antônio José de Lemos, provedor da fazenda real, escrivão da mesma, mestre da ribeira e dos capitães dos navios; examinada pela norma que traz o Monsenhor Savary no tomo 2 do dicionário de comércio a 11 p.870 e pelas regras da geometria, e aritmética dizimal de Manuel de Azevedo Forte, engenheiro-mor do Reino e as mais, medidas desta relação são por informações que antecedentemente havia dado mestre que as fabrica e com certa, advertindo que destas embarcações só as duas de n. 6 e n. [?] tem vigias e portinholas, por terem entre pontes, todas as outras servem descobertas lavada, que lhes forma o convés e a fecha o porão donde na metade do seu pontal fazem os bayleos em que vem os escravos, sem mais ar, que os das escotilhas, além dos que, se acomodam nos lugares superiores, como são os todas de baixo demais câmaras e convés [...]<sup>154</sup>

O primeiro aspecto que podemos pontuar ao observarmos a narrativa do governador da Capitania de Pernambuco é, que apesar de as embarcações não estarem em conformidade com a lei, elas estavam nos portos. Era de conhecimento da administração local que essas embarcações, mesmo não podendo desempenhar tais funções de transporte de escravizados, por não estarem em conformidade, eram colocadas para serem utilizadas em diversos portos africanos, ao passo que eram utilizados tanto na Costa da Mina quanto em Angola. Lembremos que a própria fiscalização

---

154 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

alfandegária nos portos e, neste caso, no porto do Recife, tinha suas funções desempenhadas por membros da alfândega, que realizavam as inspeções das arqueações. Se as embarcações não estivessem de acordo com a legislação, elas não poderiam ser usadas para o transporte de cativos, uma vez que transgrediam a lei. Podemos conjecturar a possibilidade de corrupção na inspeção dessas embarcações, pois elas eram empregadas havia algum tempo. O governador pontua “que andam empregadas” no transporte de cativo, um sinal de que a lei não era cumprida por quem estava para fiscalizar as embarcações e também pelos mercadores.

A corrupção era uma prática de conhecimento público, como afirma Ana Emília Steben, no caso de Pernambuco, sobre o qual ela cita que o governador reclama das consequências da Companhia Geral Pernambuco e Paraíba para a economia da Capitania. Diz ela que:

Já o Governador José César de Meneses escreveu em julho de 1778 um extenso relatório sobre as consequências da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba na economia pernambucana a pedido do Secretário da Marinha e Ultramar, Martinho de Mello e Castro. No ano em que esta relação foi escrita, o principal articulador da Companhia, o Marquês de Pombal, havia sido afastado do poder, e por isso apareceram inúmeras reclamações sobre a corrupção e incompetência de seus administradores.<sup>155</sup>

A administração local era a principal força representativa do rei, mas, quando algo não conseguia ser corrigido ou resolvido na administração local, subia-se o nível de hierarquia para solucionar o problema. Vemos nisto que o governador, comandante adminis-

---

155 . Staben (2008, p. 77).



trativo máximo da Capitania, mandou um ofício ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar Portuguesa, informando as situações em torno das arqueações e das embarcações que, do porto de Pernambuco, saíam para o comércio de escravizados na Costa da Mina e em Angola, dando a esse ofício um caráter de comunicado oficial das diligências que ele havia feito e informando os resultados para o secretário da Coroa.

Vemos que a descrição dessas relações passava não só pela diligência do governador da Capitania, Luís Diogo Lobo da Silva, mas também pela inspeção do capitão-mor engenheiro Antônio José de Lemos, além do provedor da fazenda real, escrivão, do mestre da ribeira e dos capitães das embarcações, que acompanhavam as averiguações feitas.

As arqueações não eram feitas de qualquer jeito, visando a uma melhoria das boas práticas comerciais, segundo Claudia Maria das Graças Neves, sendo imbuídas de uma ideia de “ciência”, racionalidade e a necessária profissionalização dos mercadores e comerciantes. O Estado Português, assim como outras nações europeias, fez a implementação do mais usado manual de educação comercial do século XVIII, *Dictionnaire universel de commerce*, do francês Jacques Savary dês Brûlons, publicado no ano de 1723<sup>156</sup>. Segundo Neves, esse dicionário:

Relacionava, em ordem alfabética, todas as informações técnicas e administrativas comerciais. Essa forma de apresentação por ordem alfabética era considerada pelos mestres que utilizavam esse manual como uma maneira mais rápida de memorizar os tópicos.<sup>157</sup>

---

156 . Chaves (ano, p. 173).

157 . Chaves (ano, p. 173).

Era esse manual que o governador, junto aos demais membros da diligência, tomava como base para observar as práticas comerciais dos contratadores e mercadores das embarcações, além da observância em aritmética e geometria, com base nos estudos de Manuel de Azevedo Forte, na construção das embarcações e dos espaços que eram necessários para acomodar os escravizados, bem como do tamanho das entradas e da circulação de ar. Nesse sentido, observa-se que a “ciência” era norma e regra que deveria ser levada em observação, principalmente nos aspectos do discurso, o qual também pode ser observado na descrição da Lei das Arqueações de 1684, guardadas as devidas proporções e também o tempo histórico de cada uma.

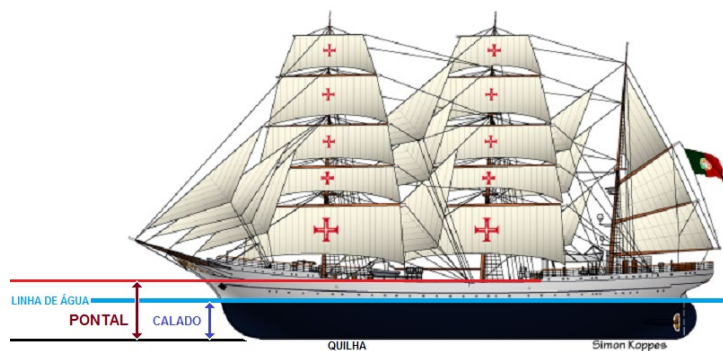
Todavia a ideia de razão, a de racionalidade, a de justiça, a de ciência e a de norma parecem transpassar todos os discursos sobre a Lei das Arqueações. Ainda que não possamos conjecturar que ali nascia um possível rol de “direitos humanos”, vemos algo científico, racional, de boas e, principalmente, eficientes práticas comerciais. Este é um possível marcador do discurso da Lei das Arqueações.

As medidas que o governador tinha, também as relações que constavam nos documentos oficiais, eram da época da construção das embarcações, que foram dadas pelo mestre que as fabricaram, já observando que essas embarcações não estavam de acordo como a lei ordenava, sendo advertido pelo uso desobediente das embarcações e, por isso, elas não poderiam ser usadas.

Das 19 embarcações da relação que o governador de Pernambuco mandou para o secretário da Marinha e Ultramar, somente duas gozavam das observâncias da legislação, pois tinham: vigias, ou seja, tripulação suficiente; portinholas para a circulação do ar; e espaço para que os cativos fossem trazidos dos portos africanos sem aperto. Todas as embarcações tinham *entrepontes*, que seria

uma embarcação com dois níveis, ou andares, todas eram cobertas e possuíam essa cobertura do pontal até o porão. Vejamos como se organiza essa estrutura de embarcação nas duas imagens a seguir.

#### REPRESENTAÇÃO DE UMA EMBARCAÇÃO



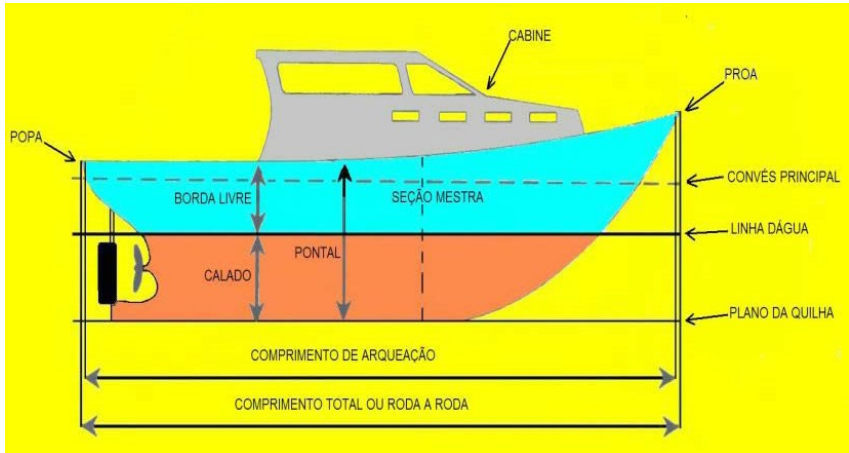
Fonte: Blog Náutico.<sup>158</sup>

Observemos que, na imagem, a linha do pontal é demonstrada pela linha vermelha, que começa na proa e vai até a metade da embarcação. Era nessa parte que ficava coberta e onde eram colocados os escravizados. Nas embarcações, por serem de grande variedade e tamanho, essa linha do pontal poderia ser coberta ou somente o calado da embarcação poderia ser coberto em sua plenitude.

A segunda imagem nos mostra uma dimensão mais detalhada das informações sobre outras medidas de uma embarcação. Observando que, nas embarcações da relação do governador, todas as câmaras estavam debaixo do convés.

158 . Disponível em: <http://salvador-nautico.blogspot.com/2018/06/pontal.html>. Acesso em: 13 ago. 2022.

## REPRESENTAÇÃO DAS MEDIDAS DE UMA EMBARCAÇÃO



Fonte: Victory Yachts.<sup>159</sup>

Dentro das mesmas estruturas cobertas onde ficavam os cativos, eram erguidos os *bayleos* – bailéus –, armações de madeira que eram colocadas pelos mercadores para maximizar e potencializar o número de cativos transportados nas embarcações. Essas estruturas de madeiras eram uma das principais táticas de burlar a Lei das Arqueações, pois elas aumentavam significativamente as medidas das embarcações. O uso dos *bayleos* como tática foi uma das medidas que os mercadores utilizaram para confrontar, de forma indireta, a estratégia da Coroa Portuguesa na implantação das regras da Lei das Arqueações.

As embarcações eram construídas com arquiteturas preestabelecidas e não tinham a possibilidade da mudança total da estrutura, mas os *bayleos* poderiam ser implementados depois que

159 . Disponível em: <https://www.victoryyachts.com.br/dicas-/dimensoes-lineares/>. Acesso em: 13 ago. 2022.

a embarcação estivesse em uso. Essas estruturas poderiam ser fixas, mas não era algo comum, pois sendo fixos possibilitavam ser pegos por uma fiscalização e havia uma maior chance de repressão, fora que as embarcações eram arqueadas antes da saída dos portos e também na chegada, o que dificultava que houvesse algo permanente.

O tipo de *bayleos* mais recorrente eram os móveis, que poderiam ser colocados depois que as embarcações eram arqueadas, movidas ou retiradas, conforme a necessidade. Essas estruturas também eram retiradas antes da chegada nos portos de origem, para que, quando chegassem, fossem arqueados como se estivessem com as medidas originais.

REPRESENTAÇÃO DO FUNDO DE UM PORÃO DE UM NAVIO NEGREIRO (1835)<sup>160</sup>



Fonte: Johann Moritz Rugendas<sup>161</sup>.

160 . Imagem sensível. Feita em um tempo e contexto histórico, deve-se ter cautela em sua reprodução.

161 . Porão do navio negreiro, de Johann Moritz Rugendas (1835).

Observe a imagem anterior, que representa como “possivelmente” era o porão de uma embarcação destinada ao transporte de escravizados. Apesar de ser uma imagem pintada no século XIX, mostra a perpetuação do uso contínuo dos *bayleos* para além do século XVIII. Os *bayleos* estão presentes na imagem dando à estrutura do porão mais espaço para colocarem mais escravizados. Debaixo dos *bayleos*, no assoalho do porão, onde, segundo a Lei das Arqueações, os cativos deveriam ficar, ficam alguns escravizados, mas também há escravizados em cima, na estrutura de madeira. Segundo Rodrigues, os *bayleos* eram estruturas de madeiras desconfortáveis para os escravizados:

A segunda coberta ou bailéu era um alojamento provisório, feito de madeiras frágeis apoiados sobre pés-de-carneiro, que dividia o porão em dois pavimentos e permitia alojar (de forma bastante desconfortável) os escravos.<sup>162</sup>

Além dos *bayleos*, as embarcações também poderiam conter outra divisória no próprio porão, servindo para dividir os escravizados por gênero, idade e origem. Mas com o avanço tecnológico, as embarcações de menor porte eram as mais requisitadas e mais ágeis para o transporte de escravizados, e isso fazia com que elas não tivessem tanto espaço para dividir os escravizados em grupos nos porões. Deixando os *bayleos* como uma das principais tática de superlotação das embarcações, segundo um oficial britânico do navio inglês Alfred, ele havia aprendido um pataxó Nova Granda e viu que havia encontrado uma embarcação com todo o bailéu montado. Segundo ele, poderia ser armado com facilidade, pois

---

162 . Rodrigues (2005, p. 150).

toda a estrutura de tábuas, vigas e postes estava cortada e poderiam ser ajustadas nos mastros, vãos e acostados da embarcação, e todos marcados com um lápis.<sup>163</sup>

A tática dos mercadores era uma resposta às ordens e ao controle da Coroa Portuguesa sobre os potenciais lucros desses indivíduos com a implementação de impostos para o pagamento do dote da rainha Catarina e a paz com a Holanda, além da racionalização do comércio para um processo mais eficiente. Esses mercadores não tinham força suficiente para combater uma ordem real, então eles encontraram, por meio dos *bayleos*, o artifício de não se opor à lei, mas de transgredi-la. Certeau fala sobre a força fundante da tática, que é:

[...] a ação calculada que é determinada pela ausência de um próprio. [...] A tática não tem lugar se não o do outro. E isso deve jogar como o terreno que lhe é imposto tal como o organiza a lei de uma força estranha.<sup>164</sup>

Todavia a Coroa tinha conhecimento das táticas desenvolvidas pelos mercadores, que não só burlavam a lei com número excedente de escravizados, além do arqueado, mas também contrabandeavam ouro e outros produtos que saíam do Brasil para a África. Nesse sentido, soma-se a própria diligência feita pelo governador da Capitania de Pernambuco informando implicitamente ao secretário da Marinha e Ultramar que a administração local estava presente na fiscalização das embarcações. Mas o próprio mecanismo da legislação das arqueações traz, no capítulo 16, as possíveis

---

163 . Rodrigues (2005, p. 151).

164 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

consequências aos administradores locais e aos portos que fossem coniventes com as práticas dos mercadores:

Os abomináveis erros, que até agora se usam, e que ordinariamente aconteciam: ordeno, e mando que o provedor-mor da Bahia, e os mais provedores da fazenda, que por culpa negligencia, omissão deixarem carregar, ou permitirem que se carreguem mais negros daqueles, que farão lotados aos navios por suas arqueações, ou que consentirem as ditas arqueações se façam em outra forma da que é disposta nesta lei, incorram em perdimento de seus oficiais, e na pena do dobro do valor dos negros, que de mais forem carregados, e em seis anos de degredo para o Estado da Índia: que os patrões-mares e mestres da Ribeira, percam os seus oficiais, e sejam degradados dez anos para o mesmo Estado da Índia; e que todas com suas culpas formadas, sejam remetidos presos a esta e Corte para que nelas serem castigados digo sentenciados, como também as mais pessoas que as insistirem as ditas arqueações, e a vendo-se como todo, e cometendo nelas erros de culpa notória.<sup>165</sup>

A Lei das Arqueações, em sua escrita, continha dispositivos que condenavam os agentes administrativos que estavam lidando diretamente com essa questão e não faziam a arqueação de forma correta, com a devida vigilância efetiva ou tendo omissão no processo; e se superlotassem as embarcações, eles poderiam sofrer as consequências, os mestres da Ribeira e os patrões-mores sofreriam com perda de patentes, pagamento de indenização ao Estado e exílio, além de serem enviadas à Corte as ações contra

---

165 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.



os indivíduos, onde deveriam serem julgados conforme a dita lei e, em caso de reincidência, também a punibilidade da legislação.

Já para os mercadores e capitães das embarcações, havia punições previstas na lei quando eles transgredissem a norma vigente, prevista no capítulo 18 da lei, que dizia que, para:

Os mestres e capitães dos navios e embarcações que carregarem mais negros de sua lotação, e arqueação pagaram dois mil cruzados de pena e dobro do valor dos ditos negros, a metade para a minha Fazenda, e a outra metade para quem denunciar ou acusar, e serão degradados dez anos para o Estado da Índia, e esta mesma pena e haverão os senhores dos barcos, e carregadores, que levam os ditos negros aos navios, e embarcações.<sup>166</sup>

Além de serem exilados na Índia, a punibilidade para os mercadores era alta: pagavam dois mil cruzados de pena, além do valor dos escravizados apreendidos, sendo que metade desse valor ia para a Fazenda Real e a outra metade para quem denunciasse tais práticas, o que parecia rentável para quem o fizesse. As mesmas penas recaíam sobre os donos das embarcações, os contratantes e a própria tripulação dessas embarcações.

Porém, a aplicabilidade dessa lei era muito frágil, dependia de muitas pessoas como agentes de denúncia, assim como da boa vontade das autoridades locais para julgar esses fatos que, muitas vezes, nem chegavam ao conhecimento da Coroa Portuguesa, tanto pela distância física como pela própria lógica de interesses comerciais das elites da América Portuguesa.

---

166 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

O discurso da Coroa Portuguesa de que os mercadores de escravizados estavam pondo em risco o comércio fazia parte da narrativa para deslegitimar as táticas e ações que esses indivíduos tinham perante a Coroa. Já a partir de uma visão colonial, a metrópole queria controlar a propriedade privada desses indivíduos. Mas a narrativa da coletividade era a base do discurso português, que evidenciava que esses ônus trazidos pelas práticas dos mercadores faziam mal a todo o Império.

Dom João V de Portugal, em 1731, aumentou a pressão sobre os mercadores de escravizados que burlavam a Lei das Arqueações. Uma nova lei foi baixada, ordenando que as embarcações que saíssem dos portos do Brasil para a Costa da Mina fossem arqueadas através de uma vistoria minuciosa das embarcações antes da sua partida. Também ordenou que fosse observado se a arqueação estava com “os agentes, armas, e munições de guerra necessária para a sua defesa”<sup>167</sup>, além de ter a observância da arqueação na volta, não deixando que abrissem a carga sem antes fazer a arqueação. O que demonstra a preocupação que havia por parte da Coroa em relação às práticas dos traficantes, bem como a reafirmação de aspectos das punibilidades da Lei das Arqueações que não fossem cumpridas:

Constando que trazem maior número de escravos serão confiscados e perdidos para a minha R. Fazenda não só os ditos escravos que excederem o número, mas também a embarcação e toda a mais carga que pertencer aos donos e mandadores dela ou qualquer outra pessoa que constar ser transgres-

---

167 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_85, D. 07129.

sora desta minha lei, e uns, e outros serão degradados para Angola por tempo de dez anos.<sup>168</sup>

Veja que, antes na escrita da Lei das Arqueações, pagavam-se dois mil cruzados e o dobro do valor do escravizado, mas com essa nova lei, os escravizados que excedessem o número da arqueação eram confiscados para a Fazenda Real, assim como a embarcação envolvida na carreira, da mesma forma que era confiscado o restante da carga, vinda juntamente com os escravizados. Além disso, os transgressores eram exilados em Angola por dez anos.

Mas o fato é que as possíveis punições para quem não cumprisse a Lei das Arqueações de 1684 e as complementares não impediram que os mercadores de escravizados abarrotassem as embarcações com mais cativos, já que a lógica comercial era a do lucro para compensar as mortes dos seres humanos que faziam diáspora. A economia escravista buscava de todas as formas a diminuição dos custos e o aumento da rentabilidade da viagem, o que era buscado pelos mercadores de escravizados. Júlio Chiavenato explica que a lógica por trás do pensamento dos mercadores era que eles tinham consciência de que parte dos escravizados não iria conseguir sobreviver, dessa forma, era melhor lucrativamente para o mercador trazer a embarcação superlotada, sabendo que iria perder de 10% a 20% dos africanos transportados. Ele diz que:

Nos negreiros, todo espaço era “economizado” para os negros. Eliminava-se ao máximo a carga supérflua: carga supérflua, geralmente, era o alimento

---

168 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_85, D. 07129.

que os negros consumiriam na travessia da costa africana para a brasileira.<sup>169</sup>

Jaime Rodrigues também corrobora essa análise e vai além, dizendo que a Lei das Arqueações de 1684 abria margem para a interpretação subjetiva da lei, feita pelos próprios mercadores. Segundo o autor, essa constatação foi feita por Miguel Antônio de Melo, governador de Angola, no fim do século XVIII:

A lei foi modificada pelo seu antecessor no governo de Angola: de cinco cabeças por tonelada, passou para cinco cabeças a cada tonelada. Porém, “com todos os lugares do navio capazes de levar escravos se medem pelo chão” incluíam-se nas áreas destinadas aos escravos os espaços, na verdade, eram ocupados pelos camarotes dos oficiais e pela câmara dos passageiros, vindo assim a “roubar-se dos negros os lugares que para sua acomodação foram medidos e destinados, donde se segue irem não pouco juntos e talvez oprimido porquanto, por maior que seja o número de passageiros e o dos oficiais do navio e marinheiro, nunca os senhores diminuem-no da arqueação para levarem menos cativos que aqueles que a lei permite”.<sup>170</sup>

No ano de 1761, o governador da Capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, enviou um ofício para Francisco Xavier de Mendonça Furtado, secretário da Marinha e Ultramar da Coroa Portuguesa, relatando as desobediências e a transgressão da lei vigente pelo Francisco Xavier de Carvalho, capitão-mor da corveta Nossa Senhora de Guadalupe. O governador mostra o exemplo de

---

169 . Chiavenato (1987, p. 125).

