



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE  
CENTRO DE HUMANIDADES  
UNIDADE ACADÊMICA DE HISTÓRIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

ERYKLES NATANAEL DE LIMA VIEIRA

**O IMPÉRIO PORTUGUÊS E AS ARQUEAÇÕES EMPREGADAS NO  
TRANSPORTE DE ESCRAVIZADOS: DIÁSPORA NEGRA DE ANGOLA E  
COSTA DA MINA PARA PERNAMBUCO EM MEADOS DO SÉCULO XVIII**

Campina Grande - PB

2022

ERYKLES NATANAEL DE LIMA VIEIRA

**O IMPÉRIO PORTUGUÊS E AS ARQUEAÇÕES EMPREGADAS NO  
TRANSPORTE DE ESCRAVIZADOS: DIÁSPORA NEGRA DE ANGOLA E  
COSTA DA MINA PARA PERNAMBUCO EM MEADOS DO SÉCULO XVIII**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História (PPGH) da Universidade Federal de Campina Grande (UFCG), junto à Linha de Pesquisa História, Cultura e Identidades, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em História.

**Linha de pesquisa:** História, Cultura e Identidades.

**Orientadora:** Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Juciene Ricarte Apolinário

Campina Grande - PB

2022

V658i

Vieira, Erykles Natanael de Lima.

O império português e as arqueações empregadas no transporte de escravizados: diáspora negra de Angola e Costa da Mina para Pernambuco em meados do século XVIII / Erykles Natanael de Lima Vieira. – Campina Grande, 2023.

157 f. : il. color.

Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Humanidades, 2023.

"Orientação: Profa. Dra. Juciene Ricarte Apolinário".

Referências.

1. História do Brasil Colônia. 2. História da África. 3. Sistema de Arqueação. 4. Transporte de Africanos de Costa da Mina e Angola. 5. Transporte de Pessoas Escravizadas – século XVIII. 6. História, Cultura e Identidades. I. Apolinário, Juciene Ricarte. II. Título.

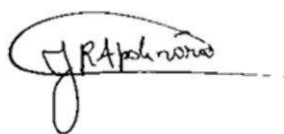
CDU 94(81:6).02/.03(043)

ERYKLES NATANAEL DE LIMA VIEIRA

**O IMPÉRIO PORTUGUÊS E AS ARQUEAÇÕES EMPREGADAS NO  
TRANSPORTE DE ESCRAVIZADOS: DIÁSPORA NEGRA DE ANGOLA E  
COSTA DA MINA PARA PERNAMBUCO EM MEADOS DO SÉCULO XVIII**

APROVADA EM: 30/Setembro/2022.

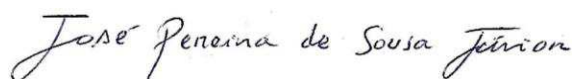
**BANCA EXAMINADORA**



Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> Juciene Ricarte Apolinário  
PPGH / Universidade Federal de Campina Grande  
Orientadora / Presidente da Banca.



Prof.<sup>a</sup>. Ph.D. Agata Bloch  
Polish Academy of Science – Polônia  
Examinador Externo.



Prof. Dr. José Pereira de Sousa Júnior  
PPGH / Universidade Federal de Campina Grande  
Examinador Interno.

---

Prof. Dr. Josinaldo Sousa de Queiroz  
UFPE / Universidade Federal de Pernambuco  
Examinador Externo – Suplente.

---

Prof. Dr. José Otávio Aguiar  
UFCG / Universidade Federal de Campina Grande  
Examinador Interno – Suplente.

## **Dedicatória**

Dedico este trabalho de dissertação de mestrado, aos meus queridos e amados avós, Antônia Maria de Lima e Sebastião Ricardo de Lima (*in memoriam*), que através dos seus relatos de suas memórias me fizeram buscar cada vez mais os conhecimentos históricos, em especial aqueles que envolviam a nossa ancestralidade negra africana.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por toda a sabedoria derramada pelo seu Santo Espírito, e fortaleza para conseguir concluir com êxito esse trabalho acadêmico.

Em especial quero agradecer aos meus pais, Rosângela de Lima e Edilson Silva Vieira, pelo apoio que me deram na dedicação à vida acadêmica e principalmente nos momentos mais difíceis. Agradeço a minha irmã Maria Emanuely de Lima Vieira e ao meu irmão Erweron Natan de Lima Vieira, pelo companheirismo e amabilidade no decorrer deste percurso.

Não poderia deixar de mencionar meus avós, Antônia Maria de Lima e Sebastião Ricardo de Lima (*in memoriam*). Assim como minhas tias e tios amados, Rosilene, Rosilda, Rosenilda e João Ricardo, pelo apoio que sempre me deram.

Quero agradecer de forma especial a minha orientadora, Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Juciene Ricarte Apolinário, que desde da minha graduação me orientando com tanta destreza e carinho. Assim também, como os membros desta banca de avaliação a Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Agata Bloch e o Prof. Dr. José Junior.

Agradeço aos meus grandes mestres, Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Rosilene Dias Montenegro, Prof. Dr. Iranilson Buriti, Prof. Dr. José Otávio Aguiar, Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Priscila Maria Weber, Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Marinalva Vilar, Prof. Dr. Luciano Queiroz e Prof. Dr. Luciano Mendonça de Lima, e demais professores que marcaram e marcam minha trajetória acadêmica.

Agradeço ao meu amigo e companheiro de mestrado, Prof. Me. Éverton Aragão que tanto me ajudou compartilhando visões, reflexões e conselhos. Assim como outros meus amigos historiadores e historiadoras: Mariana Angelino, Matheus Henrique da S. Alcântara, Roberta Araújo, Fábio Ronaldo, Raquel Guedes, Glaydes Veiga, Rafael Porto que estiveram e estão comigo nessa caminhada de resistência e amor à História.

“[...] Navio negreiro já era  
Agora quem manda é a galera  
Nessa cidade nação  
Cidadão, navio negreiro já era  
Agora quem manda é a galera  
Nessa cidade nação...”

**(Morais Moreira & Capinan, Cidadão)**

## RESUMO

Este trabalho visa problematizar as narrativas sobre o comércio de escravizados, especificamente os modos de preparação, transporte e acomodação dos homens, mulheres e crianças nas embarcações que vinham de Angola e Costa da Mina para a Capitania de Pernambuco em meados do século XVIII. Desde o centenário da abolição, em 1988, e com advento de novas epistemologias no campo da história, o debate sobre a escravização de homens e mulheres de origem africanas, vem ganhando folego, e se mostrando necessárias na retomada de histórias que resumem as violências sofridas pelos seres humanos no escravismo moderno. Pensar sobre a instituição da escravização negra é refletir todo arcabouço que instrumentalizava, o comércio de homens, mulheres e crianças africanas. Uma dessas instrumentalizações era eficiência e lucratividade deste comércio para coroa e mercadores que perpassava por uma legislação que ordenasse, primeiramente, a arquitetura e estrutura das embarcações; a acomodação dos sujeitos escravizados, a tripulação; os mantimentos para viagem e a travessia do Atlântico. Para tal, o Império Português em 1684 promulgou o Regulamento das Arqueações que deu base para a legislação do comércio de escravizados. Esta lei regulamentava a quantidade de pessoas escravizadas que poderiam ser transportadas, a partir da tonelagem das embarcações. Desta forma, a lei era um arcabouço jurídico para limitar a superlotação das embarcações, e conseqüentemente as possíveis mortes de homens e mulheres negras. A partir do uso das fontes disponibilizadas digitalmente pelo Arquivo Histórico Ultramarino Português, prescrutamos a prática no transporte de escravos e a legislação das arqueações. Para tanto, utilizamos o conceito de “estratégia” e “tática” postulados por Michel de Certeau (1988), a proposta por Jorge Larrosa (2002) em refletir sobre a “experiência” dos escravizados e também o conceito de “subalterno”, refletido por Agata Bloch (2022). Ao longo da pesquisa verificou-se diferenças e contradições no processo da implementação da legislação portuguesa acerca da arqueação.

Palavras-Chave: sistema de arqueação; transporte de africanos de Costa da Mina e Angola; transporte de pessoas escravizadas; século XVIII.



## ABSTRACT

This work aims to problematize the narratives about the slave trade, specifically the modes of preparation, transport and accommodation of men, women and children on the vessels that came from Angola and Costa da Mina to the Captaincy of Pernambuco in the mid-eighteenth century. Since the centenary of abolition, in 1988, and with the advent of new epistemologies in the field of history, the debate on the enslavement of men and women of African origin has been gaining momentum, and proving to be necessary in the resumption of stories that summarize the violence suffered by the Africans. human beings in modern slavery. To think about the institution of black enslavement is to reflect on the entire framework that instrumentalized the trade in African men, women and children. One of these instrumentalizations was the efficiency and profitability of this trade for the crown and merchants, which passed through legislation that ordered, firstly, the architecture and structure of vessels; the accommodation of enslaved subjects, the crew; provisions for travel and the crossing of the Atlantic. To this end, the Portuguese Empire in 1684 enacted the Regulation of Tonnage that provided the basis for the legislation on the slave trade. This law regulated the number of enslaved people that could be transported from the tonnage of the vessels. In this way, the law was a legal framework to limit the overcrowding of vessels and consequently the possible deaths of black men and women. From the use of sources made available digitally by the Arquivo Histórico Ultramarino Português, we scrutinized the practice in the transport of slaves and the legislation on tonnage. For that, we use the concept of "strategy" and "tactic" postulated by Michel de Certeau (1988), the proposal by Jorge Larrosa (2002) to reflect on the "experience" of the enslaved and also the concept of "subaltern", reflected in the by Agata Bloch (2022). Throughout the research, differences and contradictions were found in the process of implementing Portuguese legislation on tonnage.

**Keywords:** tonnage system, transport of Africans from Costa da Mina and Angola; transport of enslaved persons; XVIII century.

## Lista de Figuras:

Figura 1: Mapa da ocupação holandesa no Brasil (1637-1644).....	27
Figura 2:Quantidade de africanos escravizados embarcados por Nação.....	30
Figura 3:Quantidade de africanos escravizados embarcados e desembarcados no século XVII para a América Portuguesa.....	31
Figura 4: Quantidade de africanos escravizados trazidos para a América Portuguesa no período 1661-1684 .....	39
Figura 5: Mapa de satélite da região da Costa da Mina .....	59
Figura 6: Mapa de Localização do Castelo de São João da Mina.....	60
Figura 7: Mapa das sub-regiões da Costa da Mina - século XVIII .....	60
Figura 8: Representação de uma embarcação tipo Galera.....	66
Figura 9: Representação de uma embarcação tipo Sumaca.....	67
Figura 10: Representação de uma embarcação tipo Corveta.....	67
Figura 11: Representação embarcação tipo Patachó .....	68
Figura 12: Cartografia da América do Sul, em destaque para representação dos monstros marinhos .....	75
Figura 13: Representação de uma embarcação.....	84
Figura 14: Representação das medidas de uma embarcação .....	85
Figura 15: Representação fundo de um porão de um navio negreiro (1835).....	86
Figura 16: Mapa das principais rotas e quantitativos de transporte de cativos africanos - século XVIII - XIX.....	100
Figura 17: Mapa de representação das rotas comerciais de cativos .....	101
Figura 18: Representação de Africano oriundo de Angola .....	108
Figura 19: Representação de Africana Oriunda da Costa da Mina .....	108
Figura 20: Mapa dos territórios da região de Angola.....	112
Figura 21: Reino do Congo e Angola .....	113

## **Lista de tabelas**

Tabela 1: Tipos de embarcações destinadas ao transporte transatlântico.....	63
Tabela 2: Embarcações empregadas no transporte de escravizados arqueadas no porto de Recife em 1758.....	68

## Sumário

<i>INTRODUÇÃO</i> .....	<i>1</i>
<i>I CAPÍTULO AMÉRICA PORTUGUESA: CRISE, LEGISLAÇÃO E BUROCRATIZAÇÃO DO COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVIZADOS</i>	<i>20</i>
1.1 Portugueses as suas relações internacionais: acordos, lucros e cofres sem dinheiro .....	28
1.2 Lei das arqueações de 1684.....	41
<i>CAPÍTULO II TÁTICAS DE DESCUMPRIMENTO DA LEI DAS ARQUEAÇÕES NA CAPITANIA DE PERNAMBUCO, SÉCULO XVIII</i> .....	<i>53</i>
2.1 Táticas de descumprimento da Lei das Arqueações na Capitania De Pernambuco, Século XVIII.....	54
2.1.1 Africano sinônimo de escravizado .....	55
2.2 Embarcações utilizadas no transporte de escravizados.....	61
2.3 Operações de carregamento das embarcações .....	71
2.4 Aplicabilidade da lei das arqueações de 1684.....	77
<i>CAPÍTULO III PROBLEMATIZAÇÕES E SITUAÇÕES DOS CATIVOS NOS PROCESSOS DE TRANSPORTES TRANSATLÂNTICO RUMO AOS PORTOS DA AMÉRICA PORTUGUESA</i> .....	<i>94</i>
3.1 Liberdade e cativoiro .....	95
3.2 Costa da Mina e Angola, regiões de comércio luso-brasileiro.....	106
3.4 Acondicionamentos e transporte dos cativos nas embarcações .....	114
3.4 Experiência e subalternidade dos escravizados africanos.....	123
3.5 Contribuições da lei das Arqueações para a diminuição da mortalidade nas embarcações .....	137
<i>CONSIDERAÇÕES FINAIS</i> .....	<i>141</i>
<i>FONTES</i> .....	<i>148</i>
<i>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</i> .....	<i>149</i>

## INTRODUÇÃO

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<sup>1</sup>

Um trabalho historiográfico marca um ponto de vista do historiador que usa os mecanismos da operação historiográfica para lançar luz em discussões que muitas vezes são despercebidas, invisibilizadas, silenciadas, esquecida por grupos, pessoas ou mesmo a própria sociedade que não quer problematizá-las. O papel do historiador cita Piter Burke, “é fazer lembrar aquilo que a sociedade quer esquecer”<sup>2</sup>, mesmo sabendo que isso possa trazer desagradados, dor, sofrimento. A história como ciência tem poder e o dever de fazer, a partir das suas possibilidades epistemológicas, com que a sociedade reflita criticamente aspectos que se fazem normal, de falas que pregam ou reafirmam pensamentos, ideias, ações, conclusões que já foram experienciadas no passado e que legaram povos, etnias, civilizações, sociedades ao antagonismo.

Esse trabalho dissertativo busca lançar mais luz na 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.

No ano 1988, ano do centenário da assinatura da lei Aurea, a historiografia brasileira volta seu olhar com mais atenção para a problematização da escravização negra moderna, com quase 35 anos passados, com os avanços historiográficos e epistemológicos, de debate, investigação científica sobre o tema da escravização na América Portuguesa, faz-se necessário aprofundar mais nessa temática, não só para educarmos as nossas sociedades, mas também mitigarmos falas simplistas sobre a

---

<sup>1</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_CX.87. D. 07129.

<sup>2</sup> SOARES, L. C. O ofício do Historiador. Disponível em: <https://www.nataldasantigas.com.br/blog/dia-dohistoriador#:~:text=A%20função%20do%20historiador%20é,coloque%20numa%20posição%20de%20vilã>. Acesso em: 01/09/2022.

temática da escravização negra e os preconceitos raciais e sociais que são consequência daquele tempo histórico, que ainda ressoam no tempo presente, como por exemplo, pra quê falar da escravização negra? Se era os próprios africanos que há muitos anos antes da escravização moderna já escravizava seus semelhantes? Além de tirar toda a responsabilidade do debate racial, econômica e social, que legitimou toda escravização negra moderna impostas pelos europeus, em especial, os portugueses.

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

Com a citação inicial, através da narrativa deste documento, que não só os portugueses iam a África, neste caso 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 agora eram postos a submissão de homens brancos europeus. E a partir da captura destes 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, onde eram dados água para beber em quantidade calculado para ter o necessário a sobrevivência dos africanos cativos. Mas e se faltasse condições de mantimentos e água? E se, morresse mais africanos na travessia? Ou, se comprasse 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 essa escrita, pensando em algumas questões que envolvem os processos de travessia forçadas dos africanos para a América Portuguesa, mais especificamente os modos de preparações dos transportes para a travessia atlântica, acondicionamento dos homens, mulheres e crianças africanas nas embarcações que saiam 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 capitâneas, vamos descobrir como se dava a preparação, o transporte e o arcabouço administrativo e legislativo que estava por traz do comércio de escravizados de Angola e Costa da Mina, para Pernambuco.

Mas antes de adentrar ao tema de fato, a escrita do historiador é uma escrita que muitas vezes parte de uma insatisfação, um incomodo sobre o que está posto, e no meu caso, parte de uma 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. Jacques Le Goff fala que pode ser uma intersecção entre a parte psicológica e a parte da História, expressada através da Memória. Este trabalho, não é só uma contribuição para a Academia, faz parte de um processo de evidencição dos meus antepassados, muitas vezes silenciados, excluídos, esquecidos como autores da sua própria História. Este é um trabalho de uma memória afetiva de Erykles Natanael de Lima Vieira, com seus antepassados, portanto, é um estudo que surge para evidenciar uma narrativa do passado a partir de um questionamento ou insatisfação do indivíduo, que antes através de uma amnésia seja ela individual ou coletiva, como fala Le Goff, é voluntária ou involuntária, legou e ainda lega memória coletiva dos povos ou nações graves perturbações de identidades coletivas<sup>3</sup>, através das reminiscências dos fatos históricos.

Eu como negro, descendente de negro faço uso do meu lugar de fala, por mais que eu não tenha experienciado os grilhões, as malinhas e os libambos que meus antepassados africanos experienciaram, as reminiscências desse passado são sentidas por mim e por todos os afro-brasileiros negros e pretos nos dias atuais. Sobre a Escrita de si, Gilles Deleuze cita que:

O pintor não pinta sobre uma tela virgem, nem o escritor escreve sobre uma página branca, mas a página ou a tela estão já de tal maneira cobertas de clichês preexistentes, preestabelecidos, que é preciso de início apagar, limpar, laminar, mesmo estraçalhar para fazer passar uma corrente de ar, saída do caos, que nos traga a visão.<sup>4</sup>

Cresci ouvindo meu avô falando sobre a sua infância, de como havia crescido no sítio Vaca Brava na zona rural de Areia – Paraíba, Brasil. Município este que continha um dos maiores números de escravizados na Paraíba durante o século XIX. Meu avô se

---

<sup>3</sup> LE GOFF, J. História e Memória. Campinas, SP. UNICAMP. 2003, p.241.

<sup>4</sup> DELEUZE, G. Conversações. São Paulo: Ed. 34.1990/1992. p. 262.

chamava Sebastião Ricardo de Lima, foi registrado nascido no ano de 1929, era preto retinto de traços e pele fina, olhos meio puxados, era filho de Antônia Ricardo de Lima e Manuel Ricardo de Lima, era o segundo filho homem mais velho. Quando seu pai morreu ele passou a tomar de conta da sua casa, da sua mãe e de suas irmãs mais novas. Vovô trabalhava no Engenho de açúcar e cachaça na mesma região que morava, trabalhava, dizia ele, na produção e no carregamento das rapaduras para outras cidades da região do brejo paraibano, por volta dos anos 40 e 50 do século passado. Uma vida sofrida, mas que ele me falava de uma forma saudosista e de um amor, que fazia-me mergulhar com ele naquelas memórias e narrativas de um passado de dificuldade, mas também de saudade, de uma vida pacata de interior.

Foi nesse contexto também que comecei a fazer reflexões das histórias contadas pelo meu avô, com a disciplina de História que estudava no ensino básico e começou me chamar a atenção todo estudo que envolvia História da África e escravização negra moderna, pois eu percebia que aqueles conteúdos não estavam longe de mim, não estavam longe da minha história, da minha ancestralidade. Quando meu avô nasceu só havia feito 41 anos da abolição, ou seja, seu pai ou seu avô vivenciaram o processo de escravização e mesmo depois de 41 anos da abolição, meu avô ainda trabalhava em um engenho de açúcar e cachaça, na mesma região, mesma cidade onde houveram mais escravizados na Paraíba do século XIX. Desta forma, não tenho como dissociar este trabalho de um aspecto afetivo e emocional. Eu estou trazendo escritas e narrativas que fazem parte do meu passado e da minha ancestralidade. O carregar das tintas deste trabalho, terão muitos dos meus sentimentos sobre meu amado vovô, assim, como todos meus antepassados.

Quando entrei para a graduação em História na Universidade Federal de Campina Grande em 2016, mesmo sabendo dessa minha vivência com a história do negro no Brasil, no início do curso acabei me dedicando a História da Ciência e Tecnologia, principalmente, no estudo de gênero e história das mulheres, no qual ainda me dedico nos dias atuais junto ao Projeto Memória da Ciência e Tecnologia (UFCG/CNPq), no qual sou pesquisador. Mas durante a graduação tive contato com as disciplinas obrigatórias que sempre traziam os negros na História, como, Brasil Colônia, Brasil Império e Brasil República, assim como, também a cadeira de História da África no qual fui monitor em um semestre, foi neste momento que me decidi a estudar mais



profundamente a África e os africanos, me dediquei a leitura específica da História de Madagascar, apesar da pouca bibliografia em português.

No ano de 2018 recebi o convite da professora Dr.<sup>a</sup> Juciene Ricarte Apolinário para integrar o grupo de pesquisa Brasil Colonial Imperial (UFCG/CNPq), neste grupo tive acesso a curso de Paleografia e leituras específicas sobre América Portuguesa e Brasil Império, onde a professora me indicou documentos que eu poderia trabalhar na minha monografia, tratava-se de diversos documentos sobre o transporte de escravizados oriundos da Costa da Mina e Angola, para a Capitania de Pernambuco no século XVIII.

A partir da investigação para o trabalho monográfico, consegui fazer meu trabalho de conclusão de curso intitulado “Administração Colonial e Sistema de Arqueações: comércio de escravos entre Costa da Mina e Angola para Pernambuco na metade do século XVIII.” sob orientação da professora Dr.<sup>a</sup> 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. Esse trabalho de dissertação busca problematizar a legislação o transporte de africanos escravizados de Angola e Costa da Mina para Pernambuco; refletindo a implementação e transgressão das arqueações das embarcações empregadas no comércio de africanos escravizados dos portos originários até os destinatários; debatendo também nas condições aos quais os africanos eram expostos durante a travessia, o planejamento, compra dos cativos e travessia no atlântico; pensando nas experiências que estes escravizados estavam expostos, durante o transporte.

A escolha do espaço temporal, dois locais de saída de embarcações de pessoas escravizadas na África, Costa da Mina e Angola uma proposta de um diálogo, pois algumas embarcações que saíam de Angola as vezes faziam aportamentos em outros portos como o da Costa da Mina, o que poderia ser comum pois os portugueses traziam escravizados de outros portos da costa africana numa mesma viagem. Outro aspecto também sobre a escolha da Costa da Mina e Angola, dar-se em face, que até meados do século XVIII os escravizados vindo de África para Pernambuco vinham da Costa da Mina e depois foram substituídos por escravos oriundos de Angola. Como aconteceu no caso da capitania da Bahia, segundo Daniele dos Santos Sousa, apesar dessa capitania

receber muitos escravizados do centro africano saídos de Angola, ainda a Bahia recebeu até 1770 escravizados oriundos da Costa da Mina<sup>5</sup>. Já, segundo Maria Celeste Gomes da Silva, no caso da Capitania do Maranhão<sup>6</sup>, onde ela expõe que a maioria dos africanos escravizados trazidos para o Maranhão nos fins do XVIII eram da Senegâmbia e Costa da Mina, sendo esse último sobrepujado por Angola.

A escolha da capitania de Pernambuco como estudo dessa dissertação foi por entendermos que precisávamos adentrar mais profundamente nas documentações das arqueações, feitas naquele espaço territorial, mesmo tendo a possibilidade de abrirmos nosso espaço geográfico. Voltamos nosso olhar para esta capitania, a segunda maior Capitania do Norte a receber escravizados e uma das principais capitanias da América Portuguesa.

A escolha do espaço temporal dar-se também em face da documentação usada neste trabalho, que são registrados 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 faziam parte de um mundo ocidental ao qual se convencionou através de narrativas e explicações palpáveis para época que homens da pele negra, eram inferiores por natureza<sup>7</sup>. Como também na própria formação da lei das arqueações de 1684, que visava regulamentar este comércio.

Esse trabalho se insere nos estudos da linha 2 do programa de Pós-Graduação em História da UFCG, pelas relações que ele faz com estudo do cotidiano do transporte de escravizados, nas normas, regulamentos e imposições de leis, assim como a transgressões das mesmas e experiências dos escravizados nas embarcações. Observa-se também as trajetórias de homens, mulheres e crianças condicionadas à condição de bem material e de valor econômico agregado, daí parte uma análise antropológica e da psique humana, para entender como as convenções, convicções culturais e sociais viam

---

<sup>5</sup> 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 de maio de 2021.

<sup>6</sup> 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: 28 de maio de 2021.

<sup>7</sup> COSTA E SILVA, A. A manilha e o Libambo: a África e a escravidão de 1500 a 1700. 2º ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011.

o africano negro de forma diferente do europeu. Isso também, projetado em uma ideia de civilidade a partir do olhar europeu, que vai proporcionar como matéria final, um lucro desses modos de comércio da venda desses indivíduos.

Para nos ajudar em uma melhor análise, trabalharemos com o conceito de Estratégia e Tática formulada por Michel Certeau<sup>8</sup>, utilizaremos 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 serão problematizadas a partir das ações empregadas pelos contratantes e mercadores de escravizados, nas tentativas assertivas ou não em transgredir a lei vigente das arqueações das embarcações, tendendo um lucro com este comércio. O conceito de *Estratégia e Tática* nos será um norte ao pensar como esse elo mais “fraco”, o dos contratantes e mercadores, conseguia contrapor o império ultramarino português, que tinha na 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 [...]<sup>9</sup>

Quando a estrutura do governo português, começa a perceber que o comércio de escravizado não tem uma organização na sua estrutura, onde não existia um regulamento que fizesse com que o próprio império gerenciasse de forma efetiva o comércio, se pensou de forma estratégica, em uma forma de se colocar como agente regulador e tirar desse mercadejo um meio de lucrar, e tentar efetivamente uma racionalização do transporte de escravizados, para uma melhor lucratividade. Pois 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

---

<sup>8</sup> CERTEAU, M. de. *A Invenção do Cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 1998.

<sup>9</sup> *Ibidem*, p.99.

que vamos ver nos capítulos dessa dissertação, pois essa maneira ordenada do transporte era uma tentativa de retirada do lucro, em cima de uma racionalização econômica durante a travessia do atlântico.

Essas estratégias, formuladas não são recepcionadas de forma homogênea ou bom grado, pelo contrário, elas são recepcionadas com certa indignação e oposição. Frente a isso, como o poder por trás das estratégias, geralmente à alguma pessoa ou organismo de poder, onde não pode combatê-la de igual para igual, são formuladas assim táticas, modos empregados pelos indivíduos insatisfeitos contra as ações das estratégias, como no caso da lei das arqueações. São formulados alguns tipos de resistências e transgressões frente às estratégias afins de sobrepuja-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.”<sup>10</sup>

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, havia sido engessado com a lei das arqueações que colocavam barreiras e ordenamentos, como a listagem obrigatória de mantimentos e suprimentos para os mercadores e escravizados durante a viagem, como também, espaço para os escravizados respirarem e etc. Tudo isso era transgredido de forma quase constante, afim de reduzir os custos de ir a África e trazer os escravizados por um menor preço e maximizar os ganhos.

Outro conceito que vamos trabalhar nesse texto é o conceito de experiência, este foi um conceito que tive muita dificuldade de refletir, solicitei várias opiniões a diversos professores sobre o meu questionamento, pois era um conceito que eu precisava pensar sobre ele nesse texto, como trabalhar experiência desses escravizados se eu não estava lá para saber quais emoções eles esboçavam, se eles não deixaram registros escritos sobre o seu ponto de vista do que passaram na travessia do atlântico, ou o que eles sentiam durante o período de transporte. Mas para mim isso não deveria ser um empecilho, eu precisava tornar essa documentação dura, de dados numéricos, de

---

<sup>10</sup> Ibidem, p.100.

toneladas e medidas, em coisas que fossem palpáveis para entendermos em quais situações esses indivíduos africanos estavam expostos.

Em muitas dessas conversas, tive o prazer de debater com o professor Dr. Iranilson Burití (UFCG) que me fez recordar dos textos do professor espanhol de filosofia da educação Jorge Larrosa Bondía, que tanto li durante a graduação nas disciplinas de Educação. O filósofo em conferência na Universidade Estadual de Campinas, Campinas-SP, Brasil, reflete sobre o que é *experiência*, que segundo ele, “é aquilo que nos toca, que nos acontece, o que nos passa”<sup>11</sup>. Esse foi o lastro que eu precisava para compreender como foram as experiências desses escravizados, por mais que não houvesse uma escrita direta sobre os seus reais sentimentos, angústias, aflições e dores, toda narrativa dos ofícios sobre os maus-tratos, as más condições de transporte e de sobrevivência, se elas não forem levadas em consideração como esses escravizados africanos absolviam esse cárcere, podemos cair mais uma vez na coisificação destes indivíduos, que nesta mesma época passada, diziam não terem sentimentos e emoções.

Outro conceito que trazemos para nossa escrita dissertativa é o conceito de *subalternos*, pensado por Agata Bloch, a autora faz um estudo profundo da epistimologia 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.<sup>12</sup>

Nota-se que o escravizado está no grupo de subalternos, que é caracterizado por todos notadamente citado acima, como aqueles indivíduos pertencentes a esse grupo de *subalternos*, na maioria das vezes, não tinham a capacidade de ascenderem ao poder, nem terem 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.

---

<sup>11</sup> BONDÍA, J. L. Notas sobre a experiência e o saber da experiência. Revista brasileira de educação. Campinas N.19, 2002, p.20-169.

<sup>12</sup> BLOCH, A. Livres e escravizados. As Vozes dos Subalternos na História do Império Colonial Português na perspectiva de redes, 2022, p. 26.

No tocante à historiografia negra, pouco se produzia, para além de quantitativo da análise marxista, isso começa a mudar nos fins dos anos 70, como observa Thornton, em *A África e os africanos na formação do mundo atlântico*<sup>13</sup>, é o momento em que os franceses, em especial Fernand Braudel volta o seu olhar para a África 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”<sup>14</sup>. Outros autores pesquisaram o atlântico como Pierre e Huguette Chaunu, Frédéric Mauro, Vitoriano Magalhães-Godinho, mas segundo o autor, era muito difícil para eles falarem da África Atlântica, pois eles ainda analisavam a partir do olhar europeu, por isso não havia uma profundidade nas suas obras. Apesar desse distanciamento, eles contribuíram com seus estudos, foram de certo modo pioneiros ao falar de África. Estes estudos, observaram as questões de comércio de escravizados, o autor também traz um estudo concatenado, mostrando as influências culturais e sociais que havia nessa relação África e os outros continentes no que tange o comércio de escravizados e o desenvolvimento mundial, chamando a atenção para os fatores econômicos, sociais e culturais do mundo atlântico e a inter-relações entre estes aspectos. Ele abarca um estudo de longa duração, de 500 anos de formação desse atlântico.

