

PORTUGAL E O TRÁFICO DE ESCRAVOS NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVI

António de Almeida Mendes

A temática do trabalho forçado e da escravatura, que constitui uma das suas formas e variantes, proporcionou nas últimas duas décadas um número sem conta de estudos. Nessa profusão, como não podia deixar de ser, alguns períodos e determinados temas concentraram as atenções e os esforços. O século XVI, quando comparado com os períodos posteriores, aparece como um dos parentes pobres ; facto que em grande parte se fica a dever tanto às dificuldades de acesso às fontes primárias de informação, como à sua complexidade e raridade. Daí que, no que respeita a Portugal, devamos salientar os estudos minuciosos e preciosos levados a cabo por A. C. de C. M. Saunders ou mais recentemente por Didier Lahon, Jorge Fonseca ou Alessandro Stella, para apenas citar alguns nomes¹. Esses autores demonstraram bem o papel central desempenhado pelo escravo na sociedade ibérica, não só de um ponto de vista económico, como também social e religioso. Até muito recentemente, na historiografia clássica - e entre autores de peso à imagem de Charles Verlinden ou de António Brásio -, o escravo era meramente considerado como um objecto de luxo, um objecto de

¹ A. C. de C. M. Saunders, *A Social History of Black Slaves and Freedmen in Portugal 1441-1555*, Cambridge, Cambridge University Press, 1982 (edição portuguesa, *História Social dos escravos e libertos negros em Portugal, 1441-1555*, Lisboa, IN-CM, 1994) ; Didier Lahon, *Esclavage et Confréries Noires au Portugal durant l'Ancien Régime (1441-1830)*, Tese de Doutoramento apresentada na EHESS, texto policopiado, Paris, 2001; Jorge Fonseca, *Escravos em Évora no século XVI*, Évora, 1997 e do mesmo autor *Escravos no Sul de Portugal, séculos XVI-XVII*, Lisboa, ed. Vulgata, 2002; Alessandro Stella, *Histoires d'esclaves dans la Péninsule ibérique*, ed. de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, 2000.

ostentação, que teria desempenhado um papel marginal, pouco representativo na sociedade ibérica. Para Charles Verlinden, o escravo ocupava, em meio urbano, uma função principalmente doméstica, tornando-se apenas uma importante força de trabalho nas plantações de cana sacarina do Novo Mundo².

Se no que respeita ao papel socio-económico do escravo na sociedade ibérica temos hoje, e em grande parte graças aos estudos acima referidos, uma visão assaz clara, resta-nos considerar o espinhoso problema da contabilização dessa presença negra na sociedade portuguesa de Antigo Regime. Os já citados Didier Lahon e Jorge Fonseca, nos seus estudos sobre a população escrava de Lisboa e Évora apresentam avaliações muito próximas: estas duas cidades teriam contado com uma população servil que rondaria os 10 % da população em meados do século XVI. O que só para a cidade de Lisboa representaria em números absolutos perto de 10 000 indivíduos, ou mais precisamente 9 950 se considerarmos o relato seiscentista de Cristóvão Rodrigues de Oliveira³. Refira-se desde já que esses números ainda que credíveis não passam de meras estimativas, como não podia deixar de ser dado o método usado e a época em que foi levado a cabo o levantamento. No que toca à outra vertente, ou seja às exportações de escravos das feitorias da Africa Ocidental para Portugal continuamos ainda em grande parte dependentes dos trabalhos de Philip D. Curtin e de Vitorino Magalhães Godinho, que a recente actualização de Ivana Elbl em 1997 pouco alterou⁴. Segundo Philip Curtin e Vitorino Godinho Magalhães, Portugal teria recebido 2 000 a 3 000 escravos anualmente. Esses números são e podem ser considerados como viáveis e credíveis. O principal problema é que assentem sobretudo em relatos contem-

² Charles Verlinden, *L'esclavage dans l'Europe médiévale. vol. I : Péninsule Ibérique. France*, Bruges, 1955.

³ Cristóvão Rodrigues de Oliveira, *Lisboa em 1551*. Sumário em que brevemente se contém algumas coisas assim eclesiásticas como seculares que há na cidade Lisboa, Lisboa, Livros Horizonte, 1987.

⁴ Philip D. Curtin, *The Atlantic slave trade - A Census*, University of Wisconsin Press, Madison & Londres, 1969 ; Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, Lisboa, editorial Presença, vol. IV, 1984 e Ivana Elbl, "The volume of the early atlantic slave trade, 1450-1521" in *Journal of African History*, 38, 1997, pp. 31-75.

porâneos (Gomes Eanes de Zurara, Duarte Pacheco Pereira, João de Barros, Diogo Gomes, Valentim Fernandes, os venezianos Alvise da Ca' da Mosto e Leonardo di Ca' Masser, comerciante que residiu em Lisboa na primeira década do século XVI, etc.), que apesar do seu valor histórico apenas nos permitem ter uma visão global, deixando de fora quer a complexidade das articulações entre os vários portos exportadores, quer entre os diversos circuitos negreiros seiscentistas.

