

Tratas, esclavitudes y mestizajes

COLECCIÓN HISTORIA

DIRECTOR

Prof. Dr. Antonio Caballos Rufino, Universidad de Sevilla.

CONSEJO DE REDACCIÓN

Prof. Dr. Antonio Caballos Rufino. Catedrático de Historia Antigua, Universidad de Sevilla.
Prof^ª Dr^a M^a Antonia Carmona Ruiz. Catedrática de Historia Medieval, Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. José Luis Escacena Carrasco. Catedrático de Prehistoria, Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. César Fornis Vaquero. Catedrático de Historia Antigua, Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. Juan José Iglesias Rodríguez. Catedrático de Historia Moderna, Universidad de Sevilla.
Prof^ª Dr^a Pilar Ostos Salcedo. Catedrática de Ciencias y Técnicas Historiográficas, Universidad de Sevilla.
Prof. Dr. Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno. Catedrático de Historia de América, Universidad de Sevilla.
Prof^ª Dr^a Oliva Rodríguez Gutiérrez. Prof^ª Tit. de Arqueología, Universidad de Sevilla.
Prof^ª Dr^a María Sierra Alonso. Catedrática de Historia Contemporánea, Universidad de Sevilla.

COMITÉ CIENTÍFICO

Prof. Dr. Víctor Alonso Troncoso. Catedrático de Historia Antigua, Universidad de La Coruña.
Prof. Dr. Michel Bertrand. Prof. d'Histoire Moderne, Université de Toulouse II-Le Mirail;
Directeur, Casa de Velázquez, Madrid.
Prof. Dr. Nuno Bicho. Prof. de Prehistoria, Universidade de Lisboa.
Prof. Dr. Laurent Brassous. MCF, Archéologie Romaine, Université de La Rochelle.
Prof^ª Dr^a Isabel Burdiel. Catedrática de Historia Contemporánea, Universidad de Valencia.
Prof. Dr. Alfio Cortonesi. Prof. Ordinario, Storia Medievale, Università degli Studi della Tuscia, Viterbo.
Prof^ª Dr^a Teresa de Robertis. Prof. di Paleografia latina, Università di Firenze.
Prof. Dr. Adolfo Jerónimo Domínguez Monedero. Catedrático de Historia Antigua,
Universidad Autónoma de Madrid.
Prof^ª Dr^a Anne Kolb. Prof. für Alte Geschichte, Historisches Seminar, Universität Zürich, Suiza.
Prof^ª Dr^a Sabine Lefebvre. Prof. d'Histoire Romaine, Université de Bourgogne, Dijon.
Prof^ª Dr^a Isabel María Marinho Vaz De Freitas. Prof. Ass. História Medieval, Universidade Portucalense, Oporto.
Prof^ª Dr^a Dirce Marzoli. Direktorin der Abteilung Madrid des Deutschen Archäologischen Instituts.
Prof. Dr. Alain Musset. Directeur d'Études, EHESS, Paris.
Prof. Dr. José Miguel Noguera Celdrán. Catedrático de Arqueología, Universidad de Murcia.
Prof. Dr. Xose Manoel Nuñez-Seixas. Catedrático de Historia Contemporánea,
Universidad de Santiago de Compostela.
Prof^ª Dr^a M^a Angeles Pérez Samper. Catedrática de Historia Moderna, Universidad de Barcelona.
Prof^ª Dr^a Ofelia Rey Castelao. Catedrática de Historia Moderna, Universidad de Santiago de Compostela.
Prof. Dr. Benoît-Michel Tock. Professeur d'histoire du Moyen Âge, Université de Strasbourg.

Rafael M. Pérez García,
Manuel F. Fernández Chaves,
Eduardo França Paiva
(coordinadores)

Tratas, esclavitudes y mestizajes

Una historia conectada,
siglos XV-XVIII



Sevilla 2020

Colección: Historia
Núm.: 367

COMITÉ EDITORIAL:

Araceli López Serena
(Directora de la Editorial Universidad de Sevilla)
Elena Leal Abad
(Subdirectora)

Concepción Barrero Rodríguez
Rafael Fernández Chacón
María Gracia García Martín
Ana Ilundáin Larrañeta
María del Pópulo Pablo-Romero Gil-Delgado
Manuel Padilla Cruz
Marta Palenque Sánchez
María Eugenia Petit-Breuilh Sepúlveda
José-Leonardo Ruiz Sánchez
Antonio Tejedor Cabrera

Reservados todos los derechos. Ni la totalidad ni parte de este libro puede reproducirse o transmitirse por ningún procedimiento electrónico o mecánico, incluyendo fotocopia, grabación magnética o cualquier almacenamiento de información y sistema de recuperación, sin permiso escrito de la Editorial Universidad de Sevilla.

Proyecto de I+D MERCATRAT *Mercados y tratas de esclavos en el Atlántico Ibérico del siglo XVI* (HAR2016-78056-P), financiado por el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad del Gobierno de España.

Motivo de la cubierta: Carlos Julião (1740-1811): *Escravas pedintes*, s. XVIII. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro/BN Digital. Disponible en dominio público.