Em relação ao Brasil, a influência da abertura dos paradigmas foi importante para os questionamentos das fontes, mas em relação à escravidão, a temática só se apresenta, como cita Rodrigues, *De Costa a Costa*<sup>15</sup>, quando se completa o centenário da abolição em 1988, foi quando os historiadores voltaram seu olhar para todo processo de escravização, com a culminância nos 500 anos do *Achamento* do Brasil. Do final dos anos 80 até os anos 2000 houve uma larga produção historiográfica que abrangia 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 em 1780 e 1860. O autor se debruça nas relações a partir do viés da história social. Resultado de sua tese de doutorado, esse livro se

---

<sup>13</sup> THORNTON, J. K. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico 1400-1700* tradução, Marisa, Rocha Mata, Rio de Janeiro, Elsevier, 2004.

<sup>14</sup> *Ibidem*, p.41-42.

<sup>15</sup> 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.

apresenta como um novo olhar para compreender tais relações, como elas são mais amalgamáveis do que se imaginava.

Mas essas mudanças historiográficas dar-se pela necessidade de uma modernização da própria historiografia, diante dos novos questionamentos que precisavam ser abordados. Isso não foi diferente com esta temática, os estudos que já haviam sendo feitos anteriormente, mas ainda não havia sido pensado a partir de outras perspectivas, que não fosse a marxista ou 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*, quando observa que “As suas pesquisas deram uma nova orientação e impulsão para os historiadores voltarem, com um novo enfoque, para os textos clássicos.”<sup>16</sup>, de fato, precisavam-se voltar mais uma vez a essas observações já que haviam 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.

Jaime Rodrigues em *Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760 –c.1825*<sup>17</sup>, 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, mobilidade dos navios e registro de cativos. Apesar de ser um estudo breve, parece que é um aperfeiçoamento da sua tese, mas traz 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 no marinheiro que estava exposto aquelas condições de meses de viagem. Esse objeto passou a ser da história social e também da história cultural, neste sentido, essa divisão entre história social e história cultural não se apresenta como antagônicas nos estudos desta temática, mas complementares.

---

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> RODRIGUES, J. *Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760 – c.1825*. Almanack. Guarulhos, n.05, 2013. p.145-177.

As influências sofridas pelos africanistas e brasilianistas que estudavam o tema da escravização moderna, não eram só brasileiros ou europeus, mas passava-se muito pela influência dos estudiosos estadunidenses que também inovaram no método e na perspectiva de análise dos objetos de pesquisa, chamando-o essa metodologia e abordagem de escravismo moderno, muito influenciado pelo olhar antropológico e da não *coisificação* do negro, de um não estereótipo de negro passivo, mas sim, um sujeito ativo na construção histórica. Levando em consideração o papel social do negro, para além da sua contribuição econômica e de um ser servil, mas um ator que é pensante. Perguntas foram levantadas neste sentido, pontua Josinaldo S. Queiroz, como “O que os escravos pensavam?”, “quais suas intenções?”<sup>18</sup>. 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”<sup>19</sup>. De fato, e principalmente com as mulheres, como cita Rangel Netto 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 sócio jurídica de escrava para forra.<sup>20</sup>

Quebrar com a ideia de um escravo ingênuo, que era passivo na mão dos seus senhores, comerciante de escravos, ou nas próprias relações entre comerciantes e africanos em África, parece importante que apesar de muitos estudos, como por exemplo, o de *Ser escravo no Brasil* de Katia M. Matoso, onde a autora mostra às diversas faces da resistência negra a escravização<sup>21</sup>, assim como o *Rebelião Negra e Abolicionismo* de Lana Lage Gama de Lima, onde também mostra as diversas faces da luta do negro pela liberdade<sup>22</sup>. 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 relações negociáveis com

---

<sup>18</sup> 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 de maio de 2021.

<sup>19</sup>COSTA, I. D. N.; SLENES, R.W.; SCHWARTZ, S. B. A Família escrava em Lorena (1808). Estudos Econômicos. 17(2), maio/ago. 1987. P. 257.

<sup>20</sup> NETTO, R. C. Um em casa de outro: concubinato, família e mestiçagem na comarca do Rio das Velhas (1720-1780). São Paulo: Annablume. 2008.

<sup>21</sup> MATOSO, K.Q. Ser escravo no Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1982.

<sup>22</sup> LIMA, L. L. G. Rebelião Negra & Abolicionismo. Achiamé, Rio de Janeiro, 1981.



a classe senhorial.”<sup>23</sup> 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 dispendo de táticas e estratégias que estavam ao seu alcance.<sup>24</sup>

Havia, portanto, uma relação de dependência entre os cativos e senhores, escravizados e comerciantes, africanos escravizados e reis africanos, por isso é impensável, mesmo que haja teorias e discurso neste sentido, que mostre 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”.<sup>25</sup>

Essas faces ficam evidente, quando tomamos por base o estudo desenvolvido por Alberto Costa e Silva em *A manilha e o libambo* onde 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 deu as relações comerciais entre europeus e alguns reis africanos<sup>26</sup>, o que demonstra a dinâmica que havia entre os povos, isso possivelmente levou os portugueses influenciarem a política interna das regiões onde estavam. O autor mostra influência dos clãs na política do Congo e dar o exemplo de Dona Ana que reinava em Nkondo e Dona Silvana que tinha sua corte em Luvota, e o autor cita de 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, práticas que era impensável efetivamente na Europa.

Eram os mesmos clãs e reinos que iam à caça dos negros nos interiores de

---

<sup>23</sup> QUEIROZ, J. S. Op. Cit. p. 15.

<sup>24</sup> Ibidem.

<sup>25</sup> APOLINÁRIO, J. R. Escravidão negra no Tocantins Colonial. Vivências escravistas em Arraias (1739-1800). 2. Ed. Goiânia: Kelps, 2007, p. 34.

<sup>26</sup> Silva, C. A. A África atlântica, ao sul do Equador. In: \_\_\_\_\_. *A manilha e o Libambo: a África e a escravidão de 1500 a 1700*. 2º ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011.

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 dar 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.”<sup>27</sup> Muitas vezes eram capturados por guerras que eram provocadas só para esse objetivo, tinham 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 penetrarem e exercerem influências nos clãs e reinos africanos.

Mas pensar em escravização não era um fato da modernidade, mas por que o negro era escravizado e não o branco? Quais eram os fatores que “favorecia” o negro a ser escravizado? Esse é um debate que muitos historiadores e antropólogos têm atentado há algum tempo. De observar que a construção do negro sinônimo de escravizado foi uma construção que perpassa uma grande trajetória de escravização negra, não só restrito ao continente africano, mas também em sociedades europeias, principalmente, na antiguidade e é o que o autor, também vai observar em seu capítulo *Escravo igual a negro*<sup>28</sup>, quando ele vai trazer ao debate o homem branco como escravo e como depois do cristianismo ele vai chancelar 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 - amaldiçoada por Noé, então, esses descendentes 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.”<sup>29</sup>. Isto foi apropriado pelos europeus no século XV, para justificar um modelo de escravidão moderna e conquista de territórios na África. Importante salientar, que como reafirma o autor, de uma confirmação de David Eltis, que na Europa havia mão de obra que poderia ser empregada nas colônias das Américas, o que não se tinham

---

<sup>27</sup>Ibidem, p.835.

<sup>28</sup> COSTA E SILVA, A. *Escravo é igual a negro*. In: \_\_\_\_\_. *A manilha e o Libambo: a África e a escravidão de 1500 a 1700*. 2º ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011.

<sup>29</sup> Ibidem, p.850.

eram pessoas disponíveis para vim para esses novos territórios, mesmo dando concessão de terras, como as Sesmarias posteriormente.

Isso levou ao decréscimo populacional, onde eram capturados os negros para serem feitos escravizados, como mostra Maximiliano Menz & Gustavo Acioli Lopes (2018) em *A população do reino de Angola durante a era do tráfico de escravos: um exercício de estimativa e interpretação (c. 1700-1850)*, os autores refletiram no estudo sobre o reino de Angola, como as cifras demográficas estavam relacionadas ao comércio e tráfico de escravos 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.<sup>30</sup>

Essas relações comerciais feitas por Portugal não só se restringiam aos escravizados, haviam 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 com nos estudos de Gustavo Acioli Lopes, em *Negócio da Costa da Mina e o Comércio Atlântico tabaco, açúcar, ouro e tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760)* onde 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.<sup>31</sup>

O Gustavo Lopes vai buscar pensar sobre o “tráfico bipolar”, que segundo o autor, era os principais portos de onde saíam diversos gêneros comerciais, principalmente, a mão de obra compulsória de africanos para Pernambuco, que seria os portos de Angola e Costa da Mina. Nisto o autor vai refutar a tese de uma simples bipolaridade, mas vai afirmar que os mecanismos comerciais que atravessava essas concepções generalistas:

---

<sup>30</sup> 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.p.25.

<sup>31</sup> LOPES, G. *Negócio da Costa da Mina e o Comércio Atlântico tabaco, açúcar, ouro e tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760)*. 2008. Tese (Tese em História) – Programa de Pós-Graduação Em História Econômica, Universidade de São Paulo, São Paulo. p.206.

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.<sup>32</sup>

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 do ouro, marfim e escravizados, um dos gêneros que toma dianteira na relação comercial entre África e Ocidente é o tecido, não era feito em ouro e prata e eram esses tecidos que vestiam os soldados dos sertões africanos, onde:

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<sup>33</sup>

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* vai observar, principalmente no capítulo *experiência ao sul-atlânticos*, onde o autor demonstra essa dinâmica no uso da mandioca na alimentação dos cativos, e o uso da banana de origem africana difundida pelo 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.<sup>34</sup>

O trabalho de Suely Creusa Cordeiro de Almeida em *Rotas Atlânticas: O comércio de escravos entre Pernambuco e a Costa da Mina (c.1724–c.1752)*; nesse trabalho a autora irá pensar como se davam as contratações na comercialização dos escravizados pela companhia de comércio Pernambuco-Paraíba, a autora explicita passo a passo de como eram vendidos os escravizados que chegavam a Praça de Pernambuco e como o sistema burocrático fiscalizava a comercialização, isso se passava por “pagar os direitos alfandegários conforme o caso, conduzi-los aos abrigos/quarentenas para as primeiras providências.”<sup>35</sup> A autora faz um relato rápido sobre a historicidade desse

---

<sup>32</sup> Ibidem.

<sup>33</sup> 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, nº 80, 2019.p. 6.

<sup>34</sup> ALENCASTRO, L. F. *O trato dos Viventes*. São Paulo, Companhia das Letras, 2000. P.135.

<sup>35</sup> ALMEIDA, S. C. C.; SOUSA, J. R. O Comércio de Almas: As rotas entre Pernambuco e costa da África-1774/1787. *Ultramares*, nº 3, jan-jul 2013.

comércio de escravo entre África e Pernambuco, mostrando como era feita a compra e troca de diversos produtos por cativos e outros gêneros. Começava-se:

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>36</sup>

Outro estudo de importante lastro para esse trabalho é o da professora Ágata Bloch em *Livres e escravizados*, a autora, em seu capítulo 3, mais especificadamente o tópico 3.1, onde ela fala sobre a *imagem dos portugueses sobre seu próprio império*, 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”.<sup>37</sup>

Em seu capítulo 4 Ágata Bloch fala sobre a importância da circulação de cartas e a autora mostra que essas correspondências entre a corte e o rei, ficaram mais forte a partir do reino de João V. Essas cartas eram requerimentos, petições, consultas, avisos e ofícios, este último que é o tipo de fonte analisada nesta dissertação. Tinham os mais diferentes objetivos de informar, solicitar e pedir algo ao rei. “O rápido aumento do número de petições e cartas enviadas coincidiu com o aumento geral de correspondências no que compete ao Império português.”<sup>38</sup> fez com que essas cartas comessem a ser endereçadas ao sistema burocrático português, mas eram endereçadas em quase toda sua totalidade ao Rei, desta 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

---

<sup>36</sup> 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, p.11.

<sup>37</sup> BLOCH, A. Livres e escravizados. As Vozes dos Subalternos na História do Império Colonial Português na perspectiva de redes, 2022, p. 96.

<sup>38</sup> Ibidem, p.187.

Estado na vida dos seus súbditos, 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.<sup>39</sup>

Vê-se no texto da autora que havia uma forma diferente do 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 nomeando-os para cargos oficiais. “o que mostra a forma como o Monarca moldava a dinâmica da administração brasileira que estava em constante evolução.”<sup>40</sup> Mas para além disso, a autora mostra a independência da sociedade colonial em defesa dos seus anseios.

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>41</sup>

Já no tocante do processo da pesquisa privilegiamos documentos manuscritos do Arquivo Histórico Ultramarino que foi organizado em forma de coleção, produzido um catálogo e disponibilizado as imagens em suporte DVD como produto final do Projeto Nacional Catálogo Geral dos Manuscritos Avulsos, e em Códices Referentes à Escravidão Negra no Brasil Existentes no Arquivo Histórico Ultramarino, que tem como organizadora da edição a historiadora Juciene Ricarte Apolinário (2016). Exemplo de caixas com dezenas de processos jurídicos administrativos sobre a temática em destaque:

- AHU\_CU\_014, Cx. 3
- AHU\_CU\_014, Cx. 7
- AHU\_CU\_015, Cx. 20
- AHU\_CU\_CONSULTAS MISTAS, Códice 16
- AHU\_CU\_CONSULTAS MISTAS, Códice 17

São Ofícios e consultas inéditos do Conselho Ultramarino Português da segunda metade do século XVIII, que descrevem pormenorizadamente procedimentos ilegais de comerciantes negreiros que atracavam no porto de Recife, na capitania de Pernambuco.

---

<sup>39</sup> \_\_\_\_\_ . p. 188 apud Martin Almbjär, “The Problem with Early-Modern Petitions: Safety Value or Powder Keg?”, *European Review of History* 2019, Vol. 26, No. 6, p. 1013–1039.

<sup>40</sup> BLOCH, A. Op. Cit. p. 189.

<sup>41</sup> *Ibidem*, p.190.

São narrativas do Governador da Capitania que discrevem 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 mulheres africanas, que eram 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 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.”<sup>42</sup>

---

<sup>42</sup> HOWARD, Catherine V. A domesticação das mercadorias: estratégias Waiwai. In: ALBERT, Bruce; RAMOS, Alcida Rita. Pacificando o branco: cosmologias do contato no norte-amazônico. São Paulo: Ed. Unesp; Imprensa Oficial do Estado, 2002. p.25-55.

## I CAPÍTULO

### AMÉRICA PORTUGUESA: CRISE, LEGISLAÇÃO E BUROCRATIZAÇÃO DO COMÉRCIO DE 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.*

*Navio Negroiro, Castro Alves*

As últimas atualizações sobre as estimativas de homens e mulheres africanos escravizados tirados de seus territórios para as Américas, segundo o site *Slavery Voyages*<sup>43</sup>, são 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, é nesse contexto que vamos começar a pensar o início do comércio de escravizados. Afirmacões negacionistas, atualmente, da extrema direita tentam culpabilizar os próprios africanos pelos processos contínuos de cativos humanos na África. O que me proponho estudar é precisamente um dos aspectos do comércio de africanos feitos cativos, mais especificadamente o transporte naval destes indivíduos, que eram sujeitados as mais diversas situações. Serão problematizados os elevados números de africanos, que não resistiam às condições de transporte da diáspora negro-africana no decorrer deste trabalho.

Não obstante, foi pelos povos que viam no comércio de africanos cativos, um meio de legitimar tal processo através de narrativas históricas, sociais, econômicas e religiosas. A sofisticação por traz 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, é sentido nos dias atuais seja em África, ou nos continentes onde se experienciou a escravização através dos descendentes destes cativos. No continente africano podemos observar que as consequências da exploração não só se deram no âmbito territorial, mas também nos aspectos sociais e culturais. Onde podemos observar até nos dias atuais o fortalecimento do estigma do preconceito racial contra os africanos, e os seus

---

<sup>43</sup> The Slave Voyage. Disponível em: <<https://www.slavevoyages.org/>>. Acesso: 19/01/2022.



descendentes, como por exemplo, no Brasil e em outros países das Américas em maior ou menor grau.

Os portugueses incentivavam guerras tribais em algumas tribos africanas, afim de ter espólio como consequência. Como cita Alberto da Costa e Silva, quando fala 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.

Desta forma, os europeus procuravam fazer alianças com os líderes mais fortes e reinos que se localizavam na costa atlântica da África, para terem escravizados para levarem as 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 de tão célere por parte do Reino de Portugal, que já nas primeiras expedições não tinham encontrado nenhum metal precioso, ou outro motivo mercantilista que o 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. Observamos a possível falta de interesse por parte da coroa portuguesa também, quando olhamos para a própria administração das novas terras da América Portuguesa, essa administração local das terras fora transferida para terceiros, como o exemplo, as Capitanias Hereditárias e também a exploração da terra com as Sesmarias, por parte dos Sesmeiros.

Isso não estava somente circunscrito a 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 monopólio dos serviços e bens produzidos no território controlados por eles.

O fato da não observância direta de Portugal no que concerne a administração local, pode ter sido um dos fatores que desencadearam o comércio de escravizados sem nenhuma normativa. Pois, como no exemplo das Capitanias Hereditárias, quem tinha jurisdição local para julgar e/ou nomear agentes públicos locais, segundo a Carta de Doação, eram os capitães donatários que tinham de além desses deveres, tinham de fazer valer a Justiça no território da Capitania, isto, dava direitos e privilégios aos

donatários, inclusive de fazer leis locais a partir da realidade da Capitania, como mostra a Luciana de Carvalho Barbalho Velez quando cita a experiência da implementação de leis fiscais na Capitania de Itamaracá:

a legislação não ficou estáticas, 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.<sup>44</sup>

Com isso podemos inferir que diversas outras legislações eram feitas, modificadas e adaptadas perante a realidade vivenciada nas capitanias. Observa-se, que foi neste momento histórico de exploração desses 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 nessas terras residiam ou detinham posse<sup>45</sup>.

O processo de aparelhamento burocrático português poderia perpassar por diversas instâncias jurídicas, cíveis e administrativas, como a formação de Conselhos, Secretarias, Ouvidorias, Tribunais, entre outros que poderiam ser observados no controle da administração real pela Corte, onde muitas das vezes, o rei só tinha o conhecimento de alguns ordenamentos, regulamentos ou leis somente na hora de assinar tais documentos, ou muitas vezes possivelmente nem tinha conhecimento, pois poderia o rei só assinar documentos elaborados por tais estruturas administrativas do reino, afirma Maria Fernanda Baptiste Bicalho<sup>46</sup>. O Stuart Schwartz, exemplifica como era regido 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

---

<sup>44</sup> VELEZ, B. L. C. Donatários e administração colonial: a Capitania de Itamaracá e a Casa de Cascais (1692-2763) Tese (doutorado) Universidade Federal Fluminense. Niterói - RJ. 2016. pp.205.

<sup>45</sup> A relatos que havia 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 mais morava em Portugal, onde morreu sem pôr os pés no Brasil.

<sup>46</sup> 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.

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.<sup>47</sup>

Nota-se que a estrutura administrativa do aparelhamento português, poderia conter pessoas que não tinham a capacitação adequada para manterem-se nos determinados quadros. Soma-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 integrarem conselhos, secretarias, alfandegas, entre outros. Com isso, podemos inferir também que, não era distante a relação tênue entre o aparelhamento burocrático com a corrupção, pois, com essas trocas de favores poderiam haver pedidos escusos tanto da parte do Capitão Donatário, como também daqueles indicados por ele para compor essas instâncias administrativas. Lembremos que neste sentido, que no caso da administração real 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 ser forçado a utilizar de seu lugar administrativo em favor dos seus “padrinhos”. Principalmente a elite colonial, que, poderiam forçar esses indivíduos administrarem segundo interesses próprios ou de terceiros.

Posta essas reflexões, me detenho a voltar ao conteúdo central desse capítulo, as leis e ordenamentos sobre o comércio de escravizados. Se levarmos em consideração isso exposto até este momento, os ordenamentos, regulamento e leis poderiam ser feitos para beneficiarem pessoas ou grupos sociais que precisariam de respaldo jurídico e legislativo para exercer determinadas atividades comerciais, como a compra, transporte e venda de escravizados na América Portuguesa.

O transporte de escravizados, assim como toda instituição escravista não fora regulamentada quando se iniciou essa prática comercial, entre os territórios ultramarino portugueses e territórios africanos. Isto poderia ter favorecido o comércio dos mais

---

<sup>47</sup> 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. p. 23.

diversos gêneros, inclusive de escravizados sem regulamentação 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, favoreceu os conflitos internos entre etnias na África.

A partir dos relatos que eram direcionados a coroa, através de reclamações que relatavam como se praticava este tipo de comércio desorientado e desorganizado, onde cada território ultramarino poderia ter uma legislação, ou no caso da América Portuguesa, onde cada capitania poderia ter um ordenamento diferente, utilizando tal justificativa de não haver uma normativa do reino; começaram estes a pensar como poderiam organizar o comércio de escravizados, onde todo império português estivesse sob um único ordenamento jurídico e que beneficiasse a coroa.

Mas as tais insatisfações não estavam só na superficialidade da comercialização e não só se restringia a instituição da escravização negra, pelo contrário, toda 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 no século XIV e XV, onde 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 que todos os conflitos internos com a crise da dinastia de 1383-1385<sup>48</sup> terem terminados. Mas esse tempo de bonança e prosperidade poderia chegar ao fim, pois no período de “1590 a 1607 que 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.”<sup>49</sup> O que poderia inferir que Portugal não conseguia, de tal modo como nos séculos anteriores, desenvolver mais técnicas de construção de navios para impulsionar o comércio de especiarias.

O 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 Oceano Índico para chegar as Índias, juntamente com a imprevisibilidade meteorológica. Mesmo Portugal tendo conquistado territórios ao

---

<sup>48</sup> 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 D. João irmão ilegítimo de Fernando, que se tornou rei João I de Portugal.

<sup>49</sup> CORDEIRO, J. U.R.M. Apresto e sucessos das Armadas na Índia. Dissertação (Mestrado) Universidade de Lisboa, Lisboa, 2016. p. 62.

longo da costa ocidental e oriental da África, como Angola e Moçambique, onde as embarcações poderiam fazer parada nestes territórios em caso de tempestades ou para o reabastecimento de mantimentos e provimentos, ainda assim era dispendiosa a viagem e poderia durar meses da partida até a volta para Portugal; outro fator era dificuldade tecnológica, por mais que se tivessem desenvolvido técnicas e aperfeiçoamento durante as Grandes Navegações, como a cartografia náutica, o astrolábio e bússola tais técnicas e aperfeiçoamento, desenvolvida na Escola de Sagres, não davam conta de tornar as viagens mais seguras e rápidas, mesmo com essas técnicas utilizadas nas fabricações das embarcações ainda permaneciam a mesma desde o século XV; e por fim e não menos importante, o conflito com a Holanda, a guerra luso-holandesa.<sup>50</sup> Portugal nesta guerra, perdeu algumas possessões de terras no Oriente, o que afetou diretamente o comércio de especiarias, que já estava muito dificultoso, pelos altos custos de manutenções e retornos lucrativos.<sup>51</sup>

Até 1580 Portugal tinha uma relação estreita e cordial com os holandeses, foram eles que começaram desenvolver técnicas para o refino do açúcar, pois os holandeses já tinham conhecimento da planta que era comercializada do sudoeste asiático para Europa. Desta forma, Portugal foi beneficiada com estas novas técnicas de refino, plantação e comercialização do açúcar desenvolvidas pelos holandeses que posteriormente os próprios neerlandeses investiram em alguns engenhos na América Portuguesa onde visavam ter maior lucratividade com a atividade comercial desempenhada no território<sup>52</sup>. Essa relação começou a mudar quando em 1580, após uma crise sucessória em Portugal quando chegou ao fim a dinastia de Avis e começou a dinastia Filipina. Com o Rei Filipe II da Espanha, a União Ibérica estava formada,

---

<sup>50</sup> Ibidem.

<sup>51</sup> 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 que 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, Jorge M. Custos e Tendências Financeiras do Império Português, 1415-1822. In: Francisco Bethencourt & Diogo Ramada Curto (dir.). A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800. Lisboa: Edições 70, pp. 53-91, 2010

<sup>52</sup> HOLANDA, Sérgio Buarque; CAMPOS, Pedro Moacir. História geral da civilização brasileira. São Paulo, Difusão Europeia de Livros. 1960. p. 236.

Portugal e Espanha tinham o mesmo rei, os mesmos interesses reais e consequentemente as mesmas querelas.

Portugal dentro da União Ibérica toma pra si, os conflitos que antes era 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 da dinastia dos Habsburgos da região sul dos Países Baixos, essa região era dominada pelos holandeses católicos e desta forma, era protegida pela Espanha e Portugal, através da União Ibérica, que tinha como o rei Felipe II pertencente à família dos Habsburgos. Abre-se então uma crise política em todo império, pois as boas relações que Portugal antes tinham com os holandeses acabou ficando difícil por conta desse conflito, que vai originar a guerra luso-holandesa. Esse conflito acarretaria para o Brasil alguns ataques desferidos e a ocupação da capital Salvador pelos holandeses em 1624-1625.

Essa crise política como, Wesley Dartagnan Salles<sup>53</sup> cita, vai desencadear 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 capitâneas hereditárias tinha um grande valor simbólico e principalmente econômico para a América Portuguesa. Era na capitania de Pernambuco que estavam os principais engenhos de açúcar da América Portuguesa, neste 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.

---

<sup>53</sup> SALLES, Wesley Dartagnan. 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) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Assis, 2014. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11-449/110592>>.



que o número de engenhos tivesse crescido desde o ano de 1614 quando havia neste ano 192 engenhos e em 1624, somavam 300 engenhos; no início do século XVIII o número dessas unidades produtivas era de 528<sup>55</sup>. Mas a produção do açúcar não acompanhava o mesmo ritmo, o que podemos conjecturar que grande parte dessas produções eram de engenhocas ou engenho de pequeno porte, o que fazia com que a produção do determinado bem fosse pequena pela pouca capacidade de produção.

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

Quando se soma todos esses entraves políticos e econômicos podemos conjecturar que houve possíveis consequências diretas ou 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 neste período em questão para as plantações e engenhos de açúcar. Com a guerra e as tensões entre os 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.<sup>56</sup>

---

<sup>55</sup> SCHWARTZ, S. B. Segredos Internos: Engenhos e Escravos na Sociedade Colonial 1550-1835. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p.150.

<sup>56</sup> 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 [Acessado 19 Janeiro 2022], pp. 107-123. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0101-33002006000100007>>.



Quando as tensões entre os portugueses e holandeses começaram mais fortemente no início do século XVI, assim como as crises e tensões políticas oriundas delas, acabaram influenciando diretamente no comércio de escravizados. Com isso, os fatores externos abalavam as estruturas comerciais de Portugal de tal forma a influenciar as relações políticas e econômicas seja no sentido macro, em relação entre o 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 do globais. Nisto, podemos supor que as relações comerciais no tocante ao comércio de escravizados, está envolto a uma história conectada, e não alheio ao que acontecia no âmbito da história global.

Na tabela I, obtivemos os dados compilados no site *The Slave Voyage*, onde 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.<sup>57</sup>

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 próximos 25 anos, há uma diminuição de quase 66 mil escravizados, o que bate com o período de tensões bélicas entre Portugal e Holanda, ou seja, no período da ocupação da Nova Holanda e a expulsão dos neerlandeses da América Portuguesa.

---

<sup>57</sup> DOMINGUES, D. *The Atlantic Slave Trade from Angola: A Port-by-Port Estimate of Slaves Embarked, 1701-1867*.

**Figura 2: Quantidade de africanos escravizados embarcados por Nação**

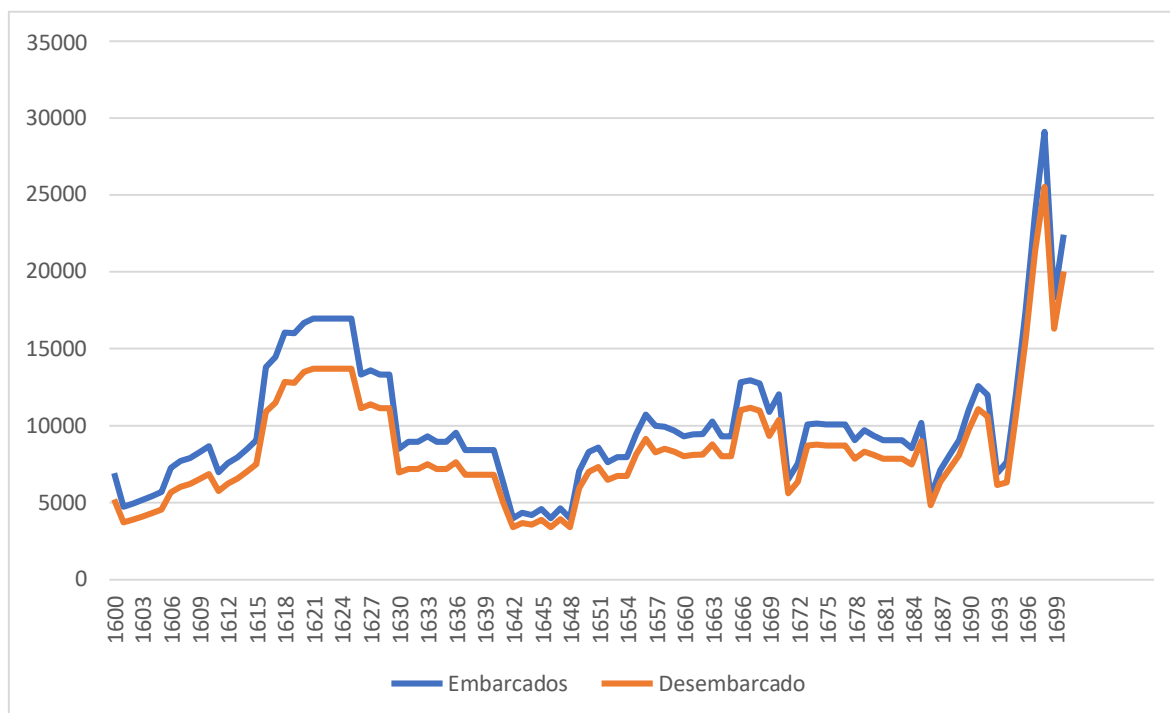
	Spain / Uru	Portugal / E	Great Britai	Netherland	U.S.A.	France	Denmark /	Totals
1501-1525	6363	7000	0	0	0	0	0	13363
1526-1550	25375	25387	0	0	0	0	0	50762
1551-1575	28167	31089	1685	0	0	66	0	61007
1576-1600	60056	90715	237	1365	0	0	0	152373
1601-1625	83496	267519	0	1829	0	0	0	352844
1626-1650	44313	201609	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: The Slave Voyage<sup>58</sup>

Podemos aferir partindo dessa análise, que boa parte da quantidade dos escravizados antes da chegada dos holandeses era destinada a Capitania de Pernambuco, e demais capitanias onde 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 aos engenhos de açúcar, principal produto produzido na região. No gráfico abaixo observamos que o maior período de decréscimo no embarque e desembarque de africanos escravizados está no período que vai de 1630 até 1650 auge da ocupação/invasão holandesa na América Portuguesa.

