



III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

PÔSTER

SISTEMA DE ARQUEAÇÕES E O COMÉRCIO DE ESCRAVOS ENTRE COSTA DA MINA, ANGOLA PARA CAPITANIA DE PERNAMBUCO 1750-1760

Erykles Natanael De Lima Vieira
Universidade Federal De Campina Grande
eryklesufcg@gmail.com

Prof.^a Dr.^a Juciene Ricarte Apolinário
Universidade Federal De Campina Grande
apolinarioju18@gmail.com

INTRODUÇÃO

Desde o centenário da abolição da escravatura nos anos 80 do século passado, vem se desenvolvendo pesquisas mais aprofundadas sobre a escravidão, muito também influenciados, pelo advento de novos paradigmas. Deste modo, muitos trabalhos se aprofundaram ganhando notoriedade. Como os trabalhos de VIOTTE da COSTA, MATOSSO, entre outros, porém, quando adentramos nas pesquisas sobre modos de escravos no século XVIII vemos poucas pesquisas, pela dificuldade que o historiador tem de adentrar as fontes desse tempo histórico. Por isso, esse trabalho se apresenta tanto para trazer a luz da História respostas às lacunas existentes a essa temática, quanto à sociedade e aos descendentes de homens e mulheres negras escravizadas.

Pensar em modos do comércio de escravos é muito amplo, por isso nesse trabalho propomos trabalhar com o sistema de arqueações, que foi uma lei da coroa portuguesa que organizava o comércio de escravos a partir de 1684, com isso, objetivamos pensar como essa lei regulamentava o comércio de escravos problematizar como eram feitas as arqueações dos navios utilizados para o comércio de escravos na costa ocidental da África, mais especificadamente, Angola e Costa da Mina para capitania de Pernambuco na segunda metade do século XVIII. Pensar a lei das





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

arqueações como parte de um sistema burocrático do reino português; debater as finalidades das arqueações, para uma melhor eficiência no transporte dos cativos. Utilizando conceitos de CERTEAU (1998) de estratégias e tática, para pensar como foi organizado sistema de arqueações que entrou em vigor em 1689. Assim como, o conceito de THOMPSON (1981) de experiência, para vislumbrar como as práticas do comércio afetavam a vida dos africanos.

Utilizamos manuscritos arrolados do Arquivo Histórico Ultramarino Português produzido um catálogo e disponibilizado em imagens em suporte DVD que foi produto final do Projeto Nacional Catálogo Geral dos Manuscritos Avulsos e em Códices Referentes à Escravidão Negra no Brasil Existentes no Arquivo Histórico Ultramarino coordenado e que tem como organizadora da edição a historiadora Juciene Ricarte Apolinário (2016).

No início dessa pesquisa, começou no fim do ano de 2019, onde pensamos conjuntamente sobre quais objetos iram ser analisados a partir da fonte e em uma busca bibliográfica sobre o sistema de arqueações vislumbramos que havia um poucos trabalhos na historiografia sobre esse assunto no que tange o século XVIII como cita Frederic Mauro. Isso nos deu possibilidade de pensar e organizar o trabalho de conclusão de curso monografia,

A partir dos documentos digitalizados pelo Projeto Nacional Catálogo Geral dos Manuscritos Avulsos e em Códices Referentes à Escravidão Negra no Brasil Existentes no Arquivo Histórico Ultramarino. Os documentos arrolados, são ofício do governador Tomé Joaquim de Costa Corte Real para o Conselho Ultramarino Português que remete as relações dos navios que poderiam ser empregados no comércio de escravos da Costa da Mina e Angola para a Capitania de Pernambuco na segunda metade do século XVIII.

Utilizamos o conceito de CERTEAU para objetivar a o debate sobre as estratégias empregadas pela coroa portuguesa para uma “humanização” (OSÓRIO. 2015) do comércio de escravos e observar como eram feitas as táticas, por parte dos comerciantes e mercadores que burlavam as arqueações. Assim também como conceito





pensado por E. P. THOMPSON, o de experiência de vida, para pensar das experiências que os escravos tiveram a partir dos relatos das fontes.

