

# LEI DAS ARQUEAÇÕES DE 1684: POR UMA NOVA INTERPRETAÇÃO

---

**RESUMO:** Neste artigo propõe-se uma nova maneira de interpretar a “lei das arqueações de 1684”. Acredita-se que sua elaboração esteve imbricada numa série de acontecimentos consequentes ao fim da União-Ibérica, ou seja, mostra-se o processo de sua elaboração. Dessa forma, ao se seguir esse viés, a pesquisa entra em conflito com as interpretações da lei de 1684, cujo foco principal foi ponderar o caráter humanitário do Estado Português, na medida em que a lei procurou proteger os escravos durante o seu transporte marítimo. Ao se propor uma nova forma de abordá-la não se nega que ela surgiu para proteger os escravos, o que se questiona são os porquês do interesse em proteger os negros no tráfico, sobretudo em 1684. Assim, a pesquisa transcende a análise de uma lei sobre o tráfico negreiro e cria ferramentas para se compreender a maneira que o Estado lusitano pensava a escravidão naquele contexto.

**Palavras-chave.** Lei das arqueações; tráfico de escravos e açúcar

## INTRODUÇÃO.

Este artigo tem por finalidade analisar uma lei portuguesa relativa ao tráfico de escravos africanos, considerando a discussão historiográfica sobre os motivos que levaram à sua elaboração. A lei é de 1684 e passou a ser denominada, *a posteriori*, de “lei das arqueações” \*

\*\*

Metodologicamente, dividimos em três partes o texto. Primeiro, expusemos os aspectos gerais da lei, apenas no que se refere ao seu texto, isto é, fizemos um breve resumo para, somente após na segunda parte, mostrarmos como a historiografia comumente a aborda. Por fim, em caráter conclusivo, mostramos a nossa visão.

A lei das arqueações de 1684 foi o principal instrumento regulador do tráfico de escravos do século XVII. Sua função foi tentar controlar as ações dos traficantes de escravos em relação à forma violenta com que tratavam seus cativos durante o transporte marítimo. Em conclusão, a Coroa portuguesa procurou diminuir a mortalidade a bordo dos navios, que era altíssima, mesmo para os padrões da época. A problemática do presente artigo entra na questão do por

---

\* Essa lei vem sendo estudada desde o período de nossa graduação. Neste período de amadurecimento e estudo da lei surgiu a ideia de continuar num projeto de Dissertação de Mestrado o que deu certo. Durante a graduação, no ano de 2010, fomos financiados pela FAPESP, e isso nos ajudou bastante, seja na escrita deste artigo, seja na elaboração do projeto de Mestrado.

\*\* Esta lei se encontra nos DHBN. V. LXXIX. Livro 1º de regimentos, 1653 – 1684. Pp. 379.

quê a lei ter sido elaborada em 1684 e não em outra data. Quais seriam as intenções da Coroa Portuguesa com a sua elaboração?

### **A LEI DAS ARQUEAÇÕES DE 1684**

Em relação à nomenclatura da lei, “lei das arqueações”, se sabe apenas que não partiu dos legisladores reais, não do texto enviado às colônias, sem título, como todas as leis da época. Assim, podemos afirmar que sua denominação tal qual a concebemos hoje foi criada após a sua formulação. No entanto, sua denominação ou apelido, resume bem sua finalidade; isto é, a lei de 1684 passou a determinar as formas pelas quais os funcionários reais, que se encontravam em serviço nas colônias que faziam o tráfico (na América e na África), deveriam arquear os tumbeiros portugueses. Em outras palavras, ela delimitou maneira que os funcionários da Coroa executariam suas funções em relação ao tráfico negreiro.

Arqueação é um termo técnico da navegação que se refere à medida tonelagem/carga dos navios. No caso aqui específico, a arqueação se fazia da seguinte forma: havia arcos de ferro que tinham a função de nortear a aferição que os funcionários reais faziam nos navios negreiros. O ferro, segundo a lei, tinha que ser necessariamente da Coroa, supomos que fosse para evitar diferentes pesos que o levaria ao descaminho das peças.

As arqueações dos navios a partir de 1684 deveriam ser feitas em todos os portos envolvidos no tráfico de escravos, tanto na ida quanto na volta da viagem. Os funcionários deveriam anotar todo o processo, no embarque e desembarque. Havia um livro que acompanhava o navio no qual as anotações eram conferidas nos referidos portos. Dessa forma, funcionava a rede que passou a controlar o movimento dos traficantes de escravos. O controle do tráfico por meio do Estado português era algo que começou a se tornar latente no início do século XVII (SALVADOR, 1981, p. 101). O que apontamos como inovação não é como se faziam as cobranças acerca do que a Coroa determinava em relação ao tráfico, mas o que se passou a exigir em 1684, ou seja, as várias formas de se diminuir a violência no trato marítimo... “*mas apertados com que vem sucede maltrataram-se de maneira que morrendo muitos chegam infalivelmente lastimosos os que ficam vivos*” (trecho da lei).

As principais imposições da Coroa expostas na lei de 1684 se referem à alimentação e à quantidade determinada de peças da Índia no navio. Havia outros aspectos que a lei aludia,

como por exemplo, que se deveria ter um padre a bordo dos navios. Uma série de aspectos nos quais a Coroa buscava minimizar a violência a bordo dos navios com a finalidade de diminuir a violência e a mortalidade no tráfico.

Assim sendo, a partir daquela data, não se poderiam superlotar os navios. Para isso estabeleceu-se um padrão: os navios com portinholas deveriam carregar, no máximo, sete cabeças a cada duas toneladas; os sem portinholas, apenas cinco cabeças cada, também, duas toneladas; as crianças deveriam ser levadas cinco a cada tonelada na parte superior. Essa medida se embasava na falta de movimentação com que os negros vinham na viagem, e que lhes faltavam a “*viração necessária*”, o que os combaliam fisicamente, e isso não era nada interessante à Coroa. Por ora, no entanto, apenas cabe-nos indagar sobre os porquês da preocupação da Coroa portuguesa com a violência do tráfico. Por que em 1684 e não antes?

## **HISTORIOGRAFIA**

No que se refere à historiografia que, de alguma forma, tratou da lei das arqueações de 1684, acreditamos que, propomos uma nova abordagem. A diferença principal, e essencial, é que a analisamos o tema a partir de um longo processo. Buscamos demonstrar que o processo de sua elaboração esteve submerso num contexto bastante amplo, não apenas ligado ao tráfico de escravos, mas, por uma série de fatores bastante complexos e duradouros que vão além do que até hoje a entenderam. Para se entender a lei das arqueações, propomos que se deve compreender a conjuntura histórica da segunda metade do século XVII de Portugal e suas colônias. Pois, a lei visava cercar os tratamentos violentos que os traficantes de escravos comumente realizavam o trato. Assim cabe a indagação sobre os porquês de o Estado português ter elaborado essa lei naquele contexto e não em outro. Os historiadores não seguiram por esse viés, indo por outro caminho, chegaram a conclusões divergentes das quais apontamos.