A escravatura africana não foi inaugurada nos tempos Modernos, com o reconhecimento do litoral africano na primeira fase da expansão dita henriquina (1415-1460). Trata-se de uma velha prática, “reconhecida e perfeitamente aceite”⁵ que recebe, com a exploração da África negra, um novo impulso. Durante os séculos XIV e XV, o comércio de escravos na Península Ibérica e no espaço mediterrânico era um fenómeno estabelecido e perfeitamente organizado: assim, a Catalunha e Maiorca (ilhas Baleares) contavam perto de 12 000 escravos na década trinta do século XV ; na Sicília, os escravos “Etiópes” representavam o principal objecto de comércio⁶. Estamos assim perante o panorama de uma sociedade mediterrânica onde o uso da mão-de-obra escrava era generalizado e largamente difundido a grande parte das classes sociais. Parte destes escravos era oriunda dos Balcãs e de outras regiões orientais, os negros só sendo referenciados na documentação a partir das última décadas de Quatrocentos⁷. Durante a Idade Média, as rotas caravaneiras muçulmanas do sul do Sáara, no Sudão Ocidental, serviram para o transporte de ouro e marfim e dos primeiros escravos negros que entraram em Portugal por via de Marrocos. Com a abertura atlântica, a esse tráfico por via terrestre sobrepõe-se um tráfico por via marítima, organizado e dirigido a partir de Portugal e de Castela. Em 1441, chegam a Portugal, os primeiros negros apresados no litoral da actual Mauritânia. Em 1443, é fundada a Companhia de Lagos para o

⁵ Cf. Maria do Rosário Pimentel, *Viagem ao fundo das Consciências. A escravatura na época Moderna*, Lisboa, ed. Colibri, 1995, cap. I : “O tráfico de escravos na época Moderna” e João Pedro Marques, *Portugal e a escravatura dos Africanos*, Lisboa, ICS, 2004, cap. II : “Novos cenários, velhas práticas”.

⁶ Charles Verlinden, *op. cit.*, p. 362.

⁷ José Luís Cortés Lopez, *Los orígenes de la esclavitud negra en España*, Salamanca, 1986, pp. 23-44.

comércio com o litoral africano. Em 1444, Lançarote deixa o porto de Lagos onde regressa em Agosto do mesmo ano com o primeiro grande contingente de escravos: 235 escravos negros que se raptaram nos litorais da Senegâmbia e foram vendidos em leilão na praça pública⁸. Na continuidade, por volta dos anos 1444-1445, é edificada em Arguim a primeira feitoria portuguesa a Sul do cabo Branco para o resgate de escravos e outros produtos (peixe, ouro e goma principalmente)⁹. Seguir-se-ão as feitorias de Santiago de Cabo Verde (por volta de 1466)¹⁰ e de São Tomé, construídas à entrada dos respectivos Rios de Guiné de Cabo Verde e dos Rios dos Escravos no Golfo de Guiné. O trato organizava-se então em torno destes três pontos de apoio, edificados em ilhas próximas das fontes de aprovisionamento em escravos. Até meados do século XVI, essas três ilhas-feitorias desempenharam um duplo papel de controle do tráfico, e também de reexportação de escravos do continente africano para Portugal.

Antes de apresentarmos uma série de dados numéricos que comprovam as nossas afirmações, queríamos avançar com umas breves reflexões que, embora sejam realidades conhecidas, passam com frequência despercebidas.

A primeira é que no meu entender, muitas vezes, se tende a esquecer, devido à chegada contínua (a partir de meados do século XV) dos primeiros navios portugueses da região do Rio de Ouro e dos primeiros escravos negros a Portugal, que a escravatura de África do Norte — os escravos brancos ou mouros, e das ilhas das Canárias¹¹ — continuou a ser durante parte dos séculos XV-XVI uma realidade persistente da sociedade ibérica. Aliás, a documentação disponível comprova-o. Escravos brancos muçulmanos e escravos negros formavam dois grupos bem distintos ; os primeiros continuando a ser mais representados nos

⁸ Gomes Eanes de Zurara, *Crónica do descobrimento e conquista da Guiné*, Lisboa, 1989, cap. XXV.

⁹ Théodore Monod, *L'île d'Arguin (Mauritanie). Essai historique*, Lisboa, IICT, 1983.

¹⁰ Para a história da feitoria de Santiago e, de forma mais geral, para a evolução do comércio das ilhas de Cabo Verde na época Moderna veja-se o primeiro volume da *História Geral de Cabo Verde* (coord. de Luís de Albuquerque e de Maria Emília Madeira Santos), Lisboa-Praia, IICT, 2001.

¹¹ Manuel Lobo Cabrera, *La Esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI*, 1982.

empregos públicos. Só dois exemplos entre os vários existentes: entre os 19 escravos que trabalhavam na estrebaria real em Lisboa no ano de 1493, apenas 6 eram escravos negros, os restantes eram escravos muçulmanos, ou melhor mouros se atendermos à documentação. Em 1515, a relação de escravos negros trabalhando nessa mesma cavalaria era de 13 mouros para 3 negros¹².

