

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

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

Erykles Natanael de Lima Vieira
Mestrando PPGH-UFCG
eryklesufcg@gmail.com

Resumo:

Este trabalho visa problematizar as narrativas sobre a lei das Arqueações de 1684 empregado no transporte de pessoas escravizadas levadas dos portos de Angola e Costa da Mina para a Capitania de Pernambuco, no final do século XVIII. Esta lei regulamentava a quantidade de pessoas escravizadas que poderiam ser transportadas a partir da capacidade de cada embarcação. Para esse trabalho foram usadas fontes arroladas e disponibilizadas digitalmente pelo Arquivo Histórico Ultramarino Português. Utilizou-se ofícios do Governador de Pernambuco Luís Diogo Lobo da Silva enviado ao Secretário do Conselho Ultramarino. O conceito de Estratégia e Tática postulados por Michel de Certeau (1998) permeiam toda discussão. A metodologia utilizada foi a análise documental. Conclui-se que o processo de implantação da lei das arqueações visava um maior controle da coroa sobre o transporte de escravos que busca por mais recursos em impostos; a lei das arqueações não era seguida em sua plenitude e gerava insatisfação por parte dos mercadores e autoridades de Pernambuco. Houve, então, por parte dos mercadores de escravos, uma transgressão da lei o que ocasionou maior superlotação dos navios e, conseqüentemente, péssimas condições de transporte.

Palavras-chave: Arqueação, Transporte de Escravizados, Século XVIII.

1. Historiografia da escravidão, Arqueações e burocracia

Esse estudo visa pensar sobre a legislação portuguesa que normatizava o comércio de pessoas escravizadas entre a África e o Império Português, mas vamos, particularmente, nos debruçar sobre o emprego dessa legislação no caso das embarcações que iam da Capitania de Pernambuco para os portos de Angola e Costa da Mina na metade do século XVIII. Além disso, vamos debater sobre as narrativas que estavam por traz do emprego dessa legislação das arqueações, como era assim chamada a lei que regulamentava o transporte de escravizados.

Para tal feito, esse estudo utilizou fontes arroladas do Arquivo Histórico Ultramarino Português disponível através do Catálogo Geral dos Manuscritos Avulsos e em Códices referente à Escravidão Negra, projeto financiado pela Petrobrás e coordenado

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

pela Prof.^a Dr.^a Juciene Ricarte Apolinário (UFCG). Utilizou-se o método de análise documental para a discussão das fontes.

Durante os últimos 40 anos com o surgimento de novos paradigmas, compreendemos com mais profundidade a História e alguns aspectos da História da Escravidão Negra, desde sua origem na África, passando por todo processo de compra e venda desses cativos, transporte e chegada dos africanos até os “seus” destinos, ou seja, toda estrutura por trás dessa grande instituição chamada Escravidão Negra. Com o desenvolvimento dessa historiografia, ficou mais evidente a complexidade que envolvia a temática. Redundâncias ou avaliações simplistas que observavam a escravidão só na visão da captura e venda de cativos, sem observar para além disto outros aspectos, acabam por não perceber uma rede de relações e interrelações que abarcavam todo o sistema escravista, desde a coroa portuguesa até o comprador de escravos e, por fim, o escravizado. Não obstante, fica evidente que o simples reducionismo de só pensar que o negro e feito escravo, de maneira superficial não cabe mais na historiografia.

Tais estudos possibilitaram um leque sobre os quais historiadores africanistas e estudiosos da América Portuguesa pudessem se debruçar em vários aspectos da estrutura da escravidão, trazendo mais em evidencia o Negro, suas relações familiares, relação senhor e escravizado, escravizado e sociedade, enfim, vários aspectos que nos possibilitam hoje também se debruçar sobre a temática. E é neste contexto que esse trabalho se insere, trazendo o debate para a sociedade e para a Historiografia de como se davam as normativas, orientações e legislações sobre o transporte de negros escravizados.

Antes de pensar nesse ordenamento jurídico que organizava o transporte de escravizados, um aspecto a ser pontuado é sobre o termo Navio Negreiro, principalmente para quem não é estudioso da área, que tanto se popularizou de forma generalista para referir-se às embarcações que eram usadas no transporte de escravizados. Pode parecer desnecessário pontuar isto, mas para você leitor que talvez não sabia, durante os séculos que virou a escravidão transatlântica houve diversos tipos de embarcações que eram utilizadas no transporte de pessoas escravizadas, cada uma dessas embarcações tinham objetivos diferentes, capacidades de transportarem pessoas e alimentos diferentes, cito as

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Galeras, Sumacas, Escumas como as principais, mas tiveram muitas outras que se movimentaram nos oceanos, principalmente entre a África e a América portuguesa.