© Editorial Universidad de Sevilla 2020
C/ Porvenir, 27 - 41013 Sevilla.
Tlfs.: 954 487 447; 954 487 451; Fax: 954 487 443
Correo electrónico: eus4@us.es
Web: <<https://editorial.us.es>>

© Rafael M. Pérez García, Manuel F. Fernández Chaves,
Eduardo França Paiva (coordinadores) 2020

© De los textos, los autores 2020

Impreso en papel ecológico
Impreso en España-Printed in Spain

ISBN: 978-84-472-3018-1
Depósito Legal: SE 2251-2020

Maquetación: ed-Libros. Fernando Fernández
Impresión: Tórculo

ÍNDICE

Introducción RAFAEL M. PÉREZ GARCÍA, MANUEL F. FERNÁNDEZ CHAVES Y EDUARDO FRANÇA PAIVA	11
--	----

PARTE I TRATAS NEGRERAS EN EL ATLÁNTICO

O tráfico de esclavos na costa ocidental africana nos séculos XV e XVI. Primeiras viagens, estratégias de exploração, papel dos arquipélagos de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe ARLINDO MANUEL CALDEIRA	19
La figura del «negrero total» en la trata atlántica de esclavos: Pedro de Murrueta, Juan de Echagoya y los navegantes vascos del siglo XVI JAVIER ORTIZ ARZA.....	43
Bajo el sollado: traslado de esclavos de Tenerife a Indias (segunda mitad del siglo XVII) MANUEL DE PAZ-SÁNCHEZ Y CONSUELO NARANJO OROVIO	67
«Debiendo ser gravosa esta negociación, por tener que comprar negros de última mano». Cartagena de Indias en la primera época del comercio libre de esclavos, 1791-1797 JOSÉ LUIS BELMONTE POSTIGO	89

PARTE II TRATAS DE BERBERISCOS Y MORISCOS

La ruta berberisca. Cabalgadas, comercio y redes de la trata de esclavos entre el norte de África y el sur de Castilla (1550-1620) RAFAEL M. GIRÓN PASCUAL.....	115
---	-----

La esclavitud en las fuentes fiscales señoriales de la Andalucía atlántica (siglos XV-XVII) JESÚS GARCÍA AYOSO	135
El Almirante de Castilla, don Fadrique Enríquez de Cabrera y la reclamación del medio quinto del valor de una cabalgada realizada por armadores malagueños LUIS PAREJO FERNÁNDEZ	163
Compradores, vendedores, propietarios. Los mercados esclavistas del reino de Granada tras la rebelión morisca de 1568: de la «democratización» a la «oligarquización» CARLOS JAVIER GARRIDO GARCÍA	177
Mercados almerienses de esclavos moriscos y procesos de dispersión geográfica MANUEL F. FERNÁNDEZ CHAVES Y RAFAEL M. PÉREZ GARCÍA	205

PARTE III LA ESCLAVITUD EN LAS SOCIEDADES DE LA PENÍNSULA IBÉRICA

Vivência social escrava no interior português quinhentista: Évora, uma primeira abordagem comparativa ANA SOFIA RIBEIRO	231
La situación jurídica del esclavo tras la muerte del dueño: los testamentos en la Córdoba de Felipe II (1556-1598) VÍCTOR JOSÉ RODERO MARTÍN	253
La esclavitud ante la justicia del rey: el caso de la Chancillería de Granada (ca. 1577-1700) JAVIER FERNÁNDEZ MARTÍN	277
Una aproximación a la población esclava: la collación de Santa Ana de Sevilla (1620-1634) MARÍA GROVE GORDILLO	289
Lebrija en la primera mitad del siglo XVI: demografía y esclavitud SARA JARANA VIDAL	303

PARTE IV
ESCLAVITUD Y DINÁMICAS DE MESTIZAJE EN AMÉRICA
Y ASIA

De los «Engleiz de la Terre» a los «Anglo-Indians». Representaciones de alteridad e identidades propias de sectores mezclados en los mundos coloniales (siglos XIV al XIX)	
ALEJANDRO E. GÓMEZ	329
Permanencias y continuidades de las ideas fisonómicas en los criterios de identificación de los hombres de camino. Minas Gerais. Brasil. Siglo XVIII	
ISNARA PEREIRA IVO	349
Los mestizajes y las mediaciones culturales en los espacios de la India Portuguesa (siglos XVI y XVII)	
ANA PAULA SENA GOMIDE	369
Entre invisibilidades y dinámicas de mestizajes: Negros, mulatos y zambos en la Audiencia de Charcas - Potosí y la Plata - siglos XVI y XVII	
LUIS GUSTAVO MOLINARI MUNDIM	383
Esclavitud, dinámicas de mestizaje y familias en Minas Gerais, Brasil	
EDUARDO FRANÇA PAIVA	301
La esclavitud y las dinámicas de mestizajes en la capitanía de Maranhão (siglo XVIII)	
MÁRCIO DE SOUSA SOARES	417
El capitán indio Leandro Francisco Pires Farinho. Dinámicas de mestizajes en Minas Gerais, Brasil (1767-1793)	
ADRIANO TOLEDO PAIVA	437
Mestizo, pero indio: dinámicas de mestizajes y movilidades en la capitanía de Pernambuco	
DAVID BARBUDA G. DE M. FERREIRA	455
Fuentes y Bibliografía.....	477