A segunda questão é a que diz respeito à minimização ou mesmo à simples ignorância do tráfico então existente para a Europa, sendo sobretudo realçado o volume e os efeitos do tráfico transatlântico. Essa tendência é bem visível numa parte crescente da investigação anglo-saxónica que é a que, de certa forma, domina a produção nesta área a nível mundial. Muitos dos recentes debates versam sobre a importância do tráfico transatlântico e as suas implicações demográficas ou económicas sobre África e as várias áreas do continente americano que receberam escravos africanos. Não será aqui o lugar para abrir o debate, apenas convém lembrar que para a primeira metade do século XVI, o tráfico em direcção às Américas ocupou um lugar marginal quando comparado com o tráfico em direcção à península ibérica. O tráfico transatlântico só assumiu relevo quando passou a ser orientado por Castela a partir da década de 40 do século XVI e dos primeiros contratos individuais assinados em 1541 com os irmãos Torres e em 1556 com Manuel Caldeira¹³, ambos prefiguram os futuros “asientos” a vigorar entre 1595 e 1640¹⁴.

Um terceiro ponto liga-se directamente com esta última afirmação. Nesse contexto temos que repensar as relações diplomáticas e comerciais no interior da Península Ibérica durante a primeira metade do século XVI e o potencial valor mercantil absoluto do escravo negro. Portugal pôde conservar o monopólio sobre o comércio atlântico enquanto conseguiu alimentar o mercado ibérico de forma suficiente. Os 2 000 a 3 000 escravos que em média desembarcavam em Lisboa chegavam perfeitamente para o mercado nacional e para o da vizinha Espanha,

¹² IAN/TT, Corpo Cronológico, Parte I, Maço 2, dc. 9 e Parte I, Maço 17, dc. 110.

¹³ Cf. Maria da Graça A. Mateus Ventura, *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela (1541-1556)*, Lisboa, ed. colibri, 1999.

¹⁴ Enriqueta Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1977.

principalmente o da Andaluzia, com destaque para Sevilha. O escravo negro apesar de ser uma mercadoria procurada não era, para padrões do século XVI, uma mercadoria rara. O preço médio de um escravo adulto em 1510 rondava os 8 000 a 10 000 reais, o mesmo valor, aproximadamente, que em 1540. O jogo de equilíbrio entre oferta e procura conseguiu manter-se durante a primeira metade do século XVI, em grande parte porque, fora da Península Ibérica a procura de escravos pelos países setentrionais era bem menor. Temos assim relatos de navios que entre São Tomé e Lisboa quando vítimas de ataques franceses, na década de 1530, se viam despejados de todas as suas mercadorias (especiarias e açúcar sobretudo) sem que, contudo, fossem levados os escravos que estavam embarcados. Os benefícios decorrentes do tráfico de escravos ficavam muito aquém dos de outras mercadorias. Embora tal procedimento se deva também ao facto dos navios corsários franceses não estarem preparados para o transporte de escravos, sendo pois difícil mantê-los em vida até aos portos de chegada. A inexistência de mercado e de procura nos portos franceses completavam este rol de razões.

Assim, enquanto a exportação de escravos não se tornou um negócio apetecível - e nisso a procura oriunda do continente americano teve uma função essencial -, Portugal, apesar das suas limitações humanas e económicas, conseguiu conservar o monopólio do Atlântico e por consequência da exportação de escravos. Nesse aspecto, é de salientar a importância dos capitais de comerciantes italianos e alemães, muitos deles instalados em Lisboa, que financiaram as primeiras viagens desde São Tomé. Entre eles, figuram Bartolomeu Marchione, comerciante influente, e os irmãos genoveses Tomas e Domingos de Forne, que assinaram em 1525 o primeiro contrato de exportação de escravos para as Américas. Segundo os termos do respectivo contrato, os dois mercadores sujeitavam-se a levar 600 escravos no prazo de dois anos. Cada peça de escravo tinha sido contratada ao preço unitário de 6 000 reais, o que correspondia a um montante global de 3 contos e 600 000 reis¹⁵. De assinalar que os mesmos Tomas e Domingo de Forne tinham

¹⁵ IAN/TT, Corpo Cronológico, Parte II, Maço 132, dc. 149 e Parte II, Maço 135, dc. 196.

uma longa experiência do tráfico transatlântico já que, em parceria com outro comerciante italiano, por nome Vivaldo, tinham recebido em 1519 de Carlos I de Castela (o futuro imperador Carlos V), a autorização para exportar para Santo Domingo 4 000 licenças¹⁶.

Os dados apresentados em Apêndice dizem respeito ao número de escravos transportados para Portugal a partir do entreposto comercial de Arguim. Por comodidade, no presente quadro, só apresentei os navios que deixaram a ilha Arguim entre finais de 1512 e 1520. Baseiam-se numa recolha aturada, realizada maioritariamente nos fundos dos Arquivos Nacionais da Torre do Tombo de Lisboa, mas não só. Lacunares e parciais, esses dados ainda não nos permitem proceder a uma avaliação definitiva no que respeita ao número efectivo de escravos chegados a Portugal. No entanto, estes primeiros resultados, autorizam alguma reflexões quanto à organização do tráfico e uma delimitação geográfica das grandes zonas de exportação.