Hoje ainda não se sabe com exatidão em que ano que foram trazidos os primeiros escravizados da África, mas acredita-se que os primeiros africanos foram levados à Bahia pelo arrendatário de pau-brasil Jorge Lopes Bixorda, 1538. (GARAEIS, 2012). Então, desde 1538 que as embarcações partiam da América Portuguesa (Brasil) para a África fazendo esse comércio entre os contratadores e mercadores de escravizados. Vendo que cada vez mais, essa relação comercial se fortalecia, ela foi se tornando mais atrativo e ganhando mais adeptos e também de financiadores dessa prática de comércio.

Porém, a coroa portuguesa não tinha muito controle sobre esse comércio e, por volta de 1660, estava procurando alianças políticas com outras nações europeias. Assim, em 1663, através da união matrimonial, D. João IV casou sua filha D. Catarina com Rei Carlos II da Inglaterra e, para pagar o dote do rei da Inglaterra, passou a dívida para os colonos de além-mar, mais exatamente cobrando impostos pelo transporte de escravizados, essa seria a primeira forma de controle por parte da coroa sobre o comércio de escravizados. (SOUZA, 2013)

Desde de 1684, quando foi instituída uma nova taxa sobre cada cabeça de escravo, para ajudar a pagar o dote de D. Catarina, noiva de Carlos II de Inglaterra, pagava-se 300 reis por peça de índia 28 e 150 reis por cada cria de pé 29 até quatro palmos de altura, num sistema que deveria estar em vigor apenas até 1680, mas que acabou por permanecer pelo menos até 1688. (OSÓRIO, 2015, p. 12)

De início, a taxa do dote foi muito mal vista e causou revolta nos territórios além-mar, a insatisfação só aumentava, pois como a firma Osório (2015, p. 12), o dote deveria ter sido pago até 1680, porém foi ampliado em 1684 e ainda com uma taxa renovada, desta forma supõe-se que sua motivação tenha sido para continuar tirando o dote pela quantidade de comércio de escravizados. Toda essa narrativa estava por trás e encoberta pela da criação da lei das arqueações que, coincidentemente ou não, também é do mesmo ano de 1684.

A lei de arqueações foi redigida em 1684 pelo Rei Pedro II de Portugal, esta lei ordenava as medidas que cada embarcação empregados no transporte de escravos poderia carregar, a partir da sua capacidade máxima; também tornava ciente o comerciante sobre

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

suas responsabilidades nos transportes dos negros, dando o dever de carregá-los com zelo até o destino final; também houve mudanças técnicas nas construções dos navios através de parâmetros estabelecidos pela coroa e também as medidas de arqueações de eram feitas através dos oficiais do governo.

Em suma, a lei ordenava que não deveriam ser carregados negros oriundos de Angola, Cabo Verde, S. Tomé e outros territórios portugueses,

Sem primeiro se fazer arqueação em todas, e quaisquer qualidades de embarcações que os hajam de conduzir, das toneladas que podem levar, determinando as pessoas que hão de ter intendência nesta matéria, as cabeças que hão de ser acomodadas em cada tonelada, mantimentos, aguadas, e outras providências para os negros virem com menos aperto, e mais bem tratados do que tinham sido até aquele tempo; fretes que devem levar os mestres das embarcações; e as penas impostas aos transgressores desta lei. (BIBLIOTECA NACIONAL, 1998, p. 13. apud VERBETE XXVIII, 1684)

Os navios que saíssem de outra parte do reino deveriam ser arqueados pelos ministros ou oficiais, tanto no porto de origem, quando no do destino, deste modo,

Havia arcos de ferro que tinham a função de nortear a aferição que os funcionários reais faziam nos navios negreiros. O ferro, segundo a lei, tinha que ser necessariamente da Coroa, supomos que fosse para evitar diferentes pesos que o levaria ao descaminho das peças. (SALLES, 2011, p. 76)

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 arqueações, era que o provedor anotasse as medidas dos navios e o responsável pela a 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. (OSÓRIO, 2015).

