

**AS ROTAS MARÍTIMAS DE POVOS AFRICANOS ESCRAVIZADOS PARA O  
BRASIL: UMA REFLEXÃO CRÍTICA SOBRE A RELAÇÃO DO COMÉRCIO  
MARÍTIMO E PORTOS NA COLABORAÇÃO COM O PROCESSO  
ESCRAVOCRATA**

**THE MARITIME ROUTES OF ENSLAVED AFRICAN PEOPLES TO BRAZIL: A  
CRITICAL REFLECTION ON THE RELATIONSHIP BETWEEN MARITIME TRADE  
AND PORTS IN COLLABORATION WITH THE SLAVERY PROCESS**

Rebeca Alves de S. Garcia<sup>1</sup>  
Renato Alexandre Silva<sup>2</sup>

**RESUMO:** O presente estudo é realizado através do levantamento e análise bibliográfica e tem como objetivo geral a análise do início do processo de escravização de pessoas negras africanas para o Brasil, desde o período que antecede as grandes navegações até a Lei Eusébio de Queiroz que constitui o marco normativo que propôs o fim do processo de tráfico de pessoas negras africanas. Como objetivo específico, a pesquisa pretende apontar a existência de uma relação direta entre o comércio marítimo português e o processo de captura e escravização de pessoas negras africanas, que foram desumanizadas e traficadas para o Brasil. Por fim, a pesquisa pretende apontar uma forma de reparação, pelo setor marítimo, para as pessoas negras inseridas na sociedade brasileira contemporânea.

**Palavras-chave:** comércio marítimo de escravizados; rotas marítimas de escravizados; povos africanos escravizados; tráfico dos africanos escravizados.

**ABSTRACT:** The present study is carried out through bibliographical survey and analysis and its general objective is to analyze the beginning of the process of enslavement of black African people to Brazil, from the period that precedes the great navigations until the Eusébio de Queiroz Law, which constitutes the landmark legislation that proposed an end to the process of trafficking in black African people. As a specific objective, the research aims to point out the existence of a direct relationship between Portuguese maritime trade and the

---

<sup>1</sup> Doutora em Direito pela PUC de São Paulo. Mestre em Direito Político e Econômico pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Especialista em Direito Público pela Universidade Salesianas. Advogada. Professora e Coordenadora da graduação em Curso de Direito. Professora de Políticas Públicas em Programa de Mestrado em Direitos Humanos e Fundamentais.

<sup>2</sup> Advogado inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil - Seção de São Paulo, sob o número 193691 e militante desde o ano de 2003. Mestrando em Direito pelo Centro Universitário Fieo - UNIFIEO/SP. Especialista em Direito do Trabalho pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo - PUC/SP. Especialista em Direito Previdenciário pela Faculdade Legale. Especialista em Direito Processual Civil pelas Faculdades Metropolitanas Unidas - FMU. Graduado pela Universidade da Cidade de São Paulo (conclusão em dezembro de 2000), aonde foi professor convidado do curso de Especialização em Direito do Trabalho no período de agosto de 2017 até junho de 2019. Advogado autônomo com sólida atuação em processos trabalhistas, previdenciários, cíveis e criminais. Ex-membro da Comissão Especial de Direito Previdenciário da OAB/SP no triênio 2016/2018. Ex-membro da Comissão de Política criminal e penitenciárias da OAB/SP no biênio 2014/2015.



process of capture and enslavement of black African people, who were dehumanized and trafficked to Brazil. Finally, the research aims to point out a form of reparation, by the maritime sector, for black people inserted in contemporary Brazilian society.

**Keywords:** maritime trade in enslaved people; maritime routes for enslaved people; enslaved african people; traffic in enslaved africans.

## 1 INTRODUÇÃO

O período das grandes navegações portuguesas, entre os séculos XV e XVI, ocorreu, também, em razão de conhecimento marítimo avançado que os portugueses detinham em razão dos estudos da Escola de Sagres. Esse período propiciou a chegada na costa africana, iniciando o processo de escravização de pessoas negras africanas e, por fim, o tráfico negreiro para o Brasil, após a sua descoberta em 1500.

O pioneirismo português nas grandes navegações aconteceu, ainda, em razão das vantagens de Portugal, que possuía uma monarquia consolidada e um território unificado. Esse pioneirismo português nas grandes navegações, deveu-se à experiência dos portugueses no comércio europeu e à existência de uma classe burguesa que detinha capital para investir no processo das grandes navegações e, sobretudo, em razão dos conhecimentos náuticos avançados.

Os portugueses navegaram pela costa da África, através do Oceano Atlântico, objetivando chegar às Índias via périplo africano. Ocorre que o período das grandes navegações permitiu a eles, não somente a chegada nas Américas, em especial no Brasil em 1.500, mas permitiu a chegada na costa da África, a colonização de regiões africanas e a escravização das pessoas negras africanas.

Referido pioneirismo português nas grandes navegações e sua chegada na costa africana despontou em um processo de escravização e desumanização de pessoas negras africanas que foram comercializadas em um processo mercantil que ocorreu por via marítima.

O presente estudo é realizado através do levantamento e análise bibliográfica, bem como da análise da legislação, em especial a Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850, conhecida como Lei Eusébio de Queiroz.

A pesquisa tem como objetivo geral uma análise do início do processo de escravização de pessoas negras africanas para o Brasil, desde o tempo que ficou historicamente conhecido



sendo o “período das grandes navegações” até a Lei Eusébio de Queiroz que constitui o marco normativo que propôs o fim do processo de tráfico de pessoas negras africanas.

No que diz respeito ao objetivo específico, a pesquisa pretende entender, ainda, a existência da relação direta entre o comércio marítimo português com o processo de escravização de pessoas africanas, em especial no processo do tráfico delas para o Brasil. Pretende por fim, apontar uma forma de reparação às pessoas negras inseridas na sociedade brasileira atual, pelo setor marítimo e portuário que foi peça chave neste processo de tráfico de pessoas negras africanas, em especial para o Brasil.

A importância do artigo e do levantamento da presente pesquisa, faz emergir uma reflexão sobre a responsabilidade do comércio marítimo, portanto do setor marítimo, no processo de escravização de pessoas negras africanas, que forma retiradas de seu território à sua revelia e traficadas para as américas, em especial trazidas para o Brasil, em um processo desumanizado; mas, que foi lucrativo sobretudo para a coroa portuguesa, ou seja, para os portugueses.

Este processo de escravização de pessoas negras africanas trazidas para o Brasil, foi base para a economia brasileira e, inicialmente, baseava-se em uma fase mercantil do capitalismo.

Ocorre que, mesmo sendo inquestionável a importância das pessoas negras escravizadas para a base da economia brasileira, desde o final do comércio de seres humanos escravizado até hoje, a população negra brasileira foi posta à margem social por um sistema de racismo estrutural, que é reflexo do processo de escravização, objeto de estudo na pesquisa.

Neste cenário social brasileiro é comum a discussão, em especial nas academias, sobre a necessidade de processos de reparação voltados para a população negra e que tenha como objetivo trazer melhorias para esta minoria que é grupo vulnerável no Brasil.

Assim, a presente pesquisa pretende apontar a relação direta entre o setor marítimo e o processo de escravização e, diante da necessidade de reparação para a população negra que integra a sociedade brasileira, pretende apontar uma forma de reparação através da possibilidade de acordo setorial entre o setor marítimo, no desenvolvimento e projetos



envolvendo as empresas que compõem esse setor e órgãos do governo brasileiro, como, por exemplo o Ministério da Igualdade Racial; tudo, objetivando a reparação ao sofrimento causado à população negra e afim de trazer melhorias para esta população.

## 2 AS ORIGENS E O PENSAMENTO FILOSÓFICO DE APOIO AO PROCESSO DE ESCRAVIZAÇÃO

A escravidão sempre foi presente na história da humanidade. Ela está presente em diversos símbolos e lembra que os processos de dominação entre os povos fazem parte da história do mundo; seja em razão da invasão de territórios, questões religiosas ou em razão da cor da pele.

Aristóteles, filósofo grego, expressava que o escravo era parte da propriedade. Em sua teoria da escravidão natural<sup>3</sup>, ele disseminava o pensamento que algumas pessoas eram escravas por natureza e expressou: “Fica claro, então, que alguns homens são por natureza feitos para ser livres e outros para ser escravos, e que para estes últimos a escravidão é tanto útil quanto justa”.

Em sua obra intitulada Política, Aristóteles até mesmo compara o escravo ao animal doméstico, argumentando que para o animal doméstico é vantajosa a obediência ao homem. Neste sentido, cita o filósofo<sup>4</sup>:

O mesmo se dá com o homem em relação aos outros animais: a natureza dos animais suscetíveis de serem domesticados ou aprisionados é superior à dos animais selvagens; para eles é vantajoso obedecer ao homem, como um meio de preservação. (...) Onde quer que se observe a diferença que há entre a alma e o corpo, entre o homem e o animal, verifica-se as mesmas relações: aqueles que não tem nada melhor a oferecer que a sua força corporal são destinados, por natureza, à escravidão, e para eles é vantajoso estar sob o comando de um senhor. Por natureza é assim o escravo: pode pertencer a um senhor (e de fato pertence), e não participa da razão mais que o grau necessário para modificar sua sensibilidade, mas não possui a razão em sua completude.