170 . Rodrigues (2005, p. 152).

como a Lei das Arqueações evitava a mortandade dos escravizados quando feita de maneira correta, relatando que:

O que fica indubitável pela certidão do N.V., a igual mostra que chegando a corveta por invocação Nossa Sen<sup>a</sup>. De Guadalupe Capitão-mor Francisco Xavier de Carvalho, em vinte de outubro de mil setecentos e cinquenta e sete, com a arqueação de trezentas e cinquenta e seis cabeças, excessiva a respeito da que verdadeiramente lhe toca, na forma da referida lei, em Angola lhe meteram trezentas e noventa e cinco, e nove crias, resultando morre-lhes na viagem quarenta e três, e seguindo a mesma segunda viagem, no ano imediato, em que a mandei arquear na forma da mencionada lei, e ordem do mesmo inventário se lhe não achou praça para a lotar, em mais de duzentas e trinta quatro cabeças, de que não excedendo de Angola e este número, entrou em onze de outubro de mil setecentos cinquenta e nove só com falta de quatorze falecidos, procedendo o mesmo a respeito da segunda embarcação que morrendo-lhe pela antiga arqueação na viagem quarenta e três cabeças lhe não faleceram pela nova mais que nove, igualmente sucedeu a terceira em que lhe morreram cinquenta e sete pela primeira, e pela segunda cinco; a quarta em que faleceram vinte e sete, e pela segunda duas; a quinta em que lhe faleceram oitenta e seis, e pela segunda, e última na conformidade da referida lei, não teve de prejuízo mais que a morte de sete cabeças.<sup>171</sup>

Em quase cem anos da Lei das Arqueações, a prática da superlotação das embarcações continuava a ser feita pelos mercadores de escravizados, que não só deixavam de cumprir as leis que tra-

---

171 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_94, D. 7456.

tavam do transporte de cativos africanos, mas também deixavam os africanos sem a mínima condição para sobreviver durante a travessia do Atlântico. A crítica do governador a essa prática era algo recorrente e relata “[...] que não possa a ambição dos contratadores de Angola, por adiantar os seus interesses, e os negociantes particulares[...]”<sup>172</sup>, em detrimento da Lei das Arqueações de 1684.

O relato acima mostra, no carregar das tintas do governador de Pernambuco, como a situação das transgressões que Francisco Xavier de Carvalho praticava era algo já tão costumeiro que o próprio governador apelou no sentido da sua obrigação de informar aos seus superiores sobre as condições em que os escravizados estavam sendo acondicionados nas embarcações do dito capitão-mor, pelas arqueações antigas feitas em suas embarcações e como as embarcações pós-arqueadas de forma mais nova evitavam maior mortandade.

Em 20 de outubro de 1757, Francisco Xavier de Carvalho trouxe, de Angola, 395 escravizados, além de 9 recém-nascidos, número maior do que havia sido arqueado na sua saída para Angola, que era de 356, medida máxima que poderia trazer em sua embarcação; do total de 395, morreram 43 escravizados. Fazendo uma comparação do modo de arquear da forma antiga, ou seja, sem a observância da lei, sem respeito às normas, o governador mostra esse comparativo de como, a partir das viagens de Francisco Xavier de Carvalho, o modo de fazer as arqueações era benéfico para a Coroa.

Já no ano de 1759, a embarcação comandada por Francisco Xavier de Carvalho saiu de Angola com 234 escravizados, número menor que a capacidade de acomodação máxima da embarcação.

---

172 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_85, D.7456.

Nesta viagem, em que foram cumpridas as orientações da Lei das Arqueações, morreram, segundo o relato do governador, 14 cativos. A mesma embarcação fez uma segunda viagem para o mesmo destino, mas como não observou a lei, morreram 43 escravizados.

O governador deu mais exemplos de embarcações, de modo a comparar como elas eram arqueadas na forma antiga e na forma nova. Em uma terceira embarcação que foi arqueada na forma antiga, morreram 57 escravizados, e na nova forma de arquear, 5; numa quarta embarcação na antiga forma de arquear, morreram 27, e pela nova forma, 2 escravizados; na quinta embarcação na forma antiga, 86, e pela forma de atenção à lei, não morreram, segundo o relato, mais que 7.

Esse discurso do governador estava sedimentado nas “boas práticas comerciais” da época, pois as antigas não estavam dando o retorno suficiente para a capitania, uma vez que era o principal meio de retirar o valor do dote da rainha Catarina para pagar a dívida a fim de manter a paz com a Holanda. Assim o governador, ou seja, o administrador principal colhia os ônus também da não aplicabilidade da lei em sua total consonância. Observando também que o poder de persuasão dos mercadores, donos das embarcações e contratantes poderia levar a uma flexibilidade do regramento, o governador apelou para que o secretário da Marinha e Ultramar Português não levasse em consideração os argumentos de que a Lei das Arqueações prejudicava o comércio de escravizado, em vez disso, pedia a hierarquia superior mais fiscalização e punição para esses mercadores, a partir da Lei das Arqueações de 1684 e leis subsequentes complementares,<sup>173</sup> e que fosse reafirmada a obrigação

---

173 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_94, D. 7456.

de ter nas embarcações espaço necessário para conservar a sobrevivência dos escravizados, segundo a “racionalidade”, a “lógica”, a “justiça” e a “ciência”.



## CAPÍTULO III

### PROBLEMATIZAÇÕES E SITUAÇÕES DOS CATIVOS NOS PROCESSOS DE TRANSPORTE TRANSATLÂNTICO RUMO AOS PORTOS DA AMÉRICA PORTUGUESA

*Negras mulheres, suspendendo às tetas  
Magras crianças, cujas bocas pretas  
Rega o sangue das mães:  
Outras moças, mas nuas e espantadas,  
No turbilhão de espectros arrastadas,  
Em ânsia e mágoa vãs*

*(Castro Alves, “Navio Negreiro”)*

**E**ste terceiro capítulo objetiva problematizar as situações dos cativos no transporte transatlântico, objetivando analisar as narrativas documentais sobre as realidades de extremas violações a que os africanos escravizados estavam expostos no processo diaspórico. As fontes arroladas do Arquivo Histórico Ultramarino e analisadas para este trabalho silenciam as trajetórias dos subalternizados. Conceito este ressignificado através das leituras do trabalho premiado da historiadora polonesa Ágata Bloch (2022). Não obstante, o não dito para o historiador é discurso de poder e é político e, a partir do conceito de *experiência*

elaborado por Jorge Larrosa (2002), reflete sobre condicionado<sup>174</sup> a vivenciarem uma experiência do cativo, em que esses indivíduos eram expostos a novas situações de reclusão, expropriação da sua liberdade e situações limites.

Destarte, as denúncias registradas na documentação sobre as más condições em que chegavam os escravizados nos portos de desembarque do Brasil possibilitam refletir sobre a lógica empregada pelos mercadores de escravizados, especialmente no século XVIII, entre as quais: os navios não tinham portinholas para oxigenar os porões abarrotados e a comida também era pouca. Mesmo com a Lei das Arqueações e toda exigência que ela requeria para o comércio dos escravizados, elas não eram cumpridas com efetividade, o que poderia levar a números excessivos de mortalidade negro-africana durante a travessia transatlântica.

Sendo assim, tentaremos perceber a forma como o carregamento era feito nos portos africanos, assim como os reais problemas que o transporte e a arqueação ou não acarretavam para os corpos e a saúde dos homens e mulheres negras. Para tal, recorreremos à análise da documentação produzida pelo Conselho Ultramarino, especialmente dos casos em que se registraram as transgressões da lei por parte dos mercadores, e dos relatórios de agentes da Coroa acerca de episódios sobre a diáspora.

---

174 . Utilizamos o termo condicionado, que tem por definição no Oxford Languages: “que apresenta (boa ou má) situação”. Usamos o termo de forma analítica, para nos ajudar a entender a “(boa ou má) situação” ao qual o escravizados estavam exposto dentro das embarcações.

## **Liberdade e cativo**

Ao refletirmos sobre o processo de escravização dos povos africanos, é necessário registrarmos que esse passado de plenas violações de seres humanos terminou por afetar drasticamente o continente africano em todas as dimensões, como cultural, social, política, demográfica e econômica. Ao debatermos sobre a gênese desse passado, podemos perceber alguns discursos que são bradados de forma explícita ou implícita nos discursos racistas e preconceituosos, o que poderia tornar um africano como uma referência de ser cativo, um aspecto fenótipo, religioso, genético e, ao longo da história, os discursos foram se reformulando, se adaptando à necessidade das elites, dos meios econômicos, o que, na sua finitude do discurso, fazia o negro se tornar sinônimo de uma etnia inferior ou de menor importância.

Se observarmos a história antiga de diversas sociedades, independentemente do seu espaço geográfico ou temporal dentro desse período, observamos que a prática da escravização é, em maior ou menor grau, presente dentro dessas sociedades, a exemplo, os israelitas foram escravizados pelos egípcios durante 400 anos entre o século XIII e XII a.C.; os hebreus foram escravizados pelos mesopotâmicos na Babilônia, por volta do século VI a.C.; na Grécia Antiga, os gregos considerados cidadãos, até a reforma de Sólon, eram escravizados por dívidas e por guerra; na Roma Antiga, os romanos escravizaram por muito tempo os povos de territórios conquistados. Nas Américas, os povos Asteca e Inca escravizavam os seus próprios povos ou povos conquistados. Nas sociedades africanas, isso também era uma tônica, seja na África

Austral, como no Egito, seja em sociedades tribais ou reinos sub-saarianos.

Observa-se que, algumas sociedades antigas, aos poucos, foram transformando o processo de escravização da sua própria população como algo ruim, seja pelos anseios dos indivíduos escravizados, seja pela própria transformação social, como no caso da escravização dos cidadãos gregos, dos quais boa parte eram proprietários de pequenas terras e se tornavam escravizados por não conseguirem pagar as dívidas que contraíam com os grandes proprietários de terras.<sup>175</sup> Mas, nessa mesma sociedade, permaneceu a escravização de outros povos; somente após as reformas feitas nesta sociedade, era possível ser escravizado somente por guerra.

Nesse sentido, independentemente da sociedade ou do tempo histórico, ninguém nasce na condição de escravizado por natureza, por isso não cabe utilizar o termo escravo, como outrora. Sem embargo, os indivíduos que são condicionados a um estado de cativo, assim são por força de convenções sociais, econômicas, bélicas ou culturais, mas não por natureza.

A escravização por guerra também remonta a um passado mais distante. No caso africano, os egípcios foram um dos mais conhecidos exemplos de sociedade, que tinham na escravização um meio de exercer seu poder político, econômico e social. Mas outros povos desse continente também experimentaram esse tipo de imposição de poder, e tal fato contribuiu para que surgissem posteriormente trocas e comércio dos indivíduos feitos cativos, inicialmente em âmbito local e regional, depois em âmbito mais abrangente.

---

175 . Davis (2001).

Esse processo remonta à islamização de tribos berberes por volta do ano 704, quando árabes muçulmanos adentraram o deserto do Saara conquistando territórios, fazendo comércio e inserindo sua religião e cultura na região. Esse processo se intensificou com as trocas culturais e também com as relações comerciais. Alguns autores divergem sobre o período histórico de comércio de escravizados dentro do continente africano, assim como para fora dele.

Alberto da Costa e Silva diz que esse processo de comercialização se iniciou com a entrada dos muçulmanos nas regiões sub-saarianas e a islamização desses territórios, mais concentrados nas regiões da Costa Oriental da África, uma vez que essas regiões já experimentavam a escravização, mas não como uma fonte de grande proporção comercial. Segundo o autor, isso vai começar após os muçulmanos começarem a vislumbrar a possível comercialização dos indivíduos, por volta do século X.<sup>176</sup> O autor diz que o discurso, imbuído de “nós” e dos “outros”, nos faz lembrar do mesmo discurso da Roma Antiga, do “romano” e do “bárbaro”, uma característica de dualidade que era marcada por diferenças culturais, religiosas, dos fenótipos que serviam para legitimar o discurso de superioridade, a partir do “nós” e do “outro”, neste caso, o “outro” sendo o africano. Os africanos eram considerados uma espécie humana distinta e inferior à etnia branca e, por ser inferior, era legada, através do discurso e da predestinação, a servir a esta.

Todavia a escravização não era algo simplório, não era um chegar sobre o “outro” e torná-lo escravo, tal prática tinha de ser

---

176 . Costa e Silva (2011, p. 850).

justificada, precisava ser legítima, como no discurso em algumas sociedades da Antiguidade que utilizavam a escravização por guerra, a escravização por dívida e a escravização por desobediência. Talvez nenhum europeu ou árabe, e não estamos generalizando toda a população, tivesse dívida com os escravizados africanos para torná-los cativos, talvez nem europeu ou árabe lançasse incursões desenfreadas por todo o continente africano para torná-los escravizados nos primeiros tempos, etc. O discurso e a justificativa eram necessários, e o autor mostra uma possível justificativa para a escravização do povo africano, que tinha origem no âmbito religioso. Em uma interpretação religiosa, advinda de uma possível interpretação da história de uma maldição lançada por Noé contra um dos seus filhos, o autor fala que a narrativa era falsa, pois a maldição foi lançada:

De Noé contra os filhos de Cam – falsa porque lançado claramente contra apenas um deles, Canaã, e não contra Cuxe, de quem descenderiam os africanos. Noé os amaldiçoaria: os seus descendentes seriam escravos e negros – e escravos porque negros.<sup>177</sup>

Essa versão que o autor cita acabou sendo absorvida pelo discurso europeu de legitimação religiosa para a escravização dos africanos e dos negros, já que era difundida entre os árabes muçulmanos. Nesse sentido, também vincularia um estereótipo, no qual os “pretos eram curtos de inteligência, indolentes, canibais, idólatras e supersticiosos por natureza, só podendo ascender à plena humanidade pelo aprendizado na servidão”.<sup>178</sup>

---

177 . Costa e Silva (2011, p. 850).

178 . Costa e Silva (2011, p. 850).

Outra interpretação foi dada por José Rivair Macedo, não muito destoante da feita por Alberto da Costa e Silva. Segundo esse autor, depois da islamização de algumas regiões ao norte do Saara, criou-se pelos árabes e europeus uma mística envolvendo o imaginário sobre como eram as sociedades subsaarianas, principalmente, cita o autor, o “país do ouro”, onde hoje é Gana, que se designou a região chamada Costa da Mina.

Muito disso se devia à pompa e à quantidade de ouro que os reis dessa região possuíam, pois, de fato, até os dias atuais, há uma grande exploração mineral nessa região. Inclusive, os meios de extração desses minerais eram passados de geração em geração, e, segundo o autor, as pessoas encarregadas da extração eram chamadas *jala dia*. Não obstante, em meio à intensificação da exploração aurífera no século XVIII, na América Portuguesa, os cativos destas regiões eram requeridos pelos contratadores para serem enviados a Minas Gerais, para que utilizassem os seus conhecimentos para exploração do ouro na América Portuguesa.<sup>179</sup> Como afirma também Gwendolyn Midlo Hall, “o trabalho especializado era desesperadamente necessário, e as habilidades africanas eram conhecidas muito antes da conquista e colonização da América começarem”.<sup>180</sup> Segundo Macedo, as relações comerciais entre árabes muçulmanos e africanos aliados e islamizados se intensificaram, transformando a dinâmica comercial ao sul do Saara e dando a esta região uma dinâmica mais ampla. Em relação à escravização, esta foi impulsionada pela comercialização de escravizados para outras regiões fora do continente africano. Todavia, o autor marca esse período no espaço temporal do século XIV, quando:

---

179 . Macedo (2015).

180 . Hall (2017).

Eram grupos de caravaneiros de origem mandinga, adeptos ao Islã, que frequentavam as cidades de hauçá e territórios Kanem-Bornu e do Borgu trocando ouro por sal e escravos, mas também por tecidos, cavalos, espadas, e noz-de-cola que era um produto muito apreciado em toda a África Subsaariana.<sup>181</sup>

Já Martin Meredith fala que, depois da chegada no norte da África, os árabes subiram o rio Nilo em direção ao Reino da Núbia, fazendo relações comerciais, depois de terem sitiado a Macúria na região do Dongola por volta do ano 652. Segundo o autor, os árabes, depois de terem dado uma trégua à população local, concordaram em fornecer trigo, cevada, jarros, cavalos e tecidos. Em contrapartida, os núbios, a partir de um relato de um historiador árabe, deveriam:

Entregar 360 escravos, que pagarão ao imã muçulmano a partir dos melhores escravos de seu país, nos quais não haja defeito. [Eles devem ser] tanto homens quanto mulheres. Entre eles não [pode haver] velho decrépito ou qualquer criança que não tenha atingido a puberdade.<sup>182</sup> Outra versão é de Tidiane N'Diaye, que fala que a escravização africana pelos árabes começou por volta do século VII. Com cunho religioso, os árabes mulçumanos iam às regiões subsaarianas e, segundo ele, seria neste contexto que havia começado a exploração comercial para fins de escravização dos africanos<sup>183</sup>.

---

181 . Macedo (2015, p. 66).

182 . Meredith (2017, p. 83).

183 . N'Diaye (s.d.).



O tráfico negreiro árabemuçulmano começou quando o emir e general árabe Abdallah ben Saïd impôs aos sudaneses um *bakht* (acordo), no ano de 652, que os obrigava a entregar anualmente centenas de escravos. A maioria destes homens era retirada das populações do Darfur. E foi este o começo da sangria humana que, aliás, só iria estancar oficialmente no início do século XX.<sup>184</sup>

Em análise mais crítica, o autor chama atenção para como essa inserção do Islã, segundo a sua visão, influenciou diretamente a dinâmica dentro do próprio contexto africano, de modo que os africanos tinham de se adaptar à nova realidade de implementação de um regramento social e cultural a partir da doutrina islâmica. Diz o autor:

Se hoje em dia, no que diz respeito à islamização de povos africanos, na maioria dos países, a religião do profeta Maomé — com o seu prestígio social e intelectual — fez enormes concessões às tradições ancestrais, ao integrar-se harmoniosamente sem destruir as culturas e as línguas, isto nem sempre se verificou: a história dos árabes que mergulharam os povos negros nas trevas foi sobretudo a do mal absoluto.<sup>185</sup>

Uma hipótese é que possivelmente os primeiros africanos escravizados de forma comercial foram levados por onde hoje são os países do Oriente Médio, influenciados por essa comercialização dos escravizados pelos árabes. Alguns mapas mostram a leva de

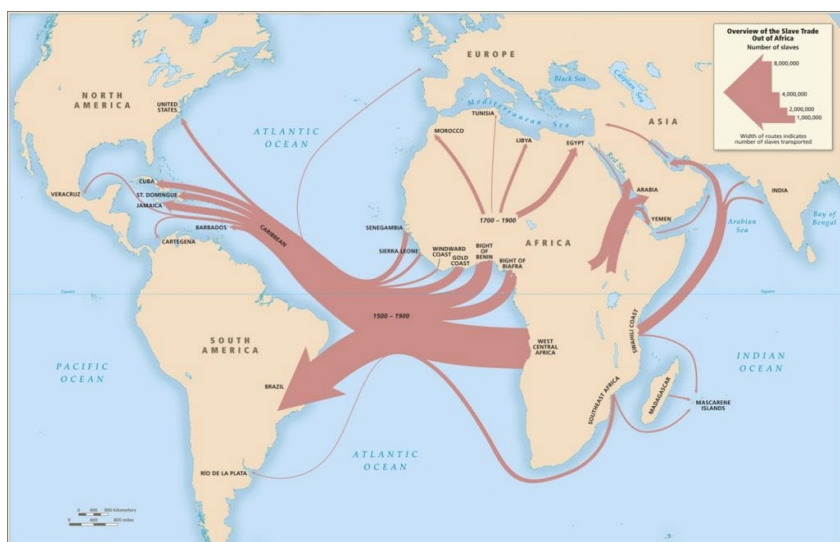
---

184 . N'Diaye (s.d., p. 8).

185 . N'Diaye (s.d., p. 8).

africanos escravizados que foram levados para o Oriente Médio durante o período de exploração comercial, o que pode ter começado para alguns entre os séculos VII e X, ou séculos XIII e XIV, mas só se finda por volta do ano de 1919, no século XX, ou seja, anos depois do fim da escravização nas Américas. Vejamos os dois mapas a seguir.

MAPA DAS PRINCIPAIS ROTAS E QUANTITATIVOS DE TRANSPORTE DE CATIVOS AFRICANOS - SÉCULOS XVIII E XIX



Fonte: Geledés.<sup>186</sup>

O mapa acima representa a quantidade de africanos escravizados, comercializados ou traficados para os demais continentes

186 . Disponível em: <https://www.geledes.org.br/escravizacao-de-africanos/>. Acesso em: 25 ago. 2022.

do mundo dos anos 1700 ao 1900. Observemos que o maior número era destinado ao Brasil, pois, segundo a maior seta, é um quantitativo de mais de nove milhões de escravizados, quantidade bem além do que Luís Felipe Alencastro mostra. Para este autor, as cifras de homens, mulheres e crianças escravizados chegam ao número de 4 milhões e 800 mil africanos introduzidos no Brasil.<sup>187</sup> Vemos também cifras ligadas ao Caribe, ao Rio da Prata e à América do Norte na mesma temporalidade. Porém, o que nos chama a atenção é que nem a temporalidade nem o número de escravizados comercializados na Costa Oriental africana e Oriente Médio são evidenciados.

No mapa a seguir, também observamos as principais rotas comerciais para onde eram levados os escravizados africanos. O mapa destaca os principais territórios ou localidades aonde eram levados os cativos: da Costa Ocidental da África, saíam os escravizados para as Américas, além de Moçambique e Mombaça; e para a própria África, nesse mapa, da região do Saara Tombuctu, assim como para o Oriente Médio, como Constantinopla, Meca e Mascate, regiões onde o islamismo é a principal profissão de fé da população. Todavia, o mapa anterior não demarca uma temporalidade ao qual possamos situar quando começou ou findou esse comércio.