INTRODUCCIÓN

La historia de la esclavitud y de los mestizajes durante la Edad Moderna y en relación a los espacios geográficos bañados por el Atlántico ha venido suscitando durante las últimas décadas un enorme interés entre los historiadores y generado una vasta bibliografía. A menudo, han sido los ámbitos académicos norteamericanos, para los que la temática está inextricablemente vinculada a su propia historia nacional, los que han dictado interpretaciones y vías de aproximación, limitándose en ocasiones los estudiosos europeos, a veces sometidos a proyectados complejos de culpabilidad, y los iberoamericanos, a repetir patrones de análisis propagados por aquellos. No ha sido infrecuente que informaciones, modelos y conclusiones referidas a los ámbitos de la colonización inglesa en América se hayan vertido sobre los espacios conquistados y construidos por españoles y portugueses durante aquellos siglos, englobándose su pasado histórico en lo que a menudo no han sido sino simplificaciones reduccionistas aliñadas de fácil moralismo. Tampoco han sido raras las proyecciones de las realidades de los siglos XVIII y XIX a los anteriores, trufándose las publicaciones de omnipresentes anacronismos. Por otra parte, hay que reconocer que las diversas tradiciones historiográficas han vivido y crecido con frecuencia aisladas unas de otras, cuando no se ha ninguneado a algunas de ellas en base a no siempre ocultas pretensiones de superioridad cultural y moral. Lo cierto es que, más allá de siempre vivas ensoñaciones de hegemonía historiográfica, en orden al conocimiento científico sigue restando un gigantesco trabajo de investigación básica que hace imprescindible el diálogo entre las historiografías, y la colaboración entre los historiadores, los proyectos de investigación y las instituciones, siempre desde el respeto mutuo. Este es el primer objeto de este libro colectivo que incluye en su seno veinte y dos aportaciones debidas a veinticuatro estudiosos de Brasil, Venezuela, Portugal y España. Se pretende así articular historias y espacios diferentes que la historia conectó e hizo funcionar de forma relacionada. Esa geografía es la de las expansiones portuguesa y española, pero también la propia península ibérica, y

el objeto de estudio será el de las esclavitudes y las dinámicas de mestizaje habidas allí. Se adopta por tanto una perspectiva propia de la historia conectada que atiende a cómo presupuestos culturales propios y lógicas económicas ibéricas interaccionaron con pueblos diversos para generar diversidades específicas que no pueden asimilarse sin más a otros procesos históricos. Asimismo, la adopción de una cronología amplia responde al interés por detectar las evoluciones habidas en el seno de dichos procesos históricos y proporcionar así elementos útiles para la tarea de construir relatos históricos con capacidad explicativa generada desde las fuentes y sus significados históricos, cambiantes. Para conseguir estos objetivos, se han organizado los trabajos en cuatro partes que abordan sucesivamente los tráficos de esclavos, el desarrollo de sociedades con esclavos y el papel de las dinámicas de mestizaje en los mundos iberoamericanos.

La primera parte de esta obra está dedicada a las trata negreras. Se compone de cuatro trabajos que trazan un amplio arco cronológico que transcurre desde el siglo XV, con la apertura de las rutas esclavistas africanas al Atlántico, hasta finales del siglo XVIII, cuando la monarquía española trataba de reactivar el abastecimiento negrero hacia el virreinato de Nueva Granada. Arlindo Manuel Caldeira estudia el proceso de establecimiento de los portugueses en la fachada occidental africana durante los siglos XV y XVI, mostrando la articulación de los tráficos africanos con los transoceánicos que los conectaron primero con la Península Ibérica y después con América. Por su parte, Javier Ortiz Arza muestra la participación de los navegantes, las tripulaciones y los hombres de negocios vascos en la trata negrera hacia las Indias durante el siglo XVI. Manuel de Paz Sánchez y Consuelo Naranjo Orovio tratan el papel de las islas Canarias en el comercio de esclavos hacia América durante la segunda mitad del siglo XVII, prestando atención a las pequeñas redes mercantiles que fueron responsables de un continuado comercio de menudeo tan relevante para el funcionamiento del comercio oceánico como olvidado por los estudiosos. Queda ya para esa época clara la dependencia respecto de la trata británica, aspecto que vuelve a aflorar en la investigación de José Luis Belmonte Postigo, quien analiza minuciosamente los intentos de reactivación del tráfico negrero durante el primer periodo del comercio libre de esclavos (1791-1797) en relación con Cartagena de Indias. Gracias a estos cuatro trabajos no solo resulta posible seguir la historia de la trata a través de otros tantos siglos, observando la construcción de las primeras factorías lusas en África en el Cuatrocientos y la definición del primer tráfico negrero hacia las Indias de Castilla de la mano de los expertos marinos vascos durante el Quinientos, o constatar el colapso del poderío marítimo del imperio español y percatarse del ascenso imparables del poder naval británico, sino seguir el proceso de construcción de una verdadera economía atlántica en la que las poblaciones humanas y las actividades productivas de numerosas regiones y

ciudades, desde Amsterdam y Nantes a la costa de Guinea o La Guajira y Panamá, quedaron profundamente anudadas.