Explica Laurentino Gomes<sup>5</sup> que: “O uso da mão de obra cativa foi o alicerce de todas as antigas civilizações, incluindo a egípcia, a grega e a romana. Era um dos principais negócios dos vikings”.

---

<sup>3</sup> ARISTÓTELES. **Política**. Tradução Torrieri Guimarães. São Paulo: Martin Claret, 2017, p. 37.

<sup>4</sup> *Idem*, p. 36.



As marcas e símbolos da escravidão se firmaram no tempo e estão em diversos lugares do mundo e, muito embora sejam remotas as suas origens, é a partir das grandes navegações portuguesas, com a chegada na costa da África e captura de pessoas negras africanas para o tráfico negreiro, que o processo de escravização se transforma em um processo de desumanização de cativos. Como exemplo desta desumanização, cite-se a captura seguida de uma longa caminhada até o porto e a espera para embarque no navio negreiro. Sobre isso, explica Laurentino Gomes<sup>6</sup>:

Até o final do século XVII, a maioria dos angolanos vinha de regiões situadas a dois meses de caminhada até o litoral. No século seguinte, as áreas da captura já se situavam bem mais para o interior, o que exigia seis meses de caminhada até os portos. Nessas longas jornadas, os cativos eram acorrentados uns aos outros, em fileiras chamadas de libambos. No porto, esperavam às vezes até cinco meses pelo embarque. A travessia do atlântico, levava mais um mês e meio. Tudo isso, significava que, ao chegar no Brasil, o escravo teria já quase um ano de cativo.

Observa-se que o processo de escravização e desumanização de pessoas negras africanas, de certo modo, possuía respaldo, até mesmo, no pensamento filosófico difundido entre os povos europeus, em especial do período da filosofia moderna em sua fase iluminista, no século XVIII, baseado no discurso de uma superioridade racial do homem europeu. Como exemplo, cite-se Immanuel Kant<sup>7</sup>:

Aliás, o calor úmido é favorecedor do forte crescimento dos animais em geral, e breve, surge o Negro, que está bem adaptado ao seu clima, a saber, é forte, corpulento, ágil; mas, que, ao abrigo do rico suprimento alimentar da sua terra natal, [também] é indolente, mole e desocupado.

No mesmo sentido o pensamento de HEGEL<sup>8</sup>, filósofo alemão: “A falta de controle distingue o caráter dos negros. (...) Essa condição incapacita desenvolvimento e a cultura. (...) A única essencial ligação que existiu e permaneceu entre os negros e os europeus é aquela da escravidão”.

Tem-se assim, alguns exemplos de um pensamento eurocentrista de exaltação do homem europeu como raça superior e que serviu de fundamento justificador para o processo de

<sup>5</sup> GOMES, Laurentino. **Escravidão: do primeiro leilão de cativos em Portugal até a morte de Zumbi dos Palmares**, vol. 1. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2019, p. 64.

<sup>6</sup> *Idem*, p. 279.

<sup>7</sup> KANT, Immanuel. **Das diferentes raças**. Tradução e notas de Alexandre Hahn, p. 21. Disponível em: [https://www.academia.edu/3221053/Kant\\_Immanuel\\_Das\\_Diferentes\\_Ra%C3%A7as\\_Humanas\\_trad\\_de\\_Alexandre\\_Hahn](https://www.academia.edu/3221053/Kant_Immanuel_Das_Diferentes_Ra%C3%A7as_Humanas_trad_de_Alexandre_Hahn). Acessado em: 03/04/2024.

<sup>8</sup> HEGEL, Georg W. Frederick. **A filosofia da história**. Brasília: Editora da UNB, 1999, p. 83-86.



escravização de pessoas negras africanas que foram retiradas de seu continente e trazidas para as américas pelos portugueses, que ao descobrirem o Brasil, o tornaram colônia e, também, escravizaram pessoas negra africanas que foram utilizadas como mão de obra nessa nova colônia.

### 3 AS GRANDES NAVEGAÇÕES PORTUGUESAS

O período das grandes navegações<sup>9</sup>, no século XV e XVI<sup>10</sup>, marca o pioneirismo dos portugueses nas conquistas marítimas. Este pioneirismo deu-se em razão de diversos fatores que favoreciam Portugal, como por exemplo já ser uma cidade Estado<sup>11</sup> naquela época.

Também era fator favorável a experiência prévia do povo português no comércio europeu, o que permitiu a existência de uma burguesia com recursos financeiros para investir nas grandes navegações. Ensina Mário Maestri<sup>12</sup>: “Nas cidades marítimas portuguesas desenvolveu-se uma burguesia mercantil dedicada aos negócios do mar. Pequenas embarcações viajavam ao Mediterrâneo para vender os rústicos produtos portugueses – peixes, sal, frutos, couro, cera etc”.

Outra grande vantagem era a localização geográfica de Portugal, que possuía terras banhadas por mares, o que também, era um fator que favorecia a exploração marítima. Existia

<sup>9</sup> Grandes Navegações é o nome que se deu para as expedições de exploração do oceano que aconteceram a partir do século XV. Portugal foi o país que se lançou pioneiramente nessa empreitada, e a conquista de Ceuta, em 1415, é considerada o início das navegações portuguesas. No caso espanhol, o grande feito foi a expedição que chegou à América, em 1492. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/historiadobrasil/grandes-navegacoes.htm#:~:text=Considera%2Dse%20que%20o%20as,no%20norte%20do%20continente%20africano>. Acessado em 03/04/2024.

<sup>10</sup> As Grandes Navegações iniciaram-se no século XV e estenderam-se ao longo do século seguinte, com progressiva exploração do oceano. Essas navegações marítimas só foram possíveis porque, no século XV, havia um acúmulo de conhecimento náutico e novas tecnologias haviam aprimorado o ofício da navegação. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/historiadobrasil/grandes-navegacoes.htm#:~:text=Considera%2Dse%20que%20o%20as,no%20norte%20do%20continente%20africano>. Acessado em 03/04/2024.

<sup>11</sup> Os portugueses foram pioneiros em criar (...) o Estado Moderno Absolutista. A unificação de Portugal passou pelo processo de disputas territoriais com os muçulmanos que ocupavam aquela região em 1125, por um grupo de portugueses (católicos) liderados por D. Afonso, que criou a dinastia de Borgonha. Um Estado Nacional Moderno tem características únicas, tais como um território nacional, uma língua nacional, símbolos nacionais (hino, bandeira, cetro, coroa, etc.) e um exército nacional. O Estado português se efetiva em 1385 pela dinastia de Avis, tendo a centralização política nas mãos dos reis e por consequência o controle de toda unidade nacional. Disponível em: <https://www.infoescola.com/historia/pioneirismo-portugues/>. Acessado em: 07/04/2024.

<sup>12</sup> MAESTRI, Mário. **O escravismo no Brasil**. Coordenação Maria Helena Capelato, Maria Ligia Prado. 13ª ed., reformada. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 19.





uma grande dificuldade para o domínio das navegações em função das complexidades de exploração do mar; porém para os portugueses essa dificuldade era superada em razão do alto conhecimento de navegação obtido com os ensinamentos da Escola de Sagres<sup>13</sup>.

Portanto, o pioneirismo pode ser explicado, sobretudo, no conhecimento do mar e no domínio da navegação. Este domínio dos conhecimentos marítimos fez com que Portugal, através das grandes navegações, chegasse na costa da África. Ensina Laurentino Gomes<sup>14</sup>:

Este era, no final do século XV, o maior de todos os segredos portugueses: o conhecimento do complexo sistema de ventos e correntes que dominava o mar infinito, vital para que os navegadores lusitanos chegassem à África, à Índia e ao Brasil. Ao decifrarem os enigmas escondidos nas águas, conseguiram encontrar e escolher rotas marítimas – como se fossem estradas líquidas que os levariam mais rapidamente de um lado para o outro no Atlântico, ou, ao contrário, impediam a navegação em determinadas direções.

A dominação do território africano acaba desencadeando um processo de escravização de pessoas negras africanas que são retiradas do continente africano e comercializadas, em especial, para as Américas. Ensina Mário Maestri<sup>15</sup>: “Portugal, o pequenino reino do extremo oeste europeu, contribuiria para o vigoroso renascimento do escravismo, em outras paragens do mundo, quando ele vinha retrocedendo, havia séculos, em outros lugares da Europa”.