---

187. Alencastro (2018).



Fonte: Hum Historiador.<sup>188</sup>

Ao problematizarmos as informações do mapa acima, observamos que os africanos escravizados eram divididos em dois grandes grupos: um chamado de sudaneses, que eram africanos que habitavam o sul do deserto do Saara até a África Central; e um segundo grupo chamado de bantos, que habitavam a parte centro-

188 . Disponível em: <https://umhistoriador.wordpress.com/2016-/01/15/novas-tentativas-de-relativizar-os-efeitos-da-escravidao-africana-na-formacao-de-sociedades-contemporaneas-da-america/>. Acesso em: 25 ago. 2022.

sudeste do continente. Essas duas classificações são observadas e implantadas pelos europeus, a partir de uma visão do que eles tinham sobre os povos dessas regiões.

Para Luís Nicolau Pàres, a generalização da identidade étnica dos africanos reside justamente na observação que esses europeus percebiam de algo comum que etnias africanas compartilhavam, como a cultura, o idioma, os fazeres e saberes, os costumes.<sup>189</sup> Todavia, esses conceitos e classificações poderiam não mensurar, de fato, as subjetividades e diferenças dos milhares de grupos étnicos do continente africano, pois não compartilhavam as diferenças étnicas dentro do possível grupo dos sudaneses e dos bantos. Dessa forma, a dominação identitária que os europeus impuseram aos africanos, Luís Nicolau Pàres vai chamar de metaética, o que, segundo ele:

É útil apenas para descrever o processo pelo qual novas identidades coletivas são geradas a partir da inclusão, sob uma denominação de carácter abrangente, de identidades inicialmente discretas e diferenciadas.<sup>190</sup>

De fato, durante o processo de escravização, os africanos eram identificados pelos europeus, ou mesmo na América Portuguesa, com um “codinome” do seu embarque de origem, por exemplo, escravizado da “Costa da Mina” ou escravizado de “Angola”, mas era difícil um cativo ser identificado a partir da sua identidade étnica, ou seja, a própria autoidentificação.

---

189 . Pàres (2007).

190 . Pàres (2007, p. 26).

Isso era uma estratégia dos próprios mercadores de escravizados no intuito de possivelmente tentar distanciar esses indivíduos africanos da sua identidade, uma vez que, sendo cativo, este africano, segundo a concepção da época, era desprezado de toda vontade ou sorte. Ou até mesmo, transformar essa identidade étnica levando esses africanos a incorporarem, na sua dinâmica social, uma “nova” identidade a partir de conceitos e parâmetros europeus, como no aspecto religioso. Sendo assim, muitos dos africanos eram batizados, catequizados e obrigados a professar uma religião ou doutrina diferente da que ele tinha na sua terra natal.

Mas voltando ao contexto africano e ao comércio de escravizados pelos árabes muçulmanos, se observarmos as alianças que a elite africana formalizou com os árabes, dada as devidas proporções e singularidades, são estas também relações que as elites africanas formalizaram com os europeus a partir da implantação das feitorias no continente africano no século xv. Isso demonstra o pragmatismo das elites locais, pelo menos em um primeiro momento, ao formalizar esse tipo de aliança, pois era um dos meios que as elites ou a nobreza, quando se tratava de reinos, obtinham recursos para justamente alcançar uma homogenia na região em que estavam inseridos. Nesse sentido, falamos em comida, armas, tecidos, que eram do domínio comercial tanto dos árabes como dos europeus.

Esses dois comércios – o primeiro, árabe-muçulmano, e o segundo, europeu-cristão –, frisamos, apoiavam a escravização negra sob uma justificativa que perpassava uma “lógica” religiosa, existiram em concomitância, cada um com seus aspectos e com a destinação dos cativos para determinadas regiões, onde estes iam ser empregados como mão de obra, sendo também uma concepção de dominação social, cultural e econômica.

Se observarmos a história, percebemos que a inserção dos árabes muçulmanos na África vai também acarretar desdobramentos na história do Brasil, sob dois aspectos. Primeiro, na costa oriental da África, onde as primeiras relações comerciais entre africanos e árabes muçulmanos se deram por meio das rotas comerciais do Oceano Índico e das rotas terrestres, vimos no mapa que a região de Mombaça e a de Moçambique, antes de se tornarem colônia inglesa e portuguesa, respectivamente, eram territórios com os quais os árabes muçulmanos estreitaram relações comerciais com as elites locais, principalmente no que tange ao comércio de escravizados. Ou seja, muitos dos escravizados dessa região eram enviados para territórios árabes ou comercializados por eles.

Houve também destas regiões (Moçambique e Mombaça) embarcações que saíram para a América Portuguesa, com maior destaque para a Capitania do Rio de Janeiro. Esta viagem era mais dispendiosa em todos os sentidos, tanto para os escravizados, que passavam mais meses nas embarcações que os africanos provenientes da Costa Ocidental da África, como para os mercadores, que tinham um dispêndio econômico maior, uma vez que a viagem era mais distante e eles ficavam à mercê de quaisquer situações e perigos do mar, inclusive o aumento da mortalidade dos cativos. “Estima-se que, entre 1825-30, foram vendidos no Rio de Janeiro mais de 15 mil cativos oriundos de Quelimane e 25 mil da Ilha de Moçambique (norte do país)”.<sup>191</sup> O segundo aspecto foi a Revolta dos Malês, ocorrida em 1835, na Bahia, na qual um grupo de escravizados em Salvador se rebelou contra a sua situação de escravidão. O termo Malê, vem do rubá/nagô *Ìmàlè*, que significa muçulma-

---

191 . CAPELA, J.; MEDEIROS, E. Tráfico de Escravos de Moçambique para as ilhas do Índico, 1720-1902. Maputo; Núcleo Editorial da Universidade Eduardo Mondlane, 1987.

nos, que eram africanos islamizados de origem nagô e haussás.<sup>192</sup> Pierre Verger diz que as investigações da época mostraram que os africanos cativos islamizados foram importantes no processo de revolta, pois eram eles que desempenhavam o papel de professores de escravizados nagôs emancipados. Dessa forma, todo o processo de apuração das investigações sobre a revolta passava pela identificação dos líderes do movimento. Segundo o autor:

A polícia se esforçou para encarcerar todos aqueles “mestres do alcorão”, que para ela eram igualmente perigosos agitadores. Alguns eram negros emancipados que haviam conquistado um certo conforto; outros eram escravos, mas de uma inteligência e de um valor moral muitas vezes superiores àqueles de seus proprietários.<sup>193</sup>

Pierre Verger vai completar dizendo que um dos motivos da revolta dos Malês é a própria situação em que o grupo se encontrava. Assim como na África, eles estavam sob o mando de “pagãos”, só que, na África, eles estavam sob a liderança do senhor africano e, no Brasil, eles estavam sob as ordens dos cristãos. Segundo Gwendolyn Midlo Hall, “os africanos islamizados da Alta Guiné tinham maior probabilidade de resistirem ao batismo...”.<sup>194</sup> Ao fim da revolta, alguns dos insurgentes foram identificados e acusados de insurreição.

Diante desse exposto inicial sobre o comércio de escravizados pelos árabes, observamos que as bibliografias sobre esse período da escravização negra pelos árabes muçulmanos ainda precisa ser

---

192 . REIS, J. J. Revolta Escrava. IN: Org. Schwarcz, M. L; GOMES, F. Dicionário da escravidão e liberdade. São Paulo, Companhia das letras, 2018.

193 . Verger (2021, p. 400).

194 . Hall (2017, p. 56).



evidenciado pela História, pois existem muitas lacunas sobre as quais se pode jogar luz e trazer para a História algumas possíveis contribuições para refletir acerca desse processo. A falta de interesse, principalmente, de alguns historiadores africanos sobre essa comercialização de cativos feita pelos muçulmanos ainda resiste no continente, uma vez que alguns países têm no islamismo a religião oficial do Estado, ou boa parte de sua população professa esta fé, o que dificulta a produção de trabalhos historiográficos nesse sentido.

Entretanto, há de se pontuar que o comércio e depois o tráfico de africanos e seus descendentes para as Américas foram numericamente maiores, dados as proporções e os anseios dos países europeus que patrocinavam ou eram agentes fundamentais para que esse comércio continuasse e prosperasse. Além dos motivos religiosos, os aspectos econômicos mexiam com a dinâmica comercial na África, depois da chegada dos portugueses a partir do século xv, tanto que a intensificação do comércio de escravizados se deu pelo aumento da procura de mão de obra escravizada na África para abarrotar as embarcações e mandar para a América Portuguesa.

Como vimos inicialmente, o processo de escravização era articulado pelos chefes e líderes africanos e portugueses, tanto que, em algumas localidades da África, era proibido o uso da escravização do próprio povo como sentença de algum mal feito, ou utilizado em últimas circunstâncias, como citado por Walter Hawthorne, quando diz que uma dessas circunstâncias era, por exemplo, quando prendiam alguma pessoa condenada por feitiçaria, sendo um dos mecanismos vendê-la:

No século xviii e no início do século xix, foi de grande importância para estas comunidades costeiras detectar os feiticeiros malignos para os retirar da sociedade através da pena de morte ou da

venda do indivíduo ao comércio transatlântico de escravos.<sup>195</sup>

Já Robin Law cita o caso do reino do Daomé, onde:

O escravo em Daomé era, em princípio, estrangeiros ou prisioneiros de guerra, comprados fora do país; daomeanos só deveriam ser escravizados como punição para algum crime específico e sério. Quando os reis de Daomé, devido à falta de oferta suficiente de escravos estrangeiros, apelaram à “venda de seus próprios súditos” [...].<sup>196</sup>

Dessa forma, devido à necessidade comercial e à falta da mão de obra, muitas vezes, sem ter de onde retirar os escravizados para serem comercializados, os reis, como Tegbesu e Gezo nos finais dos anos 1820, escravizaram os próprios súditos, apesar de ser considerado “degradação social”.

### **Costa da Mina e Angola, regiões de comércio luso-brasileiro**

A delimitação espacial desta pesquisa restringe-se, no continente africano, a Costa da Mina e Angola, espaços estes dominados e denominados pelos europeus ao longo de milhares de anos, através dos mais diversos contatos. Durante os três capítulos anteriores, foi discutida essa problemática dos espaços e dos mercados locais de onde vinham mais escravizados para a América Portuguesa. Vimos, em um primeiro momento, números, tabelas e cifras, a partir deste momento, vamos analisar a dimensão humana desse comércio, trazendo em evidência o povo africano.

---

195 . Hawthorne (2011, p. 365-368).

196 . Law (2004).

É importante ter em perspectiva, nesse sentido, que a prática da escravização por parte dos povos africanos tinha um cunho pragmático dos líderes desses locais, os quais faziam comércio com árabes e europeus, ou até mesmo com outros povos africanos dentro do continente. Discutir essa dimensão pode transformar nosso olhar sobre o processo da escravização: mudando a visão que possamos ter de povos africanos passivos para povos africanos que defendiam seus interesses, que estavam inseridos dentro de um contexto conectado a redes econômicas e de diversos tipos de particularidades, que faziam isso para legitimar seu poder econômico, político, bélico, cultural e social. Todavia, problematizar essa questão não diminui a dimensão que se deu com a exploração comercial realizada pelos europeus no continente africano, principalmente, no tocante ao comércio de gente.

Foi com a presença europeia, principalmente a portuguesa, no caso deste estudo, que se exacerbou o comércio de cativos na África, tomando contornos mais comerciais do que antes no comércio interno e até no comércio árabe-muçulmano, apesar de este demorar mais tempo do que o comércio de cativos para as Américas. Não obstante, ao problematizar essa dimensão comercial, podemos pensar sobre as investidas dos portugueses e demais europeus no continente africano.

Uma das justificativas de que o continente europeu não tinha mão de obra para trabalhar nas Américas foi a utilizada como uma das vertentes no processo do comércio de africanos cativos, porém isso não se justifica. Geraldo Pieroni diz que, no contexto europeu, havia muitas pessoas pobres que poderiam ser levadas para trabalhar nas colônias da América. Mas a própria problemática em relação à povoação da América Portuguesa era difícil para que esses europeus tivessem interesse de se deslocarem para a

colônia lusa na América e lá se estabelecerem. Tendo em vista que eles estavam longe da metrópole, isso talvez dificultasse a própria sociabilidade daqueles que poderiam escolher se estabelecer na América Portuguesa.

Geraldo Pieroni nos lembra que a degradação, o ostracismo ou o exílio foi uma das penas que o governo português usou como estratégia para colocar, em terras da América Portuguesa, mais pessoas pela dificuldade que havia de colocar lusos para povoar essa terra.<sup>197</sup> Lembremos a própria terceirização da administração da América Portuguesa feita pela Coroa, o que poderia ser uma possível constatação do não investimento na Colônia, também somando-se à problemática da aceitabilidade pelos próprios portugueses em irem para a América Portuguesa de boa vontade e assim trabalharem.

Nesse contexto, não podemos deixar de trazer, em evidência, a primeira experiência de escravização pelos portugueses nas Américas, que foi com os povos indígenas das mais diversas etnias, assim como as relações de escambo e comerciais feitas entre os portugueses e algumas etnias indígenas. Concomitantemente, durante anos e séculos, a escravização dos indígenas foi diminuindo e a africana foi aumentando, elevando o aumento do transporte transatlântico.

Assim foi aumentando a demanda por mais cativos entre africanos e portugueses, os quais iam buscar cada vez mais longe os escravizados, os quais eram expropriados de sua terra natal, sendo esta uma maneira que o chefe africano utilizava para conquistar e submeter sua vontade aos povos conquistados. Trazendo uma dimensão analítica, observamos que essa prática, possivelmente para os povos conquistados, poderia ser utilizada como forma de

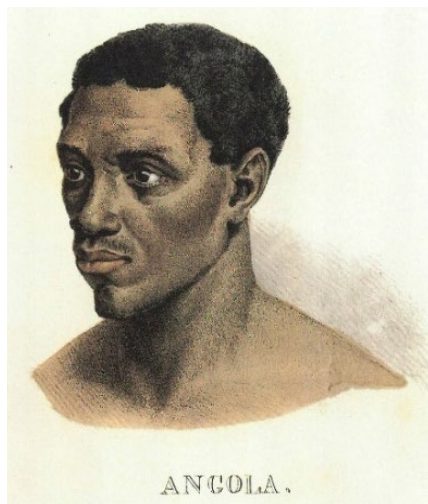
---

197 . Pieroni (1991).

ameaça constante, pois aqueles que não se subjugassem à vontade dos chefes africanos aliados dos portugueses poderiam ser retirados da sua terra e levados como cativos.

Nesse contexto, os africanos que saíam de Costa da Mina ou de Angola não necessariamente eram escravizados que habitavam aquela região de onde o cativo havia saído. Além disso, as diferenças étnicas eram importantes para os portugueses, pois alguns cativos eram destinados para exercer trabalhos específicos, tanto que as pinturas a seguir demonstram o que era importante para os europeus: diferenciar de onde vinham os africanos. Por mais que, como no exemplo da Costa da Mina, fosse genérico o termo, sabia-se de onde aqueles escravizados vinham e assim era marcado um fenótipo genérico para os cativos.

#### REPRESENTAÇÃO DE AFRICANO ORIUNDO DE ANGOLA



Fonte: História do Rio para Todos.<sup>198</sup>

198 . Disponível em: <https://historiadorioparatodos.com.br/timeline/1549-escravos-para-engenhos-trafico-de-vidas-e-negro-banto/>. Acesso em: 23 ago. 2022.



Fonte: Almanaque Urupês.<sup>199</sup>

As relações comerciais entre os portugueses e os africanos de Angola se firmaram muito antes do que as relações entre os africanos da região da Costa da Mina, pois, segundo os autores Maximiliano Menz e Gustavo Acioli Lopes, havia uma concorrência entre os produtos comercializados naquela região pelos holandeses, o que enfraquecia as relações comerciais com os portugueses que, nem no início do século XVIII, tinha uma estrutura de feitoria bem firmada. Somente depois de 1721, foi construído o Castelo de São João de Mina e, a partir da solidificação desta construção, é que saíram as levas de escravizados da região para a América Portu-

---

199 . Disponível em: <https://almanaqueurupes.com.br/index.php/2020/05/13/trafico-de-escravos-os-africanos-trazidos-para-taubate/>. Acesso em: 23 ago. 2022.

guesa. Sobre esse processo de fixação na Costa da Mina, os autores dizem que:

Fazendo tráfico numa região onde não detinham nenhum domínio territorial e nem mesmo um forte (Portugal só veio a construir uma modesta fortaleza em 1721, por iniciativa do governador-geral Vasco Fernandes Cezar de Menezes), ao contrário de sua posição em Luanda, os portugueses viam-se às voltas com a concorrência aberta entre os europeus pelas mercadorias vivas africanas.<sup>200</sup>

Ou seja, o comércio com Luanda era mais solidificado do que com a Costa da Mina, mas durante o século XVIII, após a construção do Forte de São João de Mina, houve uma diminuição no número de escravizados de Angola para a América Portuguesa:

Em geral, os principais produtos importados pelos portos escravistas da Costa da Mina eram têxteis, armas, pólvora e búzios, cabendo um lugar modesto aos produtos metalúrgicos e ao tabaco.<sup>201</sup>

Além dos escravizados, vários produtos eram comercializados pelos mercadores de escravizados na região da Costa da Mina, tanto levados pelos mercadores da América Portuguesa, como também comprados ou trocados nessa região.

Emília Satben reflete sobre como a Costa da Mina consolidou-se como principal porto de exportação da Costa Ocidental da África para a América Portuguesa durante o século XVIII. A autora destaca alguns aspectos que já anunciamos neste trabalho,

---

200 . Lopes e Menz (2019, p. 8).

201 . Lopes e Menz (2019, p. 8).

inclusive corroborando a citação de Maximiliano Menz e Gustavo Aciolli Lopes, em que ela explica que as relações comerciais entre esses territórios da Costa da Mina e a América Portuguesa foram um dos fatores para tornar a Costa da Mina o principal exportador de cativos para Pernambuco no início e até meados do século XVIII. Ora, os mercadores poderiam utilizar a mesma região para fazer vários tipos de transação comercial, vendendo, comprando ou trocando vários produtos, inclusive por africanos escravizados. Porém, diferentemente de Maximiliano Menz e Gustavo Aciolli Lopes, Staben marca o ano de 1720 como o início desse processo de subida no número de cifras de escravizados comercializados nessa região. A autora nos chama atenção sobre a existência de documentos da época os quais ela utiliza para seu estudo e marca uma possível explicação: a própria Coroa queria saber o quanto de escravizados chegava a Pernambuco, exercendo um maior controle e também aumentando a fiscalização sobre esse comércio.<sup>202</sup>

Ora, não seriam as diligências feitas pelo Governador de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, nos anos de 1758 e 1761, período analisado neste trabalho, uma forma de a própria Coroa Portuguesa exercer seu poder de fiscalização e de ordem sobre o comércio entre Pernambuco e Costa da Mina, assim como também em Angola? De fato, desde a intensificação da exportação e do comércio entre a Costa da Mina e Pernambuco, observa-se que a Coroa queria um maior controle desse comércio, sob a figura do governador da Capitania. Esta mesma figura política, ao longo do século, independentemente do indivíduo que estivesse ocupando o cargo, também reivindicava que mais escravizados aportassem no porto do Recife, onde seriam tributados os impostos.

---

202 . Staben (2008).



Staben mostra ainda que, dos anos de 1722 ao ano de 1731, foram desembarcados, em Recife, 22.196 escravizados num total de 89 embarcações, mas o auge de exportação de escravizados foi nos anos 1720 e após 1730 esse número de escravizados foi diminuído.<sup>203</sup> Isso foi influenciado por alguns fatores, um deles foi a criação, em 1759, da Companhia Geral de Comércio Pernambuco e Paraíba, criada pelo Marquês de Pombal para controlar o comércio nas duas capitanias. Nesse sentido, há um deslocamento do eixo de exportação de escravizados da Costa da Mina para Angola, devido à Companhia de Comércio Pernambuco e Paraíba terem mais relações comerciais com o Reino de Angola do que com os territórios da Costa da Mina. Isso fez com que 89% dos cativos comercializados pela Companhia de Comércio fossem oriundos de Angola até o ano de 1788.<sup>204</sup> Todavia, há de se frisar que não houve a extinção do comércio entre Pernambuco e Costa da Mina no período de funcionamento da Companhia de Comércio, tanto que as fontes utilizadas neste trabalho explicitam que as embarcações eram empregadas na carreira de Costa da Mina e de Angola e que os relatos ou denúncias feitas pelo governador da Capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário da Marinha e Ultramar, são em:

Relação às embarcações que, do porto de Pernambuco, andam empregadas na navegação da Costa da Mina e Angola na condução da escravatura que

---

203 . Carta do provedor da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei D. João V, remetendo certidão dos editais que foram postos para a arrematação do contrato da Alfândega dos negros que vêm da Costa da Mina e da relação dos seus rendimentos nos últimos dez anos. A.H.U. - PE, cx. 42, doc. 3786, Recife, 16 de janeiro de 1732.

204 . Staben (2008, p. 80).

se resgata dos referidos portos com as medidas, para por mas servir no conhecimento das suas situações [...] <sup>205</sup>

Outro fator que se soma a este para a diminuição do número de escravizados oriundos da região da Costa da Mina são as armadilhas e emboscadas feitas pela Holanda contra as embarcações luso-brasileiras, o que colocava em risco as mercadorias e os escravizados transportados nas embarcações, assim já mencionado por Maximiliano Menz e Gustavo Acioli Lopes. Porém, além dos holandeses, havia ataques contra as embarcações da América Portuguesa feitas pelo Reino de Daomé, principalmente nos portos de Ajudá. Mas o ponto de inflexão para essa mudança, segundo Staben, foram:

As cartas de lei expedidas pela Coroa Portuguesa com o intuito de limitar o máximo possível a atuação dos luso-brasileiros na África Ocidental e promover o comércio nos portos angolanos. Logicamente, o contrabando do ouro, do tabaco e a concorrência com os mercadores de outras nações europeias foram fatores importantes para a decisão da Coroa em privilegiar o comércio com a África Centro-Ocidental. <sup>206</sup>

Além disso, era mais viável para a Coroa Portuguesa administrar o comércio de escravizados em um território africano sob sua posse, como era o caso de Angola. Toda a administração local

---

<sup>205</sup> . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015, CX\_87, D. 7129.