En la segunda parte de este libro se vuelve la mirada al Mediterráneo occidental y al sur de la Península Ibérica durante los siglos XVI y XVII, donde el secular conflicto con el Islam seguía amparando una intensa actividad predatoria, estructural en el caso del norte de África y ya solo coyuntural dentro de las fronteras de la propia monarquía hispánica, donde episodios como el de la guerra de Granada de 1569-1570 marcaron durante una generación el carácter de la esclavitud en la sociedad andaluza. Se atiende pues ahora a las tratas de berberiscos y de moriscos. Rafael M. Girón Pascual rescata del olvido la ruta de esclavos berberiscos que iba desde Orán a Cartagena, Murcia y Andalucía, peculiar no solo por su recorrido sino en tanto que estaba movida en buena medida por aristócratas andaluces que resultaban ser sus grandes beneficiarios junto con compañías de mercaderes de esclavos que la conectaban, además, con los mercados de esclavos de Zafra y Portugal. Por su parte, Jesús García Ayoso estudia la presencia de esclavos en los señoríos de la Andalucía atlántica, desde el marquesado de Cádiz a finales del siglo XV, al condado del Puerto de Santa María y al marquesado de Tarifa, mostrando cómo la actividad pirática y las cabalgadas desarrolladas desde éstos sobre las costas de Berbería otorgaron a esta esclavitud una función relevante en la economía de esas comarcas. La aportación de Luis Parejo Fernández profundiza en esta temática al traernos el análisis de una cabalgada lanzada desde Málaga en 1531 sobre el norte de África, en las proximidades de Melilla, evidenciando el carácter cotidiano de este tipo de operaciones para las sociedades andaluzas costeras. La esclavitud de los moriscos del reino de Granada a raíz de la guerra de 1569-1570 es objeto de estudio tanto en la contribución de Carlos Javier Garrido García como en la de Manuel F. Fernández Chaves y Rafael M. Pérez García. Garrido García explica el funcionamiento del mercado de esclavos de Guadix en el periodo 1569-1578, mostrando la participación de los diferentes grupos sociales en el mismo. La avalancha de esclavos moriscos provocada por el conflicto bélico modificó de forma transitoria la naturaleza del mercado de esclavos de Guadix, otorgándole una función de reexportación que no había tenido antes y que pronto perdería. Por su parte, Fernández Chaves y Pérez García reconstruyen la historia del proceso de captura y esclavización de los moriscos del territorio almeriense durante aquella contienda, así como la exportación de los mismos a través de los mercados comarcales (Almería, Adra, Vera, Vélez-Blanco, Fiñana) hacia los reinos de Murcia, Valencia y Sevilla, de forma que se dibujan las rutas de dispersión, el juego de precios entre los mercados de esclavos de ámbito regional implicados y las dinámicas de reexportación que acabaron afectando incluso a Italia y Portugal. La lectura de estos cinco trabajos dedicados a las tratas de berberiscos y moriscos nos recuerda la necesidad de prestar atención a rutas y mercados con frecuencia considerados secundarios

pero cuyas dinámicas regionales constituyen, en verdad, las piezas del gran engranaje de la esclavitud.

Tras estos cinco estudios, en la parte tercera de esta obra el centro de interés se traslada desde el estudio de las rutas y mercados atlánticos y mediterráneos a los aspectos demográficos, sociales, económicos y jurídicos de la esclavitud en las sociedades de la Península Ibérica durante los siglos XVI y XVII. Ana Sofia Ribeiro combina de manera ejemplar todas estas dimensiones del fenómeno esclavista, estableciendo una útil comparación entre la ciudad de Évora, la de Lisboa y diferentes poblaciones del litoral de Portugal, creando así un modelo de análisis que la investigación histórica deberá tener en consideración en el futuro. Asimismo, muestra cómo Évora y el Alentejo funcionaron como un nexo fundamental en la circulación de esclavos entre Portugal y España, un hecho que además nos ayuda a comprender la importancia alcanzada por la esclavitud en la Extremadura moderna, como ya han puesto de relieve las numerosas publicaciones de Rocío Periañez Gómez. El trabajo de Ribeiro también arroja luz sobre una cuestión que no ha sido todavía respondida de forma adecuada por la historiografía dedicada al estudio de la esclavitud en la península ibérica: la implantación, diferencial o no, de la misma en los ámbitos rurales y urbanos. Hasta el momento se ha tendido a vincular la esclavitud peninsular con las ciudades, considerándola un fenómeno básicamente urbano, y aunque algunos estudios aparecidos en la última década han prestado atención a ciudades de un rango secundario o poblaciones de carácter netamente agrario, la cuestión dista mucho de haber sido aclarada. A arrojar nuevos elementos de juicio acerca de esta problemática vienen los trabajos de Sara Jarana Vidal y María Grove Gordillo, que siguen la metodología de la demografía histórica en el análisis de parroquias concretas, una rural y otra urbana en esta ocasión. Así, Sara Jarana estudia el caso de la villa sevillana de Lebrija durante la primera mitad del siglo XVI y María Grove la populosa parroquia de Triana de la ciudad de Sevilla en la segunda mitad del primer tercio del siglo XVII, exactamente el momento previo al comienzo del brusco y acelerado declive que reducirá la esclavitud en la urbe hispalense durante el resto de esa centuria a su mínima expresión histórica. Ambas aportaciones arrojan una preciosa información sobre la evolución de la esclavitud en sus respectivos periodos de estudio, así como elementos de análisis que la investigación futura podrá aprovechar para generar nuevos marcos explicativos. Finalmente, los capítulos escritos por Víctor Rodero Martín y Javier Fernández Martín abordan una serie de aspectos legales vinculados a la esclavitud: el primero de ellos, se pregunta a través del estudio de los testamentos de los dueños de esclavos cuál era el destino de los esclavos tras la muerte de sus amos en la Córdoba de la segunda mitad del siglo XVI; el segundo presenta una radiografía de la conflictividad judicial en la que tomaron parte esclavos y libertos a la luz de la hasta ahora inédita y nutrida documentación del Archivo de la Chancillería de