O objetivo da expansão marítima portuguesa, passava pela necessidade de contornar o continente africano para chegar nas Índias e assim realizar o Périplo Africano<sup>16</sup>. Neste sentido explica o autor Mário Maestri<sup>17</sup>:

<sup>13</sup> “A Escola de Sagres teria sido uma escola náutica criada pelo infante D. Henrique na região de Sagres, no Algarve, em Portugal, no século XV. Sua história é contada por Samuel Purchas, em 1625, que desenvolveu a ideia através de um texto de João de Barros. O objetivo da escola teria sido a formação dos navegadores que estavam ao serviço do infante, tanto nacionais como estrangeiros, com conhecimentos de cartografia, geografia e astronomia. A real existência da escola tem sido alvo de debate há vários anos. Os seus maiores defensores são sobretudo escritores e historiadores ingleses”. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Escola\\_de\\_Sagres](https://pt.wikipedia.org/wiki/Escola_de_Sagres). Acessado em: 07/04/2024.

<sup>14</sup> GOMES, Laurentino. **Escravidão: do primeiro leilão de cativos em Portugal até a morte de Zumbi dos Palmares**, vol. 1. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2019, p. 97-98.

<sup>15</sup> MAESTRI, Mário. **O escravismo no Brasil**. Coordenação Maria Helena Capelato, Maria Ligia Prado. 13ª ed., reformada. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 18.

<sup>16</sup> “Périplo Africano foi a tática utilizada por navegadores portugueses sob o incentivo da Coroa para chegarem às Índias contornando a África. Périplo Africano foram as várias viagens dos portugueses a caminho das Índias contornando a África. Tais jornadas eram realizadas por grandes navegadores e suas tropas, que encontravam diversas dificuldades pelo caminho. As expedições eram patrocinadas pela Coroa Portuguesa, que tinha grande interesse nas especiarias indianas, a princípio, mas, depois, também interessou-se pelas riquezas encontradas no território africano, como metais preciosos, e, ainda, pela captura e pelo trabalho forçado de pessoas, constituindo a escravidão e, posteriormente, o tráfico negreiro. O Périplo teve grandes consequências, como o aumento das



Do castelo de Sagres, no Algarve, o príncipe dom Henrique, terceiro filho de dom João I, organizou o envio de expedições marítimas às costas atlânticas da África.

(...)

O objetivo permanente das expedições marítimas portuguesas era a realização de bons negócios. Portanto, fazia-se necessário trazer da África riquezas que frutificassem os investimentos em homens, barcos e mercadorias.

Na longa circum-navegação do continente africano, os lusitanos obtiveram o ouro procurado e muito mais. A certa altura dessa exploração marítima, eles se encontraram em condições de planejar e executar a abertura de um caminho marítimo até os cobiçados mercados orientais. Realizava-se, assim, o velho sonho europeu: pôr fim ao monopólio mouro do comércio com as Índias, ou seja, com as regiões que compreendiam as costas da atual Índia e do Oriente distante.

Observa-se claramente, que as grandes navegações levam os portugueses até a costa da África e isso desencadeou um negócio lucrativo que consistiu no tráfico de pessoas negras que foram retiradas de seu continente para serem comercializadas e depois levadas para fora do continente africano, em especial para as Américas e para o Brasil. Neste ponto, ainda ensina Mário Maestri<sup>18</sup>:

Entretanto, o grande negócio dos lusitanos na África era o comércio de homens e mulheres para trabalharem com cativos. Em boa parte, foram os lucros do comércio de africanos e africanas escravizados que permitiram aos portugueses explorar as costas do continente negro, resistir aos ataques castelhanos, abrir uma rota para o Oriente, descobrir e colonizar uma imensa região do Novo Mundo.

Esse processo de escravização de pessoas negras africanas para as américas arrancou um número significativo de pessoas negras do continente africano e elas foram transportadas através da travessia do Atlântico. Explica Laurentino Gomes<sup>19</sup>:

Hoje estima-se com relativa segurança que aproximadamente 12,5 milhões de cativos foram despachados nos porões dos navios, mas só 10,7 milhões chegaram aos portos do continente americano. O total de mortos na travessia do oceano seria 1,8 milhões de pessoas (portanto, superior aos 10% citados por Miller para o caso de Angola). Dado o alto índice de mortalidade após o desembarque, apenas 9 milhões de africanos teria sobrevivido aos tormentos dos três primeiros anos de escravidão no novo ambiente de trabalho.

O aprisionamento de pessoas negras que foram escravizadas e retiradas do continente africano desencadeou um negócio lucrativo que ocorreu sobretudo através do mar. Por isso,

---

relações comerciais de Portugal com as colônias”. Disponível em: <https://www.historiadomundo.com.br/idade-moderna/periplo-africano.htm>. Acessado em 07/04/2024.

<sup>17</sup> MAESTRI, Mário. **O escravismo no Brasil**. Coordenação Maria Helena Capelato, Maria Ligia Prado. 13ª ed., reformada. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 22-23.

<sup>18</sup> Idem, p. 23.

<sup>19</sup> GOMES, Laurentino. **Escravidão: do primeiro leilão de cativos em Portugal até a morte de Zumbi dos Palmares**, vol. 1. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2019, p. 46.





não há como desvencilhar o tráfico negreiro do setor marítimo e portuário, porque o tráfico se deu via mar e aí reside a contribuição do setor marítimo neste triste episódio da humanidade. A captura de pessoas negras africanas que foram escravizadas e transportadas para as américas via travessia do Atlântico foi um negócio de proporções consideráveis, organizado e rentável. Neste sentido assevera Laurentino Gomes<sup>20</sup>:

O tráfico de escravos no Atlântico, a maior e mais continuada migração forçada por via marítima em toda a história humana envolveu o transporte de pessoas, mercadorias, plantas e germes entre quatro continentes – Ásia, Europa, África e América.

(...)

O banco de dados Slave Voyages registra que havia um total de 188 portos de partida de cativos no continente africano. Vinte deles respondiam, sozinhos, por 93% de todo o tráfico no Atlântico.

Ainda, o citado autor, acerca dos números envolvendo o grande negócio do tráfico negreiro informa<sup>21</sup>: “Hoje, sabe-se com relativa precisão, que 12.521.337 de seres humanos embarcaram na travessia do Atlântico em cerca de 36 mil viagens de navios negreiros, entre 1500 e 1867. Desses, 10.702.657 chegaram vivos à América. Os mortos seriam 1.818.680”.

O comércio de escravizados não somente era lucrativo, como também serviu como base da expansão portuguesa, no caso, pela navegação, mas, sobretudo, uma peça fundamental no sistema econômico colonial. Neste sentido Laurentino Gomes<sup>22</sup>:

...o preço médio de um cativo na costa da África foi crescendo em proporção direta ao aumento da procura por mão de obra cativa na América. Em 1663, o preço de um escravo seria de aproximadamente 3,3 libras esterlinas, valor que triplicaria por volta de 1710, no auge da febre do ouro no Brasil, e quintuplicaria por volta de 1775, chegando a 16 libras esterlinas.

Inegável que todo esse processo de escravização de pessoas africanas tenha ocorrido por via marítima, fazendo emergir uma fundada ligação histórica entre o comércio marítimo e o processo escravocrata que, aos poucos, tornou-se um negócio grande, organizado e lucrativo para os portugueses.

---

<sup>20</sup> *Idem*, p. 224.

<sup>21</sup> *Idem*, p. 224

<sup>22</sup> *Idem*, p. 250.



#### 4 O COMÉRCIO MARÍTIMO DE PESSOAS NEGRAS AFRICANAS QUE FORAM DESUMANIZADAS

O processo de expansão marítima dos portugueses não somente propiciou a chegada à costa africana, mas também propiciou a chegada<sup>23</sup> no Brasil em 22 de abril de 1500.

Os portugueses aportaram no Brasil e tentaram primeiramente escravizar os indígenas que aqui viviam. Porém este processo não foi exitoso, face a liberdade que os indígenas tinham antes da chegada dos portugueses e até mesmo a proteção dos jesuítas em razão da tentativa de catequização. Sobre o insucesso da escravização dos indígenas, ensina Jaime Pinsky<sup>24</sup>:

De qualquer forma, mesmo relativizada, a questão é válida; por que o negro se o índio poderia ser escravizado?

Vários argumentos se colocam aí: a fraca densidade demográfica da população indígena no Brasil; o fato de as tribos ficarem cada vez mais arredias, a partir da percepção do interesse do branco em escraviza-las; a dizimação indígena por meio da superexploração de sua força de trabalho; a proteção jesuítica etc.

Não se pode, contudo, deixar de lado um aspecto essencial da questão: o interesse da Coroa e dos traficantes. Enquanto a captura do índio era quase um negócio interno da colônia – (...) o comércio ultramarino trazia excelentes dividendos tanto ao governo, quanto aos comerciantes. Assim, governo e jesuítas apoiavam indiretamente os traficantes, estabelecendo limitações à escravidão indígena – em nome de Deus.

Diante do insucesso de escravizar indígenas e diante da necessidade de mão de obra para trabalhar nas lavouras, principalmente de cana-de-açúcar, os negros escravizados passaram a compor a base da mão de obra trabalhadora. Sobre isso, também ensina Jaime Pinsky<sup>25</sup>:

Nada mais equivocado que dizer que o negro veio para o Brasil. Ele foi trazido. (...) Ser trazido é algo passivo – como o próprio tempo do verbo – e implica fazer algo contra e a despeito da sua vontade.