Esta preocupação em burocratizar o tráfico, exigindo sempre a apresentação de prova documental nos portos de saída e chegada, tinha, além da atenção ao problema da mortalidade, o objectivo muito claro de garantir uma correcta cobrança dos direitos de escravos. (OSÓRIO, 2015, p. 12)

A autora sintetiza que a lei das arqueações vem para tentar diminuir as mortes dos cativos, mas com as péssimas condições de acomodação, havia grande mortalidade dos cativos. Sem falar da falta de água, comida e isso partia muitas vezes da negligência

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

adotada pelos contratadores e mercadores, para a diminuição dos custos da viagem. A reflexão que se faz é se a lei das arcações de 1684 veio para “humanizar” o comércio de cativos, por que ainda havia mortalidade de escravizados?

O transporte de escravizados já foi muito debatido por diversos historiadores que pensaram os modos e como os cativos eram trasladados em porões insalubres e de péssimas condições de sobrevivência, como afirma Rodrigues (2008) quando fala que se cristalizou na mente da população tanto da época quando a da atual que o transporte de escravos se restringia à imagem do porão dos navios, onde os cativos eram transportados, mas para além disto, existia mais relações de exploração que iam além daquela imagem cristalizada da mentalidade abolicionista, os escravizados, já nas embarcações, faziam limpeza e hasteamento de velas tudo isso na base da chibata.

Mas sem dúvida, quando pensamos transporte de escravizados temos em mente a imagem dos porões abarrotados e em péssimas condições, cativos amontoados, muitas vezes sem conseguir respirar. Julio Chiavenato, vai adjetivar as embarcações empregados no comércio de escravos de *Tumbeiros*, demonstrando as péssimas condições que haviam na rota de comércio e depois tráfico de escravizados. Não havia higiene, não havia comida e água fresca, os negros contraíam escorbuto, tuberculose e muito não resistiam, principalmente, as crianças e adolescentes, com idades de 6 a 16 anos que eram trazidas nas mesmas condições dos adultos. (CHIAVENATO, 1987)

Os homens e mulheres africanos tinham as suas humanidades destratadas e desclassificadas, transportados em situações insalubres e desumanas fazendo com que esta prática ceifasse 20% dos negros que eram transportados, que quando morriam eram jogados ao mar para serem comidos por tubarões e “os que sobreviviam davam lucro que superava o prejuízo.” (CHIAVENATO, 1987, p. 125).

As referidas práticas de completo desrespeito à humanidade dos homens e mulheres africanas chamavam atenção da Coroa portuguesa, que por um lado se “compadecia” dos modos operantes empregados pelos contratadores e mercadores, de outro lado, via negros e negras como “mercadorias” valiosas serem deslocadas por más condições nos transportes e pela falta de uma normatização ou instruções que levassem

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

esse, número 20% ou mais, ser diminuído, trazendo uma estabilidade econômica e uma eficiência no transporte dos escravizados.

“D. Pedro II fora informado de que os carregadores e mestres de navios negreiros operavam com muita violência o tráfico de escravos de Angola para o Brasil” (OSÓRIO, 2015, p. 9). Uma das narrativas para imposição das arcações era que o Rei se “compadecia” com as situações que os escravizados passavam, mas de fato era possível que o rei não tivesse nenhum conhecimento do que realmente se passava. Por mais que suas iniciativas buscassem uma melhora no transporte dos escravizados, quem geria toda estrutura era governo português e sua burocracia eram os altos funcionários. É, nesse sentido, que parece simplista a afirmação de Inês Osório (2015) faz quando fala que, a partir da ciência das violências sofridas pelos escravos nos navios, o Rei D. Pedro II de Portugal consultou vários setores da sociedade para articular uma lógica/razionalidade para o comércio de escravos. Mas que lógica seria essa? O abandono das violências por parte contratadores e mercadores ou de uma eficiência da diminuição das mortes das “mercadorias”? Provavelmente a segunda. Porém, isso em tese não significaria que com o surgimento de normatizações para o carregamento de escravos iriam diminuir os índices de mortes.