Granada. En ambos se pone de manifiesto la necesidad de considerar la liberación de los esclavos como una variable explicativa fundamental en el análisis de la propia esclavitud peninsular. Asimismo, y de forma indirecta, la documentación judicial presentada por Javier Fernández nos proporciona, por primera vez, una inicial geografía de la esclavitud en el espacio situado al sur del río Tajo. De modo que las cinco contribuciones que componen esta tercera parte del libro vienen a constituir en su conjunto una contribución sustancial a la historia de la esclavitud en la península ibérica, precisamente el territorio desde el que se protagonizó la expansión ultramarina que generó los mundos ibéricos que son objeto de estudio en la última parte de este libro.

Hacia esos inmensos espacios gira este libro en su cuarta y última parte, dedicada al estudio de la esclavitud y las dinámicas de mestizaje en América y Asia. La abre un sugerente trabajo de Alejandro E. Gómez que ofrece una amplísima panorámica sobre las diferentes dinámicas de mestizaje y el desarrollo histórico de los distintos “esquemas perceptivos” de y sobre los grupos mezclados surgidos en América, África y la India en relación con la expansión europea durante la Edad Moderna; la adopción de una perspectiva de larga duración que se hace arrancar en el siglo XII, ha posibilitado, sin duda, obtener unos resultados aun más relevantes. Este estudio “global”, “trans-historiográfico” y “socio-cognitivo”, como lo define su autor, que combina diferentes espacios geográficos y procesos históricos pluriseculares, permite seguir el nacimiento y evolución de un sinfín de categorías socio-raciales así como los cambios habidos en sus valoraciones y tratamientos jurídicos y políticos a lo largo del tiempo. En este sentido, resulta de especial trascendencia la identificación en el siglo XVII, aunque de manera diferencial para distintos ámbitos imperiales y culturales, del desarrollo de marcadores “bio-esencialistas” y de nociones “de color” inexistentes anteriormente y que habrían tenido un correlato en la racialización de las legislaciones sobre todo a partir de la segunda mitad de dicho siglo en adelante. La aportación del profesor Gómez proporciona un estupendo marco teórico, perfectamente anclado en las fuentes históricas y en los procesos socio-culturales, que señala la senda a seguir para futuras investigaciones. Al mismo tiempo, obliga a replantear, ya sin dilación, los paradigmas de las historiografías tradicionales sobre la expansión europea. Finalmente, el trabajo de Alejandro Gómez apunta en una dirección señalada por otras investigaciones, y es la de que en el transcurso de la Edad Moderna los argumentos culturales de matriz europea referidos a los productos humanos resultantes de la globalización, desde los mestizos a las poblaciones esclavizadas en el marco de aquella, experimentaron una importante transformación. Es posible que ello tuviera que ver con la evolución de los propios paradigmas científicos. Así podría entenderse de la lectura de la aportación de la profesora Isnara Pereira Ivo, que explora el impacto de la cultura fisonómica heredada del mundo griego y revitalizada por el Renacimiento, sobre los criterios

utilizados para la definición y categorización de las personas en el Brasil del siglo XVIII. Para ello se vale del análisis de una amplia documentación fiscal que contiene descripciones físicas de los “hombres de camino”, mercaderes en las Minas Gerais del Setecientos, a fin de intentar desvelar si las ideas fisonómicas formaban parte del arsenal cultural utilizado para describir y organizar la amplia variedad de mestizos existentes en toda la América colonial.

Tras estos trabajos que proponen marcos de análisis para el estudio de los mestizajes, una serie articulada de contribuciones estudia las dinámicas de mestizaje en diferentes espacios coloniales ibéricos, desde la India portuguesa (Ana Paula Sena Gomide) o Charcas en la América española (Luis Gustavo Molinari Mundim) durante los siglos XVI y XVII, a Minas Gerais (Eduardo França Paiva y Adriano Toledo Paiva), Maranhão (Márcio de Sousa Soares) y Pernambuco (David Barbuda G. de M. Ferreira) durante el siglo XVIII. La multiplicación y diversificación de fuentes, así como el cruce entre las mismas, de que hacen gala estos autores, señala el camino a seguir en el plano metodológico para la futura investigación sobre la relación entre esclavitudes y dinámicas de mestizaje en los espacios abiertos y conectados por los ibéricos durante la Edad Moderna. Asimismo, la adopción de perspectivas de estudio que miran desde ellos y no desde las metrópolis europeas, y desde los esclavos y los mestizos, y no necesariamente desde las instancias del poder político, señalan otras tantas vías de trabajo que permiten superar enfoques tradicionales.