A feitoria de Arguim terá começado a funcionar em meados do século XV. Ca' da Mosto refere então que de Arguim vêm por ano para Portugal 700 a 800 escravos. De Maio 1499 e Dezembro 1501, saíram de Arguim para Lisboa 668 peças de escravos¹⁷; de Março de 1505 e Agosto de 1508, outras 406 peças e de Agosto de 1508 a Junho de 1511, um total de 1510 escravos¹⁸. Os dados disponíveis demonstram que Arguim foi durante a primeira parte do século XVI um fornecedor regular de escravos. O número de escravos exportados conheceu algumas oscilações, crescendo contudo ao longo do século XVI, até atingir o seu volume máximo por volta dos anos 1518-1525. Assim, em 1519, entraram na Casa da Mina e da Índia, 1496 escravos. Outros dados - que não pude aqui apresentar - apontam para a manutenção dessa média até pelo menos os anos 1535-1540.

¹⁶ George Scelle, *La traite négrière aux Indes de Castille : contrats et traités d'assiento*, Paris, 1906, 2 vols.

¹⁷ Alvise Ca' da Mosto, *Voyages en Afrique Noire*, cap. X.

¹⁸ Vitorino Godinho Magalhães, *op. cit.*, pp. 157-8.

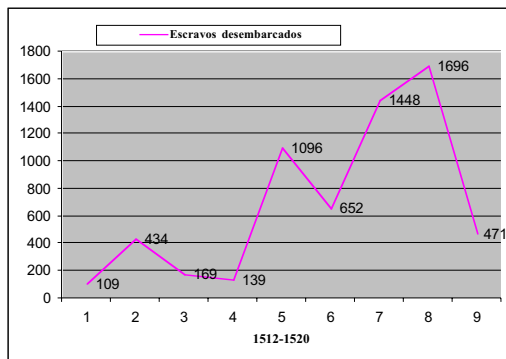


Figura 1: Escravos desembarcados em Lisboa em proveniência de Arguim para os anos 1512-1520 (Figura realizada com base nos dados apresentados em Anexo).

Das 51 viagens negreiras identificadas (Anexo 1), 41 partiram de Arguim com mais de 100 escravos. De entre os 6 298 escravos embarcados em Arguim, temos notícia de que 6 042 chegaram vivos a Lisboa. O que representa uma taxa média de mortalidade de 4,24 %, um valor muito baixo, sobretudo se tivermos em conta que os escravos “moços” e “crianças”, ou seja com menos de 18 anos, representavam uma percentagem significativa dos escravos embarcados. A título de exemplo analisando apenas os navios Santo Ildefonso e Conceição¹⁹ que deixaram Arguim, em Outubro de 1511 e Julho de 1514 respectivamente, obtemos num total de 260 escravos embarcados a seguinte repartição por faixas etárias:

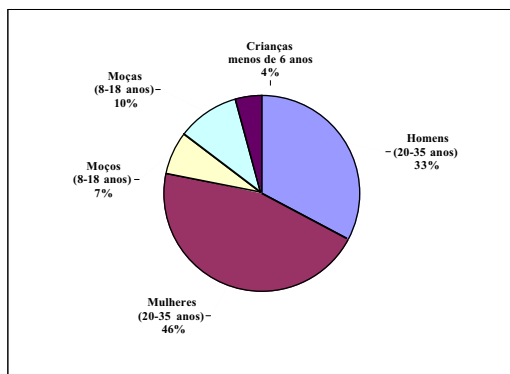


Figura 2: Repartição por grupo etário dos escravos embarcados em Arguim.

¹⁹ IAN/TT, Corpo Cronológico, Parte II, Maço 11, dc. 17 e Parte II, Maço 49, dc. 119.

A carreira Arguim-Lisboa funcionava em circuito fechado numa travessia que, em média, durava pouco mais de 3 semanas. Na realidade tratavam-se de viagens pendulares, um mesmo capitão e um mesmo navio efectuavam uma série ininterrupta de idas-voltas entre Arguim e Lisboa. No conjunto das 51 viagens, 13 foram efectuadas pelo navio Santiago e 12 pelo navio Conceição. Ou seja, metade das viagens foram realizadas por estes dois navios. No que aos capitães diz respeito, as 51 viagens foram efectuadas por 11 pilotos: Pero Anes de Leiria e Pero Ribeiro, tendo cada um, efectuado pessoalmente 11 travessias, o que corresponde a mais de metade do total das viagens.

Navio	Nº de Viagens
Santiago	13
Conceição	12
São Miguel	5
Santo Espírito	5
Sta Maria de Guadalupe	2
Santa Cruz	4
Sta Maria do Rosário	4
Anunciada	1
Santa Maria da Luz	1
S. Jorge	1
Sta Maria da Ajuda	1
Nazaré	1
S. Sebastião	1

Figura 3: Nº de viagens realizadas por cada navio (rota Arguim-Lisboa).