A compreensão de um Rei que emanava todo poder e toda jurisdição não cabe mais em nossa visão histórica, pois as relações eram complexas. O sistema burocrático permeou o comércio de cativos favorecendo indivíduos, grupos aristocráticos e militares, em detrimento tanto do governo português como dos cativos. Sobre as relações burocráticas pontua Bicalho:

A compreensão da função do rei como *cabeça do reino* aponta para uma concepção limitada do poder régio, segundo a qual ele representa simbolicamente o todo e a hierarquia do corpo social, não podendo, no entanto, substituir suas distintas funções. De acordo com essa concepção, longe de sua concentração total na figura do rei, o poder era por natureza repartido. Essa partilha traduzia-se na autonomia político-jurídica dos corpos e estados constituintes da sociedade, dos magistrados e das instituições, o que conferia às monarquias ibéricas uma experiência política plural e policêntrica. (BICALHO, 2010, p. 345)

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Com isso, vemos como os diversos atores que estavam ligados ao Rei, ou seja, toda sua hierarquia administrativa era coordenava os rumos de forma indireta, pois eram quem aconselhavam o Rei a tomar as decisões.

Em Portugal, nos séculos XVI, XVII e, em menor escala, no XVIII, a coroa partilhava o governo com outros corpos sociais, entre eles conselhos e tribunais, órgãos em sua maioria autorregulados e que gozavam de certa autonomia. (BICALHO, 2010, p. 346)

Além disso, segundo a autora, era importante que o governo escutasse os anseios dos seus súditos, e “respeitassem” os meios e formas com que esses pedidos chagassem a ele. Com isso, essas vozes representavam interesses particulares, fazendo com que a coroa se tornasse um ambiente no heterogêneo, tanto em pensamentos, quanto nas formulações de direcionamentos. “No seio da coroa, uma série de organismos-conselhos e tribunais cuja jurisdição derivava, em parte, de um ato constituinte do rei, embora também de sua própria auto-organização.” (BICALHO, 2010, p. 346)

Parte dessa administração de conselhos, juntas, tribunais, secretaria que Bicalho (2010) detalha como cada uma funcionava, deliberava através da figura reinol estava diretamente relacionada com a aristocracia, os “bem-nascidos” estavam presentes desde o início da colonização portuguesa, como pontua Schwartaz (2011, p. 23)

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. (SCHWARTAZ 2011, p. 23).

Isso em todas as possessões do reino, ou seja, no Brasil, em Portugal, na África e Ásia, havia uma burocratização que permeava uma estrutura hierárquica e dava poderes aos indivíduos ricos os quais, na maioria das vezes, não tinham formação para ocupar certos cargos, como o de juiz nas cidades e cargos administrativos, mas eram homens brancos, mais ligados à aristocracia que queriam “servir” à coroa. Em contrapartida, ganhavam prestígios, conhecimentos e colocavam seus interesses à frente das necessidades do reino. “A trama dos corpos, agentes, redes e circuitos de decisões políticas da monarquia, paralelamente aos conselhos operavam as secretarias e seus secretários e, ainda, diversas juntas.” (BICALHO, 2010, p. 349)

Compreender todo o jogo político-administrativo é primeiro passo para entender as arqueações, segundo a própria lei quem ficaria responsável pelas arqueações na cidade do Porto em Portugal era o

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Superintendente da Ribeira do Douro ou o Juiz da Alfândega e quando não tivesse um desses dois, deveria ser nomeado uma ou duas pessoas que tivessem ciência do que estava fazendo e fossem zelosos, e tenham ciência e parteia desta maneira, o poderão fazer. (AHU_ACL_CU_015_CX_85, D. 0091).

Portanto, os responsáveis pelas arqueações eram indicados políticos pelos conselhos, que eram permeados pela aristocracia portuguesa, como o conselho ultramarino que regia a administração de ultramar. Assim como as secretarias que haviam pessoas que não tinham, na maioria das vezes, formação de exercer aquela determinada função.

