

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em História Moderna e dos Descobrimentos, realizada sob a orientação científica do Professor Doutor Diogo Ramada Curto

*Dedico esta tese ao meu avô, Manuel Fernando da Conceição Marinho (1941-2016),
que me inspirará para sempre com a sua coragem e enorme amor. Tenho a certeza
que está muito orgulhoso por ver a sua neta tornar-se mestre.*

AGRADECIMENTOS

A concretização deste trabalho só foi possível graças ao contributo de inúmeras pessoas, às quais gostaria de deixar o meu verdadeiro agradecimento.

Aos meus pais e irmã que sempre foram figuras essenciais na minha educação e formação. Aos meus queridos avós que sempre me apoiaram e incentivaram a ser melhor. A toda a minha família pelo sentimento de acolhimento incondicional que me proporcionam. Ao Miguel Gaivão pelo carinho e paciência.

Ao Professor Diogo Ramada Curto, cuja aceitação como meu orientador foi imediata e a quem tenho de agradecer por todos os ensinamentos, opiniões e sugestões, que foram ajudando a moldar esta tese.

Às minhas professoras de História do liceu, Paula Vaz e Marieta Carvalho, por terem sido formadoras excepcionais e por me terem transmitido uma enorme paixão por esta disciplina.

Aos meus colegas de Mestrado, pela união, entajuda e espírito crítico.

À Faculdade de Letras da Universidade do Porto e à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa pelas oportunidades que me ofereceram, os professores que me proporcionaram e pelas grandes amizades que fiz. Um agradecimento especial à Professora Amélia Polónia, por me ter levado para o estudo da escravatura e seu tráfico.

A todos aqueles que se cruzaram na minha vida e deixaram marcas e a todos que tiverem interesse por ler e estudar esta dissertação.

O TRANSPORTE DE ESCRAVOS NO ATLÂNTICO: A arqueação dos navios negreiros

INÊS MARINHO OSÓRIO

RESUMO

A presente dissertação analisa os navios negreiros como um objeto histórico essencial para compreender o dinamismo do tráfico transatlântico de escravos na segunda metade da centúria de seiscentos.

Definiu-se que o objetivo deste projecto corresponderia a estudar as regras e práticas que orientavam o carregamento e transporte de escravos no tráfico que ligava Angola, Cabo Verde, Guiné e São Tomé e Príncipe ao Brasil. O problema foi trabalhado em três frentes distintas, de forma a poder construir uma imagem fiel do problema. O primeiro deles é o ângulo da legislação, com base em dois diplomas produzidos por D. Afonso VI e D. Pedro II sobre a arqueação dos navios negreiros. Numa segunda frente tentou-se perceber a forma como efetivamente o carregamento era feito nos portos africanos, assim como os reais problemas que o transporte e a arqueação acarretavam. Para tal, recorreu-se à exploração da documentação produzida pelo Conselho Ultramarino sobre estas colónias, analisando os casos jurídicos de fuga à norma e os relatórios de agentes da cora no terreno. Por fim, procurou-se conjugar a legislação e os relatos do Conselho Ultramarino com o estudo do navio negreiro em si, isto é, a sua estrutura física.

Deste modo, no primeiro capítulo apresenta-se uma breve introdução sobre o tráfico transatlântico, através de dois vetores centrais- a quantificação e o valor económico dos negros. Entendeu-se ser pertinente a análise destes dois tópicos, pois ambos se revelaram muitos polémicos na historiografia do tráfico, além de que são fatores que influenciavam diretamente o modo como os cativos eram transportados. Na sequência desta análise, surgiu a necessidade de incluir um subcapítulo acerca do Transatlantic Slave Trade Database, por se ter encontrado informações muito questionáveis sobre os números de cativos embarcados e desembarcados indicados por esta base de dados, aquando da sua utilização.

O segundo capítulo foca-se mais nos objetivos traçados no início, começando por analisar o navio negreiro com base na bibliografia e depois por definir arqueação e examinar as fórmulas que se conhecessem para este processo. Tendo por base os conhecimentos aí enunciados, parte-se para o estudo da lei de 1684, buscando aferir o verdadeiro sentido das suas disposições e os efeitos por ela produzidos. No último subcapítulo expõe-se os resultados relativos à capacidade e arqueação dos navios negreiros.

PALAVRAS-CHAVE: Atlântico; Tráfico de escravos; Navios negreiros; Arqueação

TRANSPORTING SLAVES IN THE ATLANTIC: tonnage measurement in slave ships

INÊS MARINHO OSÓRIO

ABSTRACT

This dissertation explores slave ships as an historical object which is essential to understand the dynamics of the transatlantic slave trade during the second half of the seventeenth century.

It was established that the main goal of this project would correspond to studying the rules and practices that guided loading and transport of slaves in the traffic that connected Angola, Cabo Verde, Guinee and São Tomé e Príncipe to Brazil. The problem was explored in three different ways, so we could build a faithful image of the whole issue. The first one corresponds to the legislation produced by D. Afonso VI and D. Pedro II about the tonnage of slave ships. On a second dimension, we tried to apprehend how the loading of the slaves occurred in the African ports, along with the real problems that this process entails. For this purpose, all the documentation produced by the Overseas Council (Conselho Ultramarino - CU) about these colonies was analysed, in search for the cases of evasion of the law and the reports of crow agents in the field. Lastly, we attempted to combine the law and reports of the CU with the study of the slave ship itself, meaning, its physical structure.

This way, the first chapter presents a brief introduction about the transatlantic slave trade, through two central vectors- the quantification of the traffic and slaves' economical value. The analysis of this two topics was understood to be relevant, because both were very controversial issues in the historiography of the traffic, besides being factors with direct influence on the way slaves were carried. Following this analysis, came the need to include a subchapter about the Transatlantic Slave Trade Database, for, while consulting it, meeting very questionable information concerning the numbers of captives loaded and disembarked pointed by this Database.

The second chapter focuses more on the goals initially set, beginning by showing the slave ship according to the bibliography and then by defining tonnage and examining the formulas that are known for this process. Based on the knowledge set out therein, we studied the 1684 tonnage law, in search for the real purpose of its provisions and the effect that it might have had in the following years. The last subchapter exposes the results concerning the capacity and tonnage of slave ships.

KEYWORDS: Atlantic; Slave traffic; Slave ships; Tonnage

ÍNDICE

| | |
|---|-----------|
| Introdução | 7 |
| 1- O tráfico de escravos em perspectiva histórica | 12 |
| 1.1- O valor económico do escravo | 15 |
| 1.2- Tentativas de quantificação | 21 |
| 1.2.1- O Transatlantic Slave Trade Database | 25 |
| 2- Os navios negreiros | 39 |
| 2.1- A arqueação dos navios negreiros | 45 |
| 2.2- Legislação e prática | 50 |
| 2.2.1- Qual o verdadeiro sentido ou significado da lei de 1684? | 56 |
| 2.2.2- Os efeitos da lei de 1684 | 61 |
| 2.3- Resultados sobre a capacidade e arqueação dos navios negreiros | 66 |
| Conclusão | 73 |
| Bibliografia | 82 |
| Fontes | 85 |

INTRODUÇÃO

Colocando-me aos ombros de gigantes, decidi abordar o problema do tráfico negreiro pela vertente marítima, mais precisamente através do oceano Atlântico, palco do maior e mais bárbaro tráfico de pessoas da História da Humanidade. Verdade se diga, este Oceano foi o meio que tornou possível a construção das economias coloniais modernas, começando pela simples chegada dos europeus ao novo mundo e terminando no transporte em massa de mão-de-obra da costa africana para as plantações americanas.

É impossível, por isso, pensar na história económica do período moderno sem pensar no Atlântico. Pierre Chaunu já o dissera, na sua obra *Séville e l'Atlantique 1504-1650*¹, assim como Vitorino Magalhães Godinho, nos seus *Ensaio*s.² Necessário é, portanto, pensar no tráfico de escravos colocando o Atlântico num lugar de destaque. Frédéric Mauro, na sua obra *Portugal, o Atlântico e o Brasil (1570-1670)*, enfatiza esta ideia de que o vasto oceano atlântico é o articulador de projectos metropolitanos e concretizações coloniais, isto é, aponta o nascimento e crescimento do Brasil como uma consequência da exploração económica deste oceano, primeiro com a madeira, mais tarde com o complexo açúcar-escravos.³

Para além de tudo isto, foi no Atlântico que Portugal exerceu maior e mais duradoura influência económica, graças a um vasto conjunto de actividades comerciais, baseadas sobretudo no tráfico de escravos entre a América (portuguesa e castelhana) e Angola, a Senegâmbia e o Golfo da Guiné.

O que me proponho estudar é precisamente um dos aspectos mais dramáticos do tráfico de escravos- o transporte naval de pessoas, sujeitas a condições tenebrosas. O elevado número de indivíduos que não resistia às condições duríssimas da viagem e os relatos de maus tratos que chegaram até nós são aspectos reveladores da violência

¹ CHAUNU; CHAUNU, 1955-60

² GODINHO, 1971

³ MAURO, 1997, pp. 37-132

gritante que se praticava neste tráfico e que não podem deixar de ser examinados a fundo.

Deste modo, defini que as grandes metas deste projecto consistiriam, assim, em compreender as regras e práticas que orientavam o carregamento e transporte de escravos feito por portugueses no tráfico que ligava Angola e a Guiné ao Brasil, por um lado, e a perceber a forma como o carregamento era feito nos portos africanos, assim como os reais problemas que o transporte acarretava, por outro. Quer isto dizer que os protagonistas desta investigação não são homens, mas sim os navios utilizados no tráfico, os chamados *tumbeiros*, por fazerem tombar tantas vidas na travessia do Atlântico. Navios esses que eram bem mais do que meros meios de transporte: “*máquinas de guerra, fábricas e prisões ambulantes*” é assim que Marcus Rediker define os navios negreiros no seu livro “*Slave Ship: a human history*”⁴. As palavras *fábrica* e *prisão* chamaram de modo particular a minha atenção, pois, de facto, estes objectos eram uma combinação macabra de fabrico de um produto, neste caso os cativos, e de limitação da integridade humana, quer dos escravos quer dos marinheiros que os acompanhavam.

O estudo dos navios negreiros encontra-se, porém, ainda muito pouco aprofundado pela historiografia do tráfico, sobretudo quando comparado com as questões do lucro e impactos sociais da escravatura. Usando as palavras de Marcus Rediker, a realidade é que “*o navio negreiro e as suas relações sociais moldaram o mundo moderno, mas a sua história permanece desconhecida*”⁵ Em relação à importância das relações sociais a bordo dos *tumbeiros*, Jaime Rodrigues acrescenta uma ideia de *sociabilidade negra* que se criava durante todo o processo de transporte para a América, fomentada pelo companheirismo e solidariedade que se criariam entre cativos, com base num sentimento comum, o “malungo”, que corresponderia a uma espécie de fraternidade entre indivíduos que eram parceiros na travessia para a morte.⁶

⁴ REDIKER, 2007, pp. 44

⁵ REDIKER, 2007, pp. 10

⁶ RODRIGUES, 2009, pp. 40-46

O tráfico português de escravos tem ainda muitos problemas por conhecer e resolver, nomeadamente o do transporte atlântico dos cativos. São inúmeros os trabalhos que existem sobre os navios ingleses usados no tráfico, o que se deve à abundância de fontes oficiais, iconográficas e de relatos de viagens disponíveis em Inglaterra, a qual não se verifica em Portugal. A escassez de material de estudo é, portanto, um obstáculo que os historiadores portugueses têm de ultrapassar se quiserem conhecer melhor estes veículos que durante mais de três séculos atravessaram o Atlântico carregados de seres humanos.

Por que razão abordar o estudo dos navios negreiros? Porque é que importa conhecer os veículos do tráfico português?

O historiador brasileiro Jaime Rodrigues apresenta um raciocínio bastante esclarecedor e no qual me revejo: a imagem que o mundo tem dos navios negreiros corresponde unicamente a *“porões reduzidos, escuros e repletos de escravos, essas imagens cristalizadas”*, que fazem dos tumbeiros *“um objeto sem história, pois parecem ter sido iguais em todos os tempos e lugares”*⁷, quase como se estes meios de transporte tivessem sido excluídos das mudanças que ocorriam na arquitetura naval. Esta imagem foi-nos apresentada pelos desenhos divulgados pelos abolicionistas do século XIX, de que são exemplos a gravura de Rugendas *“Negros no porão”* ou os cortes longitudinais dos navios, fazendo do **porão** a representação do tráfico por excelência, imune a qualquer desenvolvimento.⁸

Efetivamente, as imagens que estes folhetos abolicionistas apresentam deveriam ser interpretadas como um *“importante documento antiescravista, menos pelo que ela possui de verdade descritiva e mais pelo seu valor de denúncia.”*⁹ No entanto, *“como toda a iconografia, ela foi objeto de novas leituras no decorrer do tempo, ultrapassando o seu sentido original e transformando-se em retrato cristalizado e fiel”* do transporte transatlântico de escravos, ao longo dos quatro séculos em que se desenrolou.¹⁰

⁷ RODRIGUES, 2009, pp. 40-46

⁸ RODRIGUES, 2005, pp. 131.

⁹ RODRIGUES, 2005, pp. 135

¹⁰ RODRIGUES, 2005, pp. 135

Todavia, nem tudo é negativo. Se olharmos para estas representações do século XIX com olho crítico, há algumas questões que surgem imediatamente. O historiador brasileiro questiona-se: *“Qual seria afinal a aparência e a forma dos navios que traziam escravos africanos para o Brasil nos séculos XVIII e XIX?”*. E eu acrescento e para o século XVII ou o XVI?

Portanto, conhecer o navio negreiro e as operações de carregamento e transporte que ocorriam nele é essencial se quisermos perceber as grandes consequências do tráfico, tendo sempre o Atlântico como pano de fundo. Importa conhecê-los fisicamente, e também compreender em que consistia a arqueação dos navios negreiros, buscando obter respostas para os problemas de medição dos ditos navios e para a forma como as normas portuguesas e as práticas comuns de carregamento dos escravos influenciavam a alta mortalidade registada durante as viagens transatlânticas.

Metodologia adotada

Tendo em conta as questões colocadas, importa encontrar respostas para o problema da relação entre a prática do carregamento de cativos e a norma que regulava a arqueação dos navios negreiros, de modo a detectar correspondências ou desencontros. De forma a poder construir uma imagem fiel do problema, o estudo será lavrado em três frentes distintas, sendo o primeiro deles o ângulo da legislação, com base em dois diplomas produzidos por D. Afonso VI e D. Pedro II sobre a arqueação dos navios negreiros.

Numa segunda frente 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 acarretavam. Para tal, recorrer-se-á à exploração da documentação produzida pelo Conselho Ultramarino sobre Angola, Guiné, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, isto é, procurar-se-á analisar os casos jurídicos de fuga à norma e os relatórios de agentes da coroa no terreno.

A investigação ambiciona ainda um trabalho serial de averiguação da tonelagem dos navios utilizados no tráfico de escravos, verificando os que cumpriam a

lei e os que dela fugiam. Este exercício será articulando com o estudo das perdas a bordo dos navios portugueses, ou seja, com a verificação dos registos apresentados pelo TransAtlantic Slave Trade Database¹¹, os quais se revelaram muito questionáveis quanto aos valores indicados para os contingentes carregados e descarregados.

Numa terceira frente, procurar-se-á conjugar a legislação e os relatos do Conselho Ultramarino com o estudo do navio negreiro em si, isto é, a estrutura física do veículo do tráfico, encerrando assim o triângulo de análise proposto.

Importa ainda justificar as balizas temporais definidas: a segunda metade de seiscentos. Explico a minha escolha pelo facto de este período corresponder aos anos de descoberta e começo da exploração do ouro brasileiro, os quais constituem um marco de viragem na intensidade e necessidade do tráfico negreiro. Deve-se ter em conta também o papel de D. João IV, uma vez que apesar do seu reinado ser anterior à descoberta do ouro, tratou-se de um período transitório a diversos níveis: além de ser o primeiro após a fase filipina, foi neste reinado que organismos como o Conselho Ultramarino ou a Companhia Geral do Comércio do Brasil foram criados, os quais terão nos reinados seguintes um importante papel.

A escolha pela centúria de seiscentos reside também no facto apontado por Frédéric Mauro de que as condições de transporte no século XVII são muito mal conhecidas, pois não se dispõe do mesmo arsenal documental que existe para o século seguinte, o que não significa que não seja exequível levar a cabo uma investigação para melhor conhecer a prática nos portos africanos e a norma regulada.¹²

¹¹ <http://www.slavevoyages.org/tast/index.faces>

¹² MAURO, 1997, pp. 226

1- O TRÁFICO DE ESCRAVOS EM PERSPECTIVA HISTÓRICA

Importa, antes de tudo, desenhar os traços gerais do tráfico negreiro europeu, para que se possa perceber a forma como o comércio português de escravos encaixava nesse sistema e como o transporte se revelou um dos processos mais determinantes em todo o negócio.

Os reinos ibéricos foram pioneiros neste comércio de cativos, dominando os mares e os mercados até ao segundo quartel do século XVII. Nestes casos, o Estado exerce desde cedo um forte controlo sobre o tráfico de escravos, sobretudo depois da abertura efetiva das Américas à colonização europeia. Os aparelhos fiscais aproveitaram-se sobremaneira das receitas deste comércio, através dos impostos, subsídios ou concessões de monopólios e contratos, mas o que é certo é que o tráfico paralelo foi tão ou mais forte do que o dito legal.

O arranque foi de facto tímido, muito por culpa dos elevados custos de entrada no negócio e da falta de conhecimentos dos mercados africanos. Neste ponto, os portugueses eram indubitavelmente privilegiados, uma vez que, desde o século XV, mantinham contacto com as populações africanas e exploravam a sua costa, com o apoio estatal. Angola, São Tomé e a costa da Guiné eram os principais pontos de exportação de escravos e outras mercadorias de interesse para o recém-colonizado Brasil, cuja economia baseada na plantação da cana-de-açúcar crescia de dia para dia. Segundo Herbert Klein, no princípio do século XVII, os reinos ibéricos traficavam uma média de 3000 a 4000 escravos por ano, com destino ao Brasil e Índias de Castela.¹³

Todavia, nada dura para sempre e o mesmo se verificou com os impérios ibéricos. O seu monopólio dos mares começou a ser ameaçado pelos holandeses, ingleses e franceses que, embora ainda não tivessem colónias estabelecidas na América, adquiriam uma presença cada vez mais forte na costa africana na primeira metade de seiscentos. Os produtos que mais levavam de África eram o ouro e marfim, estando o seu comércio de escravos limitado ao tráfico ilegal para as colónias portuguesas e castelhanas, neste primeiro momento.

¹³ KLEIN, 2002, p. 75

Os holandeses foram os primeiros a desafiar o domínio ibérico. Logo em 1621, a poderosa Companhia Holandesa das Índias Ocidentais tentou destruir e apoderar-se dos recursos luso-castelhanos, atacando os seus navios. Chegaram a conseguir “raptar” cerca de 2 336 escravos com estes ataques¹⁴. A pirataria rapidamente evoluiu para uma presença sistemática na costa ocidental africana, sendo que em 1624 toda a Costa do Ouro e São Jorge da Mina foi ocupada por holandeses.

Os africanos depressa se aperceberam desta feroz concorrência, negociando com qualquer país, apesar dos esforços europeus em criar um sistema monopolista de praças e feitorias fortificadas. Mesmo quando os estados tentavam criar companhias monopolistas nacionais deparavam-se com muitas dificuldades em manter o domínio sobre elas e em defendê-las quer dos ataques piratas de outras nações quer dos próprios negociantes dos seus países, como se verá mais à frente.

O livre comércio de escravos era então uma realidade na maioria das nações europeias. As companhias monopolistas falharam sobretudo porque havia custos fixos demasiado elevados a serem suportados (em fortes e navios) e também pela obrigação de fornecer um número fixo de escravos para uma dada região, sem que procura e custos fossem tidos em conta.

Na centúria de setecentos, as grandes companhias foram substituídas por organizações temporárias de mercadores, que se juntavam para financiar viagens específicas. O sistema consistia em abrir o capital por acções a investidores interessados em cada viagem que organizavam, fazendo com que cada uma dessas viagens tivesse um conjunto diferente de financiadores. Havia ainda donos e armadores de navios que vendiam partes da expedição ou mesmo o navio a investidores externos, formando uma mini companhia que só tratava de uma viagem específica¹⁵.

Mas qual a real dinâmica deste tráfico? Para um cidadão do século XXI é difícil conceber um comércio que não seja rápido e eficaz, mas a verdade é que quando falamos de tráfico negreiro rapidez e eficácia não são adjetivos que possamos utilizar.

¹⁴ KLEIN, 2002, P. 75

¹⁵ KLEIN, 2002, p. 78 e 79

Em primeiro lugar há o problema da duração das viagens. Uma viagem Europa-África demorava em média três/quatro meses e incluía escala nas ilhas Canárias ou em Cabo Verde. Carregados os escravos, era preciso esperar cinco meses para que eles chegassem à América, sendo que o normal era cerca de 10% dos indivíduos perecerem durante a viagem.

A captura era outro assunto problemático. Mesmo nos locais conhecidos como mercados de escravos por excelência, não existia aquilo que entendemos por “negociação por grosso”, noutras palavras a existência de grandes stocks de escravos. O custo para manter escravos armazenados era incomportável para os comerciantes europeus e o impacto que teria no preço final era impensável. Por norma quem controlava os escravos até ao momento da venda a um capitão eram os próprios africanos. Também eram eles que geralmente os capturavam, fosse através da guerra ou pelo simples exercício do saque de homens e mulheres, que eram assim feitos cativos. Os mercadores europeus optavam por esperar vários meses na costa ou por subir os rios africanos, recolhendo pequenos grupos de escravos de cada vez. Até em Luanda e Benguela, o maior centro exportador de escravos, os navios que iam para o Brasil tinham de esperar vários meses para conseguirem reunir um número considerável de cativos que justificasse a partida.¹⁶

¹⁶ KLEIN, 2002, 89-91

1.1- O valor económico do escravo: a rentabilidade do tráfico

Todos estes fatores afetavam directamente o rendimento final dos navios negreiros. A margem de lucro que adviria deste comércio é um tema de grande discussão historiográfica, havendo, contudo, uma ideia de vulgar aceitação: o tráfico de escravos devia ser muito lucrativo, como se depreende dos milhares de navios que viajavam para África com esse propósito. Houve sempre um grande número de europeus e americanos com interesse em investir neste comércio, assim como africanos, que viram no tráfico de escravos uma actividade muito vantajosa a nível financeiro.