Pilotos	Nº de Viagens
Pero Anes de Leiria	11
Pero Ribeiro	11
Álvaro Afonso	7
Afonso Martins	7
Pedro Fernandes	5
Rodrigo Afonso	4
João Rodrigues	2
Francisco Rodrigues	1
Marcos Rodrigues	1
Gonçalo Pires	1
Luís Soeiro	1

Figura 4: Nº de viagens realizadas por cada capitão (rota Arguim-Lisboa).

No que respeita à segunda área de resgate, Cabo Verde e a zona dos Rios da Guiné, possuímos informações muito fragmentadas. Recorri principalmente aos trabalhos essenciais de Maria Emília Madeira Santos, nomeadamente ao primeiro volume da *História Geral de Cabo Verde*. Entre 1491-1493, o almoxarife de Santiago recebeu 174 escravos²⁰. Maria Emília Madeira Santos e Maria Manuel Torrão ao analisar o valioso *Livro de Receita da Renda das Ilhas de Cabo Verde de 1513 a 1516* registaram a entrada em Santiago de 3 160 escravos que se repartem da seguinte forma : 382 peças em 1513; 1354 peças em 1514 e 1424 peças em 1515. Nesse período, entre Julho de 1513 e Dezembro de 1515, ou seja em 17 meses, saíram para Portugal 13 navios com escravos e outras mercadorias²¹. Pude assim estimar, que o número dos escravos exportados não andaria muito longe dos 1000 escravos por ano.

Agora, relativamente ao terceiro ponto de exportação, a ilha de São Tomé desempenhava a função (aliás como Cabo Verde para a zona mais a norte dos Rios de Guiné) de placa giratória, encontrando-se na intercepção de três circuitos comerciais. A São Tomé chegavam os escravos em proveniência dos reinos do Benim e do Congo. Grande parte desse tráfico estava na mão de comerciante estrangeiros, a quem tinha sido arrendado pela Coroa. Eis as entradas registadas pelos livros da feitoria para as décadas de 1514 a 1527:

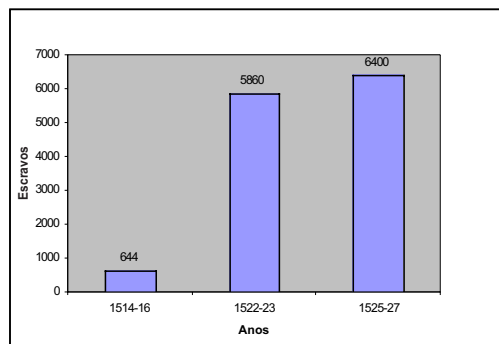


Figura 5: Entradas de escravos na feitoria de São Tomé (1514-1527).

²⁰ Vitorino Magalhães Godinho, *op. cit.*, p. 160.

²¹ Maria Emília Madeira Santos e Maria Manuel Torrão, «Subsídios para a História Geral de Cabo Verde – A Legitimidade da Utilização de Fontes escritas Portuguesas através da análise de um documento do início do século XVI (Cabo Verde ponto de intercepção de dois circuitos comerciais)», IICT, Série Separatas n° 218, Lisboa, 1989, pp. 527-551.

Ainda que tenham que ser manejados com o maior cuidado, esses números parecem traduzir um acréscimo progressivo e contínuo a partir da década de 1520. Uma das grandes dificuldades consiste em saber como se repartia a reexportação desses escravos, tendo em conta que só uma ínfima parte era utilizada e ficava na ilha. Quantos chegariam ao Reino? Que percentagem se destinava ao mercado local africano? Como eram redistribuídos os escravos que chegavam a São Tomé?

Os escravos desembarcados em São Tomé destinavam-se a 3 áreas principais: Portugal, São Jorge da Mina e as Antilhas (Jamaica, Porto Rico e Santo Domingo). Para o castelo de São Jorge da Mina partia grande parte dos escravos que desembarcavam em São Tomé, onde em seguida eram trocados por ouro. Esse tráfico iniciara-se desde os primeiros tempos da instalação portuguesa em São Jorge da Mina nos anos 1470 e inseria-se, certamente, num tráfico mais antigo e sedimentado, preexistente à chegada dos Portugueses²². O tráfico era feito através de uma linha regular, efectuada por um caravelão que ligava, várias vezes por ano, - de 6 em 6 semanas -, São Tomé e São Jorge da Mina. Assim em 10 meses, entre Junho de 1528 e de Fevereiro de 1529, registaram-se no Castelo de São Jorge da Mina a entrada de 2 060 escravos.

O segundo mercado de exportação era constituído pelas Índias de Castela. Um primeiro navio deixa o porto de São Tomé em 1525 com 200 escravos. Nos anos que se seguem, partirão para as ilhas das Antilhas dois a três navios por ano, numa média anual de 600 escravos aproximadamente. Esse volume ter-se-á mantido durante parte da década de 1530, aumentando de forma exponencial na década seguinte. No quadro seguinte apresento as primeiras viagens com destino às Antilhas, tendo todas deixado São Tomé. Um regimento real estipulava que os escravos a serem exportados para as Índias de Castela deviam ser das idades compreendidas entre os 18 e os 40 anos – tal como sucedia com os escravos destinados a São Jorge da Mina – e que as “fêmeas” deviam representar 1/3 do total do carregamento.