<sup>58</sup> The Slave Voyage. Disponível em: <<https://www.slavevoyages.org/>>. Acesso: 19/01/2022.

**Figura 3: Quantidade de africanos escravizados embarcados e desembarcados no século XVII para a América Portuguesa**



Fonte: The Slave Voyage<sup>59</sup>

A quantidade de escravizados embarcados só irá crescer a partir da segunda metade do século XVI, também logo após a expulsão dos holandeses e no momento que a América Portuguesa dispõe de um período de estabilidade, proporcionado pelo fim da União Ibérica e a ascensão do poder do Rei João IV, o Restaurador. Mas essa calma precisava ser estruturada em relações mais profundas, onde houvesse ainda mais estabilidade, principalmente nas relações internacionais. A coroa portuguesa precisava deste ancoradouro para poder 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 procurar firmar alianças com nações amigas, para se proteger.

Nada melhor que um casamento para firmar relações políticas, de modo que, esse tipo de aliança era um dos meios mais utilizados pelas elites brancas de manterem ou expandirem seus status sociais, privados ou públicos e com isso manterem suas influencias sobre determinados aspectos políticos. Mas para que tal rearranjo acontecesse, de forma manter todo status dos pretendentes, ou seja, 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,

<sup>59</sup> Ibidem.

nascimento, idade, educação e o restante, nem muito acima do outro, nem muito abaixo.”<sup>60</sup> Com isso, o João IV procurou pavimentar a aliança matrimonial da sua filha mais velha Catarina de Bragança de 24 anos de idade e o rei da Inglaterra Carlos II de 30 anos. Neste 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.<sup>61</sup>

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 as 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 que se dava a situação em meio ao contrato, ao fim o que prevaleceria neste caso, a finalidade maior para qual a aliança estava sendo firmada.

Essa aliança chancelada através desse contrato de casamento entre a Catarina e o Carlos II, de religiões diferentes e opostas em certo sentido dogmático, tinha que também trazer para Portugal paz, 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 stratagema 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 mortalidade, no

---

<sup>60</sup> MACFARLEY, A. História do casamento e do amor. São Paulo Companhia das letras. 1990. p. 172.

<sup>61</sup> SCOTT, A. S. V. Famílias, Formas de União e Reprodução Social no Noroeste Português (Séculos XVIII e XIX). ed. 6. Guimarães: Editora NEPS – Universidade do Minho, 1999. p. 168.

intervalo entre a consumação de um pacto nupcial e a sua fruição política.<sup>62</sup>

Pensando nisso, o 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 para as classes mais baixas alguns ganhos<sup>63</sup>. Nesse sentido, as alianças matrimoniais poderiam trazer de fato a estabilidade para a coroa portuguesa, que se 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 que haver contrapartida de Portugal, de modo que, a Catarina era uma princesa que iria se casar com um rei, 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 precisava-se colocar Catarina em pé de igualdade com o Carlos II e isso só poderia ser possível através do dote de casamento, onde a futura rainha teria que pagar a coroa inglesa pela a aliança matrimonial.

Para Carla Maria Carvalho de Almeida a diferenciação no status social e do 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 econômicos, mas antes pela demarcação da diferença de condição em relação aos demais indivíduos.<sup>64</sup>

Com isso, não bastava Catarina ter bens ou ser princesa, ela ainda teria que mostrar que estava à altura de um rei e governante de uma nação. Encontra partida, o casamento proporcionaria a Carlos II um rendimento a mais e um livre 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 que acabaram deixar Portugal muito dependente dos ingleses, durante o século XIX vai influenciar também o comércio de escravizados. “A Grã-Bretanha aproveitou a dependência política e econômica que Portugal após 1807 para

---

<sup>62</sup> ANDERSON, P. Linhagens do Estado Absolutista. São Paulo, brasiliense. 1989, p.38-39.

<sup>63</sup> Ibidem, p.39.

<sup>64</sup> ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de. Uma nobreza da terra com projeto imperial: Maximiliano de Oliveira Leite e seus aparentados. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de.; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá 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. p. 130.

impor restrições indesejadas ao comércio de escravos, e estabelecer procedimentos legais complexos para controlar o contrabando”<sup>65</sup>.

As articulações para o casamento, principalmente no aspecto do contrato, começariam a ser negociado 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, deste 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 da “*décima* taxava em 10% todos os bens de raiz, juros, ordenamentos, tenças, rendas ou honras de ofícios e de trato meio mercantil, sem privilégio.”<sup>66</sup> 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 que nem todo o imposto era arrecadado de forma integral devido as 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.<sup>67</sup>

O contrato de casamento consistia em dois pagamentos de 500.000 libras esterlinas, a entrega integral das possessões portuguesas, em Tânger e Bombaim, além da Inglaterra poder fazer comércio direto com a América Portuguesa, e 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 capitanias anexadas

---

65 CONRAD, R. *Hispanic American Historical Review* (1971) 51 (1): 175–177. Apud BETHELL, L. *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain, Brazil and the Slave Trade Question*. No. 6. Cambridge U. Press, 1970.

66 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). Universidade Federal Fluminense, 2010. p.27.

67 *Ibidem*.

que deveriam pagar a segunda parte do dote que era de cerca de seiscentos mil cruzados.<sup>68</sup> Diz que, “Para o ajustamento do dote faltavam 600 mil cruzados, e pra satisfação da paz era necessário cinco milhões.”<sup>69</sup>

A coroa não tinha condições financeiras de pagar as despesas e acabou por fazer empréstimos de pratas dos conventos para pagar a dívida. Além disso, o governo português mostrava que era necessário o casamento da Catarina com o Carlos II, e a paz com os holandeses que firmaram e propagaram que essas medidas foram feitas para o bem do Reino. Neste sentido a carta do rei fala, que “pois 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.”<sup>70</sup>

Já em 1662 havia uma articulação pela coroa portuguesa para implementar os donativos do dote onde, segundo a carta de resolução de Francisco Barreto, governador da Bahia<sup>71</sup>, foi exposto em primeiro momento ao parlamento, a corte e a 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 contribuísse 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 Espirito Santo 1.000, á do Rio de Janeiro 26, e á de São Vicente 4, reservando-se as Capitánias do Espirito Santo, Porto Seguro e Ilhéus por muito tênues para a limitação do que derem se aplicar ás faltas da contribuição desta Cidade.<sup>72</sup>

Observando a discriminação do valor de seiscentos mil cruzados, onde 120 mil seriam pagos em dezesseis anos, dando mais o menos o valor de 1 milhão e 920 cruzados ao fim do período de pagamento, este valor seria destinado para a dita paz com os holandeses. Trezentos e vinte um mil cruzados para o dote de Catarina de Bragança,

---

<sup>68</sup> FERREIRA, L. S, op. Cit., p. 81.

<sup>69</sup> BIBLIOTECA NACIONAL. Documentos Históricos: 1648-1672 - Correspondência dos Governadores Gerais - Conde de Castello Melhor, Conde de Athouguia, Francisco Barreto (Vol. IV). Rio de Janeiro: Augusto Porto & C., 1928. pp.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: 19/01/2022.

<sup>70</sup> Ibidem.

<sup>71</sup> Ibidem.

<sup>72</sup> Ibidem.

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 140 mil em 16 anos, temos um valor de quase vinte e sete milhões de cruzados que deveriam serem pagos pela América Portuguesa referente a paz e o dote de Carlos II da Inglaterra. Deste valor a capitania da Bahia pagaria 80 mil cruzados que daria no fim do pagamento o valor de um milhão e duzentos e oitenta mil; Pernambuco 25 mil cruzados que no fim do período pagaria 600 mil cruzados; Paraíba 3 mil cruzados que no fim do período pagaria 48 mil cruzados; Itamaracá dois mil cruzados que no fim do período pagaria 32 mil cruzados; Espírito Santo mil cruzados, que no fim do período pagaria 16 mil; o Rio de Janeiro pagando 26 mil cruzados que no fim do período pagaria 416 mil cruzados e São Vicente pagando 4 mil cruzados, que no fim do período pagaria 64 mil cruzados. A provisão chama a atenção que a coroa sabia que algumas capitanias não tinham condição de pagar os donativos, como a capitania do Espírito Santo, Porto Seguro e Ilhéus. Mas todas elas teriam que 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 Capitanias o tenham assim entendido, e na mesma forma o faça praticar inviolavelmente cada um na parte que lhe tocar.<sup>73</sup>

É nesse momento que surge a primeira ordenança no que se refere ao transporte de escravizados, 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 capitanias da América Portuguesa, foi o primeiro momento que se tentou gestar um controle mesmo que orçamentários sobre o transporte de escravizados. Até então esse comércio era auto regulamentado, a partir das demandas e ofertas ou pela “ambição”<sup>74</sup> de parte dos mercadores ou contratadores que iam até a África capturar e comprar homens e mulheres africanos. Unido o útil e o agradável, Portugal volta seu olhar para taxar o comércio transatlântico, para que fossem gerados fundos fiscais nas transações comerciais nos portos das capitanias.

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

---

<sup>73</sup> Ibidem.

<sup>74</sup> 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.



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 incommutavelmente o cruzado por cabeça, e a dois por cento de toda as mais fazendas exceto o dois gêneros acima referidos.<sup>75</sup>

A determinada provisão em relação aos escravizados africanos, tratava de assegurar que os governadores, assim como, os fiscais das alfandegas nas capitanias taxassem em um cruzado africanos que fossem oriundos de Angola, fosse ele adulto ou criança, assim como os demais gêneros que entrasse na capitania exceto vinho e azeite<sup>76</sup>, taxando os demais produtos em 2%, gerando 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 deixa bem objetivo que não se poderia modificar esse ordenamento das taxações e que deveria ser cumprida em sua integralidade em todo Estado português, na Metrópole, América Portuguesa e África. E que tal ordenança se não fosse aplicada como orientado poderia haver riscos de prejuízos para as embarcações empregadas no comércio transatlântico, acarretando perda de lucros da coroa. No fim da citação, mais uma vez, cita a taxaço de um cruzado por cabeça de escravizado e a taxaço em 2% de qualquer gênero que entrasse nos portos do Reino Português, exceto o vinho e o azeite.

A referida provisão ainda dar uma abertura a mudança na taxaço, se assim as capitanias achassem uma forma mais “suave” de praticar as cobranças, todavia, ela proíbe que se mude ou suspenda a taxaço sobre as cabeças dos escravizados nas alfandegas e fazendas e os dois por cento da cobrança dos gêneros, até que outro regulamento fosse exposto. Desta 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.<sup>77</sup>

---

<sup>75</sup> Ibidem.

<sup>76</sup> 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.

<sup>77</sup> BIBLIOTECA NACIONAL. Documentos Históricos: 1648-1672 - Correspondência dos Governadores Gerais - Conde de Castello Melhor, Conde de Athouguia, Francisco Barretto (Vol. IV). Rio de Janeiro:

A provisão ainda chama atenção sobre a cobrança efetiva da taxaço não deixando que tal ordenança seja descumprida pela falta de efetividade, por isso o “infalível” pagamento era necessário. Devendo toda mudanço 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 contradicção alguma<sup>78</sup>.”

Todavia tais mudanças estavam vindo sobre as taxaçoes e cobranças, Letícia dos Santos Ferreira cita, que já no ano de 1663, o novo vice-rei o Conde de Óbidos lançoara um novo regulamento para a taxaço na tentativa de ter mais meios legais para gerar fundos, chamado de “donativos do dote”, que “por ele a arrecadação da contribuicção na Bahia pautava-se nos rendimentos dos moradores da capitania e suas anexas: escravos, gado, negócios, salários, ofícios públicos, juros e casa.”<sup>79</sup> Esse regulamento segundo Leonardo Nascimento de Souza vai surgir para garantir o preço também pago para a manutenço da paz com a Holanda neste 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 reestabelecer 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 Marrocos, e Bombaim, na Índia, além de privilégios aos mercadores ingleses nas possessões ultramarinas portuguesas.<sup>80</sup>

Com isto, surge o primeiro regulamento que dava base administrativa para o controle do comércio de escravizados, à medida que estabelecia mecanismo de controle financeiro para aquele comércio, que antes, eram organizados pelos mercadores e contratadores das embarcaçoes que se destinavam ao resgate dos escravizados.

Foi desta forma depois de 159 anos da escravizaço no reino português, que Portugal impôs um controle sobre a quantidade de escravizados que adentrava nos seus territórios. Com isso, podemos inferir que com o aumento de um imposto por cada

---

Augusto Porto & C., 1928. pp.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: 19/01/2022.

<sup>78</sup> Ibidem.

<sup>79</sup> FERREIRA, L. S, op. Cit. p.101.

<sup>80</sup> SOUZA, L. N. UMA EXPERIÊNCIA PERNAMBUCANA EM ANGOLA: o governo de João Fernandes Vieira, 1658 a 1661. Dissertaço de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós Graduaço em História, 2013. p.20.

cabeça do 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 foi 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 II – figura 4 – podemos ter a dimensão não só de números ou quantidades, mas podemos observar além disso, pessoas, homens e mulheres que nesse período de cobrança de taxa foram trazidos para a América Portuguesa.

**Figura 4: Quantidade de africanos escravizados trazidos para a América Portuguesa no período 1661-1684**

ANO	PORTUGAL / BRAZIL	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: The Slave Voyage<sup>81</sup>

Os 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 no segundo 5 anos da década de 60 do século XVII, observamos que a quantidade de africanos desembarcados nos portos da América Portuguesa triplicaram, chegando a 61.419 em relação dos cinco anos anteriores, representam um aumento do valor de 60,21%. Se levarmos em consideração que todos estes homens, mulheres e crianças eram tributados em 1 cruzado, temos no primeiro cinco anos um valor da taxa de 38.337 cruzados e no segundo momento, 61.419 cruzados, destinado ao pagamento do dote e a paz com a Holanda. Sem contar os nos 2% dos tributos dos diversos gêneros que fosse comercializado nos portos. Levando em consideração o valor dos anos de 1666-1670 dispostos na tabela II, 43,87% do valor anual a ser pago a coroa já estava garantido.

<sup>81</sup> The Slave Voyage. Disponível em: <<https://www.slavevoyages.org/>>. Acesso: 19/01/2022.

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 a África para comprar mais cativos para 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 que 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 deveriam ser pagas em gêneros ou dinheiro no ano de 1663 com prazo de dois meses e custeados por Portugal. Portugal não conseguiu sanar a primeira dívida com a Inglaterra, sendo pago 1 milhão de cruzados, um ano depois do casamento e o segundo um milhão de cruzados do acordo sofreu vários atrasos para ser pago, a coroa conseguiu juntar 1 milhão e 4.000 cruzados sendo os 600.000 cruzados destinados as 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 destinada para tal acordo. Segundo Letícia dos Santos Ferreira<sup>82</sup>, havia insatisfaçoão e reclamaçoões pelo demorado pagamento da dívida que tinha um prazo para ser sanado. Essa insatisfaçoão não se restringia a América Portuguesa, na Metrópole o alto custo do acordo com a Inglaterra causava indignaçoão, em 1681 houveram dois motins em Salvador por conta do pagamento do dote da 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 pedirem para que os prazos de pagamentos dos donativos e do acordo de paz fossem estendidos pelos próximos 32 anos<sup>83</sup>, através dos relatos constam que tal pagamento estava exaurindo as contas das pessoas e das capitãncias; como por exemplo, a da Bahia que no fim do século XVII estava passando por uma seca, e mandara pouco menos da quantidade que era necessária para o pagamento da sua parcela anual. A Bahia, expõe Stuart Schwartz que o número de engenhos cresceu de forma exponencial até atingir 528 unidades no fim do século XVIII, mas a produçoão açucareira não acompanhava tal crescimento, a demanda pelo

---

<sup>82</sup> FERREIRA, L. S, Op. Cit. p.149.

<sup>83</sup> Ibidem, p. 153.

açúcar da América Portuguesa tinha sido diminuída consideravelmente, frente as plantações de açúcar nas Antilhas pelos ingleses e holandeses, isso enfraquecia ainda mais o poder aquisitivo das elites locais da colônia, que tinham que sobreviver e ainda pagar os donativos da referida barganha. Um dos possíveis outros 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”<sup>84</sup>.

Precisava-se 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 pelos fatores econômicos, políticos e climáticos, necessitava-se 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 na lucratividade do comércio de escravizados.

## **1.2 Lei das arqueações de 1684**

A lei das arqueações de 1684, foi um regulamento oficial, o primeiro em forma de lei em todo Império ultramarino que colocava regras mais rígidas no 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 taxa 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 estrutura econômica que estava por traz da escravização, como vamos ver logo mais à frente.

Mas a historiografia ao tratar da dita lei, durante muito tempo a referenciou numa perspectiva que a instalação desta legislação foi feita para beneficiar os cativos, sem de fato problematizar o que estava acontecendo no contexto do macro das finanças fiscais do Reino, como também da América Portuguesa. Neste sentido, Wesley Dartagnan Salles<sup>85</sup> fala que a estrutura fazendária da Colônia na América estava em grave dificuldade há muito tempo, como também já exposto, havia os problemas políticos com as nações do mundo como Holanda e Inglaterra, assim como os

---

<sup>84</sup> Ibidem, p. 147.

<sup>85</sup> Salles, W. D. Tempos de crise: o império português, a crise açucareira, o tráfico de escravos e a lei das arqueações (1640-1695). Dissertação (Mestrado), Universidade Federal de São Paulo, Assis, 2014.

problemas econômicos decorrente do pagamento da quantia de 140 mil cruzados anuais por parte da América Portuguesa em referência ao dote da Catarina de Bragança e para manutenção da paz com a Holanda que tinha um prazo máximo estabelecido de 16 anos. Mas nesse período de implementação da Lei das Arqueações, que vai surgir para dar uma folga nas finanças das capitanias, já em 1684 no que a lei é promulgada, já se passara 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 as dificuldades orçamentárias das capitanias.

Outro fato 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 é 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 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 nos portos do reino que iria também para o dote da infanta e a manutenção da paz, e um desses produtos era o açúcar, quanto menos se exportava o determinado bem para outros portos, menos receita gerava para as Fazendas, para o Reino e para os senhores de engenhos. Este último, que também pagavam o dote da infanta através dos donativos que funcionavam da seguinte forma, por estarem nas terras pertencentes ao rei de Portugal, as doações eram incentivadas pelos governantes locais ou até mesmo pela Coroa; que viam nestes 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. Todavia essas doações não eram uma obrigação, porém, poderiam ser feitas pressões para que estes senhores de engenhos dessem suas contribuições.

Martin Meredith, fala que esses novos fatores influenciaram a estrutura econômica e escravista no mundo no século XVII. Esta 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 Caribe necessitavam 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 Inglaterra. Isto começou a encarecer a mão de obra escravizada na América Portuguesa, os senhores de

engenhos não tinham mais condições financeiras de pagar por novos escravizados.<sup>86</sup> Como mostra Letícia dos Santos Ferreira, que esta situação atravessou a virada do século, ao citar as reclamações da Câmara de Salvador em 1723 sobre as taxas e penúria enfrentadas pelos senhores da capitania, onde eles:

representa a vossa majestade a fidelidade dos vassallos da Bahia pelas reverentes expressões deste senado a universal calamidade que hoje de experimenta os senhores de engenho e todos dos 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 fabricas e culturas pelos exorbitantes preços dos escravos que nestes últimos anos tem subido a uma carestia e tão fatal ao bem público do estado e particular dos vassallos.<sup>87</sup>

De fato, o discurso por parte dos senhores de escravos luso-brasileiros estava em volto a reclamações bastante contundentes em virtude dos frequentes desfalques fiscais, que os senhores tinham pelo os altos custos de manutenção de sua atividade produtiva, seja ela a das lavouras de cana-de-açúcar, de mandioca ou tabaco, pois em comum elas 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 saiam e chegavam nos portos dos territórios portugueses. A lei das arqueações foi promulgada em 1684, durante o reinado de D. Pedro II de Portugal, a 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 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. Mandando considerar esta matéria por pessoas de toda a satisfação, doutas, práticas e inteligentes nela e querendo prover de remédio a tão grande dano como é conveniente ao serviço de Deus Nosso Senhor e meu

---

<sup>86</sup> MEREDITH. M. O destino da África cinco mil anos de riquezas, ganância e desafios. São Paulo, 2017.

<sup>87</sup> 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, pp. 101-103 (18/11/1723). Apud FERREIRA, L. S. 2010, p.131.

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>88</sup>

Na citada lei é ordenada que fosse 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, onde a coroa estava ciente das violências sofridas pela superlotação das embarcações que acabara por tirar as condições de sobrevivência. Chama atenção, que na dita lei, o ordenamento coloca em pé de igualdade as condições de sobrevivência de escravizados e livres, uma pergunta que podemos refletir é, será que em 183 anos de escravização, somente no ano de 1684 é que a coroa portuguesa se dar conta que as condições de aperto nos porões das embarcações comprometiam a vida dos africanos feitos cativos? A coroa possivelmente sabia das condições de aperto aos quais os homens, mulheres e crianças africanos cativos estavam submetidos durante a travessia do Atlântico, tanto que segundo Letícia da Silva Ferreira, era incentivado a superlotação para gerar mais lucro com a normativa da provisão de 1662. Seguindo, neste sentido, a coroa estava ciente das penúrias que os escravizados passavam, quando não morriam da travessia, chegavam em estágios 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 desta 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 que ser levada em consideração no comércio de pessoas escravizadas.

Destarte, diante de testemunhos de violações de direitos, se ordenou que não se poderia mais carregar os negros escravizados em quaisquer embarcações, mas exclusiva para o transporte de cativos, o que foi denominado de “navio negreiro”. Além de que todas as embarcações destinadas ao transporte de cativos africanos, deveriam cada uma delas serem arqueadas em toneladas. Júlio Chiavenato cita como era medido o valor do

---

<sup>88</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_CX.87. D. 07129.



africano cativo, segundo ele, no primeiro momento o escravizado vai ser medido em “peças da índia”, onde 1 peça da índia equivaleria a 1,75 metros, neste sentido, dois cativos africanos de 1,60 metro equivaleria a 1,8 peças da índia.<sup>89</sup> 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 trezentas. Como metade dos negros morriam, chegava-se o Brasil com cinquenta negros excedentes.<sup>90</sup>

Mas em tese o objetivo das arqueações segundo a lei era diminuir os danos causados com o transporte desorganizado, e os 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, onde sabendo que durante a travessia muitos homens, mulheres e crianças africanas iriam morrer pela própria condição do transporte, eles aumentavam a capacidade das embarcações excedendo o número da tonelada das embarcações para não terem prejuízo lucrativo com a mortalidade dadas condições da viagem<sup>91</sup>. Para mitigar tais perdas, de modo que, o mercado de escravizados na África se tornava mais caro, a coroa lança o mecanismo para tentar diminuir as mortes e tornar o transporte de escravizados mais “racional”, “justo” e “inteligente”, era necessário além das arqueações, uma série de mantimentos, agasalhos e cobertas para os cativos, além de água fresca, que deveriam 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 econômico, que o rei talvez quisesse realmente ajudar os africanos durante a travessia do Atlântico, para eles serem feitos escravos na América Portuguesa. Ora, possivelmente não era esse o objetivo da lei das arqueações, pelo contrário, ela segurava o contínuo comércio de escravizado entre a África e América Portuguesa, de modo que, não deixava a ambição dos mercadores de escravizados exaurirem o “bem” valioso, que

---

<sup>89</sup> CHIAVENATO, J. J. O Negro no Brasil. 2. ed. São Paulo: brasiliense, 1987. p.123.

<sup>90</sup> Ibidem. p.124.

<sup>91</sup> Ibidem. p.124.

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, deste modo, cita o autor, “os escravizados eram propriedade privada e tal legislação só poderia interferir em caso de vida ou morte.”<sup>92</sup>

Mas a legislação não cita manter o escravizado vivo, mas que as medidas lançadas pela lei das arqueações tinham o objetivo de que os mercadores e comandantes das embarcações a fornecessem subsistência durante a viagem, tanto que se houvessem um grande número de mortalidades nas embarcações eles poderiam dar diversas justificativas para as mortes. O que era necessário, segundo a lei era que tais ordenamentos fossem implementados. Se observarmos, a própria lógica do comércio de escravizados estava em uma concepção de uma economia macro, para os mercadores irem a África eles antes teriam que sair da América Portuguesa com a arqueação feita e na volta faze-la de novo, porque para sair da América Portuguesa essas embarcações deveria levar os mantimentos, provimentos para a viagem de ida e volta, acomodando não só os cativos, mas também toda 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 se não houvessem as exigências dos mantimentos e provimentos da lei das arqueações, os comerciantes locais não teriam como vender os produtos, talvez esses comerciantes não tivessem dinheiro a mais oriundos das exigências das arqueações.<sup>93</sup>

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

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 passo das

---

<sup>92</sup> Salles, W. D. op. Cit, p.191.

<sup>93</sup> Ibidem, p.191.

arqueações, era que o provedor anotasse as medidas dos navios e o responsável pela embarcação assinasse tomando ciência das medidas, de como deveria ser transportados os cativos e das eventuais penalizações por descumprimento da lei e no porto que chegasse deveria mostrar o documentos com as medidas das arqueações.<sup>94</sup>

De fato, as arqueações não poderiam ultrapassar o número da tonelada de cada embarcações e para isso cada embarcação destinada ao comércio de escravizados na África, tinham que cumprir as medidas normatizadas e tinham que 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.<sup>95</sup>

Uma das táticas para suplementar a estratégia<sup>96</sup> da coroa em relação à obrigatoriedade da lei das arqueações, era fazer a interpretação subjetiva da lei. Isso fazia com que, 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, 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 objetivo de arrecadar fundos para o pagamento do dote da Infanta Catarina e da paz com a Holanda. Cada um tinham 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 a sua liberdade dificilmente tinham uma perspectiva de liberdade dada pelos seus dominadores. Os desejos dos dois lados tornaram o transporte

---

<sup>94</sup> 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 de julho 2021. Apud. LIMA VIEIRA, E. N. 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. 31º Simpósio Nacional de História, 31º., 2021, Rio de Janeiro. (Anais eletrônico). p.4.

<sup>95</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>96</sup> CERTEAU, M. Op. Cit. Petrópolis: Vozes, 1998.

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 bandeiras 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.<sup>97</sup>

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 eram indicados para compor tais cargos nos portos. Após a arqueação das embarcações nos portos, quando saiam para a África, deveriam estar com as medidas marcadas nas embarcações, com os provimentos e mantimentos, assim como, tinham que colher a assinatura do comandante da embarcação para fazê-lo ter ciência das determinadas medidas, quando chegasse no seu destino teria que 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.<sup>98</sup>

Ao mergulharmos nas últimas linhas desse capítulo, destacamos que a lei de arqueações tinha um grande apelo para a moral e a fé cristã católica. A justificativa era salvar 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.

Neste sentido, os “danos” causados pelos mercadores e comandantes das embarcações poderia ser uma justificativa, para a implementação da lei das arqueações, nesse sentido volto a refletir sobre o que, Wesley Dartagnan Salles fala, que o rei não poderia interferir se o escravizado morreria ou viveria, mas o rei, lembremos é um rei absolutista<sup>99</sup>. O rei gozava de plenos poderes políticos e legislativos para implementar leis e ordenamentos que assim o conviesse, mesmo sabendo que tais ordenamentos legislativos e demais ordens administrativas, ficavam a cargo das instâncias que cuidavam da administração do reino, como as secretarias, conselhos e outros.

---

<sup>97</sup> 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. p. 152.

<sup>98</sup> OSÓRIO, I. M. Op. Cit. p.4.

<sup>99</sup> O regime monárquico constitucional em Portugal só vai ser instalado depois da revolução do Porto.

Quem deveria por força maior defender a fé cristã era o rei, ele dizia ser o representante e executor dos desígnios de Deus para seus súditos, incluindo os homens e mulheres escravizados<sup>100</sup>. Apontemos dois aspectos que nos faz 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, neste 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 assegurar a paz e a defesa comum’. O soberano é aquele que representa essa pessoa.<sup>101</sup>

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, servir como esse rei misericordioso que classificava o escravizado como “comum”<sup>102</sup>, por mais que isso seja óbvio nos dias atuais onde 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 traz 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 vinham a práticas dos maus tratos durante a travessia do atlântico, como uma grave afronta a religiosidade 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 considera-la como método mais eficaz se conduzir os negros a verdadeira fé.<sup>103</sup>

---

<sup>100</sup> Offícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

<sup>101</sup> 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 de maio de 2022

<sup>102</sup> Ibidem.

<sup>103</sup> COSTA E SILVA. op. Cit., P.851

Desta forma, era muito contra prodente para os religiosos verem diversos escravizados mortos, muitos deles sem viver ou ter contato com a fé cristã. Os africanos escravizados tinham seu primeiro contato com estes religiosos, quando os mercadores contratavam os padres para irem a África nas embarcações, já com objetivo de mostrar alguns aspectos da religiosidade cristã aos cativos. Segundo a lei das arcações, os mercadores eram “obrigados levar um sacerdote que sirva de capelão para neles dizer Missa ao menos os dias santos e assistir aos moribundos.”<sup>104</sup> Quando os escravizados estavam acometidos de alguma moléstia logo o capelão deveria batizá-lo, confessá-lo e dar 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, os súditos viviam e estavam sobre a força do sistema absolutista, obedecer a vontade do rei e acatar a suas ordenanças deveria ser inquestionável, ao menos na teoria.

Mas, existiam vozes na América Portuguesa que defendiam com veemência que deveriam 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, e consequentemente, despertaria nestes indivíduos tais sentimentos, que poderia levar a ruína o sistema escravista. O mais temido dos sentimentos era o da liberdade, os senhores de engenho e todos que tinham escravizados como propriedades tinham receio que seus escravizados pudessem querer 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 humana. Segundo a autora, diferente 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.<sup>105</sup>

A autora traz mais um elemento que embasa nossa reflexão sobre poder régio, circunscrito nas relações do século 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 haviam

---

<sup>104</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 07129.