<sup>206</sup> . Staben (2008, p. 86).

estava inserida em consonância com a administração metropolitana, que proporcionaria, em tese, uma melhor fiscalização, arrecadação de impostos, movimentação econômica no território angolano, além de observar se as leis, como a da arcação, eram cumpridas pelos mercadores de escravizados.

O território angolano no século XVIII não é o mesmo espaço fronteiriço que se compreende hoje. Segundo Joseph C. Miller, o reino de Angola, assim denominado pelos portugueses, era uma região chamada de *Ngola a Kinlwanje*, que era governada por líderes africanos ao longo do rio Cuanza.

Após os representantes governamentais [portugueses] estabelecerem seu principal porto de escravatura em Luanda, no começo do século XVI, eles designaram as regiões interiores sujeitas ao seu controle militar como o “reino e conquista d’Angola”. “Angola”, a partir de então, serviu ao Brasil como termo cognato para “Luanda” ao distinguir os escravizados embarcados através de formalidades governamentais executados nos portos de embarcação designados.<sup>207</sup>

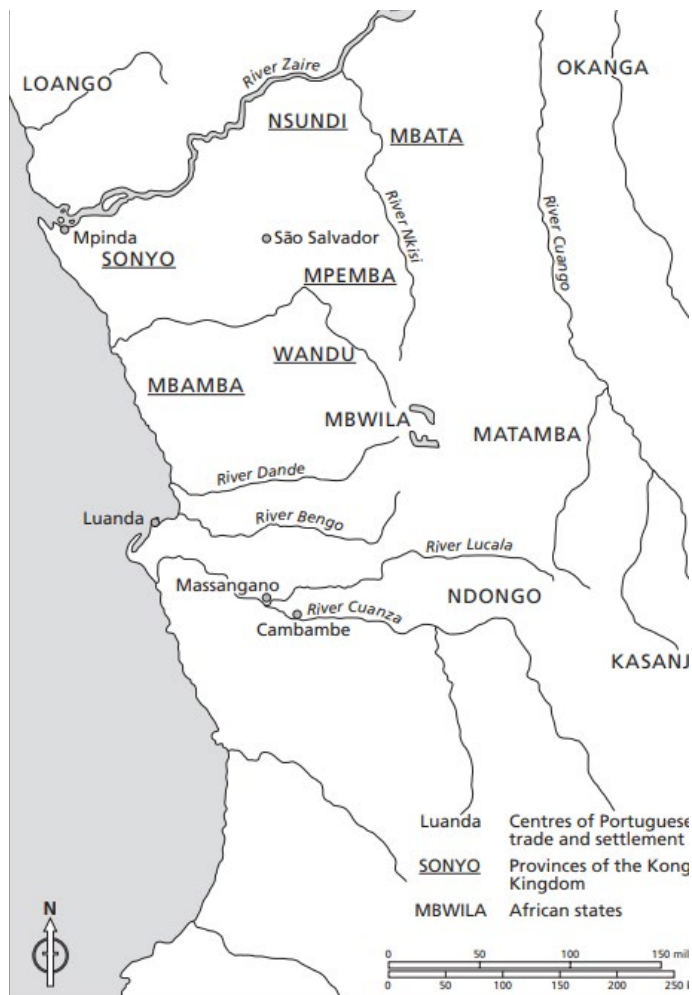
Veja que o autor corrobora o que problematizamos sobre a influência portuguesa, dita por Emília Steben no processo comercial envolvendo a América Portuguesa e o reino de Angola. Nesse território, fazia-se muito mais presente o aparelhamento da burocracia portuguesa, aliada dos governantes africanos da região de *Ngola a Kinlwanje*. Observemos o mapa a seguir, que representa o território angolano no século XVIII.



<sup>207</sup> . Miller (2008, p. 43).



REINOS DO CONGO E DE ANGOLA



Kongo and Angola.

Fonte: Malyn Newitt.<sup>209</sup>

209 . NEWITT, M. the portuguese in west África, 1415-1670. Disponível em: crop.pdf (cambridge.org). Acesso em: 25 ago. 2022.

A estrutura reinol portuguesa impunha neste sentido, uma reorganização do comércio de escravizados, mais uma vez observamos uma estratégia da Coroa Portuguesa para diminuir as suas perdas econômicas em detrimento aos anseios dos comerciantes e mercadores, por exemplo, a distância de São João de Mina para Recife é de quase 4 mil km, e Angola para Recife é de quase 6 mil km, o que equivale mais de dois mil quilômetros a mais, da região de Angola para Pernambuco, do que da Costa da Mina para Pernambuco.

Muitas variáveis poderiam influenciar diretamente o tempo e o trajeto das embarcações, como tempestades, tamanho das embarcações, quantidade de tripulação, tecnologia de navegação e das próprias embarcações, também a distância poderia ser usada como parâmetro para uma carreira aos portos africanos, por estarem mais perto geograficamente, porém levando em consideração outras variáveis.

O que podemos refletir sobre o exposto é que, muitas vezes, as mesmas embarcações que eram usadas em carreiras para Angola, principal local de abastecimento de mercadorias e escravizados africanos na metade do século XVIII, também eram destinadas à comercialização de vários produtos, inclusive de cativos da Costa da Mina para Recife. Algumas dessas embarcações faziam as mesmas viagens utilizando a costa atlântica africana como ponto de entreposto ou de parada, para depois seguirem seu destino para os portos da América Portuguesa.

Poderia se pensar que, com a diminuição do comércio de escravizados com a Costa da Mina, a população daquela região seria beneficiada. Isso não aconteceu necessariamente, porque, como vimos, os holandeses estavam comercializando naquela região, de onde levavam cativos para as suas conquistas no Caribe e nas

Antilhas. Sem contar que havia, no continente africano, o comércio de escravizados internos, o que também poderia contribuir para que escravizados da região de Costa da Mina partissem de portos de outras regiões africanas. Dessa forma, os mais diversos escravizados também poderiam estar em situação de submissão dos comerciantes, líderes africanos e mercadores de escravizados. Além do que as leis e ordens que eram implementadas pela Coroa Portuguesa, na prática, não tinham como beneficiador final os escravizados, na medida em que serviam para a Coroa controlar esse mercado lucrativo em benefício próprio.

### **Acondicionamentos e transporte dos cativos nas embarcações**

Ao utilizarmos o termo “acondicionamento”, referimo-nos à situação como eram alocados os cativos nas embarcações que eram destinadas ao transporte de escravizados, embora o termo naturalmente utilizado fosse o substantivo “acomodar”. Porém, segundo o dicionário, o termo “acomodar” significa deixar algo ou alguém quieto, satisfeito ou sossegado. Já o ato de acondicionar, um verbo transitivo direto, bitransitivo e pronominal, significa deixar algo ou alguém subordinado ou dependente.<sup>210</sup> Observemos como este último significado é aplicável ou aplicado para compreendermos o processo de colocação dos escravizados africanos nas embarcações destinadas ao transporte de escravizados de Costa da Mina e Angola para a Capitania de Pernambuco na metade do século XVIII.



<sup>210</sup> . Disponível em: <https://www.dicio.com.br/acondicionar/>. Acesso em: 24 ago. 2022.

Já expusemos, no decorrer deste trabalho, os possíveis discursos sobre a criação da Lei das Arqueações, principalmente no que tange ao cenário da organização reinol e à apropriação ou não da dita lei ou das leis ou ordens anteriores e subsequentes que tratavam da mesma temática. Mas o questionamento que podemos fazer diante do exposto é: de fato, *in loco*, a Lei das Arqueações trouxe para os africanos algum benefício? Podemos conjecturar algumas possíveis respostas, pois lembramos que a lei criada em 1684 teve muita dificuldade de ser aplicada pelos responsáveis pelas arqueações e teve seu fim junto com o comércio transatlântico de escravizados.

Mas antes de os homens, as mulheres e as crianças africanas escravizados serem acondicionados nas embarcações e depois de terem sido capturados nos sertões africanos, seja na região de Mina, seja em Angola, passavam um determinado tempo em cativeiro no seu próprio território para depois serem levados para as feitorias no litoral. Eles não eram levados imediatamente para as embarcações, ficavam de posse dos líderes africanos ou da elite luso-brasileira que atuava na localidade. Esta era uma prática pela qual os líderes poderiam conseguir vender os cativos por um preço maior. Segundo Alberto da Costa e Silva:

Nos períodos normais, os africanos, se considerassem necessário e oportuno levantar os preços, não tinham senão que encaminhar o mais lentamente possível e em quantidade restrita os seus cativos até o ponto de mercadejo.<sup>211</sup>

Isso poderia beneficiar os chefes africanos, porém, para o mercador de escravizados, trazia prejuízos, na medida em que

---

211 . Costa e Silva (2011, p. 868).



todos os custos da viagem eram calculados na medida das arqueações. Na saída para o destino, a embarcação era arqueada com o possível valor que iriam pagar pelos cativos, mas em algumas situações, eles acabavam tendo um custo a mais, a partir dos preços colocados pelos líderes africanos. Eram “os comerciantes locais daquela área que ditavam inicialmente o ritmo das negociações, pois as mercadorias e rotas traçadas eram as mesmas do comércio interno”,<sup>212</sup> segundo a visão de Toby Green. Todavia, isso não era maior que o prejuízo se as embarcações ficassem muito tempo nos portos sem as “peças”<sup>213</sup>, nisto os mercadores poderiam pagar bem mais que o valor tido como normal pelos escravizados.

Alberto da Costa e Silva cita como era importante embarcar logo os escravizados para diminuir os ônus tidos com o transporte, pois, “para os europeus, quanto mais demorassem em fechar o carregamento, maiores eram as despesas com o navio e maiores baixas entre a tripulação e os escravos que já se encontravam a bordo”.<sup>214</sup> Mas como dito, tudo era, em tese, calculado através das arqueações para dar ao escravizado, assim como para toda a tripulação, uma condição de viagem mais “confortável”, a partir dos moldes ditos pela Lei das Arqueações. Nisto observemos como eram feitas essas relações, que davam salvaguarda aos cativos para terem mais chances de sobrevivência:

Relação dos mantimentos de aguada e lenha que servem para manter a bordo em Angola relativos à subsistência de cada escravo por trinta e cinco dias porque se deve regular a viagem a Pernambu-

---

212 .Green (2011).

213 . Medida padrão para determinar o valor comercial do africano escravizado.

214 . Costa e Silva (2011, p. 868).

co pelas contingência que do mar se experimenta, sem embargo de se fazer ordinariamente em vinte e nove ou trinta dias. Os ditos mantimentos se computam por cada cabeça e a sua soma pelos que competem as cem porque se faz esta conta, para deste modo se poderem calcular com facilidade os que correspondem ao número em que for arqueada cada embarcação.<sup>215</sup>

Esta é uma relação da arqueação de uma embarcação que saiu de Pernambuco para Angola. No decorrer da escrita da relação dos mantimentos, como água e lenha, consta que dava para uma viagem de 35 dias e era oportuno, segundo a fonte, para manter vivos os escravizados. Destarte, essa viagem durava de 29 a 30 dias, porém pela arqueação, essa embarcação tinha uma janela de mantimentos a mais para uma possível casualidade. Cada mantimento era calculado a partir do número de escravizados, num total de 100, pois este valor era a capacidade adequada das embarcações e servia como modelo para as embarcações maiores arquearem, tomando como exemplo. Vejamos como são explanados alguns desses valores:

Devem trazer para cada cem escravos mil [?] de lenha para a feitura do comer, e o mais que for preciso, que a oito libras uma por outra, pesam oito mil libras ..... 8.000 (libras)

[...] Devem trazer vinte e cinco pipas de água para cada cem escravos que a rezam de duzentas noventa e quatro camadas de Portugal, e setenta e cinco de Pernambuco fazem todas as ditas vinte e cinco no seu peso vinte oito mil e novecentas, e setenta e

---

<sup>215</sup> . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX: 87, D. 7129.

cinco libras, inclusive as duzentas e cinquenta da tora de cada pipa ..... 28975 (libras)<sup>216</sup>

Nesse sentido, observamos que cada quantidade era notadamente contada a partir de uma possível necessidade dos escravizados que eram trazidos nas embarcações, levando em consideração a quantidade que as embarcações poderiam trazer; neste caso, para cada mil escravizados, deveria ser levada na viagem uma quantidade de lenha para fazer a comida para esses cativos.

Assim como a quantidade de água para cada um dos escravizados deveria equivaler a um quantitativo de 25 mil pipas de água para cem escravizados. Dividindo esse valor por 100, temos um valor de 250 pipas para cada escravizado, sendo que cada pipa de água equivale a 25 mil litros, nisto convertendo esse valor, davam 62.500 litros, o que, para cada escravizado, daria em média 6.250 litros. Todavia, sabe-se hoje que, em média, o ser humano deve consumir uma quantidade 3 litros por dia, multiplicando pelos 29 dias, dariam 87 litros que cada escravizado deveria consumir durante a travessia, muito menor que a quantidade de 6.250 litros que, em tese, deveria conter nas embarcações. Em tese, porque tudo poderia ser cumprido pelos mercadores e contratadores das embarcações nos portos, quando as diligências fossem cumpridas à risca pela força da Lei das Arqueações, entretanto, na prática, também poderiam se desenvolver diversas táticas, as quais os mercadores poderiam fazer para maximizar ou potencializar a capacidade das embarcações, gerando possíveis danos à qualidade de sobrevivência dos escravizados a bordo. Como cita Júlio Chiavenato:

---

216 . Costa e Silva (2011, p. 868).

Nos navios negreiros, todo o espaço era “economizado” para os negros. Eliminava-se, ao máximo, a carga supérflua: a carga supérflua geralmente era o alimento que os negros consumiriam na travessia da costa africana para a brasileira. Por isso faltava até água: os capitães dos tumbeiros descobriram que um copo d’água a cada três dias era suficiente para um negro não morrer de sede.<sup>217</sup>

Dessa forma, apesar de ser muitas vezes arqueados nos portos de saída, como no porto do Recife, por exemplo, os membros das embarcações poderiam se desfazer dos mantimentos durante a travessia para aumentar a sua capacidade. Mas um questionamento pode surgir, já que as embarcações deveriam ser arqueadas também antes de sair da Costa da Mina e de Angola, assim havia diversas possibilidades de suplantar a lei, como já dito, até por meio da corrupção daqueles que fiscalizavam as arqueações, ou seja, agentes públicos, como possivelmente embarcar escravizados depois que as embarcações já tivessem sido arqueadas tanto nos portos quanto em alto-mar.

O fato é que, embora a Lei das Arqueações determinasse as boas práticas, como beber e comer, indispensáveis para sobrevivência de um ser vivo, sendo assim biologicamente necessário à preservação da vida dos escravizados, era economicamente mais viável jogar a “carga supérflua” de água e mantimentos, mesmo tendo ônus. De toda forma, como vimos na própria arqueação, dita pelo governador Luís Diogo Lobo da Silva:

O que fica indubitável pela certidão do N.V., a igual mostra que chegando a corveta por invocação Nossa Sen<sup>a</sup>. De Guadalupe Capitão-mor Francisco Xavier

---

217 . Chiavenato (1987, p. 125).

de Carvalho, em vinte de outubro de mil setecentos e cinquenta e sete, com a arqueação de trezentas e cinquenta e seis cabeças, excessiva a respeito da que verdadeiramente lhe toca, na forma da referida lei, em Angola lhe meteram trezentas e noventa e cinco, e nove crias, resultando morre-lhes na viagem quarenta e três, e seguindo a mesma segunda viagem, no ano imediato, em que a mandei arquear na forma da mencionada lei, e ordem do mesmo inventário se lhe não achou praça para a lotar, em mais de duzentas e trinta quatro cabeças, de que não excedendo de Angola e este número, entrou em onze de outubro de mil setecentos cinquenta e nove só com falta de quatorze falecidos, procedendo o mesmo a respeito da segunda embarcação que morrendo-lhe pela antiga arqueação na viagem quarenta e três cabeças lhe não faleceram pela nova mais que nove, igualmente sucedeu a terceira em que lhe morreram cinquenta e sete pela primeira, e pela segunda cinco; a quarta em que faleceram vinte e sete, e pela segunda duas; a quinta em que lhe faleceram oitenta e seis, e pela segunda, e última na conformidade da referida lei, não teve de prejuízo mais que a morte de sete cabeças.<sup>218</sup>

Mesmo naquelas arqueações que o governador considerava feitas a partir da legislação, ainda havia mortalidade dos escravizados, apesar de as fontes não discorrerem sobre os fatos que levavam a essas mortes. Observa-se que era mesmo por conta do ônus do próprio transporte e do acondicionamento dos escravizados. A partir disso, podemos conjecturar algumas causas: como rebeliões, falta de mantimento suficiente, escravizados doentes, entre outros. Alberto da Costa e Silva fala que dava mais prejuízo

---

218 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_94, D. 7456.

para os mercadores se estes ficassem esperando que os africanos fossem trazidos dos sertões, em vez de já comprar e acomodar os africanos que estavam guardados em “barracões e paliçadas” ou nos “mercadejo”. Sendo assim, não importava pagar mais caro por um escravizado, pois se o mercador não enchesse as embarcações logo, os escravizados que já estavam a bordo, segundo o autor, poderiam lhe dar “maiores despesas”<sup>219</sup>.

Pode parecer incoerente se livrar dos mantimentos e da água, já que os gastos poderiam ser algo preocupante, contribuir para a superlotação das embarcações e, conseqüentemente, aumentar a mortalidade dos escravizados, todavia, o lucro na maior quantidade de escravizados transportados poderia cobrir tais ônus, já que, a partir da visão dos mercadores que transgrediam a legislação, os africanos iriam morrer de qualquer forma, em maior ou menor quantidade, com a embarcação superlotada ou não.

O valor do custo desses mantimentos para os contratantes de escravizados, os quais deveriam demonstrar, além da quantidade, o peso e o custo dos mantimentos, deveria ser discriminado na seguinte forma da lei:

Pelo custo da dita lenha ..... 4.000 (réis) [...] Pelo custo da água das pipas a seiscentos reis cada uma importa quinze mil réis ..... 15.000 (réis) Pelo que se despense em levantar em Angola os tonéis que compreendem a vinte e cinco pipas com os tanoeiros por irem abatidos de Pernambuco, dez mil réis ..... 10.000 (réis) Ao recheados de água a trinta réis por cada pipa, importa setecentos e cinquenta réis..... 750 (réis).<sup>220</sup>

---

219 . Costa e Silva (2011, p. 153-154).

220 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX: 87, D. 7129.

Observe que a lenha para os cem escravizados vem no valor de quatro mil réis, já as pipas d'água, no valor total de quinze mil, mais os vinte cinco tonéis de pipas que foram levados de Pernambuco para Angola, num valor de dez mil; e quando estes chegavam a Angola, eram enchidos para a volta no valor de 750 cada um. Na soma dos valores, somente essas descrições básicas que serviriam para a sobrevivência dos escravizados nas embarcações, fora os da tripulação, em média, ficariam em 47 mil e 750 réis, sem contar as outras obrigações de mantimentos que deveriam vir nas embarcações, assim como as citadas, todas com os valores descritos, para que, em tese, não faltasse nada que fosse necessário para os escravizados.

O valor do escravizado, no decorrer da história da escravidão, dependia de vários fatores, como idade, se era homem ou mulher, se era criança ou adulto, se vinha de uma região específica para desempenhar funções importantes na América Portuguesa, tudo isso influenciava no valor final dos escravizados.<sup>221</sup> Entretanto os custos da viagem também contribuíam para o preço final pelo qual os cativos eram vendidos. David Eltis e David Richardson afirmam nesse sentido:

Durante o século XVIII, a composição dos custos da oferta dos escravos recém-aportados nas Américas compunha-se mais ou menos de 50 por cento para o transporte transatlântico, 25 por cento de gastos de armazenamento na costa africana e 25 por cento de gastos de obtenção e entrega dos cativos para seus donos ou feitores na costa americana.<sup>222</sup>

---

221 . Chiavenato (1987, p. 148).

222 . Eltis e Richardson (2003, p. 29).

Outros fatores também que poderiam influenciar o valor era o próprio mercado de escravizado, ou seja, a procura e a demanda, já que os próprios africanos poderiam subir o preço dos escravizados se assim fosse a necessidade deles, ou se quisessem lucrar mais com os cativos. Assim também a mortalidade dos africanos cativos durante o transporte, já que, para o mercador, o lucro tinha de ser garantido, independentemente se o escravizado morresse ou não, pois já se previa que alguns deles iriam morrer.

Somam-se a isso as condições em que os africanos escravizados eram acondicionados nas embarcações, pois, segundo a Lei das Arqueações, os cativos deveriam vir com espaço necessário para sobreviver, mas muitas vezes essa obrigação não era colocada em prática ou, pelo menos, essas medidas não eram cumpridas em sua totalidade, como afirma o governador da Capitania de Pernambuco ao relatar como vinham os escravizados nas embarcações aportadas em Recife quando não se cumpria a referida lei. Diz o governador que a mortalidade dos escravizados era alta, pois não era cumprida a referida lei pelos mercadores:

Mas sim da crueldade com que os apertam, sem atenção à área necessária para se deitarem, ar preciso para respirarem e lugar competente as agoadas e mantimentos que lhe são indispensáveis, e não podem acomodar os limitados porões, e paióis destas embarcações, a respeito do excessivo número de escravos que lhe metem contra as condições do contrato, lei da arqueação, e determinações de S. Majestade fidelíssima.<sup>223</sup>

---

223 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.