Contudo, uma reflexão mais aprofundada sobre o valor económico do escravo na economia colonial que as nações traficantes haviam adoptado parece-me pertinente. Sobre este ponto, Maciel Morais Santos introduz uma ideia fundamental para a sua compreensão: tal como qualquer outra mercadoria, o preço dos escravos variava em função do equilíbrio do mercado, ou seja, em função da oferta de cativos e da procura dos plantadores americanos.¹⁷ Para calcular o valor de uma mercadoria há que avaliar primeiro o tempo de trabalho empregado na sua produção, o que nos escravos correspondia à captura, alimentação e segurança. Como já foi referido, a captura e o controlo dos escravos até ao momento do embarque estava nas mãos dos traficantes africanos, sendo este cenário mais vantajoso para os mercadores europeus, mesmo que implicasse vários meses de espera por cativos suficientes para partir.

Mas se considerarmos que é a procura americana que determinava os preços e não o custo de produção em África, então a teoria do trabalho aplicado cai por terra. Define, então, três hipóteses: ou os escravos seriam vendidos pelos comerciantes africanos aos traficantes europeus abaixo do valor, sendo o lucro o diferencial entre o valor africano e o valor total do produto; ou os escravos seriam vendidos em África pelo seu valor absoluto e o lucro advinha de uma parcela adicionada a esse valor; ou ainda, seriam os escravos sempre vendidos acima do seu valor por todos os intermediários do tráfico.

¹⁷ SANTOS, 2004, pp. 163-181

Jacob Gorender expõe a sua própria teoria, apresentando um conceito inovador- **o escravo como capital-dinheiro**. Para este investigador importa que se perceba, antes de mais, que o escravo representa a soma pelo qual foi comprado ou pelo qual pode ser vendido, funcionando certas vezes como meio de troca ou meio de circulação. Além disso, o escravo representa também o investimento de dada soma de dinheiro emprestado a juros, já que era comum alugarem-se negros no Brasil.¹⁸ Deste modo, Gorender explica que como o cativo não implicava trabalho, pois não possuía o mesmo custo social que qualquer outro produto implicaria, o custo de “produção” de um escravo era igual a zero. Os contingentes de escravos obtinham-se através da guerra e dos sequestros, ou seja, pelo saque, o que implicava um esforço financeiro (à partida) mínimo.

Isto era extremamente vantajoso para os traficantes europeus, para quem os custos também já eram por si só reduzidos- apenas na armação dos navios, pagamento às tripulações e compra dos produtos com que iam adquirir os escravos. O crédito era fundamental para o sucesso destas operações comerciais, uma vez que garantia que o processo financeiro ficava completo e salvaguardava as mercadorias, pois, nas longas viagens da travessia atlântica, as peças de escravos poderiam ser maltratadas ou sequestradas, implicando a existência de uma garantia¹⁹.

O resultado seria um preço final, à saída de África, muito baixo, pois os cativos não tinham grande valor neste continente. Neste ponto pareceu-me pertinente apresentar alguns dados com que me cruzei ao ler a documentação do Arquivo Histórico Ultramarino, embora não ambicione fazer um estudo acerca do valor monetário dos escravos. Em 1656 diz-se, por exemplo, que uma carga de negros de Angola que ia para Buenos Aires valia 235 000 reis²⁰. Quarenta anos mais tarde, em Cabo Verde há uma queixa de que os escravos estavam a ser vendidos a preços demasiado elevados, referindo uma venda de quarenta cativos por 40 000 reis cada um²¹, que no ano seguinte valeriam 1725 reis cada.²²

¹⁸ GORENDER, 1980, pp. 129-134

¹⁹ HARVEY, 2012, pp. 56

²⁰ AHU_CU_01, Cx. 6, Doc. 686

²¹ AHU_CU_070, Cx.4, Doc. 394

²² AHU_CU_024, Cx. 9, Doc. 764

Apesar de comparativamente com o lucro do tráfico os gastos com o transporte não poderem ser não ser muito significativos, como defendem os dois investigadores anteriores, a meu ver a questão não é assim tão simples. Mesmo para um navio que não transporte escravos, uma viagem transatlântica apresenta riscos e custo que podem ser muito elevados, se se viajar fora de frota, isto é, sem defesa organizada e possibilidade de dividir o custo do armamento necessário. A título de exemplo, veja-se o exemplo do requerimento que Nicolau Pedro fez ao rei D. Pedro II, em 1692, no qual diz que o frete de 5000 reis que lhe foi oferecido pela coroa para transportar o governador António Pereira de Barredo e Castro a São Tomé não chega para cobrir as despesas que vai ter com a defesa, homens e mantimentos que iria ter ao perder a frota de regresso do Brasil, uma vez que teria de fazer um desvio à ilha africana, quando o seu objetivo era navegar diretamente para a América.²³

Do outro lado do Atlântico o cenário era bem diferente, já que aqui o escravo tinha valor de mercadoria a ser fixado pela correlação entre a procura e a oferta, sendo que o lucro era geralmente muito alto.

Na documentação da capitania do Maranhão consegui apanhar o valor de diversos grupos de escravos que lá chegaram em vários anos sucessivos, os quais estão sintetizados na tabela seguinte. Como se pode observar o valor por escravo subiu entre 1693 e 1708, voltando depois o seu valor de mercado a cair passados 7 anos, para um preço unitário que, ainda assim, é bastante superior àquele que se verificou em 1693. É também de apontar a grande diferença que existe entre os valores de venda em África e o valor dos cativos no mercado brasileiro.

²³ AHU_CU_070, Cx. 4, doc. 367

| Valor dos escravos chegados ao Maranhão entre 1693 e 1715* | | | | |
|--|---------------|--------|------------------------|----------------|
| Ano | Origem | Número | Valor | Valor unitário |
| 1693 | Cacheu | 138 | 12 Contos 325 000 Reis | 89 311 Reis |
| 1695 | Cacheu | 102 | 15 Contos 80 900 Reis | 147 851 Reis |
| 1701 | Cacheu | 115 | 17 Contos 101 110 Reis | 148 705 Reis |
| 1703 | Costa da Mina | 170 | 25 Contos 600 000 Reis | 150 588 Reis |
| 1708 | Costa da Mina | 87 | 13 Contos 770 000 Reis | 158 275 Reis |
| 1715 | Benim | 85 | 10 Contos 826 000 Reis | 127 364 Reis |
| Fonte: AHU_CU_009, Cx. 12, Doc. 1247 | | | | |

Arlindo Caldeira, por sua vez, tem uma visão bem diferente sobre a suposta alta rentabilidade deste tráfico. Para este autor é impensável falar em taxas de lucro de 100% e muito menos de 300% para os séculos XVI a XVIII. A ideia que os cativos comprados em África eram meramente trocados por quinquilharias ou frascos de aguardente num comércio completamente controlado por europeus, visão que terá levado várias gerações a fazerem este raciocínio sobre a rentabilidade do tráfico, é totalmente falsa.

Na verdade, diz Arlindo Caldeira, com o fluxo crescente de compradores, os africanos aprenderam a tirar mais partido da concorrência e a exigir mais em troca pela venda dos cativos, o que lentamente foi afectando os preços desta “mercadoria”. O mercado africano estava, assim, bem organizado e os seus comerciantes atentos às leis da concorrência. O que eles queriam em troca dos escravos eram as manufaturas europeias, cujos custos ultrapassavam bem os das viagens, incluindo o navio, a tripulação, alimentação a bordo e taxas/juros. Pensa-se, por isso, que as taxas de lucro andariam pelos 5% a 10%, mas não é possível calcular esta margem para Portugal com exatidão, por escassez de dados.²⁴

²⁴ CALDEIRA, 2013, p. 155-157

Um outro fator que também influenciava muito o rendimento de um negreiro era a mortalidade a bordo dos navios de tráfico, que andava entre os 10% e os 20%. A respeito da elevada mortalidade a bordo e da sua relação com o excesso de indivíduos transportados, Joseph Miller coloca uma questão pertinente: será que os mercadores negreiros carregavam os seus navios com um número tão absurdo de escravos, fazendo aumentar o número de mortos a bordo, a tal ponto de se prejudicarem a si próprios financeiramente?²⁵

Jacob Gorender defende que, embora nenhum mercador visse como algo positivo perder uma parte da sua mercadoria, o interesse financeiro sempre falou mais alto. Por exemplo, se um navio que levasse em plena segurança cem escravos, correspondendo a 0% de perdas (excluindo possíveis acidentes naturais), fosse sobrecarregado com mais cem escravos, ficando superlotado, e tal levasse a uma perda de 10%, o lucro seria bastante maior no segundo caso do que no primeiro, ainda que eticamente condenável.²⁶ Esta situação levava à fuga ao pagamento dos direitos, como iremos ver mais à frente.

Por sua vez, o grupo de investigadores composto por Herbert Klein, Stanley Engerman, Robin Haines e Ralph Shlomowitz²⁷ apresenta uma visão bem diferente sobre o problema da mortalidade dos escravos negros, argumentando que além do tratamento a bordo e da superlotação dos navios, muitos outros factores têm de ser considerados neste problema. Referem que a viagem era apenas uma parte do movimento que se fazia desde a captura do escravo à sua integração numa plantação americana. As variações das condições naturais, políticas e económicas, juntamente com o extenso período de espera nos portos africanos pelo embarque para o Novo Mundo, tinham um enorme impacto na mortalidade a bordo, uma vez que durante a viagem podiam simplesmente agravar-se doenças ou outros problemas físicos, cuja origem está nos momentos que antecedem o transporte transatlântico em si.²⁸

²⁵ MILLER, 1988, pp. 387

²⁶ GORENDER, 1980, pp. 129-134

²⁷ KLEIN; ENGERMAN; STANLEY; SHLOMOWITZ, 2001, pp. 93-118

²⁸ KLEIN; ENGERMAN; STANLEY; SHLOMOWITZ, 2001, pp. 96-97

«Apesar do longo e contínuo debate acerca do carregamento acima da arqueação do navio versus o carregamento de acordo com a capacidade do navio, “superlotação” parece ter um impacto reduzido na mortalidade»²⁹, diz o grupo de historiadores. Também o número de dias que tomava cada viagem (à exceção daquelas que sofriam acidentes naturais ou a ataques piratas) tinha um efeito reduzido nas taxas de mortalidade, embora também tenha de ser considerado o fator da fraca alimentação fornecida aos cativos, já que o volume de alimentos carregado era muitas vezes, e de forma deliberada, insuficiente para todos os negros que se transportava. Provam-no ao apresentar uma tabela, com base nos registos do De Bois Institute Database, com as taxas de mortalidade (TM) mensais por duração das viagens. Pode ver-se, para o período 1676-1700, como cinco viagens registadas com duração entre os 16 e os 19 dias apresentam uma TM de 93,1 ou outras dez com duração de 30 a 39 dias uma TM de 111,6, enquanto uma viagem de 70 a 79 dias já tem uma TM bem mais baixa, de 67,9.³⁰ Mostram ainda uma outra tabela com valores para as taxas de perda de escravos por país traficante, colocando os portugueses, para o intervalo temporal de 1597 a 1700, acima da média europeia de perdas, com percentagens à volta dos 26% em cerca de 66 viagens registadas.³¹

²⁹ KLEIN; ENGERMAN; STANLEY; HAINES; SHLOMOWITZ, 2001, pp. 103

³⁰ KLEIN; ENGERMAN; STANLEY; HAINES; SHLOMOWITZ, 2001, pp. 113

³¹ KLEIN; ENGERMAN; STANLEY; HAINES; SHLOMOWITZ, 2001, pp. 114

1.2- Tentativas de quantificação:

O cálculo de estimativas do tráfico atlântico de escravos é alvo, já desde o século XIX, de inúmeras interpretações. Cada historiador apresenta a sua metodologia e os seus resultados, na tentativa de corrigir os trabalhos anteriores. Paul Lovejoy é autor de um capítulo³² em que se faz a análise de todas estas perspectivas, as quais apresento aqui de uma forma muito resumida. Edward Dunbar³³ e Robert Owen³⁴ foram os pioneiros nesta questão, produzindo cálculos na segunda metade da centúria de oitocentos, tendo estes sido considerados durante quase um século como corretos, mas mais tarde ditos exagerados. Já no século XX, Noel Deer³⁵ foi o primeiro historiador a preocupar-se em desfazer a concepção tradicional que se tinha sobre o número de escravos traficados no espaço atlântico, mas foi completamente ignorado pela historiografia do seu tempo. Em 1969, foi a vez de Phillip Curtin³⁶ efectuar um estudo de cálculo de estimativas para o número de escravos que foram comercializados, tendo sido o seu principal objectivo dar apenas um ponto de partida a outros estudos da mesma natureza, que aperfeiçoassem os dados nas décadas seguintes. O debate começou logo na década seguinte com Leslie Rout Jr³⁷, que sugeriu haver erros as contas de Curtin com um débito de 62%. Também Enriqueta Vila Vilar³⁸ pegou no trabalho de Curtin, em 1977, e criticou-o apenas nos dados respeitantes ao tráfico para as Índias de Castela, nos primeiros quarenta e cinco anos do século XVII, concluindo que o historiador estaria errado por 13 500 escravos. Mas o grande crítico de Curtin foi J. E. Inikori³⁹, o qual rejeitou totalmente as estimativas deste investigador. Inikori ajustou a teoria de Curtin em geral fazendo aumentar os seus valores 4 400 000, chegando aos quinze milhões de cativos exportados de África e aos treze milhões de

³² LOVEJOY, 1996, pp. 37-64

³³ DUNBAR, Edward- *History of the rise and decline of comercial slavery in America, with reference to the future of Mexico*. The Mexican Papers I, 1861

³⁴ OWNE, Robert Dale- *The wrong of slavery: the right of emancipation and the future of the african race in the United States*. Philadelphia, 1864

³⁵ DEER, Noel- *The History of Sugar*. Londres, 1950

³⁶ CURTIN, Philip D.- *The Atlantic Slave Trade: a census*. Madison, 1969

³⁷ JR. ROUT, Leslie B.- *The african experience in spanish America: 1502 to the presente day*. Cambridge, 1973

³⁸ VILAR, Enriqueta Vila- *Hispanoamerica y el comercio de esclavos: los asientos portugueses*. Sevilha, 1977

³⁹ INIKORI, J. E.- *Measuring the Atlatic slave trade: an assessment of Curtin and Ansty*, Journal of African History, XVII, II, 1976

escravos importados pela América. Curtin nunca declarou os seus valores como sendo absolutos, dizendo que é muito improvável que o total de escravos chegados à América seja inferior aos 8 milhões e superior aos 10,5 milhões, o que admite uma margem de erro de muitas centenas de milhares de cativos. O próprio Paul Lovejoy diz ter-se apoiado muito no trabalho de Curtin para calcular as suas próprias estimativas, tendo chegado a valores muito próximos. O historiador apresenta neste texto uma tabela que sintetiza todas estas teorias e, a meu ver, facilita muito a sua compreensão. Como é visível na tabela 2, Owen, Dunbar e Inikori apresentam sem dúvida os valores mais elevados, que contrastam grandemente com a teoria de Curtin e Lovejoy.

| Número de escravos traficados segundo diferentes investigadores | | | |
|---|------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Investigador | Importações na América | Exportações em África (perdas de 10%) | Exportações em África (perdas de 20%) |
| Owen | 15 520 000 | 17 244 000 | 19 400 000 |
| Dunbar | 13 887 500 | 15 431 000 | 17 359 000 |
| Deer | 11 970 000 | 13 300 000 | 14 963 000 |
| Curtin | 9 566 100 | 10 629 000 | 11 957 000 |
| Inikori | 13 392 000 | 15 400 000 | - |
| Lovejoy | 9 778 500 | 11 642 000 | - |
| Médias | 12 207 014 | 13 759 285 | 15 572 120 |

Fonte: LOVEJOY, Paul- The Volume of the Atlantic Slave Trade: a synthesis. In MANNING, Patrick- *Slave Trades, 1500-1800: globalization of forced labour*. Aldershot: Variorum, 1996, pp. 60

Em Portugal, o pioneiro da quantificação do tráfico de escravos foi Edmundo Correia Lopes. Na sua obra *A Escravatura*, de 1944, aventura-se na produção de estimativas sobre tráfico português de escravos com uma lucidez impressionante acerca das limitações científicas que o estudo deste problema apresenta. Refiro-me à forma como questiona a veracidade dos seus próprios resultados- *“Representam estes Algarismos o número total de escravos saídos da colónia (Angola)? De modo nenhum. Para onde irá o total verdadeiro, levando-se em conta a exportação clandestina? Eis o que nunca se poderá saber e até ao presente falta mesmo toda a espécie de elementos.”*⁴⁰

No que concerne ao reino de Angola, Correia Lopes diz que é apenas capaz de fazer uma quantificação para largos períodos, assumindo uma margem de erro que resultaria de um contrabando mais ou menos intenso: o número de escravos saídos de Luanda e Benguela terá sido de 1 500 000 até ao ano de 1680 e de 897 000 cativos até 1758. Os dados revelados para o século XVIII e XIX são muito mais precisos do que os relativos à centúria de seiscentos, devido, admite o investigador, à falta de documentação para o *“período bastante obscuro do século XVII.”*⁴¹ Para o volume de chegadas ao Brasil, tendo por base a produção do braço escravo, são apontados números redondos: 1 000 000 até 1700 e o mesmo valor até 1750.⁴²

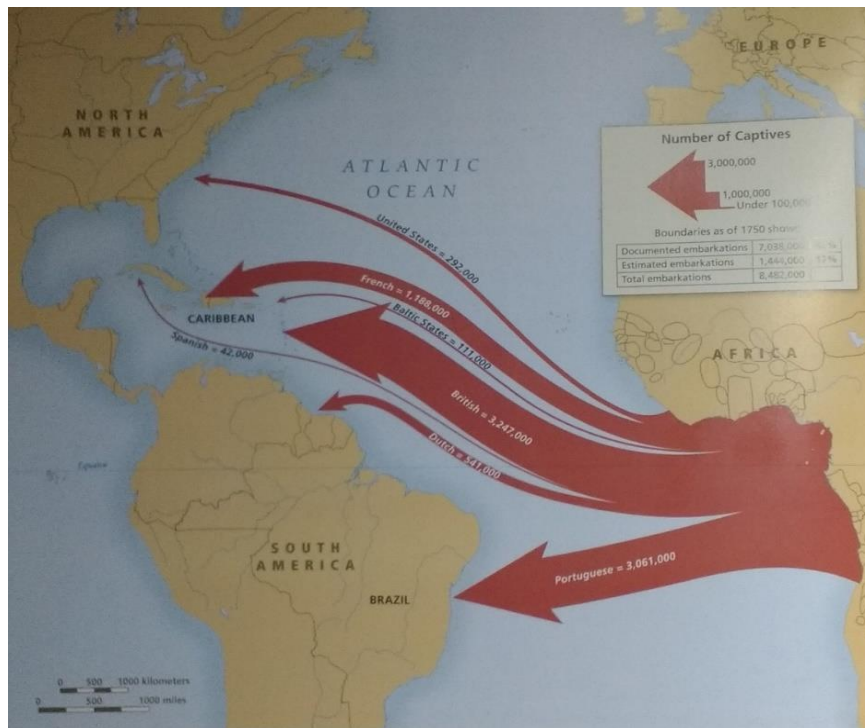
Num trabalho muito mais recente, temos os montantes que Arlindo Caldeira publica, relativos ao número de escravos traficados pelos portugueses para o Brasil, através da plataforma The Trans-Atlantic Slave Trade Database, os quais estão próximos daquilo que Edmundo Correia Lopes indicava: entre 1601 e 1650 terão sido 469 100 escravos; entre 1651 e 1700 cerca de 542 000 escravos; e de 1701 a 1750 1 011 000 escravos.⁴³ David Eltis e David Richardson, os responsáveis pela concepção desta base de dados, resumem as suas estimativas num atlas, dentro do qual destaco dois mapas:

⁴⁰ LOPES, 1944, p. 108

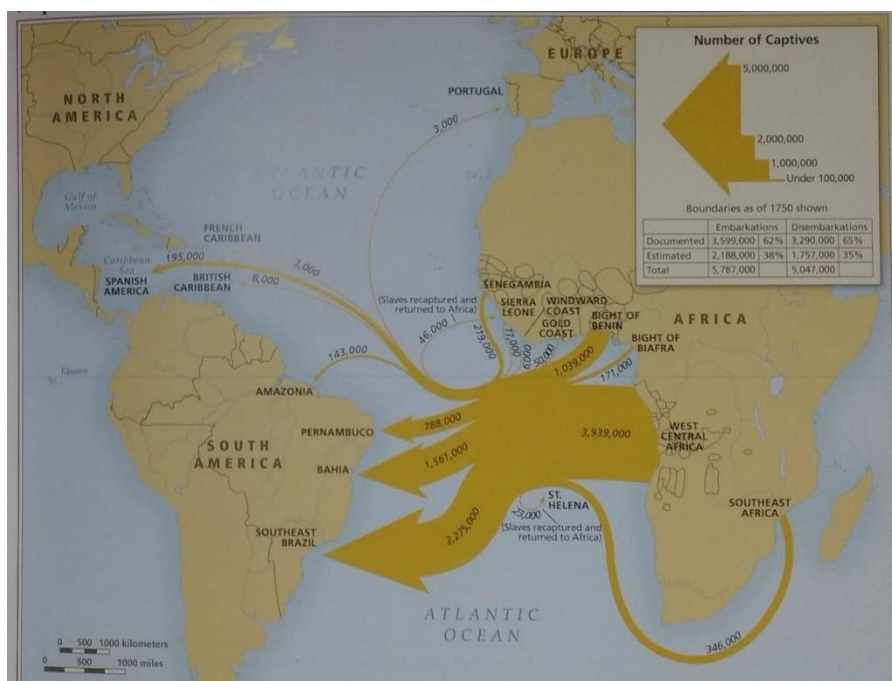
⁴¹ LOPES, 1944, p. 98-108

⁴² LOPES, 1944, p. 149-150

⁴³ CALDEIRA, 2013, p. 28-29



Número de escravos traficados a partir de África por cada nação (1642-1807) Fonte: Eltis, David; Richardson, David. Atlas of the Transatlantic slave trade. Yale University, 2010, p. 26



O volume do tráfico português/brasileiro entre 1526 e 1827. Fonte: Eltis, David; Richardson, David. Atlas of the Transatlantic slave trade. Yale University, 2010, p. 29

1.2-1. O Transatlantic Slave Trade Database:

Não posso deixar de apontar algumas reservas acerca desta fonte, uma vez que o TSTD trabalha, sobretudo, com base na estatística, o que implica que se tenha um olhar muito cauteloso para com os seus resultados, em especial para o caso português. Pude constatar, ao longo desta investigação, esta necessidade acrescida de analisar os seus dados com algum cuidado, devido à natureza dos objetivos a cumprir: tendo em conta que se queria estudar transporte de escravos e perceber a capacidade dos navios que o executavam teria incontornavelmente de a consultar, aproveitando os dados que são fornecidos em todas as viagens sobre o número de escravos embarcados e desembarcados. Contudo, os problemas com que me deparei foram de tal ordem graves que me vejo forçada a explorá-los de forma aprofundada.

a) Repetições sistemáticas nos números de escravos embarcados e desembarcados:

Este foi o primeiro problema que detetei ao analisar os dados do TSTD. Ao efetuar uma pesquisa sobre as viagens de bandeira portuguesa/brasileira entre 1650 e 1720, constatei que, num universo de 1061 viagens registadas, quase 70% dos valores eram repetidos sistematicamente. Ao observar a tabela 2, constata-se que os números 260-230-30 para os escravos embarcados, desembarcados e que pereceram (respetivamente) se repetem 369 vezes, constituindo 34,7% do total das viagens. O mesmo para os números 118/105/13, que aparecem 237 vezes, correspondendo a 22,3%.