<sup>105</sup> FERREIRA, L. S, op. Cit. p. 116-117.

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 da carta régia de 7 de fevereiro de 1698, onde:

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.<sup>106</sup>

A Carta Régia de 7 de fevereiro de 1698, possivelmente foi motivada por pressão dos religiosos, onde eles reclamam ao rei Pedro II de Portugal sobre os graves maus-tratos dados pelos senhores aos seus escravizados. O rei, por sua vez, pede investigação sobre os ditos castigos mais rigorosos, pede ainda que, seja averiguado 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, 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 estes 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 eram sempre contestados, com cartas de insatisfações, motins e revoltas.

Por tanto, as leis e ordenamentos deveriam ser assimiladas por parte da sociedade colonial que davam suas opiniões através dos meios possíveis, como as câmaras e secretarias da América Portuguesa, mas também eram obrigados 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

---

<sup>106</sup> MARQUESE, R. B. Feitores do corpo, missionários das mentes: senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860. São Paulo: Companhia das Letras, 2004. Apud. COUTO, R. T. Os jesuítas e as suas relações com o cotidiano escravo: soberania doméstica e família escrava em Benci. XXVI Simpósio Nacional de História, 26º., 2011, São Paulo. (Anais eletrônico). p.9.

seja ela no campo privado, seja ela no domínio público, todavia, não de forma pacífica ou de forma 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, 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, marinheiros! Fazei-os mais dançar!..."*

*Navio Negreiro, Castro Alves*

O segundo capítulo dessa dissertação objetiva problematizar as narrativas sobre como a lei das arqueações foi recepcionada e cumprida/ou não pelos súditos da América Portuguesa, em particular, nesse sentido, na capitania de Pernambuco durante os 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 acerca dos problemas de cumprimento, ou não da medição dos ditos navios e para a forma como as normas portuguesas e as práticas comuns de carregamento dos escravizados influenciavam a alta mortalidade registada durante as viagens transatlânticas. Vários historiadores que tratam de estudos da administração portuguesa, durante os últimos anos vem evidenciando, que a aplicabilidade das normas, legislações e ordenamentos não eram cumpridos, 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 nesse trabalho trazem descrições sobre como as insatisfações, infrações e transgressões dessa lei eram feitas. Através dos conceitos pensados por Certeau (1998) como de estratégia e tática, já começadas a ser refletida por nós no primeiro capítulo, vamos pensar sobre as táticas de transgressões da lei feitas pelos atores coloniais frente às leis das arqueações. A metodologia abordada nesse 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 conseguia 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, em detrimento do lucro dos comerciantes de escravizados.

## **2.1 Táticas de descumprimento da Lei das arqueações na Capitania de Pernambuco, Século XVIII**

O surgimento e a aplicabilidade da lei das arqueações tinham por um dos principais objetivos o cunho financeiro, e econômico, por trás de uma possível justificativa pseudo humanística<sup>107</sup>, ou melhor dizendo do “bem-estar” do escravizado, que em tese passaria por uma melhoria do transporte de escravizados dos territórios africanos portugueses para suas outras possessões.

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

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 electricista encarregado de restabelecer as conexões internacionais e intercontinentais que as historiografias nacionais desligaram ou esconderam, bloqueando as suas respectivas fronteiras<sup>108</sup>

---

<sup>107</sup> 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 se 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, Willian 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).

<sup>108</sup> GRUZINSKI, S. Os mundos misturados da monarquia católica e outras connected histories. Topoi, Rio de Janeiro, mar. 2001, pp. 175-195.

De fato, essa articulação das leis impostas pela metrópole embarcava num processo macro, mas que 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 iremos problematizar como é que era recepcionada, absolvida e cumprida a lei das arcações pelos mercadores, comerciantes e os agentes públicos em Pernambuco nos fins do século XVIII.

### **2.1.1 Africano eram representados enquanto “sinônimo de escravizado”**

O processo de transporte dos escravizados passou por diversas fases, ou melhor, foram 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 para qual tinha uma finalidade, que era transportar escravizados negros africanos.

De acordo com Alberto Costa e Silva, o negro como “sinônimo de escravizado”, foi uma construção histórica que perpassou pela necessidade dessas nações europeias para suprir suas necessidades coloniais. Mas que não se inicia-se 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”<sup>109</sup> a condição de submissão ou subserviência, era uma prática comum na História e em algumas sociedades e nas africanas isto não foi diferente. Onde esses africanos, através das guerras tribais, entre reinos ou impérios, faziam dos seus adversários escravizados. Mas podemos nos questionar, por que o africano se tornou sinônimo de escravizados?

A prática do comércio de pessoas africanas não começou ou findou-se com os europeus, mas 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 de uma justificativa provavelmente de um ensinamento islâmico. Segundo Alberto da Costa e Silva, onde por ter uma pele escura o africano, “naturalmente era considerado uma subespécie humana diferente dos brancos e sua natureza inferior lhes destinava á servidão.”<sup>110</sup> O Francisco Cassata, fazendo uma análise sobre a origem do racismo a partir de Francisco Bethencourt, cita que, 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

---

<sup>109</sup> Esse conceito pode ser mudar dependendo do tempo histórico, da sociedade e das convenções sociais.

<sup>110</sup> COSTA E SILVA, A. Op. Cit. 2011. p.850.

não europeu como diferente e segundo ele, está nesse fato histórico o possível surgimento do racismo que vai ser caracterizado contra o povo negro. Segundo o autor:

As Cruzadas — Bethencourt argumenta — contribuiu para renovar formas religiosas e étnicas de identificação, moldando classificações e hierarquias, 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.<sup>111</sup>

Esses discursos foram apropriados pelos europeus, que a partir de uma necessidade econômica e de dominação de territórios coloniais na África e nas Américas foi então incorporando o discurso/representação do “negro sinônimo de escravizados” e até colocando outros elementos cristãos, como por exemplo, da salvação da alma, purificação, 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 a plena humanidade através da servidão pelo aprendizado da escravidão.”<sup>112</sup>

Mas se todo negro era “sinônimo de escravo”, porque 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”<sup>113</sup> tinham escravizados por guerra, muitos deles guerreiros, a melhor solução seria vendê-los e distancia-lo da sua terra natal. Unindo o útil e o agradável muitos líderes africanos de forma pragmática acabaram por fazer estas alianças com os europeus, em troca de armamento, suprimentos, quinquilharias, gêneros alimentícios, cachaça e outros artigos. Neste 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 mesmo sendo contrários a venda de

---

<sup>111</sup> CASSATA, F. Racisms: From the Crusades to the Twentieth Century. Princeton: Princeton University Press, 464 pp. Disponível em: [Recensão a] FRANCISCO BETHENCOURT (2014). Racisms: From the Crusades to the Twentieth Century | Biblos (uc.pt)

<sup>112</sup> COSTA E SILVA, A. Op. Cit. 2011. p. 850.

<sup>113</sup> Ibidem. p. 852

escravizados, eles acabaram por adentrar nesse comércio. Por conhecerem a região onde habitavam, eles adentraram os sertões africanos a procura de africanos para vendê-los. Da mesma maneira agia os portugueses, na região de Luanda onde adentravam fundo nos sertões a busca de escravizados no Reino de Matamba e Caçanje.<sup>114</sup>

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, a entrarem em guerra com outros povos no intuito de fazer os vencidos de escravizados, desta 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, elas não só modificavam as trocas comerciais entre os africanos e europeus, pelo contrário, ela modificava diretamente as relações entre os próprios africanos, interferia na balança política das regiões onde o comércio negreiro eram mais fortes, como a Costa da Mina, Congo, Angola, segundo Roquinaldo Ferreira. Que diz que nesse sentido, estas interferências:

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.<sup>115</sup>

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, em diversas práticas afastar esses indivíduos de suas terras e seu povo, era uma forma de punição por se opor a lideranças desses líderes africanos aliados dos europeus. Tal punição era benéfica para os europeus, que sempre tinham nos mercados escravizados para serem comprados ou vendidos, além do mais, essa prática sistemática do

---

<sup>114</sup> Ibidem. p. 835-836.

<sup>115</sup> FERREIRA. R. África durante o comércio negreiro. In: Dicionário da Escravidão e liberdade. São Paulo, Companhia das Letras, 2018.

silenciamento, tentativas de apagar a etnicidade desses africanos também era reproduzida 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 de um cronista luso-brasileiro Henry Koster no início do século XIX, que segundo a visão destes cronistas, os escravizados:

Desde a África já foram destribalizados, 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.<sup>116</sup>

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 prática da separação familiar entre os escravizados. Todavia, o conceito de “destribalização” já foi suplantado por novos conceitos, por exemplo, principalmente trazidos pela mudança de paradigmas durante os anos 1980 no Brasil, onde se observa que havia vários meios dos escravizados lutarem contra os seus dominadores seja em África, ou seja, na América Portuguesa. Essas formas de agenciamentos se modificaram com o tempo e também 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 estes indivíduos, pois o africano escravizado falaria um dialeto diferente, dependendo da região que habitava, a cultura também poderia influenciar essa relação de sociabilidade, um exemplo era a Costa da Mina, observe a imagem, que demonstra as dimensões geográficas exploradas pelos portugueses.

---

<sup>116</sup> CHIAVENTATO, J, J. O negro no Brasil. São Paulo. Brasiliense. 1987.

Figura 5: Mapa de satélite da região da Costa da Mina



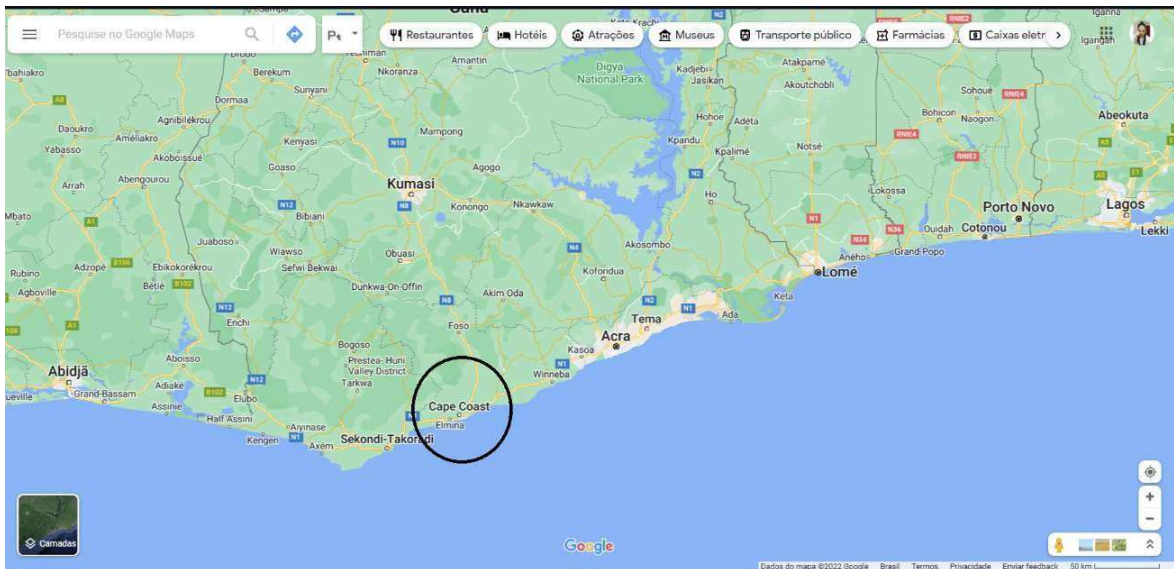
Fonte: Google Maps<sup>117</sup>.

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

É importante salientar que o principal porto de onde saiam às diversas “mercadorias”, inclusive africanos era onde hoje é a cidade de Elmina, na Gana. Nesta cidade havia uma feitoria, no qual era utilizado como entreposto comercial e se comercializava diversos produtos, oriundos de todo império ultramarino português, assim como, os diversos gêneros de produtos oriundo da região na qual se chama Costa da Mina, mas sendo que seu principal porto de transporte dessa região fica onde hoje é Elmina, como vemos na imagem a seguir.

<sup>117</sup> Google Maps. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps>. Acesso: 09/08/2022.

Figura 6: Mapa de Localização do Castelo de São João da Mina



Fonte: Google Maps.<sup>118</sup>

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

Figura 7: Mapa das sub-regiões da Costa da Mina - século XVIII



Fonte: SILVA, C. A.<sup>119</sup>

<sup>118</sup> Ibidem.

<sup>119</sup> 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]. 2016, v. 00, n. 12 [Acessado 29 Julho 2022], pp. 6-33. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/2236-463320161202>>. ISSN 2236-4633. <https://doi.org/10.1590/2236-463320161202>. Apud, Adaptado de BARBOT, Jean. Barbot on Guinea: The Writings of Jean Barbot on West Africa, 1678-1712 (organização de LAW, Robin; JONES, Adam;



Vemos várias sub-regiões como a Costa da Malagueta, Costa do Marfim, a Costa do Ouro e a Costa dos Escravos. Então, dentro de onde se conhece dessa 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 as dimensões de como se tornavam complexos, buscar a origem dos escravizados destas 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 cativo transatlântico, além dos aspectos econômicos e geográficos. Sim pois, nessas regiões como Mina, Acara e Uidá, terem feitorias mais preparadas para o transporte dos escravizados e de outros produtos, ou também, a questão da própria criação dos portos nessas regiões, 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.

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

Alguns livros que tratam sobre a história da escravização e, 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, onde 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. Nos interessa 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 nos livros didáticos entre outras produções já citadas, não busca de fato mostrar essas anuências e particularidade do transporte como essa

---

HAIR, Paul). Londres: Hakluyt Society, 1992. Extraído de PARÉS, Luís Nicolau (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. 2016.

dissertação, mas de fato esta imagem desse grande navio negreiro, pode 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, a sociedade e também influenciava e até os dias atuais influencia as diversas culturas pelas quais esse processo histórico ainda deixa reminiscência. Todavia, cabe deixar cristalino essas peculiaridades, que faz parte desse processo de construção desse grande sistema, chamado comércio negreiro ou tráfico negreiro<sup>120</sup>.

As Grandes Navegações foram um dos impulsionadores para novas modificações técnicas e tecnológicas das embarcações durante o século XV e XVI, muito influenciado pelas inovações técnicas e embebidos 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-Nação a se lançarem aos mares.

Isso contribuiu para que com passar dos anos as embarcações utilizadas para transporte de escravizados também fosse sendo transformados para as demandas que eram exigidas pela legislação portuguesa, ou para suprir as necessidades dos contratantes privados ou mercadores de escravizados. Desta forma, não era somente um “navio negreiro”, mas diversos tipos de embarcações que eram empreendidas no transporte de escravizados, havia uma racionalidade por parte dos mercadores 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 dava 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 a tabela a seguir.

---

<sup>120</sup> É de suma importância diferenciar o período de comércio de escravizados, período ao 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 pós promulgação desta lei, até a proibição total da escravização negra a partir de 1888.

<i>Tabela 1: Tipos de embarcações destinadas ao transporte transatlântico</i>
Brigues
Bergantins
Brigue-barca
Brigues-escuna
Barcas
Cúter
Geleotas
Galeras
Parachos
Iates
Paquete
Sumacas
Placas
Vapor

Fonte: RODRIGUES, J,<sup>121</sup>

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, o autor diz que a medida das embarcações era muito controversa, que do século XVIII até os anos de 1830, não se havia uma medida padrão para as embarcações<sup>122</sup>. Todavia, havia desde o fim do século XVII e começo do século XVIII o uso da tonelada como medida, que segundo Chiavenato:

<sup>121</sup> RODRIGUES, J. Op. Cit. p. 146.

<sup>122</sup> Ibidem. p. 146.

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>123</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 serem 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 aplicável na prática pode ser um fator de discursão. Portanto, havia a lei das arqueações que tornava padrão as medidas das embarcações destinadas ao transporte de escravizados, independentemente dos modelos de embarcações que estavam sendo empreendidas neste comércio.

Jaime Rodrigues, em sua análise sobre o tráfico negreiro entre o Rio de Janeiro e Angola nos anos de 1780-1860, ainda diz que tentou relacionar em suas fontes o tipo de embarcação as tonelagens, 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 exporem 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 taxas, além de inspecionar as embarcações de acordo com tais legislação. Veja a seguir como era escrita das 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, atentando 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 faltem na sobre dita viagem de toneladas ... 54'.<sup>124</sup>

---

<sup>123</sup> CHIAVENATO. Op. Cit. p. 124.

<sup>124</sup> 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 feita o carregamento das embarcações de escravizados, neste aspecto, mostra que essa arqueação dessa dita embarcação que vinha da Costa da Mina e Cabo Verde, apesar de não ter 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 que ser arqueada com o padrão de toneladas, corroborando a análise de Chiavenato. Essas medidas eram aumentadas quando necessárias, as toneladas das embarcações (que segundo o relato poderia ser flexível), 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 de fazerem o transporte com mais qualidade de sobrevivência para os cativos, pois:

[...] 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>125</sup>

Essas medidas podiam ou não eram implementadas na prática, pois as observações da lei davam brechas para o encarregado 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 vim com mais qualidade para respirar, e chegarem 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 nesse trabalho dissertativo.

O processo de fabricação das embarcações, pós-lei das arqueações vão sofrer algumas modificações, pois a medida que essas embarcações eram construídas para o transporte de escravizados elas também tinham que se adequar as medidas dos ordenamentos, com espaço necessário para acomodação dos escravizados, locais nos quais pudessem manter os mantimentos, água, comida, vestimentas tanto para tripulação, quanto para os escravizados, assim como também 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, elas

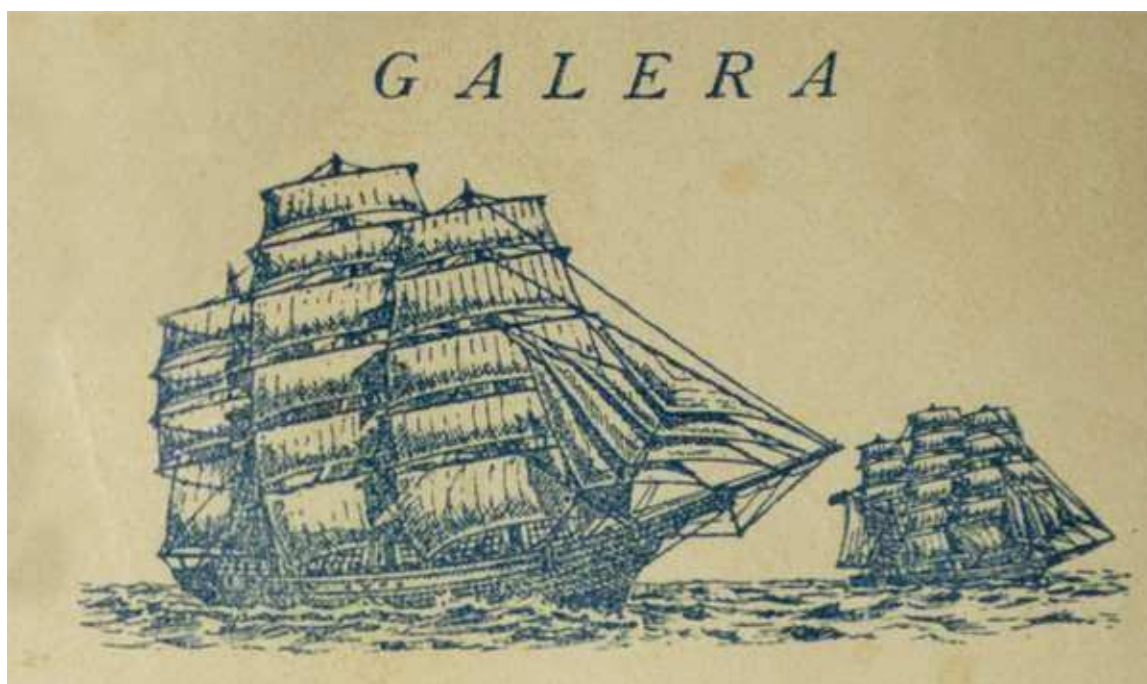
---

<sup>125</sup> Ibidem.

carregavam muito mais escravizados e mantimentos que os outros tipos de embarcação. Todavia, há de se falar, que além dessas 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 a baixo, quatro imagens que ilustram como era as principais embarcações utilizadas pelas fontes desse trabalho, a Galera, Sumaca, Corveta e Pataxó.

Figura 8: Representação de uma embarcação tipo Galera.

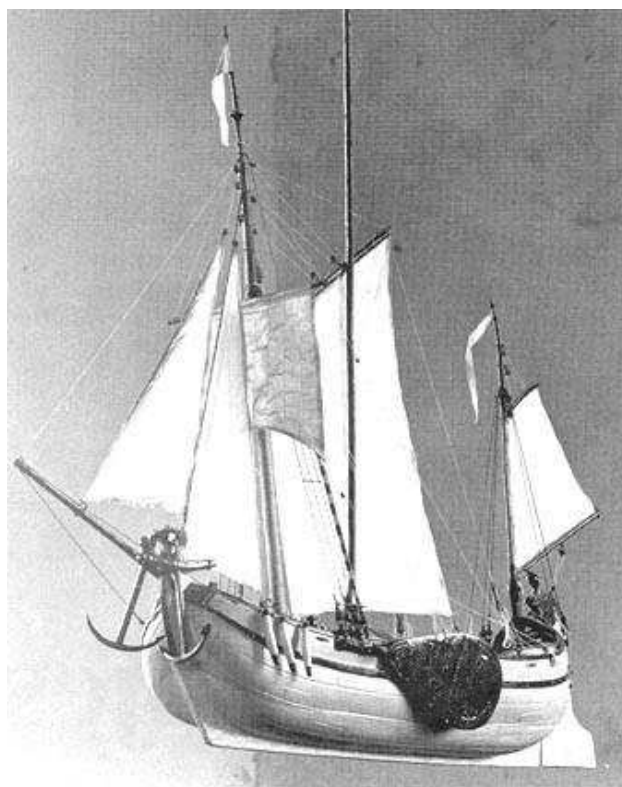


Fonte: Blog Marinha de Guerra portuguesa.<sup>126</sup>

---

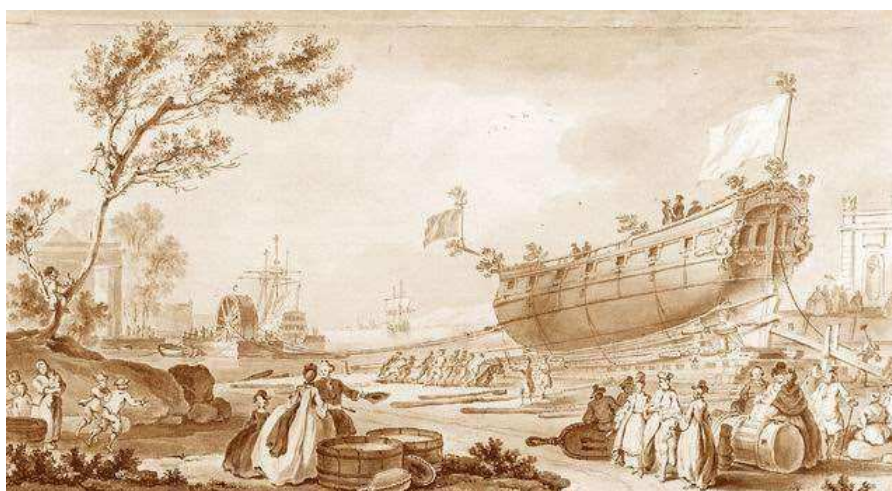
<sup>126</sup> Blog Marinha de Guerra portuguesa. Navios da marinha portuguesa – século XVIII-XIX. Disponível em: <http://marinhadeguerraportuguesa.blogspot.com/2011/01/navios-da-marinha-guerra-portuguesa.html>. Acesso: 03/08/2022.

*Figura 9: Representação de uma embarcação tipo Sumaca*



Fonte: Blog Marinha de Guerra portuguesa.<sup>127</sup>

*Figura 10: Representação de uma embarcação tipo Corveta.*

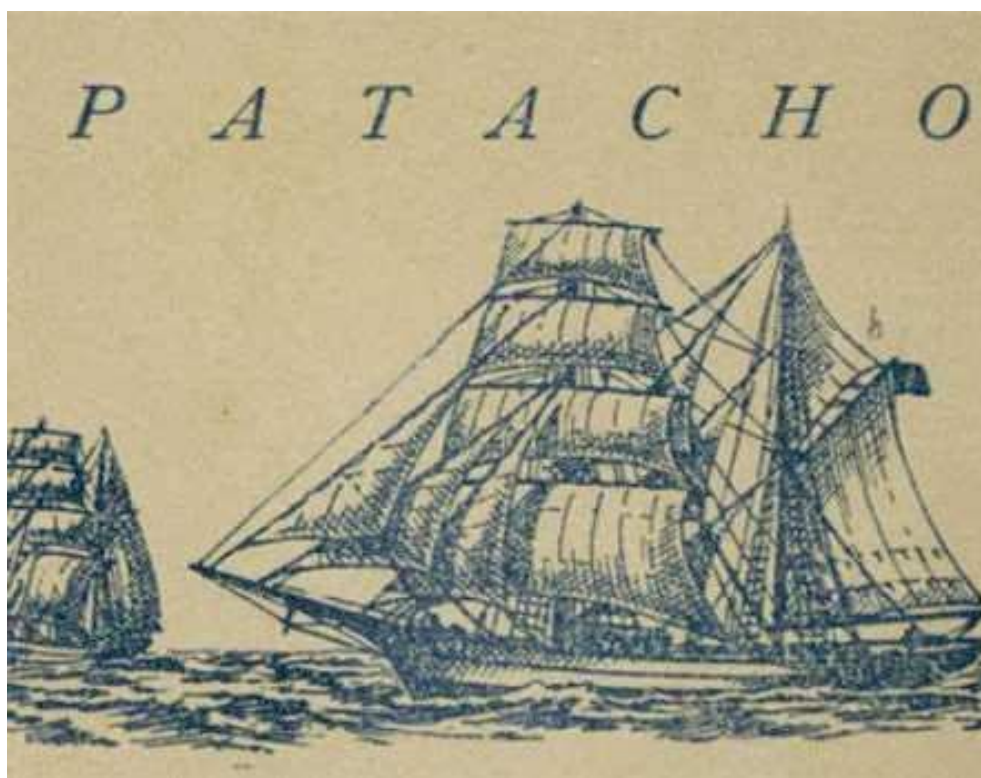


Fonte: Alamy.<sup>128</sup>

<sup>127</sup> Nauticurso. Descrição dos tipos de embarcações. Disponível em: <https://www.nauticurso.com.br/embarcacoes.html>. Acesso: 03/08/2022.

<sup>128</sup> Alamy. Lancament corvette Aurore 1767 N. Ozanne. Disponível em: <https://www.alamy.com/lancement-corvette-aurore-1767-n-ozanne-image395588291.html>. Acesso: 03/08/2022.

Figura 11: Representação embarcação tipo Patachó



Fonte: Piratas e corsários portugueses<sup>129</sup>.

Trazemos exemplos das embarcações citadas a cima que fazem parte do nosso estudo:

Tabela 2: 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/ número máximo de escravizados transportados
Galera	Aleluya	Manuel Gomes dos Santos	706
Corveta	Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio	Antônio Gomes Ramos	416

<sup>129</sup> Piratas e corsários portugueses. Classificação dos navios a vela. Disponível em: <https://piratas-ecorsarios.wixsite.com/piratas-e-corsarios>. Acesso em: 08/08/2022.



Sumaca	São Miguel, Santo Antônio e Almas	João Grizostino	377
Pataxó <sup>130</sup>	Nossa Senhora dos Remédios	Feliz Garcia	357

Fonte: AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_85, D. 07129.<sup>131</sup>

Observe que nesse recorte a Galera por invocação chamada Aleluya é a embarcação de maior porte, e também que tem maior arqueação que as demais embarcações que são empregadas no transporte de escravizados nesta relação, que tinha por senhor e dono o Manuel Gomes dos Santos, essa embarcação era arqueada em média 706 cabeças de escravizados. Outra embarcação é a Corveta por invocação chamada Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio que tinha por senhor e dono o Antônio Gomes Ramos, e era arqueada em média com 416 cabeças de escravizados. A Sumaca por invocação São Miguel, Santo Antônio e Almas que tinha por senhor e dono João Grizostino era arqueada em média com 377 cabeças de escravizados. Já o Pataxó – Patachó – por invocação chamado Nossa Senhora dos Remédios que tinha por dono Feliz Garcia era arqueada em média com 357 cabeças de escravizados.<sup>132</sup>

O termo “em média”, está descrito em toda relação das ditas embarcação citadas, pois as embarcações poderiam trazer menos escravizados que a sua capacidade, 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 em possivelmente não estava *in loco* quando essas embarcações foram arqueadas, ou todas as vezes que saíram do porto de Recife em busca da captura dos escravizados. Os relatos do governador seria a partir de uma base de documentos alfandegários, ao qual poderia variar esse tipo de informação das arqueações, neste caso podemos observar que poderia ser algo que o próprio governador estivesse fazendo uma média.

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

<sup>130</sup> A escrita do nome patachó, na fonte utilizada está pataxó.

<sup>131</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>132</sup> Ibidem.

De fato, as mudanças técnicas e tecnológicas das embarcações e instrumentos utilizado para a navegação nos mares, foi 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 circunscrevem apenas aos porões, pelo contrário afirma o autor, que as qualidades dos materiais empregados na construção dos mesmos, aonde as embarcações eram construídas, a mão de obra utilizada nesse processo e os tipos de embarcações, vão ser ponto central na concepção das embarcações.<sup>133</sup>

As embarcações com maior número de velas e de menor porte tinha a facilidade de ancorar em portos com profundidade menor, isso dava a alguns tipos de embarcações maiores penetrações em diversos portos africanos. Embarcações maiores destinadas ao comércio transatlântico, tinham maior capacidade de transporte, isso fazia deles uma melhor escolha para viagens mais longas e 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, que foi dada pela 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, acabaram por tornar as viagens muito mais rápidas e muito mais ágeis. Além de que, 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>134</sup>

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

---

<sup>133</sup> RODRIGUES, J. Op. Cit. p.135.

<sup>134</sup> Ibidem, p. 136.

### 2.3 Operações de carregamento das embarcações

Havia uma lógica comercial por trás no processo que abarcava a instituição da escravização, não só de mão de obra, mas outras formas comerciais, quanto mais aprimorada esse processo, melhor seria para uma eficiência econômica, 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 a África capturar os africanos, existia uma rede que foi se transformando ao longo do tempo, tomando contornos a partir da necessidade e demanda da mão de obra escravizada.