No relato, o governador expõe as situações nas quais os mercadores colocavam os escravizados nas embarcações e, neste sentido, está falando de um caso concreto de uma diligência que ele fez em uma embarcação onde viam 490 escravizados e 15 crianças de Angola; destes, 80 morreram pelas condições a que os escravizados estavam expostos. Por mais que nós, no tempo presente, não consigamos ter a dimensão de tais situações de privação da liberdade e também de situação limite, nesse sentido, falo na dimensão biológica, não no sentido do discurso de como o africano era visto pela sociedade da época, observa-se que estes indivíduos estavam acondicionados em situações que não lhes davam a oportunidade de sobrevivência, a experiência em que esses africanos cativos estavam colocados não lhes dava condição de terem nem o ar para respirar. A própria narrativa do governador nos mostra, pelo seu discurso e pelo carregar das tintas, sua possível frustração com a não aplicabilidade das arqueações pelos mercadores, pondo em xeque o que a administração do Reino ordenava.

O substantivo que o governador usa para determinar a ação dos mercadores é o termo “crueldade”, que pode ser ligado ao termo de barbárie, tudo que ia de encontro à Lei das Arqueações, na qual, em tese, deveriam ser observadas a justiça, a razão e a ciência, ou seja, a prática de uma exploração econômica eficaz, mas com um cunho científico, embasado no dicionário do Monsenhor Salvary<sup>224</sup>.

Com a ação “cruel” a que os escravizados estavam expostos, não eram as “boas práticas” ordenadas pela lei que eram praticadas, segundo o relato do governador. Observa-se que os mercadores transgressores da Lei das Arqueações colocavam os africanos es-

---

224 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

cravizados em um espaço onde não havia condições de se deitarem, pois os porões vinham lotados. Há de se conjecturar, neste sentido, que, em 29 dias de viagem, o africano não ia ficar em pé, ou seja, podendo eles estarem uns sobre os outros por conta da capacidade superlotada da embarcação. Isso também ocasionava a falta ou a pouca circulação de ar, podendo haver uma concentração excedente de gás carbônico e levar a óbito os escravizados por sufocamento, tanto pela falta de oxigênio como pela superlotação dos porões.

Nem todas as embarcações destinadas ao transporte de escravizados eram utilizadas para esses fins, de modo que o próprio governador da Capitania de Pernambuco constatou que havia embarcações em que não havia nem portinholas, o que ajudaria na circulação do ar dentro das embarcações. Essas mesmas embarcações, mesmo não tendo a obrigatoriedade de fazer transporte dos cativos, eram ainda usadas pelos mercadores de escravizados para este fim. O que nos parece não ser feito de maneira inconsciente pelos mercadores, tendo em vista as más condições de preservação da vida a que os africanos estavam submetidos, não só restrito nas embarcações, mas desde antes da entrada dos cativos nelas, como cita Alexandre Vieira Ribeiro:

Pode-se imputar as mortes no mar à escassez de mantimentos e água, aos maus-tratos, à miséria física e espiritual que, não raro, assolava soldados vencidos, e aos surtos de morbidades que grassavam nos portos africanos de embarque, cujos efeitos podiam estender-se às naus em trânsito, comprometendo até mesmo o acesso dos traficantes aos portos abastecedores.<sup>225</sup>

---

225 . RIBEIRO, A. V. “Perdas em trânsito”: mortalidade escrava na travessia Atlântica. Disponível em: [http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308099903\\_ARQUIVO\\_texto\\_alexandre\\_ribeiro\\_junho\\_2011.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308099903_ARQUIVO_texto_alexandre_ribeiro_junho_2011.pdf). Acesso em: 27 ago. 2022.

Como cita o autor, as condições e as experiências a que os escravizados estavam expostos, como “maus-tratos”, pela escassez de comida e de água, são também citadas pelo governador da Capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, que descreve que a embarcação em que havia maior mortalidade de escravizados era a que não tinham água e mantimento, nem local de acomodação suficiente, pois até nesses locais eram colocados cativos. Igualmente acontecia nos paióis das embarcações, onde deveriam ser guardados os armamentos e a pólvora para a munição dos canhões, ou seja, a própria proteção da embarcação era comprometida por não haver espaço suficiente para guardar tais artigos, pois as embarcações estavam superlotadas, em desacordo com a Lei das Arqueações.

Essa lei vinha contestar uma experiência vivenciada pelos escravizados no comércio, mas tinha como foco a mortalidade destes, o que conseqüente afetaria os lucros da Coroa. Dessa forma, a lei cita que o rei:

Mandando considerar esta matéria por pessoas de toda a satisfação, doudas, práticas e inteligentes nela e querendo prover de remédio a tão grande dano como é conveniente ao serviço de Deus Nosso Senhor e meu tanto pelo que a experiência tem mostrado em os navios que carregam negros em Angola como pelo que pode suceder em os que costumam também carregar em Cabo Verde, em S. Tomé e mais Conquistas, fui servido a resolver que daqui em diante se não possam carregar alguns Negros em navios e quaisquer outras embarcações sem que primeiro em todos e cada um deles se faça a arqueação das toneladas que podem levar com respeito dos agasalhados e cobertas para a gente e do porão para as agoadas e mantimentos de tudo na forma seguinte.<sup>226</sup>

---

226 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

Os relatos de falta de água, comida, espaço suficiente para se acomodar e ar fresco para respirar, os “maus-tratos” recorrentes, nos fazem refletir sobre as experiências desses cativos, que eram obrigados a estar imersos em situações limites para um ser vivo, e esse relato não é dos cativos africanos, mas é o discurso do branco, europeu, que expressa a transgressão dos mercadores e contratantes, que burlavam a legislação que, em tese, deveria dar uma oportunidade de sobrevivência aos africanos escravizados durante o transporte transatlântico. Por mais que não possamos observar os relatos dos africanos que estavam nessas situações, percebemos, nos relatos do governador da Capitania de Pernambuco, que tais situações que iam de encontro à lei e também às práticas de preservação da vida eram algo constante, mesmo passado muito tempo da promulgação da lei.

### **Experiência e subalternidade dos escravizados africanos**

Pensar sobre experiência é também pensar como eram resignificadas tais situações pelos escravizados. Neste sentido, queremos nos distanciar do debate do conceito de escravizado como ser humano para não cometer anacronismo. Mas tomando o escravizado como um ser vivo, algo que já era pensado na época da promulgação da Lei das Arqueações, “o desaforo [era] necessário à vida”.

Faço saber aos que esta lei virem que desejando que em todos domínios da minha Coroa e para com que todos os Vassalos e súditos dela se guardem os ditames da razão e justiça sendo informado que na condução dos negros cativos de Angola destinados

ao Brasil obram os carregadores e mestres dos navios a violência de trazer tão apertados e unidos uns com outros que não somente lhes falta o desafogo necessário para a vida cuja conservação é comum e natural para todos ou sejam livres.<sup>227</sup>

Mesmo nos fins do século XVII, o escravizado tinha o reconhecimento da instituição real, muito pela ideia de ciência e não possivelmente pelas concepções sociais de que os cativos tinham vida, que aqueles que lidavam com o comércio de escravizados deveriam praticar a razão e a justiça na condução dos negros. Por mais que não seja explícito, subtende-se que o africano também precisava ser carregado com justiça e não através de práticas que não levassem em consideração a razão e o pensamento racional, necessários para os cativos sobreviverem e terem o mínimo de condição de vida.

Apesar de não termos os relatos escritos dos escravizados, podemos conjecturar a realidade de homens, mulheres e crianças africanas das mais diversas idades, submetidos a situações limites, que transpassam o conceito de indivíduos racionais ou não, chegando ao aspecto biológico.

De acordo com Jorge Larossa Bondía, “a experiência é o que nos passa, o que nos acontece, o que nos toca. Não o que se passa, não o que acontece, ou o que toca”.<sup>228</sup> Neste sentido, segundo o autor, somente o escravizado pode falar da sua experiência, por mais que haja relatos do governador sobre as “crueldades” e toda

---

227 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX: 87, D. 7129.

228 . BONDÍA LARROSA. J. Notas sobre a experiência e o saber da experiência. Revista brasileira de educação. Campinas N.19, p.20-169, 2002.

a situação de privação que os cativos sofreram, pois jamais irão expressar a experiência vivida por cada um dos 4 milhões e 800 mil escravizados trazidos para a América Portuguesa/Brasil durante a vigência da escravização negra moderna.

Não obstante, através desses escritos, no tempo presente, podemos nos sentir tocados pelos relatos do governador e experienciar, por mais que não tenhamos vivenciado tais situações dos escravizados no transporte transatlântico. Todavia aquilo que nos toca é aquilo que é experienciado, seja algo concreto, como a experiência vivida pelos cativos africanos, seja a leitura que fazemos hoje dos mais diversos relatos sobre o que homens, mulheres e crianças das mais diversas etnias e regiões africanas estavam experienciando no seu tempo histórico.

No seu tempo histórico, a experiência dos escravizados, o que lhes passava, o que lhes tocava, o que lhes acontecia, muitas vezes, não tinha importância, pois os escravizados, segundo Agata Bloch, eram vistos como subalternos. Não foram os escravizados que foram pedir à Corte Real Portuguesa para fazer uma lei que determinasse, para eles, um transporte mais cômodo, uma comida melhor, quantidade de água necessária para matar sua sede, enquanto vinham nos porões das embarcações; pelo contrário, a condição de subalterno, ou seja, como a autora fala, “refere-se a um marginalizado ou um periférico”<sup>229</sup>, o escravizado estava à margem social, seus anseios não tinham importância. Tanto que a Lei das Arqueações não foi criada pelo que os escravizados experienciavam ou porque queriam melhorias, nem porque suas vozes eram ouvidas, mas pela própria Coroa, através de seus anseios, e também porque as pessoas, neste caso, “pessoas” próximas ao rei,

---

229 . Bloch (2022, p. 31).

solicitavam para que se mudassem as práticas dos mercadores e aplicassem de forma inteligente a Lei das Arqueações. Assim o rei “[...] mandando considerar esta matéria por pessoas de toda a satisfação, doudas, práticas e inteligentes nela [...]”.<sup>230</sup> A ideia de um dominador na figura do mercador, que representava a força do branco sobre o negro, fazendo referência à ideia que vimos anteriormente da escravização como um meio de redenção para os africanos, se fazia presente na mentalidade do mercador e contratante das embarcações. Desse modo, apesar de a Lei das Arqueações obrigar esses indivíduos a cumprirem com o regramento estabelecido, segundo Bloch, a sociedade da América Portuguesa tinha uma dinâmica própria e isso também influenciava como a sociedade colonial expressava sua aptidão em cumprir ou não os ordenamentos da Corte:

A sociedade colonial se tornava cada vez mais consciente dos seus direitos e assim passou a resistir, reagindo com mais brutalidade às políticas impostas por meio da organização de revoltas em várias partes do território.<sup>231</sup>

Isso aconteceu também com a Lei das Arqueações. Os mercadores queriam que a referida lei não fosse aplicada e a transgrediam, de modo que a insatisfação chegava a até a Corte, onde, através do discurso do governador de Pernambuco, as práticas dos mercadores foram expostas, pelas quais se via, no comércio desses subalternos, um meio de lucrar suplantando a aplicabilidade da lei e assim continuando as mesmas práticas que elevavam os núme-

---

230 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX: 87, D. 7129.

231 . Bloch (2022, p. 190).

ros de mortes dos africanos escravizados. Assim diz o governador Luís Diogo Lobo da Silva:

Não posso duvidar, que se contemplar o provedor e deputados da referida junta, a gravidade da matéria, e piedade com que a sua majestade fidelíssima atende, procurando por tão justos meios reduzi-la, a termo certo, em que não possa a ambição dos contratadores de Angola, por adiantar os seus interesses, e os negociantes particulares, que seguem este ramo de comércio na enganosa persuasão de aumentarem as suas utilidades, ilidir a forma que se procura estabelecer com aumento de cabeças, que em todas as embarcações solicitam introduzir [...] <sup>232</sup>

A ideia de justiça para o comércio de escravizados também é reafirmada pela tese do governador da Capitania de Pernambuco, que vê, na atitude da Coroa, por meio da aplicação da Lei das Arqueações, um parâmetro de piedade para com, subentende-se, os escravizados e de justiça para a ambição dos mercadores e contratadores. Então, desta forma, tanto a administração local como a administração do Império Português consideravam as práticas dos mercadores de escravizados como algo grave, mas pouco ou nada tinha a ver com a situação de os africanos serem “subalternizados”; pelo contrário, a administração tinha conhecimento de que as práticas de superlotação das embarcações visavam ao enriquecimentos dos contratadores e mercadores dos cativos dominados. O termo para tal prática é a “ambição”, cujo sentido, a partir do contexto do relato, caracteriza a cobiça dos mercadores e

---

232 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_94, D. 7456.



contratantes. Todavia a Lei da Arqueação não visa extinguir a prática do comércio de escravizados, muito menos sanar as possíveis más experiências a que os indivíduos africanos estavam expostos.

O governador cita que as atitudes da superlotação não visavam a um bem comum, nesse sentido, ao bem da administração do Reino, na medida em que a Lei das Arqueações dava fundos para o pagamento da dívida de Portugal com a Inglaterra e da paz com a Holanda, ou seja, gerava lucro. Não obstante, o “bem comum” era expresso nas taxas e impostos da arqueação, que estavam sendo burlados pelos mercadores e contratadores, em face dos interesses pessoais e de “negociantes particulares”.

Além disso, os discursos dos contratantes dos escravizados subalternizados também eram uma preocupação para o governador. Desse modo, ele cita que os mesmos contratantes das embarcações destinavam seus anseios contra a aplicabilidade da Lei das Arqueações à Corte Portuguesa na figura do secretário da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado. Assim Luís Diogo Lobo da Silva chama de “enganosa persuasão” os anseios dos contratadores em aumentar a capacidade dos escravizados transportados nas embarcações, o que também poderia ocasionar uma piora na experiência dos cativos durante o transporte, os quais deveriam ser acomodados nas embarcações. Assim ele completa:

Contra o determinado na lei das arqueações de dezoito de março de mil seiscentos e setenta e quatro, se evitará a grande mortandade, que se tem seguido a dita escravatura como se faz evidente a experiência nesta praça, e com meio sucedera em todas a donde se entre com igual exame a mesma averiguação.<sup>233</sup>

---

233 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_94, D. 7456.

E, mais uma vez, o governador ressalta que essa lei evitaria “grande” mortandade. Veja que a lei não fala em sanar a mortandade nem a experiência vivenciada pelos escravizados, entretanto, segundo Luís Diogo Lobo da Silva, a lei fazia com que esses escravizados subalternizados não morressem em número elevado, algo que era de conhecimento público a partir do que acontecia do porto do Recife. Dessa forma, é possível conjecturar que acontecia em qualquer lugar no qual a Lei das Arqueações fosse descumprida.

Nesse sentido, o governador traçou uma possível causalidade e finalidade da não aplicabilidade da Lei das Arqueações por parte dos contratantes e mercadores de cativos. Primeiro, ela começaria pela ambição dos contratadores e mercadores, que não observavam a referida lei porque privilegiavam os seus interesses particulares e de terceiros, em detrimento de um ordenamento legal do Império; segundo, o discurso do governador mostra a capacidade de chegar a voz dos contratantes até a Coroa Portuguesa, pois não eram quaisquer pessoas que tinham trânsito na Coroa, assim os contratadores tinham muita influência, notório poder econômico e político, sendo os responsáveis por trazerem os escravizados para a América Portuguesa, dessa forma, eles tentavam influenciar a mudança da Lei das Arqueações. Segundo Agata Bloch, sobre o poder desses contratadores como agentes políticos, eles tinham poder de se organizar e contestar aquilo que não queriam para a sociedade colonial.<sup>234</sup>

Terceiro, o relato do governador nos traz uma versão de que os contratadores e mercadores de escravizados que não cumpriam a Lei das Arqueações não tinham nenhuma “piedade” dos cativos, pelo contrário, queriam abarrotar mais subalternizados

---

234 . Bloch (2022, p. 190).

nos porões das embarcações, obrigando-os àquela experiência de cativeiro dentro dos porões em situação limite de sobrevivência. Segundo Alberto da Costa e Silva, a condição de dominação dos escravizados havia começado bem antes da entrada dos escravizados nas embarcações, quando eram capturados e levados para barracões e ali ficavam esperando ser vendidos pelos líderes e chefes africanos, a quem pertenciam também os depósitos e o mercado onde eram vendidos os cativos:

Naqueles de onde se podia ver o mar, e mais que o mar, os navios, os escravos tinham de ser mantidos peados, unidos, uns aos outros por cordas e correntes e sob severa vigilância, a fim de impedir que o terror de serem levados pelos brancos para um destino desconhecido [...] Nem lhes deixava espaço para maiores movimentos.<sup>235</sup>

As condições dentro das embarcações não eram as melhores para sobrevivência, depois de feitas as arqueações ou, principalmente, quando as embarcações não eram arqueadas, de modo que os africanos cativos tinham de ser embarcados e colocados amontoados, muitas vezes, na mesma posição. Na viagem, que durava em torno de 29 dias, nos anos em que o avanço tecnológico proporcionou o transporte mais rápido das embarcações, os escravizados ainda ficavam por muito tempo na mesma posição, possivelmente amarrados para evitar fugas e motins.

Sabendo que, além do aspecto do pouco espaço/ventilação, bem como da falta de mantimento e água, havia a questão das doenças, que eram frequentes nas embarcações, doenças que já eram uma realidade no contexto africano, mas, principalmente,

---

235 . Costa e Silva (2011, p. 869-870).

as endemias trazidas pelos europeus, como “tuberculose, o tifo, a cólera, a sífilis e, sobretudo, novas formas de varíola”,<sup>236</sup> cita Alberto da Costa e Silva. Homens e mulheres escravizados tinham baixa imunidade e não conseguiam, muitas vezes, enfrentar essas novas doenças viróticas. Segundo Jaime Rodrigues, não era fácil, muitas vezes, encher os porões das embarcações, e isso fazia com que os escravizados que já estavam presos ficassem à mercê da situação por mais tempo do que o de transporte:

Essa espera, que poderia durar meses, certamente debilitava todos os envolvidos nas transações, e seus efeitos podem ter sido agravados pelo fato que, muitas vezes, era preciso percorrer mais de um porto africano para encher o porão de um navio negreiro. A longa espera e o percurso feito com escalas ampliavam o risco de exposição a doenças, que também era agravado pelos raros cuidados médicos e higiênicos e pela má qualidade e pequena quantidade de água e comida disponíveis.<sup>237</sup>

Ser subalterno, nesse aspecto, obrigava o escravizado a vivenciar uma possível experiência para a qual o seu próprio corpo não estava preparado. Talvez os escravizados pudessem aguentar as agressões físicas, pudessem tentar táticas que lhes possibilitassem a liberdade, pudessem formar redes de “solidariedade, em que todos se sentissem semelhantes na desgraça”<sup>238</sup>, mas, em seus corpos, não podiam, muitas vezes, enfrentar a moléstia que os

---

236 . Costa e Silva (2011, p. 874).

237 . Rodrigues (2005, p. 157).

238 . Costa e Silva (2011, p. 870).

acometia e também não sabiam o que estava os acometendo. Júlio Chiavenato cita o aspecto higiênico das embarcações:

Amontoados em infectos porões, sem qualquer cuidado de higiene, alimentação precária e sem comida fresca, era comum os africanos contraírem moléstias que transformavam em epidemias. Os doentes iam sendo jogados ao mar para não contaminarem o resto da mercadoria.<sup>239</sup>

Segundo o autor, os mercadores e capitães das embarcações mais cuidadosos obrigavam os escravizados a subir ao convés das embarcações para tomarem banho de sol, possivelmente sob forte vigilância. Esses escravizados, cita o Chiavenato, estavam em situação física precária, “magros e sem energia, os negros deitavam-se no convés, sugando ar puro, mas sem condição nenhuma de ‘dançar’”, ou seja, dançar ao ritmo do chicote dos seus algozes, que os obrigavam a pular a cada açoite e, quando terminado o “banho de sol”, eram colocados no porão “sem ar e continuavam morrendo”.<sup>240</sup> Essas condições experienciadas pelos escravizados, na visão dos que eram a favor da aplicação da Lei das Arqueações, traziam para a realidade uma contestação, além do aspecto econômico e científico, que justificaria sua aplicação para a eficácia e o cumprimento de um comércio mais “racional e justo”, como é expressado na redação da supracitada lei.

Todavia, a Lei das Arqueações tinha outro aspecto, como vimos em tópicos anteriores, a partir da perspectiva religiosa. Como cita Alberto Costa e Silva, o discurso religioso fundamentava a

---

239 . Chiavenato (1987, p. 152).

240 . Chiavenato (1987, p. 152).

dominação sobre os africanos, subalternizando-os como um ser escravizado sob a justificativa de que só dessa forma é que conseguiriam a “plenitude humana”.<sup>241</sup>

Era um contrassenso, não se gestava uma operacionalização dos escravizados para uma função somente de trabalho, contudo, o aspecto religioso se fazia presente para contrabalançar os desmandos dos mercadores e levar os cativos à experiência da fé cristã, como se fosse extremamente necessário para a sua “humanização”. As bulas papais marcavam uma regulamentação religiosa para a captura e o “resgate” de negros e negras. Neste sentido, foram criadas soluções técnicas da comercialização dos africanos<sup>242</sup>. Para Ricardo Luiz de Souza, o dominador, na figura do senhor, tinha a obrigação de zelar pelo escravizado, nisto ele cita:

O senhor, então, não é apenas o senhor, mas também é o protetor, encarregado pela fé cristã de proteger os escravos dos quais ele é o proprietário. E, mais que um proprietário, ele deve agir como um benfeitor: este foi o papel que a Igreja outorgou a ele, e que autores ligados à instituição cobraram de forma reiterada e incisiva.<sup>243</sup>

Segundo esse autor, o senhor era, neste caso, quem tinha posse do escravizado, era dele a obrigação de cuidar e zelar para que seus cativos tivessem a experiência de conhecer a fé católica e, assim, tornar-se filhos de Deus, através do batismo. O senhor não era apenas aquele que tinha a posse do escravizado e podia fazer o que quisesse com ele, mas era o protetor e principal encarregado

---

241 . Costa e Silva (2011, p. 850).