Para tentar perceber o motivo de tais repetições, decidi que iria analisar uma por uma, todas as viagens de bandeira portuguesa, entre 1650 e 1720, cuja base documental se encontrasse no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa. Os motivos desta seleção são puramente logísticos, uma vez que a maior parte dos registos se baseia em documentação de arquivos brasileiros, aos quais me seria impossível aceder. Deste modo, cheguei a um universo de 42 viagens, dentro do qual as repetições são também visíveis (em especial os números 118-105-13).

A pergunta não pode deixar de ser feita: porque é que os números se repetem sistematicamente? Ao refletir sobre esta questão coloquei logo a hipótese de, na realidade, o número de escravos embarcados ser muitas vezes o mesmo, por questões da logística do carregamento ou de imposições de quotas máximas. Pensei ainda na possibilidade de cada grupo de números corresponder a uma tipologia naval e constituir, assim, uma aproximação do que seria a capacidade do navio, mas não foi o que se verificou. Por sua vez, o número de escravos desembarcados não poderia ser sempre o mesmo, já que cada viagem tinha um desfecho próprio, no qual intervinham imensas variáveis. Na sequência deste raciocínio, iniciei uma análise pormenorizada de cada viagem, de modo a esclarecer todas as questões colocadas.

Tabela 3- Repetições sistemáticas nos números de escravos embarcados e desembarcados apresentados no TSTID

| Universo de 42 viagens (aquelas que se baseiam na documentação do AHU) | | | | | Universo de 1061 viagens (total de viagens portuguesas entre 1650 e 1720) | | | | |
|--|------------------------|--------------|------------------|-------------|---|------------------------|--------------|------------------|-------------|
| Escravos embarcados | Escravos desembarcados | Nº de perdas | Nº de repetições | Percentagem | Escravos embarcados | Escravos desembarcados | Nº de perdas | Nº de repetições | Percentagem |
| 179 | 158 | 21 | 5 | 11% | 179 | 158 | 21 | 5 | 0,47% |
| 388 | 357 | 31 | 3 | 7% | 388 | 357 | 31 | 23 | 2,3% |
| 260 | 230 | 30 | 2 | 4,7% | 260 | 230 | 30 | 369 | 34,7% |
| 292 | 260 | 32 | 2 | 4,7% | 292 | 260 | 32 | 28 | 2,6% |
| 118 | 105 | 13 | 6 | 14% | 118 | 105 | 13 | 237 | 22,3% |
| 406 | 356 | 50 | 5 | 11% | 406 | 356 | 50 | 65 | 6% |
| 367 | 313 | 54 | 3 | 7% | 367 | 313 | 54 | 7 | 0,65% |

b) Verificação por viagem dos números apresentados para os cativos embarcados e desembarcados:

- As viagens com o número **41225, 41227, 4228, 41229 e 41230** apresentam um problema em comum.⁴⁴ Todas elas têm como fontes o livro de Walter Hawthorne- *From Africa to Brazil: culture, identity and the atlantic slave trade, 1600-1830*, que, por sua vez, apresenta como prova dos dados que fornece sobre estas mesmas viagens o Transatlantic Slave Trade Database.⁴⁵ Isto quer dizer que se referenciam um ao outro para justificar a veracidade da sua informação, que, acaba assim por não ter validade alguma.

Todavia, vejamos a outra fonte apresentada- uma carta do provedor-mor da Fazenda Real no Maranhão, Vicente Leite Ripado, para o rei D. João V, na qual aparece um relatório sobre o número de escravos saídos de Cacheu para o Maranhão, nos finais do século XVII.⁴⁶ Este documento confirma a quantidade de escravos desembarcados indicada no TSTD, mas não dá qualquer pista sobre a quantia embarcada, o que significa que o valor apontado não tem fundamento. Além disto, a carta em questão fornece o nome dos capitães que realizaram essas viagens (que não é apresentado na base de dados) e o valor desses escravos no mercado do Maranhão.

- A viagem **41245** tem as seguintes informações: O capitão Lázaro Dias realizou, em 1652, o percurso Cacheu - Cabo Verde, carregando 179 escravos, dos quais sobreviveram 158. Indica, porém, que a viagem não terá chegado ao fim, devido a um desastre natural, o que me faz perguntar: então porque é que são indicados valores de sobreviventes? Ao analisar o documento que é indicado como fonte, uma carta do governador de Cabo Verde, Jorge de Mesquita Castelo Branco, ao rei D.

⁴⁴ <http://slavevoyages.org/>

⁴⁵ HAWTHORNE, 2010, p. 40-41

⁴⁶ AHU_CU_009, Cx. 12, doc. 1247- 10 de Junho de 1720

João IV sobre as irregularidades cometidas pelo capitão-mor de Cacheu, João Carneiro Fidalgo, que enviou um navio capitaneado por Lázaro Dias de Cacheu a Cabo Verde com os direitos já pagos em Cacheu, contrariando indicações régias. O capitão de Cacheu não concordava que os direitos de escravos fossem pagos apenas em Santiago de Cabo Verde uma vez que o fruto desses impostos serviria para pagar os salários dos oficiais que trabalhavam em Santiago, cabeça da região administrativa onde se incluía a Guiné e Cabo Verde.⁴⁷ Não há mais nenhuma informação neste documento que comprove a existência de uma viagem de tráfico de escravos.

O mesmo mistério acontece com a viagem **8489**, que teria acontecido em Janeiro de 1655, entre Luanda e as Caraíbas, com o capitão Afonso Neto. Mais uma vez indica valores para o embarque e desembarque (86 e 69 respetivamente), mas depois afirma que houve um desastre natural que impediu a conclusão da empresa. A base documental indicada corresponde a uma consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV sobre a carta do ouvidor-geral de Angola, Bento Teixeira de Saldanha, na qual se avisava que o governador Luís Martins de Sousa mandara um navio ao Rio da Prata, permitindo que o mestre do navio só pagasse, no regresso a Angola, o donativo imposto a este tipo de comércio- 600 000 reis a 40 000 cruzados a respeito do porte do navios. Sobre este navio em questão não diz absolutamente nada. Fala sim num outro, chamado Nossa Senhora da Conceição e São Jorge, do mestre Manoel Pires e signatário capitão Ignácio dos Reis, ao qual foi feita a arqueação antes da partida para o Rio da Prata- 140 toneladas.⁴⁸

- A Carta do governador de Angola, Luís Martins de Sousa, ao rei sobre as irregularidades com que se despachavam escravos para fora daquele reino (os navios iam sobrelotados porque os feitores do contrato carregavam peças acima da arqueação e o provedor da Fazenda Real, em vez de agir

⁴⁷ AHU_CU_024, Cx. 3, doc. 240

⁴⁸ AHU_CU_001, Cx. 5, doc. 595

em defesa da Fazenda Real, era cúmplice dos feitores), serve de fonte para quatro viagens registadas.⁴⁹ Três delas, **8491, 8492 e 8493**, vêm o nome do navio e do capitão confirmados, assim como as datas indicadas para a partida de Luanda. Contudo, o destino nunca está correto:

- **8491**- Navio Nossa Senhora dos Remédios e Santo António partiu de Luanda a 22 de Março de 1656 com direção à Baía, e não a Buenos Aires. Além disso, os valores apresentados para os cativos carregados são muito diferentes dos do TSTD- em vez de 705 escravos foram despachadas “5 pesas moleques” por uma pessoa, mais dois moleques por outra e ainda “7 pesas e moleques por outra. Não indica se o navio chegou à Baía, nem quantos escravos sobreviveram.
- **8492**- Navio São João de Deus e Nossa Senhora da Conceição partiu de Luanda a 8 de Maio de 1656 com direção a Pernambuco, e não a Buenos Aires. Neste caso o número de escravos embarcados corresponde àquilo que a fonte diz, mas continua a não haver informação sobre o desfecho da viagem, nem quantos escravos sobreviveram.
- **8493**- Navio Nossa Senhora da Candelaria partiu de Luanda a 16 de Agosto de 1656 com direção à Baía, e não a Buenos Aires. Também nesta viagem o número de escravos embarcados corresponde àquilo que a fonte diz, mas continua a não haver informação sobre o seu desfecho.

A quarta viagem diferencia-se das outras por, além da carta já indicada, se fundamentar num escrito do Archivo General de Indias de Sevilha, ao qual não foi possível aceder.⁵⁰ Todavia, o documento do AHU esclarece os dados da viagem **8490**: a nau Nossa Senhora do Popolo e Santo António teria viajado de Amesterdão para Luanda e daí para Buenos Aires, acabando em Bordeaux, com os capitães Martins Domingues, Benito de Almeida e Fernando de la Rua Aguero. Teria partido de África a 3 de

⁴⁹ AHU_CU_001, Cx. 6, doc. 686

⁵⁰ AGI, Contaduria, 18

Fevereiro de 1656 com 20 escravos a bordo. O que se verificou foi a existência de dois navios diferentes, logo duas viagens distintas. A primeira é a Nau Fortuna, cujo capitão era Fernando de la Riba, que saiu de Luanda para o Rio da Prata a 4 de Fevereiro de 1656, tendo levado muitos escravos sobre os quais não pagou direito algum, o que resultou numa dívida de 7000 reis do contrato e 13 000 do direito novo. Já a Nau Nossa Senhora do Popolo, do mestre Mateus Domingues, partiu de Luanda a 3 de Fevereiro de 1656 em direção a Buenos Aires, tendo sido despachadas 1079 cabeças. Indica ainda que foi feita a arqueação desta embarcação em 1000 cabeças, mas que levaram mais 70 e outras mais escondidas.

Claro está que a análise da fonte do AGI ajudaria a esclarecer a grande confusão que se gerou com este registo o TSTD, mas a documentação portuguesa já dá umas luzes e, pelo menos, uma coisa é certa- os dados da base de dados estão muito longe de estar corretos.

- O grupo de viagens que se segue corresponde àquelas cuja documentação não menciona que as embarcações em causa foram usadas no transporte de cativos.

Começo pela consulta do Conselho Ultramarino a D. Afonso V sobre a carta do ouvidor-geral de Cabo Verde, Manuel da Costa Palma, ao rei sobre os desvios verificados nos direitos dos navios de registo das Índias de Castela e outros navios estrangeiros que negociavam escravos pelas ilhas, a partir da qual se efetuou o registo nº **41607** do TSTD- Um navio de Francisco de Figueiroa teria saído de Cabo Verde em 1661, com 179 escravos a bordo. Apesar de não indicar a região de desembarque, fornece o número de escravos desembarcados (158), o que mais uma vez levanta a questão: de onde vieram estes números? Este caso em particular foi bastante surpreendente, pois o documento indicado como fonte nem sequer menciona escravos ou o tráfico. Através da sua leitura, percebe-se que a viagem do navio de Francisco de Figueiroa (governador) resultou da vinda da nau São João Baptista das Canárias à ilha de Cabo Verde, com o

capitão João de Salazar no comando, carregada de muita fazenda, a qual foi confiscada pelas autoridades portuguesas e distribuída por outras duas embarcações *“hua que foy pera o Brazil por ordem do cónego Thome Vaz Mascarenhas e outra do governador Francisco de Figueiroa (...) hum pataxo que hia pera a Guiné.”*⁵¹

A mesma falta de referência ao tráfico de escravos verifica-se na fonte da viagem **40832**, acerca do navio Nossa Senhora da Mãe de Deus, cujo capitão era Diogo Delgado Velho. A embarcação teria saído de Lisboa a 11 de Outubro de 1679 em direção à Costa da Mina, tendo embarcado aí 388 escravos, dos quais 357 sobreviveram (embora não indique novamente o destino desses cativos). O requerimento do mestre de conteiro, António da Fonseca ao rei D. Pedro II, solicitando certidões de todos os embarques realizados pelo seu pai, condestável de mar e guerra, João da Fonseca, não refere em nenhum momento o transporte de escravos, mas apenas um comboio de barcos que ia ao Brasil. Conta ainda que João da Fonseca morreu a bordo do navio Madre de Deus, cujo capitão era Diogo Velho Delgado, e que partiu de Lisboa a 11/10/1679, a caminho de São Tomé.⁵²

Um outro caso aparece com a viagem nº **47474**, em que o navio capitaneado por Lourenço Pinto sai da Baía, em 1685, e vai à Costa da Mina comerciar escravos, onde embarcou 406, regressando depois à mesma capitania brasileira com 356 cativos sobreviventes. A Carta do agente de Portugal na Holanda, Jerónimo Nunes da Costa, a D. Pedro II, acerca do da acção do governador do castelo de São Jorge da Mina contra os artigos de paz celebrados com os Estados Gerais, assinalada como a fonte deste registo, apenas menciona o nome do capitão e que o seu navio foi atacado por holandeses, na Costa da Mina. Todas as outras informações fornecidas pelo TSTD não constam deste documento.⁵³

Igualmente importante é referir o registo **47395**, que relata a viagem de um patacho do mestre Gabriel Vaz de Oliveira, em 1686, entre

⁵¹ AHU_CU_024, Cx. 5, Doc. 395

⁵² AHU_CU_070, Cx. 4, Doc. 416

⁵³ AHU_CU_070, Cx. 3, Doc. 339

Amsterdão, Cabo Verde (onde embarcou 118 cativos) e El Mina (onde teriam chegado 105). Na documentação referenciada, uma carta do agente de Portugal na Holanda ao rei sobre os holandeses não respeitarem os artigos de paz estabelecidos com Portugal, diz-se o seguinte: “os vassallos de VM (...) tomarão hum patacho que eu daqui despacho do mestre Gabriel Vaz de Oliveira portuguez e morador em Sao Thome aonde o mandava pera carregar os açucares que ahi tenho comprados a caza da misericordia dessa cidade pera que como vassallo de Vossa Magestade pudesse navegar sem os holandeses o impedirem na costa, o mandey a Inglaterra e da Ilha de Cabo Verde aonde negoceou alguma couza com o governador Ignacio França Barbosa o qual a meu pedimento lhe deo hua patente”. Como é visível, não faz uma só menção ao tráfico de escravos, indicando aliás que o produto comercializado foi o açúcar.⁵⁴

Segue-se a viagem **47394** referente à sumaca Nossa Senhora da Conceição do mestre Domingos Carvalho, que terá ido, em 1691, à Costa da Mina carregar 260 escravos. A fonte assinalada não refere escravos, nem sequer uma viagem, unicamente o navio e o seu capitão, que se destacou pela resistência que ofereceu aos holandeses que o atacaram.⁵⁵

Atente-se agora no navio São Nicolau e São Pedro (nº **47398**), propriedade de Nicolau Pedro, que, segundo o TSTD, teria partido de Lisboa a 13 de Fevereiro de 1692 para São Tomé e depois Baía. Os escravos embarcados teriam sido 406 e 356 os desembarcados. A fonte que sustenta estes dados não faz referência alguma sobre o tráfico. Enuncia apenas que Nicolau Pedro, senhorio da Nau São Nicolau e São Pedro, vira a sua embarcação requisitada pelo rei para levar o governador António Pereira de Barredo e Castro e o ouvidor geral de São Tomé e por isso se queixa que o frete oferecido pelo Estado (de 5000 reis) não é suficiente para cobrir todas as despesas de defesa, homens e mantimentos que iria

⁵⁴ AHU_CU_070, Cx. 3, Doc. 340

⁵⁵ AHU_CU_070, Cx. 3, Doc. 364

ter ao fazer o desvio, uma vez que o seu objetivo era viajar de Lisboa para a Bahia.⁵⁶

É no mesmo documento que se baseia a viagem nº **47475**, referente ao navio São Jorge, do mestre Sebastião Correia Pimenta. O percurso cumprido terá sido Lisboa-Costa da Mina-São Tomé-Baía, em 1692, outra vez com 406 cativos a bordo. Ao ler a documentação percebemos que o nome desta embarcação surge porque Nicolau Pedro a dá como exemplo na sua argumentação, dizendo que “levou à mesma ilha o governador Bernardim Freyre, sendo que este navio hia pera a Costa da Mina negociar e de força havia de hir a ditta ilha pera se preparar e seguir viagem alem de que hero navio de muitos menos lote.”⁵⁷

Também o navio de nome Princesa do Céu, cujo proprietário era Domingos Soares da França (nº **47449**), assenta da mesma prova documental. Sabe-se que terá feito uma viagem, em 1692, entre Lisboa, São Tomé e Baía, levando, de novo, 406 escravos, dos quais 356 terão chegado ao Brasil. A única coisa que se retém sobre a nau Princesa do Céu é que os seus donos se mostraram disponíveis para levar o novo governador a São Tomé, mas que não podiam confirmar até terem uma resposta de um outro dono que estava no Brasil, denominado Domingos Soares da França.⁵⁸

Não posso deixar de comentar o facto de nestas três viagens os números de escravos embarcados e desembarcados ser sempre o mesmo. Recorde-se a Tabela 2, na qual se listam os números que repetem sistematicamente, de que este conjunto (406/356) faz parte.

O grupo de registos **47385**, **47386** e **47440** tem a mesma base documental: a resposta do capitão-mor da ilha do Príncipe, Manuel de Sousa da Costa, à queixa dos oficiais da Câmara de Cabo Verde contra a Companhia de Cacheu sobre não os fornecer com os géneros e as fazendas necessárias. Todos dados sobre os navios, seus capitães e ano a que foram

⁵⁶ AHU_CU_070, Cx. 367

⁵⁷ AHU_CU_070, Cx. 4, Doc. 367

⁵⁸ AHU_CU_070, Cx. 4, Doc. 367

a Cabo Verde estão corretas, mas sobre tráfico só duas delas (47386- Patacho sem nome e 47440- Nau Santa Maria Maior) têm informação, embora nenhum nº seja indicado. Diz apenas *“Na occazião em que a nao sancta maria mayor foy aquella ilha comprar alguns escravos pera Indias (...) lhos venderão a carenta mil reis e a corenta e outo cada negro (...) e o Bispo da dita Ilha que também se queixa vendeo naquella ocazio corenta escravos a corenta mil reis cada hum”* e ainda *“como alcançaram tanto dinheiro pelos ditos escravos o não quizerão carregar pera esta cidade no mestre António Franco”*.

Para finalizar este grupo, apresento mais duas viagens cuja documentação não refere o tráfico de escravos. A primeira delas é a nº **46719**, acerca de um patacho que, em 1702, terá navegado de Santos para Ouidah, regressando depois ao Brasil com 118 negros, dos quais resistiram 105. A prova documental apresentada (embora esteja em muito mau estado, o que impossibilita a leitura de uma parte) fala da queixa do ouvidor geral de Pernambuco sobre um patacho português que partiu de Santos para a Costa da Mina, carregado de ouro em pó que iria negociar com os ingleses por escravos e fazendas, acção que era duplamente proibida pela cora portuguesa⁵⁹, ou seja, não refere nenhuma das informações apontadas. Por fim, a viagem **47442**- O navio São José e Santo António, do mestre Francisco da Silva, terá saído de Lisboa a 30 de Março de 1715 com São Tomé como destino, onde carregou 388 negros, para se dirigir depois a Pernambuco, onde terão chegado 357 cativos. A fonte indicada para esta viagem fala de uma petição do capitão do navio em causa para que o rei mandasse o patrão mor fazer a lotação do sal que levaria naquele navio para São Tomé e Pernambuco, ou seja, sobre tráfico nem uma informação.⁶⁰

- O último grupo de viagens que tenho de expor consiste naquele que contem os registos onde apenas se expressa o desejo de realizar viagens

⁵⁹ AHU_CU_015, Cx. 20, Doc. 1892

⁶⁰ AHU_CU_070, Cx. 4, Doc. 469

de transporte de cativos, não dizendo porém que elas se realizaram mesmo.

As inscrições **40836** e **47393** baseiam-se na mesma prova documental- um pedido de permissão de tráfico de cativos para Paraíba do dono de ambas as embarcações, Francisco Mendes Barros. Não são apontadas quantias a traficar, datas nem se as viagens chegaram a acontecer. As embarcações em causa são a Santo António de Pádua e São Francisco e a Nossa Senhora de Penha de França. À excepção do nome dos navios e dos seus mestres e dono, todas as outras informações fornecidas não se confirmam.⁶¹ A mesma situação se verifica com as viagens **40838, 47447, 47453 e 47491**.