Em primeiro momento como vimos, havia uma articulação entre os portugueses e alguns líderes africanos, na compra e venda de africanos escravizados por guerra. Com o aumento na demanda por escravizados, essa relação comercial foi intensificada ao ponto dos portugueses darem apoio bélico e militar aos líderes africanos, para encampar novas guerras com etnias, reinos e impérios rivais em busca de conquistar novos territórios para os aliados como também para 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 a coroa os impostos pagos dos colonos portugueses para a coroa, ou seja, o bônus de todo 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 estes indivíduos, inclusive foi nesta visão que provavelmente foi criada a lei das arcações de 1684.

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

Desde do início dos Seiscentos podia-se afiançar 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>135</sup>

Desta forma, alguns portugueses ou homens da América Portuguesa não só estavam envolvidos na relação comercial, mas 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. Neste sentido afirma 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>136</sup>

Os mercadores de escravizados eram os encarregados de levarem 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. Todavia, esses mercadores eram os comandantes das embarcações, alguns deles poderiam ter algumas embarcações, mas em sua maioria eram contratados para desempenhar esses serviços.

Já os donos das embarcações, recebiam as “encomendas” ou financiavam a ida das embarcações para a África para a capturar africanos escravizados, sendo o dono de toda operação, tinha o maior investimento nesse tipo de viagem, desta forma, nesta situação, os preços dos escravizados quando chegaram na América Portuguesa tinham seus preços mais elevados. Eram o nome dos donos das embarcações que constavam nas relações das arqueações das embarcações, com 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.

O Toby Green, nos dar 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”, nesta prática comercial juntamente com os cristãos portugueses em terras da América Portuguesa e América Espanhola, onde:

---

<sup>135</sup> COSTA E SILVA, A. Op. Cit. p. 838.

<sup>136</sup> HAVIK, P. J.; NEWITT, M. (ed.). Creole Societies in the Portuguese Colonial Empire. Cambridge Scholars Publishing, 2015. p.9.

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>137</sup>

Outro grupo que estava envolto a essa operação comercial eram os marinheiros, termo genérico para designar homens envolvidos 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, algumas com atividades mais voltadas com o transporte em si, outras 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 com essa afirmação, na documentação que utilizamos nesse estudo de mestrado, quase não se fala explicitamente quem eram a tripulação das embarcações e quais funções que elas desempenhavam, mas sabemos que elas eram presentes.<sup>138</sup>

Na relação à qual usamos como fonte, são destacados na arqueação o número de marinheiros que deveriam ser usados nas embarcações quando viesse de Angola para a porto de Pernambuco: “A quinze marinheiros a doze mil reis cada uma 180.000 (reis)”<sup>139</sup> observa que segundo essa arqueação, o termo “marinheiro” não detalha o que estes indivíduos desempenhavam nas funções nas embarcações, sem maiores detalhes não podemos conjecturar muitas funções além de toda operação de transporte. Todavia, observamos que todos ganhavam o mesmo valor, neste caso o valor de 12 mil reis, gerando um custo final de 180 mil reis 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 acordo com o tamanho da embarcação que demandaria, ou não mais “marinheiros” para desempenhar essas funções durante a travessia do Atlântico.

---

<sup>137</sup> GREEN, T. “Pluralism, Violence and Empire: The Portuguese New Christians in the Atlantic World.” *Cosmopolitanism in the Portuguese-Speaking World*. Brill, 2017.

<sup>138</sup> RODRIGUES, J. Op. Cit. p. 160.

<sup>139</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

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 da que mas, 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>140</sup>

O relato do ofício é demonstra primeiramente que não deveria haver divergência nas relações das arqueações da ida, ou seja, de Pernambuco-Angola, da vinda Angola-Pernambuco, principalmente na questão de mantimentos, pois os mantimentos da vinda levados deveriam ser destinados a sobrevivência de todos que estavam na embarcação, isto é, os escravizados e a tripulação. Desta 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, toda as outras quantidades de mantimentos, água para beber, lenha e outras “miudezas”, como por exemplo, tangas para vestir os escravizados, deveriam ser contados a partir do número de cativos transportados e contabilizados pela arqueação.

Jaime Rodrigues nos mostra algumas possibilidades de análise para problematizar, 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 e requereria do indivíduo um conhecimento prévio “ligadas à forma de negociar a compra e a venda e de lidar com a “mercadoria” transportada.”<sup>141</sup>

O autor chama atenção para um aspecto, não obstante era possível que houvessem 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 tinha um conhecimento ou adquiriram sobre os mares, ou até mesmo africanos que tinham se destacado durante o transporte, os mercadores

---

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

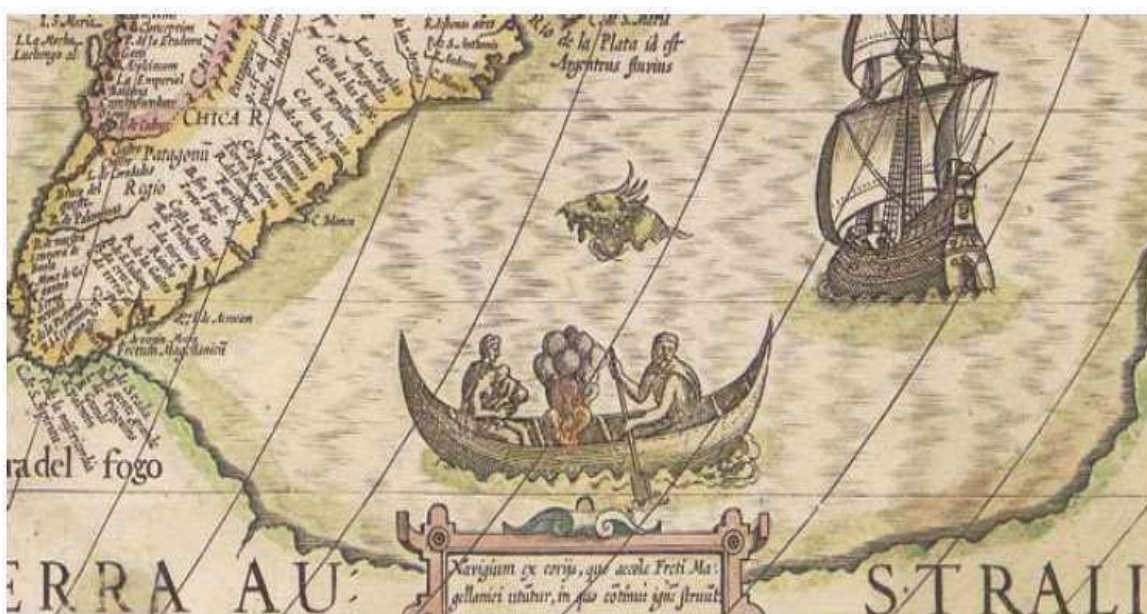
<sup>141</sup> RODRIGUES, J. op. Cit. p. 160.

valendo-se dessa 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>142</sup>

Não era qualquer pessoa que se prontificava para trabalhar nos mares, haviam muitos riscos que possivelmente colocava algum receio na população, tanto pelo lado físico, quanto pelo lado simbólico. A mentalidade, a cultura medieval foram e ainda são presentes em algumas partes da sociedade brasileira, no tempo das *Grandes Navegações* e do transporte transatlântico pode-se dizer que isto era mais arraigado, ainda embutidos das superstições e mitos dos monstros marinhos, 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.

Figura 12: Cartografia da América do Sul, em destaque para representação dos monstros marinhos.



Fonte: Instituto de Estudos Brasileiros/USP.<sup>143</sup>

<sup>142</sup> Ibidem, p.161.

<sup>143</sup> Canoa alakaluf. Detalhe da “América” de Jodocus Hondius. (ca. 1606). Instituto de Estudos Brasileiros/USP.

Soma-se a isto que durante o período do comércio de ultramar se intensificou a prática da pirataria e incursão de corsários, que tinha como principal financiador dessas incursões a coroa britânica, não só na costa da América Portuguesa, mas também em toda a América com foco na América Espanhola, justamente porque eram colônias que mais transportava metais preciosos para a sua metrópole.<sup>144</sup> A América Portuguesa, apesar de não fazer frente na 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 do Estados Unidos e demais opositores do Império Britânico.<sup>145</sup>

Com o fluxo crescente de mercadorias sendo transportado pelo oceano cresceu o número também de quantidade de emboscadas a todos os tipos de embarcações, podemos conjecturar que havia pouca coisa a se fazer frente essas situações, deixando a mercê todos 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 vários tipos de gêneros, inclusive ouro dado período da exploração aurífera em Minas Gerais.

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>146</sup>

Desta forma, a administração reinol sabia que era constante a extração do ouro no Brasil e que esse ouro era levado pelas embarcações para África de forma não

---

<sup>144</sup> BRUNSMAN, D. Piratas vs bando de recrutamento: A batalha do Atlântico. História (São Paulo) v.37, 2018.

<sup>145</sup> Ibidem, p. 10.

<sup>146</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.



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 da arqueação das embarcações que eram arqueados nos portos da América Portuguesa para a Costa da Mina, e conseqüentemente para os portos ao qual os lusos e brasileiros faziam comércio.

#### **2.4 Aplicabilidade da lei das arqueações de 1684**

Em todo processo da colonização portuguesa nos trópicos foi se estruturando uma elite colonial que mesmo na perspectiva administrativa teria que cumprir na íntegra as leis advindas da Coroa portuguesa, inúmeras vezes burlavam o “cumpra-se de El Rei” para pôr em primeiro lugar seus interesses locais do além-mar.

Para a 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 os agentes públicos, governadores, capitães-mores, governadores-gerais, até mesmo as elites coloniais eram quem passavam as informações de como se articulavam a administração real.<sup>147</sup> Mas para um império tão vasto, poderia não ser tão fácil fazer com que um ordenamento ou uma lei fossem aplicadas com o rigor que em tese ela fosse concebida. Levantamos duas hipóteses, que nos parece mais plausível pra que isso acontecesse:

Primeiro a fiscalização: quem estava diretamente ligado ao cumprimento da legislação, ordenamento e regulamentação, ou seja, toda parte administrativa e burocrática da América Portuguesa eram executadas por pessoas que estavam diretamente ligadas a metrópole, seja militares que eram enviados aos territórios ultramarino para missões e lá faziam morada e criavam laços familiares, ou seja, famílias nobres, que receberam terras da coroa portuguesa, justamente no processo de terceirização da administração local, daí poderiam ocupar diversos cargos na América Portuguesa, mesmo sem ter o ofício necessário para isto, como o cargo de juiz onde era

---

<sup>147</sup> 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.

comum indicarem pessoas de “boa índole” para desempenhar funções de juiz<sup>148</sup>, lembremos que a primeira Faculdade de Direito implantada no Brasil foi a Faculdade de Direito de Olinda/Recife e a Faculdade de Direito de São Paulo em agosto de 1827, com isso, os que queriam seguir na área do Direito, justamente os filhos das elites coloniais, tinham que ir estudar em Portugal.

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

Para não ficar distante da nossa temática da própria lei das arcações, como refletimos no primeiro capítulo, foi um exemplo da homogeneização do Império Português para a questão da legislação, pois não foram observados a questão da economia local, das dificuldades das elites locais, da situação econômica dos governos das capitanias, para fazer a observância da legislação nesses territórios da América Portuguesa.

Somam-se a estes fatos, outros aspectos da própria procura dos comerciantes e mercadores de escravizados para obterem mais lucros sobre o transporte transatlântico, antes da regulamentação, e pós-lei das arcações 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, neste sentido, Martin Meredith, diz que durante o século XVIII foram levados da região da Costa do Ouro, onde se localiza a Costa da Mina, cerca de 1 milhão de escravizados, como também, ouro.<sup>149</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,

---

<sup>148</sup> Ibidem.

<sup>149</sup> MEREDITH. M. O destino da África cinco mil anos de riquezas, ganância e desafios. São Paulo, 2017. p. 144.

em média, além de uma variedade de outras feitorias e pontos de apoio – ao todo cerca de cem postos de comércio.<sup>150</sup>

O valor dos escravizados dependiam 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>151</sup> Não eram todos os escravizados vendidos por um bom preço, muitos fatores, inclusive da própria viagem interferia diretamente na “qualidade da mercadoria”, assim como era chamado os africanos escravizados.

A lei das arqueações em tese foi promulgada para trazer uma melhor qualidade de sobrevivência para o escravizado durante a travessia do Atlântico, 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 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 anacronismo, possíveis “direitos humanos” ou pseud. “Direitos dos africanos escravizados” de serem transportado de forma mais humanizada. Isto nos parece descolar da realidade, mas entre as nossas reflexões e o fato concreto, ou seja, escrita da lei, pode nos fazer pensar que a lei servia para um possível discurso “humanizador” dentro da lei das arqueações.

Todavia um fato era a lei, que foi promulgada pelo D. Pedro II de Portugal em 1684 que dizia que em linhas gerais 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”<sup>152</sup>, ou seja, que nenhum súdito da coroa portuguesa, nenhuma pessoa que comercializassem escravizados poderia mais usar da sua “ganancia”, 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 marcadores de escravos em detrimento da sobrevivência dos escravizados não iam ser mais aceitos pela coroa, que toda comercialização feita dos escravizados para o Brasil tinha que ser com base na razão, no pensamento lógico, racional e porquê não eficiente, além de justo.

---

<sup>150</sup> Ibidem. P.144.

<sup>151</sup> CHIAVENATO. J. Op. Cit. p. 123.

<sup>152</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

Em outra ponta estava quem deveria cumprir a lei, as ordens a efetivação dos ordenamentos da coroa, de fato, as aplicabilidades das leis não eram fáceis quando 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 fatores já discutidos no primeiro capítulo. Mesmo depois terem se passado mais de setenta anos da promulgação da dita lei, ela ainda sofria diversas resistências, na sua implementação como também na sua aceitação.

Em Pernambuco o governador Luís Diogo Lobo da Silva, faz um levantamento das embarcações que são arqueadas no ano de 1758, onde ele denuncia ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar as situações onde os mercadores de escravizados não respeitavam a lei das arqueações, e utilizavam algumas táticas para transgredir a lei, para benefício próprio e aumento do lucro em detrimento daquilo que dizia a lei.

A lei foi pensada também para transformar as embarcações, ao passo que, elas eram obrigadas a serem construídas com espaço necessário para o transporte dos escravizados, ou seja, a própria arquitetura e gestão da construção da embarcação era pensada para sua finalidade, inclusive respeitando a legislação. Mas muitas embarcações que eram arqueadas não cumpriam esta norma, valendo-se destas situações, que não só prejudicava sobrevivência dos escravizados, mas também era tido como uma afronta a legislação, 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 capitánias 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 regas 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>153</sup>

Primeiro aspecto que podemos pontuar ao observarmos a narrativa do governador da capitania de Pernambuco, é que apesar das 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 elas eram colocadas para serem utilizadas em diversos portos africanos, ao passo que, eles eram utilizados tanto na Costa da Mina, quanto em Angola. Lembremos que a própria fiscalização alfandegaria nos portos, e neste caso, no porto do Recife as funções eram desempenhadas por membros da alfândega que realizavam as inspeções das arqueações. Se as embarcações não estivessem de acordo com a legislação elas não poderiam serem usadas para o transporte de cativos, uma vez que transgrediam a lei. Podemos conjecturar a possibilidade de corrupção na inspeção dessas embarcações, pois as elas eram empregadas a algum tempo, o governador pontua “que andam empregadas” no transporte de cativo, um sinal 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, a Ana Emília Steben, no caso de Pernambuco onde ela cita que o governador reclama das consequências da Companhia Geral Pernambuco e Paraíba para economia da Capitania, diz ela que:

Já o Governador José César de Meneses escreveu em julho de 1778 um extenso relatório sobre as conseqüências 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>154</sup>

---

<sup>153</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>154</sup> 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. P. 77.

A administração local era a principal força representativa do rei, 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 administrativo máximo da capitania, manda 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 saía para o comércio de escravizados na Costa da Mina e Angola. Dando a esse ofício um caráter de comunicado oficial das diligências que ele o fizera, 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, além dele tinha na inspeção do capitão-mor engenheiro Antônio José de Lemos, além do provedor da fazenda real, escrivão, mestre da ribeira e os capitães das embarcações que acompanhavam as averiguações que eram feitas.

As arqueações não eram feitas de qualquer jeito, visando uma melhoria e as boas práticas comerciais, segundo Claudia Maria das Graças Neves, imbuído de uma ideia de “ciência”, racionalidade e a necessária profissionalização dos mercadores e comerciantes, o Estado Português assim como outras nações europeias, fizeram a implementação do mais usado manual de educação comercial do século XVIII, *Dictionnaire universel de commerce* do francês Jacques Savary des Brûlons publicado no ano de 1723<sup>155</sup>. Segundo a 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>156</sup>

Era esse manual que o governador junto aos demais membros da diligência tomavam como base para observarem as práticas comerciais dos contratadores e mercadores das embarcações, além das observâncias 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, tamanho das entradas de ar e circulação do mesmo com base nos trabalhos deste autor. Neste sentido, observa-se que a “ciência”, era norma e regra que deveriam ser levados em observação

---

<sup>155</sup> 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: 13/08/2022.

<sup>156</sup> Ibidem. P.173.

principalmente nos aspectos do discurso, discurso este que 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, racionalidade, justiça, ciência, norma parecem transpassar todo os discursos sobre a lei das arqueações. Com isso, não podemos conjecturar que ali nascia um possível “direitos humanos” com a lei, todavia vemos algo científico racional, de boas práticas comerciais, e principalmente eficientes. Este é um possível marcador do discurso da lei das arqueações.

As medidas que o governador tinha, assim também as relações que constavam nos documentos oficiais, eram da época da construção das embarcações, que foi dado pelo mestre que as fabricaram, que já observando que essas embarcações não estavam de acordo com que a lei ordenava, já se tinha advertido pelo uso desobediente das embarcações pelas quais elas não poderiam serem 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, tinham vigias, ou seja, tripulação suficiente, tinham portinholas para a circulação do ar, tinham espaço para que os cativos viessem 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

Figura 13: Representação de uma embarcação



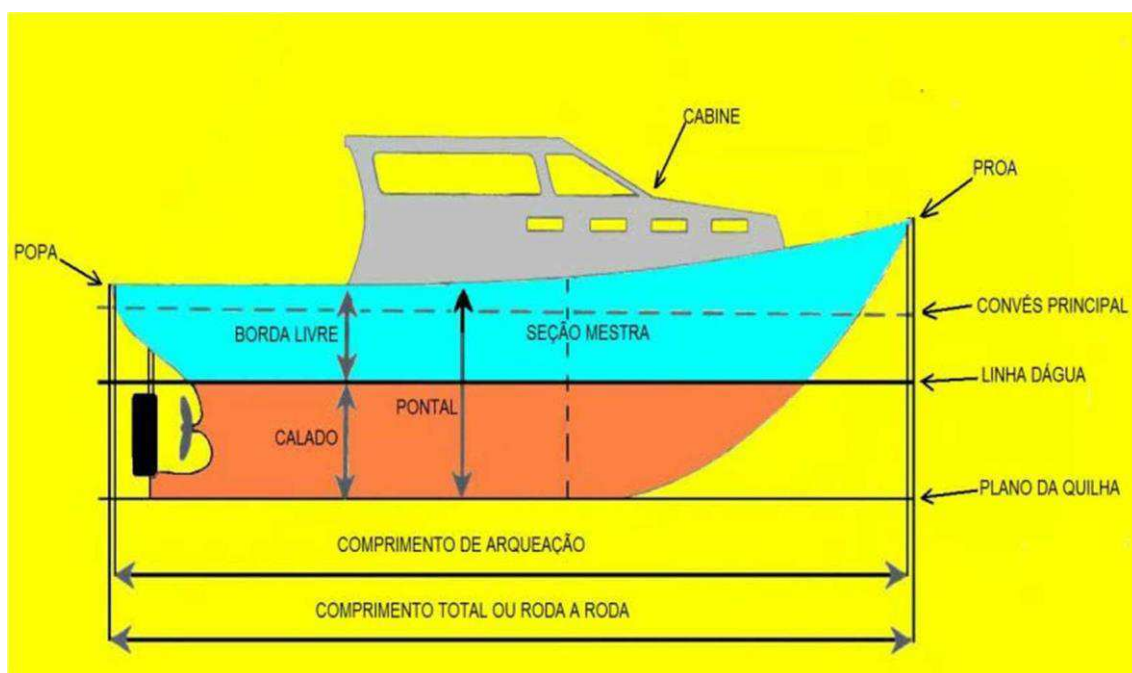
Observemos que na imagem a linha do pontal é essa que é demonstrada pela linha vermelha que começa na proa e vai até a metade da embarcação, era nessa parte que ficava coberta e onde eram colocados os escravizados. As embarcações por serem de grande variedade e tamanho esta linha do pontal poderia ser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

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

<sup>157</sup> NAUTICO. PONTAL. Disponível em: <http://salvador-nautico.blogspot.com/2018/06/pontal.html>. Acesso: 13/08/2022.



Figura 14: Representação das medidas de uma embarcação



Fonte: Victory Yachts.<sup>158</sup>

Dentro dessas 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 se burlar a lei das arqueações, pois elas davam aumentos significativos das medidas das embarcações. O uso dos bayleos como tática, foi uma das medidas que os mercadores utilizavam para confrontar de forma indireta, a estratégia da coroa portuguesa na implantação das regras da lei das arqueações.

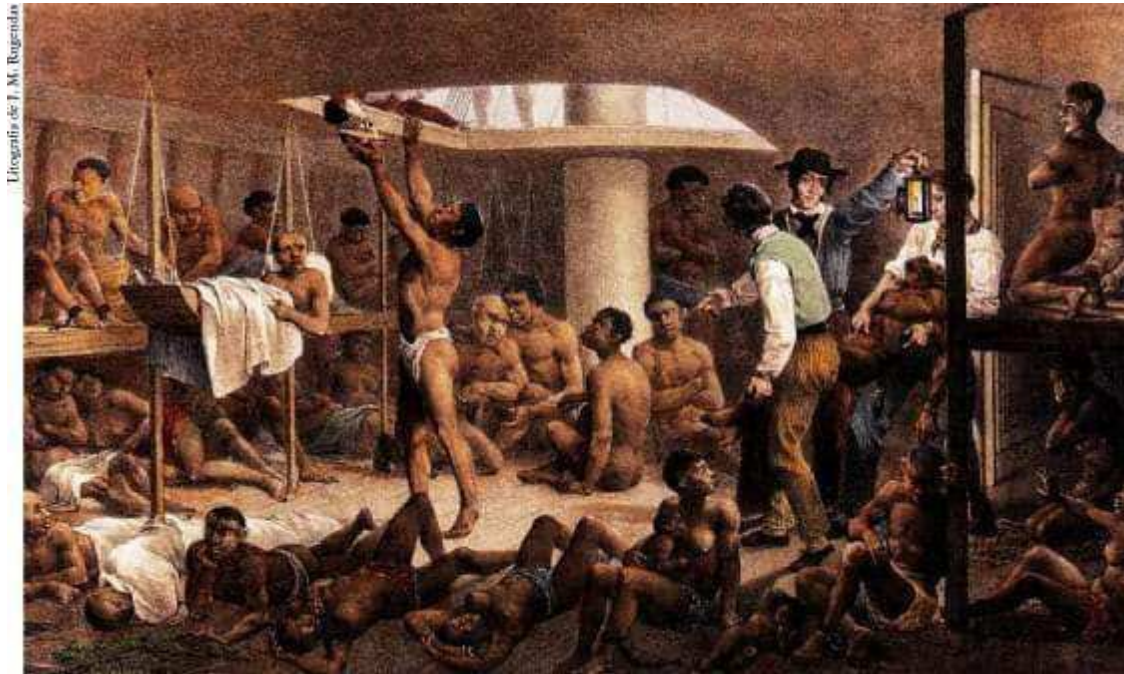
As embarcações eram construídas com arquiteturas preestabelecidas e não tinham a possibilidade da mudança total da estrutura, mas os bayleos poderiam ser implementados depois que a embarcação estivesse em uso. Essas estruturas poderiam ser fixas, mas não era algo comum, pois eles fixos davam a possibilidade de serem pegos por uma fiscalização e 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 recorrentes eram os móveis, pois poderiam ser colocados depois que as embarcações eram arqueadas, movidas ou retiradas conforme na

<sup>158</sup> Victory Yachts. Dimensões lineares. Disponível em: <https://www.victoryyachts.com.br/dicas-/dimensoes-lineares/>. Acesso: 13/08/2022.

necessidade. Essas estruturas também eram retiradas antes da chegada nos portos de origem, para que quando chegassem fossem arqueados como se estivesse com as medidas originais.

Figura 15: Representação fundo de um porão de um navio negreiro (1835)



Fonte: *Johann Moritz Rugendas*<sup>159</sup>.

Observe a imagem a cima que representa como, “possivelmente” era um porão de uma embarcação destinada ao transporte de escravizado, 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 presente na imagem dando a estrutura do porão mais espaço para colocarem mais escravizados. De baixos dos bayleos, no assoalho do porão, onde segundo a lei das arqueações os cativos deveriam ficar, ficam alguns escravizados, mas em cima na estrutura de madeira há mais escravizados. 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>160</sup>

Além dos bayleos as embarcações também poderiam com ter outra divisória no próprio porão, que poderia servir para dividir os escravizados, por gênero, idade e origem. Mas com o avanço tecnológico as embarcações de menor porte eram as mais

<sup>159</sup> Porão do navio negreiro, Johann Moritz Rugendas, 1835.

<sup>160</sup> RODRIGUES, J. Op. Cit. p.150.

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, viu que havia encontrado uma embarcação com todo o bailéu montado, que segundo ele, poderia ser armado com facilidade, pois toda a estrutura de tábuas, vigas e postes estavam cortados e poderiam ser ajustados nos mastros, vãos e acostados da embarcação e todos marcados com um lápis.<sup>161</sup>

A tática dos mercadores vai eram uma resposta em relação as ordens e o controle da coroa portuguesa sobre os potenciais lucros desses indivíduos e 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 eles encontram por meio dos bayleos, o artifício de não se opor a 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>162</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 o contrabandeando ouro e outros produtos que saiam do Brasil para a África. Neste sentido, soma-se a própria diligência feita pelo governador da capitania de Pernambuco informando implicitamente ao secretário da Marinha e Ultramar que administração local estava presente na fiscalização das embarcações. Mas no próprio mecanismo da legislação das arqueações traz no capítulo 16 as possíveis consequências dos administradores locais, e dos portos que fossem coniventes com as práticas dos mercadores:

Os abomináveis erros, que ate 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

---

<sup>161</sup> Ibidem, p.151.

<sup>162</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

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>163</sup>

A lei das arqueações em sua escrita havia dispositivos que condenariam 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 isso superlotasse 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 a corte as ações contra 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 haviam 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 negro aos navios, e embarcações.<sup>164</sup>

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

Porém, a aplicabilidade dessa lei era muito frágil, dependia de muitas pessoas como agentes de denúncia, assim como a boa vontade das autoridades locais para julgar

---

<sup>163</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>164</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

esses fatos que muitas vezes nem chegavam ao conhecimento da coroa portuguesa, pela distância física, mas também pela própria lógica de interesses comerciais das elites da América Portuguesa.

O discurso da coroa portuguesa que os mercadores de escravizados estavam pondo em risco o comércio, fazia parte da narrativa para deslegitimar as táticas e ações que estes 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 mau a todo império.

O 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 se observasse se a arqueação estava com “os agentes, armas, e munições de guerra necessária para a sua defesa,”<sup>165</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 as práticas dos traficantes. E a reafirmação de aspectos das punibilidades da lei das arqueações que não fossem cumpridas pelos mesmos:

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 transgressora desta minha lei, e uns, e outros serão degradados para Angola por tempo de dez anos.<sup>166</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 confiscada o restante da carga da vinda juntamente com os escravizados. Além de serem exilados em Angola por dez anos.

---

<sup>165</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_85, D. 07129.

<sup>166</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_85, D. 07129.

Mas o fato é que as possíveis punições para quem não cumprissem 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 que era buscado pelos mercadores de escravizados. Júlio Chiavenato explica que a lógica por traz do pensamento dos mercadores eram, que eles tinham consciência que parte dos escravizados não iriam conseguir sobreviver, desta 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 que os negros consumiriam na travessia da costa africana para a brasileira.<sup>167</sup>

Jaime Rodrigues, também corrobora com esta análise e vai além dizendo que a lei das arqueações de 1684 abria margem pra 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. Que segundo Miguel:

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>168</sup>

No ano de 1761, o governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva envia um ofício para Francisco Xavier de Mendonça Furtado secretário da Marinha e Ultramar da coroa portuguesa, relatando as desobediências e transgressão da lei vigente, pelo Francisco Xavier de Carvalho Capitão-mor da corveta Nossa Senhora de Guadalupe e o governador, mostra o exemplo de como a lei das arqueações evitava a mortandade dos escravizados quando feitas de maneira correta, o governador relata que:

---

<sup>167</sup> CHIAVENTATO, J. Op. Cit. p. 125.

<sup>168</sup> RODRIGUES, J. Op. Cit. p.152.

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>169</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 tratavam sobre o transporte de cativos africanos, mas também deixava 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>170</sup> em detrimento da lei das arqueações de 1684.

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

---

<sup>169</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_94, D. 7456.

<sup>170</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_85, D.7456.

Em 20 de outubro de 1757 o Francisco Xavier de Carvalho traz 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 as 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, nesta viagem que foram cumpridas as orientações da lei das arqueações e morreram, segundo o relato do governador, 14 cativos. A mesma embarcação fazendo uma segunda viagem para o mesmo destino, mas não observando a lei, morreram 43 escravizados.

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

Esse discurso do governador estava sedimentado nas “boas práticas comerciais” da época, observando o governador, que essas práticas comerciais antigas não estavam dando o retorno eficiente para a capitania, uma vez que, era o principal meio de retirar o valor do dote da rainha Catarina e pagar a dívida para manutenção da paz com a Holanda, 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, contratantes poderiam levar a uma flexibilidade do regramento o governador apela para que o Secretario da Marinha e Ultramar Português, não leve em consideração tais argumentos que a lei das arqueações prejudicava o comércio de escravizado, ao invés 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>171</sup> E que fosse reafirmada a obrigação de ter nas embarcações espaço necessário para conservar a sobrevivência dos escravizados, segundo a “racionalidade”, “lógica”, “justiça” e “ciência”.

---

<sup>171</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_94, D. 7456.

### CAPÍTULO III

#### PROBLEMATIZAÇÕES E SITUAÇÕES DOS CATIVOS NOS PROCESSOS DE TRANSPORTES 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*

*Navio Negreiro, Castro Alves*

Este terceiro capítulo objetiva problematizar as situações dos cativos no transporte transatlântico, objetivando analisar as narrativas documentais sobre as realidades de extremas violações 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 Agata 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) refletir sobre a condicionado a vivenciarem uma experiência do cativo, onde esses indivíduos eram expostos a novas situações de reclusão, expropriação da sua liberdade e situações limites.