242 . Chiavenato (1987, p. 124).

243 . Souza (2020, p. 61).

de difundir a fé católica. Em vista disso, o autor expressa que o dominador do escravo, estando incluso o mercador, era o indivíduo que tinha a posse e a responsabilidade dos escravizados durante a travessia do Atlântico. O mercador tinha esse papel de ser o primeiro a “mostrar” a fé cristã.

Dessa forma, seria contraproducente para a Igreja Católica ver tantos possíveis fiéis perdendo a vida pela “ambição” dos mercadores e contratantes das embarcações. Com isso, podemos aludir que uma das possíveis pressões para uma maior fiscalização em relação ao transporte de escravizados vinha de alguns setores da Igreja, que estavam descontentes com a prática dos mercadores e queriam diminuir a mortandade dos escravizados. Sendo assim:

Mandando considerar esta matéria por pessoas de toda a satisfação, doudas, práticas e inteligentes nela e querendo prover de remédio a tão grande dano como é conveniente ao serviço de Deus Nosso Senhor e meu tanto pelo que a experiência tem mostrado em os navios que carregam Negros em Angola.<sup>244</sup>

Veja que a Lei das Arqueações cita que havia “pessoas” que pediam ao rei uma providência para revisar as práticas e promover um comércio de escravizados mais inteligente, “como é conveniente ao serviço de Deus Nosso Senhor”. Ou seja, a religião era um balizador e também usado como discurso para implementação da Lei das Arqueações, à medida que, quanto menos morriam escravizados, possivelmente mais africanos eram batizados na fé católica.

---

244 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX: 87, D. 7129.

Uma das medidas implementadas pela Lei das Arqueações para minimizar a perdas de almas africanas e maximizar a experiência dos novos possíveis fiéis foi que, durante as viagens e a diligência das embarcações, deveriam ir sacerdotes junto com a tripulação para, logo que os africanos fossem carregados nas embarcações, estes tivessem o primeiro contato com a religião. Nesse sentido, o capítulo 11 da Lei das Arqueações diz: “Todos estes navios serão obrigados a levar um sacerdote que sirva de capelão para neles dizer Missa ao menos os dias santos e assistir aos moribundos”.<sup>245</sup> Observe que o sacerdote tinha duas funções: rezar missas e “assistir os moribundos” – os africanos –, denotando que a Igreja Católica, através de seus representantes, os sacerdotes, estava imersa na realidade que o escravizado experienciava, pois era obrigada pela legislação a estar presente nas embarcações arqueadas.

Mas a dimensão religiosa gerava custos para os mercadores, os quais tinham de pagar para que os sacerdotes desempenhassem suas funções a bordo das embarcações. Segundo uma das arqueações feitas pelo governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, o custo da ida do religioso nas embarcações era um valor de 6.400 réis, assim, “por ir a bordo do padre catequizador .... 6.400 (réis)”<sup>246</sup>. Para ir de Recife a Angola, os contratantes deveriam desembolsar 6.400 réis para o referido sacerdote, além de outros custos, como o do batismo, que também era cobrado pelos padres. Portanto, na relação citada pelo governador de que, na embarcação com 100 escravizados, o padre “por batismo das ditas a 300 por cada uma trinta mil réis ..... 30.000”, cada esca-

---

245 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX: 87, D. 7129.

246 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_015\_CU\_CX: 87, D. 7129.



vizado era batizado por 300 réis, o que, num total de 100 cativos, dava 30.000 réis de despesa para o contratante.

O relato que o governador faz ao secretário da Marinha e Ultramar português sobre as embarcações que andam na carreira de Pernambuco para Angola mostra outra dimensão da experiência exposta a homens e mulheres africanos submetidos às situações limites das embarcações. Aqueles cativos que conseguiram sobreviver a tais condições de privação das mínimas condições de vida chegavam em situação lastimosa, doentes, fracos. E para justificar as ações dos mercadores transgressores, legando como a causalidade dos africanos não terem conhecido a fé cristã, Luís Diogo Lobo da Silva cita:

E mais moléstias que lhe causa o dito aperto; como bem se viu presentemente no que chegou a companhia, que não obstante diminuïrem cinquenta do número de que lhe facultava a arqueação de Angola, tiveram quarenta mortos e trinta e cinco em tão miserável estado, que se viram obrigados a vendê-los logo que os desembarcaram, a preço de vinte e cinco mil e seis contos, além dos mais que em terra lhe faleceram; em que sentiu não só o prejuízo do desembolso da compra, despachos, subsistência e frete de transporte, não falando no dano espiritual de todas as ditas almas, que fica sendo irremediável [...].<sup>247</sup>

O governador, no seu relato, diz que as práticas da não arqueação, mesmo não havendo uma forma de contabilizar, gerava uma perda muito exponencial, ao passo que os subalternos não tinham o conhecimento da fé cristã. Todavia o lado econômico

---

247 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX: 87, D. 7129

também ganhava destaque, de modo que os escravizados que chegavam em estado de penúria eram vendidos de imediato. Júlio Chiavenato cita que, quando os escravizados desembarcavam nas praças de comércio, como era o caso de Recife, eram levados para albergues, onde, por estarem há dias em situação de privação, tinham de passar por um processo de recuperação; aqueles que conseguiam, depois eram vendidos. A recuperação era com comida e água, mas os que não tinham força para essa recuperação tinham de ser vendidos antes de morrerem, para tentar cobrir um pouco dos gastos tidos durante a travessia do Atlântico. Dessa forma, eram vendidos a 25 mil e 600 contos de réis. Ainda assim, o governador cita que não era suficiente para cumprir os mais diversos gastos obtidos pelos mercadores na corrida à África, com despachos, subsistência e frete do transporte.

Segundo a visão do governador, todos esses ônus acarretados pela não aplicação da Lei das Arqueações não tinham base suficiente para uma revogação da legislação, requerida por parte de mercadores de cativos, que viam nessa lei uma força de dominação da Coroa sobre seus empreendimentos particulares e, dessa forma, a transgrediam, gerando mais danos ao comércio e, conseqüentemente, à experiência dos escravizados em seu transporte. Com isso, segue o governador dizendo no seu ofício:

O que não haveria se se conservar-te sem alteração a forma que regulei, e se há de sentir, em quanto pelo meio que o mesmo inventário tem determinado, se não acudir com a providência de que se carece.<sup>248</sup>

---

248 . Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_CL\_CU\_015\_CX: 87, D. 7129.

As práticas defendidas pelo governador junto ao secretário da Coroa Portuguesa tinham a finalidade de aplicar as punições, ou seja, a prisão, aos mercadores e contratantes das embarcações que não seguiam a legislação. Pode ser interpretado como a aplicação da punição por esses mercadores terem transgredido a lei, mas não somente porque a Coroa se compadecia do fato de que os subalternos estavam vivenciando as possíveis experiências de situação limite para sua sobrevivência, dentro dos porões das embarcações, pois, mesmo com a Lei das Arqueações, as comidas e os mantimentos destinados aos cativos nas embarcações continuavam escassos.

O aspecto religioso que permeava o discurso para que fossem tomadas medidas que ajudassem a melhorar o transporte dos escravizados, para não haver tanto prejuízo na salvação das almas, em tese, era a justificativa religiosa para a escravização do povo africano, que foi intensificada nos fins dos séculos XVIII e XIX.

Todavia há de se pontuar que o governador chama atenção do secretário da Marinha e Ultramar para que as transgressões feitas pelos contratantes que partiam de Recife para Angola deveriam ser punidas, e ele pede essa “autorização” porque as regras das arqueações não eram levadas em consideração pelos agentes públicos do reino que, em Angola, deveriam fazer com que a lei fosse aplicada para mitigar a penúria na qual os escravizados viviam acondicionados nas embarcações. Mas o fato é que, em Angola, as medidas das arqueações podiam ser interpretadas da forma pela qual o agente responsável compreendesse, e isso, muitas vezes, significava um acréscimo na quantidade de escravizados que eram carregados nos porões. Há de se supor que isso acabou por influenciar o decréscimo demográfico de Luanda, onde se localizava o principal porto de onde saíam as embarcações com escravi-

zados para a América Portuguesa, bem como conjecturar que, com o aumento da demanda de escravizados durante os fins do século XVIII, houve a escravização dos próprios súditos e moradores das regiões próximas a Luanda. Antes eram primeiramente dominados e tornados escravizados os africanos dos sertões africanos, mas quando a demanda era grande, os líderes africanos vendiam seus súditos como cativos para os europeus, como citam Maximiano Menz e Gustavo Aciolli Lopes:

Pelas contagens parciais, o movimento demográfico de Luanda apresenta queda acentuada desde 1781, alcançando o seu ponto mais baixo em 1818, recuperação na década de 1820 e oscilações entre 1830 e 1840, quando as séries tornam-se mais incompletas.<sup>249</sup>

A dimensão religiosa fazia com que o rei tivesse mais uma atribuição, além do que só a administração política ou social, perante as transgressões praticadas pelos contratadores e mercadores das embarcações que não praticavam as arqueações, segundo a lei de 1684. O aspecto religioso denotava que o rei deveria agir também para salvaguardar a expansão da fé cristã, que foi conferida a ele pelas bulas papais e, por meio dele, transferida aos seus súditos, que tinham nos dominadores – mercadores e senhores de escravizados – a legítima obrigação de zelar pela vida desses subalternos e diminuir os sofrimentos e as más experiências, propiciando a estes o contato com a fé católica. Nesse sentido, além do comércio de carne humana, destinada à força de trabalho, havia também um comércio de almas que precisava ser observado para o aumento de batizados e praticantes da fé católica. Segundo George F. Cabral

---

249 . Lopes e Menz (2019, p. 25).

de Sousa, não era antagonica a questão da exploração da mão de obra desses subalternos. “Acreditamos que a entrada no tráfico de almas dependia de se alcançar um nível mais elevado de pujança econômica, mas também que dar esse passo possibilitava ampliar ainda mais a riqueza de uma casa comercial”,<sup>250</sup> afirma o autor.

Suely Creusa Cordeiro de Almeida e Jéssica Rocha de Sousa citam as primeiras diligências para tentar salvar a vida dos escravizados, a maioria deles em estado lastimoso, pois ainda tinham de esperar nos porões, longe da costa, para depois ser transportados com lanchas para a praça de comércio, no porto do Recife, onde eram feitas as arqueações com o pagamento de todos os custos da viagem e de todos os produtos transportados, incluindo os escravizados.

Com a chegada de um negreiro no porto, aqueles que representavam o “negócio de carne humana” na Praça de Recife deveriam estar presentes, para tomar nota dos custos, organizar o desembarque dos cativos, que no porto do Recife era feito por lanchas pertencentes a particulares, pagar os direitos alfandegários conforme o caso, conduzi-los aos abrigos/quarentenas para as primeiras providências.<sup>251</sup>

O “comércio de carne humana” andava junto ao “comércio de almas”, e assim a subalternização do escravizado africano tomava proporções não só físicas, mas também espirituais. A dominação desses indivíduos denota como o comércio de escravizados estava articulado no plano material e também no plano religioso. Um gerava argumentação para a coexistência do outro, pois, se por

---

250 . Sousa (2019, p. 130).

251 . Almeida (2018, p. 11).

meio da escravização e da subserviência, o africano ativo chegaria à plena humanidade, era porque a religiosidade expressava para o escravizado que ele deveria aceitar seu destino, traçado por Deus, sem questionar os Seus planos. Philip Havik e Malyn Newitt afirmam, a partir do pensamento de Toby Green, que, nas áreas costeiras da África, dedicadas ao comércio de escravizados, criou-se uma ideologia oriunda de que:

Tanto a ausência de tribunais inquisitoriais severos em África, como os seus presença nas Américas, foram fundamentais para a legitimação percebida de todo o processo do comércio de escravos. A sua ausência em África confirmou a presunção de que os africanos eram não humanos, entre os quais religiosos ou ortodoxia cultural não precisa de ser um requisito; a sua presença na América confirmou o facto de os Africanos terem sido “salvos” pelo processo da sua escravidão.<sup>252</sup>

Os africanos cativos estavam imersos em uma condição de subalternidade, na qual a possível experiência de situações limites da sua sobrevivência não estava permeada pelo aspecto da aplicabilidade ou não da Lei das Arqueações; para o escravizado, a embarcação poderia ou não estar arqueada, sua subalternidade estava traçada desde quando ele era capturado nos sertões africanos, já predestinado, não por Deus, mas pelos líderes africanos e pelos luso-brasileiros que se dedicavam ao comércio de carne humana e almas, à escravização em terras nunca vistas por esses homens, mulheres e crianças. A experiência de ser tolhido de uma vida sem sua terra, somente o escravizado poderia ter, mas hoje, no tempo presente, podemos tentar nos colocar, por mais que

---

252 . Havik e Newitt (2015, p. 5).

seja difícil, mentalmente nessas situações limites para qualquer corpo humano, para qualquer mentalidade sã humana, e tirar as nossas próprias conclusões sobre como enfrentaríamos esse tipo de experiência.

Fato é que a dimensão da subalternidade dos africanos escravizados contribuiu para o esfacelamento dos seus corpos ou das suas almas perante as situações e obrigações às quais eles estavam acondicionados. Surgiram daí diversas táticas, diversas formas de agenciamento, inúmeras formas de resistência, fosse física ou simbólica, mas que ajudaram a formar, como expresso por Alberto da Costa e Silva, uma rede de solidariedade pelos africanos que ajudavam no manejo dos escravizados ou pelos africanos dentro dos porões insalubres e carcomidos de doenças.<sup>253</sup> É de se supor que tentaram resistir a essa situação de dominação e de possível experiência degradante à vida, como afirma Kalle Kananoja, ao lembrar que muitos desses escravizados, na primeira oportunidade, tentavam o suicídio ou ficavam no estágio de *banzo*,<sup>254</sup> ao qual, já estando tão cheio de moléstias ou com estado físico degradante, não resistiam. Segundo a autora:

A melancolia dos escravos era causada pela imaginação dos negros de terrores que os esperavam na escravidão. Uma crença comum entre os negros escravizados no interior de Angola era que os brancos faziam queijo a partir do interior dos negros e que a pólvora e o azeite fossem manufaturados a partir dos ossos e gordura dos negros. Quando tais crenças se espalhavam entre os negros, era necessário separar dos demais os mais aterrorizados e

---

253 . Costa e Silva (2011, p. 870).

254 . Kananoja (2018).

melancólicos, bem como os escravos que se recusavam a comer.<sup>255</sup>

Os escravizados ainda passavam por crenças que reforçavam a ideia de dominação que era exercida pelos líderes africanos, e também podemos supor que possivelmente isso era usado como arma psicológica para manter os cativos sobre as ordens desses líderes. Por isso, possivelmente, quando eram levados dos sertões para os barracões, os africanos cativos já iam com o estado de espírito abalados, pela experiência do que os havia tocado, ou seja, o que os aguardaria, aumentando assim as chances de o *banzo* acontecer.

Ora, seria a morte pior do que uma vida de incertezas e privação? Os questionamentos que poderiam surgir nos africanos cativos eram: para onde eles iriam? Será que seria melhor do que onde eles estavam, amontoados em meio a fezes e pessoas mortas? Será que, para onde eles iam, lhes dariam comida, água? Será que tratariam com mais piedade, justiça ou mesmo uma possível liberdade? Ou será mesmo que somente a morte traria a liberdade da qual eles necessitavam? Infelizmente, no tempo presente, não temos respostas para todos esses questionamentos, o rastro que o historiador tem, através das fontes, muitas vezes é limitado e ficam as possíveis perguntas sem respostas.

### **Contribuições da Lei das Arqueações para a diminuição da mortalidade nas embarcações**

Quando voltamos o olhar para o contratante e mercador de escravizados, vemos alguns autores divergirem sobre os modos ope-

---

255 . Kananoja (2018, p. 85).



rantes com que esses indivíduos agiam, de forma que, para alguns mercadores que agiam conforme a lei, a Lei das Arqueações poderia ser algo favorável, pois diminuiria a mortalidade, o que consequentemente aumentaria o preço final de todo o carregamento:

É certo que embora todos os traficantes se arriscassem, os verdadeiros profissionais do tráfico buscavam aproveitar conjunturas ascendentes aumentando o volume das exportações de escravos, e o logravam através do incremento do número de expedições e igualmente do número de escravos transportados. Contudo, ao contrário do que alguns poderiam esperar, o aproveitamento das conjunturas de alta passava ainda pela redução das “perdas em trânsito”, o que podia redundar em substancial aumento da lucratividade das empreitadas.<sup>256</sup>

Alexandre Vieira Ribeiro destaca que todos os comerciantes de escravizados se “arriscavam” e aumentavam a quantidade de escravizados dentro das suas embarcações para além do valor das arqueações. Todavia, destaca ele, aqueles mercadores que eram “verdadeiros profissionais” – subentende-se aqueles que cumpriam as regras da Lei das Arqueações e o modo de acondicionamento dos escravizados – não aumentavam a cifra de escravizados nas embarcações, porém esperavam que a demanda fosse crescente para aumentar o número de viagens e, consequentemente, o de escravizados trazidos por eles. Segundo o autor, para além disso, os mercadores não abarrotavam as embarcações mesmo com a demanda sendo maior, para não comprometerem os lucros finais, que poderiam ser afetados com a morte dos escravizados. Conclui o autor:



256 . Ribeiro (s.d., p. 116).

Arriscar não era exatamente um tiro no escuro, e ao menos o traficante profissional buscava manter equilibrado o total de cativos adquiridos e os índices de mortalidade a bordo. É nesse sentido que talvez se possa postular que uma das chaves para a compreensão da rentabilidade negreira radicava no equilíbrio entre o investimento inicial em bens para o escambo (que determinava o volume de escravos a serem adquiridos) e as mercadorias para o abastecimento da escravaria (que determinava o grosso da mortalidade a bordo).<sup>257</sup>

Ribeiro chama a atenção para a linha tênue que havia entre a mortalidade e a quantidade de escravizados que as embarcações carregavam. Esse “traficante profissional” sabia que iriam morrer escravizados durante a travessia e tomava providências para que esse índice não aumentasse demais, a fim de não comprometer o valor final do carregamento. Todavia, esse mercador tinha de saber o tempo certo para ter uma lucratividade, seguindo a Lei das Arqueações à risca, que seria quando o preço dos escravizados estivesse em alta.

Júlio Chiavenato chama atenção para o momento em que houve uma estruturação do tráfico de escravizados, mesmo não marcando a temporalidade em que este fato começou. Ele continua dizendo que essa estruturação se deu em forma de uma empresa sólida, “os navios melhoraram, os cuidados aumentaram um pouco e chegou-se à conclusão de que, em lugar da perda dos negros com a superlotação dos tumbeiros, era mais racional trazer menos africanos e perder apenas entre 10 e 20% da carga”.<sup>258</sup> A ideia de racionalização do comércio se faz presente na colocação do au-

---

257 . Ribeiro (s.d., p. 116).

258 . Chiavenato (1987, p. 125).

tor, sendo a mesma ideia de racionalidade embasada pela Corte Portuguesa na Lei das Arqueações. Entretanto, mesmo com essa lei, por mais que viesse sanar os possíveis índices de mortalidade desses africanos subalternos, ela não viria para mudar a possível experiência que esses indivíduos teriam no traslado pelo Oceano Atlântico. Continua o autor:

Mesmo assim as melhorias das condições do transporte não significaram grande alívio para os escravos: eles tiveram apenas um pouco mais de espaço e já não havia, como nos primeiros anos, duas camadas de negros superpondo-se nos porões abafados. Mas os doentes e mortos continuaram sendo alimentos dos tubarões.<sup>259</sup>

Observe que as medidas daquelas embarcações que eram arqueadas, por mais que trouxessem um “alívio” de espaço para se mexerem, na prática, não mudou a realidade dos subalternizados dentro dos porões, já que os africanos poderiam ser acomodados de forma a ter um pouco de espaço, por exemplo, para se deitarem, todavia, as condições durante o transporte não melhoraram. Isso somente nas embarcações que faziam as arqueações, porque aquelas nas quais os mercadores continuavam as mesmas práticas de superlotação saíam dos portos com destino à África e, mesmo não tendo condição nenhuma, ainda eram empregadas no transporte de cativos, como relata o governador da Capitania de Pernambuco na denúncia feita ao secretário da Marinha e Ultramar no ano de 1761.

Nesse mesmo sentido, Jaime Rodrigues traz algumas colocações sobre a real efetividade da Lei das Arqueações, como principal artifício que contribuiu para a diminuição das mortes dos escravizados durante o transporte. O autor afirma que, segundo Herbert

---

259 . Chiavenato (1987, p. 125).

Kelin, somente a experiência dos mercadores e contratantes das embarcações, vendo que a morte de africanos trazidos em porões superlotados, deu base para a diminuição do número de mortes nas embarcações. Assim os mercadores começaram a diminuir o número de cativos durante cada viagem.