O trecho da lei que os historiadores mais fizeram referência é o qual se alude aos dias de viagens que se demoravam a atravessar o Atlântico, “*a viagem marítima de Luanda ao Recife durava, em média, trinta e cinco dias; à Bahia quarenta dias. E ao Rio de Janeiro dois meses.*” (BOXER, 1973, p. 244). Outros autores seguiram o mesmo caminho (VIANNA FILHO, 1976, p. 244); (PIMENTEL, 1999, p. 15).

Recentemente, Cavalcanti (2005, p. 19) fez um bom resumo da lei, considerando todos os seus aspectos. Sua intenção foi mostrar que a lei das arqueações de 1684 foi um “*marco regulador do comércio negreiro – também em benefício da vida dos escravos durante a viagem da África para outros portos e do aumento da quantidade dos que chegariam vivos e com saúde (...)*” (2005, p. 19).

O autor resume capítulo por capítulo da lei sem, no entanto, problematizá-la; isto é, não se questiona sobre os motivos desta lei ter sido elaborada naquele contexto e não em outro, antes ou depois. No que se refere aos autores acima citados que aludem aos dias de viagens (menos Vianna Filho), questionaram a lei de outra forma. Mesmo porque, Vianna Filho, não tinha a intenção de questioná-la de outra maneira, seu objeto era outro. Não obstante, a Cavalcanti seria possível e cabível questionar os porquês do surgimento da lei, já que a resumiu detalhadamente.

No tocante aos dias de viagens que a lei faz referência, acreditamos que foi seguida, já que, segundo os relatórios, os navios não ultrapassavam os dias de viagem determinados. E se não o era de quando em vez, não se constituía uma das principais preocupações da Coroa, pois, os interessados na rapidez da viagem eram os próprios traficantes, na medida em que isso lhes significava uma grande economia. Morreriam menos negros. Comeriam menos. Chegariam menos doentes, o que aumentava o seu preço. Ou seja, uma grande porcentagem de lucros. Um grande fator que se deve levar em consideração é que se a viagem era bastante perigosa para os escravos, não muito menos para os tripulantes, na medida em que se alimentavam e bebiam dos mesmos suprimentos que os negros, respiravam do mesmo oxigênio que eles. Ademais, as epidemias de doenças abordo eram constantes. Assim, a referência que a lei faz aos dias de viagem entre os continentes é com a intenção de que os funcionários reais, responsáveis pela arqueação dos navios, pudessem ter uma base, para que se computasse a água e a alimentação da embarcação para que não faltassem durante a viagem.

Maria do Rosário Pimentel, tratou a lei das arqueações também como um marco precursor de outras leis que visavam regular o tráfico de escravos. Sua intenção foi mostrar que os motivos pelos quais o Estado português a elaborou a lei, foram devidos às formas lastimosas com que os escravos chegavam ao litoral americano para serem vendidos. Dessa maneira, o Estado limitou a carga dos escravos à dimensão de cada navio e calculou os alimentos em função da arqueação das naus e dos dias de viagens (1999, p. 15). Segundo ela a lei não foi seguida, não

especifica em que termos, apenas deixa claro que os traficantes eram assaz ambiciosos e não se deixaram controlar por uma lei. “*A lei, porém, nada veio remediar, levando a ambição à degradação da inspeção judicial. Oliveira Mendes, em 1793, dizia que dela se abusava inteiramente.*” (1999, p. 17). Estes são aspectos bastante aceitos pela historiografia, sobre a deficiência do esqueleto colonial português no tocante a imposição de suas leis, isto é, o Estado português tinha bastante dificuldade para fazer com que algumas de suas leis fossem seguidas. Muitas vezes isso acontecia porque tais leis eram contrárias aos interesses de alguns colonos, que eram bastante poderosos.

Certamente a lei das arqueações não foi seguida. Não obstante, acreditamos que um dos principais fatores para que isso tenha acontecido, foi porque anos após o Estado português ter elaborado a lei, se descobriu ouro em Minas Gerais, o que mudou a forma de se conceber a colônia. Os escravos antes de meados da década de 90 tinham uma função social; depois, com a descoberta do ouro, completamente outra. Acreditamos que com a descoberta do ouro, os senhores de engenho nordestinos, passaram a ter menos importância econômica para a Coroa, e por isso suas reivindicações menor clamor. E suas principais reclamações eram sobre a forma com que os escravos chegavam à América, às vezes impossibilitados de trabalhar. Talvez os mineiros, que pagavam melhor, no início, não se importassem com isso. Assim, como para se coletar o ouro se necessitava explorar ao máximo a mão-de-obra dos escravos, não se importando com suas condições físicas, já que eram em poucos anos substituídos, e com os altos vultos financeiros que esse processo gerava ao Estado, talvez, o controle sobre as formas de se fazer o tráfico negreiro tenha ficado em segundos ou terceiros planos.

Em um artigo, Horácio Gutierrez, ao estudar o tráfico de crianças no século XVIII, afirmou que depois da lei das arqueações se freou ações dos traficantes, no tocante à superlotação (1989, p. 68). A visão dos traficantes em relação ao tráfico de escravos, baseadas nos lucros, possivelmente, não tenha deixado com que a lei fosse seguida; sobretudo, depois que se descobriu ouro em Minas Gerais e, mudou-se a forma de se conceber a colonização e também o tráfico de escravos.

Em 1813, o rei de Portugal instaurou uma nova lei das arqueações (REBELO, 1970, p. 70). Segundo o autor, a lei teve que ser rearticulada porque a precedente não estava sendo seguida.

No final do mesmo século e princípios do seguinte, também o Governador de Angola, D. Miguel António de Melo, se preocupou em minorar os rigores praticados na condução daquela gente para o Brasil; pelo que, em exposição dirigida ao Governo Central, participava não ser a lei de 1684 suficiente para determinar tanta desumanidade, pois tendo ele ido assistir às arqueações dos navios, na ocasião da vistoria, retiravam os camarotes da tripulação para que tudo fosse medido e, passada a mesma, voltavam a colocá-los, roubando assim espaço aos pretos, transportados em piores condições do que fazendas destinadas ao negócio. Participava ainda processarem-se arqueações de acordo com a lei de 1684, com a diferença apenas de haver autorizado o embarque de cinco cabeças por cada tonelada, diferença introduzida por seu antecessor e que achava conveniente manter (1970, p. 70 – 71).