2. Entre a estratégia e as táticas: imposição e combate as Arqueações

Trazendo esse debate para o conceito pensado por Certeau (1998), onde ele vai pensar em dois conceitos que nos dão base para entender essa legislação da arqueação e a efetivação do cumprimento dessa lei, é o conceito de Estratégia e Tática. Desta forma, conceitualmente Certeau diz que

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. (CERTEAU, 1998 p. 99)

As estratégias muitas vezes são acompanhadas de oposição, elas são as táticas empregadas pelos indivíduos insatisfeitos com as normatizações, como problematizado no caso das arqueações. Porém, muitas vezes esses indivíduos não têm a força suficiente para refutar as organizações e suas imposições, e são utilizados meios como forma de resistência a internalizar ou por em práticas o que lhe é ordenado, isso de forma total ou parcial. Certeau (1998) conceitua tática como:

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.” (CERTEAU, 1998 p. 100)

Neste sentido, também houve contraposição à legislação das arqueações, por mais que elas não fossem expressas em palavras ou reclamações, eram feitas através das práticas de desobediência à lei. Por mais que as arqueações, em sua tese, fossem um artifício legal para uma imposição à diminuição da mortalidade dos cativos, ela por sua

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

vez, diminuía quantidade de escravizados que os mercadores poderiam transportar nas embarcações e isto gerava insatisfações, tanto por estar pagando um dote que não de responsabilidade deles, quanto tolher própria a prática comercial.

Os mercadores e contratantes usaram de diversas táticas para transgredir a lei das arqueações, devido as suas buscas por ter mais lucro, assim reclama ao Secretário da Marinha e Ultramar Tomé Joaquim da Costa Corte Real o Governador de Pernambuco Luís Diogo Lobo da Silva, observando mais enfaticamente necessária a vistoria das embarcações justamente para sobrepujar os tais desejos, que iam contra a legislação.

Uma das táticas empregadas para burlar a legislação eram feitas com a colocação de tábuas, depois que os navios eram arqueados. Essas armações davam maior espaço para que os mercadores colocassem mais escravizados nas embarcações além do limite da arqueação permitida, desta forma, abria-se mais espaços nos níveis superiores, ou seja, a cima dos porões, deixando estes com menos espaços de que era permitido.

Vos que costumam assistir as arqueações, o que fiz no dia vinte três de outubro como consta da relação nº 1 pela qual ficará Vossa excelência na inteligência da quantidade de todas as dezenove embarcações que se empregam na carreira de Angola Costa da Mina para o transporte da escravatura, e que entre estas só duas tem entre pontes, vigias ou portinholas, por serem todas outras cobertas lavada, que servindo-lhe, de convés, lhe fez a os porões nos quais se unirão bayleos para a acomodação de parte da escravatura, como direi em se [?]. (AHU_ACL_CU_015_CX_85, D. 7129).

Essa tática de transgressão usando o chamado Bayleos ou segunda coberta é explicada por RODRIGUES (2005):

A segunda coberta ou bailéu era um alojamento provisório, feito de madeiras frágeis apoiadas sobre pés-de-carneiros, que dividia o porão em dois pavimentos e permitia alojar (de forma bastante desconfortável) os escravos. (RODRIGUES, 2005, p. 150)

Continua RODRIGUES (2005) ao falar da arquitetura das embarcações. A principal dificuldade da arquitetura interna dos navios negreiros, entretanto era a existência de uma segunda coberta móvel. Não obstante, a divisão que se construía nos porões, “era feita de tal forma que sua remoção fosse rápida e fácil, a fim de eliminá-la como indício de tráfico no momento das apreensões. Principalmente quando os escravos não estavam a bordo.” (RODRIGUES, 2005, p. 150)

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Essas embarcações que eram empregados transporte de escravizados deveria estar segundo o ordenamento da lei das arqueações, como o espaço das portinholas onde os escravizados puxassem o ar para respirar, deveria haver espaço para acomodação dos cativos e as embarcações deveriam ser rápidas, ou seja, dispor de uma velocidade alta para diminuir os dias de navegação. Como mostra a fonte do Arquivo Histórico Ultramarino Português expressa como era os tramites legais para os navios, pois só

Sai das pontes naquelas embarcações, que tivera, de sorte que tenha espaço necessário para se moverem sem aperto, e o ar para respirarem liberdade, e dez fogo, que é indispensavelmente necessário para alimentação da vida humana, e ultimamente as copias de todas as leis e ordens, que até o presente se tem expedido por este governo. (AHU_ACL_CU_015_CX_85, D. 7129)

De acordo com a legislação vigente não se podia pensar em arquear as embarcações sem antes se atentar para um amplo espaço, ter mantimentos para sobrevivência dos escravizados, por mais que na prática não fosse tão simples. Por isso o governador da capitania de Pernambuco Luís Diogo Lobo da Silva fala em “sorte”, pois, como já vimos, as embarcações não dispunham de grandes espaços, uma vez que eram transportados excedentes para compensar a morte nas embarcações. Como pontua Rodrigues (2005):