Esses valores começaram a cair a partir de 1770, o que pode parecer, segundo a fonte utilizada neste trabalho, um contrassenso, uma vez que os relatos do governador de Pernambuco mostram que os contratadores que transgrediam a Lei das Arqueações em benefício próprio abarrotavam as embarcações sabendo que haveria perda de grande número de africanos. Klein cita que a padronização das embarcações destinadas ao transporte de escravizados também se soma como fator para diminuição da mortalidade, todavia, não era porque as embarcações eram arquitetonicamente feitas para o transporte de escravizados que os mercadores iriam respeitar a regulamentação de arqueações. Soma-se a isso que havia embarcações, segundo o relato do governador da Capitania de Pernambuco, que nem estrutura tinha e mesmo assim desempenhava tal função no ano de 1758. Jaime Rodrigues pontua:

Os navios não se tornaram mais rápidos apenas para diminuir a mortalidade dos embarcados, já que as outras condições, como a quantidade de alimento ou água consumidos a bordo, influíam também nessas taxas e nem por isso se tornaram mais adequadas.<sup>260</sup>

Ou seja, por mais que houvesse a alegação de que técnicas e tecnologias influenciaram na diminuição da mortalidade dos subalternos, as situações experienciadas pelos africanos ainda

---

260 . Rodrigues (2005, p.155).

eram as mesmas, com menor grau por conta do desafogo. Mas a inanição por falta de água e alimento era uma constante, antes e depois da Lei das Arqueações. Outros autores, como Philip Curtin, alegam a diminuição da mortalidade dos escravizados à melhoria nas condições de saúde durante a travessia do Atlântico, possivelmente pelos cuidados que os mercadores tinham em não deixar as doenças se alastrarem, dando fim à vida daqueles cativos doentes. Ou também, como explicitado por Júlio Chiavenato, porque os mercadores levavam os escravizados para o convés a fim de fazê-los tomar um banho de sol.<sup>261</sup> Já David Eltis reclama a diminuição das mortes pelo aperfeiçoamento dos desenhos das embarcações e pelas mudanças nas navegações, ocorridas principalmente com a implementação da Lei das Arqueações, que obrigam as embarcações a serem construídas com arquitetura e design que favorecessem o transporte e a sobrevivência dos escravizados, como espaços mais amplos, com mais entradas de ar.<sup>262</sup> O próprio Jaime Rodrigues aponta outro aspecto como uma das justificativas para a derrocada do número de mortes no transporte de escravizados: era o tempo de espera para o carregamento das embarcações, as quais, muitas vezes, tinham de fazer várias paradas para completar o carregamento em diversos portos africanos. Cita ele:

A longa espera e o percurso feito com escalas ampliavam o risco de exposição a doenças, que também era agravado pelos raros cuidados médicos e higiênicos e pela má qualidade e pequena quantidade de água e comida disponíveis.<sup>263</sup>

---

261 . Rodrigues (2005, p.155).

262 . Eltis (1982).

263 . Rodrigues (2005, p. 157).

Nenhum dos autores que citamos acima descreve a Lei das Arqueações de 1684 como o principal agente inibidor da mortalidade dos africanos durante o período no qual a lei ficou em vigor. Se, por um lado, as ações que os autores citam eram resguardadas pela lei, como os cuidados médicos e a arquitetura das embarcações com espaço suficiente para os escravizados; por outro, a lei em sua totalidade não era cumprida nem por aqueles que faziam as arqueações de tanta exigência requerida para a melhor observância do regramento. Com isso, observamos que a Lei das Arqueações e os seus impactos na experiência dos cativos podem ser vistos como benéficos, porém não trouxeram ganho real para uma melhoria qualitativa para os escravizados, os quais, antes de tudo sofriam a violação da extirpação da sua liberdade, continuavam passando fome e sede nos porões insalubres das embarcações destinadas ao transporte de escravizados.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

---

**A**nalisamos, ao longo da nossa pesquisa, a Lei das Arqueações e o transporte transatlântico de escravizados. Observamos que, a partir das narrativas sobre as problemáticas do transporte de cativos, desde o século XVI, em voga em terras da América Portuguesa, lançaram-se estratégias para controlar esse mercado lucrativo para obter mais controle, a partir do sistema burocrático que aparelhou esse ramo do comércio. Antes do ano de 1684, já havia experiência administrativa com o trato da regulamentação do transporte dos cativos africanos. Era o regulamento de 1663, que se tornou um dos principais mecanismos utilizados pela Coroa Portuguesa para angariar fundos para as disputas coloniais d'aquém e d'além-mar, principalmente com duas nações europeias que se destacavam no trato do comércio durante o período das *Grandes Navegações*, a Inglaterra e a Holanda.

Desse modo, o regulamento de 1663 previa que fosse pago à Holanda um valor para a instauração da paz e a diminuição das contendas que havia entre essas duas nações europeias, as quais tinham conflitos pelos territórios coloniais, inclusive, contendas que eram originárias da ocupação holandesa em terras da América Portuguesa, tendo como foco de aglutinação a Capitania de Pernambuco durante os anos de 1624-1654. Após a expulsão dos holandeses, eram necessárias medidas para que eles não voltassem a essas terras e também não atrapalhassem o comércio do Império

Português, daí a necessidade de a Coroa Portuguesa buscar um acordo de paz com a Holanda. Por haver essa contenda, era preciso um agente para mediar esse processo, sendo o protagonista desse intermédio a Inglaterra.

Inglaterra e Portugal tinham relações diplomáticas desde 1378, com o tratado de Windsor, mas com as diversas dinâmicas políticas, Portugal se aliou à França durante a guerra de restauração portuguesa. Todavia, ao fim da guerra, Portugal tinha sido abandonado pela França e obrigado a procurar novas – ou antigas – alianças para não ficar só no contexto geopolítico da Europa no século XVII. Nisto, no ano de 1662, Portugal se aliou à Inglaterra e, para chancelar o acordo, o rei Dom João IV entregou a mão da sua filha D. Catarina para ser desposada pelo rei Carlos II da Inglaterra, além de pagar um dote ao rei da Inglaterra de 2 milhões de libras e transferir territórios ultramarinos portugueses para os ingleses, num prazo de dois meses, com valores das parcelas diferentes.

Havia pouco tempo que Portugal tinha saído de uma guerra, assim não tinha fundos suficientes para encarar tão oneroso gasto. Então voltou seu olhar para a implementação do regulamento do transporte transatlântico de mercadorias. Dessa forma, visava aumentar os ganhos, todavia, a implementação do regulamento precisava ser aperfeiçoada para garantir, com força legal, os recursos necessários e as punibilidades que seriam aplicadas àqueles que não seguissem o regramento. Dessa forma, em 1684, o rei Pedro II de Portugal promulgou a Lei das Arqueações, que visava especificamente taxar as embarcações destinadas ao transporte de africanos escravizados e outras mercadorias, que saíam da África e chegavam à América Portuguesa.



A Coroa Portuguesa lançava a estratégia de unir a sua obrigação na manutenção da paz com a Holanda e o pagamento do dote de Catarina, com a fiscalização que faltava sobre o comércio de escravizados e, principalmente, sobre as práticas realizadas pelos mercadores, que abarrotavam os porões das embarcações com homens, mulheres e crianças africanas das mais diversas etnias e regiões, sem lhes dar o mínimo de condição de sobrevivência, o que era visto por alguns setores da sociedade da época um contrassenso às boas práticas, a partir da noção de ciência. Soma-se a isto a busca por um comércio de escravizados eficiente, em que houvesse o mínimo de perdas possíveis para que esse mercado pudesse entregar a mão de obra tão necessária, mas também o imposto advindo da entrada desses africanos nos portos da América Portuguesa.

Para além do comércio de carne, havia o comércio de almas, que foi usado como uma das principais justificativas para dominação e escravização dos africanos. Esta justificativa era mais antiga do que a própria escravização negra praticada pelos europeus, remonta à Idade Média, por volta do século VIII, quando os árabes muçulmanos fizeram os primeiros contatos econômicos com regiões e territórios africanos para a compra dos africanos escravizados por guerra no continente. Foi a primeira experiência na qual os escravizados foram comercializados nas principais sociedades ocidentais que tinham, na escravização, a base de sua pirâmide social. Em linhas gerais, os escravizados eram levados a essa condição por guerras ou dívidas em diversas sociedades, como a africana, como meio de punição. Porém, com a comercialização dos africanos por parte dos árabes muçulmanos, se elevou o grau de escravização em territórios do continente africano.

Precisava-se gestar uma justificativa para fazer escravizados os africanos, e esta veio por meio da religião, que foi usada pelos árabes como uma interpretação do seu livro religioso, o Alcorão. Sendo assim, por serem amaldiçoados por Noé, os árabes diziam que os africanos tinham de ser escravizados para conhecer a verdadeira fé, a do islã. Os europeus, por sua vez, utilizando o mesmo argumento de subserviência do africano, apropriaram-se de tais argumentos para legitimar o uso da força de mulheres, homens e crianças africanos, que desempenhavam as mais diversas atividades laborais na América Portuguesa.

Surgiu, dessa narrativa, uma perspectiva de levar a dita “verdadeira fé” para que os africanos escravizados chegassem à “plena humanidade” através da servidão, pois somente por ela os cativos poderiam ter a salvação. Com isso, fundava-se uma justificativa religiosa que embasava a necessidade econômica de trabalho compulsório na América Portuguesa, aliada a um discurso religioso de propagação da fé e salvação daqueles ditos infiéis. Gerava-se disto um mercado de carne e um mercado de almas inseparáveis e complementares na sua concepção.

As práticas dos mercadores poderiam parecer uma afronta e um contrassenso à justificativa religiosa para escravização do povo africano. Nesse sentido, além das questões de eficiência das boas práticas econômicas da época, o rei precisava tomar sua posição frente às transgressões dos mercadores e contratantes das embarcações, que faziam este comércio com a mínima condição de sobrevivência dos escravizados, reforçando, mais uma vez, a ideia de piedade, justiça e racionalidade, usada para legitimar a Lei das Arqueações, promulgada em 1684.

Dessa forma, o rei traçou limites no mercado, que tinha um cunho privado, não interferindo diretamente no comércio, mas colocando, com a Lei das Arqueações, obrigações as quais os mercadores tinham de cumprir para realizar as suas incursões à África, com o intuito de transportar escravizados. Citemos algumas delas: ter espaço necessário para alocação dos escravizados; ter água mais que o suficiente, assim como comida, para as referidas cabeças, como também mantimentos em geral; e, agradando os religiosos, também se fazia necessário levar um sacerdote para que os cativos tivessem o primeiro contato com a fé cristã.

Todavia isso não agradou a todos os contratantes e mercadores que buscaram inibir a efetividade da Lei das Arqueações, aqueles que não a cumpriam viam-se obrigados a cumpri-la e, dessa forma, pagar todos os impostos que eram necessários, para gerar riquezas, destinadas ao pagamento do dote de Catarina e da paz com a Holanda. Se não houvesse esses pagamentos, a América Portuguesa não tinha como arrecadar o suficiente para pagar os custos adquiridos pela Coroa, além de que nem todas as capitanias tinham recursos necessários para arcarem com essas despesas; e os administradores locais viam com muita insatisfação as práticas transgressoras dos contratadores e mercadores de escravizados.

A lei tinha possíveis falhas em sua concepção, pois deixava, nas mãos de agentes públicos específicos, a atribuição de fiscalizar as embarcações, fazer arqueações e arrecadar os impostos, além de, em outros territórios ultramarinos, como em Angola, a lei era interpretada de forma a não ser cumprida em sua plenitude, o que poderia favorecer a corrupção, o tráfico de influência e o favorecimento desses funcionários públicos aos contratadores e aos donos das embarcações, os quais tinham o poder econômico,

mesmo a Lei das Arqueações trazendo, na sua redação, as possíveis punições, caso os agentes públicos e demais envolvidos a transgredissem.

Segundo a Lei das Arqueações, as embarcações tinham de ser planejadas arquitetonicamente e construídas com a finalidade de transportar escravizados, mas isso não quer dizer, que não transportassem outros tipos de carga como os gêneros alimentícios, metais preciosos e escambo. Mas não se poderia transportar os cativos subalternizados sem que as embarcações não tivessem a mínima estrutura de circulação de ar, ou de acomodação dos escravizados.

Entretanto não eram essas as condições praticadas por todas as embarcações que faziam o comércio de escravizados da Capitania de Pernambuco. O governador Luís Diogo Lobo da Silva enviou ofícios, no ano de 1758 e 1761, à Secretaria da Marinha e Ultramar da Coroa Portuguesa informando as diligências que ele tinha feito em algumas embarcações, as quais não estavam cumprindo a Lei das Arqueações. Assim, demonstrou, através do seu relato, como eram trazidos os africanos a bordo dessas embarcações, até comparando com os cativos trazidos nas embarcações em que se faziam as arqueações, de acordo com o ordenamento legal.

Os mercadores utilizavam diversas táticas para burlar a Lei das Arqueações, superlotando os porões para terem, no fim, um maior ganho lucrativo com a venda das “mercadorias”. Uma dessas táticas eram os *bailés* – *bayleos* –, que eram usados para dividir o porão em dois pavimentos, onde eram alocados os cativos, tanto nessa estrutura, que era de madeira, quanto no chão do porão. Outra tática era jogar ao mar toda carga supérflua de água e mantimentos dos escravizados, dando o mínimo para que

se mantivessem vivos até chegar às praças de comércio, onde os que não morriam na travessia eram colocados em barracões para se recuperarem da viagem e depois serem vendidos no mercado local. Mas também havia aqueles escravizados que já eram encomendados pelos senhores locais. Essas práticas eram um meio usado pelos mercadores para aumentar sua lucratividade frente às mortes ocorridas dentro das embarcações, daí estas ficarem conhecidas como tumbeiros. Todas as embarcações, arqueadas conforme a lei ou aquelas que saíam sem serem arqueadas, tinham uma quantidade de escravizados que morriam durante a travessia. Segundo a lei, as arqueações, em tese, vieram para diminuir o índice de mortalidade e aumentar a eficiência do comércio.

A eficiência do comércio de escravizados perpassava também por uma evolução técnica e tecnológica das embarcações, pois, à medida que as embarcações eram modificadas, e novas inovações eram incorporadas, elas também diminuía o tempo de viagem. Isto, para os mercadores, poderia ser visto como algo a ser levado em consideração em relação à diminuição do número de mortes, todavia a diminuição das mortes durante o transporte de escravizados não era somente por este fator, mas por vários aspectos que contribuiriam para a mortalidade dos africanos cativos durante o transporte transatlântico. Porém, a diminuição das mortes não era sinônimo de uma melhor condição do transporte, pois, mesmo com a aplicação da Lei das Arqueações, os mercadores e contratantes, em sua maioria, não cumpriam as arqueações em sua totalidade, tanto é que, mesmo com as modificações técnicas e os aperfeiçoamentos tecnológicos das embarcações, as mortes dos africanos cativos não se extinguiram.

Fato é que a Lei das Arqueações não visava à extinção das mortes dos africanos escravizados, mas sim diminuir a “ambição” com que os contratantes e mercadores abarrotavam as mais diversas embarcações, isto porque, se o discurso de melhoramento nas condições de transporte se firmasse em sua totalidade, a possibilidade de mortalidade dos escravizados se tornaria quase nula. Mesmo com as arqueações feitas pelo governador de Pernambuco em 1761, havia o relato de mortes dos escravizados por doenças, por falta de comida ou mesmo pela própria insalubridade dos porões das embarcações.

Isso poderia contribuir para a que a experiência dos escravizados trazidos dos portos de Costa da Mina e Angola estivesse em situações que o próprio corpo humano não aguentaria por muito tempo, mesmo a partir da metade do século XVIII no momento em que as embarcações começaram a passar pelas incorporações técnicas de grande significância, sendo mais desenvolvidas do que as dos séculos anteriores, as viagens passaram de 120 dias para 29 dias, porém mesmo com essa diminuição não houve a diminuição completa das mortes nas embarcações que cumpriam totalmente as determinações legais, o que deixava o escravizado subordinado à mercê das diversas situações enfrentadas por eles.

A ideia do africano cativo como subalterno, submisso e dominado não era uma constatação somente dentro das embarcações, mas um processo e um discurso construído e embasado de violências e provações, a começar pelas guerras propostas pelos líderes africanos, com o intuito de capturar mais africanos para serem vendidos aos europeus, e muitas dessas guerras eram financiadas e incentivadas por essas nações. Iam aos mais longínquos vilarejos

e territórios guerrear a fim de capturar mais homens, mulheres e crianças africanas para serem escravos nas Américas.

As violências e as possíveis experiências do cárcere também observadas em vários aspectos, como a violência psicológica de ameaça ao africano de ser mandado para terras distantes, com as mais diversas crenças do que poderia acontecer com eles. Isso assombrava mais os africanos do que até a morte em batalha, uma vez que assim poderiam morrer junto ao seu próprio local que viviam. Locais estes que, muitas vezes, não eram só geográficos, delimitados pelos europeus, eram territórios étnicos, que iam além das concepções europeias e, muitas vezes, eram ignorados, a fim de fazer com que os africanos não tivessem um lastro emocional ou sentimental que lhes desse força para persistir pela sua liberdade e resistir às condições do cárcere. Muitas táticas foram constituídas, ao longo do tempo, pela percepção de que, se comprassem escravizados de diferentes regiões e portos, dificultaria a comunicação dos escravizados e traria mão de obra que pudesse desempenhar funções específicas ou não. Mas também a tática foi utilizada para sobrepujar a ordem vigente das arqueações, superlotando os porões das embarcações.

Tais táticas não eram suficientes para impedir o agenciamento dos africanos nem a solidariedade, pois, mesmo sendo de etnias ou regiões diferentes, formavam-se laços de solidariedade humana, das quais muitas não foram escritas nos registros oficiais do Estado, mas eram perceptíveis pela própria condição humana desses indivíduos subalternizados.

De fato, as possíveis experiências às quais os escravizados estavam expostos, jamais nós, no tempo presente, conseguimos

nos colocar, a não ser usando o nosso imaginário, tentando nos transportar ao máximo para essas condições de sobrevivência, às quais os africanos que embarcavam nos portos de Angola e Costa da Mina estavam submetidos, para termos, pelo menos, a mínima noção do que eles enfrentavam.

Observando toda a narrativa deste trabalho, podemos observar que a Lei das Arqueações foi usada para angariar fundos para as despesas portuguesas com seus aliados, pois não queriam ficar sem aliança no contexto europeu do século XVII. Mas, por não terem recursos suficientes para manter tais compromissos econômicos firmados, viu no comércio de escravizados um meio de burocratizar, angariar recursos e, através dos discursos, dar uma resposta aos que viam a desorganização dos contratantes e mercadores como um contrassenso à ideia de justiça, ciência e piedade. Por sua vez, os contratantes e mercadores tinham força econômica para contestar e transgredir a referida lei. Entre os diversos mercadores que se destinavam a esse comércio, havia aqueles que cumpriam a lei e havia os que não a cumpriam, a similitude que há entre as duas práticas é a “mercadoria”: homens, mulheres e crianças africanos escravizados.

Nesse sentido, os escravizados sem liberdade eram o principal indivíduo que estava em meio às estratégias da Coroa Portuguesa, mas também das táticas orquestradas pelos contratantes e mercadores de escravizados, que viam nos subalternizados africanos uma forma de obtenção de recursos financeiros para garantir seus lucros, independentemente das diversas situações nas quais os cativos estivessem, desde a sua captura nos sertões, o acondicionamento nas embarcações e também durante a travessia do Atlântico.




## FONTES



As fontes primárias utilizadas neste trabalho são oriundas principalmente do Arquivo Histórico Ultramarino Português, disponibilizadas digitalmente no site da Biblioteca Luso-Brasileira e compiladas durante a vigência do Projeto Resgate Barão do Rio Branco.<sup>264</sup>

Usamos o documento 07129, localizado na caixa 87, em que há ofícios, do tipo pareceres, enviados no dia 12 de novembro de 1758, da cidade do Recife, pelo governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real. Nele o governador remete as relações das embarcações destinadas ao comércio e transporte de escravizados da Costa da Mina para Pernambuco, bem como toda a legislação referente a esse comércio.

O segundo documento que usamos para produção desta obra foi o documento 7456, localizado na caixa 94, no Arquivo Histórico Ultramarino Português. São ofícios do tipo denúncias/despachos enviados pelo governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, ao secretário da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier Mendonça Furtado, no dia 14 de janeiro de 1761, na cidade



<sup>264</sup> . O Projeto Resgate Barão do Rio Branco foi um projeto de cooperação internacional realizado nos anos 2000. Tinha por objetivo a catalogação e a reprodução de documentos do Brasil anteriores à independência. Teve o apoio financeiro da Petrobrás.

do Recife. Nessa documentação, o governador relata que enviou à junta comercial as medidas que deveriam ser feitas das embarcações que faziam o transporte dos escravizados, que, na prática, não era seguido pelos contraentes e mercadores de escravizados, trazendo de Angola as embarcações superlotadas, que transgrediam as medidas das arqueações.

Utilizamos também um documento datado de 28 de abril de 1662 e disponibilizado no site da Biblioteca Nacional, do tipo provisão, do governador e capitão geral do Brasil, Francisco Barreto do Conselho, sobre o pagamento por parte do Brasil do dote da Catarina de Bragança ao rei da Inglaterra, Carlos III, e da manutenção da paz entre os Países Baixos e o Brasil.

Também utilizamos dados quantitativos para compor nossa base analítica sobre a escravização na América Portuguesa. São dados que versam sobre o comércio de escravizados, esses dados estão disponibilizados digitalmente no site *Slave Voyages Database*.

## REFERÊNCIAS



ALENCASTRO, L. F. África, números do tráfico Atlântico. *In*: SCHWARCZ, M. L.; GOMES, F. (Orgs.). **Dicionário da escravidão e liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

ALENCASTRO, L. F. **O trato dos viventes**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALMANAQUE Urupês. **Tráfico de escravos**: os africanos trazidos para Taubaté. Disponível em: <https://almanaqueurupes.com.br/index.php/2020/05/13/trafico-de-escravos-os-africanos-trazidos-para-taubate/>. Acesso em: 23 ago. 2022.

ALMEIDA, C. M. C. Uma nobreza da terra com projeto imperial: Maximiliano de Oliveira Leite e seus aparentados. *In*: FRAGOSO, J. L. R.; ALMEIDA, C. M. C. de; SAMPAIO, A. C. J. de (Orgs.). **Conquistadores e Negociantes**: história de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

ALMEIDA, S. C. C. Rotas Atlânticas: o comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724–c.1752). **História**, São Paulo, v. 37, 2018.

ALMEIDA, S. C. C.; SOUSA, J. R. O Comércio de Almas: as rotas entre Pernambuco e costa da África-1774/1787. **Ultramares**, n. 3, jan./jul. 2013.

ANDERSON, P. **Linhagens do Estado Absolutista**. São Paulo: Brasiliense, 1989.