(...)

O negro foi, portanto, trazido para exercer o papel de força de trabalho compulsório numa estrutura que estava se organizando em função da grande lavoura. Aqui, não havia muita preocupação em prover o sustento dos produtores, mas em produzir para o mercado.

<sup>23</sup> Descoberta ou descobrimento do Brasil refere-se à chegada dos [portugueses](#) ao território atualmente conhecido como [Brasil](#). Este momento é muitas vezes entendido como sendo o do avistamento da terra que então denominaram por [Ilha de Vera Cruz](#), nas imediações do [Monte Pascoal](#), pela armada comandada por [Pedro Álvares Cabral](#), ocorrida no dia [22 de abril](#) de [1500](#). Esta descoberta inscreve-se nos chamados [descobrimientos portugueses](#). Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Descoberta\\_do\\_Brasil](https://pt.wikipedia.org/wiki/Descoberta_do_Brasil). Acessado em 07/04/2024.

<sup>24</sup> PINSKY, Jaime. [A escravidão no Brasil](#). 21ª ed., 6ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2022, p. 20-22.

<sup>25</sup> *Idem*, p. 23.



A captura das pessoas escravizadas no continente africano, que eram trazidas para o Brasil, tinha como meio de transporte os navios negreiros que atravessavam o Atlântico. As quatro principais rotas marítimas que serviram para os navios negreiros na travessia do Atlântico foram a Rota da Guiné, Rota da Mina, Rota de Angola e Rota de Moçambique. Sobre as rotas marítimas utilizadas no tráfico negreiro, consta do banco de dados do Portal Gueledés<sup>26</sup>:

As quatro principais rotas dos navios negreiros que ligaram o continente africano ao Brasil foram as da Guiné, Mina, Angola e Moçambique. Elas concentravam o comércio de seres humanos que, na maioria dos casos, eram aprisionados em guerras feitas por chefes tribais, reis ou sobas africanos para esse fim. Os traficantes, principalmente portugueses, mas também de outras nações europeias e posteriormente brasileiros, obtinham os prisioneiros em troca de armas de fogo, tecidos, espelhos, utensílios de vidro, de ferro, tabaco e aguardente, entre outros. Os navios, dependendo do tipo, traziam de 300 a 600 cativos por vez. Entre 10% e 20% deles morriam na viagem.

Também, acerca das rotas do tráfico de pessoas negras africanas escravizadas, ensina Laurentino Gomes<sup>27</sup> que:

Duas regiões do continente africano estão entre as mais afetadas pelo tráfico. A primeira foi a África Ocidental, também conhecida como Costa da Mina, entre Gana e Nigéria. A segunda, a África Central, que se estende do Gabão até o sul de Angola. Juntas, essas duas áreas responderam por quase 80% do total de comércio de cativos no Atlântico.

A desumanização das pessoas negras africanas, no processo de escravização, não somente ocorreu no processo de captura e na sua condução até as regiões aonde eram embarcadas, mas, principalmente, durante a travessia do atlântico dentro dos navios negreiros. Explica Jaime Pinsky<sup>28</sup>:

A travessia não era, à época, cruzeiro de luxo para nenhum viajante. A fome, a sujeira, o desconforto e a morte eram companheiros de viagem dos negros. O número de escravos por navio era o máximo possível. Uns quinhentos numa caravela, setecentos num navio maior – cerca de mil toneladas – iniciavam uma viagem que demorava de 35 a cinquenta dias a partir de Angola até o Recife, Bahia ou Rio de Janeiro, numa viagem normal. Calmarias ou correntes adversas podiam prolongar a travessia até cinco ou mesmo seis meses, tornando mais dantescas as cenas de homens, mulheres e crianças espremidos uns contra os outros, vomitando e

<sup>26</sup> Portal Gueledés. **Rotas da escravidão**. Disponível em: <https://www.geledes.org.br/rotas-da-escravidao/>. Acessado em: 07/04/2024.

<sup>27</sup> GOMES, Laurentino. **Escravidão: do primeiro leilão de cativos em Portugal até a morte de Zumbi dos Palmares**, vol. 1. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2019, p. 255.

<sup>28</sup> PINSKY, Jaime. **A escravidão no Brasil**. 21ª ed., 6ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2022, p. 37.



defecando frequentemente em seus lugares, numa atmosfera de horror que o calor e o mau cheiro se encarregavam de extremar.

Para Kabengele Munanga<sup>29</sup> o tráfico negreiro teria causado a morte de 60 milhões de pessoas africanas e mesmo sendo esta quantidade superestimada não se pode negar que o tráfico negreiro foi responsável pela morte de milhares de pessoas negras. Para o citado autor:

Cinco etapas terríveis marcavam o tráfico: 1) captura dos nativos no interior da África; 2) transferência para os portos na costa africana; 3) armazenamento nesses portos, onde os negros aguardavam a chegada dos navios negreiros; 4) transporte para outros países nos navios tumbeiros; e 5) armazenamento nos portos de desembarque, onde eram recuperados para serem vendidos.

Sobre a tragédia do sistema escravagista e do tráfico que o alimentava, ainda explica Kabengele Munanga<sup>30</sup>:

Foram milhões de homens e mulheres arrancados de suas raízes que morreram nas guerras de captura na própria África, nas longas caminhadas para os litorais de embarque, nas condições de confinamento, falta de comida e higiene nos armazéns humanos construídos nos portos de embarque de carga humana, na travessia, enfim, nas condições de trabalho e de vida reservadas a eles nos países de destino que ajudaram a construir e a desenvolver.

No que diz respeito ao número de escravizados que chegaram nos portos brasileiros, tem-se que o Brasil recebeu 4,9 milhões de cativos, o equivalente a 47% do total que desembarcou no continente americano entre 1500 e 1850. Para Laurentino Gomes<sup>31</sup>:

A história da escravidão africana no Brasil é repleta de dor e sofrimento. Centenas de livros já foram escritos sobre o tema, mas, provavelmente, nenhum deles conseguirá jamais expressar as aflições de um único cativo dos milhões capturados na África, embarcados à força em um navio, arrematados como mercadorias qualquer num leilão do outro lado do oceano, numa terra que lhes era completamente estranha e hostil, onde trabalharia pelo resto de suas vidas sob o chicote e o tacho de seu senhor.

Um dos principais portos brasileiros onde chegavam os navios negreiros foi o Cais do Valongo na cidade do Rio de Janeiro. Este cais, antes existente nas proximidades da praça XV, foi transferido para a enseada do Valongo e, assim, o Cais do Valongo foi um local construído em 1811 para o desembarque e comércio de africanos escravizados e funcionou até

---

<sup>29</sup> MUNANGA, Kabengele. **Origens africanas do Brasil contemporâneo: histórias, línguas, culturas e civilizações**. São Paulo: Global, 2009, p. 81.

<sup>30</sup> *Idem*, p. 90-91.

<sup>31</sup> GOMES, Laurentino. **Escravidão: do primeiro leilão de cativos em Portugal até a morte de Zumbi dos Palmares**, vol. 1. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2019, p. 47.



metade do século XIX, porque em 1843 foi remodelado e recebeu o nome de Cais da Imperatriz.

O Cais do Valongo está localizado no Rio de Janeiro, na Região da Gamboa e foi redescoberto em 2011 durante a construção das obras do Porto Maravilha. Segundo a base de dados do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN<sup>32</sup>:

Em 2011, escavações conduzidas pela arqueóloga na zona portuária do Rio de Janeiro revelaram os vestígios do Cais do Valongo, antigo cais de pedra onde se estima haverem aportado mais de um milhão de africanos escravizados. Pela importância da descoberta, em 2017, o Sítio Arqueológico Cais do Valongo foi declarado Patrimônio Mundial pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco).

Consta dos dados do Portal Politize<sup>33</sup> que o Cais do Valongo não era somente um porto, mas um local onde os escravizados se recuperavam fisicamente para depois serem comercializados. Segundo o referido portal:

Ele era denominado de complexo porque não incluía somente o Cais de Desembarque, mas também O Lazareto: Hospital de quarentena para recuperados dos recém chegados doentes; Casas de Engorda: Local onde eram alimentados para engorda e serem vendidos; Armazéns de venda: Local onde eram vendidos; Cemitérios dos Pretos Novos: Fossas comuns onde eram jogados os africanos que chegavam sem vida após a desgastante rota marítima ao Brasil. Não tinham direito a cerimônia.

Observa-se que o tratamento das pessoas negras como mercadoria, pode ser tido como uma das maiores violências perpetradas contra o povo negro. Expressa Jaime Pinsky<sup>34</sup>:

É importante registrar que o negro era tratado como mercadoria, não havendo preocupação alguma em se respeitar sua natureza humana. No mercado do Vallongo, no Rio de Janeiro, gravuras e descrições mostram negros à venda sendo examinados com animais: pais e filhos eram separados sem o menor problemas por compradores que não tinham, eventualmente, interesse na família inteira  
(...)  
E ter sido tratado como mercadoria foi uma das maiores violências perpetradas contra o povo negro.

