

# Tráfico Negroiro

Por Cristiano Rodrigo Catarin.

Neste expediente pretendemos demonstrar, de maneira sucinta, a "delicada" condição do transporte de escravos no "auge" do tráfico negroiro realizado principalmente pelos portugueses nos séculos XVI e XVII. Para tanto, contaremos com uma extraordinária participação de José Gonçalves Salvador, um estudioso dedicado ao assunto. Sua obra "Os Magnatas do Tráfico Negroiro" nos fornece a base para elaboração deste humilde trabalho.

Como era feita a divisão dos escravos dentro dos navios? Havia tratamento diferenciado para mulheres, homens e crianças, tratamento no sentido de lugares de acomodação?

Neste último dia 13 de maio de 2004 "celebra-se" a "data oficial" da abolição dos escravos, por meio da Lei Áurea, na ocasião, assinada pela Princesa Isabel. Infelizmente podemos afirmar que a escravidão continua presente em nossos dias, mesmo se tratando de século XXI.

Voltando ao nosso artigo, é interessante saber que muitas das embarcações que transportaram escravos advindos da Guiné (África), serviram, em ocasiões anteriores, para transportar produtos da Índia, pois não podemos deixar de lado a forte cobiça dos portugueses pelas riquezas das especiarias que havia naquela região. Esta situação revela duas informações: 1) a de que estes navios já não contava com um estado de conservação regular a ponto de oferecer a todos os tripulantes algum tipo de segurança durante as longas viagens; 2) a de que Portugal não reunia condições financeiras suficientes para empregar na aquisição de navios novos e mais bem equipados. Estas embarcações já haviam enfrentado longas viagens em busca das riquezas indianas.

É inegável apontarmos os significativos avanços da ciência náutica proferido principalmente pelos portugueses. O autor menciona que este avanço remonta há tempos longínquos, passando pelo el – rei D. Dinis (1261–1325), depois com D. João II com o desenvolvimento das naus que se sobressaíram em comparação as embarcações da época, inclusive da utilizada por Vasco da Gama quando cruzara o Cabo da Boa Esperança.

O que percebemos também, é o ligeiro aumento na ousadia das embarcações, sempre com objetivo de aumentar em tamanho, conseqüentemente em capacidade de carga. D. João III foi o mais ousado com embarcações de até 800 toneladas. Por outro lado, estes avanço e esta coragem, revela um ponto negativo, pois devido ao aumento do tamanho dos navios vêm junto a dificuldade de controlá-los em curso, há também perda de velocidade, pois o peso aumenta consideravelmente.

Com os reis Felipes a ousadia continuou com a ambição de negócios cada vez mais lucrativos. As embarcações eram fabricadas com materiais questionáveis eram fabricadas com materiais de qualidade inferior, o mesmo ocorria com relação a manutenção destas embarcações. Após inúmeras viagens para realização do comércio com as Índias, estas mesmas embarcações serviriam para transportar escravos com destino ao Novo Mundo.

O cristão - novo Duarte Gomes Solis, uma pessoa experiente com tratos comerciais, além de um eximo viajante dá a sugestão de remodelar as construções náuticas, criticando os grandes navios dizendo que estas refletiam nada mais do que a enorme cobiça dos portugueses, com embarcações mau construídas, longe de atingir os objetivos lusos. No entanto, esta ideia ia de encontro aos interesses dos mercadores portugueses.

Em 1630 podemos observar embarcações com menor capacidade, alguns realmente aceitaram tal sugestão de Sois. Mas a crise marítima estava por se apresentar. Em 1640, sob governo de el - rei D. João IV o poderio naval português adentrava em profundo declínio, advindos, em grande parte, de naufrágios constantes.

Com a Companhia Geral do Comércio do Brasil a coroa portuguesa percebeu que precisava enviar escravos em grande quantidade ao Brasil. A solução era sobrecarregar os navios já em uso, que em sua grande maioria eram de baixa capacidade.

Padre Antônio Vieira sugere a compra de navios nas Províncias Unidas. Portugal não tinha recursos para este feito, entretanto, por meio de Nunes da Costa efetuou-se parte de uma encomenda de novos navios. Em 15 de março de 1648 um alvará foi elaborado para ordenar a compra de navios somente com a capacidade mínima de 350.