Embora não se enquadre totalmente neste grupo, falta ainda mencionar o registo 49799, que diz respeito ao navio Santa Margarida, que em 1707 terá navegado entre a Baía e Costa da Mina, regressando depois à Baía com 406 escravos, dos quais pereceram 50. A documentação que o sustenta confirma a existência de uma viagem de tráfico, mas, como é visível, não indica qualquer quantia traficada- *“Vossa Magestade mandou restituir o depozito que eu dellas tinha mandado fazer por não mostrar que tinha pago os direitos dos escravos que no anno de mil setecentos e sete foy resgatar à Costa da Mina em a nau Sancta Margarida.”*⁶²

- A viagem que mais me impressionou pela disparidade entre o que existe na base de dados e o que consta da documentação foi a 41251: o patacho Nossa Senhora da Conceição, Santo António e Almas, do mestre Manoel de Sampaio de Mendonça terá ido de Pernambuco a Cabo Verde e depois de volta à capitania brasileira, saindo de África 23 de Dezembro de 1698, com 19 escravos a bordo (dos quais 2 morreram). O documento em que assenta confirma todos os pormenores mencionados, mas também outro pormenor muito importante- a viagem não se realizou. O dito capitão queria embarcar 19 negros, mas o bispo não deixava, pois afirmava que a *“mayor parte dos escravos não sabia a doutrina christam e nem erao*

⁶¹ AHU_CU_014, Cx. 3, Doc. 186

⁶² AHU_CU_005, Cx. 15, Doc. 1343

baptizados”, dizendo seguir a ordem do rei que indicava ser proibido embarcar escravos não batizados. O mestre e o escrivão da fazenda tentam convencê-lo a permitir o embarque, com o argumento de que a ordem régia também dizia que só se devia seguir aquela regra “*se não fizesse dano a navegação*”, mas o Bispo mostra-se inflexível e ameaça excomungar quem vendesse tais cativos. Deste modo, Manoel Sampayo de Mendonça diste da viagem: “*com efeito se não embarcarão as ditas dezanove pesas*”.⁶³

Está claro que os casos aqui expostos são fruto da análise de uma amostra reduzida de viagens, quarenta e duas para ser precisa, ou seja, não podem ser tomados como uma verdade universal. Também me cruzei com viagens cuja informação estava correta e que forneciam dados de grande valor sobre tonelagem dos navios: quatro registos do universo dos 42 tinham as informações todas corretas de acordo com a documentação e muitas outras centenas corresponderão certamente à realidade, já que o TSTD tem, de momento, 35 938 registos.

Todavia, há algumas conclusões que são evidentes e que devem servir de ponto de partida para uma reflexão sobre a forma como esta base de dados, dona de um potencial de trabalho imenso, tem estado a ser trabalhada. Se voltarmos à Tabela 2- ***Repetições sistemáticas nos números de escravos embarcados e desembarcados apresentados no TSTD***- percebemos agora que os conjuntos de números que se repetem não são confirmados pela documentação e não correspondem à realidade. São meras suposições.

Por outro lado, verifica-se que as fontes indicadas para doze viagens não falam de tráfico nem escravos, o que me leva a concluir que essas viagens poderão ser pura ficção. A única hipótese de elas se tornarem verdadeiras é haver outras provas documentais que não estão a ser reveladas pelo TSTD. Caso contrário, há que perceber

⁶³ AHU_CU_024, Cx. 9, Doc. 764

que só porque um navio vai a África negociar não significa que possamos assumir que o seu propósito foi comprar escravos, e muito menos que o fez efetivamente.

As provas documentais de outros doze registos correspondem a pedidos de autorizações para realizar viagens de tráfico de escravos, isto é, não indicam se efetivamente essas viagens aconteceram nem em que circunstâncias, apenas se expressa o desejo de as realizar.

2- OS NAVIOS NEGREIROS:

Como referi anteriormente, o tráfico português de escravos ainda tem muitos problemas por conhecer e resolver, nomeadamente o do transporte atlântico dos cativos. Mas tal não significa que não haja trabalhos de grande mérito, nos quais se procurou compreender a logística do trato negreiro português. Falo de Joseph Miller, Luís Filipe Alencastro, António Carreira, Herbert Klein, Frédéric Mauro,...entre tantos outros. Foi nos seus estudos (não esquecendo os já referidos no início do texto) que me baseei para olhar para o problema dos navios negreiros, retendo duas ideias estruturantes, duas linhas de pensamento que se relacionam e condicionam grandemente a forma como as fontes que selecionei foram abordadas. A primeira delas é a de que as embarcações usadas no tráfico também eram usadas no transporte de bens coloniais e europeus. Sabemos que antes de carregar negros, os navios levavam bens europeus para a troca e depois de os descarregarem na América, traziam para a Europa os tão desejados produtos coloniais (madeira, açúcar e tabaco). Muitas vezes, nem sequer transportava apenas cativos entre África e o Brasil⁶⁴.

No entanto, num pensamento que pode parecer contraditório ao que foi dito, os historiadores mencionados, dos quais destaco Filipe Alencastro, chamam a atenção para o facto do tráfico português de escravos, ao contrário do praticado por ingleses, holandeses e franceses, não poder ser associado à ideia de comércio triangular tradicional, em que os navios partem da Europa carregados de produtos para serem trocados em África por escravos, os quais são depois levados para a América, onde se volta a trocar a carga por produtos coloniais, destinados aos mercados europeus. Filipe Alencastro diz-nos mesmo “*O trato negreiro entre a América e a África portuguesa extravasava os parâmetros habitualmente definidos para enquadrar o comércio colonial*”⁶⁵. Efetivamente, o tráfico português rapidamente passou a ter a sua base no Brasil e não na metrópole, o que faz todo o sentido se pensarmos na funcionalidade que o escravo tinha no império português: se inicialmente o escravo vinha para a

⁶⁴ MAURO, 1997, pp. 229

⁶⁵ ALENCASTRO, 2000, pp. 118

metrópole, a partir de finais do século XVI era o Brasil quem estava sedento de mão-de-obra barata e submissa. A eficácia financeira que se conseguia com a realização de viagens diretas entre as costas brasileira e africana era enorme, comparada com a tradicional viagem triangular. Há que acrescentar ainda que a construção naval nesta colónia, em especial nas capitâncias de Pernambuco, Baía e Rio de Janeiro, começou a intensificar-se, com apoio régio, a partir da centúria de seiscentos, de forma a sustentar o tráfico, também ele em crescendo.⁶⁶ A construção naval brasileira cresceu tanto que Joseph Miller, para o século XVIII, afirma que os navios de brasileiros, pela sua forma mais redonda e tamanho mais pequeno, passaram a ser largamente preferidos aos navios de Lisboa, considerados demasiados grandes para a travessia.⁶⁷ Deste modo, os navios negreiros deveriam ser preferencialmente de médio porte, ou seja, grandes o suficiente para carregarem muitos cativos, mas ao mesmo tempo pequenos para não atrasarem o embarque nos portos africanos. Acrescente-se as linhas esguias, para conceder rapidez à embarcação, mas também de forma um pouco arredondada, de modo a poderem carregar barris de rum, escravos e as agoadas necessárias.⁶⁸ Isto significava que as categorias navais mais utilizadas no tráfico correspondiam aos patachos, charruas, paquetes, balandras, sumacas e briques, embora as fragatas, galeras, navios e naus, mais espaçosas, também tivessem um importante papel.

Além dos investigadores que referi, pareceu-me bastante pertinente olhar para os trabalhos desenvolvidos por arqueólogos marítimos, uma vez que a forma diferenciada como abordam o problema pode dar novas luzes ao historiador que se interesse pelo estudo desta tipologia naval. O trabalho desenvolvido por Jane Webster revela que, também na arqueologia, o panorama não é muito satisfatório para quem queria encontrar uma base sólida onde assentar o seu trabalho sobre este tipo de embarcações.⁶⁹

Este cenário pode ser justificado com o facto de nenhum navio do século XVII ao IX sobrevivente hoje em dia corresponder a um navio negreiro. Além disso, muito

⁶⁶ MAURO, 1997, pp. 73-75

⁶⁷ MILLER, 1988, pp. 374

⁶⁸ MILLER, 1988, pp. 367

⁶⁹ WEBSTER, 2008

poucos naufrágios de negreiros foram até agora identificados, sendo que apenas dois (Henrietta Marie e Fredensborg) foram alvo de investigação de campo aprofundada. Contudo, não deveria ser assim tão complicado encontrar navios negreiros, uma vez que há registo de 825 naufrágios de navios usados no tráfico de escravos no Slave Trade Database⁷⁰, sendo que 183 desses naufrágios ocorreram depois do embarque, ou seja, com escravos a bordo. Tal significaria que, à partida, os investigadores teriam material suficiente para localizar potenciais locais de depósito de navios negreiros. Jane Webster diz mesmo “*Known slavers can be found if we want to find them.*”⁷¹

A pergunta impõe-se: **então por que razão há tão poucos naufrágios de navios negreiros localizados?** A arqueóloga esclarece.

Começa por se apoiar num argumento também defendido por Frédéric Mauro- um navio nunca é unicamente um navio negreiro.⁷² Quer isto dizer que, salvo em raras excepções, nenhum navio era fabricado com o propósito exclusivo de traficar seres humanos, tornando-se portanto difícil distinguir navios negreiros de outros navios mercantes. Ainda assim, Webster chama a atenção para alguns sinais de alerta, que podem ajudar o arqueólogo que busque navios envolvidos no tráfico. São eles as grades abertas, em vez de escotilhas fechadas, e os espaços largos entre a cobertura e a segunda coberta, onde as cobertas de escravos se introduziam. Deve-se também atender ao tipo de material que se possa encontrar num naufrágio deste tipo de embarcação, nomeadamente grandes quantidades de barris de água, grilhões e algemas, e presas de elefante (marfim), elementos indicadores de uma carga humana ou de que o navio esteve em África a fazer comércio.

A arqueóloga da Universidade de Newcastle descreve ainda outras alterações que se faziam nos navios quando se transportava cativos, mas todas de carácter temporário, com a agravante de estas estruturas muito dificilmente sobreviveriam à acção do mar:

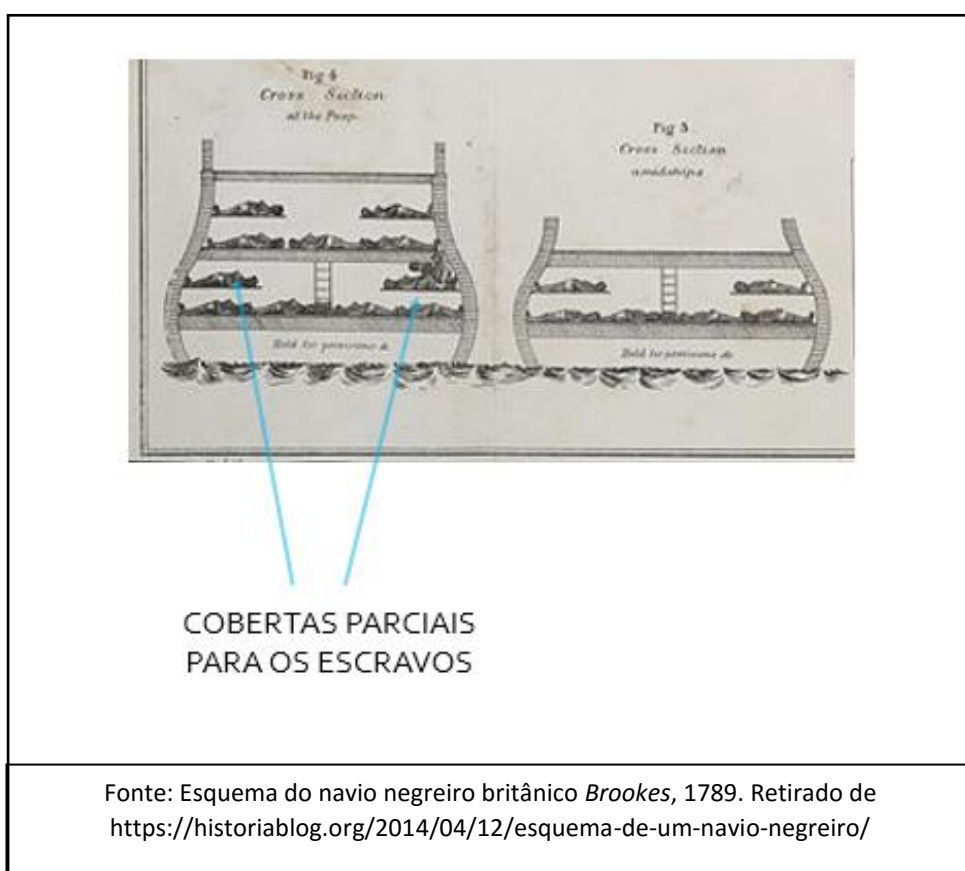
⁷⁰ <http://www.slavevoyages.org/>

⁷¹ WEBSTER, 2008, pp. 16

⁷² MAURO, 1997, pp. 229

- A “casa”- abrigo de madeira erguido na cobertura principal como espaço temporário de guarida para os escravos até à partida de África. Esta estrutura tinha o mesmo comprimento que o navio e estava coberta por esteiras ou por um toldo de lona. Eram destruídas antes da partida.

- As cobertas de escravos: eram cobertas parciais inseridas no espaço por baixo da cobertura principal e por cima da segunda cobertura. Era aqui que se acumulavam os cativos durante a viagem. Para os navios ingleses do século XVIII existiria uma média de 46/56 cm² por pessoa, segundo Charles Garland e Herbert Klein⁷³.



⁷³ Referência retirada de WEBSTER, 2008, pp. 16: Charles Garland e Herbert Klein, “Allotment of space for slaves aboard 18th century british slave ships”, *The William and Mary Quarterly*, vol. 42, nº 2. (Omohundro: Omohundro Institute of Early American History and Culture, 1985), 238-248

- Barricados- Divisão de madeira inserida ao longo do tombadilho superior, que servia para controlar os escravos quando estes subiam à cobertura principal. O testemunho de Alexander Falconbridge, médico a bordo de um navio negreiro inglês do século XVIII, diz: o barricado tinha 2m de altura e era feito para se projectar quase 0,5m sobre o lado do navio. Havia uma porta, na qual era colocado um vigilante quando os negros eram trazidos para cima, de forma a vigiar a separação dos dois sexos. No caso de haver uma revolta dos cativos, os marinheiros protegiam-se com o barricado e, pelos pequenos buracos onde eram fixados bacamartes e às vezes um canhão, disparavam sobre os revoltosos.

Quais são os artefactos que cabem no conjunto de elementos-chave que permitem identificar um navio negreiro?

É preciso ter sempre presente que encontrar um ou mesmo dois destes elementos não é suficiente para confirmar o envolvimento no trato negreiro, ideia na qual a autora insistiu logo no início da sua exposição. Os artefactos mais óbvios são os grilhões em grande quantidade, uma vez que nenhum capitão ousaria atravessar o atlântico sem assegurar que os cativos estivessem imobilizados. Se aparecerem apenas dois ou três, não é seguro concluir que se trata de um instrumento utilizado no transporte de cativos, uma vez que, volto a enfatizar, estes também eram usados para controlar membros conflituosos da tripulação. Acrescenta-se aos grilhões um conjunto de elementos, composto por barris de água em grande quantidade e cachimbos, também em número considerável, que indicam que teria havido escravos a bordo. Além disto, se forem descobertas em naufrágios grandes quantidades de contas de vidro ou de pulseiras de cobre, é plausível depreender que aquela embarcação esteve envolvida no tráfico, pois estas eram as principais moedas de troca utilizadas pelos mercadores portugueses na compra de cativos em África.

Com bastante frequência encontraram-se sim alguns artefactos que, embora não se relacionem directamente com a escravatura, indicam que o navio em causa fez comércio nos portos africanos. São eles o marfim (de elefante ou hipopótamo) e as pepitas de ouro. Contudo, a descoberta destes dois elementos não é de todo suficiente para relacionar um dado navio com o trato negreiro, pois muitos eram os mercadores

que se dedicavam meramente a comerciar ouro, marfim ou até outros produtos africanos, como a malagueta, a goma-arábica e gatos-de-argália.⁷⁴

Acrescento ainda a proposta muito interessante que Enriqueta Vila Vilar faz num pequeno artigo que redigiu acerca dos navios negreiros castelhanos do século XVII, no que diz respeito às porções de comida que se levaria para uma dada quantidade de escravos e tripulação. Por exemplo, para um navio de cem toneladas, com vinte e cinco marinheiros e duzentos e cinquenta negros a bordo necessitar-se-ia de setenta quintais de biscoito, cinquenta pipas de vinho, quarenta botijas de vinagre, dez arrobas de azeite, três quintais de arroz, catorze quintais de bacalhau, quatro quintais de carne salgada, quatrocentas botijas e oito pipas de água, treze fanegas de feijão, dezasseis fanegas de grão-de-bico, meia fanega de lentilhas e, por fim, sal e lenha.⁷⁵

⁷⁴ WEBSTER, 2008, pp. 18

⁷⁵ VILAR; 1973; pp. 238

2.1- A arqueação dos navios negreiros:

Ao ler o trabalho desenvolvido por Douglass North⁷⁶ sobre a eficiência económica do transporte naval, no período moderno, deparei-me com uma nova questão para o problema dos navios negreiros: será que a eficiência económica do tráfico dependia da tecnologia disponível, tal como North sugere para os outros tipos de comércio?

O ensaio que este historiador da economia concebeu baseia-se no pressuposto de que é possível, através de um modelo matemático que contemple as diversas variáveis envolvidas, determinar se houve ou não alterações na produtividade do transporte naval entre 1600 e 1850. De forma muito simplificada, o modelo desenhado corresponde ao cálculo do custo de uma viagem, através da soma do custo por dia no mar (multiplicado pelo número de dias que se esteve a navegar) com o custo por dia no porto (multiplicado pelo número de dias que se esteve no porto):

$$Cv = PsS + PtT^{77}$$

Cv= custo por viagem

Ps= custo por dia no mar

S= Nº de dias por viagem no mar

Pt= custo por dia no porto

T= Nº de dias no porto

Assim, o custo por dia no mar calcula-se através da soma do custo por dia no mar com salários, do valor diário de amortização do capital do navio (o custo do navio em si) com outros custos por dia no mar, nomeadamente o pagamento de seguros.⁷⁸ Do mesmo modo, o custo por dia no porto, obtém-se com a soma custo por dia no porto com salários, do valor diário de amortização do capital do navio (o custo do navio em si) com outros custos por dia no porto, nomeadamente o pagamento de seguros.⁷⁹

⁷⁶ NORTH, 1968, pp. 953-970

⁷⁷ NORTH, 1968, pp. 955

⁷⁸ NORTH, 1968, pp. 956

⁷⁹ NORTH, 1968, pp. 956

Muito ambicioso este modelo matemático, se pensarmos que será quase impossível obter os dados necessários para testar estas equações de forma serial (pelo menos para o século XVII), o que deixa muitas reservas sobre a forma como os resultados obtidos foram interpretados pelo autor, pois, de facto, não ficou muito claro quais as fontes utilizadas para construir os gráficos que North apresenta neste ensaio.

Ainda assim, algumas das suas conclusões não deixam de ser interessantes e pertinentes. Por exemplo, apresenta evidências sobre a forma muito lenta como a capacidade de carga dos navios negreiros, em geral, evoluiu até 1800, baseando-se no estudo de Ralph Davis.⁸⁰ Da mesma forma, a velocidade dos navios terá estado sempre compreendida entre 1.3/1.6 nós, na viagem Europa-América, e 1.7/1.8 nós, no regresso, para o período 1686-1775.⁸¹ O autor conclui ainda que, não havendo dúvidas que os navios do século XVII são muito diferentes dos do século XIX, a única mudança tecnológica que marcou determinantemente a eficácia económica do comércio naval foi a velocidade deste meio de transporte, mas mesmo aqui não há respostas claras. Assim, o único ponto que North comprova com grande segurança é que terá sido o declínio da pirataria e o desenvolvimento de um mercado internacional de iniciativa privada (isto é subtraindo o fator Estado das operações de transporte) que terá levado ao um aumento substancial na eficácia do comércio marítimo.⁸²

É portanto com base nesta ideia de desenvolvimento tecnológico, associado à eficiência do tráfico, e na teoria de Jaime Rodrigues⁸³ (referida na introdução) acerca da importância de conhecer o navio negreiro como um instrumento que evoluiu ao longo dos tempos, que iniciei o estudo da arqueação dos navios negreiros.

⁸⁰ NORTH, 1968 pp. 958. A obra em questão é Davis, Ralph- The rise of the english shipping industry. Londres: St Martin's Press, 1692

⁸¹ NORTH, 1968, pp. 962

⁸² NORTH, 1968, pp. 967

⁸³ RODRIGUES, 2009, pp. 40-46

Arquear um navio, diz-nos o *Dicionário de linguagem de Marinha antiga e actual*⁸⁴, consistia em calcular o número de tonéis que ele podia comportar, quando convenientemente arrumados em determinados espaços. Quer isto dizer que se tratava da “*medição do volume interno dos espaços permanentemente fechados do navio, como base para a sua utilização comercial e, em especial, para a aplicação de direitos*”⁸⁵. Este processo matemático de execução bastante complexa era de extrema importância para a indústria de construção naval, assim como para o carregamento de mercadorias nos diferentes portos comerciais espalhados por todo o mundo. A sua complexidade deve-se, sobretudo, ao facto de não haver medidas de referência padronizadas até ao século XIX.⁸⁶

No século XVII, a “*arqueação dos navios era calculada de forma empírica*”, sendo o arqueio feito com recurso a arcos de tonel e pipa, instrumentos algo imprecisos e muito irregulares, como comprovam os frequentes resultados contraditórios que diferentes pessoas obtinham para o mesmo navio.⁸⁷ A sua irregularidade não era só científica, mas também espacial, ou seja, quer os instrumentos quer as técnicas/procedimentos de medição variavam muito de porto para porto.

Todavia, à medida que a centúria de seiscentos ia avançando, o uso de fórmulas parece ter substituído progressivamente a prática da arqueação com arcos, fórmulas essas que eram utilizadas de acordo com a natureza das cargas transportadas e as rotas percorridas.⁸⁸ Deste modo, a pergunta impõe-se: quais eram então as fórmulas vulgarmente usadas pelos portugueses para os navios comerciais? Havia fórmulas especiais para os navios negreiros?