Assim, para grande parte da historiografia, a lei de 1684 não foi seguida. Mas deve-se fazer aqui uma diferenciação entre os dois períodos, para não confundir os processos históricos. O momento em que se buscou retomar a questão das arqueações dos navios em função dos problemas em relação à mortalidade dos escravos (1813) era completamente diferente a 1684. Nos dois momentos, a lei das arqueações procurava diminuir a mortalidade dos escravos, sem, contudo, ser pelos mesmos motivos. Isto é, os motivos da elaboração da lei em 1684 eram uns (enfrentar uma série de problemas econômicos portugueses que estavam ligados à escravidão), e os motivos de sua retomada, em 1813, eram completamente outros. Podemos destacar, nesse sentido, que no início do século XIX, os ingleses começaram a propagandear contrariamente ao tráfico de escravos devido a sua Revolução Industrial. Os Franceses, em 1789, com a Revolução Francesa divulgaram que os homens eram humanamente iguais. Tais processos históricos contribuíram bastante para uma mudança na forma de se conceber a escravidão. Os ingleses, baseados numa noção economicista, mas, com um discurso humanitário, começaram a lutar contra a escravidão. Dessa forma, a partir deste período, a escravidão passou a ser moralmente execrada, o que não significou o seu fim de imediato. Mas, o importante é compreender que a partir deste período mudou-se a forma de imaginar a escravidão, houve um grande apelo pela igualdade e humanidade dos negros. Ou seja, a partir deste período a noção de humanidade e igualdade passou a ser difundida. Não se afirma que estas ideias não tenham existido antes, entretanto, com efeito, não tinham sentido de existir no mundo colonial. Todas as nações colonizadoras e, sobretudo, a Igreja católica, apoiavam a escravidão (Blackburn, 2002).

Charles Boxer afirmou que o Estado português era mais humano do que os outros europeus no tráfico de escravos. Para corroborar, citou um holandês, Piter Mortamer, que fez ponderações sobre o tráfico de escravos português em 1642. Suas intenções eram a de melhorar a produtividade do tráfico de escravos holandês. Para isso dever-se-ia seguir os exemplos dos portugueses.

Os portugueses conseguem transportar numa caravela mais de quinhentos escravos muito melhor que nós, levando trezentos num navio grande. Isso acontece porque os portugueses olham mais por eles, alimentam-nos melhor, sabendo que isso lhes rende o dobro na hora de vendê-los. Lavam todos os dias as cobertas dos navios com vinagre ordinário; dão aos seus escravos comida quente duas vezes ao dia, sendo uma de feijão africano, a outra de milho, tudo bem cozido, de uma mistura com uma boa colher de azeite de dendê, juntamente com um pouco de sal, e às vezes, com um bom naco de peixe seco em cada prato. Durante o dia dão-lhes sempre um pouco de farinha e de água. No caso de doença, têm sempre a mão, especialmente para isso, algum vinho, e dão a cada escravo dois ou três pedaços de cobertor velho com que possam cobrir. (trecho de Vem Piter Mortamer) (1973, p. 245).

Dessa forma, para Boxer, o Estado português era humanitário no transporte de escravos. Segundo ele, esse relato tradicionalmente foi utilizado pela historiografia nesse sentido. Ademais, prova desse humanitismo, seria a concepção de alguns jesuítas, como Las Casas e Sandoval, que entendiam a escravidão como algo deplorável, e os negros como humanos. A lei das arqueações corrobora para essa ideia

Sandoval, no livro em questão, teve especialmente em mira despertar a consciência e o interesse de seus colegas; mas as suas ideias não encontravam eco, que no Brasil, quer em Angola, onde os Jesuítas portugueses continuavam a apoiar, e mesmo a encorajar, ativamente, a escravidão dos negros oeste-africano, participando também deste vergonhoso tráfico. (BOXER, 1973, p. 251).

Outro autor, Gonçalves Salvador, ao tratar da escravidão no século XVI e XVII, nos seus livros *Os Magnatas do Tráfico de negreiro; e, Os cristãos novos e o comércio no Atlântico meridional;* fez uma análise bastante cuidadosa sobre o tráfico de escravos. Assim sendo, mostrou a importância que tinham os cristãos-novos no comércio de escravos.

O transporte deve ser levado em conta. As condições de bordo eram más, na época, até para os brancos. Para os escravos, horríveis. Muitos faleciam durante a penosa viagem. As leis facultavam o embarque de uns tantos para compensar os que morressem, mas, estribados nisto, os traficantes conseguiam introduzir mais do que os permitidos. Acresce, também, que a arqueação dos navios e a tonelagem eram baixas. Então, a fim de baratear o custo, apelava-se para o único recurso: aumentar a carga, a qual, em suma, refletia a ganância desmedida dos traficantes. Os desalmados tripudiavam sobre leis e vidas humanas. (1978, p.332.)

E ainda acrescenta que:

As circunstâncias, porém, e a ganância dos traficantes faziam olvidar as determinações do governo. Em especial quando se verifica a carência de escravos no outro lado do oceano. Foi o que sucedeu após a Restauração de Angola e durante muitos anos. Os navios saíam de Luanda com a carga dobrada, de modo que os escravos viajavam comprimidos nos porões e muitos pereciam à falta de água. O caso chegou ao reconhecimento do soberano, o qual, através de do ministro Castel Melhor, subscreve uma provisão de 23 de setembro de 1664, mandando ao governador e ao vedor da Fazenda “*façam ter particular cuidado e vigilância no despacho dos ditos navios, para que nenhum possa sair do porto da cidade de São Paulo, sem levar, para cada cem peças, vinte e cinco pipas de água, bem acondicionadas 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*” (...). Estes dispositivos mantiveram-se constantes por todo o resto do século. A coroa não cedia. Ao invés reforçava-os. Assim, D. Pedro II, em 1684, renovou e ampliou a alvará de 1609 e os sucedâneos de 1664, acerca do problema. Através da lei Baixada a 18 de Março de 1664, proibiu terminantemente que os escravos, tanto de Angola como de Cabo Verde e São Tomé, viajassem “*apertados e unidos uns com os outros*”, mas de conformidade com a arqueação dos navios, devendo estes ter portinholas destinadas à ventilação. E mais, levarem mantimentos e água em quantidade, de modo que os negros recebam o alimento três vezes ao dia e uma canada d’água “*infalivelmente*”. (1981, P. 100 - 101)

O autor percebeu bem qual era a mentalidade dos traficantes, que praticamente nada os impediam de obter lucros. Contudo, ao que parece, ele concebe os traficantes como desumanos. “*Os desalmados tripudiavam sobre leis e vidas humanas*”. (SALVADOR, 1978, p.332.). Assim sendo, podemos interpretar metodologicamente que se os traficantes eram desalmados, a Coroa portuguesa ao elaborar as leis no sentido de coibi-los, eram o oposto disso. O autor ao mostrar o surgimento da lei das arqueações e fazer um balanço histórico de seu aparecimento, mostrou ainda a intenção da Coroa ao elaborá-las: diminuir a mortalidade



no tráfico. No entanto, deve-se entender que cada uma das leis foi elaborada com os mesmos fins, diminuir a mortalidade no tráfico de escravos, mas, para responder a necessidades históricas diferentes, já que cada qual foi influenciada por um contexto diferente.