Esta obra es resultado de las tareas desarrolladas en el seno del Proyecto de I+D *Mercados y tratos de esclavos en el Atlántico ibérico del siglo XVI* (MERCATRAT), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España (código HAR2016-78056-P) y del Convenio de Colaboración Interinstitucional entre la Universidad de Sevilla y la Universidade Federal de Minas Gerais que coordinan los editores.

PARTE I
TRATAS NEGRERAS EN EL ATLÁNTICO



O TRÁFICO DE ESCRAVOS NA COSTA OCIDENTAL AFRICANA NOS SÉCULOS XV E XVI. PRIMEIRAS VIAGENS, ESTRATÉGIAS DE EXPLORAÇÃO, PAPEL DOS ARQUIPÉLAGOS DE CABO VERDE E DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

ARLINDO MANUEL CALDEIRA
CHAM, FCSH, Univ. NOVA de Lisboa, Univ. dos Açores

1. A EXPLORAÇÃO DA COSTA AFRICANA

1.1. O litoral saariano

Em 1441, Antão Gonçalves, um jovem capitão da casa do infante D. Henrique, tinha motivos para estar satisfeito. Fora-lhe dada a incumbência de avançar tanto quanto possível ao longo da costa africana e de trazer peles e óleo de lobos marinhos, como forma de custear a viagem. Não avançara muito para Sul, no entanto, numa incursão nocturna, capturara dois prisioneiros, o que ninguém conseguira até aí, naquela costa praticamente desértica (actual Mauritânia). Tratava-se de um azenegue e de uma “moura preta” e eram os primeiros escravos obtidos em África pelas viagens das caravelas.

O contentamento do navegador devia-se ao facto de uma das recomendações do Infante, a todos os seus capitães, ser a de que procurassem “filhar gente pela maneira que melhor pudessem”. Uma das razões, para esse desejo de que lhe trouxessem pessoas, era de curiosidade científico-religiosa: esperava obter informações, na melhor das hipóteses sobre o Preste João. A outra razão era, obviamente, económica: que se saiba, a venda dos escravos rendia muito mais do que “coirama e azeite” de lobos marinhos.

Quando Antão Gonçalves se preparava para regressar ao Algarve, chegou uma outra expedição portuguesa, sob o comando de um capitão mais experiente, Nuno Tristão. Este, não querendo ficar atrás do jovem companheiro, propôs-lhe que fizessem, em conjunto, uma nova incursão para o interior, tentando atingir o grupo a que pertenciam os dois prisioneiros.

Depois de algumas peripécias, capturaram mais dez pessoas, “entre homens e mulheres e moços”¹.

Zurara, com a vantagem de já saber o que aconteceu a seguir, imagina a “ledice” (a alegria) que o Infante deve ter sentido ao receber aquela dúzia de cativos por, finalmente, começar a ter retorno dos investimentos que fizera até aí, o que leva o cronista a dizer, dirigindo-se ao próprio D. Henrique: “Cobravas ledice não pela quantidade daqueles, mas pela esperança que tinhas dos outros que podias haver!”². Entre os prisioneiros, estava Adahu, o filho de um chefe local, o único que falava um pouco de árabe e pôde, assim, fazer-se entender e dar algumas informações, sobretudo em benefício pessoal, dizendo que seu pai estava, seguramente, interessado em resgatá-lo e poderia dar por ele, no mínimo, dez “mouros negros”. Através de Adahu (que, será deixado no ano seguinte no lugar de origem, com a promessa de futuros contactos, e nunca mais se teve notícia dele), os portugueses estavam a ter conhecimento directo sobre as rotas caravaneiras que, através do deserto do Sara, transportavam milhares de escravos desde o Sudão até às margens do Mediterrâneo.

As expedições dos anos seguintes mostram os resultados dessas informações: por um lado, organizam-se incursões que procuram interceptar o tráfico transariano, por outro, tenta-se chegar à “terra dos negros”, a fonte de onde aquele era originário. Mas, no esperado contacto com as caravanas ou com as tribos azenegues que lhes davam apoio, ainda eram possíveis duas atitudes: a relação comercial, com a troca de mercadorias europeias por escravos (e, com sorte, por um pouco de ouro) ou, pelo menos até 1448, o recurso à forma tradicional de obter cativos, apurada durante a Reconquista e afinada a partir das praças conquistadas em Marrocos: o *raid* militar de surpresa com captura de prisioneiros.

Os sinais, cada vez mais evidentes, de que era possível obter escravos e lucros nas viagens em que o Infante D. Henrique se empenhava há duas décadas, não só reforçaram o entusiasmo do próprio e dos homens de sua casa como começaram a interessar particulares. Como diz o cronista, “assim foram estas cousas crescendo pouco e pouco e as gentes tomando ousio [coragem] de seguir aquela carreira, uns por servir, outros por ganhar honra, outros com esperança de proveito...”³.