A pequena dimensão das embarcações devia-se à pouca profundidade dos portos africanos, incapazes de permitir a ancoragem de navios maiores calado [...] mesmo nas embarcações de pequeno porte, os comandantes insistiam em desrespeitar as leis das arqueações e transportavam um número elevado de escravos, que faziam travessia em péssimas condições e com pouca comida e água. (RODRIGUES, 2005, p. 145)

Na tabela 1, vemos um registro de arqueação das embarcações empregadas no comércio de escravizados de Angola para o Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia e Lisboa no ano de 1756.

Tabela 1: Descrição das embarcações empregadas no comércio de negros escravizados de Angola para Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, Lisboa em 1756.				
Local onde os navios eram adequados:	Quantidade de Navios ancorados:	Quantidade de escravos que poderia ser transportado:	Resumo dos litros:	Total de dos resumos:

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Rio de Janeiro	16	400	6.400	14.000
Bahia	4	500	2.000	
Pernambuco	8	400	3.200	
Lisboa	4	600	2.400	

Fonte: AHU_ACL_CU_015_CX_82, D. 6868.

O Rio de Janeiro era o porto que tinha mais embarcações ancoradas. No total são 16, mas com pouca capacidade de transporte, pois no total eles só podiam transportar 400 escravizados. Caso antagônico da Bahia que possuía 4 embarcações ancoradas, mas com capacidade de transporte de 500 cativos, o que denota que são embarcações de maior porte. Pernambuco, tinha neste registro 8 embarcações com capacidade de transporte de 400 cativos. Lisboa tinha 4 embarcações no seu porto com capacidade de transporte maior que os outros portos da relação, com de cativos 600. Totalizando dava um valor de 1.900 cativos sendo transportados em 1.756 a partir dessa relação citada.

Um outro problema que é possível observar é a quantidade de cativos oriundos de África para as capitânicas, é que a metrópole recebia mais escravizados nesta relação. Fica nítido que Pernambuco e o Rio de Janeiro estavam em pé de igualdade, no que tange ao comércio de escravizados. Lembrando que nessa época o Rio de Janeiro era o principal porto no qual chegam os cativos para Minas Gerais e o principal porto exportador dos metais preciosos que saiam do mesmo lugar.

Outro fato que podemos atentar nesta fonte do Arquivo Histórico Ultramarino é a quantidade de escravizados que eram comercializados da África, o valor pode chegar a 1900 cativos somente em 32 embarcações, lembrando que, como cita Chiavenato (1.987), 20% desses escravos morriam durante a travessia. Neste caso, se levarmos ao pé da letra e desconsideramos o que a lei das arqueações exigiam para sobrevivência dos cativos, 20% ceifariam 380 vidas de homens, mulheres e crianças africanas.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

Tabela 2: Descrição das embarcações empregadas no comércio de escravizados de Costa da Mina para Pernambuco, Bahia em 1756.				
Local onde os navios eram adequados:	Quantidade de Navios ancorados:	Quantidade de escravos que poderia ser transportado:	Resumo dos litros:	Total de dos resumos:
Bahia	8	600	4.800	7.200
Pernambuco	4	600	2.400	

Fonte: AHU_ACL_CU_015_CX_82, D. 6868.

Diferentemente de Angola, o comércio de escravos entre Costa da Mina, Bahia e Pernambuco era mais próximo, como mostra no quadro acima os valores das embarcações e suas capacidades de transporte. Eram empregados no ano de 1756 8 navios da Bahia e 4 para Pernambuco, os dos 8 navios com capacidade de transporte de escravos de 600 e o 4 de Pernambuco com a mesma capacidade, o que podemos inferir que as embarcações empregadas no transporte para em Pernambuco eram de maior capacidade de transporte, em comparação aos da Bahia. No total, portanto, essas 12 embarcações transportavam 1.200 escravos, que é maior que a capacidade total que vinham de Angola para essas duas Capitanias, num valor de 900 escravos transportados. E chega quase a ser o valor do transporte vindo da Angola para a toda colônia do Brasil, que de Angola era de 1.300 escravos.

Fazendo a mesma analogia para Angola sobre a mortalidade a partir dos 20%, temos um quadro de 240 mortos nos transportes desses escravos.