A redescoberta do Cais do Valongo em 2011, fez emergir uma triste memória da sociedade brasileira, em especial no Rio de Janeiro, onde está localizado o Cais do Valongo e

<sup>32</sup> Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Arqueóloga que descobriu o Cais do Valongo ganha prêmio internacional.** Disponível em: <https://www.gov.br/iphan/pt-br/assuntos/noticias/arqueologa-que-descobriu-o-cais-do-valongo-ganha-premio-internacional-1>. Acessado em: 07/04/2024.

<sup>33</sup> Portal Politize. **Cais do Valongo: o que foi na história do Brasil?** Disponível em: <https://www.politize.com.br/cais-do-valongo/>. Acessado em 07/04/2024.

<sup>34</sup> PINSKY, Jaime. **A escravidão no Brasil.** 21ª ed., 6ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2022, p. 44-45.



que recebeu cerca de um milhão de africanos escravizados e cujas ossadas e artefatos encontrados na escavação do local contam uma triste história do Brasil. Consta do banco de dados do Portal Gueledés<sup>35</sup>:

A escravidão deve ser “materializada”, diz Tânia Andrade Lima, arqueóloga do Museu Nacional, no Rio, e coordenadora do projeto de escavação do Cais do Valongo, porto por onde passaram, entre 1811 e 1831, 1 milhão de africanos. Foram as obras do Porto Maravilha, a revitalização da área portuária carioca iniciada neste ano tendo em vista as Olimpíadas de 2016, que permitiram aos arqueólogos reabrir a “cena do crime” oculta desde 1843, quando foi recoberta com 60 centímetros de pavimento e se transformou no Cais da Imperatriz, lugar de recepção para Teresa Cristina, a futura mulher de Pedro II.

A este respeito, observa-se no terceiro volume de sua obra sobre o período escravocrata o ensinamento de Laurentino Gomes<sup>36</sup>:

Até o ano de 2017 os arqueólogos haviam reunido 5.563 fragmentos de ossos. Pertenciam a 28 corpos de jovens do sexo masculino, com idade entre 18 e 25 anos. Todos eles representavam sinais de cremação. O motivo é óbvio: no Rio de Janeiro daquela época só os brancos tinham o privilégio de serem sepultados em espaços considerados sagrados, como as igrejas, próximos de Deus e do paraíso celeste, segundo se acreditava. Os escravos eram jogados em terrenos baldios ou valas comuns, nas quais se ateava fogo. (...)

Nas escavações arqueológicas da Gamboa, os pesquisadores encontraram, além dos ossos, 466.035 artefatos identificados como pertencentes à cultura negra africana.

Pode-se afirmar que o comércio marítimo de pessoas negras africanas escravizadas foi um processo que desumanizou essas pessoas, porque da captura até a travessia do Atlântico elas eram tratadas como animais, sejam nos longos períodos de caminhada da captura até os locais de embarque nos navios negreiros, sejam nos próprios navios negreiros, onde eram amarradas e submetidas ao transporte em um espaço lotado do navio, onde ali mesmo faziam refeições e suas necessidades fisiológicas, seja no evento morte na travessia porque jogadas ao mar ou no evento morte após a chegada nos portos de destino, porque eram jogadas em valas comuns e queimadas.

<sup>35</sup> Portal Gueledés. **Complexo do Valongo: ossos que falam.** Disponível em: <https://www.geledes.org.br/complexo-valongo-ossos-que-falam/>. Acessado em 10/04/2024.

<sup>36</sup> GOMES, Laurentino. **Escravidão: da independência à Lei Aurea**, vol. 3. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2022, p. 212-213.





## 5 OS GANHOS ENVOLVIDOS NO PROCESSO DE ESCRAVIZAÇÃO E A FINALIZAÇÃO DESTE PROCESSO

Neste ponto, faz-se necessária a reflexão sobre a relação do capitalismo e a escravidão, porque aqui observa-se que as bases econômicas do Brasil foram fundadas no sistema escravocrata e que remetem à fase inicial de um capitalismo mercantil. Segundo a base de dados do site Brasil Escola, o capitalismo<sup>37</sup> pode ser conceituado como:

O capitalismo é um sistema econômico baseado na propriedade privada, na acumulação de capital e na procura pelo lucro. A obtenção do lucro e a acumulação do capital dentro do capitalismo dão-se por meio da posse privada dos meios de produção, que pode manifestar-se pela posse da terra ou de grandes instalações que permitam a produção de certa mercadoria.

Em que pese a solidificação do capitalismo a partir da revolução industrial, ele tem sua fase comercial fundada no mercantilismo. Neste sentido, ensinam Zamberlan e Nogueiro<sup>38</sup>:

O regime capitalista é um sistema econômico, social e político que começou a surgir com o declínio do sistema feudal, que predominou na Europa do século VIII ao XV e que tinha como uma das suas características a divisão da Europa em diversas propriedades agrícolas cujos donos eram chamados de senhores feudais.

(...)

O capitalismo conheceu sua fase comercial com o mercantilismo nos séculos XV a XVIII, e sua fase industrial com a revolução industrial inglesa, ocorrida no final do século XVIII, onde a atividade industrial passa a ser a principal fonte geradora de riqueza e reprodutora de capital.

Por quase quatro séculos, pessoas negras foram retiradas do continente africano à sua revelia, sendo trazidas para o Brasil e transformadas em objeto de propriedade de pessoas brancas, porque eram vendidas e forçadas a trabalhar; porém o lucro permaneceu com os escravocratas brancos. Novamente ensinam Zamberlan e Nogueiro<sup>39</sup>: “Concluiu-se que o capitalismo sempre existiu no Brasil e que a escravidão foi essencial para sua reprodução nas colônias em virtude, principalmente, da escassez de mão-de-obra livre”.

<sup>37</sup> Brasil Escola. **Capitalismo**. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/historiag/capitalismo.htm>. Acessado em: 03/04/2024.

<sup>38</sup> ZAMBERLAN, Carlos Otávio, NOGUEROL, Luiz Paulo Ferreira. **Escravidão e capitalismo na América Portuguesa: uma invenção ou uma anomalia necessária?** p. 231-233. Disponível em: <file:///C:/Users/RENATO/Downloads/2341-Texto%20do%20artigo%20-%20Arquivo%20Original-10654-1-10-20130702.pdf>. Acessado em 03/04/2024.

<sup>39</sup> *Idem*, p. 242



O comércio de pessoas negras africanas era um negócio grande e estruturado, sobre o qual orbitavam vários outros negócios que, também, envolviam muitas pessoas. Assevera Laurentino Gomes<sup>40</sup>:

Até o início do século XIX, o tráfico negreiro era o maior e o mais internacional de todos os negócios do mundo.

(...)

O tráfico envolvia tanta gente graúda, como os banqueiros ingleses e os nobres europeus, quanto pessoas relativamente modestas, que na África mantinham roças, capoeiras e currais de gado de pequeno porte destinados ao abastecimento dos barracões e dos barcos negreiros. Também havia quem fornecesse ou contratasse as canoas com os seus remeiros para levar os escravos da praia para os navios.

Além de ser um negócio estruturado, era lucrativo. Porém, este grande negócio foi especialmente lucrativo para os europeus e, sobretudo, para a Coroa Portuguesa, ou seja, os portugueses. Ensina Laurentino Gomes<sup>41</sup>:

...um cativo considerado de primeira qualidade custava ao traficante em Angola cerca de 102,6 mil réis, incluindo o preço pago ao fornecedor africano, os impostos alfandegários recolhidos em Luanda, o frete na travessia do oceano e as perdas de vida em alto-mar e em terra antes da venda. No Rio de Janeiro, seria vendido por 200 mil réis, quase o dobro do preço original. Isso significava que um navio negreiro só teria prejuízo se a mortalidade fosse superior a 50%. Qualquer índice abaixo desse patamar representava lucro.

...Os traficantes tinham um grande e onipresente sócio no tráfico negreiro: A Coroa Portuguesa. Além de fornecer mão de obra para as lavouras e minas da América, o comércio de escravos era uma fonte de receita fundamental para o tesouro real.

O comércio marítimo de pessoas negras africanas e o processo de escravização, muito embora tenha sido lucrativo para a Coroa Portuguesa, teve sua interrupção em 1850, com a Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850, conhecida como Lei Eusébio de Queiroz<sup>42</sup>, que proibiu a manutenção de navios negreiros transportadores de pessoas escravizadas.

A Lei Eusébio de Queiroz, em seu artigo 1º, proibiu que embarcações brasileiras ou estrangeiras em portos, enseadas, ancoradouros ou mares territoriais do Brasil levassem a bordo escravos, porque a sua importação era proibida.