Filipe Vieira de Castro apresenta-nos parte da resposta à primeira questão colocada, ao explicitar as medidas base da arquitetura naval portuguesa. Ficamos, assim, a saber que medida principal era o **rumo** (154 cm), que equivalia a duas **goas** (77cm cada), que, por sua vez, se dividiam em **palmos de goa** (25,67cm cada) de 7

⁸⁴ LEITÃO; LOPES, 1974, pp. 58

⁸⁵ ESPARTEIRO, 2001, pp. 543

⁸⁶ DOMINGUES, 2000, pp. 535

⁸⁷ DOMINGUES, 2000, pp. 536

⁸⁸ DOMINGUES, 2000, pp. 43

polegadas (cada 3,67cm) ou 14 **dedos** (1,83cm).⁸⁹ O rumo equivalia ainda à altura máxima de um **tonel**, chamado de **talha**, cujo diâmetro máximo, ou **párea**, era 4 palmos de goa (102,67cm).⁹⁰

Tonel ou tonelada, termos idênticos de uso indiferenciado, diz-nos Leonor Freire Costa, *“traduzem uma medida de capacidade volumétrica, base de um cálculo que aferia o volume dos espaços fechados do navio”*⁹¹ Ora uma tonelada de arqueação equivalia a 2,832 m³, sendo um metro cúbico correspondente a 0,353 toneladas de registo/arqueação.⁹²

Mas então que fórmulas se empregavam no cálculo da arqueação dos navios mercantes em Portugal e seus domínios? O que se verificou é que não existia uma fórmula portuguesa para executar este processo, sendo as mais próximas aquelas que os vizinhos espanhóis foram desenvolvendo ao longo do século XVII. Filipe Vieira de Castro fala-nos, apenas no período compreendido entre 1607 e até 1618, em quatro ordenanças que introduziam mudanças no processo de arqueação dos navios mercantes.⁹³

No entanto, o documento mais claro relativamente ao arqueio de navios é tratado de Tomé de Cano, produzido em 1611, no qual se apresentava um fórmula muito simples e bastantes revolucionária face àquelas que as ordenanças impunham. Carlos Moura, na obra em que explora o trabalho deste piloto canário, expõe dois esquemas, que a meu ver facilitam a compreensão de todo este procedimento.⁹⁴ Tomé de Cano baseia o cálculo da arqueação nas medidas da manga ou boca (maior largura do navio), do pontal (altura do máximo da parte navio que pode levar carga) e da eslora, que corresponde à soma da medida da quilha (sempre três vezes a manga) com a medida dos lançamentos de proa e de popa (sempre igual à medida do pontal e a metade do pontal, respetivamente), definindo como unidade de medida o codo, que equivale a 57,33cm, ou seja, menos de metade de um rumo. A sua fórmula consistia no produto entre noventa e cinco por cento do volume do navio, uma vez que cinco

⁸⁹ DOMINGUES, 2000, pp. 36-37

⁹⁰ DOMINGUES, 2000, p., 533

⁹¹ COSTA, 1997, pp. 67

⁹² ESPARTEIRO, 2001, pp. 542

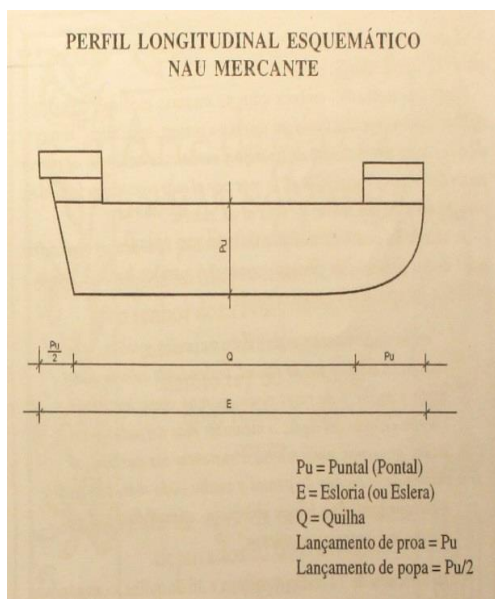
⁹³ 1607, 1613, 1615, 1618. DOMINGUES, 2012, pp. 36-37

⁹⁴ MOURA, 2012, pp. 14-15

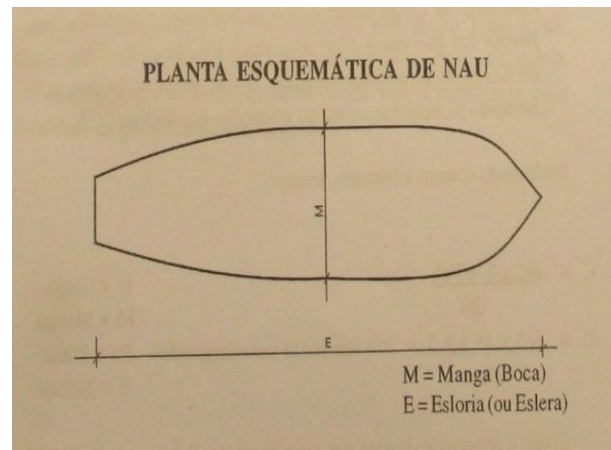
por cento do navio corresponde aos “delgados, árvores, baos e bombas”⁹⁵, e o quociente entre o produto de E (Esloria) por M (Manga) e por Pu (Pontal), e dezasseis.

$$\text{Toneladas de arqueação} = 0,95 (E \times M \times Pu)$$

16



1- MOURA, 2012, pp. 14



2- MOURA, 2012, pp. 15

⁹⁵ MOURA, 2012, pp. 14

2.2- Legislação e prática:

A questão do transporte dos escravos, diz-nos Arlindo Caldeira⁹⁶, foi sendo alvo de fortes críticas ao longo do século XVII, sobretudo em relação ao número muito elevado de mortos que resultavam das violentas viagens dentro de superlotados navios negreiros. Em Portugal, os monarcas mostraram-se atentos aos problemas que acarretavam estas viagens, quer a nível do prejuízo económico das taxas de mortalidade, quer face às questões éticas e humanas que tal tratamento levantava. Desde 1657 que chegavam notícias de Angola sobre este problema. Numa carta dirigida ao rei, o governador e capitão-general de Angola, Luís Martins de Sousa escrevia- *“Me pareceo, per carta particular devia manifestar a V. Majestade ruym forma em que correm os despachos dos escravos que se embarcam para fora, que he o lucro que a fazenda real tem para as despesas dos prezidios.”*⁹⁷, o que faz transparecer uma elevada preocupação com as perdas financeiras que este processo significava. Em 1664, uma queixa feita por um grupo de carregadores em nome dos moradores do reino de Angola em relação ao aumento preocupante do número de escravos por navio que saía de Luanda chega ao Conselho Ultramarino.⁹⁸ Denunciam ainda que não há uma vistoria séria e competente dos mantimentos disponíveis a bordo, e que o número de mortes por viagem estava a aumentar. Pedem também ao Conselho Ultramarino que os autorize a nomear um homem da sua confiança para verificar as condições dos navios negreiros antes da partida. O pedido é recusado pela instituição, mas é emitida a ordem aos provedores do reino de Angola para garantirem que nenhum navio sai de Luanda sem levar para cada cem escravos vinte e cinco pipas de água.⁹⁹ Estas queixas chegam ao rei Afonso VI, que em Setembro do mesmo ano promulga uma provisão¹⁰⁰, na qual determina que o governador de Angola e o Provedor da Fazenda do mesmo reino tivessem especial cuidado e vigilância no despacho dos navios negreiros, de modo a que nenhum saísse do porto sem levar, para 100 peças, 25 pipas de água bem acondicionada, e que nenhum saísse com mais

⁹⁶ CALDEIRA, 2013, pp. 42

⁹⁷ AHU_CU_001, Cx. 6, Doc. 686

⁹⁸ AHU_CU_CONSULTAS MISTAS, Códice. 16, fl. 127v

⁹⁹ CALDEIRA, 2013, pp. 121-126

¹⁰⁰ Alvará de 23 de Setembro de 1664, pub. por: SILVA, José Justino de Andrade e- Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa, 2ª série, Livro 1641-1683, fl. 297. Lisboa: Imprensa de F. X. de Souza, 1857

escravos do que tinha capacidade. Assim, os escravos poderiam viajar "à sua vontade" e o número de mortes seria muito menor. Todavia, não especifica as regras de transporte, algo que só vai ser feito com o seu irmão e sucessor, D. Pedro II.

Em 1684, é então criada em Portugal aquela que é a primeira lei a nível mundial cuja finalidade era regular o transporte de escravos, uma vez que a mortalidade a bordo dos navios negreiros era mais alta do que em qualquer outro tipo de viagem de longa-distância.¹⁰¹ 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, levando os cativos *"tão apertados e unidos uns com os outros, que não somente lhes falta o desafogo necessário para a vida, cuja conservação é commua e natural para todos, ou sejam livres ou escravos: mas do aperto com que vêm sucede mal-tratarem-se de maneira que, morrendo muitos, chegam impiamente lastimosos os que ficam vivos."*¹⁰² Tendo mandado consultar *"pessoas de toda a satisfação, doutas, práticas e inteligentes nella"*¹⁰³ e querendo resolver esta situação tão gravosa ao reino, uma vez que também se verificava em Cabo Verde, São Tomé e demais conquistas, o monarca decide então promulgar o regimento sobre o despacho dos negros cativos de Angola, que ficou conhecido como o *regimento das arqueações*, porque a partir dele passou a relacionar-se diretamente o conceito de arqueação com o número de escravos que cada navio podia transportar. A ideia base era racionalizar a logística do tráfico, de modo que não se carregassem mais navios negreiros sem que antes se fizesse a arqueação das toneladas que cada um podia levar, incluindo os agasalhos, água e mantimentos necessários à sobrevivência de todos os cativos e tripulação que transportavam, da seguinte forma:

I- Definindo concretamente quem é que faz a arqueação:

Todos os navios saídos de Lisboa destinados ao tráfico negreiro tinham de ser arqueados pelos ministros, oficiais e demais pessoas que fossem declaradas num

¹⁰¹ KLEIN; ENGERMAN; HAINES; SCHOLOMOWITZ, 2001, pp. 114

¹⁰² Lei de 18 de Março de 1684, pub. por SILVA, José Justino de Andrade e- Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1683-1700, fl. 49-52. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, 1859.

¹⁰³ Lei de 18 de Março de 1684, pub. por SILVA, José Justino de Andrade e- Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1683-1700, fl. 49-52. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, 1859, fl.9

decreto ao CU. No Porto seria o superintendente da Ribeira do Douro ou o Juiz da Alfandega, na falta do primeiro, a fazer a arqueação. Estes podiam nomear 1 a 2 pessoas que fossem "*zelosas e tenham sciencia e pratica desta matéria*"¹⁰⁴. Nos restantes portos do reino seriam pessoas de cargos semelhantes aos referidos que fariam a arqueação. Os navios que fossem do Brasil ou do Maranhão para os ditos portos das conquistas seriam arqueados na Baía pelo provedor da Fazenda e procurador dela, com o auxílio do patrão-mor e mestres da Ribeira. Os navios que saíssem dos portos africanos para outro estados ou para o reino deviam ser arqueados pelos ministros e oficiais, mesmo que já tivessem sido arqueados no porto de origem. A nova arqueação não poderia nunca ser superior à anterior e se fosse menor deveria ser respeitada.

II- Determinando as medidas com que os arqueadores teriam de trabalhar, para garantir que os navios não carregavam em excesso:

Devia medir-se a tonelagem de todas as embarcações pelo chão, pelas cobertas e entre-portas (se houvesse), pelo convés, câmaras, camarotes e tombadilhos. Só podiam ser carregadas sete cabeças por cada duas toneladas na coberta com portinholas e cinco cabeças por cada duas toneladas na coberta sem portinholas. Nas partes superiores dos navios caberiam cinco cabeças miúdas por cada tonelada. Não se podia nunca carregar mais escravos do que a capacidade do navio. A medição das toneladas fazia-se por arcos de ferro marcados, que o CU fazia chegar a todos os portos do reino e conquistas, para que ninguém pudesse alegar ignorância desta disposição.

Apesar de ser indicado o número de indivíduos que se podia carregar por cada tonelada, continua a não ser indicada a fórmula de medição dessas mesmas toneladas. Mesmo quando se dispõe de dados sobre a tonelagem de uma embarcação, a unidade da tonelada, como já aludi, não pode ser considerada universal pela sua frequente variação de porto para porto, o que dificulta ainda mais a compreensão deste processo.

¹⁰⁴ Lei de 18 de Março de 1684, pub. por SILVA, José Justino de Andrade e- Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1683-1700, fl. 49-52. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, 1859.

Todavia, Arlindo Caldeira afirma que *“os armadores do século XVII passaram a utilizar uma fórmula de conversão, em que cada tonelada correspondia sensivelmente a três adultos, o que fazia com que a tonelagem fosse traduzida imediatamente em número de escravos.”*¹⁰⁵ Não indica é quais as fontes que lhe permitiram chegar a esta conclusão, que a ser verificada simplificaria em muito este exercício.

Para que a relação tonelagem-número de escravos ficasse totalmente esclarecida, seria preciso calcular a tonelagem de um navio por partes, uma vez que a lei define diferentes valores para as cobertas dos navios, com e sem portinholas, e para as partes superiores dos navios, falando também em valores distintos para adultos e crianças. Tendo em conta que os navios negreiros, no século XVII, eram quase todos de pequena dimensão, rondando as cem toneladas ou menos, faça-se o seguinte exercício: se só dispusermos do valor total da tonelagem de um navio, por exemplo 80 toneladas¹⁰⁶, ficamos a saber apenas uma estimativa do número de escravos que a embarcação podia transportar, neste caso entre 300 a 400 indivíduos. Seria preciso estudar navio a navio, verificando as suas medidas e calculando a sua tonelagem por partes para conseguir obter valores fiéis, que permitissem depois comparar os portes legais com aqueles que na realidade se carregavam nos portos portugueses e dos seus domínios.

III- Indicando quais os cuidados a ter com a certificação e fiscalização das arqueações:

Depois de feita a arqueação o escrivão da Provedoria deveria registá-la e todas as pessoas aí nomeadas deveriam assinar. Do mesmo livro, o escrivão deveria passar uma certidão a cada um dos mestres/capitães/mandadores dos ditos navios, de modo a que as pudessem mostrar nos portos para onde fossem ou numa eventual segunda arqueação. Mal os navios chegassem aos portos, os provedores da Fazenda ou outras personalidades competentes deveriam visitá-los e verificar se a carga que traziam correspondia à certidão do porto de saída. Se algo não estivesse em conformidade com

¹⁰⁵ CALDEIRA, 2013, pp. 118

¹⁰⁶ CALDEIRA, 2013, pp. 117

a lei, os mestres e capitães teriam de ser chamados á justiça. Caso houvesse incumprimentos, as provas deviam ser enviadas ao CU e os presos também.

Neste acto normativo são também apontados os cuidados a ter com os cativos a durante a viagem, no sentido de minimizar os efeitos negativos das condições em que estes viajavam até ao Novo Mundo ou até à Europa. A nível da alimentação, ficamos a saber que nos navios tinham de seguir mantimentos suficientes para dar de comer aos negros três vezes ao dia e água que chegasse para dar a cada um uma canada por dia. Neste sentido, devia arquear-se também os porões, fazendo uma estimativa dos mantimentos e água que são necessários, sabendo que de Angola a Pernambuco levava 35 dias, até à Baía levava 40 dias e até ao Rio de Janeiro 50 dias. São outros cálculos que ainda estão por fazer, pois poderia haver casos em que um navio tinha capacidade para levar 200 escravos, por exemplo, mas os seus porões não tinham capacidade para levar mantimentos e água necessários para esse número de cativos. A preocupação com a água que era levada nos *tumbeiros* não terminou com este acto normativo. Passados dez anos, na correspondência entre o Conselho Ultramarino e o governador de Angola, Henrique Jacques de Magalhães, é visível o especial cuidado que se pede com a qualidade da água que é fornecida aos escravos que saem de Angola durante a travessia, uma vez que se considerava que *“a agoa que se faz nas cazinhas da ilha he mayis prejudicial para as agoadas que vam nas embarcações, por terem sempre mistura da salgada”*. Manda-se, então, se pusesse *“grande cuidado em as agoadas que se fizessem para os navios e mais embarcações que daquele reyno (Angola) levarem carga de negros”* e que estas *“fossem feitas no rio Bengo, como antiguamente se fazia.”*¹⁰⁷ Além do já referido, ordena-se também que os escravos que adoecessem deveriam ser levados para um lugar à parte no navio, onde se pudesse aplicar os remédios necessários, sendo sempre tratados com toda *“a caridade e amor de próximos”*, sendo assistidos por um capelão, se fossem moribundos.

¹⁰⁷ AHU_CU_001, Cx. 16, Doc. 1789

2.2-1. Qual o verdadeiro sentido ou significado da lei de 1684?

Pedro II mostrou-se um monarca muito preocupado com os moldes em que o tráfico de escravos se realizava, como nos explica Arlindo Caldeira¹⁰⁸. A título de exemplo, sabe-se que o rei consultou o Conselho Ultramarino, em 1683, sobre a forma como os escravos viajavam de África para o Brasil, pois considerava a mortalidade a bordo dos navios negreiros um assunto gravíssimo. Consultou também a Mesa da Consciência e Ordens sobre a legitimidade do tráfico. Não é conhecida a resposta, chegando até nós apenas o parecer de um religioso, o qual insiste em descansar o monarca de que o resgate dos negros é legítimo desde que eles sejam feitos cativos justamente. Os critérios que justificavam o cativeiro dos negros eram geralmente três, sendo defendidos pela maioria dos teólogos dos séculos XVI e XVII. Por exemplo, Tomás de Mercado escreve, em 1571, que considerava lícito o tráfico de não-cristãos apenas se eles fossem feitos cativos por motivos de guerra, por castigos imposto pelos governos por delitos públicos ou por terem sido vendidos pelos seus pais, que pensavam ser a melhor forma de garantir a segurança dos filhos. O jesuíta Luís de Molina concorda com estas condições, mas condena o tráfico praticado pelos portugueses, considerando-o injusto e ilícito e aqueles que a ele se dedicavam pecadores perigosos sujeitos à condenação eterna.

Todavia, não me parece correto assumir que os motivos que levaram à produção desta lei sejam meramente humanitários. De facto, ao observar a preocupação em burocratizar o tráfico que a lei transparece, exigindo sempre a apresentação de prova documental nos portos de saída e chegada, percebe-se que há uma intenção muito clara de garantir uma correta cobrança dos direitos de escravos. Este objetivo não é de estranhar se olharmos para os diversos exemplo de queixas que chegavam ao Conselho Ultramarino acerca de indivíduos que levaram escravos e não pagaram as taxas devidas sobre a sua carga.

Jacob Von Klaveren, numa reflexão sobre fiscalismo, mercantilismo e corrupção, procurou explicar este fenómeno da insistência na taxação como resposta à corrupção e vice-versa. Por princípio, um estado fiscalista trabalha no sentido de arrecadar o

¹⁰⁸ CALDEIRA, 2013, pp.. 12

máximo de receita possível, para que se possa engordar o tesouro, ignorando por completo as metas económico-comerciais que se esteja a comprometer. Se a máquina fiscal do estado fosse implacável na cobrança dos impostos, a corrupção não seria possível, segundo o historiador alemão. É por isso que ele prefere falar em semi-fiscalismo quando nos reportamos ao Estado durante o Antigo Regime- uma maquinaria fiscal com muitas limitações, ainda que aspirasse à eficiência na cobrança dos impostos. A corrupção aparece assim como uma consequência deste semi-fiscalismo, sendo que *“ambos militavam contra o mercantilismo”*, pois ou se retirava dinheiro pela via do imposto ou pela busca dos oficiais régios em maximizar o seu rendimento. A existência de corrupção num estado pode então ser interpretada como um sinal de fraqueza do estado fiscalizador, numa batalha que não tem fim e que se desenvolve no conflito permanente entre oficiais/cidadãos corruptos e o estado, e até entre os próprios oficiais.¹⁰⁹ Vejamos agora cinco casos em que a fuga ao pagamento dos direitos de escravos causa preocupação nas instituições do estado português.

O primeiro desses casos é de 1657 e resulta da lista de navios que partiam de Luanda carregados de escravos que Domingos Martinz, escrivão da mesma cidade, elaborou. Nela pode ler-se que *“aos vinte e dous dias dos mes de março de mil seiscentos e sinquoenta e seis annos partio daqui a nau nossa senhora dos Remédios e Santo António mestre e armador Manoel Duarte pera a Bahia e nela consta despachar Manoel Castro (por conta de um indivíduo) sinquo pesas e moleques e pagou os direitos das duas pesas (...) mais dous moleques e pagou os de hua pesa ii (por conta de outra pessoa); per conta do contrato sete pesas e moleque que por serem so menos e ho contrato não pagão dereitos estão lamsadas no livro livro do despacho aff 34.”*¹¹⁰ Seis meses passados foi a vez da nau Nossa Senhora da Candelaria, cujo mestre era Mateus André, partir para a Baía com escravos a bordo *“e nela despachou Manoel de Castro (...) quatro pesas e moleques e hua cria e pagou os direitos de duas pesas ii o dito per conta do Governador Nunes Fragozo tres molequinhos e pagou os direitos de hua pesa ii o dito per conta do contratador António da Gama e Manoel Roz? da Costa oito pesas e moleques e pagou os direitos de quatro pesas ii o dito per sua conta e de Francisco*

¹⁰⁹ KLAVEREN, 1969, pp. 140-160

¹¹⁰ AHU_CU_001, Cx. 6, doc. 686

Mendes Simões cinco pesas e moleques e duas crias e pagou os direitos de duas estão lamsadas no dito livro do despacho aff 43".¹¹¹ Como é visível, embora o número de cativos que cada individuo embarca não seja elevado, os direitos nunca são pagos sobre a totalidade traficada, mas, na generalidade, sobre apenas metade deles, o que levanta algumas questões: os direitos da outra metade da carga seriam pagos a um oficial régio e ele apoderar-se-ia do dinheiro sem registrar o pagamento, ou o oficial régio receberia um suborno para embarcar mais peças do que as fossem declaradas ou simplesmente os donos de escravos recusar-se-iam a pagar os direitos na totalidade?