Assim sendo, tanto Boxer quanto Salvador concebem a lei das arqueações, em maior ou menor medida, como sendo prova do humanismo da Coroa portuguesa, como mostra dos atos desumanos dos traficantes. Nossa interpretação é oposta a isso.

### **POR UMA NOVA INTERPRETAÇÃO**

Ao analisar a lei das arqueações podemos perceber que ela foi bastante importante para a história de Portugal e suas colônias na segunda metade do século, mas do que isso ela foi uma expressão muito forte de uma série de problemas que pulularam na economia portuguesa (há uma deficiência da historiografia acerca desse processo).

Na segunda metade do século XVII, depois de Portugal ter conseguido a independência, entrou em uma nova era histórica. Assim, muitos aspectos de sua trajetória histórica mudaram de rumo. Primeiramente, perdeu praticamente todas as suas principais colônias para a Holanda; recuperou partes da África (sobretudo Angola em 1648) e Pernambuco em 1654, mas não conseguiu se reestruturar no oriente. Deste modo, em meados da década de 50, houve a necessidade de o Estado sistematizar a forma de se conceber seu império colonial. Nesse sentido, a indústria açucareira surgiu como fonte principal de arrecadação portuguesa na medida em que não tinham mais as especiarias do Oriente.

Os escravos negros advindos do comércio africano, mediante o crescimento da importância econômica do açúcar, passaram a se constituir a base da mão-de-obra da América portuguesa.

Os portugueses, depois de terem se libertado da Espanha com o fim da União-Ibérica, e de terem recuperado suas praças e reestruturado sua economia colonial, passaram a depender exclusivamente do Brasil que, mormente, nesse momento, tinha a economia voltada para a produção de açúcar. Para se produzir o açúcar era necessária mão-de-obra escrava. Diante da impossibilidade de arrumar outro tipo de trabalhadores que não escravos, o Estado Português passou a depender demasiadamente do tráfico e dos traficantes de escravos, já que sem as

ações deles não haveria como se produzir no Brasil. Assim, quando se inicia a crise açucareira, a questão da escravidão vem à tona.

Na segunda metade do século XVII, Portugal e suas colônias entraram em uma crise econômica, que deve ser estudada levando em consideração três pontos que, devido a espaço, somente serão tangenciados. O primeiro é o contexto bélico europeu. Após as inúmeras guerras que assolaram a Europa na primeira metade do século, a economia entrou em colapso; o mercado europeu, que era o principal comprador do açúcar produzido no mundo, diminuiu suas ofertas a partir da década de 70 (HOBSBAWM, 1973), aspecto que influenciou diretamente na crise açucareira do Estado português e suas colônias americanas. Contudo, se o contexto fosse apenas este, provavelmente a indústria açucareira do Brasil não sentisse tanto, pois, como podemos observar desde que teve sua importância ressaltada, passou por crises sucessivas e as enfrentou (SHWARTZ, 1996, P.144). No entanto, os acontecimentos sucessivos à década de 70, foram diferentes.

Em segundo lugar, o que fez com que a crise da segunda metade do século fosse tão forte foi o surgimento de um novo pólo produtor de açúcar nas Antilhas caribenhas, que passou a ter algumas vantagens em relação à indústria brasileira e, mais do que isso, a disputar o mercado europeu e, também o mercado de escravos africano. Assim sendo, com o aumento da oferta do açúcar e as restrições ao seu comércio na Europa, o preço despencou a partir da década de 70, com seu auge na década de 80. A concorrência na compra dos escravos fez com que o seu preço aumentasse, bem como, o valor da produção do açúcar.

Em 1654, os holandeses foram expulsos de Pernambuco e, grande parte da população produtora de açúcar foi para as Antilhas Caribenhas e com eles muitos foram cabedais, técnicas de produção, experiências, (CANABRAVA, 1981, 36 – 37), e todo o aparato marítimo holandês. Dessa forma, juntaram-se aos ingleses, franceses e aos próprios espanhóis. Os ingleses e os holandeses foram os principais produtores de açúcar antilhano. A forma pela qual todos os Estados europeus implantaram a produção de açúcar nas Antilhas era muito parecida com as brasileiras; grandes propriedades produtoras de cana-de-açúcar, sustentadas com mão-de-obra escrava (CANABRAVA, 1981, p. 25). Aspecto que confirma a noção de que a produção do açúcar tinha como base fundamental a utilização de mão-de-obra escrava. A violência e o controle extremado com que eram tratados, não se diferenciavam muito do que ocorria no Brasil (MARQUESE, 2004, p. 26).

As Antilhas se desenvolveram como indústria açucareira e passaram a concorrer com o açúcar brasileiro. Nesse mesmo momento, a qualidade do açúcar brasileiro era superior (FERLINI, 1988, p. 70), o que não impediu as Antilhas de entrarem na competição pelo mercado europeu – que passava por problemas conjunturais. As Antilhas passaram pela mesma dificuldade que o Brasil (FERLINI, 1988, p. 70); mas, tinham a seu favor o protecionismo, característico do mercantilismo do período, como fator auxiliador em sua produção e venda no mercado europeu; tinham o mercado dos seus países colonizadores à disposição, a frota mercante para proteger e fazer os transportes do açúcar, assim como fazer os transportes de escravos; tudo era organizado pelas Companhias de Comércio que, ao contrário das portuguesas funcionaram de veras (RIBEIRO JUNIOR, 1972, p. 10 – 29).