Os trabalhos de Alberto Costa e Silva, *A manilha e o Libambo: a África e a escravidão de 1500 a 1700*; Suely Creusa Cordeiro de Almeida & Jéssica Rocha de Sousa. *O Comércio de Almas: As rotas entre Pernambuco e costa da África-1774/1787*; entre outros. Nos ajudaram a ter uma visão maior sobre o comércio de escravos no século XVIII.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

As arqueações, são as medidas que cada navio pode transportar, esse valor é dado em toneladas. Neste sentido, a lei das arqueações foi promulgada por Pedro II de Portugal em 1686, com intuito de fazer com que o comércio de escravos fosse organizado, pois havia muitas “vozes” da sociedade do reino português que estavam a reclamar dos maus tratos que os escravos sofriam, uma vez que se morria muitos escravos em decorrência das más condições de transporte nos navios negreiros (OSÓRIO, 2015), por outro lado se tem um debate na historiografia se realmente essa era a finalidade das arqueações, uma questão humanitária ou uma questão econômica/lucrativa. Os navios que eram empregados no comércio de escravos no reino português, sendo a lei das arqueações deveriam ser arqueadas pelos ministros ou oficiais, tanto no porto de origem, quando no do destino. Esses indivíduos que arqueavam os navios, eram pessoas indicadas pela aristocracia portuguesa, como cita Schwartaz “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) Esses indivíduos da aristocracia que na maioria das vezes não tinha formação para ocupar certos cargos, como o de juiz nas cidades e cargos administrativos, mas eram homens brancos, que mais uma vez ressaltado, ligados a aristocracia que queriam “servir” a coroa. Em todos os portos havia essa pessoa que ordenava a partida e a chegada dessas embarcações como cita a o ofício do governador





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

da capitania de Pernambuco, Tomé Joaquim de Costa Corte Real endereçada ao Conselho Ultramarino Português no ano de 1758.

determina-me Senhor Magnânimo pela carta de nossa Excelência vinte cinco de janeiro do corrente ano remeta pela 4 numa secretaria as medidas, porque até agora se arqueavam os navios e embarcações, que servem de transporte de escravos, declarando com a toda individuação, por uma parte os palmos cúbicos, que se arbitram neste porto pelos peritos, a cada tonelada afim de porão, como das pontes, sub-abertas dos referidos navios, por outra parte o número de escravos (AHU_ACL_CU_015, Cx.87, D.7129)

Pode observar-se através do relato da fonte, o papel que havia nas mãos dos arqueadores, pois eles eram quem faziam se cumprir a lei, mas como afirma RODIGUES (2005) mesmo assim não havia o cumprimento da lei das arqueações por parte dos comerciantes, mas segundo a lei os navios deveriam ser arqueados na saída e na chegada dos navios. Com isso subentendi-se que há possibilidade de corrupção dos responsáveis pelas arqueações.

Chiavaneto expõe como eram as condições nos navios negreiros, que pejorativamente eram chamados de *tumbeiros*, pela mortalidade na travessia. 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. Os negros eram tidos como objeto e da mesma forma eram transportados, fazendo com que esta prática ceifasse 20% do africanos transportados, estes quando morriam eram jogados ao mar para serem comida de tubarões e “os que sobreviviam davam lucro que superava o prejuízo” (CHIAVENATO, 1987, p. 125). Por isso, os mercadores utilizam a tática de ultrapassar e burlar as arqueações, afim de não perder esse 20% de escravos. Com isso, traziam cerca de 20% a mais de sua carga.

Por outro lado, havia o tempo que cada embarcação demorava a ir dos portos de África até o seu destino, que poderia demorar 120 dias nos séculos XVI - XVII e depois 30 a 20 dias nos séculos XVIII e XIX, isto porque, a própria Lei das arqueações possibilitou uma modificação técnica nos navios negreiros que possibilitaram uma diminuição no tempo de transporte. Neste sentido, cabe pontuar que as arqueações contribuíram para uma eficiência na velocidade das embarcações e outras





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

especificações, como mostra a fonte, quando fala sobre os navios que saíam de Pernambuco para África para transportar escravos, os navios

que pode e deve sustentar com largueza em aguada e mantimentos cada uma das referidas toneladas de porão pela outra o número de escravos, que pode trazer sem opressão, e perigo cada tonelada de coberta, sai das pontes naquelas embarcações, que tivera, de sorte que tenha espaço necessário para se moverem sem aperto, e o ar para respirarem com liberdade e desafogo, 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.87, D.7129).