²² Sobre o castelo de São Jorge da Mina veja-se J. Bato'ora Ballong-Wen-Mewuda, *São Jorge da Mina 1482-1637*, Lisboa-Paris, 1993.

Navio	Piloto	Data de partida	Nº escravos embarcados	Escravos á chegada	Porto de desembarque	Origem dos escravos
	Pero Monteiro	1525	300		Antilhas	
		1526	300		Antilhas	
S. João	Fernão Dias	1532	231	198	Santo Domingo	
Sta Maria da Luz	João Guisado	1532	260	202		
S. António	Martim Afonso	18-11-1532	201 134 machos e 67 fêmeas	175	S. Juan de Porto Rico & Santo Domingo	
S. António	João Eanes	11-6-1534	250 167 machos e 83 fêmeas	167	Jamaica	Congo
Conceição	Pero Monteiro	11-2-1534	200 134 machos e 66 fêmeas		Santo Domingo	
S. Miguel	João Guisado	11-12-1534	201 134 machos e 67 fêmeas		Santo Domingo	

Figura 6: Primeiras viagens negreiras entre São Tomé e as Antilhas
Fonte: IAN/TT, Corpo Cronológico

De São Tomé para Lisboa só eram, portanto, enviados os escravos ditos de refugio, de segunda categoria, rejeitados em São Jorge da Mina e inaptos para o trabalho nas roças são-tomense e antilhanas e nas minas americanas. Em 1535, Pedro André mestre do navio Santa Luzia dos Anjos, deixava São Tomé com “2030 arrobas de açúcar e 30 peças de escravos e escravas de todas as qualidades e idades, que não são os das qualidades das Antilhas e Mina”²³. Um outro indício parece comprovar esta hipótese : a taxa de mortalidade a bordo dos navios que efectuavam o trato entre São Tomé e Portugal era elevadíssima (superior em média a 39 %) quando comparada com as respectivas taxas proporcionadas pelas duas outras carreiras (a carreira Arguim-Lisboa e de forma mais surpreendente a carreira São Tomé-América).

²³ IAN/TT, Corpo Cronológico, Parte II, Maço 207, dc. 15.

A duração da viagem, à volta de 90 dias, bem como o clima, e particularmente a travessia da zona tropical, não podem por si só explicar essas altas taxas de mortalidade. No meu entender trata-se de escravos que ainda que saudáveis, eram contudo considerados impróprios (quicá por serem demasiado idosos) para servirem em São Tomé ou serem enviados para as Índias ou para o mercado local africano. Na maior parte dos casos, os escravos enviados para Portugal apenas eram o complemento de outra mercadoria, açúcar na maior parte dos casos. Daí que alguns navios tenham deixado São Tomé com algumas dezenas de escravos e que, entre as 14 viagens que se seguem, apenas 1 levava mais de 100 escravos. Assim, o navio S. Vicente, larga São Tomé em Setembro de 1525 com 30 escravos e atraca em Lisboa com 24 peças, 6 tendo falecido durante a travessia. Essas 24 peças são logo vendidas a dinheiro descontado em praça pública a dois mercadores: Jorge Fernandes e Jorge Lopes. 22 escravos são vendidos por 147 800 reis, ou seja um preço médio de 6 700 reis e as ultimas 2 peças por 18 000 reis (9 000 reis/ peça), “por serem muito boas”²⁴.

Partida	Mestre	Navio	N° escravos		Mortalidade (em %)
			Partida/	chegada	
1-1519	João do Porto	Sta Maria a Nova	70	42	
8-1525	Pero Correa	S. Sebastião	100	80	
12-1525	Gonçalo Alvarez	S. Vicente	30	24	
3-1526	Pero Correa	S. Sebastião	171	96	
3-1527	Cristóvão Fernandes	Salvação	50	42	
10-1529	Pero Monteiro	Três Reis	42	40	
8-1533	João Rodrigues	Conceição	100	55	
9-1533	João Esteves	S. Miguel	80	60	
3-1534	Vicente Rodrigues	S. Miguel	50	36	
5-1534	Gaspar Gonçalves	S. Miguel	50	49	
7-1534	Fernão Dias	Pena	100	77	
8-1534	Francisco Galvão	Vigaira	50	38	
10-1534	João Rodrigues	Graça	50	48	
4-1535	Pero André	Sta Maria dos Anjos	30	14	
TOTAL			973	699	39,2

Figura 7: Viagens entre São Tomé e Lisboa

Fonte: IAN/TT, Corpo Cronológico

²⁴ IAN/TT, Corpo Cronológico, Parte II, Maço 128, dc. 69.