Destarte, através das denúncias registradas na documentação sobre as más condições 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, 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. Tentar-se-á 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, recorrer-se-á à análise da documentação

produzida pelo Conselho Ultramarino, especialmente os casos em que se registraram as transgressões da lei por parte dos mercadores, e os relatórios de agentes da coroa acerca de episódios sobre a diáspora.

### **3.1 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 a saber: culturais, sociais, políticas, demográficas e econômicas. 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 referência de ser cativo, um aspecto fenótipo, religioso, genético e ao longo da história os discursos foram se reformulando, se adaptando a necessidade das elites, dos meios econômicos, o que na sua finitude do discurso, fazia o negro se tornar sinônimo de uma etnia de inferior ou de menor importância.

Se observarmos a história antiga de diversas sociedades independentemente do seu espaço geográfico o temporal dentro deste período, observamos que a prática da escravização é em maior ou menor grau presente dentro destas 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, o povo Asteca e Inca escravizava os seus próprios povos ou povos conquistados. Nas sociedades africanas isto também era uma tônica, seja na África Austral como no Egito, seja em sociedades tribais ou reinos subsaarianos.

Observa-se que em algumas sociedades antigas, aos poucos, foi transformando o processo de escravização da sua própria população como algo ruim, seja pelos anseios destes indivíduos escravizados, seja pela própria transformação social da mesma, como no caso da escravização dos cidadãos gregos, onde boa parte destes indivíduos, que eram proprietários de pequenas terras, se tornavam escravizados por não conseguirem

pagar as dívidas que contraíam com os grandes proprietários de terras.<sup>172</sup> Mas nesta mesma sociedade permanece a escravização de outros povos, somente pós as reformas feitas nesta sociedade era somente possível ser escravizado por guerra.

Neste sentido independente da sociedade ou tempo histórico, ninguém nasce na condição de escravizado por natureza, por isso não se cabe utilizar o termo escravo, como outrora. Sem embargo, os indivíduos que são condicionados a um estado de cativo, eles os 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 tinha na escravização um meio de exercer seu poder político, econômico e social através da escravização. Mas outros povos deste continente também experimentaram esse tipo de imposição de poder, tal fato contribuiu para que surgisse posteriormente trocas e comércio destes indivíduos feitos cativos, inicialmente em âmbito local e regional e depois em âmbito mais abrangente.

Esse processo remonta a islamização de tribos berberes por volta do ano 704, quando árabes mulçumanos adentram 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 também como para fora dele.

O Alberto da Costa e Silva, vai dizer que esse processo de comercialização se inicia com a entrada dos mulçumanos nas regiões subsaarianas e islamização destes 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, isto vai começar após os mulçumanos começarem a vislumbrar essa possível comercialização destes indivíduos por volta do século X.<sup>173</sup>

---

<sup>172</sup> DAVIS, D. B. O problema da Escravidão na cultura Ocidental, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

<sup>173</sup> COSTA E SILVA, A. Op. Cit. p.850.

O autor diz que o discurso, imbuídos de “nós” e os “outros”, que nos faz relembrar do mesmo discurso da Roma Antiga, do “romano” e o “bárbaro”, uma característica de dualidade que era marcada por diferenças, culturais, religiosas, dos fenótipos que serviam pra legitimar o discurso de superioridade, a partir do “nós” e o “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 predestinação a servi-la.

Todavia a escravização não era algo simplório, não era um chegar sobre o “outro” e torna-lo escravizado, tal prática tinha de ser justificado, precisava-se ser legítimo, como no discurso para algumas sociedades da antiguidade que utilizavam a escravização por guerra, a escravização por dívida, a escravização por desobediência. Talvez nenhum europeu ou árabe, e não estamos generalizando toda população, tivesse dívida com os escravizados africanos para torna-los cativos, talvez nem europeu ou árabe lançasse incursões desenfreadas por todo continente africano para torna-los escravizados nos primeiros tempos e etc. O discurso e a justificativa era necessário, o autor mostra uma possível justificativa para a escravização do povo africano, que tinha origem no âmbito religioso. 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>174</sup>

Essa versão que o autor cita, acabou sendo absolvida pelo discurso europeu de legitimação religiosa para a escravização dos africanos e dos negros, já que era difundida entre os árabes mulçumanos. Neste sentido, também vincularia um estereótipo, onde os “pretos eram curtos de inteligência, indolentes, canibais, idolatras e supersticiosos por natureza, só podendo ascender à plena humanidade pelo aprendizado na servidão.”<sup>175</sup>

Outra interpretação foi dada pelo José Rivair Macedo, não muito destoante do Alberto da Costa e Silva, mas segundo esse autor, depois da islamização de algumas

---

<sup>174</sup> Ibidem

<sup>175</sup> Ibidem.

regiões ao norte do Saara, criou-se pelos árabes e também europeus, uma mística envolvendo o imaginário sobre como eram as sociedades subsaarianas, principalmente, cita o autor o “país do ouro”, onde hoje é a Gana onde se designou ser a região chamada Costa da Mina.

Muito disto, pela pompa e a quantidade de ouro que os reis desta 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, onde segundo o autor, as pessoas encarregadas da extração eram chamadas *jala dia*, não obstante, que em meio a intensificação da exploração aurífera no século XVIII na América Portuguesa, eram requeridos pelos contratadores, os cativos destas regiões para serem enviados as Minas Gerais, para que eles utilizassem os seus conhecimentos para exploração do ouro nestas regiões de exploração mineral na América Portuguesa.<sup>176</sup> Como afirma também o 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>177</sup>

Segundo o Macedo, as relações comerciais entre os árabes mulçumanos e africanos aliados e islamizados se intensificaram, transformando a dinâmica comercial ao sul do Saara, dando a estas regiões dinâmicas mais amplas. Em relação a escravização, foi impulsionado com a comercialização de escravizados para outras regiões fora do continente africano. Todavia, o autor marca este período no espaço temporal do século XIV, onde:

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 África Subsaariana.<sup>178</sup>

Já o Martin Meredith, fala que depois da chegada dos árabes no norte da África, eles 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 com a 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:

---

<sup>176</sup> MACEDO, R. J. História da África. Contexto, São Paulo, 2015.

<sup>177</sup> HALL, G, M. Op. Cit. p.56.

<sup>178</sup>MACEDO, R. J. Op. Cit. p.66.

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 [haver] velho decrépito ou qualquer criança que não tenha atingido a puberdade.<sup>179</sup>

Outra versão é do Tidiane N'Diaye, que fala que a escravização africana pelos árabes começa por volta do século VII, e com cunho religioso, os árabes muçulmanos iam as regiões subsaarianas e segundo ele, seria neste contexto que havia começado a exploração comercial para fins de escravização dos africanos<sup>180</sup>:

O tráfico negreiro árabo-muçulmano 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>181</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 que 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>182</sup>

Uma hipótese é que possivelmente os primeiros africanos escravizados de forma comercial, foram levados por onde hoje são os países do Oriente Médio, influenciado por essa comercialização dos escravizados pelos árabes. Alguns mapas mostram a leva de africanos escravizados que foram levados para o Oriente Médio durante o período de exploração comercial, que pode ter começado para alguns entre o século VII – X ou século XIII ou XIV, mas só se finda por volta do ano de 1919 do século XX, ou seja, anos depois do fim da escravização nas Américas. Vejamos os dois mapas a baixo.

---

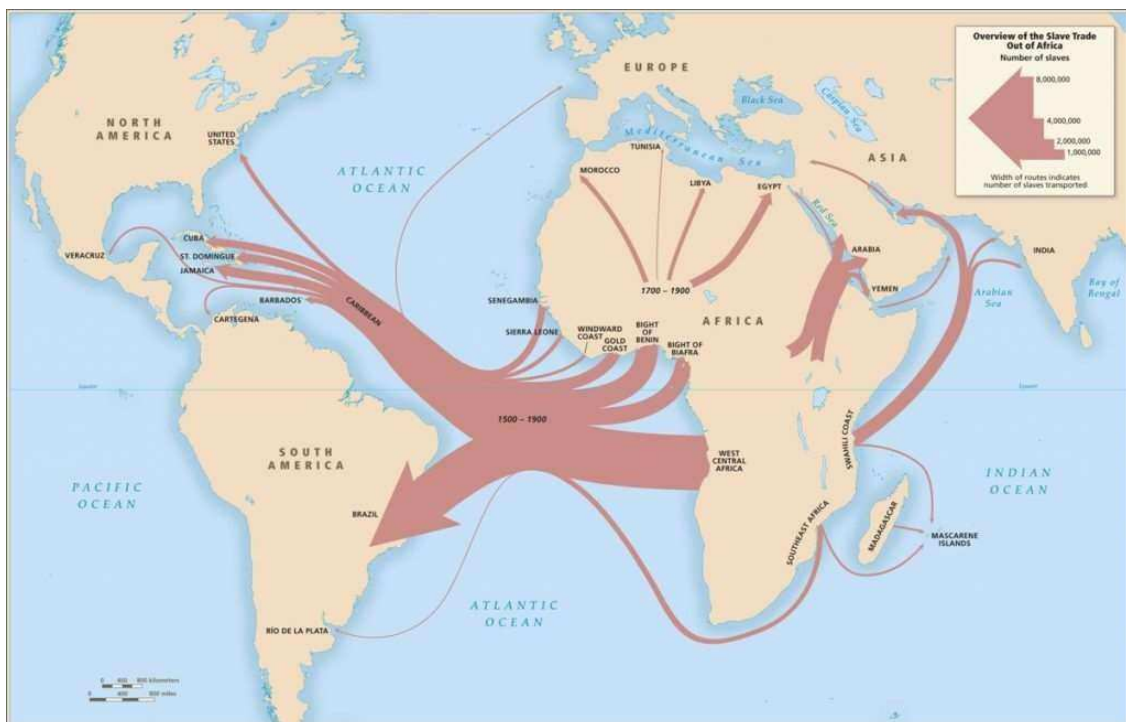
<sup>179</sup> MEREDITH, M. Op. Cit. p. 83.

<sup>180</sup> N'DIAYE, T. Genocídio Ocultado. Gradiva, Portugal, s/d.

<sup>181</sup> Ibidem. P.8

<sup>182</sup> Ibidem.

Figura 16: Mapa das principais rotas e quantitativos de transporte de cativos africanos - século XVIII - XIX.



Fonte: Galedés.<sup>183</sup>

O mapa acima representa a quantidade de escravizados africanos comercializado ou traficados para os demais continentes do mundo dos anos 1700 a 1900. Observemos que a maior número apresenta-se destinado ao Brasil, que segundo a seta marca um quantitativo de mais de nove milhões de escravizados números bem além dos que o autor, Luis Felipe Alencastro mostra, que 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>184</sup>. Vemos também cifras ligadas ao Caribe, Rio da Prata e para América do Norte e na mesma temporalidade. Porém, o que nos chama a atenção é que nem a temporalidade nem o número de escravizados comercializado na Costa Oriental africana e Oriente Médio, são evidenciados.

No mapa abaixo também observamos as principais rotas comerciais para onde eram levados os escravizados africanos. O mapa destaca os principais territórios ou localidades onde eram levados os cativos, da Costa Ocidental da África saíam os escravizados para as Américas, além de Moçambique e Mombaça. E para a própria

<sup>183</sup> Galedés. A escravização dos africanos. Disponível em: <https://www.geledes.org.br/escravizacao-de-africanos/>. Acesso: 25/08/2022.

<sup>184</sup> ALENCASTRO, L. F. África, números do tráfico Atlântico. IN: Org. Schwarcz, M. L; GOMES, F. Dicionário da escravidão e liberdade. São Paulo, Companhia das letras, 2018.



África, neste 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, como o mapa anterior ele não demarca uma temporalidade ao qual podemos situar quando começou esse comércio ou quando se finda.

Figura 17: Mapa de representação das rotas comerciais de cativos.



Fonte: Hum Historiador.<sup>185</sup>

Ao problematizarmos as informações do mapa acima, observamos que os africanos escravizados, eram divididos em dois grandes grupos, um chamado de Sudanese, que eram africanos que habitavam o sul do deserto do Saara até a África Central; e um segundo grupo, chamados de Bantos que habitavam da parte centro-sudeste do continente. Essas duas classificações são observadas e implantadas pelos europeus, a partir de uma visão do que eles tinham sobre os povos destas regiões.

<sup>185</sup> 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: 25/08/2022.

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>186</sup> Todavia, esses conceitos, classificações poderiam não mensurar de fato, as subjetividades e diferenças dos milhares de grupos étnicos do continente africano, pois elas não compartilhavam as diferenças étnicas dentro do possível grupo dos sudaneses e dos bantos, desta forma, a dominação identitária que os europeus impuseram aos africanos o Luís Nicolau Pàres vai chamar de metaética, 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 caráter abrangente, de identidades inicialmente discretas e diferenciadas.<sup>187</sup>

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

Mas isso possivelmente 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 a esses africanos incorporarem na sua dinâmica social, uma “nova” identidade a partir de conceitos e parâmetros europeus, como no caso religioso. Onde muitos dos africanos eram batizados, catequizados e obrigados a professar uma religiosidade ou doutrina diferente da que ele tinha na sua terra natal.

Mas voltando ao contexto africano e o comércio de escravizados pelos árabes mulçumanos, se observarmos as alianças que a elite africana formalizou com os árabes, dada as devidas proporções e singularidades, são 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 destas elites locais, pelo menos em primeiro momento, em formalizar esse tipo de aliança, pois era um dos

---

<sup>186</sup> PÁRES, L.N. Formação do Candomblé: história e ritual da nação jeje na Bahia. 2ª ed. Campinas, SP: UNICAMP, 2007.

<sup>187</sup> Ibidem, p.26.

meios que estas elites ou nobreza, quando se tratava de reinos, de ter recursos para justamente alcançar sua homogeneidade na região em que estava inserido, falamos nesse sentido em comida, armas, tecidos, que eram do domínio comercial tanto dos árabes, assim como dos europeus.

Vemos que esses dois comércios, primeiro: árabe-mulçumano e o segundo: europeu-cristão, frisamos isso justamente, pois os dois apoiavam a escravização negra numa justificativa que perpassava uma “lógica” religiosa, eles existiram em concomitância, cada um com seus aspectos e a destinação dos cativos para determinadas regiões, onde iam ser empregados a mão de obra desses escravizados, a partir também de uma concepção de dominação social, cultural e econômica.

Se observarmos a história, revermos que a inserção dos árabes mulçumanos na África vai também haver desdobramentos na história do Brasil, em dois aspectos. Primeiro, na costa oriental da África, onde as primeiras relações comerciais entre os africanos e Árabes mulçumanos se deram por meio das rotas comerciais do Oceano Índico e rotas terrestres, vimos no mapa que a região de Mombaça e Moçambique, antes de se tornar colônia inglesa e portuguesa receptivamente, eram territórios aos quais os árabes mulçumanos estreitaram as relações comerciais com as elites locais, principalmente no que tange o comércio de escravizados. Ou seja, muitos dos escravizados desta região eram enviados para os territórios árabes ou comercializado por eles.

Houveram também destas regiões (Moçambique e Mombaça) embarcações que saíam para a América Portuguesa, em maior destaque para a Capitania do Rio de Janeiro. Esta viagem era mais dispendiosa em todos os sentidos, para os escravizados que passavam mais meses nas embarcações que os africanos provenientes da Costa Ocidental da África, mas também havia para os mercadores um dispêndio econômico, uma vez que, a viagem era mais distante e eles ficavam à mercê de qualquer situação e perigos do mar, inclusive o aumento da mortalidade dos cativos. “Estima 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>188</sup>

---

<sup>188</sup> CAPELA, J.; MEDEIROS, E. Tráfico de Escravos de Moçambique para as ilhas do Índico, 1720-1902. Maputo; Núcleo Editorial da Universidade Eduardo Mondlane, 1987.

O segundo foi a Revolta dos Malês ocorrida em 1835 na Bahia, onde um grupo de escravizados em Salvador se rebelaram contra a sua situação de escravização. O termo Malê, vem do rubá/nagô, *Ìmàle* que significa muçulmanos, que eram africanos islamizados de origem nagô e haussás.<sup>189</sup> Pierre Verger, diz que as investigações da época mostram que houve uma importância desses africanos cativos islamizados no processo de revolta, pois eram eles que desempenhavam o papel de professores de escravizados nagôs emancipados, desta forma, todo processo de apuração das investigações sobre a revolta passava em identificar os 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>190</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 sobre as ordens dos cristãos. Segundo o Gwendolyn Midlo Hall, diz que “os africanos islamizados da Alta Guiné tinham maior probabilidade de resistirem ao batismo...”<sup>191</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 mulçumanos, ainda precisa ser evidenciado pela História, existem muitas lacunas que jogando luz para esse processo traria para a História algumas possíveis contribuições para pensar esse processo. A falta de interesse principalmente de alguns historiadores africanos sobre essa comercialização de cativos feita pelos mulçumanos ainda sofre resistência no continente, uma vez que, alguns países tem no islamismo como a religião oficial do Estado, ou boa parte de sua população professa esta fé, o que dificulta a produção de trabalhos historiográficos nesse sentido.

---

<sup>189</sup> REIS, J. J. Revolta Escrava. IN: Org. Schwarcz, M. L; GOMES, F. Dicionário da escravidão e liberdade. São Paulo, Companhia das letras, 2018.

<sup>190</sup> VERGER, P. Fluxo e Refluxo. Companhia das letras, 2021, p. 400.

<sup>191</sup> HALL, G. M. Op. Cit. p.56.

Entretendo há de se pontuar que, o comércio e depois tráfico de africanos, e seus descendentes para as Américas foi numericamente maior, dados as proporções e os anseios dos países europeus que patrocinava ou eram agentes fundamentais para que este 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 pela intensificação da procura de mão de obra escravizada na África para abarrotarem as embarcações e mandarem 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 ultimas circunstancia, como citado por Walter Hawthorne, quando diz que uma dessas circunstancias, eram quando prendiam, por exemplo, alguma pessoa que era condenada por feitiçaria e um dos mecanismos era 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 transatlântica de escravos.<sup>192</sup>

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

O escravo em Daomé eram em principio 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>193</sup>

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

---

<sup>192</sup> 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 – 201.

<sup>193</sup> LAW, R. Ouidah. The social History of a West African Slaving “Port” 1727-1892. Athens. OH. Ohio University Press. 2004.

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

O espaço geográfico-territorial desta nossa pesquisa se restringe a dois espaços geográficos no continente africano, espaços estes dominado e denominado pelos europeus ao longo de milhares de anos através dos mais diversos contatos. Durante esses três capítulos já falaram dessa problemática dos espaços, e mercados locais de onde viam mais escravizados para a América Portuguesa. Vimos em primeiro momento números, tabelas e cifras, vamos analisar a partir deste momento a dimensão humana desse comércio, trazendo em evidência o povo africano.

É importante ter em perspectiva nesse sentido, que a prática da escravização por parte dos povos africanos, era uma prática pragmática dos líderes destes locais que faziam comércio com os árabes e europeus, ou até mesmo com outros povos africanos dentro do continente. Discutir essa dimensão, pode nos fazer transformar nosso olhar sobre o processo da escravização, de um africano passivo para um povo africano que defendia seus interesses, nisto falamos sem fazer juízo de valor, e fazia isto para legitimar seu poder econômico, político, bélico, cultural e social. Todavia, problematizar esta dimensão não tira a exploração comercial que os europeus realizaram no continente africano.

Foi com a presença europeia, principalmente a portuguesa no caso deste estudo, que se exacerbou o comércio de cativo na África, tomando contornos mais comerciais do que antes tido no comércio interno e até no comércio árabe-mulçumano, apesar deste 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 europeus no continente africano.

Uma das justificativas de que o continente europeu não tinha mão de obra para trabalhar nas Américas, foi utilizada como uma das vertentes no processo do comércio de africanos cativos, porém, não se justifica, pois o Geraldo Pieroni diz que no contexto europeu, havia muitas pessoas pobres que poderiam ser levadas para trabalharem nas colônias na América. Mas, a própria problemática em relação a povoação da América Portuguesa era difícil para que esses europeus tivessem interesses de se deslocarem para a colônia Lusa na América e se estabelecerem, de modo que, eles estavam longe da metrópole, isso talvez dificultasse a própria sociabilidade destes que poderiam escolher se estabelecer na América Portuguesa.

Geraldo Pieroni, nos lembra que a degradação, ostracismo ou exílio foi uma das penas que o governo português usou como estratégia para colocar nas terras da América Portuguesa mais pessoas, pela dificuldade que havia de colocar lusos para povoar a terra.<sup>194</sup> Lembremos da própria terceirização da administração da América Portuguesa feita pela coroa, que poderia ser uma possível constatação do não investimento na colônia, o que também poderia somar-se a problemática da aceitabilidade dos próprios portugueses em grande medida irem para a América Portuguesa de boa vontade e assim, trabalhar.

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

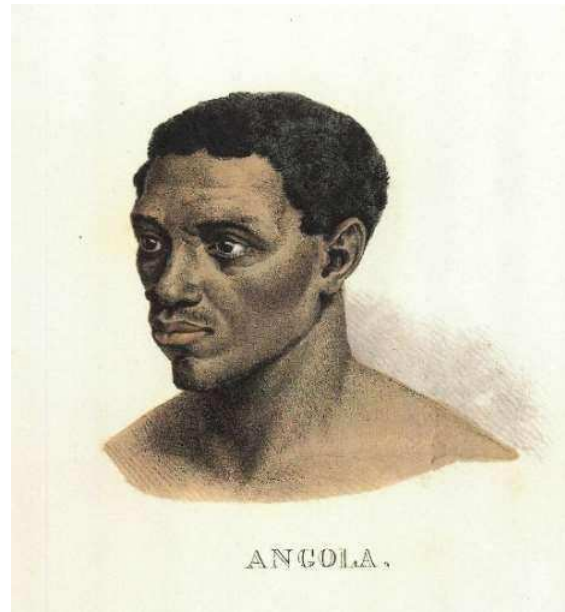
Assim foi aumentando a demanda por mais cativos entre os africanos e portugueses, que iam buscar cada vez mais longe os escravizados, onde eram apropriados de sua terra natal, pois era uma maneira no qual o chefe africano utilizava para conquistar e submeter sua vontade aos povos conquistados. Trazendo uma dimensão analítica, observamos que essa prática possivelmente para os povos conquistados poderia ser utilizada como forma de ameaça constante, pois aqueles que não se subjugassem a vontade dos chefes africanos aliados dos portugueses, poderiam ser retirados da sua terra e levados como cativos.

Neste contexto, os africanos que saíam de Costa da Mina ou Angola, não necessariamente eram escravizados que habitavam a aquela região no qual o cativo havia saído, as diferenças étnicas eram importantes para os portugueses, pois alguns cativos eram destinados para exercer trabalhos específicos, tanto que observemos as pinturas a abaixo, demonstra 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, mas sabia-se de onde aquele escravizados vinham e marcava também um fenótipo genéricos para os cativos.

---

<sup>194</sup> Pieroni, G. Vadios, heréticos e bruxas: os degradados portugueses no Brasil Colônia. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1991.

Figura 18: Representação de africano oriundo de Angola.



Fonte: História do Rio para Todos<sup>195</sup>

Figura 19: Representação de africana oriunda da Costa da Mina.



Fonte: Almanaque Urupês<sup>196</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,

---

<sup>195</sup> História do Rio para Todos. 1549 tráfico de vidas e escravidão. Disponível em: <https://historiadorioparatodos.com.br/timeline/1549-escravos-para-engenhos-trafico-de-vidas-e-negro-banto/>. Acesso 23/08/2022.

<sup>196</sup> 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: 23/08/2022.



pois segundo os autores, Maximiliano Menz & Gustavo Acioli Lopes, havia uma concorrência entre os produtos comercializado naquela região pelos holandeses, o que enfraquecia as relações comerciais com os portugueses que nem o início do século XVIII tinha uma estrutura de feitoria bem firmada. Somente depois de 1721 foi que o Castelo de São João de Mina foi construído e a partir da solidificação desta construção, é que vai sair as levas de escravizados daquela região para a América Portuguesa, 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>197</sup>

Ou seja, o comércio por 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, a 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>198</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, mas também comprados ou trocados nesta região.

A Emília Satben, vai refletir 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, inclusive corroborando a citação de Maximiliano Menz e Gustavo Acioli Lopes, onde ela explica que as relações comerciais entre esses territórios da Costa da Mina e a América Portuguesa, foi um dos fatores para tornar a Costa da Mina principal exportador de cativos para Pernambuco no início e até meados do século XVIII, ora, os mercadores poderiam utilizar o mesma região para fazer vários tipos de transação comercial, vendendo, comprando ou trocando vários produtos, inclusive por africanos escravizados. Porém diferentemente do Maximiliano Menz e Gustavo Acioli Lopes, a Emília Staben, marca o ano de 1720 como início desse processo de subida no número

---

<sup>197</sup> LOPES, G.; MENZ, M. M. Op. Cit. p. 8.

<sup>198</sup> Ibidem.

de cifras de escravizados comercializados desta região. A autora nos chama atenção sobre a existência de documentos da época ao qual ela utiliza para seu estudo, e marca uma possível explicação, ao qual ela diz que 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>199</sup>

Ora, não seria as diligências feitas pelo Governador de Pernambuco Luís Diogo Lobo da Silva nos anos de 1758 e 1761, período este analisado neste trabalho, uma forma da 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 deste comércio, controle esse na figura do governador da Capitania. Esta mesma figura política que ao longo do século, independente do indivíduo que estivesse ocupando o cargo, também reivindicavam que mais escravizados aportassem no porto do Recife, onde seria tributados os impostos.

A autora mostra que dos anos de 1722 ao ano de 1731 foram desembarcados em Recife 22.196 escravizados num total de 89 embarcações, onde o auge de exportação de escravizados foram nos anos 20 do século XVIII e nos anos pós 30 esse número de escravizados foram diminuídos.<sup>200</sup> Isso vai ser influenciado por alguns fatores, um deles foi a criação em 1759 da Companhia Geral de Comércio Pernambuco Paraíba, criada por Marquês de Pombal para controlar o comércio nas duas capitanias. Neste sentido há um deslocamento do eixo de exportação de escravizados da Costa da Mina para Angola, devido, a Companhia de Comércio Pernambuco e Paraíba terem mais relações comerciais com o Reino de Angola 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>201</sup>

---

<sup>199</sup> 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.

<sup>200</sup> 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.

<sup>201</sup> Ibidem. p. 80

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 as fontes utilizadas neste trabalho dissertativo, explicitam que as embarcações eram empregadas na carreira de Costa da Mina e Angola e que os relatos ou denúncias feitas pelo governador da capitania de Pernambuco Luís Diogo Lobo da Silva, aos Secretários da Marinha e Ultramar, são em:

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 [...] <sup>202</sup>

Outro fator que se soma a este para a diminuição do número de escravizados oriundos da região da Costa da Mina é as armadilhas e emboscadas feitas pela Holanda, contra as embarcações luso-brasileiras que colocavam 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 européias foram fatores importantes para a decisão da Coroa em privilegiar o comércio com a África Centro-Occidental. <sup>203</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 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 arqueação eram cumpridas pelos mercadores de escravizados.

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

---

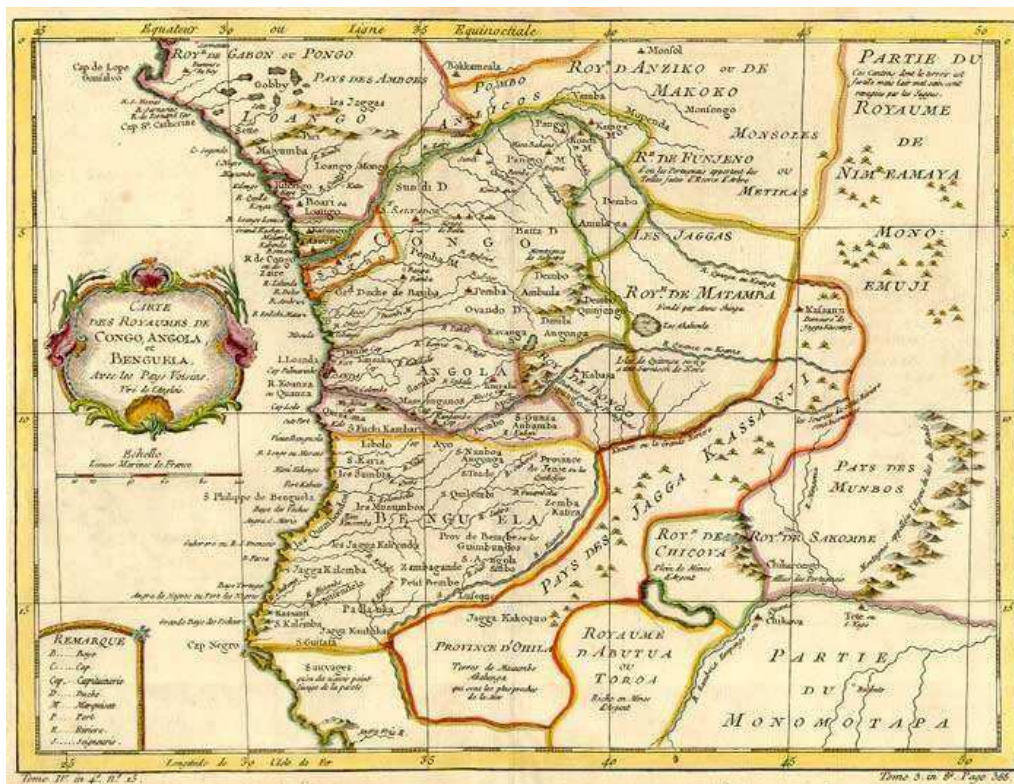
<sup>202</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015, CX\_87, D. 7129.

<sup>203</sup> STABEN, A. E. op. Cit. p. 86.

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>204</sup>

Veja o que o autor fala e corrobora com o que problematizamos sobre a influência portuguesa, dita por a Emília Steben no processo comercial envolvendo a América Portuguesa e o reino de Angola, onde neste território se fazia muito mais presente o aparelhamento da burocracia portuguesa, aliadas dos governantes africanos da região de *Ngola a Kinluanje*. Observemos o mapa a baixo que representa o território angolano no século XVIII.

Figura 20: Mapa dos territórios da região de Angola.