As mudanças técnicas de construção dos navios empregados no transporte de escravos são um dos aspectos que foram modificados a partir das leis das arcações. Tais normas deveriam ser seguidas à risca pelos mercadores e observadas pelos oficiais que fiscalizavam os navios.

De todas as referidas examinações as três mencionados tomando-lhes as medidas a minha vista e dando a norma conforme a ponta Monseu de Savary

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

no Tomo 2 do dicionário do comércio página 870 por me parecem as mais certas para servir no conhecimento geograficamente, tanto das áreas planas das ditas embarcações para as acomodações dos escravos como das cobijas para os mantimentos aguada e lenha, o que tudo se executam, se ver das relações N° 2° 3° e 4°. (AHU_ACL_CU_015_CX_85, D. 7129)

Os modos do comércio de escravos tinham uma orientação a partir dos escritos de Monseu de Savary, que designava como deveriam ser feitas as viagens para os portos africanos, observando a geografia dos lugares aportados, assim como poderiam ser acomodados os escravos, observado os mantimentos para água doce, de consumo, e comida.

3. Considerações finais

Mas por que o número de mortes de escravizados nas embarcações não diminuía metade do século XVIII, mesmo com a lei das arqueações? Em primeiro lugar, porque os navios eram arqueados acima da capacidade que eles poderiam comportar, pelos diversos aspectos debatidos por esse trabalho, como a não aplicação das arqueações em todos os portos, que estava relacionada com a fragilidade da lei por delegar tais funções a pessoas que não tinham conhecimento adequado e, quando havia pessoas adequadas para o cargo, havia altas chances dessas arqueações sofrerem alguma interferência para privilegiar terceiros em troca de recursos escusos, comum na prática de corrupção. De fato, todo o aparelhamento burocrático português propiciava que a prática delituosa fosse efetivada e, uma vez que não se tinha controle direto das altas instituições como conselhos, secretarias e demais órgãos administrativos que cuidavam das arqueações na fiscalização *in loco* fazia-se com que a prática de suborno fosse uma das opções possíveis para transgressão da legislação. Outra fragilidade dessa legislação, estava relacionada com a falta de universalização das medidas para o arqueamento das embarcações, podendo o valor dessas medidas das arqueações mudarem de portos, territórios e governos locais, o que também gerava discursos de deslegitimação às arqueações e ajudava sobrepujar os limites dos arqueamentos das embarcações.

Inicialmente os negros eram vendidos por *peças da Índia*, depois *peças da África* e por fim para *tonelada*, nesse sentido, 1,5 metros de negro equivaleria a 1 peça das índias. “Cinco negros entre 30 e 35 anos, que somados tinham 8,34 metros, representavam não cinco escravos mas 4,76 peças.” Mas as medidas não eram o único parâmetro para saber

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

o valor que se poderia vender ou comprar um cativo, o valor deles eram medidos por metros e quilos, observando a sua musculatura, sua idade, os dentes, o sexo, entre outros aspectos que eram relevantes pelos quais deveriam ser arrematados. Mas essas medições não eram fixas, elas variavam de acordo com a oferta e procura. (CHIAVENATO, 1987, p. 174).

As arqueações eram um meio, em tese, de diminuir a mortalidade dos escravizados durante o transporte da África até as possessões portuguesas, já que existiam vozes que reclamavam da situação de penúria em que os cativos chegavam (OSÓRIO, 2015), nas praças de comercialização, como a do Recife onde esses indivíduos aportavam em péssimas condições de saúde, tanto que Chiavenato (1987) fala que os negros africanos, quando chegavam nas praças de comércio, os que resistiam à travessia do atlântico não iam diretamente serem vendidos, iam para galpões nos portos para terem sua saúde recuperada para depois serem expostos nas lojas de comércio e serem postos à venda.