O que tentei demonstrar, ainda que de forma sintética, é que durante a primeira metade do século XVI, mais precisamente entre os anos 1510-1540, o tráfico de escravos do Golfo de Guiné, não se destinou ao mercado continental, mas principalmente aos mercados africano e americano. Mesmo que no computo geral o espaço peninsular constitui ainda o principal mercado, absorvendo boa parte dos escravos de outras praças. Estes novos dados, recolhidos nos Arquivos Nacionais, vão no sentido das avaliações apresentadas por Philip D. Curtin ou Vitorino Magalhães Godinho. Torna-se, portanto, possível esboçar uma rápida geografia da escravatura para a primeira metade do século XVI: dos 2 000 a 3 000 escravos que chegavam anualmente a Portugal a partir da década de 1510, Arguim e Cabo Verde terão fornecido perto de 90 % desse total.

Coloca-se em seguida a espinhosa questão do destino dado a esses escravos ? Nos primeiros anos, até finais do século XV, destinaram-se principalmente o mercado português. No entanto, a partir de inícios do século XVI, parte significativa dos escravos negros que desembarcavam em Lisboa – oficialmente uma lei de 1512 obrigava todos os navios a atracar em Lisboa – foram reexportados por via terrestre para o Sul de Espanha (Valência, Granada e sobretudo Sevilha). António Domínguez Ortiz, Alfonso Franco Silva, José Luis Cortés Lopez sublinharam a importância da escravatura em Andaluzia e as ligações entre comerciantes portugueses e o mercado de sul de Espanha²⁵. Existia também um circuito marítimo que ligava directamente as ilha de Santiago de Cabo Verde aos portos castelhanos. Assim, entre Dezembro de 1513 e Dezembro de 1515, 7 navios castelhanos deixaram a feitoria de Santiago de Cabo Verde com destino a Castela com couros e cerca de 520 escravos²⁶. Em 1497, Alfonso Franco Silva apenas recenseia 250 escravos negros em Sevilha. Mas, já no século XVI, segundo o mesmo autor, “em Sevilha, eram muitos os escravos que tinham nascido em Lisboa (..) e os que falavam português²⁷”. A partir dos anos 1520, Sevilha

²⁵ António Domínguez Ortiz, *La esclavitud en Castilla en la Edad Moderna y otros estudios de marginados*, Granada, 2003 ; Alfonso Franco Silva, *Esclavitud en Andalucía: 1450-1550*, Universidade de Granada, 1992 e José Luis Cortés López, *La esclavitud negra en la España peninsular del siglo XVI*, Salamanca, 1986.

²⁶ Maria Emilia Madeira Santos e Maria Manuel Torrão, *op. cit.*, p. 540.

²⁷ Alfonso Franco Silva, *op. cit.*, p. 48.

torna-se um centro de reexportação e muitos dos escravos que aí chegavam, destinavam-se ao Novo Mundo. Em 1526, o Rei de Portugal autoriza o envio directo de escravos desde as ilhas atlânticas de Cabo Verde e de São Tomé. Segundo Lutgardo Garcia Fuentes entre 1510 e 1599, foram concedidas 119 377 licenças para levar escravos às Índias de Castela, o que corresponde a cerca de 131 314 escravos²⁸. Por outro lado, Maria da Graça Ventura, identifica 71 viagens entre Novembro de 1544 e Novembro de 1550, num total de 9 254 escravos transportados para o Novo Mundo²⁹.

Com o desenvolvimento da procura americana, inicialmente para as Antilhas e, a partir dos anos 1540, para o Brasil, o frágil equilíbrio instaurado rompeu-se então definitivamente. Por um lado, a procura aumentou de forma exponencial e proporcionalmente a oferta tendeu, no Golfo da Guiné, a estabilizar-se, em grande parte, porque quem dominava o tráfico eram os soberanos africanos. Face ao aumento da procura em escravos por parte dos Portugueses mas também de outras nações europeias, o rei do Benim, que controlava pessoalmente o tráfico negreiro, recusou-se a ceder às exigências dos Portugueses que pretendiam um aumento do ritmo da entrega de escravos. Os preços de resgate dos escravos conheceram um incremento significativo. No início do século XVI, segundo Duarte Pacheco Pereira nos Rios do Benim um escravo era em média trocado contra 10 a 12 manilhas³⁰. Já o Regimento da Mina de 1529, estipulava que o preço de troca de um escravo estava limitado a 40-50 manilhas. Ora o que se verifica, à leitura dos livros de bordo ao nosso dispor, é que para adquirir um escravo eram na prática usadas perto de 59 manilhas. Assim em menos de 30 anos, de inícios do século XVI aos anos 1530, verificou-se um aumento de mais de 500 %. O preço médio foi multiplicado por seis³¹. Outra

²⁸ Lutgardo García Fuentes “Licencias para la introduccion de esclavos en Indias y envios desde Sevilla” in *Jahrbuch*, vol. XIX, Berlin, 1982, pp. 1-46 e Esteban Mira Caballos, “Las licencias de esclavos negros a Hispanoamérica (1544-1550)” in *Revista de Indias*, vol. LIV, n°201, 1994.

²⁹ Maria da Graça A. Mateus Ventura, *op. cit.*

³⁰ Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis*, ed. crítica de Joaquim Barradas de Carvalho, Lisboa, 1991.