No mesmo documento aparece o caso da nau Nossa Senhora do Popolo, já aqui referida no capítulo dedicado ao TSTD. Dizia o governador de Angola, Luiz Martinz de Souza, numa carta ao rei D. João IV, que arqueou a dita embarcação *"em mil cabeças de escravos, como faço em todos os mais que partem para o Brazil por ivitar a mortandade que há nas armaçois por hirem sobrecarregado"*, indicação que pode levar à conclusão que para este governador os navios que iam para a América com escravos teriam sempre a mesma capacidade máxima, independentemente das características físicas do navio. Continua com uma prova onde consta que levou *"a dita não setenta cabeças alem das mil se forão embarcar muitas mais escondidamente depois de hir a vella por ordem dos feitores do contrato, embolcando eles os direitos que lhe toccão, ficando a fazenda de V. Majestade diminuta nos que lhe pertencem."* Fica assim mais que claro o problema de corrupção efetiva de que o governador se queixa- os feitores do contrato despacharam escravos que não declararam e sobre os quais não se pagaram impostos, como seria obrigatório ter feito. Ainda nesta carta, o governador aponta o dedo ao feitor do contrato que despacharia *"algumas peças per sua conta, algumas vezes sem pagar os direitos novos que toccão à fazenda real."*¹¹²

Ainda no mesmo grupo documental aparece outra denúncia *do feitor da fazenda de V. Majestade e de Manoel de Crasto acerca da nau Fortuna "de dom Fernando de la Riba castelhano que deste porto sahio para o de Buenos Aires do Rio da Prata em coatro de fevereiro do dito anno alem das despachadas na avença forão muitas outras*

¹¹¹ AHU_CU_001, Cx. 6, doc. 686

¹¹² AHU_CU_001, Cx. 6, doc. 686

cabeças fora della que não pagarão os direitos asy os treze mil reis do direito novo como os sete mil reis que pertencião ao dito contrato pela muita confusão que ouve no dito despacho rezão de serem muitas as pessoas que querião embarcar e estreita prohibição que o governador deu pera se não embarcarem mais que as peçoas que elle nomeava.”¹¹³

Em 1665, um novo caso de corrupção é denunciado, desta vez pelos moradores do reino de Angola. O problema residia no facto de os ministros que despachavam os escravos serem parte interessada no negócio e os contratadores que obravam os direitos reais serem os mesmos que avaliavam os escravos, o que resultava em abuso de liberdade na avaliação dos escravos, a qual acabava sempre por ser acima do seu valor para que parte dos direitos que deles advêm fossem para o seu bolso. Sugerem então ao rei que mandasse os provedores da fazenda despacharem eles os navios por ser a sua função e que os escravos fossem avaliados por dois homens nomeados, um pelos oficiais da camara e outro pelos homens de negócio.¹¹⁴

Embora sejam só cinco exemplos, penso que a partir deles podemos concluir que havia entidades vigilantes daqueles que, pelos mais diversos meios, procuravam apoderar-se dos direitos cobrados pelos escravos traficados ou dos que tentavam escapar ao seu pagamento com a omissão de parte dos negros embarcados. Se se observar o valor desses direitos talvez se compreenda o porquê da insistência na caça à corrupção: desde 1662, 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, o qual se pagava a 300 reis por peça de Índia¹¹⁵ e 150 reis por cada cria de pé¹¹⁶ até quatro palmos de altura, num sistema que deveria estar em vigor apenas até 1680, mas que acabou por permanecer pelo menos até 1688.¹¹⁷

Apresento ainda outra situação de corrupção, agora com colaboração dos castelhanos. Já desde a separação das coroas e recuperação das rédeas do Império que chegava do governo português a ordem para limitar o acesso dos castelhanos aos

¹¹³ AHU_CU_001, Cx. 6, doc. 686

¹¹⁴ AHU_CU_001, CX.8, doc. 999

¹¹⁵ Peça de Índia = escravo jovem, alto, robusto e sem defeitos físicos, geralmente com 1,75m de altura. CARREIRA, 1983, pp. 84

¹¹⁶ Cria de pé = crianças escravas que já conseguiam andar. CARREIRA, 1983, pp. 85

¹¹⁷ Carreira, 1983, pp. 72-76

escravos africanos, impondo-se a obrigação de examinar e visitar as suas embarcações para averiguar se os mercadores vinham das Índias de Castela, como diziam, e se traziam a bordo os únicos produtos admitidos para a troca por cativos: *“ouro, prata, perolas e esmeraldas (...) e sessenta mil cruzados”*¹¹⁸. Tal significa que até era positivo deixar os mercadores castelhanos que vinham das Índias fazer negócio na costa africana a troco de metais e pedras preciosas, mesmo que isso compromettesse de alguma forma a normal circulação dos navios negreiros portugueses. Além de terem sido detetados casos em que castelhanos traziam mercadorias não autorizadas, identificou-se também um caso de corrupção declarada na carta do ouvidor-geral e juiz sindicante de Cabo Verde, Manuel da Costa Palma, ao rei, em Fevereiro de 1665. O ouvidor informou o rei que *“nos últimos seis navios de Índias que forão daquellas ilhas comprar escravos levou cada hum delles de quinhentas peças para sima (...) constando dos livros despacharem se duzentas e sinquoenta pouco mais ou menos das quaes se pagarão somente os direitos de menos de duas partes”*¹¹⁹, o que significa que os mercadores castelhanos conseguiam levar muitos escravos sobre os quais não pagavam qualquer direito, em troca de um donativo oferecido ao governador e demais oficiais régios em Cabo Verde para que os deixassem embarcar o cativos que lhes conviesse.

¹¹⁸ AHU_CU_001, Cx. 5, doc. 550

¹¹⁹ AHU_CU_024, Cx. 5, doc. 395

2.2-2. Quais os efeitos da lei de 1684?

Este regimento representa um enorme avanço no respeito pela integridade física dos africanos escravizados e pela humanização do tráfico, ainda que se tenha percebido que esse não era o primordial objetivo da sua redação. Se nos questionarmos sobre o sucesso da lei no campo humanitário, a resposta não é muito animadora, por, apesar das notícias positivas que chegam ao Conselho Ultramarino em finais de 1695- *“isto se praticava hoy em todas as embarcações que dali sahia”*¹²⁰-, com certeza o diploma não terá conseguido acabar com a mortalidade a bordo dos navios negreiros e próprio rei D. Pedro II tinha consciência disso, como demonstram as 2000 missas anuais que o soberano mandava rezar pela alma dos escravos falecidos, o que não deixa de ser um facto bastante curioso.¹²¹ Os efeitos da lei de 1684 não foram, portanto, muito significativos, na medida que o Estado não possuía uma máquina fiscalizadora eficiente, apesar das pesadas penas que o rei definiu para os incumpridores da sua ordem. Na sua obra conjunta, João Medina e Isabel Castro Henriques afirmam, baseados no testemunho de Elias Alexandre da Silva Correa, que *“os navios negreiros eram preparados para não respeitar as regras de 1684, o que alterava as condições do espaço, assim como o regime de vida. No plano do espaço, os responsáveis eliminavam tudo, incluindo o indispensável à vida e ao uso marítimo (...). Nestas condições a viagem é brutal, tanto para os passageiros, como sobretudo para os escravos”*¹²². Além disso, os armadores e mestres foram muito criativos nos subterfúgios que usaram para contornar a lei. Arlindo Caldeira enumera seis¹²³:

- 1- Suborno dos agentes direta ou indiretamente responsáveis pela arqueação ou despacho dos navios.
- 2- Se a arqueação que foi feita num dado porto fosse desfavorável podia-se sempre pedir uma avaliação noutra porto, onde se sabia que a atribuição de tonelagem ia ser mais vantajosa.

¹²⁰ AHU_CU_001, Cx. 16, Doc. 1810

¹²¹ CALDEIRA, 2013, pp. 126

¹²² MEDINA; HENRIQUES, 1996, pp. 177

¹²³ CALDEIRA, 2013, p. 124-126

- 3- Havia quem retirasse todo o material no momento da avaliação de dentro do navio, aumentando assim o espaço útil, e o voltasse a colocar só depois de determinada a tonelagem.
- 4- Enquanto o navio não abandonava o porto havia quem escondesse vários escravos dentro da embarcação, em sítios muito estranhos, como o paiol (onde se armazenava a pólvora e o armamento).
- 5- Alguns dos escravos que iam viajar para o Brasil não entravam para as contagens, pois eram apresentados como marinheiros.
- 6- Declarar escravos adultos como “crias”, o que permitia levar o triplo das indivíduos e pagar muito menos impostos.

De modo a verificar o alcance que a lei das arqueações teve e de avaliar os seus resultados, nada como analisar as notícias que iam chegando ao Conselho Ultramarino sobre este assunto.

No que concerne ao capítulo da lei de 1684 que define a obrigatoriedade de embarcar apenas escravos baptizados e de todos os navios negreiros levarem a bordo um sacerdote que catequizasse e acudisse aos moribundos, há pelo menos duas notícias. Em 1686, o Padre Manuel de Sá, capelão da fragata Jesus Maria Joseph, informou o bispo de Angola que tinha sido obrigado a baptizar 18 a 20 negros durante a viagem que fez entre Angola e o Rio de Janeiro, com o capitão João da Silva, de modo a salvar as suas almas, pois, ao contrário do que o decreto régio desse mesmo ano ordenava, os escravos tinham sido embarcados sem que lhes tivesse sido dado o baptismo. Esta viagem, com início a 13 de Dezembro de 1684 constitui um novo possível registo na base de dados TSTD, pois, embora tenha sido verificado, não consta das suas listagens. O Padre Manuel de Sá diz ainda que, em 1686, foram alguns navios ao Brasil sem capelão, em desrespeito pela lei, argumentando os responsáveis a falta de clérigos para o efeito. Temia-se que a lei nunca viesse a ser respeitada neste ponto. Além disso, o padre sabia de muitos capelões que acompanhavam uma viagem, mas depois se recusavam a voltar a Angola, ficando a gastar o resto de dinheiro que lhes fora dado pelo seu serviço, no Brasil.¹²⁴ Também de Cabo Verde chegam novas sobre

¹²⁴ AHU_CU_001, Cx. 14, doc. 1616

este ponto da lei, embora aqui sejam relativas ao cumprimento implacável das ordens régias pelo Bispo daquela região africana. É um caso já referido no capítulo dedicado ao TSTD, mas que vale a pena recuperar: O bispo recusava-se a deixar partir o patacho do mestre Manoel Sampayo de Mendonça, que queria levar dezanove escravos por baptizar para Pernambuco, *“ameaçando com excomunhões aos senhores dos escravos que estão por baptizar”*. O resultado foi a desistência do mestre deste patacho, que nunca embarcou os 19 cativos, o que fez com que o estado perdesse os direitos que dali poderiam advir- *“trinta e douz mil e setecentos setenta e sinco reis à rezão de mil setecentos vinte reis por cada pesa”*.¹²⁵

Já em relação aos casos em que se carregavam escravos acima da arqueação dos navios sem declarar para que se pudesse, assim, escapar ao pagamento de alguns direitos, há bastantes mais notícias. Em 1690, por exemplo, o escrivão da fazenda, Inácio Rebelo de Vasconcelos, elaborou um gigante processo de averiguação das pessoas que andavam a levar escravos para o Brasil acima das arqueações dos navios. Na devassa que redigiu, apresenta um conjunto de questões colocadas aos suspeitos de incumprimento ou cumplicidade neste crime, das quais destaco três¹²⁶:

- 1- *“Se em algum dos navios que do porto desta cidade (Luanda) partirão com escravos pera os portos do Brasil se sabem levarão cabeças de mais das suas arqueasoens e a cauza do descaminho que ouvis pera as levarem e por de quem foi.”*
- 2- *“Se sabem se em ditos navios foram cabeças de escravos furtadas aos direitos de Sua Magestade e por culpa ou com atrevimento de quem e quem lhes deu ajuda ou favor pera isso: se ministro ou officiaes da fazenda real cooperarão nisso com dadivas que se lhes deu ficando com isso a fazenda real prejudicada”*
- 3- *“Se sabem se sem ditos navios foram despachados por crias peças de escravos ficando com isso prejudicada a fazenda real nos reaes direitos por se despacharem por crias peças grandes que devião pagar direitos.”*

¹²⁵ AHU_CU_024, Cx. 9, doc. 764

¹²⁶ AHU_CU_001, Cx. 15, doc. 1686

Desta devassa resultaram muitas acusações, nomeadamente a do capitão João de Macedo Clareis, que consta ter levado, aquando da viagem que fez para a Baía em Maio de 1688, cinco peças de Índia a mais, fazendo-as passar por móveis e outros objetos, tudo com o consentimento do contratador, a quem pagou doze mil reis. O esquema de subterfugio voltou a ser repetido no ano seguinte, com o mesmo contratador, mas desta vez em São Tomé.

Passando agora para o já mencionado relatório que o provedor da fazenda do reino de Angola, Rodrigo da Costa de Almeida, escreveu em 1685, é curioso ver a sua absoluta certeza no cumprimento do capítulo sexto da lei das arqueações, o qual se resumia à obrigação de *“em todas as embarcações que sahissem daquele porto com negros para os do Brasil fizesse seguir irremissivelmente a disposição da mesma ley, dando a cada tonelada cinco e sete cabeças como nella estava determinado de cujo numero abateria respectivamente aquellas que pudessem ocupar os lugares em que os passageiros e marinheiros havião de levar as suas caixas”*. O provedor da fazenda reconhece ainda o cariz racional e justo daquela determinação, através da qual se tornou possível ir *“mays bem livrados estes escravos sem o aperto que costumavam padecer nestas viagens com um grande e irreparável prejuízo das suas vidas e perda de seus donos.”*¹²⁷

Um outro processo-crime relacionado com a arqueação aparece em 1687, em que se acusava Fernão Gomes de Freitas de assistir *“ao despacho dos escravos com consentimento do contratador de quem era amigo e socio”* e de meter *“cabeças furtadas aos direitos e que com esta occasião levavão mais cabeças que as da arqueação dos navios”*. Além disto, Fernão Gomes de Freitas foi ainda visto na *“lancha que deu a costa do Dande que hia carregada de marfim e patacas que levava para fazer resgate no Loango com os estrangeiros.”* O Conselho Ultramarino, contudo, entendia ser injusta a acusação e recomenda que se livre o dito individuo da devassa em que fora incluído, justificando que *“muitos dos comprehendidos nesta mesma devassa e por esta mesma culpa que se lhe argue sahirão soltos e livres e outros com penas muy leves.”*¹²⁸ Mais uma vez fica patente que a corrupção no tráfico era uma realidade e

¹²⁷ AHU_CU_001, Cx. 16, doc. 1810

¹²⁸ AHU_CU_001, Cx. 16, doc. 1835

que havia funcionários régios preocupados em combatê-la, de forma ver cumprida a lei e pagos os impostos devidos. No entanto, há que reconhecer que, conquanto as penas previstas na lei de 1684 sejam muito severas, a verdade é que nesta situação é o próprio Conselho Ultramarino a desculpar este indivíduo, alegando que os outros suspeitos também saíram em liberdade, apesar das entidades em Angola advertirem para o contrário.

Por último queria chamar a atenção para o facto de já do reinado de D. João V, numa carta que o provedor da fazenda de Angola escreve ao monarca, na sequência de uma visita a Paraíba e Pernambuco, se ter constatado que as embarcações que saíam de Luanda em direção ao Brasil traziam escravos num estado lastimoso, devido à fome que passavam e à sobrelotação dos navios onde viajavam, o que resultava também na diminuição substancial do seu número durante a travessia. Quando regressou a Luanda, verificou que a lei das arqueações não estava a ser cumprida, testemunhando situações parecidas com aquelas que Arlindo Caldeira enumera: *“costumavao dar lhe mais quinze ou vinte escravos com o pretexto de que heram serventes pera a embarcação; costumavam também hir muitos moleques e moleguas fora do número da arqueação com o pretexto que passavam por crias sendo estas já tão crescidas que heram escravos capazes de todo o serviço”*. Todos estes mecanismos de contorno da lei davam origem, segundo o dito provedor, à elevada mortalidade a bordo dos navios negreiros, problema que resolveu parcialmente ao ordenar que fosse o próprio meirinho a carregar os mantimentos e água e a guardar a chave até ao dia da partida, para que não pudessem ocupar o espaço que lhe estava destinado com mais cativos.¹²⁹ Trata-se, sem dúvida, de um funcionário régio muito atento e pragmático na luta contra o incumprimento da lei, com um sentido de dever fascinante. A partir do mesmo relatório pode-se atestar o que inicialmente se pensava: a lei das arqueações teve um impacto reduzido na forma como o carregamento era feito, pois o verdadeiro problema nunca foi a ética associada à elevada mortalidade dos negros durante a travessia transatlântica, mas sim o subterfúgio no pagamento dos direitos pelos carregadores e contratadores de escravos.

¹²⁹ AHU_CU_001, Cx. 22, doc. 2296

2.3- Resultados sobre a capacidade e arqueação dos navios negreiros:

Foi com base neste quadro teórico e legislativo que iniciei a análise dos dados que o Slave Trade Database (STDB) fornece acerca das tipologias navais que iam sendo utilizadas nas 1061 viagens com bandeira portuguesa registadas para o período 1650-1720. Foram oito os tipos de navio identificados na tabela que elaborei com dados do STDB (nau, caravela, galeão, patacho, fragata, corveta, charrua e sumaca). Investiguei acerca da capacidade de carga de cada uma delas, pois conhecer as suas características específicas poderia ajudar a ter uma ideia sobre as dimensões de alguns dos navios com que me cruzei.

- Nau: Frédéric Mauro diz-nos que se trata do mais antigo navio à vela e que no século XVI já teria uma capacidade entre 500 a 1000 toneladas.¹³⁰ Segundo a lei de 1684, corresponderia a carregar entre 1750 e 3500 escravos.
- Caravela: “É mais pequeno, mais leve e mais rápido”. A sua tonelagem estaria entre as 50 e as 100 toneladas, que vão aumentando ao longo da centúria de seiscentos, mas sem nunca ultrapassar as 200t. ¹³¹ Seria possível transportar entre 175 e 350 cativos.
- Galeão: Até meados do século XVI, é menor do que a nau, contando no máximo com 500 toneladas¹³², o que corresponderia a 1750 escravos. A partir deste período, vai sendo substituído progressivamente pela fragata, mais rápido e baixo.¹³³
- Patacho. É uma embarcação semelhante à caravela redonda, pela forma, mas de menor dimensão. Tinha geralmente “100 tonéis de arqueação, com onze rumos de quilha (...) e duas cobertas”¹³⁴, o que permitiria transportar cerca de 350 escravos.

¹³⁰ MAURO, 1997, pp. 64

¹³¹ MAURO, 1997, pp. 64

¹³² MAURO, 1997, pp. 65

¹³³ Castro, Filipe. *Navios de Vela*. In DOMINGUES, 2012, pp. 67

¹³⁴ DOMINGUES, 2004, pp. 266

- Fragata: “É um navio de médio porte, com duas cobertas onde montava a artilharia, em suma, um típico navio de segunda linha do século XVIII feito para missões de apoio”. Teria cerca de uma centena de toneladas,¹³⁵ correspondendo a uma carga de 350 cativos.
- Corveta: Tratava-se de um navio mercante de tamanho médio, com capacidade para transportar 24 a 30 peças de artilharia. Era largo o suficiente para realizar rotas de rapidez moderada, podendo transportar entre os 300 e os 400 cativos, uma vez que a sua tonelagem habitual se compreendia entre as 120 e as 160 toneladas.¹³⁶

Sobre a sumaca e a charrua não se apresentam dados de tonelagem, pois a bibliografia apenas se refere a eles como pequenos navios de transporte.

Pretendia-se que o trabalho em arquivo tivesse dado muitos frutos sobre as características físicas dos *tumbeiros*, no entanto, a tarefa revelou-se muito mais difícil do que o esperado. O ideal seria que houvesse registos de saída e entrada dos portos que permitisse conhecer, não só a tonelagem dos navios, como o número de cativos que eram embarcados e desembarcados na travessia atlântica. Só assim se criaria uma imagem completa do que seria o transporte de escravos entre a costa africana e a brasileira. Apesar dos resultados não terem sido os desejados, irei explorar algumas informações que me foram surgindo na leitura da documentação do Arquivo Histórico Ultramarino e do Archivo General de Indias.

Começo precisamente pelo riquíssimo processo de arqueação do navio Nossa Senhora do Rosário e Almas, uma fonte do AGI¹³⁷ cuja viagem correspondente se encontra registada no TSTD¹³⁸. Neste auto pode ler-se que a arqueação se deu no dia 13 de Junho de 1681, no porto de Bonansa, em Sevilha, tendo o arqueador, Don Juan

¹³⁵ DOMINGUES, 2004, pp. 284

¹³⁶ MILLER, 1988, pp. 373

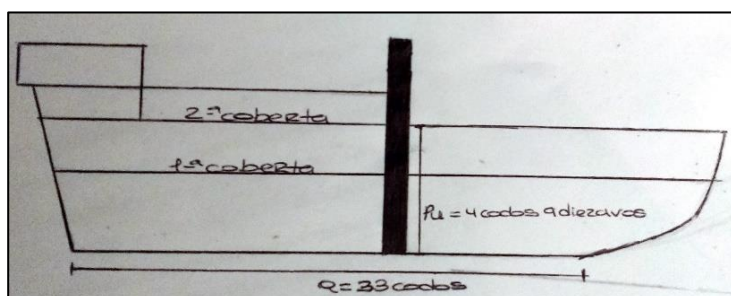
¹³⁷ ES.41901.AGI/10.14.8.22//CONTRATACION,2896, nº 15, ramo 4

¹³⁸ Viagem número 39079

Cruzado de la Cruz y Massa, concluído que se tratava de um navio de duas cobertas de fabrico holandês. As medidas registadas foram as apresentadas na tabela seguinte, sendo que a tonelagem calculada corresponderia em 119,625 toneladas.

| Navio Nossa Senhora do Rosário e Almas | |
|--|-------------------|
| Parte do navio | Medida (em codos) |
| Eslora (comprimento) | 41 Codos |
| Manga (amplitude) | 11,15 Codos |
| Amarra | 10,2 Codos |
| Quadra | 9,8 Codos |
| Puntal | 4,9 Codos |
| Plano | 6 Codos |
| Redel de proa | 3 Codos |
| Redel de popa | 2 codos |
| Quilha | 33 Codos |

Aproveitei o esquema base de um navio que Carlos Francisco Moura apresentou no seu livro sobre arqueação¹³⁹, elaborei um outro adaptado a este navio e tentei testar a fórmula que este investigador apresenta para o cálculo da tonelagem em Espanha.