O Brasil estava acostumado a monopolizar as vendas do açúcar e já tinha passado por sérias dificuldades antes; como na década de 20 deste século, quando houve uma queda nos preços do açúcar, devido a isso, o surgimento de uma pequena crise que logo foi sanada (SCHWARTZ, 1996, p. 147). Entretanto, na década de 70, o novo fator que impôs maior dificuldade para os brasileiros, foi ter perdido o monopólio das vendas do açúcar na Europa. Aliado a esses problemas do mercado europeu (FERLINI, 1988, p. 70), e à concorrência antilhana, surgiu a concorrência interna entre os produtores coloniais nordestinos, que na intenção de enfrentarem a crise, começaram a baixar os preços e adulterar o açúcar na colônia (MENDES, 1973, p. 132). Para Mendes, tradicionalmente, a historiografia procura tratar a crise mediante a concorrência antilhana. Contudo, para o autor, deve-se compreendê-la levando em consideração as próprias nuances da história dos produtores coloniais que, por serem fabricantes privados tinham algumas liberdades na produção e, dessa forma, entraram em concorrência entre si (MENDES, 1973, p. 130 – 134). O autor não afirma que as Antilhas não tiveram o seu papel na crise, porém, deu-se a elas demasiada atenção e, a nosso ver, minimizaram a dinâmica da colônia.

Não obstante, é inegável que a partir da década de 70, as exportações de açúcar decaíram e que seu preço passou a diminuir.

Segundo Ferlini essa redução dos preços, além de dificultar o fisco real, acima de tudo, prejudicava comércio interno colonial. Como os preços baixaram bastante, os colonos não tinham muitas vezes condições de quitar suas dívidas, de estruturar seu engenho para novas safras. Sabia-se que os preços do açúcar variavam muito, quando havia baixas, se esperava

que no ano seguinte ele melhorasse, mas, quando isso não acontecia, os senhores passavam por dificuldades. Nesse sentido, o argumento de Mendes é bastante pertinente, pois, os colonos ao se verem em condições adversas procuraram tomar medidas para enfrentar os problemas; o que aconteceu no final do século XVII foi a exacerbação dessa noção. Assim, além da concorrência das Antilhas, os senhores concorreram entre eles (MENDES, 1973, p. 127 -155). Dessa forma, podemos observar que esse processo começou na década de 70 e teve seu auge no final da década de 80 (SCHWARTZ, 1996, p. 151). Ou seja, a década de 80 foi muito difícil para Portugal e suas colônias.

Assim sendo, entendemos que houve uma crise do açúcar. Três fatores a influenciaram. Primeiro, o próprio mercado europeu se encontrava problemático, aspecto que auxiliou a queda dos preços do açúcar. Segundo, o surgimento das Antilhas como novo pólo produtor, cujos aspectos levaram a uma superprodução e, concomitantemente, em terceiro, a própria situação econômica europeia, que provocou uma baixa nos preços. Acresce que as Antilhas, como novas produtoras, começaram a demandar escravos africanos, elevando seu preço. Este foi o quadro da crise açucareira da segunda metade do século XVII.

Para Mendes, muitas foram às tentativas para sair dessa crise. João Peixoto Viegas, um produtor de fumo, a pedido da metrópole, fez um relatório no qual mostrou algumas propostas para a saída do colapso (1973, p. 130 – 155). Muitas medidas descritas por Viegas não foram seguidas pela coroa neste contexto, segundo Mendes, pois prejudicavam o fisco; entre as quais, se encontrava a tentativa de adoção de uma moeda colonial (1973, p. 137). Posteriormente, a Coroa adotou esta medida.

Até o surgimento das Antilhas, o Brasil tinha total controle do comércio com a Europa; teve contratempos com a perda de Pernambuco, que foi recuperado em 1654, mas conseguiu reestruturar sua produção, na medida em que, no período holandês, a Bahia surgiu como uma importantíssima produtora, superando Pernambuco (SCHWARTZ, 1996, p. 158). A produção pernambucana decaiu bastante depois da saída dos holandeses, os quais, de fato, tiraram grande proporção dos capitais da região. No entanto, não desapareceu; mas passou a ser secundária. Dessa forma, podemos entender que a Bahia passou a ser o centro da economia Portuguesa na segunda metade do século XVII, aspecto planejado, na medida em que o próprio Conselho Ultramarino tinha sua sede nesse local. A sede do Governo Geral era em Portugal.

Creemos, portanto, que os portugueses se defrontaram com os problemas pós 1640 e tomaram uma série de medidas no sentido de se desvencilhar dessa situação. Uma das saídas foi se reestruturarem territorialmente, cujas demarches implicaram aos portugueses uma série de acordos diplomáticos com os países europeus; outra saída foi a de organizar sua economia, nesse caso o Brasil surgiu como fundamental nesse processo.

Com a perda do Oriente (antiga fonte colonial portuguesa), Portugal passou a dar mais valor ao Brasil; que se tornou sua “vaca leiteira”. Até 1668, Portugal tinha duas grandes preocupações: defender seus territórios, tanto seu reino ibérico dos espanhóis, quanto seu Ultramar colonial, sobretudo dos holandeses; e, reorganizar economicamente, aspectos no qual o Brasil foi fundamental.

Com o acordo com a Holanda, em 1661 (MELLO, 2003, p. 227), e o reconhecimento da independência por parte da Espanha, Portugal redefiniu seu território e não tinha mais o que temer nesse sentido. No entanto, logo depois começou a ter problemas com a sua economia, que apenas mudou com a descoberta do ouro em Minas Gerais na década de 90; até lá o que se viu foi uma série de tentativas do Estado português de enfrentar a crise. As medidas tomadas pelo estado português foram no sentido de melhorar a produção do açúcar, incentivando invenções e medidas que barateassem a produção. Nossa hipótese é que uma dessas medidas foi tentar reformar o transporte dos escravos, ou seja, melhorando as condições em que ele era feito. A lei das arqueações de 1684, a nosso ver, foi elaborada com essa intenção. Pois, segundo as experiências dos produtores de engenhos escravos se tornaram essenciais à produção de açúcar. Por outro lado, havia o tratamento violento com o qual eram cotidianamente tratados, tanto nas plantações de cana e tabaco; nos engenhos; quanto no próprio tráfico de escravos (desde a captura no continente africano até quando eram vendidos no litoral americano). Supomos que o Estado português tivesse noção disso e agiu politicamente para mudar a situação. Apenas agiu porque isso estava afetando sua economia. Assim, a lei das arqueações foi elaborada com a intenção de diminuir a violência no tráfico de escravos, porque daí dependia a melhoria na produção açucareira. A lei de 1684 foi uma importante medida com intenção de enfrentar uma série de problemas interligados.

Acreditamos que a Coroa de Portugal tomou uma série de medidas no sentido de melhorar a produção de açúcar nas colônias americanas, entre elas maneiras que diminuíssem os gastos

na produção de açúcar\*. A lei das arqueações, a nosso ver, foi elaborada com a finalidade de melhorar a produção açucareira.