É certo que nem todos os navios que aportavam na costa brasileira eram arqueados pela lei, muitas vezes eram transportados para praias desertas em embarcações menores. Estes por sua vez, traficavam sem respeitar nenhuma regra e mesmo os que seguiam a lei das arqueações tentavam de qualquer forma conseguir um lucro maior com o comércio pensavam em táticas e

escandalosos os meios, com que até agora se procurara com ruína sacrificando a vida dos miseráveis escravos, infligindo as ordens e cautelas, que se tem dado a evitá-los nascidos da ambição dos negociantes. (AHU_ACL_CU_015, Cx.87, D.7129).

É possível vislumbramos, através desses relatos como eram as experiências dos escravos durante a travessia. Porque na lei as arqueações asseguravam um espaço onde eles deveriam ficar, mas muitas vezes esses espaços não tinham condições mínimas de sobrevivência, além das mortes e doença, o banzo. Ou seja, a melancolia de ser arrancados de suas terras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Havia complexidade no comércio de escravos, principalmente quando observamos os agentes que estavam diretamente relacionados aos modos do comércio. Havia estratégia por parte da coroa portuguesa em normatizar as arqueações para uma finalidade inicial de ter ganhos econômicos, já que estava perdendo mercado e lucratividade sem o controle do comércio; as nações como Inglaterra e Holanda proporcionaram também o interesse da normatização dessa legislação para fazer frente ao comércio internacional. (SALLES, 2011)





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

Mas por parte dos comerciantes e mercadores de escravos, surgiram táticas ao qual possibilitaram esses atores procurar burlar as arqueações, uma delas era a diminuição de água e comida para todos afim de ganhar mais espaço; assim como a corrupção de agente alfandegários que arqueava os navios; ou o desembarque de escravos por portos clandestinos. Desta forma, pensamos como era a experiência vivida pelos escravos e não obstante observamos que a melhoria das arqueações não significava um transporte de luxo, havia opressão, havia um cuidado com a mercadoria em detrimento do humano, havia fome, sede, havia opressão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E FONTES

Fonte:

AHU_ACL_CU_015, Cx.87, D.7129.

Referências Bibliográficas:

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de; SOUSA, Jéssica Rocha de. O Comércio de Almas: As **rotas entre Pernambuco e costa da África-1774/1787**. *Ultramares*, nº 3, jan-jul 2013.

APOLINÁRIO, Juciene Ricarte. **Escravidão Negra no Tocantins Colonial. Goiânia**, Editora Kelps, 2006.

_____. QUIEIROZ, Josinaldo Souza 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.

CERTEAU, Michel de. **A Invenção do Cotidiano**. Volume 1: Artes de Fazer. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

LOPES, Gustavo Acioli.; MENZ, Maximiliano 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.

MAURO, Frédéric. **Portugal, o Atlântico e o Brasil (1570-1670)**. Lisboa: Estampa, 1997.





III SEMINÁRIO NACIONAL FONTES DOCUMENTAIS E PESQUISA HISTÓRICA

OSÓRIO, Inês Marinho. **Transporte de escravos no Atlântico- arqueação e mortalidade nos navios negreiros.** IV Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna, Universidade Nova de Lisboa, 2015.

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

SILVA, Alberto Costa e. **A manilha e o Libambo: a África e a escravidão de 1500 a 1700.** 2º ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011.

Schwartz, Stuart B. **Burocracia e sociedade no Brasil colonial: o Tribunal Superior da Bahia e seus desembargadores, 1609-1751.** tradução Berilo Vargas. — São Paulo : Companhia das Letras, 2011.

STABEN, Ana Emília. **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.

THOMPSON, Eduard. P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros.** Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