Entretanto, também atento à honra e ao proveito, já D. Henrique obtivera do regente do reino (seu irmão D. Pedro, na menoridade de seu sobrinho, o rei D. Afonso V), por carta de 22 de Outubro de 1443, o exclusivo do corso e do comércio (“assi para guerra como para mercadorias”) a sul do cabo Bojador.

1. GOMES EANES DA ZURARA, *Crónica da Guiné*, ed. de José de Bragança, Porto, Livraria Civilização, 1973, caps. XII-XIII, pp. 65-77.

2. *Ibid*, cap. XIV, p. 79.

3. *Ibid*, cap. XVII, p. 91.

Além disso, essa carta isentava-o do quinto que, em princípio, era devido à coroa e dava-lhe, pelo contrário, direito a ser ele a cobrar um quinto de tudo o que trouxessem “os navios que lá mandar ou por sua licença lá forem”⁴.

Foi já sob essas condições que, depois de obtida autorização do infante, o almoxarife de Lagos, com outros moradores e homens de mar da vila algarvia, incluindo Gil Eanes, o capitão que primeiro passara o cabo Bojador, equiparam, com capitais mistos, seis caravelas que, em Maio de 1444, enviaram para a baía de Arguim, em cujas ilhas e terra firme fizeram, sem dó nem piedade, cerca de 250 prisioneiros. Foi o desembarque desses desgraçados que alvoroçou a população de Lagos (muitas famílias haviam de ter um parente ou conhecido que participara na expedição) e que motivou o pungente relato de Gomes Eanes de Zurara sobre o drama da partilha daqueles escravizados⁵.

Nesse ano de 1444, João Fernandes, escudeiro do Infante, que aprendera árabe quando estivera prisioneiro dos muçulmanos em Marrocos, ofereceu-se para ficar entre os azenegues e com eles viveu mais de meio-ano⁶. A missão desse aventureiro teve frutos, pois permitiu estabelecer relações pacíficas de intercâmbio com os mercadores, que, pelas caravanas transarianas, traziam “escravos guinéus” e ouro em pó. Era o primeiro encontro das rotas das caravelas com as rotas das caravanas.

No entanto, os navios portugueses não tinham parado a sua progressão para Sul. Ainda nesse ano de 1444, as caravelas do infante atingiram a foz do rio Senegal, entrando assim na terra dos negros, naquilo que, com um sentido muito mais alargado do que hoje, era então conhecido como *Guiné*. O primeiro a chegar à vista de terra foi o escudeiro Dinis Dias, que acabou por aprisionar quatro africanos negros, que, movidos pela curiosidade, tinham vindo numa canoa certificar-se do que era uma caravela, e foram, assim, os primeiros

4. *Monumenta Henricina*, vol. VIII (1443-1445), Coimbra, 1967, pp. 107-108, doc. 62.

5. “Uns tinham as caras baixas e os rostos lavados em lágrimas, olhando uns para os outros; outros estavam gemendo mui dolorosamente, esguardando a altura dos céus, firmando os olhos em eles, bradando altamente, como se pedissem socorro ao Pai da natureza; outros feriam seu rosto com as palmas das mãos, lançando-se estendidos no meio do chão; outros faziam suas lamentações em maneira de canto, segundo o costume de sua terra, nas quais, posto que as palavras da linguagem dos nossos não pudesse ser entendida, bem correspondia ao grau de sua tristeza. Mas para seu dó ser mais acrescentado, sobrevieram aqueles que tinham cargo de partilha e começaram a apartá-los uns dos outros, a fim de pôr os seus quinhões em igualeza; onde convinha a necessidade de se apartarem os filhos dos pais, e as mulheres dos maridos e os irmãos uns dos outros. A amigos nem a parentes não se guardava nenhuma lei, somente cada um caía onde a sorte o levava! [...] Quem poderia acabar aquela partição sem mui grande trabalho? Que tanto que os tinham postos em uma parte, os filhos, que viam os pais na outra, alevantavam-se rijamente e iam-se para eles; as mães apertavam os outros filhos nos braços e lançavam-se com eles de bruços, recebendo feridas, com pouca piedade de suas carnes, por lhes não serem tirados.” ZURARA: *Crónica da Guiné*, cap. XXV, pp. 120-124.

6. ZURARA: *Crónica da Guiné*, cap. XXXIV e XXXV, pp. 157-165.

a ser cativados por cristãos na sua própria terra, nas palavras de Zurara⁷. Nessa viagem, o navegador atingiu o promontório de Cabo Verde e a ilha fronteira de Gorée, mais tarde famosa por muitas más razões.

Na Guiné, entendida no sentido lato que se disse, os portugueses encontraram uma população sedentária e incomparavelmente mais densa do que na costa do Sara, mas que, pelo seu carácter guerreiro e pelo bom uso que faziam do arco e das flechas envenenadas, saberia resistir às tentativas de aprisionamento pela força. Nuno Tristão, um dos capitães do Infante, pagou com a vida, junto com dezoito companheiros, uma incursão em terra dos Mandingas, provavelmente em 1446⁸. Recorde-se, pela dimensão simbólica, que Tristão fora um dos primeiros a levar ao infante D. Henrique cativos da costa do Sara.