Quando, em 1684, a Coroa portuguesa elaborou a lei das arqueações teve em mira, especialmente, minimizar a mortalidade no tráfico de escravos e fazer com que estes chegassem ao continente americano em condições físicas adequadas o trabalho, sobretudo, nas plantações de açúcar, mas, não somente. Essa medida estava dentro de uma conjuntura na qual a Coroa portuguesa visava melhorar a produtividade da produção do açúcar americano, com a finalidade de enfrentar a crise açucareira que se abateu na segunda metade do século XVII.

Nos capítulos do documento, lei das arqueações, pode-se observar, portanto, uma especial atenção dos legisladores para com integridade física dos cativos; a maioria dos capítulos é assertiva nesse sentido, como as que determinam a obrigatoriedade de quantidades mínimas de água e alimentos a bordo a serem dados aos escravos; sobretudo, a especificação das quantidades máximas e mínimas de escravos a serem transportados, a qual se deu o nome da lei: “lei das arqueações”. Há trechos nos quais a Coroa recorreu para o lado religioso e de uma suposta caridade dos traficantes no tratamento com os escravos. “*se tratará deles com toda caridade e Amor de próximo e serão levados e separados para aquela parte onde se lhes possam aplicar os remédios necessários para a vida*” (capítulo 9). Este é um bom trecho a ser problematizado porque, depois de visto como era feito o tráfico de escravos e, de alguma forma, como pensavam os traficantes, podemos nos questionar sobre os elementos que nortearam a elaboração deste parágrafo da lei. Tal parágrafo foi escrito, possivelmente, porque os escravos que adoeciam (o que era uma constante) eram tratados de uma forma aniquiladora pelos traficantes, isto é, caso se tornassem inúteis aos traficantes, eram, por isso, mortos ou deixados à própria sorte.

O próprio tom da escrita deste parágrafo sugere o apelo da Coroa para que se preservasse a vida dos escravos, especialmente o trecho sobre “*caridade e Amor de próximo*”. Como o

---

\* **Documentos Históricos do Arquivo Municipal.** Atas da Câmara, 1649 – 1659. Salvador: Prefeitura do Município do Salvador, 3 vs.(p. 311/4); **Documentos Históricos do Arquivo Municipal.** Atas da Câmara, 1669-1689. Salvador: Prefeitura do Município do Salvador, v. 5. (p. 100-2), **Documentos Históricos do Arquivo Municipal.** Atas da Câmara, 1669-1689. Salvador; Prefeitura do Município do Salvador, v. 5. (p. 201/2) **Documentos Históricos do Arquivo Municipal.** Atas da Câmara, 1669 – 1689. Salvador: Prefeitura do Município do Salvador, 5. v. (p. 280 – 3); (289 - 91); (p. 312/4) e (p. 255).

Estado português aceitava uma quota de 10% de mortes dos escravos nas viagens, os traficantes certamente não cuidariam dos negros doentes, não sentiriam remorsos e os eliminariam. Primeiro porque se tornavam um dispêndio e, dependendo da doença, segundo as condições a bordo, não se restabeleceriam até chegarem ao litoral; onde não haveria proposta de compra por estarem degradados fisicamente. Assim, ficariam “encalhados” no litoral americano e não seriam comprados; se houvesse propostas, não seria por um preço que compensaria os gastos provocados pelos cuidados na viagem. O segundo ponto, e mais simples de se imaginar, é o instinto de sobrevivência dos comandantes dos navios. Os escravos e os tripulantes ficavam muito próximos uns dos outros e as doenças contagiosas que acometiam os primeiros certamente não tardariam a punir os segundos. Então, para que as doenças não se alastrassem, separavam e, quando não adiantava, eliminavam os doentes para que não houvesse tragédia. O Estado português procurou dar especial atenção a este processo sugerindo que se tivesse um médico a bordo para que se cuidasse dos doentes. Num sentido similar, havia a obrigatoriedade de haver um padre a bordo dos navios para sanar as questões da alma no caso de enfermidade. Não obstante, acreditamos que essa sugestão não era seguida na medida em que isso encareceria demais o transporte. Dessa maneira, os cuidados dispensados aos doentes a bordo, na maioria das vezes, eram feitos por pessoas que tinham pouca experiência no trato, cujos aspectos certamente diminuía as expectativas de vida dos doentes a bordo dos navios negreiros.

Assim o Estado estabeleceu estes parâmetros para se evitar as mortes, as doenças, etc. Queria, em última análise, tornar o tráfico menos mortal. Nesse sentido, havia, também, o cuidado com a acomodação dos negros (capítulo 5 da lei). Caso ficassem muito próximos, com pouco espaço para respirar, chegariam impossibilitados para o trabalho na América. No capítulo 6 há instruções sobre a alimentação cuja função era evitar as mortes por subnutrição.

Provavelmente, os problemas que acarretavam todas essas questões que levavam os negros à morte estivessem ligados à questão da superlotação dos navios. Daí a peculiar atenção da Coroa em relação à arqueação dos navios, expostas nos quatro primeiros capítulos da lei. A Coroa predeterminava que se deveriam arquear os navios em todos os portos pelos quais a embarcação passasse, na ida e na volta.

Não temos às mãos fontes que apontem para a questão da superlotação dos navios negreiros, cujo aspecto não é um problema porque a própria elaboração da lei é uma prova de que o

processo ocorria. Se havia essa preocupação do Estado, certamente a superlotação era uma constante. Assim podemos notar que havia duas visões a respeito do tráfico de escravos que eram conflitantes: a visão da Coroa portuguesa e a visão dos traficantes.

A visão da Coroa portuguesa estava baseada num projeto econômico, pelo qual se pretendia enfrentar a concorrência antilhana com a melhoria na produção açucareira dos engenhos brasileiros. Esta é nossa tese. Mas, em que sentido as mudanças no tráfico de escravos poderia interferir na produção açucareira? Como o melhor tratamento dos escravos iria influenciá-la? Como apontamos, principalmente no capítulo anterior, depois do surgimento da produção açucareira nas Antilhas, os senhores de engenho no Brasil começaram a enfrentar dificuldades; o que os levou a tomar medidas para superar a crise. Entre essas medidas, com o incentivo do governo português, procurou-se diminuir os custos da produção açucareira para aumentar a margem de lucro dos senhores de engenho. Como mostramos com as fontes, a principal delas foi minimizar os custos da força motriz, seja com melhorias nas formas de se utilizar as lenhas, seja na tração animal\*.

Os escravos eram fundamentais nesse processo, já que a produção passava quase que completamente por suas mãos. Dessa forma, se os escravos oferecidos pelos traficantes estivessem doentes ou em condições físicas que os impossibilitasse de trabalhar nas plantações, a produção se tornaria um ônus pesado aos senhores de engenho, que não suportariam a concorrência. Na produção, o escravo tinha que suportar um tipo de exploração física exacerbada, pois os senhores estavam em concorrência com outros senhores de engenho. A margem de lucro diminuiu. Assim, o escravo tinha que produzir mais e em menos tempo. Quiçá, se alimentar e dormir menos.