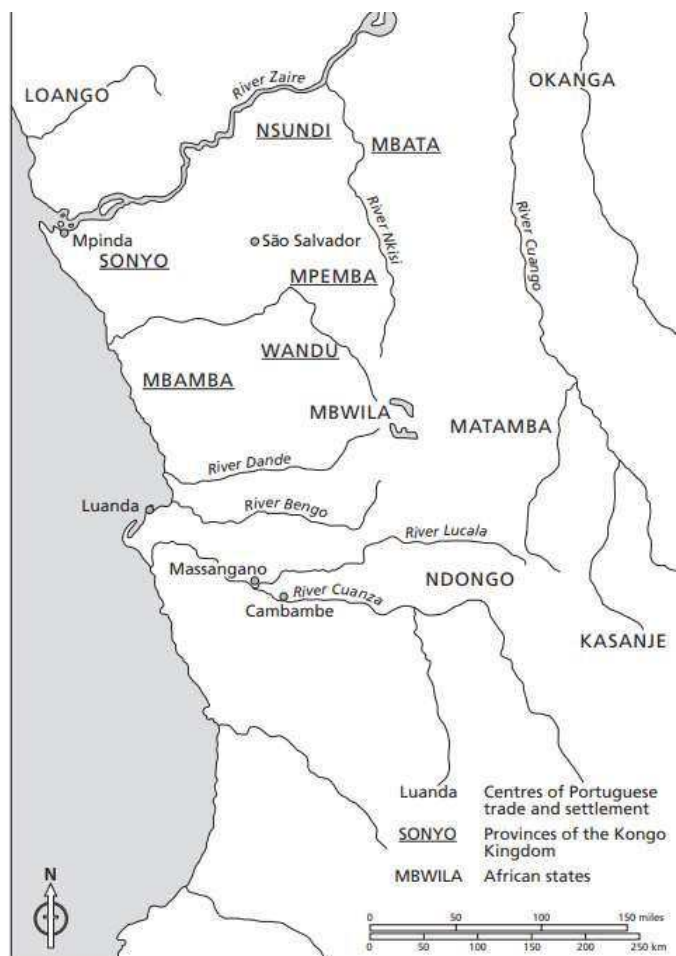
Fonte: Mapa de Sobados em Angola.<sup>205</sup>

<sup>204</sup> MILLER, C. J. O que nós sabemos sobre aqueles que vieram da África Central. Org. HEYWOOND, M. L. Diáspora negra no Brasil. Contexto, São Paulo, 2008, p. 43.

<sup>205</sup> 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: 24/08/2022;

O mapa a cima que mostra a divisão dos reinos em Angola, com destaque ao reino do Congo, Angola e Benguela. Mas ainda podemos ver a região do reino de Matamba, além dos demais territórios reinos e regiões fronteiriças que também eram territórios nos quais o comércio de escravizados eram presentes. Observemos seguir as divisões a partir do mapa de Malyn Newitt, onde a autora demonstra como era a divisão territorial nos reinos do Congo e de Angola.

Figura 21: Reino do Congo e Angola



Kongo and Angola.

Fonte: Malyn Newitt<sup>206</sup>

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

<sup>206</sup> NEWITT, M. the portuguese in west África, 1415–1670. Disponível em: crop.pdf (cambridge.org). acesso em: 25/08/2022.

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.

Várias variáveis poderiam influenciar diretamente no tempo e no trajeto das embarcações, como tempestades, tamanho das embarcações, quantidade de tripulação, tecnologia de navegação, tecnologia das próprias embarcações, 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 esse exposto é que muitas vezes as mesmas embarcações que eram usadas em carreiras para Angola, principal local de abastecimento de mercadorias e escravizados africanos da metade do século XVIII, também estas mesmas embarcações eram destinadas a comercialização de vários produtos inclusive de cativos da Costa da Mina para Recife. Algumas das mesmas 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 foi beneficiada. Isto não aconteceu necessariamente, porque como vimos os holandeses estavam comercializando naquela região, onde levavam os 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 dos portos de outras regiões africanas. Desta 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 tinha como beneficiador final os escravizados, na medida que, ela serviria para a própria Coroa controlar esse mercado lucrativo em benefício próprio.

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

Ao utilizarmos o termo “acondicionamento” nos referirmos a situação como eram alocados os cativos nas embarcações que eram destinadas ao transporte de

escravizados, o termo natural que possivelmente seria o utilizado seria o substantivo acomodar. Porém, segundo o dicionário, o termo acomodar significa deixar algo ou alguém quieto, satisfeito ou sossegado. Já o ato de acondicionar no verbo transitivo direto, bitransitivo e pronominal, significa deixar algo ou alguém subordinado ou dependente.<sup>207</sup> Observemos como esse 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 capitania de Pernambuco na metade do século XVIII.

Já expomos no decorrer desse trabalho os possíveis discursos sobre a criação da lei das arqueações, principalmente no que tange o cenário da organização reinol e a apropriação ou não da dita lei ou lei subsequentes que tratavam da mesma temática. Mas o questionamento que podemos fazer diante do exposto, será que de fato, em loco, a lei das arqueações trouxera para os africanos algum benefício? Podemos conjecturar algumas possíveis respostas, lembremos que a lei criada em 1684 teve muita dificuldade de ser aplicada pelos responsáveis pelas arqueações e teve seu fim com o fim do comércio transatlântico de escravizados.

Mas antes dos homens, mulheres e crianças africanas escravizados serem acondicionados nas embarcações e depois de terem sido capturados nos sertões africanos, seja na região de Mina, ou 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, pois era uma prática ao qual os líderes poderiam conseguir vender os cativos por um preço maior, segundo Alberto da Costa e Silva, diz que:

Nos períodos normais, os africanos, se considerassem necessários e oportunos 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>208</sup>

Isso poderia beneficiar os chefes africanos, porém para o mercador de escravizado trazia prejuízos, na medida em que todos os custos da viagem eram calculados na medida das arqueações, na saída para o destino à embarcação eram

---

<sup>207</sup> Dicionário online de Português. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/acondicionar/>. Acesso em: 24/08/2022.

<sup>208</sup> COSTA E SILVA, A. Op. cit. p.868.

arqueadas com o possível valor que iriam pagar nos 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 ditaram inicialmente o ritmo das negociações, pois as mercadorias e rotas traçadas eram as mesmas do comércio interno.”<sup>209</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>210</sup>, nisto, os mercadores poderiam pagar bem mais que o valor tido como normal pelos escravizados.

O Alberto da Costa e Silva cita como era importante embarcar logo os escravizados para diminuir os ônus tido com o transporte, “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>211</sup> Mas como dito tudo era em tese calculado através das arqueações para dar ao escravizado assim como a toda a tripulação uma condição de viagem mais “confortável”, a partir dos moldes ditos pela lei das arqueações. Nisto observemos como era feita 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 a subsistência de cada escravo por trinta e cinco dias porque se deve regular a viagem a Pernambuco 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>212</sup>

Esta é uma relação da arqueação de uma embarcação que saiu de Pernambuco para Angola, ao decorrer da escrita da relação os mantimentos como água e lenha, constam que davam para uma viagem de 35 dias e era oportuno, segundo a fonte, para manter vivos os escravizados. Destarte, essa viagem dura de 29 a 30 dias, porém pela arqueação essa embarcação tinha uma janela de mantimentos a mais para uma possível causalidade. Cada mantimento foi calculado a partir do número de escravizados, num total de 100, pois este valor era a capacidade adequada das embarcações e servia como

---

<sup>209</sup> SCHLICKMANN, M. The rise of the Trans-Atlantic slave trade in Western Africa, Belo Horizonte, vol. 29, n° 51, p.927-930, set/dez 2013. apud. GREEN, T. The rise of the trans-Atlantic slave trade in Western Africa, 1300–1589. Cambridge U. Press, 2011.

<sup>210</sup> Medida padrão para determinar o valor comercial do africano escravizado.

<sup>211</sup> COSTA E SILVA, A. Op. Cit. p. 868.

<sup>212</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX: 87, D. 7129.



modelo para as embarcações maiores arquearem tomando-a como exemplo. Vejamos como é explanado 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 livras uma por outra, pesam oito mil livras 8.000 (livras)

[ ] 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 cinco livras, inclusive as duzentas e cinquenta da tora de cada pipa 28975 (livras)<sup>213</sup>

Neste 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 deveriam ser levados na viagem uma quantidade de lenha para fazer a comida para esses cativos.

Assim como a quantidade de água para cada um dos escravizados deveriam conter um quantitativo de 25 mil pipas de água para cem escravizados, dividindo esse valor por cem, temos um valor de 250 pipas para cada escravizados, cada pipa de água equivale a 25 mil litros, nisto convertendo esse valor dava 62.500 litros que para cada escravizado daria em média 6.250, sendo que sabe-se hoje que em média o ser humano deve consumir uma quantidade 3 litros por dia, multiplicando pelos 29 dias dar 87 litros que cada escravizados deveria consumir durante a travessia, muito menor que a quantidade de 6.250 litros, que em tese, deveria conter dentro das 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 poderia se desenvolver diversas táticas aos quais os mercadores poderiam fazê-las para maximizar, potencializar a capacidade das embarcações, gerando possíveis danos à qualidade de sobrevivência dos escravizados a bordo. Como cita Júlio Chiavenato:

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>214</sup>

---

<sup>213</sup> Ibidem.

<sup>214</sup> CHIAVENATO, J. Op. Cit. p.125.

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

O fato é que mesmo tento o ônus de jogar a “carga supérflua” de água e mantimentos, que era necessária a uma boa conservação da vida dos escravizados, biologicamente, visto que até pela lei das arqueações havia o conhecimento das boas práticas para conservação da vida, como beber e comer, coisa indispensável para sobrevivência de um ser vivo, era mais viável economicamente jogar os mantimentos, pois 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 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>215</sup>

Aquelas arqueações que o governador considerava feitas a partir da legislação, mesmo assim, ainda havia mortalidade dos escravizados, apesar das fontes não discorrerem dos fatos que levavam a morte desses escravizados, observa-se que era

---

<sup>215</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_94, D. 7456.

mesmo por conta do ônus do próprio transporte e acondicionamento dos escravizados, a partir disto, podemos conjecturar algumas causas: como rebeliões, falta de mantimento suficiente, escravizados doentes, entre outros. Alberto da Costa e Silva, fala que davam mais prejuízo para os mercadores, se estes ficassem esperando os africanos fossem trazidos dos sertões, do que já comprasse e acomodasse os africanos que estavam guardados em “barracões e paliçadas” ou nos “mercadejo”, nisto, 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 lhes dar “maiores despesas”<sup>216</sup>. Pode parecer incoerente, se livrar dos mantimentos e da água, já que os gastos poderiam ser algo preocupante, todavia, o lucro na maior quantidade de escravizados transportado poderiam cobrir tais ônus, contribuir para superlotação das embarcações e conseqüentemente aumentar a mortalidade dos escravizados, que a partir da visão dos mercadores que transgrediam a legislação, iriam morrer de qualquer forma, a embarcação estando superlotada ou não, mas iriam morrer em maior ou menor quantidade.

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

Pelo custo da dita lenha ..... 4.000 (reis) [...] Pelo custo da água das pipas a seiscentos reis cada uma importa quinze mil reis..... 15.000 (reis) 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 reis ..... 10.000 (reis) Ao recheados de água a trinta reis por cada pipa, importa setecentos e cinquenta reis 750 (reis)<sup>217</sup>

Observe que a lenha para os cem escravizados vem no valor de quatro mil reis, já as pipas d'água no valor total de quinze mil, mais os vinte cinco toneis de pipas que foram levados de Pernambuco para Angola, num valor de dez mil e quando estes chegassem a Angola, eram enchidos para a volta no valor de 750 cada um. Na soma dos valores, somente essas descrições básicas que serviria para a sobrevivência dos escravizados nas embarcações, fora os da tripulação, em média ficaria em 47 mil e 750 reis. Sem contar nas outras obrigações de mantimentos que deveriam vir nas

---

<sup>216</sup> COSTA E SILVA, A. Op. Cit. p.153-154.

<sup>217</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX: 87, D. 7129.

embarcações, assim como estas citadas, todas com os valores discricionários, para que, em tese, não faltassem nada que fosse necessário para os escravizados.

O valor do escravizado ao decorrer da história da escravização dependia de vários fatores, como a 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 influenciaria no valor final dos escravizados.<sup>218</sup> Entretanto os custos da viagem também contribuía para o preço final no qual os cativos eram vendidos, David Eltis e David Richardson afirmam, neste 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>219</sup>

Outros fatores também que poderiam influenciar no 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 pelos cativos. Assim também, como a mortalidade dos africanos cativos durante o transporte, já que para o mercador o lucro tinha que ser garantido independentemente se o escravizado morresse ou não, pois já se previa que alguns deles iriam morrer.

Neste sentido, soma-se a isso as condições que os africanos escravizados eram acondicionados nas embarcações, que segundo a lei das arqueações, os cativos deveriam vim com espaço necessário para sobreviver, mas muitas vezes essa obrigação não era colocada em prática, ou pelo menos estas medidas obrigadas pela lei das arqueações não eram cumpridas em sua totalidade, como afirma o governador da Capitania de Pernambuco, quando relata como vinham os escravizados nas embarcações aportados em Recife quando não se cumpria a lei, diz o governador, que a mortalidade dos escravizados eram altas pois, não eram cumpridas a referida lei pelos mercadores:

mas sim da crueldade com que os apertam, sem atenção a 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

---

<sup>218</sup> CHIAVANEATO, Op. Cit. p.148.

<sup>219</sup> ELTIS, D.; RICHARDSON, D. Os mercados de escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865. Topoi, Rio de Janeiro, 2003, p. 9-46.

embarcações, a respeito do excessivo numero de escravos que lhe metem contra as condições do contrato, lei da arqueação, e determinações de S. Majestade fidelíssima.<sup>220</sup>

No relato o governador expõe as situações ao quais os mercadores de cativos africanos colocavam os escravizados nas embarcações, o governador, neste sentido, está falando de um caso concreto de uma diligencia que ele fez nesta referida embarcação onde viam 490 escravizados de Angola e 15 crianças, e destes, 80 morreram pelas condições 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, neste 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 a situações que não davam a oportunidade de sobrevivência, a experiência que estes africanos cativos estavam colocados não os dava condição de terem nem o ar para respirar. A própria narrativa do governador nos mostra como o discurso dele e o carregar das tintas sua possível frustração com a não aplicabilidade das arqueações pelos mercadores que transgrediam a legislação, e 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 com a lei das arqueações, que em sua tese, deveria serem observados a justiça, razão e a ciência, ou seja, a prática de uma exploração econômica eficaz, mas com um cunho científico, embasado pelo dicionário do Monsenhor Salvary<sup>221</sup>.

Com a ação “cruel” que os escravizados estavam expostos, não eram as “boas práticas” ordenadas segundo a lei que se praticavam, segundo o relato do governador. Observava-se que os mercadores transgressores da lei das arqueações colocavam os africanos escravizados em espaço que não tinham condições de se deitarem, pois os porões vinham lotados, a 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. Isto também ocasionaria a falta ou a pouca circulação de ar, podendo haver uma concentração excedente de gás carbônico e

---

<sup>220</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>221</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 7129.

podendo levar a óbitos os escravizados por sufocamento, tanto pela falta de oxigênio como também pela superlotação dos porões.

Nem todas as embarcações destinadas ao transporte de escravizados eram utilizadas para estes fins, de modo que, o próprio governador da capitania de Pernambuco constata que havia embarcações que não tinham nem portinholas, que ajudariam na circulação do ar dentro das embarcações, estas mesmas embarcações mesmo não tendo as obrigatoriedades para fazer o 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 condições de má conservação da vida que os africanos estavam submetidos, não só restrito nas embarcações, mas desde antes da entrada dos cativos nelas, como cita o 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>222</sup>

Como cita o autor, as condições, e as experiências que os escravizados estavam expostos como “maus-tratos” pela escassez de comida e de água, é também citado pelo governador da capitania Luís Diogo Lobo da Silva que descreve que a embarcação que havia maior mortalidade de escravizados, eram as que não tinham água e mantimento, nem local de acomodação suficiente, pois até nestes locais eram colocados cativos. O mesmo acontecia nos paióis das embarcações, que eram onde deveriam ser guardado 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.

A lei das arqueações, vinha contestar uma experiência vivenciada pelos escravizados pelo comércio, mas que tem como foco a mortalidade dos mesmos, que consequente afetaria os lucros da coroa. Desta forma a lei cita, que o rei:

Mandando considerar esta matéria por pessoas de toda a satisfação, doutas, práticas e inteligentes nela e querendo prover de remédio a tão

---

<sup>222</sup> 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\\_jun\\_ho\\_2011.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308099903_ARQUIVO_texto_alexandre_ribeiro_jun_ho_2011.pdf). Acesso em: 27/08/2022.

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>223</sup>

Os relatos de falta de água, comida, espaço suficiente para se acomodar e ar fresco para respirar, os “maus-tratos” recorrentes, nos faz refletir sobre as experiências destes cativos que eram obrigados a estarem imersos nessas situações limites para um ser vivo e este relato não é dos cativos africanos, mas o discurso do branco, europeu, que expressa tais relatos sobre 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 nestas situações, observamos nos relatos do governador da Capitania de Pernambuco, que tais situações que iam de encontro a lei e também as práticas de conservação da vida, eram algo constante, mesmo passado muito tempo da promulgação da lei.

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

Pensar sobre experiência, é também pensar como era ressignificado tais situações pelos escravizados, e 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 que “o desafogo [era] necessário a vida”:

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 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>224</sup>

---

<sup>223</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>224</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX: 87, D. 7129.

Mesmo nos fins do século XVII o escravizado tinha o reconhecimento da instituição real, muito pela ideia de ciência e possivelmente não pelas concepções sociais, que os cativos tinham vida, que os que lhes davam com o comércio de escravizados deveriam praticar a razão e a justiça na condução dos negros, por mais que não seja explícito subentende-se que o africano também precisava ser carregado com justiça e não através de práticas que não levassem em consideração a razão, 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, crianças africanas das mais diversas idades, submetidos às situações limites, que transpassa o conceito de indivíduos racionais ou não, chega 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>225</sup> Neste sentido, segundo o autor somente o escravizado pode falar da sua experiência, por mais que os relatos do governador sobre as “crueldades” e toda situação de privação que os cativos sofreram, jamais irão expressar a experiência, experienciada por cada um destes quatro milhões e oitocentos mil escravizados trazidos para América Portuguesa/Brasil durante a vigência da escravização negra moderna.

Não obstante podemos nós no tempo presente, através desses escritos sentir nos tocados pelos relatos que do governador, e experienciar, por mais que não tenhamos vivenciado estas situações limites dos escravizados no transporte transatlântico, todavia aquilo que nos toca é aquilo que experienciado, seja em algo concreto como a experiência vivida pelos cativos africanos, seja pela leitura que fazemos hoje dos mais diversos relatos ao qual os homens, mulheres, 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, os escravizados, segundo Agata Bloch, eram vistos como subalternos. Não foram os escravizados que foram pedir a Corte Real Portuguesa para fazer uma lei que para eles tivessem um

---

<sup>225</sup> BONDÍA LARROSA. J. Notas sobre a experiência e o saber da experiência. Revista brasileira de educação. Campinas N.19, p.20-169, 2002.



transporte mais cômodo, uma comida melhor, quantidade de água necessária para matar sua sede enquanto viam 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>226</sup>, o escravizado estava a margem social, seus anseios não tinham importância. Tanto que a lei das arqueações não foi criada pelo que os escravizados experienciavam ou porquê queriam melhorias, nem porque suas vozes eram ouvidas, mas pela própria coroa, através de seus anseios e também do que as pessoas, neste caso, “pessoas” próximas ao rei, que solicitavam para que se mudasse as práticas dos mercadores e que aplicassem de forma inteligente a lei das arqueações e que o rei “[...]Mandando considerar esta matéria por pessoas de toda a satisfação, doutas, práticas e inteligentes nela[...]<sup>227</sup>

A ideia de um dominador este na figura do mercador que representava a força do branco sobre o negro, fazendo referência a 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, de modo que, a pesar da lei das arqueações obrigarem esses indivíduos a cumprir com o regramento estabelecido, segundo a autora, a sociedade da América Portuguesa tinha uma dinâmica própria e isso também influenciava como a sociedade colonial expressa 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>228</sup>

E isto aconteceu também com a lei das arqueações, os mercadores queriam que a referida lei não fosse aplicada e as transgredia, de modo que, a insatisfação chegava a até a corte, onde através do discurso do governador de Pernambuco ele expõe como eram as práticas dos mercadores, que viam no comércio desses subalternos um meio de lucrar suplantando a aplicabilidade da lei e assim continuando as mesmas práticas que elevavam os números de mortes dos africanos escravizados, diz o governador Luís Diogo Lobo da Silva:

---

<sup>226</sup> BLOCH, A. Op. Cit. p. 31.

<sup>227</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>228</sup> Ibidem, p.190.

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 comercio 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>229</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, subtende-se, os escravizados, e justiça para a ambição dos mercadores e contratadores. Então desta forma, tanto a administração local, como a administração do Império Português tinham nas práticas dos mercadores de escravizados algo grave, mas pouco ou nada tinha haver com a situação do africanos em ser “subalternizados”, pelo contrário, a administração tinha o conhecimento que as práticas de superlotação das embarcações visava o enriquecimentos dos contratadores e mercadores dos cativos dominados, onde o termo para tal prática é a “ambição”, que dando sentido a esse termo a partir do contexto do relato, caracteriza a cobiça dos mercadores e contratantes. Todavia a lei da arqueação, não visa extinguir a prática do comércio de escravizados, muito menos sanar as possíveis más-experiências que os indivíduos africanos estavam expostos.

O governador cita que as atitudes da superlotação não visavam um bem comum, neste sentido, o bem da administração do reino, à medida que, era a lei das arqueações que davam fundos para o pagamento da dívida de Portugal com a Inglaterra e a 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 aos interesses pessoais e de “negociantes particulares”.

Além do que, os discursos expressados pelos contratantes dos escravizados subalternizados também era uma preocupação para o governador, de modo que, ele cita que os mesmos contratantes das embarcações destinava 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, chama de “enganosa persuasão” o Luís Diogo Lobo da Silva sobre os anseios dos contratadores em aumentar

---

<sup>229</sup>Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_94, D. 7456.

a capacidade que dos escravizados transportado nas embarcações, o que também poderia ocasionar uma piora na experiência dos cativos durante o transporte, que deveriam ser acomodados nas embarcações, isto completa ele:

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>230</sup>

E mais uma vez o governador ressalta que a lei evitaria “grande” mortandade, veja que a lei não fala em sanar a mortandade e nem a experiência vivenciada pelos escravizados, entretanto, segundo o 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, e é possível conjecturar que acontecia em qualquer lugar ao qual a lei das arqueações era descumprida.

Neste sentido, o governador traça 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 lei das arqueações porque privilegiariam os seus interesses particulares e de terceiros, em detrimento a um ordenamento legal do Império; segundo, que o discurso do governador mostra a capacidade de chegar a voz dos contratantes até a coroa portuguesa, não eram qualquer pessoas que tinham trânsito na coroa, os contratadores tinham muita influência, eram eles os responsáveis por trazerem os escravizados para a América Portuguesa, desta forma, eles tinham um notório poder econômico, também político, à medida que eles tentavam influenciar na 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 sociedade colonial.<sup>231</sup>

Terceiro, o relato do governador nos traz uma versão 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

---

<sup>230</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_94, D. 7456.

<sup>231</sup> BLOCH, A. Op. Cit. p.190.

nos porões das embarcações, obrigando aqueles africanos sujeitos a aquela experiência de cativeiro dentro dos porões em situação limite de sobrevivência. Segundo Alberto da Costa e Silva, esta condição de dominação dos escravizados começara bem antes da entrada dos escravizados nas embarcações, quando eram capturados eram levados para barracões e ali ficavam esperando serem vendidos pelos líderes e chefes africanos, eram deles também estes depósitos e também 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>232</sup>

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

Sabendo que além do aspecto do pouco espaço/ventilação, da falta de mantimento, de água, havia a questão das doenças, que eram frequentes nas embarcações. Doenças que já eram uma realidade no contexto africano, mas, principalmente, as endemias trazidas pelos europeus, como “tuberculose, o tifo, a cólera, a sífilis e sobretudo, novas formas de varíola”<sup>233</sup> cita Alberto da Costa e Silva. Homens e mulheres escravizados, que tinham baixa imunidades 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 naquela situação ficassem à mercê da situação mais tempo, do que o tempo 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 ampliava o risco de exposição a doenças, que também era agravado pelos raros cuidados médicos e higiênicos e

---

<sup>232</sup> COSTA E SILVA, A. Op. Cit. p.869-870.

<sup>233</sup> Ibidem, p.874.

pela má qualidade e pequena quantidade de água e comida disponíveis.<sup>234</sup>

Ser subalterno neste aspecto, obrigava o escravizado a vivenciar uma possível experiência ao qual o seu próprio corpo não estava preparado, talvez os escravizados pudessem aguentar as agressões físicas, pudessem tentar táticas as quais possibilitassem liberdade a eles, pudessem formar redes de “solidariedade, em que todos se sentissem semelhantes na desgraça”<sup>235</sup>, mas em seus corpos, não podia muitas vezes enfrentar a moléstia que os acometiam e eles também não sabiam o que estavam os acometendo. Júlio Chiavenato, cita este 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>236</sup>

Segundo o autor, os mercadores e capitães das embarcações mais cuidadosos, obrigavam os escravizados a subirem ao convés as embarcações para tomarem banho de sol, possivelmente sob forte vigilância. Estes 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 pularem a cada açoite e quando terminado o “banho de sol”, eram colocados no porão “sem ar e continuavam morrendo”.<sup>237</sup>

Estas condições experienciadas pelos escravizados na visão dos que eram a favor da aplicação da lei das arqueações, trazia para a realidade uma contestação, além do aspecto econômico e científico, que justificariam a aplicação da lei das arqueações, para a eficácia e o cumprimento de um comércio mais “racional e justo”, como é expressado na redação da lei das arqueações.

Todavia, a lei das arqueações tinha outro aspecto, como vimos no tópico 2.4 e 3.1 a partir da perspectiva religiosa. Como cita Alberto Costa e Silva, o discurso religioso era a justificativa para fundamentar a sua dominação sobre os africanos

---

<sup>234</sup> RODRIGUES, J. Op. Cit. p.157.

<sup>235</sup> COSTA E SILVA, A. Op. Cit. p.870.

<sup>236</sup> CHIAVENATO, J. Op. Cit. p.152.

<sup>237</sup> Ibidem.

subalternizando-os enquanto um ser escravizado justificando que só dessa forma é que conseguiriam a “plenitude humana”.<sup>238</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 contrabalancear os desmandos dos mercadores e levar os cativos a experiência da fé cristã como se fosse extremamente necessário para as suas “humanizações”. As bulas papais marcam uma regulamentação religiosa para a captura e “resgate” de negros e negras. Neste sentido, foram criadas soluções técnicas da comercialização dos africanos<sup>239</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>240</sup>

Segundo o autor, o senhor era, neste caso, quem tinha posse do escravizado, era dele a obrigação de cuidar e zelar para que estes cativos tivessem a experiência de conhecer a fé católica e assim, torna-los através do batismo filhos de Deus. O senhor não era apenas aquele que tinha a posse do escravizado, e poderia fazer o que quisesse com ele, mas ele era o protetor e principal encarregado de difundir a fé católica, neste sentido, o autor expressa que o dominador do escravo, e nisto está incluso o mercador, pois eram estes indivíduos quem tinham a posse e responsabilidade pelos escravizados diante da travessia do Atlântico. O mercador tinha esse papel de ser o primeiro a “mostrar” a fé cristã.

Desta 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, vinham de alguns setores da Igreja, que descontentes com a prática dos mercadores queriam diminuir a mortandade dos escravizados, visto que:

Mandando considerar esta matéria por pessoas de toda a satisfação, doutas, práticas e inteligentes nela e querendo prover de remédio a tão

---

<sup>238</sup> COSTA E SILVA, A. Op. Cit. p.850.

<sup>239</sup> CHIAVENATO, J. Op. Cit. p.124.

<sup>240</sup> SOUZA, L, R. Catolicismo e escravidão o discurso e a posse. Foz do Iguaçu: EDUNILA, 2020. p.61.

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>241</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 quando menos morria escravizados possivelmente mais africanos eram batizados na fé católica.

Uma das medidas implementadas na 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 eles tivessem o primeiro contato com a religião. Neste sentido o capítulo 11 da lei das arqueações diz, “Todos estes navios serão obrigados levar um sacerdote que sirva de capelão para neles dizer Missa ao menos os dias santos e assistir aos moribundos.”<sup>242</sup> Observe que o sacerdote tinha duas funções que era rezar missas e “assistir os moribundos” – os africanos –, isso denota que a Igreja Católica, através de seus representantes, os sacerdotes, estavam imersos na realidade que o escravizado estava experienciando, pois eram obrigados pela legislação terem-no nas embarcações arqueadas.

Mas a dimensão religiosa gerava custos para os mercadores que tinham que 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, cita o custo da ida do religioso nas embarcações num valor de 6.400 reis, assim, “Por ir a bordo do padre catequizador 6.400 (reis)”<sup>243</sup>. Para ir de Recife a Angola, os contratantes tinham que desembolsar 6.400 reis para o referido sacerdote. Além de outros custos como o de batizar, que também era cobrado pelos padres, neste sentido, a referida relação do governador cita que na embarcação com 100 escravizados, o padre “Por batismo das ditas a 300 por cada uma trinta mil reis .....

---

<sup>241</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>242</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>243</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_ACL\_015\_CU\_CX: 87, D. 7129.

30.000”, cada escravizado era batizado por 300 reis, num valor total de 100 cativos davam 30.000 reis de despesa para o contratante.

O relato que o governador faz ao secretário da Marinha e Ultramar portugueses sobre as embarcações que andam na carreira de Pernambuco para Angola, mostra outra dimensão da experiência exposta aos homens e mulheres africanos submetidos as situações limites das embarcações, eram que aqueles cativos que conseguiam sobreviver a tais condições de privação das mínimas condições de vida, chegavam em situação lastimosa, doentes, fracos, assim como a percepção do governador em justificar as ações dos mercadores transgressores e lega-las como a causalidade desses africanos não terem conhecido a fé cristã, cita o Luís Diogo Lobo da Silva:

E mais moléstias que lhe causa o dito aperto; como bem se viu presentemente no que chegou a companhia, que não obstante diminuírem cinquenta do numero de que lhe facultava a arqueação de Angola, tiveram quarenta mortos e trinta e cinco em tão miserável estado, que se viram obrigados a vende-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>244</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, estes subalternos não tinham o conhecimento da fé cristã.

Todavia o lado econômico também ganhava mais 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 a dias em situação de privação tinham que passar por um processo de recuperação, aqueles que conseguiam, para depois serem vendidos. A recuperação era com comida e água, mas os que não tinham força para terem essa recuperação tinham que ser vendidos antes de morrerem, para tentar cobrir um pouco dos gastos tidos durante a travessia do Atlântico, desta forma, eram vendidos a 25 mil 600 contos de reis. Todavia 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.