De acordo com o autor, no início do transporte de escravos para o Novo Mundo, eram utilizadas vários tipos de embarcações, desde charruas à caravelas, com arqueações também variáveis de 100 à 1000 toneladas. Entretanto, com o passar do tempo, o tráfico foi empregado embarcações mais específicas. Passando de naus de apenas uma cobertura (neste caso os escravos eram transportados nos porões dos navios), para naus de 3 coberturas permitindo uma distribuição dos escravos por categoria (homens, adultos, crianças, mulheres e grávidas). Isto ocorreu a partir do século XVII, como podemos ver o relato:

"os grandes veleiros da época passaram a alojar homens, mulheres e crianças em distintos patamares. Assim, na secção inferior do navio, ficavam os moleques, os rapazes e os

machos adultos; no repartimento intermediário, as mulheres, e no superior, em divisões apartadas, as grávidas e as crianças menores. Os espaços restantes, anexos aos costados da proa e da popa, eram reservados exclusivamente para as sentinas e para as utilidades, respectivamente. Guardas, em todos os casos, vigiavam durante a noite, impondo a disciplina. Sabe-se igualmente, que os cativos viajavam assentados em filas paralelas, de uma à outra extremidade de cada cobertura, cabeça sobre o colo dos que os seguiam imediatamente. É a isso portanto, que certos missivistas aludem ao afirmarem que os negros navegavam amontoados uns por cima dos outros".

Diante disto, houve uma preocupação da coroa portuguesa com as condições dos escravos a bordo dos navios. Podemos checar isto nos Regimentos da Fazenda Real, como vemos: "...sempre se registraram disposições eivadas de bons propósitos na legislação portuguesa sobre o elemento servil."

No Regimento de El-rei D. Manuel, dado ao feitor de São Tomé, em fevereiro de 1519, constata-se essa finalidade. Eram-lhe ordenadas, entre as demais atribuições, visitar amiúde as fazendas onde os escravos se encontravam alojados até aos embarques (para verdes e proverdes sobre a cura dos ditos escravos e mantimentos). Proibia embarcar os que estivessem doentes, até que fossem curados; mandava dar-lhes cama a bordo, debaixo da cobertura (para virem bem guardados do frio e chuva), (bem providos de inhames, azeite de palma, carço, banana e alguma malagueta).

O tratamento, segundo o autor, não era muito distante de outros tripulantes que não eram escravos, principalmente em relação a alimentação e as condições de higiene. Tudo era controlado, dosado, dividido. O maior problema está em saber se as determinações apresentadas por regimentos eram efetivamente empregadas e respeitadas. A ambição e a ganância dos traficantes ultrapassaram muitos desses segmentos, carregando navios com a o numero de "peças" dobrado de sua capacidade. Muitas foram as perdas de escravos em meio à longas viagens, havia falta de água, falta de alimento, falta de espaço para locomoção, etc.

Em 23 de setembro de 1664 uma Provisão foi redigida ao governador e ao provedor da Fazenda com intuito de sanar os problemas do transporte de escravos, conforme relato a seguir:

"...foram ter particular cuidado e vigilância no despacho dos ditos navios, para que nenhum possa sair do porto da Cidade de S. Paulo, sem levar, para cada cem peças, vinte e cinco pipas de água, bem condicionadas e arqueadas, e que nenhum leve mais peças do que seu porte pode levar, para que os ditos escravos possam ir à sua vontade, e não haver tanta mortandade neles."

Esta foi a primeira de muitas outras manifestações oficiais para tentar equacionar tal problema. Relatos de 1610 em informa que muitos navios de particulares foram beneficiados com o tráfico de escravos, utilizando-se navios sem qualquer preparo para este tipo de transporte dos infelizes cativos. "... em 1591 Domingos de Abreu de Brito que os trezentos, quatrocentos ou quinhentos dos conduzidos ao Brasil em cada nau ou caravela (são de muitos donos)."

## **Monopólio - a relação dos rendeiros com o governo luso**

O governo junto com os contratadores, firmavam contratos para realização do tráfico negreiro, estipulando condições mínimas a serem seguidas para o transporte das "peças", também com referência a quantidade de cabeças em comparação a capacidade das embarcações.

O domínio do tráfico de escravos estava com os cristãos-novos. É importante reforçar, como diz o autor, que as leis estabelecida por regimentos da Fazenda Real e as provisões oficiais, todas estas medidas eram respeitadas de acordo com as necessidades de "peças" em determinadas regiões, junto da expectativa de lucratividade dos mercadores. Os escravos que abasteciam o Brasil eram controlados de acordo com a necessidade, com a demanda. Diante de enorme necessidade os navios eram abastecidos com o dobro de sua capacidade real. Para eles não importava se morressem alguns dos escravos, isto era até algo normal, mas se as perdas fossem superiores a 30% os pensamentos eram outros.