Não obstante, como eram tradicionalmente tratados pelos traficantes, muitos não chegavam à América em condições necessárias para enfrentar a labuta dos engenhos; e tinham a vida diminuída pelos maus-tratos da viagem.

O Estado logo percebeu este problema e interferiu. Assim, a lei das arqueações teve sua razão de ser porque havia um projeto no qual se queria diminuir os custos da produção de açúcar, para enfrentar a concorrente antilhana, trazendo mais escravos e em melhores condições. Assim, o bom tratamento do escravo durante a viagem era para que ele pudesse suportar na

---

\* Entre outras, ver. In: **Documentos Históricos do Arquivo Municipal**. Cartas do Senado, I v. 1673-1684, 2. v. (p. 114 - 116).



produção de açúcar, numa maximização de seus potenciais físicos. Dessa forma, a Coroa portuguesa pretendia poupar as vidas dos escravos no transporte marítimo, não porque dava valor às suas vidas em si (enquanto seres humanos), mas, porque agindo assim suportariam melhor o ritmo da produção de açúcar, trazendo mais benefícios à Coroa. Através de um tratamento extremamente brutal, os escravos eram submetidos a tarefas árduas, cuja finalidade era aumentar a velocidade e diminuir os custos da produção. A lei das arqueações, portanto, não surgiu para melhorar as vidas dos escravos, mas, para adiar o processo de degradação delas; pois, não havia sentido que esse processo ocorresse na viagem, quando nem os senhores de engenho nem os portugueses lucrariam com isso.

Os traficantes de escravos (os avençadores) certamente não tinham esta visão. Para eles, a integridade física dos escravos era apenas uma condição à venda; isto é, eles se preocupavam com as vidas dos escravos enquanto mercadorias a serem vendidas no litoral americano. Se os traficantes dispensavam cuidados para com os escravos era para que estivessem em condições de venda. Dessa forma, tinham vários truques para maquiagem as doenças e os problemas físicos adquiridos na viagem, e torná-los aptos à venda.

Apesar de não termos às mãos relatos acerca de navios superlotados no século XVII, podemos concluir que devia ser uma constante. A maneira pela qual a Coroa tratou o assunto com a elaboração da lei de 1684, que tinha uma especial atenção para com a questão, é prova da existência da superlotação (que definitivamente não foi levada em consideração), como mostrou Rebelo (1970, p. 70) com relatos do século XVIII que apontam para o fato de a lei das arqueações não ser respeitada. Isso acontecia porque os traficantes tinham uma noção bem definida acerca do tráfico, na qual queriam lucrar vendendo escravos. Os traficantes de escravos eram comerciantes. E os escravos eram tratados literalmente como mercadorias. As interferências da Coroa lusitana, no tocante a leis, alvarás, decretos e sugestões, pouco poderia mudar isso. Os traficantes de escravos tinham um poder que superava os campos de ações da Coroa portuguesa, sobretudo, no contexto problemático posterior a 1640.

Os lucros dos traficantes eram obtidos da soma final entre o preço de venda dos escravos na América e os gastos ocorridos para transportá-los até este local. Entre os gastos estavam os de transporte: o fretamento do navio ou sua manutenção, o pagamento de marinheiros, padres, médicos, etc. E os gastos de obtenção e sustentação das mercadorias: a compra dos escravos, roupas, alimentação e impostos (entre eles o do direito pelo monopólio sobre o fornecimento

de quantidades de escravos às regiões das colônias americanas). Assim, quanto menos os traficantes gastassem no processo obtenção, transporte e venda dos escravos, mais alto seria seu lucro. Esta noção, certamente, os guiava em todo o processo.

A lei das arqueações veio no sentido de evitar uma prática comum entre traficantes, na qual procuravam exacerbar os seus lucros. Segundo a lei, se deveria dar aos escravos quantidades suficientes de alimentos e de água. Deduzimos que a lei foi elaborada porque os traficantes reduziam a água e os alimentos dos escravos com a finalidade de aumentar as taxas de lucro, cujo aspecto passou a interferir no projeto da Coroa portuguesa, que construiu uma legislação específica para evitar este problema. Ou seja, devido ao fato de os traficantes diminuírem a alimentação dos escravos, com a finalidade de aumentar seus lucros, os escravos adoeciam ou morriam. Isso atrapalhava os planos da Coroa de Portugal que esperava dos traficantes o fornecimento de escravos em boas condições para trabalhar na América.

Supomos que estas medidas dos traficantes, de diminuir os suprimentos aos escravos, eram tomadas em vários sentidos. Os traficantes visavam diminuir os gastos na manutenção dos escravos porque isso lhes representava, depois de vendidos, um acréscimo no lucro. Se os traficantes diminuía a própria alimentação dos escravos, arriscando suas vidas, provavelmente faziam isto com outros bens necessários a eles: roupas, médicos, etc. Aspectos que, em tese, aumentavam o lucro do comerciante.

Mas, porque os traficantes se arriscavam a perder seu próprio dinheiro, superlotando os navios, diminuindo a alimentação dos escravos? Não seria melhor que transportassem a quantidade sugerida e os alimentassem corretamente?

Deve-se salientar que o tráfico de escravos era uma empresa arriscada e que cada viagem representava o risco de se perder toda a embarcação, seja em naufrágios ou com doenças. Assim, acreditamos que, segundo as experiências dos traficantes, dos relatos da Coroa, apontando para estas questões, os traficantes lucravam mais agindo dessa forma. Os traficantes, hábeis comerciantes, não tomariam medidas que os prejudicariam. Destarte, provavelmente lucravam mais correndo todos estes riscos do que seguindo as sugestões metropolitanas.

Assim, podemos perceber que se criaram duas formas de se conceber o tráfico de escravos. A visão da Coroa, que pretendia **proteger** a produção colonial. E a dos traficantes, que

pensavam apenas em seu lucro. A lei das arqueações de 1684 é uma demonstração documental dessas visões conflitantes.

Por outro lado, não se deve levar estas visões ao extremo, isto é, acreditar que eram totalmente distintas. Tanto a Coroa como os colonos americanos dependiam dos traficantes para se sustentarem economicamente; e, estes dependiam daqueles no mesmo sentido. O que quisemos apontar é que houve divergência entre parceiros comerciais. A Coroa tinha o direito legal e legislou para tentar resolver o problema, que nem por isso foi resolvido.