Referida Lei trazia expresso que seria apreendidas as embarcações que, mesmo não tendo escravos a bordo, tivessem sinais de que eram empregadas no tráfico de escravos. A

<sup>40</sup> GOMES, Laurentino. **Escravidão: do primeiro leilão de cativos em Portugal até a morte de Zumbi dos Palmares**, vol. 1. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2019, p. 223-224.

<sup>41</sup> *Idem*, p. 251.

<sup>42</sup> BRASIL. **Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850**, Planalto Federal. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lim/lim581.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim581.htm). Acessado em 10/04/2024.



presunção de que determinada embarcação era empregada no tráfico negreiro, tratava-se de uma presunção legal e os sinais era determinantes dessa presunção constavam em regulamento; tudo conforme previam os artigos 1º e 2ª da citada Lei. Veja-se a transcrição dos citados artigos:

Art. 1º As embarcações brasileiras encontradas em qualquer parte, e as estrangeiras encontradas nos portos, enseadas, ancoradouros, ou mares territoriaes do Brasil, tendo a seu bordo escravos, cuja importação he prohibida pela Lei de sete de Novembro de mil oitocentos trinta e hum, ou havendo-os desembarcado, serão apprehendidas pelas Autoridades, ou pelos Navios de guerra brasileiros, e consideradas importadoras de escravos.

Aquellas que não tiverem escravos a bordo, nem os houverem proximamente desembarcado, porêm que se encontrarem com os signaes de se empregarem no trafico de escravos, serão igualmente apprehendidas, e consideradas em tentativa de importação de escravos.

Art. 2º O Governo Imperial marcará em Regulamento os signaes que devem constituir a presumpção legal do destino das embarcações ao trafico de escravos.

Os africanos apreendidos nas citadas embarcações eram reexportados por conta para os portos de origem ou para fora do território do Império que fosse mais conveniente para o governo e enquanto isso não ocorria eram empregados em trabalhos sob a tutela do governo e não concedidos para particulares; tudo como previa o artigo 6º da Lei Eusébio de Queiroz.

Mas a Lei Eusebio de Queiroz não foi suficiente para expurgar por completo comércio de escravizados no Brasil. Neste sentido ensina Laurentino Gomes<sup>43</sup>:

O tráfico negreiro no Atlântico seria interrompido em 1850, pela Lei Eusébio de Queiroz, mas o comércio de seres humanos entre as províncias brasileiras, por terra ou por navegação costeira, continuaria firme e volumoso até as vésperas da Lei Áurea de 1888. Se a escravidão comprometia ou não o futuro do país, como temiam alguns letrados, isso não era problema dos senhores escravocratas, desde que suas necessidades de mão de obra fossem satisfeitas pelos traficantes de foram ágil, em quantidades e preços aceitáveis.

A Lei Eusébio de Queiroz não foi suficiente para acabar com o tráfico negreiro, porque permaneceu um comércio clandestino de escravizados posterior à Lei. Observe-se a reportagem do Portal Náutica<sup>44</sup> sobre a descoberta dos destroços do navio Brigue Camargo,

<sup>43</sup> GOMES, Laurentino. **Escravidão: da independência do Brasil à Lei Aurea**, vol. 3. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2022, p. 100.

<sup>44</sup> Náutica. **Último navio negreiro a vir ao Brasil pode ter sido encontrado no Rio de Janeiro**. Disponível em: <https://nautica.com.br/ultimo-navio-negreiro-a-vir-ao-brasil-pode-ter-sido-encontrado-no-rio-de-janeiro/>. Acessado em 10/04/2024.



que segundo reportagem transportou escravizados no século XIX. Consta da reportagem do referido portal: “Um triste pedaço da história da escravidão pode ter sido encontrado no Rio de Janeiro, no mar de Angra dos Reis. Um grupo de pesquisadores acredita ter achado a embarcação *Brigue Camargo*, um navio negreiro afundado, em 1852, e que transportava 500 pessoas escravizadas”.

Por fim, inegável que o comércio marítimo de pessoas negras africanas tenha sido um negócio internacional de grandes proporções, estruturado e lucrativo para os europeus e em especial para os portugueses. Este comércio marítimo que desumanizou teve sua proibição em 1850, através da Lei Eusébio de Queiroz; porém, ainda que proibido esse comércio permaneceu em atividade clandestina, pois é o que se deduz da reportagem acerca da descoberta dos destroços do navio *Brigue Camargo* que em 1852 ainda transportava escravizados.

## **6 REFLEXÃO SOBRE A RELAÇÃO DO COMÉRCIO MARÍTIMO COM O PROCESSO DE ESCRAVIZAÇÃO E A NECESSIDADE DE SOLUÇÃO PARA UM PROCESSO REPARATÓRIO**

Constata-se que o comércio de pessoas negras africanas teve início porque os portugueses, possuidores de conhecimentos náuticos, objetivavam chegar às Índias contornando a costa africana e, chegando lá, perceberam a possibilidade de exploração de um comércio fundado no tráfico de pessoas negras africanas. Comércio esse, que se efetivou através da travessia do Atlântico e, especialmente, utilizando-se de quatro rotas marítimas, como citou-se anteriormente.

Sob este prisma, é inquestionável que o tráfico negreiro tenha sido um comércio que ocorreu via mar, ou seja, foi um comércio marítimo com importante papel desempenhado pelos navios negreiros, tripulações, portos e diversas outras estruturas necessárias à manutenção do tráfico negreiro, que teve sua proibição consolidada em 1850 com a Lei Eusébio de Queiroz.

A escravização de pessoas negras retiradas do continente africano foi a base da economia no Brasil, alicerçada em um capitalismo mercantilista. O processo de finalização



dessa escravização prolongou-se no tempo e reflete até hoje na sociedade brasileira, na forma de um racismo estruturado que vulnerabiliza pessoas negras e as coloca à margem da sociedade.

O autor Silvio Luiz de Almeida<sup>45</sup> explica o racismo sob a concepção estrutural e ensina:

Em resumo: o racismo é uma decorrência da própria estrutura social, ou seja, de modo 'normal' como que se constituem as relações políticas, econômicas, jurídicas e até familiares, não sendo uma patologia social e nem um desarranjo institucional. O racismo é estrutural. Comportamentos individuais e processos institucionais são derivados de uma sociedade cujo racismo é regra e não exceção. O racismo é parte de um processo social que ocorre 'pelas costas dos indivíduos e lhes parece legado pela tradição'.

Este racismo estrutural, que está entranhado na sociedade brasileira, impede o progresso de pessoas negras e a impede a instituição de políticas de reparação para a população negra, que após sua libertação em 1.888, no Brasil, não tiveram qualquer apoio do Estado Brasileiro.

A inexistência de políticas por parte do governo brasileiro para a população negra libertada e abandonada submeteu esse grupo à vulnerabilidade social. Como exemplo citem-se as diversas políticas que impediam o acesso de pessoas negras às escolas. Sobre isso, exemplifica Livia Sant`Anna Vaz<sup>46</sup>, para quem, na atualidade, o Brasil não é um Estado democrático, por ter a raça como principal fator de exclusão, cita as medidas legais de impedimento do acesso de pessoas negras nas escolas, durante o século XIX:

25/03/1824 Constituição do Império do Brasil: garante a gratuidade da instrução primária a todos os cidadãos (escravos não eram cidadãos)

[...]

06/05/1837 Lei nº 20 da Província da Paraíba: prescreve que os professores só podem admitir em suas aulas pessoas livres.

[...]

Década de 1880 Leis provinciais ainda mantêm o impedimento de matrícula e frequência de escravos às escolas públicas, a exemplo dos regimentos da Bahia (1881), Goiás (1884), Paraíba (1886) e São Paulo (1887), este último com a peculiaridade de proibir aos escravos, 'salvo nos cursos noturno e com consentimento dos senhores'.

Também, como exemplo do descaso do Estado brasileiro, após o período de libertação, temos a difusão de teses de branqueamento ou embranquecimento que sobre o

<sup>45</sup> ALMEIDA, Silvio Luiz de. **Racismo estrutural**. São Paulo: Sueli Carneiro; Editora Jandaíra, 2021, p.50.

<sup>46</sup> VAZ, Livia Sant`Anna. **Cotas raciais**. São Paulo: Jandaíra, 2022, p. 105.



fundamento de melhor desenvolvimento do país, buscou o branqueamento da população e consequentemente o apagamento da miscigenação brasileira. Claudio Fernandes observa<sup>47</sup>:

A defesa do branqueamento, ou do ‘embranqueamento’, tinha como ponto de partida o fato de que, dada a realidade do processo de miscigenação na história brasileira, os descendentes de negros passariam a ficar progressivamente mais brancos a cada nova prole gerada.

O antropólogo e médico carioca João Baptista de Lacerda foi um dos principais expoentes da tese do embranqueamento entre os brasileiros, tendo participado, em 1911, do Congresso Universal das Raças, em Londres. Esse congresso reuniu intelectuais do mundo todo para debater o tema do racismo e da relação das raças com o progresso das civilizações (temas de interesse corrente à época). Baptista levou ao evento o artigo ‘Sur les métis au Brésil’ (Sobre os mestiços do Brasil, em português), em que defendia o fator da miscigenação como algo positivo, no caso brasileiro, por conta da sobreposição dos traços da raça branca sobre as outras, a negra e a indígena.