BIBLIOTECA NACIONAL. **Documentos Históricos**: 1648-1672–Correspondência dos Governadores Gerais–Conde de Castello Melhor, Conde de Athouguia, Francisco Barretto (v. IV). Rio de Janeiro: Augusto Porto & C., 1928. p.97-100. Disponível em: <https://historiacapixaba.com/documentos/28-04-1662-provisao-que-se-enviou-as-capitanias-deste-estado-para-se-tirar-nellas-o-dote-da-senhora-infanta-e-o-que-faltar-para-ajustamento-da-paz/>. Acesso em: 19 jan. 2022.

BICALHO, M. F. As tramas da política: conselhos, secretários e juntas na administração da monarquia portuguesa e de seus domínios ultramarinos. *In*: FRAGOSO, J.; GOUVÊA, M. F. (Orgs.). **Na trama das redes**: política e negócios no Império Português, séculos XVI-XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

BLOCH, A. **Livres e escravizados: as vozes dos subalternos na História do Império Colonial Português na perspectiva de redes**. Varsóvia: Museu da História do Movimento Popular Polonês, 2022.

BONDÍA, L. J. Notas sobre a experiência e o saber da experiência. **Revista Brasileira de Educação**, Campinas, n. 19, p. 20-169, 2002.

BRUNSMAN, D. Piratas vs bando de recrutamento: a batalha do Atlântico. **História**, São Paulo, v. 37, 2018.

CAFÉ HISTÓRIA. **Mapa de Sobados em Angola**. Disponível em: <https://www.cafehistoria.com.br/pesquisa-investiga-relacao-entre-liderancas-angolanas-e-os-portugueses-no-comercio-atlantico-de-escravos-do-sec-xviii/mapa-sobados/>. Acesso em: 24 ago. 2022.

CAPELA, J.; MEDEIROSO, E. **Tráfico de Escravos de Moçambique para as ilhas do Índico, 1720-1902**. Maputo: Núcleo Editorial da Universidade Eduardo Mondlane, 1987.

CASSATA, F. **Racisms: from the Crusades to the Twentieth Century**. Princeton: Princeton University Press, 2013. 464 p. Disponível em: [https://digitalis.uc.pt/download/wprCkW3ClMKXwpn-CmWFhYWlsZmzCl8Kd/francisco\\_bethencourt.pdf](https://digitalis.uc.pt/download/wprCkW3ClMKXwpn-CmWFhYWlsZmzCl8Kd/francisco_bethencourt.pdf). Acesso em: 26 de ago. 2022.

CERTEAU, M. de. **A Invenção do Cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 1998.

CHAVES, C. M. G. **Artes dos negócios: saberes práticas e costumes mercantis no império luso-brasileiro**. Disponível em: <https://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/n31/n31a6.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2022.

CHIAVENATO, J. **O Negro no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

CONRAD, R. **The Hispanic American Historical Review**. Disponível em: <https://read.dukeupress.edu/hahr/issue/50/1>. Acesso em: 16 de ago. 2022.

CORDEIRO, J. U. R. M. **Apresto e sucessos das Armadas na Índia**. Dissertação (Mestrado em História Marítima)–Universidade de Lisboa, Lisboa, 2016.

COSTA, I. D. N.; SLENES, R.W.; SCHWARTZ, S. B. A Família escrava em Lorena (1808). **Estudos Econômicos**, v. 17, n. 2, maio/ago. 1987.

COSTA E SILVA, A. **A manilha e o Libambo: a África e a escravidão de 1500 a 1700**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011.

DAVIS, D. B. **O problema da escravidão na cultura ocidental**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

DICIONÁRIO ONLINE DE PORTUGUÊS. Acondicionar. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/acondicionar/>. Acesso em: 24 ago. 2022.

DOMINGUES, D. **The Atlantic Slave Trade from Angola: a port-by-port estimate of slaves embarked, 1701-1867**. Boston: Boston University African Studies Center, 2013.

ELTIS, D. The impact of abolition on the Atlantic Slave trade. In: ELTIS, D.; WALVIN, J. **The abolition of the atlantic slave trade: origins and effects in Europe, Africa, and the Americas: [symposium held between october 16 and 19, 1978, at Aarhus University,**

Denmark]. Madison, Wis. [u.a.]: University of Wisconsin Press, 1981.

ELTIS, D.; RICHARDSON, D. **Os mercados de escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865**. Rio de Janeiro: Topoi, 2003.

FERREIRA, L. S. **Amor, sacrifício e lealdade: o donativo para o casamento de Catarina de Bragança e para a paz com a Holanda (Bahia 1661-1675)**. Dissertação (Mestrado em História)–Universidade Federal Fluminense, 2010.

FERREIRA, R. **África durante o comércio negreiro**. In: DICIONÁRIO da Escravidão e Liberdade. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

GELEDÉS. **A escravização dos africanos**. Disponível em: <https://www.geledes.org.br/escravizacao-de-africanos/>. Acesso em: 25 ago. 2022.

GREEN, T. **Pluralism, Violence and Empire: The Portuguese New Christians in the Atlantic World**. *Cosmopolitanism in the Portuguese-Speaking World*, Brill, 2017.

GREEN, T. **The rise of the trans-Atlantic slave trade in Western Africa, 1300–1589**. Cambridge U. Press, 2011.

GRUZINSKI, S. **Os mundos misturados da monarquia católica e outras *connected histories***. Rio de Janeiro: Topoi, 2001.

HALL, G. M. **Escravidão e etnias nas Américas**. Petrópolis: Vozes, 2017.

HAVIK, P. J.; NEWITT, M. (Eds.). **Creole Societies in the Portuguese Colonial Empire**. Cambridge Scholars Publishing, 2015.

HAWTHORNE, W. From Africa to Brazil: Culture, identity, and an Atlantic slave trade, 1600-1830. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 34, n. 67, p. 365-368, 2011.

HISTÓRIA DO RIO PARA TODOS. **1549 trafico de vidas e escravidão**. Disponível em: <https://historiadorioparatodos.com.br/timeline/1549-escravos-para-engenhos-trafico-de-vidas-e-negro-banto/>. Acesso em: 23 ago. 2022.

HOLANDA, S. B.; CAMPOS, P. M. **História geral da civilização brasileira**. São Paulo: Difusão Europeia de Livros, 1960.

HOWARD, C. V. A domesticação das mercadorias: estratégias Waiwai. In: ALBERT, B.; RAMOS, A. R. **Pacificando o branco: cosmologias do contato no norte-amazônico**. São Paulo: Ed. Unesp; Imprensa Oficial do Estado, 2002.

HUM HISTORIADOR. **Novas tentativas de relativizar os efeitos da escravidão africana na formação de sociedades contemporâneas da América**. Disponível em: <https://umhistoriador.wordpress.com/2016/01/15/novas-tentativas-de-relativizar-os-efeitos-da-escravidao-africana-na-formacao-de-sociedades-contemporaneas-da-america/>. Acesso em: 25 ago. 2022.



KANANOJA, K. As raízes africanas de uma doença brasileira: o banzo em Angola nos séculos XVII e XVIII. **Ponta de Lança**, São Cristóvão, v. 12, n. 23, jul./dez. 2018.

LAW, R. O. **The social history of a west african slaving "Port" 1727-1892**. Athens, OH: Ohio University Press, 2004.

LIMA, L. L. G. **Rebelião negra & abolicionismo**. Rio de Janeiro: Achiamé, 1981.

LOPES, G. **Negócio da Costa da Mina e o Comércio Atlântico tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)**. 2008. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

LOPES, G.; MENZ, M. M. M. População do Reino de Angola durante a era do tráfico de escravos: um exercício e estimativa e interpretação (C. 1700-1850). **Rev. hist.**, São Paulo, n. 177, 2018.

LOPES, G.; MENZ, M. M. Vestindo o escravismo: o comércio de têxteis e o Contrato de Angola (século XVIII). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 39, n. 80, 2019.

MACEDO, R. J. **História da África**. São Paulo: Contexto, 2015.

MACFARLEY, A. **História do casamento e do amor**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. p. 172.

MARINHA DE GUERRA PORTUGUESA. **Navios da Marinha Portuguesa** – século XVIII-XIX. Disponível em: <http://marinha-deguerraportuguesa.blogspot.com/2011/01/navios-da-marinha-guerra-portuguesa.html>. Acesso em: 03 ago. 2022.

MARQUESE, B. R. A dinâmica da escravidão no Brasil: resistência, tráfico negreiro e alforrias, séculos XVII a XIX. **Novos estudos CEBRAP [online]**, 2006, n. 74. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0101-33002006000100007>. Acesso em: 19 jan. 2022.

MARQUESE, B. R. Feitores do corpo, missionários da mentes: senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

MATOSSO, K. Q. **Ser escravo no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MEREDITH. M. **O destino da África**: cinco mil anos de riquezas, ganância e desafios. São Paulo: Zahar, 2017.

MILLER, C. J. O que nós sabemos sobre aqueles que vieram da África Central. In: HEYWOOND, M. L. (Org.). **Díaspóra negra no Brasil**. São Paulo: Contexto, 2008. p. 43.

N'DIAYE, T. **Genocídio Ocultado**. Lisboa: Gradiva, s/d.

NAUTICO. **Pontal**. Disponível em: <http://salvador-nautico.blogspot.com/2018/06/pontal.html>. Acesso em: 13 ago. 2022.

NAUTICURSO. **Descrição dos tipos de embarcações**. Disponível em: <https://www.nauticurso.com.br/embarcacoes.html>. Acesso em: 03 ago. 2022.

NETTO, R. C. A família ao avesso: “o viver de portas adentro” na comarca do Rio das Velhas no século XVIII. Fênix – **Revista de História e Estudos Culturais**. n. 8, 2008.

NEWITT, M. **The Portuguese in West Africa, 1415–1670**. DOI: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511779954>. Acesso em: 25 ago. 2022.

OSÓRIO, I. M. **Transporte de escravos no Atlântico: arqueação e mortalidade nos navios negreiros**. Disponível em: [https://ejihm2015.weebly.com/uploads/3/8/9/1/38911797/ines\\_osorio\\_ejihm\\_2015.pdf](https://ejihm2015.weebly.com/uploads/3/8/9/1/38911797/ines_osorio_ejihm_2015.pdf). Acesso em: 16 jul. 2021.

OSSENB, C. **Precursos da Exploração Botânica da América do Sul: Wilhelm Piso (1611-1678) e Georg Marcgrave (1610-1644)**. Disponível em: <https://www.redalyc.org/journal/443/44353205005/html/>. Acesso em: 19 jan. 2022.

PARÉS, L. N. (Org.). **Práticas religiosas na Costa da Mina: uma sistematização das fontes europeias pré-coloniais, 1600-1730**. Disponível em: <http://www.costadamina.ufba.br/>. Acesso em: 07 mar. 2021.

PARÉS, L. N. **Formação do Candomblé: história e ritual da nação Jeje na Bahia**. 2. ed. Campinas: UNICAMP, 2007.

PEDREIRA, Jorge M. Custos e Tendências Financeiras do Império Português, 1415-1822. In: BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (Dir.). **A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010. p. 53-91.

PIERONI, G. **Vadios, heréticos e bruxas**: os degradados portugueses no Brasil Colônia. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais)–Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1991.

PIRATAS E CORSÁRIOS PORTUGUESES. **Classificação dos navios a vela**. Disponível em: <https://piratasecorsarios.wixsite.com/piratas-e-corsarios>. Acesso em: 08 ago. 2022.

QUEIROZ, J. S. **Entre a permissão e a proibição**: conflitos entre africanos, capuchinhos italianos e a administração secular na Capitania de Pernambuco (1778-1797). 2018. Dissertação (Mestrado em História)–Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2018. f. 129. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/29639/1/DISSERTA%C3%87%C3%83O%20Josinaldo%20Sousa%20de%20Queiroz.pdf>. Acesso em: 28 maio 2021.

RAMOS, A. R. **Pacificando o branco**: cosmologias do contato no norte-amazônico. São Paulo: Ed. Unesp; Imprensa Oficial do Estado, 2002. p. 25-55.

REIS, J. J. Revolta Escrava. In: SCHWARCZ, M. L.; GOMES, F. (Orgs.). **Dicionário da escravidão e liberdade**. São Paulo, Companhia das Letras, 2018.

RIBEIRO, A. V. **“Perdas em trânsito”**: mortalidade escrava na travessia Atlântica. Disponível em: [http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308099903\\_ARQUIVO\\_texto\\_alexandre\\_ribeiro\\_junho\\_2011.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308099903_ARQUIVO_texto_alexandre_ribeiro_junho_2011.pdf). Acesso em: 27 ago. 2022.

RIBEIRO, P. S. “O papel do Estado segundo Thomas Hobbes”. **Brasil Escola**. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/sociologia/o-papel-estado-segundo-thomas-hobbes.htm>. Acesso em: 22 maio 2022.

ROCHA, J. N.; CORDEIRO, M. **Apresto e sucessos das Armadas na Índia**. Dissertação (Mestrado em História Marítima)–Universidade de Lisboa, Lisboa, 2016.

RODRIGUES, J. **De Costa a Costa**: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro para o Rio de Janeiro (1780-1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

RODRIGUES, J. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760 – c.1825. **Almanack**, Guarulhos, n. 05, p. 145-177, 2013.

SALLES, W. D. **Tempos de crise**: o império português, a crise açucareira, o tráfico de escravos e a Lei das Arqueações (1640-1695). 2014. 251 f. Dissertação (Mestrado em História)–Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Assis, 2014. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/110592>. Acesso em: 01 ago. 2022.

SALVADOR, J. G. **Os Magnatas do tráfico negreiro: séculos XVI e XVIII**. São Paulo: Pioneira, 1981.

SCHWARTZ, S. B. **Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835**. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 150.

SCHWARTZ, S. B. A historiografia dos primeiros tempos do Brasil moderno: tendências e desafios das duas últimas décadas. **História: Questões & Debates**, Curitiba, UFPR, n. 50, p. 175-216, jan./jun. 2009.

SCHWARTZ, S. B. **Burocracia e sociedade no Brasil colonial: o Tribunal Superior da Bahia e seus desembargadores, 1609-1751**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

SCOTT, A. S. V. **Famílias, formas de união e reprodução social no noroeste português (séculos XVIII e XIX)**. 6. ed. Guimarães: Editora NEPS – Universidade do Minho, 1999.

SILVA, C. A. Minas e jejes, ou escravos de “primeira reputação”: políticas africanas, tráfico negreiro e identidade étnica na Bahia do século XVIII. **Almanack** [online], n. 12, p. 6-33, 2016. DOI: <https://doi.org/10.1590/2236-463320161202>. Acesso em: 29 jul. 2022.

SILVA, M. C. G. **Rotas negreiras e comércio de africanos para o Maranhão colonial, 1755-1800**. Disponível em: <https://labhstc.paginas.ufsc.br/files/2013/04/Maria-Celeste-Gomes-da-Silva-texto.pdf>. Acesso em: 28 maio 2021.

SLAVE VOYAGE. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. Acesso em: 19 jan. 2022.

SOARES, L. C. **O ofício do Historiador**. Disponível em: <https://www.nataldasantigas.com.br/blog/dia-do=-historiador#:~:text=A%20função%20do%20historiador%20é,coloque%20numa%20posição%20de%20vilã>. Acesso em: 01 set. 2022.

SOUSA, C. F. G. Comerciantes de escravos em Pernambuco (c. 1660 – c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial. **CLIO: Revista de Pesquisa Histórica**, Recife (Online), v. 37, jul./dez. 2019.

SOUSA, D. S. **Da Costa da Mina para a Bahia: escravos e libertos africanos no tráfico de transatlântico c. 1750- c.1770**. Disponível em: <http://www.escravidaoeliberdade.com.br/site/images/Textos.6/danielesouza.pdf>. Acesso em: 28 maio 2021.

SOUZA, L. N. **Uma experiência pernambucana em Angola: o governo de João Fernandes Vieira, 1658 a 1661**. Dissertação (Mestrado em História)–Programa de Pós-Graduação em História, CFCH, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

STABEN, A. E. **Negócio dos escravos o comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759)**. 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2008.

THORNTON, J. K. **A África e os africanos na formação do mundo atlântico 1400-1700**. Tradução Marisa Rocha Mata. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

VELEZ, B. L. C. **Donatários e administração colonial: a Capitania de Itamaracá e a Casa de Cascais (1692-2763)**. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016.

VERGER, P. **Fluxo e Refluxo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2021.

VIEIRA, E. N. de L. **Administração colonial e sistema de ar-queações: comércio de escravos entre Costa da Mina e Angola para Pernambuco na metade do século XVIII**. Monografia (Licenciatura em História) – Unidade Acadêmica de História, Universidade Federal de Campina Grande, Campina Grande, PB, 2019.

VIEIRA, E. N. de L. **Humanizar ou burocratizar (?)**: arqueamento das embarcações empregadas no transporte de cativos de Angola e Costa da Mina para a capitania de Pernambuco em fins do século XVIII. In: ANPUH BRASIL – 31º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA. Rio de Janeiro. **Anais** [...]. 2021.

VICTORY YACHTS. **Dimensões lineares**. Disponível em: <https://www.victoryyachts.com.br/dicas/dimensoes-lineares/>. Acesso em: 13 ago. 2022.




# ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES

|                                                                                                                   |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| MAPA DA OCUPAÇÃO HOLANDESA NO BRASIL (1637-1644) .....                                                            | <b>43</b>  |
| QUANTIDADE DE AFRICANOS ESCRAVIZADOS EMBARCADOS E<br>DESEMBARCADOS NO SÉCULO XVII PARA A AMÉRICA PORTUGUESA ..... | <b>48</b>  |
| MAPA DE SATÉLITE DA REGIÃO DA COSTA DA MINA.....                                                                  | <b>90</b>  |
| MAPA DE LOCALIZAÇÃO DO CASTELO DE SÃO JOÃO DA MINA .....                                                          | <b>91</b>  |
| MAPA DAS SUB-REGIÕES DA COSTA DA MINA - SÉCULO XVIII .....                                                        | <b>91</b>  |
| REPRESENTAÇÃO DE UMA EMBARCAÇÃO DO TIPO GALERA.....                                                               | <b>99</b>  |
| REPRESENTAÇÃO DE UMA EMBARCAÇÃO DO TIPO SUMACA.....                                                               | <b>100</b> |
| REPRESENTAÇÃO DA EMBARCAÇÃO DO TIPO PATACHÓ.....                                                                  | <b>100</b> |
| CARTOGRAFIA DA AMÉRICA DO SUL COM DESTAQUE DA<br>REPRESENTAÇÃO DOS MONSTROS MARINHOS.....                         | <b>111</b> |
| REPRESENTAÇÃO DE UMA EMBARCAÇÃO .....                                                                             | <b>123</b> |
| REPRESENTAÇÃO DAS MEDIDAS DE UMA EMBARCAÇÃO.....                                                                  | <b>123</b> |
| REPRESENTAÇÃO DO FUNDO DE UM PORÃO DE UM NAVIO NEGREIRO (1835) .....                                              | <b>125</b> |
| MAPA DAS PRINCIPAIS ROTAS E QUANTITATIVOS DE TRANSPORTE<br>DE CATIVOS AFRICANOS - SÉCULOS XVIII E XIX .....       | <b>146</b> |
| MAPA DE REPRESENTAÇÃO DAS ROTAS COMERCIAIS DE CATIVOS.....                                                        | <b>148</b> |
| REPRESENTAÇÃO DE AFRICANO ORIUNDO DE ANGOLA .....                                                                 | <b>157</b> |
| REPRESENTAÇÃO DE AFRICANA ORIUNDA DA COSTA DA MINA.....                                                           | <b>158</b> |
| MAPA DOS TERRITÓRIOS DA REGIÃO DE ANGOLA.....                                                                     | <b>163</b> |
| REINOS DO CONGO E DE ANGOLA .....                                                                                 | <b>164</b> |



# ÍNDICE DE TABELAS



|                                                                                                                                                                 |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| QUANTIDADE DE AFRICANOS ESCRAVIZADOS EMBARCADOS POR NAÇÃO .....                                                                                                 | <b>47</b>  |
| VALORES DE PAGAMENTOS PELAS CAPITANIAS DA AMÉRICA PORTUGUESA<br>PARA A MANUTENÇÃO DA PAZ COM A HOLANDA E O DOTE DE CASAMENTO<br>DE CARLOS II DA INGLATERRA..... | <b>55</b>  |
| QUANTIDADE DE AFRICANOS ESCRAVIZADOS TRAZIDOS PARA A AMÉRICA<br>PORTUGUESA NO PERÍODO DE 1661-1684 .....                                                        | <b>60</b>  |
| TIPOS DE EMBARCAÇÕES DESTINADAS AO TRANSPORTE TRANSATLÂNTICO.....                                                                                               | <b>95</b>  |
| EMBARCAÇÕES EMPREGADAS NO TRANSPORTE DE ESCRAVIZADOS<br>ARQUEADAS NO PORTO DE RECIFE EM 1758.....                                                               | <b>101</b> |



## SOBRE O AUTOR



**ERYKLES NATANAEL DE LIMA VIEIRA** | Doutorando em História Social na linha de Escravidão e Invenção da Liberdade da Universidade Federal da Bahia. Mestre em História pela Universidade Federal de Campina Grande (2022). Especialista em Docência com ênfase em Educação Básica pelo Instituto Federal de Minas Gerais (2024). Graduado em História pela Universidade Federal de Campina Grande (2019), tem diploma em Técnico em Mineração, pelo Instituto Federal da Paraíba (2018). É membro do Grupo de Trabalho História da África da ANPUH-Brasil. Tem experiência na área de História, com ênfase na História da América Portuguesa, História da África e História da Ciência e Tecnologia e Patrimônio cultural. Atuando nos seguintes temas: História da África e História do Brasil: Escravidão Moderna, Comércio e Transporte de escravizados, Administração da América Portuguesa. História da Ciência e Tecnologia: Gênero, História das Mulheres e História das Mulheres Negras. Patrimônio Histórico: Patrimônio Cultural e Educação Patrimonial.

Formato *15x21 cm*  
Tipologia *Bookman Old Style/ Alegreya*  
Nº de Pág. *237*

Editora da Universidade Federal de Campina Grande- EDUFCG