Finalizando, podemos responder como a publicação da lei das arqueações poderia interferir na produção de açúcar. A lei de 1684 foi elaborada pelos legisladores portugueses com a finalidade de proteger os produtores coloniais, que enfrentavam a concorrência antilhana e, também, os problemas do mercado europeu.

As Antilhas tinham uma série de fatores que, se comparada às regiões brasileiras, a tornavam superiores como, por exemplo, sua localização geográfica, pois, estavam mais próximas ao mercado consumidor e, por isso, o frete era mais barato. Também tinham à sua disposição os navios e os mercados consumidores de suas metrópoles e dos países ligados a estas.

O Estado português que, no auge da crise, tinha na produção de açúcar sua principal fonte de renda, procurou enfrentar este problema. A solução foi incentivar o barateamento e o melhoramento da produção americana, cujos escravos eram fundamentais, pois deles dependia parte circunstancial deste projeto, na medida em que a produção do açúcar passava quase que completamente por suas mãos. Assim, a Coroa determinou que os traficantes deveriam tratá-los com mais cuidado, pois, eram peças fundamentais aos seus planos econômicos.

## **CONCLUSÃO**

Em conclusão, a lei das arqueações deve-se ser entendida, portanto, dentro de uma conjuntura histórica que pode ser considerada em duas dimensões. A primeira e mais distante, é a conjuntura dos processos históricos posteriores a União-Ibérica. Entre os quais, a expulsão dos holandeses do nordeste brasileiro e seus desdobramentos. A segunda, mais imediata à lei, é a conjuntura da crise, que esteve ligada aos desdobramentos do primeiro processo. Isto é, depois do fim da União-Ibérica em 1640, Portugal perdeu a hegemonia do comércio com o Oriente e ficou circunscrito à indústria de açúcar do Ocidente, que era sustentada pelo tráfico

de escravos, sobretudo, angolano. Os holandeses expulsos do Brasil se instalaram nas Antilhas, que se tornaram uma importante concorrente para os produtores de açúcar nordestinos, seja nas vendas de açúcar, seja na compra de escravos. Nesse contexto inaugurou-se a crise do açúcar da segunda metade do século XVII, iniciada na década de 70 e com auge na década de 80. A lei das arqueações, portanto, deve ser entendida considerando e relacionando-a com essas dimensões históricas. Dessa forma, a lei de 1684, visava claramente melhorar o tratamento dos escravos nos navios; no entanto, não o fizeram porque eram mais humanitários no tráfico de escravos; mas, somente porque estavam enfrentando uma crise econômica, na qual os escravos eram fundamentais nesse processo de superação, já que deles dependia a diminuição dos custos na produção do açúcar (fonte de renda do Estado português). A lei das arqueações de 1684, concluímos, foi elaborada por aspirações econômica e não humanitárias; para adiar o tratamento violento, mortal, (se quiser desumano), e não salvar as vidas dos escravos. Definitivamente, não se deve acreditar que a Coroa portuguesa preocupava-se com a vida dos escravos enquanto seres humanos, filhos de Deus, cristãos, mas sim enquanto simples ferramentas de trabalho. A Coroa elaborou a lei em 1684 para proteger sua produção açucareira e, assim, sua economia e não os escravos.

---

### Fontes

- Documentos Históricos da Biblioteca Nacional. Vol. LXXIX. Livro 1º de regimentos, 1653 – 1684.
- Documentos Históricos do Arquivo Municipal. Cartas do Senado, I v. 1673-1684, 2. v.
- Documentos Históricos do Arquivo Municipal. Atas da Câmara, 1649 – 1659. Salvador: Prefeitura do Município do Salvador, 3 vs
- Documentos Históricos do Arquivo Municipal. Atas da Câmara, 1669 – 1689. Salvador: Prefeitura do Município do Salvador, 5. v.

---

### Referências-Bibliográficas

- BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no Novo Mundo. Do Barroco ao Moderno 1492 – 1800*. trad. Beatriz de Medina. São Paulo/ Rio de Janeiro: Record, 2003.
- BOXER, C. R. *O Império Marítimo Português. 1415 – 1825*. Tradução de Anna Olga Barros Barreto. 3ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

- BOXER, C. R. *Os holandeses no Brasil. 1624 – 1654*. Tradução Olivério de Oliveira Pinto. Brasileira. 312. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1961.
- BOXER, C. R. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola (1602 - 1685)*. Trad. Olivério M. de Oliveira Pinto São Paulo: Editora Nacional e Usp, 1973.
- CANABRAVA, Alice Piffer. *O açúcar nas Antilhas. (1697 – 1755)*. São Paulo: instituto de Pesquisas econômicas, 1981.
- CAVALCANTI, Nireu Oliveira. “o Comércio de escravos novos no Rio setecentista” in: FLORENTINO, Manolo. (org.). *Tráfico Cativo e Liberdade. (Rio de Janeiro, séculos XVII – XIX)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.
- FERLINI, Vera Lúcia A. *Terra, trabalho e poder*. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- GUTIERREZ, Horácio. *O Tráfico de crianças escravas para o Brasil durante o século XVIII*. IN: revista de História. Vol. 120. São Paulo, 1989. P. 59 -72.
- HOBSBAWN, E. *En Torno a Las orígenes de la Revolucion Industrial. Madri: Siglo XXI editores. S. A., Trad. Ofélia Castillo y Euriquer T; 1973*.
- MARQUESE, Rafael de Bolívar. *Feitores do Corpo, missionários da mente*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.
- MELLO, Evaldo Cabral de. *O negócio do Brasil. Portugal, os Países Baixos e o Nordeste, 1641-1669*. 3 ed. revista. Rio de Janeiro: Topbooks, 2003.
- MENDES, Claudinei M. Magre. *Cultura e opulência do Brasil*. Tese de mestrado. São Paulo: Usp, 1973.
- PIMENTEL, Maria do Rosário. “Aspectos do cotidiano no transporte de escravos do século XVII. Do sertão africano à costa Americana” In: Estudos Ibero-Americanos. Pucrs. V. XXV, n. 2, 1999.
- REBELO, Manoel dos Anjos. *Relações entre Angola e Brasil. 1808 – 1830*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1970.
- SALVADOR, José G. *Os cristãos novos e o comércio no Atlântico meridional*. São Paulo: Pioneira, 1978.
- SALVADOR, José G. *Os magnatas do tráfico negreiro*. São Paulo: Editora Usp, 1981.
- SCHWARTZ, Stuart. B. Segredos internos. *Engenho e escravos na sociedade colonial. 1550 1835*. Trad. Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- VIANNA FILHO, L. *O Negro na Bahia*. 2 ed. Brasília: Martins/MEC, 1976.