Observadas as pontuações do autor Silvio Luiz de Almeida<sup>48</sup> acerca do racismo estrutural, para quem o racismo é inerente à ordem social e que nela está enraizado, motivo pelo qual o combate ao mal do racismo deve ocorrer pelas próprias instituições, implementando práticas antirracistas efetiva, com exemplo:

- a) promover a igualdade e a diversidade em suas relações internas e como o público externo – por exemplo na publicidade;
- b) remover obstáculos para a ascensão de minorias em posições de direção e de prestígio na instituição;
- c) manter espaços permanentes para debates e eventual revisão de práticas institucionais;
- d) promover o acolhimento e possível composição de conflitos raciais e de gênero.

Dessume-se dos ensinamentos do citado autor a necessidade de remoção de obstáculos para a ascensão da população negra e minorias, referindo-se à população negra, em posições de direção e de prestígio nas instituições; tudo, concluindo-se pela necessidade de um processo de reparação, implementação de medidas voltadas para o combate ao racismo e, sobretudo, medidas de melhorias para a população negras. Sobre este aspecto, pontua Kabengele Munanga<sup>49</sup>:

A existência ou não dos vestígios e do tráfico negreiro na África não deveria ter alguma implicação no debate sobre a questão da indenização e das políticas compensatórias em benefício dos legados da escravidão, que hoje constituem cerca

<sup>47</sup> FERNANDES, Claudio. **Tese do branqueamento**. Mundo da Educação. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/historiadobrasil/tese-branqueamento.htm>. Acessado em 03/04/2024.

<sup>48</sup> ALMEIDA, Silvio Luiz de. **Racismo estrutural**. São Paulo: Sueli Carneiro; Editora Jandaíra, 2021, p.48.

<sup>49</sup> MUNANGA, Kabengele. **Origens africanas do Brasil contemporâneo: histórias, línguas, culturas e civilizações**. São Paulo: Global, 2009, p. 91.





de 45% da população brasileira, ou seja, cerca de 72 milhões de brasileiros de ascendência africana.

Para que a discussão sobre a necessidade de um processo de reparação não fique adstrito ao campo do debate nas academias, faz-se necessária a criação de medida efetivas que possam materializar tais reparações. Relembrem-se os ensinamentos de Antonio Carlos Wolkmer<sup>50</sup> sobre pluralismo jurídico destaca os acordos ou arranjos setoriais de interesse como fontes de produção legislativa não institucionalizadas:

Antes mesmo da intervenção e fiscalização dos movimentos sociais e dos demais sujeitos coletivos na dinâmica cotidiana de ‘fazer justiça’ e no direcionamento das funções jurisdicionais de operacionalizar litígios (conflitos entre vizinhos, gêneros, operários, camponeses, minorias étnicas, população negras e indígena, consumidores, estudantes etc.), cabe perceber, no processo de transformação rumo a outro paradigma, a ampliação dos espaços sociopolíticos de participação democrática e controle popular na produção plural do Direito.  
(...)

De toda a gama de procedimentos informais e não institucionalizados de produzir direitos, legitimados pela entrada em cena de novos sujeitos coletivos de juridicidade, serão destacados o pluralismo (...) os ‘acordos’ e ‘arranjos’ setoriais que agregam interesses no contexto específico das relações civis coletivas.

O autor ao referir-se aos acordos setoriais de interesse assevera<sup>51</sup>: “Na verdade tais arranjos setoriais de agregação de interesses estão vinculados a certo modelo político de sociedade pluralista, também denominado corporativismo societal ou democrático”.

Por fim, arremata Wolkmer<sup>52</sup>:

Daí a necessidade de os segmentos em confronto (governo x grupos corporativos, empresários x trabalhadores) buscarem um ‘acordo’ coletivo extraestatal, consensual, flexível e equidistante do *locus* de jurisdição oficial.  
(...)

Em suma, os ‘acordos’ setoriais, agregadores de interesses, impõem-se como uma nova modalidade autônoma de produção normativa, fundada no sentimento de justiça de ações reivindicatórias e na lógica de uma racionalidade material, independente e à margem da vontade do Estado, prevalecendo como regra de eficácia consensualizada pela livre vontade dos movimentos sociais, grupos sindicais e associações comunitárias voluntárias.

Frise-se, portanto que os acordos setoriais de interesse, fundados nas vontades dos atores sociais envolvidos, podem ser firmados entre Poder Público, como por exemplo o Ministério da Igualdade Racial na esfera federal e grupos de interesse, como por exemplo

<sup>50</sup> WOLKMER, Antonio Carlos. **Pluralismo jurídico: fundamentos de uma nova cultura do direito**. 4ª edição, revista e atualizada. São Paulo: Saraiva, 2015, p. 363

<sup>51</sup> Idem, p. 366.

<sup>52</sup> Idem, p. 367-368



aqueles que representam movimentos negros e, sobretudo, as empresas privadas que compõem o setor marítimo e portuário.

Os ensinamentos de Wolkmer acerca dos “acordos setoriais de interesse” permitem uma reflexão no sentido de o próprio setor marítimo e portuário brasileiro, através deste dispositivo legal não institucionalizado, realizar projetos de reparação voltados para a população negra, projetos esses especificamente idealizados e direcionados à educação e capacitação de pessoas negras, para que essas possam ser inseridas nesse setor em cargos não subalternizados, como a exemplo dos cargos de direção e gerenciamento das empresas envolvidas.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo e a análise histórica acerca da questão de dominação de povos permitem o entendimento sobre a existência da escravização desde os tempos remotos. Referido estudo e análise permite, ainda, entender a existência de uma diferença entre os processos de escravidão antigos e anteriores à escravização de pessoas negras africanas. Isso porque, os africanos foram submetidos a um processo de escravização que os desumanizou e os transformou em mercadorias comercializáveis.

O processo de escravização dos povos africanos possui uma relação direta com o comércio marítimo e portuário, porque a partir da análise histórica percebe-se que Portugal coloca-se como pioneiro na exploração marítima do período das grandes navegações na Europa, que se iniciou no século XV.

Esse pioneirismo foi facilitado em razão da localização geográfica (face ao acesso ao Atlântico e ao Mediterrâneo), também de sua constituição como primeiro Estado Nacional da Europa, porque participava do comércio europeu e possuía na sua sociedade uma burguesia com riqueza consolidada; por fim, e sobretudo, em razão do seu grande conhecimento náutico obtido através dos ensinamentos da escola de Sagres.

Cabe lembrar que o pensamento filosófico, em especial aquele expressado pela filosofia iluminista do século XVIII, compõe as bases de um pensamento justificador da hegemonia eurocêntrica que fundamentou a dominação e escravização de povos africanos.



Referido pensamento filosófico exaltou o homem branco europeu em detrimento de outras raças, em especial às pessoas negras africanas que eram apontadas como uma raça inferior pelos filósofos, como a exemplo, Immanuel Kant.

Certo é que Portugal, na qualidade de pioneiro das grandes navegações, objetivando chegar às Índias, desembarcou via mar na costa do continente africano e passou a comercializar e traficar pessoas, através de um processo de escravização desumano.

Este processo de escravização e tráfico de pessoa negras africanas foi um comércio de proporções consideráveis, organizado, que se deu via mar. Portanto, as embarcações, os portos, os capitães de navios e as tripulações tiveram papéis fundamentais neste processo de escravização e tráfico de pessoas.

Os números que envolveram o tráfico negreiro foram vultosos e esse negócio envolveu um sistema com bases capitalistas onde os brancos europeus lucravam com a compra e venda de africanos escravizados e que foram trazidas para trabalhar forçadamente nas Américas, em especial no Brasil.

Estima-se que mais de 12 milhões de pessoa negras africanas foram escravizadas, sendo que 5 milhões de cativos trazidos para o Brasil e aproximadamente 1 milhão tenha vindo para o Rio de Janeiro que é a cidade brasileira que mais recebeu pessoa escravizadas; sendo o Cais do Valongo o porto de chegada de muitos africanos traficados para o Brasil.

Lembre-se que o processo de escravização, desumanização e tráfico de pessoas negras africanas foi um sistema de comércio estruturado, cujo produto eram pessoas negras africanas e com a utilização do transporte essencialmente marítimo. Novamente, lembre-se que as estruturas de portos foram importantes para a longa duração desse comércio e que, no entorno dessas estruturas dos portos brasileiros, como exemplo Cais do Valongo, operavam-se outras estruturas como hospitais, cemitérios e, sobretudo, casa de comércio de escravizados; tudo de maneira a manter e fomentar o tráfico de pessoas negras.