---

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



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 na lei uma força de dominação da coroa sobre seus empreendimentos particulares, e desta forma transgrediam a dita legislação o que geraria mais danos ao comércio e conseqüentemente na experiência dos escravizados no tocante ao 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 inventario tem determinado, se não acudir com a providencia de que se carece.<sup>245</sup>

As práticas defendidas pelo governador junto ao secretário da coroa portuguesa, tinha a finalidade de aplicar as punições aos mercadores e contratantes das embarcações que não seguiam a legislação, ou seja, a prisão. Pode ser interpretado como a aplicação da punição por estes mercadores terem transgredido a lei, mas não somente porque a coroa se compadecia do fato que os subalternos estavam vivenciando as possíveis experiências de situação limites 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 vai ser intensificada nos fins do século XVIII e XIX.

Todavia a de se pontuar que o governador chama atenção para o secretário da Marinha e Ultramar 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 deveria fazer com que a lei fosse aplicada para mitigar a penúria ao qual os escravizados estavam acondicionados nas embarcações. Mas o fato é que, em Angola as medidas das arqueações poderiam ser interpretadas da forma ao qual o agente responsável compreendesse, e isso muitas vezes era para um acréscimo a mais na quantidade de escravizados que eram carregados nos porões. Há de se supor que isso

---

<sup>245</sup> Ofícios do governador da Capitania de Pernambuco ao Secretário do Estado da Marinha e Ultramar. AHU\_CL\_CU\_015\_CX: 87, D. 7129.

acabou por influenciar o decréscimo demográfico de Luanda onde se localizava o principal porto de onde saía as embarcações com escravizados para a América Portuguesa, a de se conjecturar também 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, uma vez que, quem era primeiro dominado e tornado escravizado eram os africanos dos sertões africanos, mas quando a demanda era grande os líderes africanos vendiam seus súditos como cativos para os europeus, como cita 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>246</sup>

A dimensão religiosa fazia com que o rei tivesse mais uma atribuição, 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 teria que agir também para salvaguardar a expansão da fé cristã, que foi conferida da ele pela 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, as más experiências, propiciando estes terem contatos com a fé católica. Nesse sentido, havia além do comércio de carne humana destinada a força de trabalho, havia também um comércio de almas que precisava ser observado para o aumento de batizados e praticantes da fé católica. Que segundo o George F. Cabral de Sousa, não era antagônica a questão da exploração da mão de obra destes 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>247</sup> cita o autor.

A Suely Creusa Cordeiro de Almeida & Jéssica Rocha de Sousa cita as primeiras diligências para tentar salvaguardar a vida dos escravizados, a maioria deles em estado lastimoso, ainda tinham que esperar nos porões longe da costa para depois serem transportados com lanchas para a praça de comércio, no porto do Recife, eram feitas as

---

<sup>246</sup> LOPES, G.; MENZ, M. M. Op. Cit. p.25.

<sup>247</sup> SOUSA, C.F. G. COMERCIANTES DE ESCRAVOS EM PERNAMBUCO (c. 1660 – c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial. CLIO: Revista de Pesquisa Histórica - CLIO (Recife. Online), ISSN: 2525-5649, vol. 37, Jul-Dez, 2019.p.130.

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>248</sup>

O “comércio de carne humana” andava conjunto ao “comércio de almas”, a subalternização do escravizado africano toma proporções, não só físicas ou não só espiritual, a dominação destes indivíduos denota a como este comércio de escravizado estava articulado, no plano material e também no plano religioso. Um gerava argumentação para coexistência do outro, se por meio da escravização e da subserviência o africano ativo chegaria a plena humanidade, era porque, a religiosidade expressava para o escravizado que ele deveria aceitar seu destino traçado por Deus sem questionar os planos dele. Segundo, Philip Havik e Malyn Newitt, afirmam a partir do pensamento de Toby Green, que nas áreas costeiras da África que se dedicavam ao comércio de escravizado, criou-se uma ideologia que, foi oriunda:

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 no Américas confirmou o facto de os Africanos terem sido "salvos" pelo processo da sua escravidão.<sup>249</sup>

Os africanos cativos estavam imerso em uma condição de subalternidade ao qual a possível experiência de situações limites da sua sobrevivência, não só estava permeada no aspecto da aplicabilidade ou não da lei das arqueações, para o escravizado, a embarcação poderia ou não está 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 seja

---

<sup>248</sup> 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, p.11.

<sup>249</sup> HAVIK, P. J.; NEWITT, M. Op. Cit. p.5.

difícil, mentalmente nessas situações limites para qualquer corpo humano, para qualquer mentalidade são humana, e nós próprios tirarmos as nossas próprias conclusões sobre como enfrentaríamos esse tipo de experiência.

Fato é que soma dimensão da subalternidade dos africanos escravizados, não só contribuiu para um esfacelamento dos seus corpos ou das suas almas perante as situações e obrigações aos quais eles estavam acondicionados. Fez-se surgir daí, diversas táticas, diversas formas de agenciamentos, inúmeras formas de resistência seja ela física ou simbólica, mas que ajudaram a formar, como expressado por Alberto da Costa e Silva, uma rede de solidariedade, seja pelos africanos que ajudavam no manejo dos escravizados, seja pelos africanos dentro dos porões insalubres e carcomidos de doenças<sup>250</sup>. É de se supor que tentaram resistir a essa situação de dominação e de possível experiência degradante a vida, como afirma Kalle Kananoja, ao lembrar que muitos desses escravizados na primeira oportunidade tentavam o suicídio ou ficava no estágio de *banzo*,<sup>251</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 melancólicos, bem como os escravos que se recusavam a comer.<sup>252</sup>

Os escravizados ainda passavam por crenças que reforçava a ideia de dominação que era exercida pelos líderes africanos, e também podemos supor que possivelmente era usado como arma psicológica para manter os cativos sobre as ordens destes 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 tocou, ou seja, o que os aguardaria, o que aumentavam as chances de o *banzo* acontecer.

Ora, seria a morte pior do que uma vida de incertezas e privação, os questionamentos que poderia surgir nos africanos cativos, para onde eles iriam, será que seria melhor do que aonde eles estavam, amontoados em meio a fezes e pessoas mortas,

---

<sup>250</sup> COSTA E SILVA. A. Op. Cit. p.870.

<sup>251</sup> 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.

<sup>252</sup> Ibidem. p.85.

será que para onde eles iam os 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 ao qual eles necessitariam. 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 fica as possíveis perguntas sem respostas.

### **3.5 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 operantes que esses indivíduos agiam, de forma que, para alguns mercadores que agiam conforme a lei isso poderia ser algo favorável, pois a lei das arqueações diminuiria a mortalidade que conseqüentemente aumentaria o preço final de todo 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>253</sup>

Veja que o Alexandre Vieira Ribeiro destaca que todos os comerciantes de escravizados “arriscavam”, aumentavam a quantidade de escravizados dentro das suas embarcações para além no valor das arqueações, todavia, destaca ele, que aqueles mercadores que eram “verdadeiros profissionais”, subtende-se que eram aqueles que cumpriam as regras da lei das arqueações e o modo de acondicionamento dos escravizados, não aumentavam o cifra de escravizados nas embarcações, porém esperavam que a demanda fosse crescente para aumentar o número de viagens e conseqüentemente 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 mortes dos escravizados.

Conclui o autor:

Arriscar não era exatamente um tiro no escuro, e ao menos o traficante profissional buscava manter equilibrado o total de cativos adquiridos e

---

<sup>253</sup> RIBEIRO, A. V. Op. Cit. p.116.

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>254</sup>

O Alexandre chama a atenção para 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 para não comprometer o valor final do carregamento, todavia, esse mercador tinha que 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 uma temporalidade ao qual este fato tenha começado, 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>255</sup> A ideia de racionalização do comércio se faz presente na colocação do autor, mesma ideia de racionalidade embasada pela corte portuguesa na lei das arqueações. Entretanto, mesmo com a lei das arqueações, por mais que viessem sanar os possíveis índices de mortalidades desses africanos subalternos, elas não viriam para mudar a possível experiência que estes 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>256</sup>

Observe que as medidas daquelas embarcações que eram arqueadas, por mais que trouxessem um “alívio” de espaço para se mexerem em na prática não mudou a realidade dos subalternizados dentro dos porões, os africanos poderiam ser acomodados de forma a ter um pouco de espaço, por exemplo, para se deitarem, todavia, as

---

<sup>254</sup> Ibidem.

<sup>255</sup> CHIAVENTATO, J. Op. Cit. p.125.

<sup>256</sup> Ibidem.

condições durante o transporte não melhoraram. Isto somente nas embarcações que faziam as arqueações porque aquelas aos quais os mercadores continuavam as mesmas práticas de superlotação, saiam dos portos com destino a África e mesmo não tendo condição nenhuma elas ainda eram empregadas no transporte de cativo, como relata o governador da capitania de Pernambuco na sua denúncia que faz ao secretário da Marinha e Ultramar no ano de 1761.

Neste mesmo sentido, o Jaime Rodrigues traz algumas colocações sobre a real efetividade da lei das arqueações, como principal artifício que contribuiu para diminuição das mortes dos escravizados durante o transporte.

O autor vai dizer que segundo o Herbert Kelin, observou que somente a experiência dos mercadores e contratantes das embarcações foi o que deu base para a diminuição do número de mortes nas embarcações, vendo que quanto mais africanos eram trazidos nos porões superlotados, os mercadores começaram a diminuir o número de cativos durante a vigem. Vendo esses valores caírem a partir de 1770, o que pode parecer, segundo a fonte utilizadas 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 próprios, abarrotava 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>257</sup>

Ou seja, por mais que houvesse esta alegação de que técnicas e as tecnologias influenciaram na diminuição da mortalidade dos subalternos, as situações experienciadas pelos africanos ainda eram as mesmas, com menor grau por conta do desafio. Mas a inanição por falta de água e alimento eram uma constante, antes e

---

<sup>257</sup> RODRIGUES, J. op. Cit. p.155.

depois da lei das arqueações. Outros autores como Philip Curtin vai legar a diminuição da mortalidade dos escravizados à melhoria nas condições de saúde durante a travessia do Atlântico, possivelmente pelos cuidados nos quais os mercadores tinham em não deixar as doenças se alastrarem, dando fim a vida aqueles cativos doentes ou também como explicitado pelo Júlio Chiavenato, onde os mercadores levavam os escravizados para o convés a fim de fazê-los levarem um banho de sol.<sup>258</sup>

Já David Eltis, reclama a diminuição das mortes ao aperfeiçoamento dos desenhos das embarcações, e as mudanças nas navegações ocorridas principalmente com a implementação da lei das arqueações, que vão obrigar as embarcações a serem construídas com arquitetura e designs que favorecessem o transporte e a sobrevivência dos escravizados, como espaços mais amplos, com mais entradas de ar.<sup>259</sup> O próprio Jaime Rodrigues cita que outro aspecto pode ser uma das justificativas para derrocada do número de mortes no transporte de escravizados, era o tempo de espera para o carregamento das embarcações, que muitas vezes, tinham que fazerem várias paradas para completarem o carregamento em diversos portos africanos, cita ele:

A longa espera e o percurso feito com escalas ampliava 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>260</sup>

Nenhum dos autores que citamos a cima 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. Todavia, ações que os autores citam eram resguardados pela lei, como os cuidados médicos, a arquitetura das embarcações com espaço suficiente para os escravizados. Mas a lei em sua totalidade não era cumprida nem por aqueles que faziam as arqueações de tanta exigência que requeria para a melhor observância do regramento. Com isso, observamos que a lei das arqueações e os seus impactos na experiência dos cativos, podem ser vistas como benéfico, porém não trouxe ganho real para uma melhoria qualitativa para os escravizados, que, 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.

---

<sup>258</sup> Ibidem.

<sup>259</sup> ELTIS, D. The impacto of abolition on the Atlantic Slave trade: In ELTIS, D; Walvin J. Tha abolition of the altantic slave tarde.

<sup>260</sup> RODRIGUES, J. Op. Cit. p.157.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analizamos 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, lançou-se estratégias para controlar esse mercado lucrativo para obter mais controle, a partir do seu sistema burocrático que aparelhou este 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 no qual a coroa portuguesa utilizou para angariar fundos para as disputas coloniais d'quem e d'além-mar, principalmente com duas nações europeias que se destacam no trato do comércio durante o período das *Grandes Navegações*, a Inglaterra e Holanda.

Deste modo, o regulamento de 1663 previa que fossem pagos a Holanda um valor para a instauração da paz e a diminuição das contendas que haviam entre essas duas nações europeias, que tinham conflitos pelos territórios coloniais, inclusive, contendas estas 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 estas 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 precisava de um agente para mediar esse processo, quem foi o protagonista desse intermédio foi a Inglaterra.

A Inglaterra e Portugal tinham relações diplomáticas desde 1378 com o tratado de Windsor, mas com as diversas dinâmicas políticas Portugal se aliou a 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 do século XVII. Nisto, no ano de 1662 Portugal se aliou a Inglaterra e para chancelar o acordo, o Rei Dom João IV entrega 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, não tinha fundos suficientes para encarar tão oneroso gasto, então voltou seu olhar para a implementação do regulamento do transporte transatlântico de mercadorias. Desta 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 aplicados aqueles que não seguissem o regramento. Desta forma, em 1684 o rei Pedro II de Portugal promulga a lei das arqueações, que visava especificamente taxar as embarcações destinadas ao transporte de africanos escravizados e outras mercadorias, que saiam 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 dar o mínimo de condição de sobrevivência a estes indivíduos, o que era visto por alguns setores da sociedade da época um contrassenso as boas práticas a partir da noção de ciência. Soma-se a isto, a busca por um comércio de escravizados eficiente, onde 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 usada como uma das principais justificativas para dominarem os africanos e os escravizarem. Esta justificativa era mais antiga do que a própria escravização negra praticada pelos europeus, remonta a Idade Média, por volta do século VIII, os árabes mulçumanos fizeram os primeiros contatos econômicos com regiões e territórios africanos para a compra dos africanos escravizados por guerra no continente. Foi a primeira experiência ao qual os escravizados eram comercializados, nas principais sociedades ocidentais que tinham na escravização a base de sua pirâmide social. Em linhas gerais os escravizados eram levados a esta condição por guerras, dívidas, em diversas sociedades como a africana, como meio de punição. Porém, com a comercialização dos africanos por parte dos árabes mulçumanos se elevou o grau de escravização em territórios do continente africanos.

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

Fez surgir desta narrativa, uma perspectiva de levar a dita “verdadeira fé” para que os africanos escravizados chegassem a “plena humanidade” através da servidão, pois somente por ela os cativos poderiam ter a salvação. Com isso, fundava 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 inseparável e complementares na sua concepção.

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

Desta forma, o rei traça limites no mercado que tinha um cunho privado, ele não interfere diretamente no comércio, mas coloca com a lei das arqueações obrigações para os quais os mercadores tinham que fazer para realizar as suas incursões à África com 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. 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 cumpriam, viam-se obrigados a cumprir a lei e desta forma pagar todos os impostos que eram necessários, para gerar riquezas, riquezas estas 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, tráfico de influência e o favorecimento desses funcionários públicos aos contratadores e aos donos das embarcações, estes, que tinham o poder econômico. Mesmo a lei das arqueações trazendo na sua redação as possíveis punições caso os agentes públicos e demais envolvidos transgredissem a dita lei.

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 estas condições aos quais se praticavam todas as embarcações que faziam o comércio de escravizados da Capitania de Pernambuco, o governador Luís Diogo Lobo da Silva envia ofícios no ano de 1758 e 1761 a secretaria da Marinha e Ultramar da Coroa Portuguesa informando as diligências que ele tinha feito em algumas embarcações, que não estavam cumprindo a lei das arqueações. Demonstrando a através do seu relato de como eram trazidos os africanos a bordos dessas embarcações, e até comparando de como trazidos os cativos naquelas embarcações que ao qual se fazia 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 se alocaria 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 ele se mantivesse vivo até chegar as 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 tinham aqueles escravizados que já eram encomendados pelos senhores locais. Essas práticas eram um meio ao qual os mercadores viam como para aumentar sua lucratividade frente as mortes que tinham dentro das embarcações, que ficaram conhecidas como tumbeiros. Todas as embarcações seja ela arqueada conforme a lei ou aquelas que saiam sem serem arqueadas tinham uma quantidade de escravizados que morriam durante a travessia, segundo a lei, as arqueações em tese veio para diminuir o índice de mortalidade, aumentar a eficiência do comércio.

Eficiência do comércio de escravizados perpassava também uma evolução técnica e tecnológica das embarcações, pois à medida que as embarcações eram modificadas, incorporadas novas inovações, elas também diminuía o tempo de viagem. Isto para os mercadores poderia ser visto como algo a ser levado em consideração em relação a diminuição do número de mortes, todavia, a diminuição das mortes durante o transporte de escravizados não era somente por este fator, mas 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, 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 aperfeiçoamentos tecnológicos das embarcações, o número de mortes dos africanos cativos não se extinguiram. Fato é que a lei das arqueações não visava a extinção das mortes dos africanos escravizados, mas visava diminuir a “ambição” 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, mas 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 a própria insalubridade dos porões das embarcações.

Isto 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 mesmo nas embarcações que cumpriam totalmente as determinações legais, o que deixava o escravizado subordinados a mercê das diversas situações enfrentadas por eles.

Mas 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 intuito de capturar mais africanos para serem vendidos aos europeus, e muitas dessas guerras financiadas e incentivadas por essas nações. Iam aos mais longínquos vilarejos e território guerrear com intuito de capturar mais homens, mulheres e crianças africanas para escravizarem nas Américas.

As violências e as possíveis experiências do cárcere também observadas em vários aspectos, como a violência psicológica onde o africano poderia ser ameaçado de ser mandado para terras distantes, com as mais diversas crenças do que poderiam acontecer com eles, isso poderia assombrar mais os africanos do que mesmo a morte em batalha, uma vez que, poderiam morrer junto ao seu próprio território. Território estes que muitas vezes não era só o geográfico delimitado pelos europeus, eram território étnico que ia além das concepções europeias e, muitas vezes, ignoradas por elas a fim de fazer com que os africanos não tivessem um lastro emocional ou sentimental que desse a estes indivíduos força para persistir pela sua liberdade e resistir as condições do cárcere. Muitas táticas foram constituídas ao longo do tempo, pela percepção de que se comprassem escravizados de diferentes regiões e portos os africanos não tentariam resistência, ou mesmo pela falta de cativos necessários para lotarem os porões das embarcações.

Tais táticas não eram suficientes para impedir o agenciamento dos africanos, ou muito menos a solidariedade, mesmo sendo de etnias ou regiões diferentes possivelmente formaram-se laços de solidariedade humana muitas delas não escritas nos registros oficiais do Estado, mas perceptível pela própria condição humana desses indivíduos subalternizados.

De fato, as possíveis experiências ao qual os escravizados estavam expostos, jamais nós no tempo presente conseguimos colocar-nos, a não ser usando o nosso imaginário, tentando nos transportar ao máximo estas condições de sobrevivência ao qual os africanos que embarcavam nos portos de Angola e Costa da Mina estavam submetidos, para termos pelo menos as possíveis noções 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 a ideia de justiça, ciência e piedade. Por sua vez, os contratantes e mercadores tinham força econômica para contestar e transgredir a lei das arqueações, dentre os diversos mercadores que se destinavam neste comércio havia aqueles que cumpriam a lei e havia os que não cumpriam, a similitude que há entre as duas práticas é a “mercadoria” os homens, mulheres e crianças escravizados africanos.

Neste sentido, os escravizados sem liberdade, era o principal o indivíduo que estava em meio as estratégias da coroa portuguesa, mas também das táticas orquestradas pelos contratantes e mercadores de escravizados, que vinham nos subalternizados africanos uma forma de obtenção de recursos financeiros para garantir seus lucros independentemente das diversas situações aos quais os cativos tivessem, desde a sua captura nos sertões, ou acondicionamento nas embarcações, seja também durante a travessia do Atlântico.

## **FONTES:**

Tipo de fonte: Ofícios.

Códigos:

AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_87, D. 07129.

AHU\_ACL\_CU\_015\_CX\_94, D. 7456.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

Alamy. Lancament corvette Aurore 1767 N. Ozanne. Disponível em: <<https://www.alamy.com/lancement-corvette-aurore-1767-n-ozanne-image395588291.html>>. Acesso: 03/08/2022.

ALENCASTRO, L. F. África, números do tráfico Atlântico. IN: Org. Schwarcz, M. L; GOMES, F. Dicionário da escravidão e liberdade. São Paulo, Companhia das letras, 2018.

ALENCASTRO, L. F. O trato dos Viventes. São Paulo, Companhia das Letras, 2000. p.135.

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: 23/08/2022.

ALMEIDA, C. M. C. Uma nobreza da terra com projeto imperial: Maximiliano de Oliveira Leite e seus aparentados. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de.; SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá 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. p. 130.

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, P.11.

ALMEIDA, S. C. C.; SOUSA, J. R. O Comércio de Almas: As rotas entre Pernambuco e costa da África-1774/1787. Ultramares, nº 3, jan-jul 2013.

ANDERSON, P. Linhagens do Estado Absolutista. São Paulo, brasiliense. 1989, p.38-39.

APOLINÁRIO, J. R. Escravidão negra no Tocantins Colonial. Vivências escravistas em Arraias (1739-1800). 2. Ed. Goiânia: Kelps, 2007, p. 34.

BIBLIOTECA NACIONAL. Documentos Históricos: 1648-1672 - Correspondência dos Governadores Gerais - Conde de Castello Melhor, Conde de Athouguia, Francisco Barretto (Vol. IV). Rio de Janeiro: Augusto Porto & C., 1928. pp.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: 19/01/2022.

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, 2022, p. 26.

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: 03/08/2022.

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

BRUNSMAN, DENVER. 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: 24/08/2022.

CAPELA, J.; MEDEIROS, 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, 464 pp. Disponível em: [Recensão a] FRANCISCO BETHENCOURT (2014). Racisms: From the Crusades to the Twentieth Century | Biblos (uc.pt).

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/n31a-6.-pdf>>. Acesso: 13/08/2022.

- CHIAVENATO, J. O Negro no Brasil. 2. ed. São Paulo: brasiliense, 1987. p.123.
- CONRAD, R. *Hispanic American Historical Review* (1971) 51 (1): 175–177. Apud BETHELL, L. *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain, Brazil and the Slave Trade Question*. No. 6. Cambridge U. Press, 1970.
- CORDEIRO, J. U.R.M. *Apresto e sucessos das Armadas na Índia*. Dissertação (Mestrado) Universidade de Lisboa, Lisboa, 2016. p. 62.
- COSTA E SILVA, A. *A manilha e o Libambo: a África e a escravidão de 1500 a 1700*. 2º ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011.
- COSTA, I. D. N.; SLENES, R.W.; SCHWARTZ, S. B. *A Família escrava em Lorena (1808)*. *Estudos Econômicos*. 17(2), maio/ago. 1987. P. 257.
- DAVIS, D. B. *O problema da Escravidão na cultura Ocidental*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.
- DELEUZE, G. *Conversações*. São Paulo: Ed. 34.1990/1992. p. 262.
- Dicionário online de Português. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/acondicionar/>. Acesso em: 24/08/2022.
- DOMINGUES, D. *The Atlantic Slave Trade from Angola: A Port-by-Port Estimate of Slaves Embarked, 1701-1867*.
- 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, ISBN 0-299-08490-6. - 1981, p. 155-176
- ELTIS, D.; RICHARDSON, D. *Os mercados de escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865*. Topoi, Rio de Janeiro, 2003, p. 9-46.
- 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). Universidade Federal Fluminense, 2010.p.27.
- FERREIRA, R. *África durante o comércio negreiro*. In: *Dicionário da Escravidão e liberdade*. São Paulo, Companhia das Letras, 2018.

GALEDÉS. A escravização dos africanos. Disponível em: <<https://www.geledes.org.br/escravizacao-de-africanos/>>. Acesso: 25/08/2022.

GREEN, T. “Pluralism, Violence and Empire: The Portuguese New Christians in the Atlantic World.” *Cosmopolitanism in the Portuguese-Speaking World*. Brill, 2017.

GRUZINSKI, S. Os mundos misturados da monarquia católica e outras connected histories. *Topoi*, Rio de Janeiro, mar. 2001, pp. 175-195.

Google Mapas. Disponível em: < <https://www.google.com.br/maps>>. Acesso: 09/08/2022.

HALL, G. M. *Escravidão e etnias nas Américas*. Vozes, Petrópolis, RJ. p.56.

HAVIK, P. J.; NEWITT, M. (ed.). *Creole Societies in the Portuguese Colonial Empire*. Cambridge Scholars Publishing, 2015. p.9.

HAWTHORNE, W. From Africa to Brazil: Culture, identity, and an Atlantic slave trade, 1600–1830. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 34, nº 67, p. 365-368 – 201.

História do Rio para Todos. 1549 tráfico de vidas e escravidão. Disponível em: <<https://historiadorioparatodos.com.br/timeline/1549-escravos-para-engenhos-trafico-de-vidas-e-negro-banto/>>. Acesso 23/08/2022

HOLANDA, S. B.; CAMPOS, P. M. *História geral da civilização brasileira*. São Paulo, Difusão Europeia de Livros. 1960. p. 236.

HOWARD, Catherine V. A domesticação das mercadorias: estratégias Waiwai. In: ALBERT, Bruce; RAMOS, Alcida Rita. *Pacificando o branco: cosmologias do contato no norte-amazônico*. São Paulo: Ed. Unesp; Imprensa Oficial do Estado, 2002. p.25-55.

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: 25/08/2022.

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.

- LE GOFF, J. História e Memória. Campinas, SP. UNICAMP. 2003, p.241.
- LIMA, L. L. G. Rebelião Negra & Abolicionismo. Achiamé, Rio de Janeiro, 1981.
- LOPES, G. *Negócio da Costa da Mina e o Comércio Atlântico tabaco, açúcar, ouro e tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760)*. 2008. Tese (Tese em História) – Programa de Pós-Graduação Em História Econômica, Universidade de São Paulo, São Paulo. p.206.
- 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.p.2.
- 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, nº 80, 2019.p. 6.
- MACEDO, R. J. História da África. Contexto, São Paulo, 2015.
- MACFARLEY, A. História do casamento e do amor. São Paulo Companhia das letras. 1990. p. 17
- 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 [Acessado 19 Janeiro 2022], pp. 107-123. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0-101-33002006000100007>>.
- \_\_\_\_\_. *Feitores do corpo, missionários da mentes: senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004. Apud COUTO, R. T. Os jesuítas e as suas relações com o cotidiano escravo: soberania doméstica e família escrava em Benci. XXVI Simpósio Nacional de História, 26º., 2011, São Paulo. (Anais eletrônico). p.9.
- MATOSO, 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, 2017.
- MILLER, C. J. O que nós sabemos sobre aqueles que vieram da África Central. Org. HEYWOOND, M. L. *Díaspóra negra no Brasil*. Contexto, São Paulo, 2008, p. 43.

N'DIAYE, T. Genocídio Ocultado. Gradiva, Portugal, s/d.

NAUTICO. PONTAL. Disponível em: <<http://salvador-nautico.blogspot.com/2018/06/p-ontal.html>>. Acesso: 13/08/2022.

Nauticurso. Descrição dos tipos de embarcações. Disponível em: <https://www.nauticurso.com.br/embarcacoes.html>. Acesso: 03/08/2022.

NETTO, R. C. Um em casa de outro: concubinato, família e mestiçagem na comarca do Rio das Velhas (1720-1780). São Paulo: Annablume. 2008.

NEWITT, M. THE PORTUGUESE IN WEST AFRICA, 1415–1670. Disponível em: crop.pdf (cambridge.org). acesso em: 25/08/2022.

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 de julho 2021. Apud. LIMA VIEIRA, E. N. 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. 31º Simpósio Nacional de História, 31º., 2021, Rio de Janeiro. (Anais eletrônico). p.4.

OSSENB, C. Precursores 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: 19/01/2022.

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. 2016.

PÁRES, L.N. Formação do Candomblé: história e ritual da nação Jeje na Bahia. 2ª ed. Campinas, SP: UNICAMP, 2007.

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: 08/08/2022.

Porão do navio negreiro, Johann Moritz Rugendas, 1835.

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 de maio de 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: Org. Schwarcz, M. L; GOMES, F. 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\\_ARQ-UIVO\\_texto\\_alexandre\\_ribeiro\\_junho\\_2011.pdf](http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308099903_ARQ-UIVO_texto_alexandre_ribeiro_junho_2011.pdf). Acesso em: 27/08/2022.

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 de maio de 2022.

ROCHA, J. N. & CORDEIRO, M. Apresto e sucessos das Armadas na Índia. Dissertação (Mestrado) Universidade de Lisboa, Lisboa. p. 62. 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) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Assis, 2014. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/110592>>.

SCHLICKMANN, M. The rise of the Trans-Atlantic slave trade in Western Africa, Belo Horizonte, vol. 29, nº 51, p.927-930, set/dez 2013. apud. GREEN, T. The rise of the trans-Atlantic slave trade in Western Africa, 1300–1589. Cambridge U. Press, 2011.

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.

\_\_\_\_\_. Segredos Internos: Engenhos e Escravos na Sociedade Colonial 1550-1835. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

\_\_\_\_\_. Burocracia e sociedade no Brasil colonial: o Tribunal Superior da Bahia e seus desembargadores, 1609-1751. São Paulo. Companhia das Letras, 2011. p. 23.

SCOTT, Ana Silvia Volpi. Famílias, Formas de União e Reprodução Social no Noroeste Português (Séculos XVIII e XIX). ed. 6. Guimarães: Editora NEPS – Universidade do Minho, 1999 (p.168).

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]. 2016, v. 00, n. 12 [Acessado 29 Julho 2022], pp. 6-33. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/2236-463320161202>>. Acesso: 02/09/2022.

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: 28 de maio de 2021.

SOARES, L. C. O ofício do Historiador. Disponível em: <<https://www.nataldasantigas.com.br/blog/dia-dohistoriador#:~:text=A%20função%20do%20historiador%20é,coloque%20numa%20posição%20de%20vilã>>. Acesso em: 01/09/2022.

SOUSA, C.F. G. Comerciantes De Escravos Em Pernambuco (c. 1660 – c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial. CLIO: Revista de Pesquisa Histórica - CLIO (Recife. Online), ISSN: 2525-5649, vol. 37, Jul-Dez, 2019.p.130.



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 de maio de 2021

SOUZA, L. N. Uma experiência pernambucana em angola: o governo de João Fernandes Vieira, 1658 a 1661. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós Graduação em História, 2013. p.20.

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. P. 77.

The Slave Voyage. Disponível em: <<https://www.slavevoyages.org/>>. Acesso: 19/01/2022.

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) Universidade Federal Fluminense. Niterói - RJ. pp.205. 2016

VERGER, P. Fluxo e Refluxo. Companhia das letras, 2021, p. 400.

Victory Yachts. Dimensões lineares. Disponível em: <<https://www.victoryyachts.com.br/dicas/dimensoes-lineares/>>. Acesso: 13/08/2022.