³¹ António de Almeida Mendes, “Uma contribuição para a história da escravatura no Benim: o livro de armação do navio São João (1526)” in *Africana Studia*, n°5, Porto, 2002.

informação disponível e que aponta para uma deterioração das relações luso-africanas na região do Benim, é a que respeita à demora encontrada pelos navios portugueses que efectuavam o seu carregamento em escravos. Em 1530, o tempo médio de demora até a obtenção de um contingente de 200 escravos atingia 4 meses contra 2 meses na década de 1520. Em paralelo, por volta da mesma época, a partir de 1535, o comércio do Castelo de Arguim entrou em irremediável declínio, vítima do saqueio dos navios Castelhanos baseados nas ilhas Canárias. Incapaz de responder, do ponto de vista económico e logístico, à procura americana como também vítima da concorrência estrangeira, Portugal perdeu grande parte do seu monopólio para as restantes potências europeias. A perda afectou o monopólio da circulação atlântica, mas também e sobretudo da exportação dos escravos. Os 4 a 5 caravelões e outros tantos galeões que respectivamente efectuavam a carreira entre São Tomé e a Metrópole de um lado e São Tomé e as ilhas das Antilhas do outro, viram-se incapazes de responder à crescente procura. Essa ruptura veio a intensificar-se à medida que a economia do Novo Mundo se ia desenvolvendo e que a Angola se ia abrindo progressivamente ao tráfico negro.

ANEXO: Escravos embarcados de Arguim para Lisboa entre 1512 e 1520

Data de partida (mês / ano)	Mestre	Navio	Nº escravos partida/chegada		Mortalidade %
8-1512	Rodrigo Afonso	São Sebastião	111	109	
4-1513	Rodrigo Afonso	Sta Maria de Guadalupe	161	156	
8-1513	Rodrigo Afonso	Santa Maria do Rosario	145	143	
11-1513	Rodrigo Afonso	Santa Maria do Rosario	137	135	
3- 1514	Pero Anes de Leiria	Santa Maria do Rosario	23	23	
7-1514	Pero Anes de Leiria	Conceição	154	154	
6-1515	Pero Anes de Leiria	Conceição	139	137	
1-1516	Pero Anes de Leiria	Conceição	160	157	
2-1516	Pero Anes de Leiria	Conceição	210	204	
3-1516	Gonçalo Pirez	Santa Cruz	150	128	
4-1516	Pero Anes	Conceição	220	167	
5-1516	João Rodriguez	Santa Cruz	128	110	
11-1516	Pero Ribeiro	Conceição	89	88	
12-1516	Pero Ribeiro	Santiago	136	133	
1-1517	João Rodriguez	Santa Cruz	55	54	
3-1517	Pero Anes de Leiria	Conceição	80	80	
4-1517	Pero Ribeiro	Santiago	100	100	
6-1517	Alvaro Afonso	Santiago	59	59	
7-1517	Pero Anes de Leiria	Conceição	87	86	
8-1517	Pero Anes de Leiria	São Miguel	47	47	
9-1517	Pero Ribeiro	Anunciada	114	112	
12-1517	Pedro Ribeiro	Santiago	110	106	
1-1518	Pedro Ribeiro	Santiago	98	95	
2- 1518	Alvaro Afonso	Conceição	117	115	
3- 1518	Pero Ribeiro	Santa Maria da Luz	150	148	
4-1518	Alvaro Afonso	Conceição	120	116	
4-1518	Afonso Martins	Santiago	80	80	
5-1518	Pedro Ribeiro	Santo Espirito	150	148	
6- 1518	Pero Anes de Leiria	Conceição	130	129	

7- 1518	Afonso Martins	Santiago	80	80	
8-1518	Pedro Fernandes	Santo Espirito	102	101	
8-1518	Pero Ribeiro	Santo Espirito	155	152	
11-1518	Alvaro Afonso	Conceição	166	134	
12-1518	Afonso Martins	Santiago	120	97	
3-1519	Pero Ribeiro	Santa Cruz	180	178	
4- 1519	Francisco Rodrigues	São Jorge	203	197	
4- 1519	Pedro Fernandes	Santiago	162	160	
5- 1519	Marcos Rodrigues	Sta Maria da Guadalupe	201	192	
5- 1519	Afonso Martins	Santiago	100	97	
6- 1519	Luis Soeiro	Santa Maria da Ajuda	170	166	
7- 1519	Pedro Anes de Leiria	Nazaré	110	105	
7- 1519	Alvaro Afonso	Santo Espirito	111	109	
7- 1519	André (Alvaro?) Afonso	São Miguel	110	106	
10- 1519	Alvaro Martins	Santiago	136	130	
11- 1519	Alvaro Afonso	Santo Espirito	147	144	
12-1519	Pedro Fernandes	S Miguel	115	112	
1-1520	Pedro Ribeiro	Santa Maria do Rosario	110	108	
3- 1520	Pedro Fernandes	São Miguel	70	69	
5- 1520	Afonso Martins	São Tiago	120	120	
8- 1520	Pedro Fernandes	São Miguel	142	140	
10- 1520	Afonso Martins	São Tiago	36	34	
TOTAL			6306	6050	4,24%

Fonte: Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo (IAN/TT): Corpo Cronológico e Núcleo Antigo