O negócio envolvendo o tráfico humano de pessoas africanas escravizadas, em especial pelos portugueses, foi um sistema de comércio estruturado e lucrativo que no Brasil teve início de seu declínio com a Lei Eusébio de Queiroz, que proibiu que as embarcações transportassem escravizados como forma de pôr fim ao tráfico negreiro.



O estudo e a análise histórica permite, assim, observar a existência de uma relação direta entre o processo de escravização e o setor marítimo e portuário. Isso porque, o objetivo inicial de chegar às Índias e o conhecimento náutico dos portugueses foi o que permitiu a chegada na costa africana, a dominação e captura de pessoas negras africanas que foram desumanizadas e trazidas à revelia para outros continentes, como as américas e para o Brasil. Tudo isso, através da travessia do Atlântico e em um sistema de comércio marítimo e portuário estruturado.

O sonho e a ideia dos países europeus, em especial, no caso, Portugal, de se fazer travessias dos mares, expandir suas riquezas, de fato, promoveu o enriquecimento de alguns, porém os riscos mais precários e fatais foram despejados totalmente sobre a classe escravizada a qual, na época, era construída pelas negras e negros transportados compulsoriamente, inclusive, com aval de pensadores brancos europeus os quais formam, até hoje, um arcabouço teórico que se infiltra na sociedade até os dias atuais.

A partir da observação da existência de uma relação direta entre o comércio marítimo e o processo de escravização de pessoas africanas, é notória a responsabilidade e dívida histórica do setor marítimo e portuário junto ao setor marítimo, face a sua intensa participação, no processo que é um dos piores momentos da humanidade, ou seja, conclui-se pela culpabilização desse setor nos horrores e reflexos que este triste episódio escravocrata trouxe para a população negra, em especial para a população negra brasileira.

Apontada a relação de culpa entre o setor marítimo e portuário no processo de escravização de pessoas negras africanas para o Brasil, faz-se necessária a reflexão sobre as formas e processos de reparação para a população negra, especialmente brasileira.

Neste campo de discussão sobre os processos reparatórios, é importante que se reflita, mas não pode-se deixar a discussão apenas no campo das ideias, sendo preciso buscar soluções práticas e meios para que este processo reparatório aconteça e produza eficácia na vida da população negra brasileira.

E, neste ponto, aponta-se a importância dos debates acerca dos ensinamentos de Antônio Carlos Wolkmer, sobre pluralismo jurídico, sobre as fontes de produção legislativa



não institucionalizadas e arranjos ou acordos setoriais de interesse, como forma implementação de processos reparatórios.

O que se propõe, a partir dos estudos pesquisados e sua conclusão é a possibilidade da realização de projetos de reparação voltados para a população negra brasileira, como a realização de um projeto reparatório a partir de acordo setorial de interesse envolvendo o poder público, através de um órgão governamental como o Ministério da Igualdade Racial, o setor marítimo nacional, através de empresas privadas que o compõe e entidades ou grupos nacionais, não governamentais, envolvidos na luta por igualdade racial.

A utilização dessa ferramenta, acordo setorial de interesse, citada por Wolkmer, pode se materializar como projetos de investimentos voltados para a educação e capacitação de pessoas negras, objetivando a sua inserção no setor marítimo em cargos, não subalternizados, mas por exemplo, cargos de gestão nas empresas que compõem o setor; isso, porque o acordo setorial de interesse, com este objetivo e envolvendo estes atores sociais se caracteriza com solução real e prática na discussão dos projetos de reparação para pessoas negras e lança a temática para além do campo do debate acadêmico.

## 8 REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Silvio Luiz de. **Racismo estrutural**. São Paulo: Sueli Carneiro; Editora Jandaíra, 2021.

ARISTÓTELES. **Política**. tradução Torrieri Guimarães. São Paulo: Martin Claret, 2017.

BRASIL. Brasil Escola. **Capitalismo**. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/historiag/capitalismo.htm>. Acessado em: 03/04/2024.

\_\_\_\_\_. Portal Gueledés. **Rotas da escravidão**. Disponível em: <https://www.geledes.org.br/rotas-da-escravidao/>. A cessado em 04/11/2023.

\_\_\_\_\_. História do Mundo. **Périplo africano**. Disponível em: <https://www.historiadomundo.com.br/idade-moderna/periplo-africano.htm>. Acessado em 05/11/2023.

\_\_\_\_\_. Info Escola Navegando e Aprendendo. **Pioneirismo português**. Disponível em: <https://www.infoescola.com/historia/pioneirismo-portugues/>. Acessado em 07/04/2024.



\_\_\_\_\_. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Arqueóloga que descobriu o Cais do Valongo ganha prêmio internacional.** Disponível em: <https://www.gov.br/iphan/pt-br/assuntos/noticias/arqueologa-que-descobriu-o-cais-do-valongo-ganha-premio-internacional-1>. Acessado em: 07/04/2024.

\_\_\_\_\_. *Le Monde Diplomatique*. **A intolerância seletiva de Locke e seus seguidores e a defesa do nazismo e do racismo.** Disponível em: <https://diplomatique.org.br/a-intolerancia-seletiva-de-locke-e-seus-seguidores-e-a-defesa-do-nazismo-e-do-racismo>. Acessado em 04/11/2023.

\_\_\_\_\_. Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850. **Lei Eusébio de Queiroz.** Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lim/lim581.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/lim581.htm). Acessado em 10/04/2024.

\_\_\_\_\_. Náutica. **Último navio negreiro a vir ao Brasil pode ter sido encontrado no Rio de Janeiro.** Disponível em: <https://nautica.com.br/ultimo-navio-negreiro-a-vir-ao-brasil-pode-ter-sido-encontrado-no-rio-de-janeiro/>. Acessado em 10/04/2024.

\_\_\_\_\_. Politize. **Cais do Valongo: o que foi na história do Brasil?** Disponível em: <https://www.politize.com.br/cais-do-valongo/>. Acessado em 07/04/2024.

BOSSI, Alfredo. **Dialética da Colonização.** São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

CAMPELLO, André Barreto. **Manual jurídico da escravidão: império do Brasil.** 1ª edição. Jundiaí – SP: Paco, 2018.

\_\_\_\_\_. **Manual jurídico da escravidão: cotidianos da opressão.** 1ª edição. Jundiaí – SP: Paco, 2021.

GOMES, Laurentino. **Escravidão: do primeiro leilão de cativos em Portugal até a morte de Zumbi dos Palmares,** vol. 1. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2019.

\_\_\_\_\_. **Escravidão: da independência do Brasil à Lei Áurea,** vol. 3. Rio de Janeiro: Globo Livros, 2022.

HEGEL, Georg W. Frederick. **A filosofia da história.** Brasília: Editora da UNB, 1999.

KANT, Immanuel. **Das diferentes raças.** Tradução e notas de Alexandre Hahn. Disponível em: [file:///C:/Users/advog/Downloads/Kant\\_Immanuel\\_Das\\_Diferentes\\_Racas\\_Human.pdf](file:///C:/Users/advog/Downloads/Kant_Immanuel_Das_Diferentes_Racas_Human.pdf). Acessado em 04/11/2023.





MAESTRI, Mário. **O escravismo no Brasil**. Coordenação Maria Helena Capelato, Maria Ligia Prado. 13ª edição, reformada. São Paulo: Saraiva, 2012.

MENDONÇA, Hernandes Souza Flores de. **Introdução à filosofia do direito**. Curitiba: Juruá, 2023.

MUNANGA, Kabengele. **Origens africanas do Brasil contemporâneo: histórias, línguas, culturas e civilizações**. São Paulo: Global, 2009.

PIMENTA, Pedro Paulo. **Nota sobre as origens da filosofia da história**. Disponível em: file:///C:/Users/advog/Downloads/90816-Texto%20do%20artigo-131516-1-10-20150306.pdf. Acessado em: 04/11/2023.

PINSKY, Jaime. **A escravidão no Brasil**. 21ª edição, 6ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2022.

SANTOS, Boaventura de Sousa. **Para um novo senso comum: a ciência, o direito e a políticas na transição paradigmática**. São Paulo: Cortez, 2000.

SILVA, Juremir Machado da. **Raízes do conservadorismo brasileiro: a abolição na imprensa e no imaginário social**. 4ª edição. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2018.

VAZ, Livia Sant`Anna. **Cotas raciais**. São Paulo: Jandaíra, 2022.

WOLKMER, Antonio Carlos. **Introdução ao pensamento jurídico crítico**. 5ª edição, revista. São Paulo: Saraiva, 2006.

\_\_\_\_\_. **Pluralismo jurídico: fundamentos de uma nova cultura do direito**. 4ª edição, revista e atualizada. São Paulo: Saraiva, 2015.

ZAMBERLAN, Carlos Otávio, NOGUEROL, Luiz Paulo Ferreira. **Escravidão e capitalismo na América Portuguesa: uma invenção ou uma anomalia necessária?** p. 231-233.

Disponível em: file:///C:/Users/advog/Downloads/2341-Texto%20do%20artigo%20-%20Arquivo%20Original-10654-1-10-20130702%20(1).pdf. Acessado em 04/11/2023.