## **Escravos a Caminho do Brasil**

Companhia das Índias Ocidentais, esta era a detentora do tráfico de negros para o Brasil. As condições do transporte de escravos advindos da África para o nordeste brasileiro não eram diferentes as já reveladas neste expediente. Como diz o professor Gonçalves de Melo: "o mau alojamento, a falta de espaço suficiente para se moverem, o descuido pelos mais banais princípios de higiene eram comuns nos navios flamengos usados no tráfico".

Em tempo, podemos dizer que o assunto é mais grave, pois sabemos que depois deste triste e sofrido episódio das longas viagens que estes tristes nativos tinham de enfrentar, havia ainda o árduo

cotidiano do trabalho escravo já em terra firme. Os escravos eram açoitados constantemente.

O autor, por outro lado, relata o relacionamento dos senhores de engenho com as belas mulheres negras, relações que muitas vezes resultavam em filhos de patrões com escravas. O autor também fala da participação efetiva dos negros em comemorações festivas dos brancos, revelando um interessante relacionamento, mas este assunto é algo para ver em outra oportunidade.

Ouro, marfim, escravos, tudo junto sendo carregado numa mesma embarcação. As cargas abusivas eram "justificadas" de várias maneiras, como podemos ver:

"Ora sucedia o atraso dos navios na viagem até aos poros africanos, enquanto os negros aguardavam os embarques nos mesmos durante semanas; ora se pretendia reparar os eventuais prejuízos dobrando o número de "peças"; ora os acontecimentos das Índias e Brasil demandavam a urgente suplementação de escravos."

Em 1645 a carência de "peças" era evidente na América. Navios chegavam a carregar mais de 1000 numa só viagem. Em alguns casos a mortandade atingia 50%.

Contudo, o autor chama atenção para a questão das condições à bordo, não somente com relação ao transporte de escravos (no que diz respeito ao excesso do número de "peças"), para José Gonçalves isto não era um "privilégio" somente do tráfico, mas sim, de outras viagens de negócios, pois o custo envolvido em cada viagem era elevadíssimo, portanto, quanto mais poderiam carregar, melhor seria e mais se poderia economizar.

Outro ponto interessante que o autor ressalta é com referência a causa das mortes à bordo, dizendo que nem sempre as mortes resultariam de má alimentação, de falta de água, de espaço suficiente, etc..., mas também de doenças adquiridas antes mesmo da viagem, doenças que se desenvolviam durante a viagem, visto que cada viagem durava em média 45 dias.

Narra Frei Dionísio o que se passou no navio em que viajava rumo à Bahia. Por motivo de uma calmaria, os alimentos foram consumidos. A água tornou-se o substituto natural. E não obstante os cinquenta dias de viagem, só morreram 33 dos 650 que iam a bordo. Conta, outrossim, a propósito, certo documento de 1663 que determinado navio arribou ao Rio de Janeiro após quatro meses de extenuante viagem desde a Mina e Buenos Aires até a Guanabara. A penúria chegou a extremos, de sorte que apenas 135 escravos chegaram com vida. Mas, também, nesse caso, foram diversos os contratempos. Apenas o exame criterioso dos fatores ligados aos escravos e aos transportes poderá determinar as (causas mortis) sucedidas a bordo, ao invés de atribuir tudo a castigos, escassez de alimentos, más acomodações, falta de ventilação, etc. outro problema que se levanta por fim diz respeito ao total de escravos retirados da África negra e quantos chegaram aos portos do destino, porque, na verdade, ambas as coisas diferem entre si. Os que saíram foram em número bem maior do que os desembarcados.

A questão do transporte de escravos certamente não deixa dúvidas de que ocorrera de maneira deplorável. As condições eram alteradas de acordo com a ambição de mercadores, de contratadores, acompanhado pela busca do lucro imediato e constante destes mesmos mercadores, contratadores, enfim, de todos os traficantes. Pois o tráfico negreiro foi acima de tudo, um negócio extremamente lucrativo. Isto ilustra melhor a ganância de querer enviar, carregar o maior número de "peças" numa única embarcação.

#### Referência Bibliográfica:

SALVADOR, José Gonçalves - Os Magnatas do Tráfico Nегreiro, Ed. Pioneira/Edusp - 1981, SP.

Disponível em: <http://www.historianet.com.br/conteudo/default.aspx?codigo=619>