A fórmula utilizada por Tomé de Cano, do ano de 1611, foi testada com as medidas indicadas e concluiu-se que, provavelmente, a fórmula usada por Don Juan

Cruzado de la Cruz y Massa teria sido outra, uma vez que o resultado foi 133 toneladas, contra as 119 calculadas em Sevilha. Embora tenha sido arqueado em Sevilha, pareceu-me importante referir este navio, pois sabe-se que era português (o capitão chamava-

¹³⁹ MOURA, 2012, pp. 14-15. Ver página 39 desta tese.

se Pedro Castro) e que terá ido a Luanda carregar escravos, no ano de 1681, para os levar a San Lucar, nas Índias de Castela. Como não é indicada a tipologia naval, apenas que se trata de um *buque*, que é o sinónimo castelhano da palavra portuguesa *navio*, não é possível prever quantos escravos poderia carregar.

Na investigação que realizei no Arquivo Histórico Ultramarino surgiram outros navios. O primeiro deles é o Nossa Senhora da Conceição e São Jorge, do mestre Manoel Pires, que viajou entre Luanda e Buenos Aires (Rio da Prata). Não indica o número de escravos traficados, mas “*os avaliadores (...) depois de visto o dito navio pera que dissessem as toneladas que carregava e por ambos estarem conformes de baixo do juramento que havião recebido diserão hera o dito navio de cento carenta tonelladas.*”¹⁴⁰ Mais uma vez não é indicada a categoria naval desta embarcação, mas pela tonelagem atribuída sabe-se que, pelo menos, não se poderia tratar de uma nau nem de uma caravela.

Um outro caso referido na documentação analisada é o de um patacho inglês que se dirigia a Buenos Aires carregado de escravos, mas que foi impedido de se aproximar dessa parte da costa americana por causa de uma tempestade. Estando a embarcação bastante danificada, o seu capitão, Duarte de Ibal, pede auxílio no Rio de Janeiro, para que pudesse reparar os danos de uma viagem de mais de quatro meses. Sobre a carga humana que transportava, sabe-se que “*a maior parte lhe morreo na viagem ficando-se centro e trinta e sinquo*”.¹⁴¹ Apesar de ser um navio britânico, e por isso a lei de 1684 não se poder aplicar, mas tendo em conta que um patacho podia transportar uma carga que andaria à volta dos 350 escravos, é bem possível que esta embarcação fosse de facto um patacho.

Deparei-me também como um conjunto e referências menos complexas do que as três primeiras, mas ainda assim muito informativas em relação à capacidade dos navios negreiros. Por exemplo, em 1685 refere-se a compra, pela Irmandade do Santíssimo Sacramento da freguesia de Nossa Senhora dos Remédios do reino de Angola, de “*hum patacho de lotação de quinhentas cabeças*”.¹⁴² Em 1694, no contexto da venda de uma preferência de 700 cativos a Inácio Rebelo de Vasconcelos, fala-se no

¹⁴⁰ AHU_CU_001, cx. 5, doc. 595

¹⁴¹ AHU_CU_017, Cx. 4, Doc. 331

¹⁴² AHU_CU_001, Cx. 13, Doc. 1581

carregamento de *“hum pataxo do dito seu genro de 500 cabeças porque não havia ally outros hoje de maior porte, reservando as duzentas que faltavam pera complemento das 700 que Vossa Majestade mandava”*¹⁴³ Do mesmo modo, a Junta das Missões pede autorização para fazer navegar um patacho de 700 cabeças, pedido a que o Conselho Ultramarino dá uma resposta positiva.¹⁴⁴ Nos três casos enunciados, a capacidade de carga apontada é bem superior aos cálculos feitos com base nas informações bibliográficas e nas regras da lei de 1684, o que nos faz ponderar se a bibliografia não estará errada quanto a tonelagem que associa aos patachos ou se esses navios em questão não serão de outra tipologia naval de volume superior. Por sua vez, o patacho que é referenciado em 1697, aquando da queixa dos moradores da cidade de Angola acerca da impossibilidade de operarem tráfico de escravos com normalidade devido à presença constante de navios estrangeiros que assaltam as embarcações naquele porto, já apresenta bastante menos escravos a bordo: *“como â poucos mezes sucedera a hum pataxo que achando-se com 250 escravos lhe tomarão dous centos por força e sucessivamente depoes de recolhidos estes navios inglês e olandês”*.¹⁴⁵ De acordo com a bibliografia e a própria lei, este navio tratar-se-ia muito possivelmente de um patacho que estaria a cumprir as regras de arqueação. A última referência deste conjunto é mais vaga ainda, pois limita-se à seguinte informação- *“Sua Magestade fes mercê a Manuel Soares Ferreira de preferênciã para hum navio poder trazer de Angola quinhentas cabeças”*, 540 esclarece no final.¹⁴⁶ Como aqui a categoria naval não é indicada, posso apenas supor que se tratasse de uma nau, galeão ou até uma corveta, pela capacidade de carga que diz possuir.

Ainda do final da centúria de seiscentos, se encontra um assento¹⁴⁷ que foi assinado entre a Companhia Real da Guiné, criado especialmente para o efeito¹⁴⁸, e o Conselho Real das Índias de Castela, com a finalidade de os portugueses introduzirem 10 000 toneladas de escravos, durante seis anos e oito meses, nos portos castelhanos de Cumaná, Caracas, Havana Cartagena Puertobelo, Honduras e Vera Cruz, vindos da

¹⁴³ AHU_CU_001, Cx. 16, Doc. 1791

¹⁴⁴ AHU_CU_001, Cx. 15, doc. 1755

¹⁴⁵ AHU_CU_001, Cx. 16, doc. 1845

¹⁴⁶ AHU_CU_001, Cx. 16, doc. 1826

¹⁴⁷ Assento de 12 de Julho de 1696

¹⁴⁸ UNESCO, 1979, p. 168-169

Guiné ou outro local que conviesse à Companhia. Cada tonelada corresponderia a “*três peças de índias de la medida regular de 7 quartas cada una*” e seria composta por escravos muito robustos e de porte normal de sete pés (1,76m)¹⁴⁹, estando excluídos os velhos e os fracos. A correspondência que aparece aqui entre toneladas e número de escravos é castelhana e, por isso, de difícil compreensão. Deste modo, não foi possível decifrar quantos cativos é que seriam carregados por tonelada de forma a cumprir o acordo. Sabe-se, porém, que os negros seriam pagos à razão de cento e doze pesos e meio escudos por tonelada, além dos duzentos mil pesos escudos que o monarca castelhano pagaria antecipadamente à Companhia, juntamente com os sessenta e quatro mil pesos escudos de juros, o que significaria um negócio bastante rentável à coroa portuguesa. Contudo, a meio do período de vigência do assento, um conflito entre as duas instituições envolvidas levou à sua suspensão em 1701, com a assinatura de um tratado entre D. Pedro II e Filipe V de Espanha¹⁵⁰. O insucesso deste contrato constitui também uma pequena amostra de uma ideia que se desenvolveu na parte introdutória desta tese e que se baseia no facto de a maioria das companhias monopolistas portuguesas de escravos terem falhado devido aos elevados custos fixos que o transporte acarretava e à obrigação de fornecer um determinado número de negros a uma dada região, sem considerar a oferta e a procura que se registam no momento por aquele produto. Seria interessante saber quantas toneladas chegaram a ser traficadas nos três anos em que a Companhia Real da Guiné funcionou, e quantas viagens é que foram efetuadas, mas o tratado que encerra o negócio não apresenta essas informações.

The last but not the least, o requerimento que o capitão da curveta Diana, Domingos Lopes, faz a D. João V pedindo licença para traficar escravos da Costa da Mina para o Brasil, apresenta um anexo de enorme valor para esta investigação: uma certidão de arqueação do navio, em 1726, em que a relação tonelagem-número de cativos fica esclarecida. Segundo esta certidão, o navio tinha “*seto e seis toneladas, que cada huma delas a sinco cabeças que fazem a quantia de quinhentas e trinta*

¹⁴⁹ UNESCO, 1979, p. 169

¹⁵⁰ Tratado da transação sobre o assento dos negros da Companhia Real da Guiné, celebrado entre El-Rei o senhor Dom Pedro II e Dom Filipe V Rei de Espanha- 18 de Junho de 1701

cabeças".¹⁵¹ Quer isto dizer que o arqueador que fez estas medições assumiu que em cada tonelada cabiam cinco cativos. Se recordarmos as regras definidas em 1684- só podiam ser carregadas sete cabeças por cada duas toneladas na coberta com portinholas e cinco cabeças por cada duas toneladas na coberta sem portinholas- podemos concluir que é muito provável que a lei não estivesse a ser cumprida, uma vez que isso implicaria levar 371 negros no caso de ser uma curveta com portinholas ou 265 se não as tivesse.

Pode-se ainda tentar aplicar esta nova relação a dois outros navios do mesmo período chegaram à Baía e cuja carga foi registada ao pormenor, para que a tonelagem dessas embarcações possa ser estimada. A primeira delas é a "*Galleza Nossa Senhora da Madre de Deos e São Bernardo*", do mestre Francisco da Sylva, na qual foram transportadas quatrocentas e duas cabeças, mais cinquenta e duas crias de pé e nove de peito.¹⁵² Feitos os cálculos, esta galera teria entre de oitenta e as noventa toneladas, embora de acordo com a lei o valor fosse de cento e vinte e sete toneladas (caso tivesse portinholas) e cento e setenta e duas toneladas (sem portinholas), já considerando o facto de também irem cabeças miúdas a bordo. Por último, temos o navio Nossa Senhora do Rosário e Santo Domingos, do mestre Nicolau Barbosa Viana: quatrocentas e quarenta peças, às quais se juntam setenta e três crias de pé e oito de peito.¹⁵³ Neste caso os valores calculados correspondem a oitenta e oito toneladas, se seguirmos as indicações do arqueador da curveta Diana, e cento e quarenta e duas toneladas ou cento e noventa e duas toneladas, se usarmos as diretivas da lei de 1684.

¹⁵¹ AHU_CU_070, Cx. 5, Doc. 572

¹⁵² AHU_CU_005, Cx. 31, Doc. 2836

¹⁵³ AHU_CU_005, Cx. 31, Doc. 2836

CONCLUSÃO

Após uma análise aprofundada sobre o tráfico português de escravos e os seus veículos de transporte transatlânticos do século XVII e princípio do XVIII, chegou agora o momento de fazer algumas reflexões acerca dos resultados desta investigação.

Desde o começo desta tese que está muito presente a ideia do papel central que o transporte ocupava em toda a dinâmica do tráfico e de que o oceano atlântico constituía o elo de ligação económica entre o velho continente, África e a América. Recordem-se os pensamentos de Vitorino Magalhães Godinho, Pierre Chaunu e Frédéric Mauro referentes a esta matéria. De acordo com estes historiadores o tráfico de escravos nasceu e desenvolveu-se com base no Atlântico e foi neste espaço e com esta atividade comercial (aliada ao açúcar e mais tarde ao ouro) que Portugal conseguiu exercer a mais longa e duradoura influência económica da sua História.

O tráfico de escravos era um negócio que contava com três fases essenciais e estavam a cargo de diferentes agentes, consoante o local onde decorriam e a natureza das operações que envolviam. A primeira delas estava nas mãos dos africanos e corresponde à captura dos cativos e à sua venda aos comerciantes europeus, que esperavam na costa africana para os carregarem nos seus navios e os transportarem para o Novo Mundo (segunda fase), onde seriam vendidos e inseridos na comunidade escrava que suportava as plantações, operação que constitui a terceira e última fase.

Importa-nos, claro está, a segunda fase do processo do tráfico negreiro- o transporte. Além de ser um dos momentos de maior dramatismo do tráfico, devido à elevada mortalidade registada a bordo dos navios negreiros, esta fase caracterizava-se por ser lenta e pouco eficaz a nível financeiro, ora pelo facto de as viagens terem uma duração média de três/quatro meses, ora pela perda sistemática de parte da carga (cerca de 10% por viagem). Pondo a lentidão, brutalidade e ineficácia de lado por uns momentos, percebe-se que sem o transporte o sistema escravista não seria possível, pelo menos não com a mão-de-obra africana. Foi preciso que muitos mercadores se aventurassem a transportar escravos entre as duas costas do Atlântico, um negócio à partida muito lucrativo, mas com muitos riscos associados. Assim se

explica a importância do crédito, um assunto muito bem abordado por John Harvey na sua tese de mestrado¹⁵⁴, e as frequentes associações temporárias de mercadores que se formavam para financiar viagens específicas ou para comprar um navio, de modo a reduzir os riscos para um deles. Também a armação dos navios revelou mais difícil do que Jacob Gorender defendia, como se viu no apelo que Nicolau Pedro fez a Pedro II, em 1692: se um navio não viajasse em companhia de frota teria um conjunto de encargos financeiros (sobretudo com armamento e marinheiros) que em caso contrário não teria de suportar, logo compensaria mais esperar do que partir assim que se quisesse.

Ainda sobre a lucratividade do tráfico, é seguro afirmar que os mercados africanos estariam bem organizados e saberiam gerir bem a concorrência entre europeus, fazendo-se pagar com as suas manufaturas e não com quinquilharias, o que já estaria a contribuir para o aumento do preço dos cativos em África. Ao serem transportados de um modo arriscado e que implicava a morte de uma parte substancial da carga, os escravos chegavam ao Brasil ainda mais valiosos, não esquecendo que neste local o preço era determinado pela lei da oferta e da procura. É por este motivo que compreende os valores indicados por Arlindo Caldeira para as percentagens de lucro do tráfico- 5% a 10% no máximo.¹⁵⁵

Na sequência da questão do lucro do tráfico, surgiu a necessidade de perceber qual a quantidade de negros que se estima terem sido traficados durante os quatrocentos anos em que este negócio vigorou, dando especial atenção à centúria de seiscentos. O problema da quantificação do tráfico apresentou-se muito polémico e complexo, uma vez que já desde o início do século XX, com as estimativas de Noel Deer¹⁵⁶ e, algumas décadas mais tarde com Philip Curtin¹⁵⁷, Leslie Rout Jr.¹⁵⁸ e Joseph Inikori¹⁵⁹, cujos trabalhos estão longe de serem consensuais, o que deu início a um longo debate historiográfico que só pareceu acalmar com o aparecimento do

¹⁵⁴ HARVEY, 2012

¹⁵⁵ CALDEIRA, 2013, p. 155-157

¹⁵⁶ DEER, Noel- *The History of Sugar*. Londres, 1950

¹⁵⁷ CURTIN, Philip D.- *The Atlantic Slave Trade: a census*. Madison, 1969

¹⁵⁸ JR. ROUT, Leslie B.- *The african experience in spanish America: 1502 to the presente day*. Cambridge, 1973

¹⁵⁹ INIKORI, J. E.- *Measuring the Atlatic slave trade: an assessment of Curtin and Ansty*, *Journal of African History*, XVII, II, 1976

Transatlantic Slave Trade Database. Em Portugal, foi Edmundo Correia Lopes o pioneiro destes cálculos, com a diferença assinalável em relação aos outros nomes referidos, ao mostrar ter a consciência impressionante de que as estimativas não podem ser vistas como valores reais, mas sim como apenas uma mera possibilidade do real, até porque as fontes históricas existentes não o permitem. De qualquer modo, em média os historiadores estrangeiros apostam nos 12 207 014 para a quantidade de cativos importados na América e nos 13 759 285 para os escravos exportados de África, se considerada uma perda de 10% nas viagens ou nos 15 572 120, se se admitir uma perda média de 20% durante a travessia.¹⁶⁰

Sobre o TSTD importa pensar com grande cuidado, pois afinal está-se a criticar um dos mais conceituados projetos da historiografia atual, o qual tem um valor e potencial imenso, mas que, pelos motivos enumerados ao longo da tese, mostra necessitar de alguma reflexão.

Os problemas detetados foram de diversa ordem e de diferente importância, mas pareceu-me ser essencial explorá-los a todos detalhadamente, com recurso às quarenta e duas viagens selecionadas e às fontes que cada uma indicava. Pode ter parecido um exercício exaustivo e, admito, até maçador, mas sem elas jamais conseguiria provar as questões que levantei. Relembre-se o primeiro ponto apontado, o qua consistia na repetição sistemática dos números de escravos embarcados e desembarcados: num universo de 1061 viagens de bandeira portuguesa realizadas entre 1650 e 1720 quase 70% eram valores repetidos, como se pôde observar na tabela 3. Na altura coloquei várias hipóteses para tentar explicar estas repetições, desde ser possível que os números se repetissem na realidade para os escravos embarcados por causas da logística do carregamento nos portos africanos ou até que a cada tipologia naval correspondesse um valor estimado de cativos carregados. Tais conjeturas não se verificaram na documentação que o próprio TSTD aponta como sustento das suas viagens. Contudo, em relação aos escravos desembarcados a história era outra, uma vez que os desfechos das empresas são quase sempre imprevisíveis, mesmo se admitindo um valor médio de perdas.

¹⁶⁰ LOVEJOY, 1996, pp. 37-64

Outro problema encontrado diz respeito a doze viagens das quarenta e duas escolhidas, nas quais as fontes indicadas nem sequer falam de escravos, só contêm mesmo o nome do navio e do seu capitão. Isto pode levar-nos a pensar se existirão outras provas documentais que não são reveladas pela base de dados ou que os seus produtores tomam a liberdade de assumir que, mesmo que não haja provas claras disso, todos os navios que iam a África eram negreiros. Além destes dois problemas, há referir que em outros doze registos a documentação citada apenas expressa o desejo de realizar uma viagem de tráfico negreiro, mas não indica se a viagem chegou a acontecer nem em que circunstâncias. Por último, há outros dez registos sobre os quais, apesar de haver nas fontes informação que comprova a sua existência e o número de cativos que partiam da costa africana, não há dados sobre o sucesso ou insucesso da ventura nem sobre os negros que terão sobrevivido à travessia, ou seja, esse dados são uma mera estimativa e essa indicação devia constar na tabela que apresentam para cada viagem.

Para tentar compreender a origem destes problemas consultei o guia de consulta que o TSTD oferece no seu website, na qual os seus coordenadores procuraram explicar a metodologia que usaram para construir a base de dados.¹⁶¹ Em relação aos registos sobre os quais as fontes indicadas nem sequer falam de escravos, admitem que nem todas as viagens que atravessaram o Atlântico eram negreiras que, no final de seiscentos, o volume do tráfico ainda não seria suficiente para se afirmar que a maioria dos navios que faziam a travessia levassem escravos. Reconhecem ainda que muitas embarcações iriam à costa africana carregar ouro, marfim, madeiras ou especiarias e até mesmo levar tropas e armamento para os fortes que as nações europeias possuíam. Por outro lado, defendem que nos séculos XVII e XVIII seria muito raro que algum capitão levasse o seu navio do Brasil para África se não tivesse o propósito de comprar escravos, os que os levou a presumir que, na generalidade, mesmo que as fontes não o dissessem claramente, essas viagens foram de tráfico negreiro e, por isso, decidiram incluí-las *“no conjunto de dados, embora haja uma pequena possibilidade de que alguns desses navios tenham comercializado mercadorias na costa.”* Ainda que se mostrem confiantes com esta decisão (que deu origem aos

¹⁶¹ Visite-se a página <http://slavevoyages.org/voyage/understanding-db/methodology-1>

registos que se analisaram anteriormente) dizem *“manter um arquivo separado daquelas sobre as quais não temos tanta certeza.”*

Já sobre o número de escravos embarcados e desembarcados, dizem saber com certeza que em 26.216 viagens os navios tenham chegado com escravos, e em mais de 7 192 possam tê-lo feito também, sendo que em só em 18 269 registos as fontes fornecem o número real de escravos que sobreviveram à travessia. Para além disso, apenas 8 272 viagens contêm informações sobre o número de escravos embarcados em África, dentro das 29 095 que partiram com escravos. Sobram 12 819 viagens para quais não existe qualquer informação sobre o número de escravos que se teria

À pergunta que coloquei quando me deparei com as repetições sistemáticas dos números de cativos que partiam e chegavam- será que a cada tipologia naval corresponderia um valor estimado de cativos- a TSTD responde com um sim, justificando que servia para completar informação em falta. São apresentadas 155 combinações diferentes para obter uma estimativa da quantidade traficada: fazem-no através da relação armação/faixa de tempo, ou dos locais de carregamento em África ou até com recurso a treze tipologias de navios que seriam usadas neste comércio. Consideram também a categoria “armação desconhecida”. Por fim, chamam à atenção para o facto de que *“essas médias poderiam ter sido denominadas “móveis”, porque, à medida que adicionávamos dados ao banco de dados, as estatísticas relatadas eram recalculadas. E como o acréscimo do conjunto de dados deve continuar, os valores imputados variarão conforme novos dados forem sendo adicionados no futuro. Os usuários não devem, portanto, pressupor que os valores imputados atribuídos a um determinado tipo de navio são sempre os mesmos, nem que permanecerão os mesmos.”*¹⁶²

Para encerrar este assunto e, perante todas as dúvidas que surgiram com a análise efetuada, não posso deixar de perguntar como é que se deve olhar para os dados e estimativas do TSTD se tivermos em conta que muitas das viagens que apresentam não está provado que se tenham realizado e se grande parte das quantias indicadas são só estimativas. Somam-se todos os trabalhos dos investigadores que se

¹⁶² Visite-se a página <http://slavevoyages.org/voyage/understanding-db/methodology-15>

baseiam na TSTD para fazer estudos de natureza quantitativa do tráfico e sobre os quais se tem de questionar- continuam totalmente válidos ou necessitam de uma revisão urgente? Não tenho uma resposta absoluta, pois, como disse no capítulo dedicado a esta matéria, também me cruzei com registos riquíssimos e cuja informação se comprovava a 100% na documentação. Porém, a meu ver, as dúvidas são demasiadas para se passar ao lado do problema, mas veremos se a minha exposição irá dar alguns frutos.