Toda legislação e regramento sobre o transporte de escravizados somente foi instituído para garantir fundos para a coroa portuguesa, que se utilizou desse recurso a mais para pagar suas despesas e também para ter uma lucratividade em potencial comércio de escravizados, tanto que, em 1663 foi o primeiro regulamento que cobrava imposto sobre a venda dos escravizados, tendo essa taxa modificada e ajustada em 1684 justamente e não de forma ingênua no mesmo ano que foi promulgada a lei das arqueações. Desta forma, todo esse cenário denota que, por traz das narrativas expostas pela coroa portuguesa em ajudar os escravizados, melhorando as condições de travessia no Atlântico, todo regramento de fazer as arqueações na entrada e saída das embarcações dos portos, a contagem dos escravizados a partir da capacidade de transporte das embarcações, mostra-se como uma forma de controle da coroa portuguesa em uma busca da eficiência econômica e lucratividade para os cofres da coroa. A justificativa de que existiam vozes que discordavam das condições de como africanos vinham nas embarcações, pode ser plausível, mas precisa ser confrontada com essas outras narrativas que versam sobre os interesses da coroa por esse comércio com regras e imposições.

Já por parte dos contratadores e mercadores de escravizados, a única maneira de ter uma lucratividade maior com o comércio de escravizados eram com a transgressão da dita lei. Primeiro, porque eles e todos os colonos de além-mar não queriam ser

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

responsáveis pelas dívidas adquiridas pela coroa em relação ao casamento da filha de D. João IV; segundo, porque o regramento tanto de 1663 e principalmente de 1684 tolhia a prática de um comércio de escravizados de desenfreada, que buscava encher as embarcações de escravizados visando uma rentabilidade econômica para os contrariadores e mercadores; e terceiro, a legislação das arqueações exigia que fossem dadas condições de sobrevivência dos escravizados durante a travessia, como comida, água e outros mantimentos, que eram necessários para a sobrevivência desses indivíduos, isto, por sua vez, comprometia a lucratividade deste comércio e elevava o valor dos fretes e o valores finais dos escravizados nas praças de comércios.

Por fim, havia algumas maneiras de sobrepujar a legislação, primeiro com a corrupção dos agentes responsáveis pela arqueação e o não arqueamento efetivo das arqueações das embarcações. Além disso, na forma de expansão dos porões fazendo alojamentos improvisados para ganharem mais espaços nos porões, onde se colocava mais escravizados que o ordenado pelas arqueações ou medidas da arquitetura das embarcações.

Neste, sentido a preocupação com o emprego das arqueações pelo Governador de Pernambuco era evidente pelas graves transgressões da legislação e o descaso com as arqueações nos portos por parte dos responsáveis das arqueações, contratantes e mercadores.

4. Referências Bibliográficas

APOLINÁRIO, J. R. QUIEIROZ, J, S, de. **Catálogo Geral dos Manuscritos Avulsos e em Códices Referentes à Escravidão Negra no Brasil Existentes no Arquivo Histórico Ultramarino**. João Pessoa: Ed. União, 2016.

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.

Biblioteca Nacional (Brasil). **Anais da Biblioteca Nacional** — Vol. 115 (1995) — Rio de Janeiro: A Biblioteca, 1999.

CERTEAU, M. de. **A Invenção do Cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 1998.

ANPUH-Brasil – 31º Simpósio Nacional de História Rio de Janeiro/RJ, 2021

CHIAVENATO, J. J. **O Negro no Brasil**. 2. ed. São Paulo: brasiliense, 1987.

GARAEIS, V. H. **A História da Escravidão Negra no Brasil**. . Disponível em:<
<https://sorvitorhugo.blogspot.com/2012/07/historia-da-escravidao-negra-no-brasil.html>>. Acesso em: 08 de agosto 2021.

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.

_____. **De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro para o Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo: Companhia das letras, 2005.

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. Acesso em: 16 de julho 2021.

_____. **Políticas Régias sobre o Tráfico de Escravos: Análise da Legislação Produzida entre 1640 e 1706**. Disponível em:<
<https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/15246.pdf>> . Acesso em: 08 de agosto 2021.

SALLES, W. D. **LEI DAS ARQUEAÇÕES DE 1684: POR UMA NOVA INTERPRETAÇÃO**. Oficina do Historiador, Porto Alegre, EDIPUCRS, v. 4, n. 2, 2011.

SOUZA, L. N. **Uma experiência pernambucana em Angola : o governo de João Fernandes Vieira, 1658 a 1661**. Dissertação, Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

SCHWARTZ, S. **Burocracia e sociedade no Brasil colonial: o Tribunal Superior da Bahia e seus desembargadores, 1609-1751**. Trad. Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

4.1. Fontes:

AHU_ACL_CU_015_CX_85, D. 0091

AHU_ACL_CU_015_CX_85, D. 7129.

AHU_ACL_CU_015_CX_82, D. 6868.