A principal vertente desta investigação não era, porém, criticar a metodologia do TSTD, mas sim conhecer o navio negreiro e perceber a relação entre norma e prática no que concerne à arqueação destas embarcações. Verificou-se, desde o primeiro momento, que o problema do transporte de escravos no Atlântico ainda estava mal explorado, conquanto houvesse um grupo de historiadores que já tivesse produzido um importante conjunto de trabalhos de elevada qualidade sobre este tópico. Foi deles e das suas ideias que parti para a construção desta tese e dos quais destaco Filipe Alencastro, com a sua teoria do comércio bilateral em vez do tradicional comércio triangular, e Frédéric Mauro e Joseph Miller pelos dados que adiantaram acerca dos navios do tráfico, inclusive sobre a sua tonelagem e fisionomia e que permitiram conceber o navio negreiro ideal como uma embarcação de médio porte, linhas esguias e forma arredondada na frente.

A reflexão da arqueóloga Jane Webster foi igualmente fundamental, na medida que nos apresentou, baseada nos naufrágios estudados por outros arqueólogos marítimos, uma súmula das características gerais dos navios negreiros. Deste modo, aprendeu-se que, porque nenhum navio seria construído em exclusivo para este comércio, torna-se muito difícil distinguir um navio negreiro de outra embarcação mercante qualquer. Ainda assim, é muito provável que os navios negreiros tivessem algumas modificações temporárias que facilitavam o transporte de carga humana: grades abertas em vez de escotilhas fechadas ou as cobertas extra que se colocavam entre a primeira e segunda cobertas para ganhar mais espaço, por exemplo. Seria muito proveitoso que se encontrasse vários naufrágios de negreiros e se tentasse estudá-los, de modo a perceber se têm características distintivas em comum. A este respeito, aguarda-se com enorme expectativa os resultados da escavação do navio

português São José Paquete de África, encontrado no ano passado pela equipa do Slave Wrecks Project¹⁶³. Segundo o que adiantou a comunicação social¹⁶⁴, a investigação ainda está longe de estar concluída, mas sabe-se já que o naufrágio terá ocorrido em Dezembro de 1794, ao largo da Cidade do Cabo, na África do Sul, com 400/500 cativos moçambicanos a bordo, o que constitui uma situação inédita para a historiografia do tráfico.

Seguindo o desejo de entender o navio negreiro como um veículo que evoluiu tecnologicamente ao longo dos tempos, procurou-se encontrar estudos que avaliassem o desenvolvimento da tecnologia naval e a relacionassem com a eficiência económica do transporte marítimo. O estudo mais interessante com que me cruzei foi sem dúvida o de Douglass North, um gigante da História da Economia. É uma proposta arrojada e muito ambiciosa, que a ser possível de realizar traria novidade valiosíssimas para o entendimento da história do transporte marítimo de mercadorias. Porém, demasiado ambiciosa no meu ponto de vista- seria necessário que as fontes respondessem a todas as variáveis definidas por North de forma serial, para que os cálculos concebidos produzissem os resultados pretendidos.

Não sendo viável seguir o modelo proposto pelo economista americano, foquei-me na arqueação dos navios negreiros, um processo matemático de elevada complexidade, devido ao facto de não haver medidas padronizadas até ao século XIX, sendo o processo executado de forma empírica com recurso a instrumentos imprecisos e irregulares. De acordo com Leonor Freire Costa¹⁶⁵ e Francisco Contente Domingues¹⁶⁶, arquear um navio, isto é calcular a sua tonelagem, consiste em obter o volume útil de uma embarcação, termo que a partir de 1684 se passou a relacionar diretamente com o número de escravos.

Este ato normativo, um documento muito rico e que revela a enorme maturidade da produção legislativa do reinado de D. Pedro II, constituiu, como se viu, uma novidade à escala global. Foi a primeira vez que se procurou racionalizar o tráfico,

¹⁶³ <http://www.slavewrecksproject.org/>

¹⁶⁴ Veja-se a notícia publicada pelo jornal O Público, a 2 de Junho de 2015, no endereço <https://www.publico.pt/culturaipilon/noticia/arqueologos-descobrem-destrocos-de-navio-negreiro-portugues-na-africa-do-sul-1697688>

¹⁶⁵ COSTA, 2000, pp. 36-37

¹⁶⁶ DOMINGUES, 2004, pp. 67

de modo a resolver o problema da mortalidade durante a travessia atlântica, mas, acima de tudo, a garantir uma eficaz cobrança dos impostos aplicados sobre os cativos. É de facto fascinante ver que nenhum aspeto do tráfico foi esquecido pelos produtores da lei de 1684- há regras e sanções para os mais variados tipos de comportamento que prejudicassem o normal funcionamento deste comércio ou as finanças do Estado. Sobre este ponto da fiscalidade tenho uma visão muito concreta, reforçada pela ideia do conhecido esforço que os estados ibéricos empreenderam desde cedo sobre o tráfico negreiro, através de aparelhos fiscais que impunham impostos e concediam monopólios. Não há dúvida que o objetivo primordial do monarca português, pondo de parte as questões de consciência cristã ou humanitária, era burocratizar o tráfico, tornando mais difícil a fuga ao pagamento dos direitos de escravos. Tal como Jacob Von Kaveren defendia, a corrupção, que existia de forma muito clara no império português, era um sinal de fraqueza do estado fiscalizador e tinha de ser combatida com eficácia se se queria salvaguardar o tesouro público.¹⁶⁷ Penso que, através dos casos de corrupção listados, se esclareceu que a corrupção era um problema real e que depois da lei das arqueações a luta contra ela se intensificou.

Quanto aos efeitos da lei, conclui-se que não terão sido os ambicionados, pois continuou-se a carregar mais escravos do que aqueles que a tonelagem dos navios permitia e a desenvolver técnicas cada vez mais arrojadas para escapar à cobrança dos direitos. As notícias que chegam do Conselho Ultramarino não enganam: são muitos os casos de desrespeito da lei, fosse por se levar escravos não baptizados ou por se fazer alguns cativos passar por marinheiros ou até por outras mercadorias. A alimentação também continuou a ser descuidada, já que mantimentos implicam custos e tiram espaço que podia ser usado para carregar mais negros.

Por último queria só fazer um apontamento referente às categorias navais que foram identificadas através da bibliografia e do TSTD. Não foi possível encontrar dados suficientes sobre as características físicas dos tumbeiros, uma vez que as fontes não o permitiram. Não existem, em Portugal, registos satisfatórios sobre a tonelagem ou sobre o número de cativos que partiam de África e chegavam à América. Era

¹⁶⁷ KLAVEREN, 1969, pp. 140-160

importante ter-se visitado os arquivos brasileiros a este respeito, mas por questões logísticas não foi possível. Quem sabe não o farei no futuro.

De qualquer modo, conseguiu-se apanhar pequenas informações soltas, mas que conduziram à possibilidade de admitir três possíveis valores para a relação tonelagem-nº de escravos: para Arlindo Caldeira cada tonelada corresponderia a três adultos¹⁶⁸; segundo a lei das arqueações em cada duas toneladas caberiam sete ou cinco adultos, dependendo do navio, ou por tonelada admitir-se-ia cinco crianças¹⁶⁹; em último o valor do arqueador que mediu a curveta Diana faz corresponder cinco adultos a cada tonelada.¹⁷⁰

Para terminar a minha exposição, queria ainda fazer uma avaliação dos objetivos que foram cumpridos e os que ficaram por cumprir, tendo total consciência de que esta tese levantou algumas questões novas, mas que é apenas um primeiro passo numa caminhada que se prevê longa e difícil. Relembro aqui os três vetores definidos inicialmente e que constituem as metas deste projeto. O primeiro deles era o ângulo da legislação sobre a arqueação dos navios negreiros que se aliava ao segundo, referente aos casos jurídicos de fuga à norma e à tentativa de perceber como é que o carregamento era feito nos portos africanos. Penso que a estes pontos se respondeu, da forma mais completa e aprofundada possível. Ficou só por cumprir o terceiro objetivo, ainda que se tenha feito um esforço por sintetizar os pequenos apontamentos que iam surgindo na documentação. Pena foi não se ter conseguido fazer um trabalho serial de averiguação da tonelagem dos tumbeiros, exercício que, com toda a sinceridade, não acredito ser suscetível de sucesso.

¹⁶⁸ CALDEIRA, 2015, p. 118

¹⁶⁹ Lei de 18 de Março de 1684, pub. por SILVA, José Justino de Andrade e- Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1683-1700, fl. 49-52. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, 1859.

¹⁷⁰ AHU_CU_070, Cx. 5, Doc. 572

BIBLIOGRAFIA

- Alencastro, Luís Filipe (2000) - *O trato dos viventes- Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Editora Schwarz
- Bethencourt, Francisco; Curto, Diogo Ramada (2010) - *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70
- Caldeira, Arlindo (2013) - *Escravos e traficantes no Império português- O comércio negreiro português no Atlântico durante os Séculos XV a XIX*. Lisboa: A Esfera dos Livros
- Capela, José (1978) - *Escravidão: conceitos. A empresa de saque*. Porto: Afrontamento
- Carreira, António (1983) *Notas sobre o tráfico português de escravos*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa
- Chaunu, Pierre; Chaunu, Hugette (1955-60) - *Séville et l'Atlantique 1504-1650*, 9 vols. Paris: S.E.V.P.E.N
- Costa, Leonor Freire (2002) - *Naus e Galeões na ribeira de Lisboa: a construção naval no século XV para a rota do Cabo*. Lisboa: Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimientos Portugueses
- Domingues, Francisco Contente (2004) - *Os Navios do mar oceano- teoria e empiria na construção naval dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa
- Domingues, Francisco Contente (org.) (2012) - *História da Marinha Portuguesa: Navio, marinheiros e arte de navegar 1500-1668*. Lisboa: Academia da Marinha
- Esparteiro, António Marques (2001) *Dicionário Ilustrado de Marinha*. Lisboa: Clássica
- Falola, Toyin; Warnock, Amanda (2007) *Encyclopedia of the middle passage*. London: Greenwood Press
- Godinho, Vitorino Magalhães (1971) *Ensaio II: sobre a História de Portugal*. Lisboa: Sá da Costa
- Gorender, Jacob (1980) - *O Escravismo colonial*. São Paulo: Editora Ática
- Malhão Pereira, José Manuel (coord.) (2012) *História da Marinha Portuguesa: navios, marinheiros e arte de navegar 1669-1823*. Lisboa: Academia da Marinha

- Harvey, John Whitney (2012) - *Politics, commerce and colonization in Angola at the turn of the Eighteenth century*. Dissertação em História Moderna e dos Descobrimentos, FCSH-UNL, Lisboa
- Hawthorne, Walter (2010) - *From Africa to Brazil: culture, identity and the atlantic slave trade, 1600-1830*. Cambridge
- Lovejoy, Paul (1996) - *The volume of the Atlantic slave trade: a synthesis*, in Manning, Patrick (dir). *Slave Trades, 1500-1800: globalization of forced labour*, Aldershot: Variorum
- Klaveren, Jacob Von (1969) - *Mercantilism, Fiscalism and Corruption* in Coleman, D.C. (org). *Revisions in Mercantilism*. Londres: Methuen pp.
- Klein, Herbert (2002) - *O comércio atlântico de escravos: quatro séculos de comércio esclavagista*. Lisboa: Replicação
- Klein, Herbert; Engerman, Stanley L.; Haines, Robin; Shlomowitz, Ralph (2001) - *Transoceanic Mortality: The Slave Trade in Comparative Perspective* in *The William and Mary Quarterly Third Series*, Vol. 58, No. 1, *New Perspectives on the Transatlantic Slave Trade*, pp. 93-118. Williamsburg: Omohundro Institute of Early American History and Culture
- Leitão, Humberto; Lopes, Vicente (1974) - *Dicionário de linguagem de marinha antiga e actual*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos
- Lopes, Edmundo Correia (1944) - *A Escravatura: subsídios para a sua história*. Lisboa: Agência Geral das Colónias, Divisão de Publicações e Biblioteca
- Mauro, Frédéric (1997) - *Portugal, o Atlântico e o Brasil (1570-1670)*. Lisboa: Estampa
- Medina, João; Henriques, Isabel Castro (1990) - *A rota dos escravos de Angola e a rede de comércio negreiro*. Lisboa: CEGIA
- Miller, Joseph (1988) - *Way of death- Merchant capitalismo and the angolan slave trade (1730-1830)*. Wisconsin: Wisconsin University Press
- Miller, Joseph (1981) *Mortality in the Atlantic Slave Trade: Statistical Evidence on Causality*. In *The Journal of Interdisciplinary History*. Massachusetts: The MIT Press. Vol. 11, No. 3, pp. 385-423.
- Moura, Carlos Francisco (2004) - *O cálculo da arqueação de naus segundo o piloto Tomé Cano (1611)*, in Revista Comunidades de Língua Portuguesa, nº18. São Paulo: Centro de Estudos Americanos Fernando Pessoa, pp. 12-18

- North, Douglass C. (1968) - *Sources of productivity change in ocean shipping, 1600-1850* in *Journal of Political Economy*. Chicago: The University of Chicago Press, Vol. 76, Nº 5, pp. 953-970
- Pimentel, Maria do Rosário (2000) *Aspetos do quotidiano no transporte de escravos no século XVIII do sertão africano à costa americana* in *Anais De História De Além-Mar*. Lisboa: Centro De História De Além-Mar, Vol. I, pp. 233-244
- Rediker, Marcus (2007) *The Slave Ship- a human history*. Nova Iorque: Penguin Books
- Rodrigues, Jaime (2005) - *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005
- _____ (2009) - *Dossiê Tráfico Negreiro: nos porões da história moderna*. *História Viva*, nº 66, abr., pp. 40-46
- Santos, Maciel Morais (2004) *O preço dos escravos no tráfico atlântico: hipóteses de explicação* in *Africana Studia: revista internacional de estudos africanos*. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras. Centro de Estudos Africanos, nº 7, p. 163-181
- Thornton, John (2006) - *Africa and africans in the making of the Atlantic World, 1400-1800*. Cambridge: Cambridge University Press
- Torrão, Maria Manuel Ferraz (2002) *Separata Formas de participação dos portugueses no comércio de escravos com as Índias de Castela: abastecimento e transporte*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical
- UNESCO (1979) - *O tráfico de escravos negros, sécs. XV-XIX: documentos de trabalho e relatório da reunião de peritos organizados pela UNESCO*. Lisboa: Edições 70
- Vilar, Enriqueta Vila (1974) - *Algunos datos sobre la navegacion y los navios negreros en el siglo XVII* in *Historiografia y Bibliografia americanistas*, Vol. 17, Nº 3, pp. 219-32
- Webster, Jane (2008) - *Slave ships and maritime archaeology: an overview* in *International Journal of Historical Archaeology*, Berlim: Springer, Vol. 12, Nº 1.

FONTES

Do Arquivo Histórico Ultramarino (AHU):

Angola

- AHU_CU_001, Cx. 5, doc. 491 (27 de Junho de 1651)
- AHU_CU_001_Cx. 5, doc. 550 (14 de Janeiro de 1654)
- AHU_CU_001_Cx. 5, doc. 595 (16 de Junho de 1655)
- AHU_CU_001, Cx. 6, doc. 686: (22 de Janeiro de 1657)
- AHU_CU_001, CX. 8, doc. 999 (28 de Maio de 1665)
- AHU_CU_001, Cx. 13, doc. 1581 (17 de Janeiro de 1685)
- AHU_CU_001, Cx. 14, doc. 1616 (1686)
- AHU_CU_001, Cx. 15, doc. 1686: (20 de Abril de 1690)
- AHU_CU_001, Cx. 15, doc. 1745 (29 de Janeiro de 1693)
- AHU_CU_001, Cx. 15, doc. 1755 (13 de Março de 1693)
- AHU_CU_001, Cx. 16, doc. 1786 (20 de Novembro de 1694)
- AHU_CU_001, Cx. 16, doc. 1789 (27 de Novembro de 1694)
- AHU_CU_001, Cx. 16, doc. 1791 (23 de Dezembro de 1694)
- AHU_CU_001, Cx. 16, doc. 1799 (29 de Janeiro 1695)
- AHU_CU_001, Cx. 16, doc. 1810 (18 Novembro de 1695)
- AHU_CU_001, Cx. 16, doc. 1826 (21 de Março de 1696)
- AHU_CU_001, Cx. 16, doc. 1835 (1 de Fevereiro de 1697)
- AHU_CU_001, Cx. 16, doc. 1845 (23 de Agosto de 1697)
- AHU_CU_001, Cx. 20, doc. 2069 (26 de Setembro de 1711)
- AHU_CU_001, Cx. 20, doc. 2098 (25 de Setembro de 1715)
- AHU_CU_001, Cx. 22, doc. 2296 (9 de Março de 1723)

Cabo Verde

- AHU-CU_024, Cx. 3, doc. 237: 30 de Junho de 1652
- AHU_CU_024, Cx. 3, doc. 240 (6 de Agosto de 1652)

- AHU_CU_024, Cx. 4, doc. 277 (8 de Julho de 1665)
- AHU_CU_024, Cx. 5, doc. 395 (19 de Fevereiro de 1665)
- AHU_CU_024, Cx. 8, doc. 674 (2 de Dezembro de 1692)
- AHU_CU_024, Cx. 8, doc. 685 (19 de Dezembro de 1693)
- AHU_CU_024, Cx. 9, doc. 764 (20 de Fevereiro de 1699)

Guiné

- AHU_CU_049, Cx. 2, doc. 147 (29 de Novembro de 1681)
- AHU_CU_049, Cx4, doc. 314 (8 de Fevereiro de 1719)

São Tomé e Príncipe

- AHU_CU_070, Cx. 3, doc. 310 (10 de Outubro de 1680)
- AHU_CU_070, Cx. 3, doc. 311 (26 de Janeiro de 1681)
- AHU_CU_070, Cx. 3, doc. 339 (28 de Outubro de 1686)
- AHU_CU_070, Cx. 3, doc. 340 (9 de Dezembro de 1686)
- AHU_CU_070, Cx. 3, doc. 364 (27 de Novembro de 1691)
- AHU_CU_070, Cx. 4, doc. 367 (11 de Março de 1692)
- AHU_CU_070, Cx. 4, doc. 374 (17 de Agosto de 1693)
- AHU_CU_070, Cx. 4, doc. 394 (23 de Dezembro de 1697)
- AHU_CU_070, Cx. 4, doc. 416 (22 de Dezembro de 1699)
- AHU_CU_070, Cx. 4, doc. 424 (24 de Julho de 1703)
- AHU_CU_070, Cx. 4, doc. 469 (30 de Março de 1715)
- AHU_CU_070, Cx. 5, doc. 497 (7 de Fevereiro de 1720)
- AHU_CU_070, Cx. 5, doc. 498 (15 de Fevereiro de 1720)
- AHU_CU_070, Cx. 5, doc. 502 (23 de Dezembro de 1720)
- AHU_CU_070, Cx. 5, doc. 572 (22 de Agosto de 1726)
- AHU_CU_070, Cx. 6, doc. 630 (25 de Maio de 1731)

Baía

- AHU_CU_005, Cx. 15, doc. 1343 (30 de Agosto de 1722)
- AHU_CU_005, Cx. 19, doc. 1673 (16 de Abril de 1724)

- AHU_CU_005, Cx. 31, doc. 2836 (5 de Janeiro de 1728)

Maranhão

- AHU_CU_009, Cx. 8, doc. 869 (16 de Novembro de 1693)
- AHU_CU_009, Cx. 9, doc. 965 (28 de Abril de 1698)
- AHU_CU_009, Cx. 10, doc. 1077 (4 de Setembro de 1705)
- AHU_CU_009, Cx. 12, doc. 1247 (10 de Junho de 1720)

Paraíba

- AHU_CU_014, Cx. 3, doc. 186 (25 de Janeiro de 1694)
- AHU_CU_014, Cx. 7, doc. 558 (23 de Outubro de 1728)

Pernambuco

- AHU_CU_015, Cx. 20, doc. 1892: 11 de Setembro de 1702

Rio de Janeiro

- AHU_CU_017, Cx. 4, doc. 331 (27 de Novembro de 1662)

Rio de Janeiro CA

- AHU_CU_017-01, Cx. 4, doc. 957 (6 de Setembro de 1663)
- AHU_CU_017-01, Cx. 6, doc. 1112 (1 de Julho de 1670)
- AHU_CU_017-01, Cx. 7, doc. 1367 (28 de Janeiro de 1679)
- AHU_CU_017-01, Cx. 13, doc. 2687 (10 de Setembro de 1703)

Consultas Mistas

- AHU_CU_CONSULTAS MISTAS, Códice 16, fl. 127 (12 de Agosto de 1664)
- AHU_CU_CONSULTAS MISTAS, Códice 17, fl. 6 (23 de Outubro de 1671)

Do Archivo General de Índias (AGI)

- ES.41901.AGI/10.14.8.22//CONTRATACION,2896, nº 15, ramo 4

Publicadas no IUS LUSITANIAE

- Alvará de 23 de Setembro de 1664, pub. por: SILVA, José Justino de Andrade e- Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa, 2ª série, Livro 1641-1683, fl. 297. Lisboa: Imprensa de F. X. de Souza, 1857, Disponível em http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=102&id_obra=63&pagina=838
- Lei de 18 de Março de 1684, pub. por SILVA, José Justino de Andrade e- Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1683-1700, fl. 49-52. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, 1859. Disponível em www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=103&id_obra=63&pagina=49
- Asiento de 12 de Julho de 1696, pub. por: SILVA, José Justino de Andrade e- Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1683-1700, fl. 1251-1267. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, 1859. Disponível em www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=103&id_obra=63&pagina=1251
- Tratado de 18 de Junho de 1701, pub. por: SILVA, José Justino de Andrade e- Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1701, fl. 22-24. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, s.d.. Disponível em www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/verlivro.php?id_parte=104&id_obra=63&pagina=22