Numa altura em que crescia exponencialmente o número de expedições à costa de África, saídas de Lagos mas também de Lisboa, muitas delas promovidas por particulares, gente da pequena nobreza ou funcionários régios, a morte de Nuno Tristão deve ter sido uma das razões que estiveram na origem da decisão do Infante D. Henrique de, em 1448, proibir as razias, a sul do Bojador, interrompendo a prática, consolidada pela tradição de séculos, em que o corso e os *raids* predatórios coexistiam com a actividade comercial. Embora saibamos que o seu cumprimento esteve longe de ser total, não deixava de ser uma decisão histórica, que significava a vitória do comércio sobre as acções de pilhagem, anunciando já o triunfo do comerciante da Época Moderna sobre o cavaleiro medieval. Mas, a partir de então, também as autoridades locais africanas passavam, sem desculpas, a ser cúmplices e participantes directos no tráfico internacional de escravos.

Nessa internacionalização do tráfico, vale a pena referir que, na década de 1450, iriam aparecer também italianos nas expedições portuguesas à costa de África, investidores e navegantes como o veneziano Alvise Cadamosto ou os genoveses Antonio de Noli e Antoniotto Usodimare (há quem defenda que são um só personagem). A presença italiana é importante, diz Luís Filipe Thomaz, “visto que assegura a articulação entre as novas redes mercantis em formação e os mercados tradicionais da Europa⁹. O Mediterrâneo, que continuava a ser um mercado grande consumidor de escravos, mantinha-se desperto para o aparecimento de novos fornecedores.

Segundo Zurara, teriam sido 927 os escravos vindos para Portugal entre 1444 e 1448, não contando o cronista os *raids* às Canárias nem o corso nas costas marroquinas e, além disso, subavaliando provavelmente o resultado de

7. *Ibid*, cap. XXXI, p. 146.

8. *Ibid*, cap. LXXXVI, p. 361.

9. L. FILIPE THOMAZ: *De Ceuta a Timor. Memória e sociedade*, Lisboa, Difel, 1994, p. 124.

algumas expedições¹⁰. A partir dessa data, porém, os interesses portugueses para a obtenção de escravos vão fixar-se, por um lado, em Arguim (no litoral da Mauritânia) onde se vai instalar, talvez logo em 1448, uma feitoria, e, por outro lado, no avanço nas costas da Guiné, desenvolvendo-se, em ambos os espaços, formas de relacionamento comercial e ultrapassando-se a fase das incursões predatórias.

1.2. A feitoria de Arguim

Depois de várias expedições terem explorado o golfo de Arguim (na actual Mauritânia), foi possível escolher o melhor local para estabelecer um ponto fixo de comércio: a pequena ilha com o mesmo nome, no extremo nordeste do golfo, a sueste do cabo Branco (em árabe, *Ras Nouadhibou*). O facto de a ilha ser rodeada de recifes e bancos de areia, facilitava a defesa por mar, tornando o seu porto apenas acessível aos pilotos que dispusessem das conhecimentos necessárias.

Como se disse, não se tratava de uma base para incursões predatórias, como tinha acontecido anteriormente, mas sim de um entreposto para o desenvolvimento de relações pacíficas com os azenegues, de forma a conseguir desviar para aí um dos braços do comércio caravaneiro procedente da África a sul do deserto do Sara. Tratou-se da primeira feitoria portuguesa na costa ocidental africana, e em 1455, por iniciativa do Infante D. Henrique, iniciou-se a sua protecção por uma fortaleza, concluída cerca de uma década depois, já após a sua morte, quando a capitania-mor da ilha foi entregue a Soeiro Mendes de Évora. O castelo de S. Jorge da Mina, mais tarde erguido no Golfo da Guiné, iria seguir, em boa parte, o modelo institucional e arquitectónico da fortaleza de Arguim.

As caravelas levavam para Arguim tecidos, cereais e cavalos, e voltavam com ouro e também com muitos escravos negros. Vinham anualmente para Portugal, segundo Cadamosto, 700 a 800 escravos, no período imediatamente anterior a 1460. Para esse período, o quantitativo médio é provavelmente exagerado, embora, com quebras pontuais, a tendência tenha sido de crescimento desde a fundação até à década de 1520. Entre 1499 e 1501, entrou na feitoria uma média anual de 257 escravos e de Agosto de 1508 a Junho de 1511, a média anual foi superior a 500¹¹. António de Almeida Mendes identificou, para os anos de 1512-1520, que parecem ser os de maior movimento, 51 viagens

10. Nota de José de Bragança ao capítulo XCVI da *Crónica da Guiné*, Porto, Civilização, 1973, p. 405; V. MAGALHÃES GODINHO: *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Lisboa, Presença, 1984-1991 [2ª ed.], vol. IV, p. 157.

11. V. MAGALHÃES GODINHO: *Os Descobrimentos...*, vol. IV, p. 157.

saídas de Arguim, com um total de 6306 escravos embarcados, o que dá uma média anual de cerca de 700, tendo atingido, no melhor dos anos (1519) as 1696 pessoas¹². Encaminhados primeiro para Lagos e depois para Lisboa, embora alguns também fossem vendidos na Madeira e nas Canárias, muitos desses escravos eram depois reexportados, através de Portugal, para os mercados do Mediterrâneo, nomeadamente para o Sul de Espanha¹³.

A decadência da presença portuguesa em Arguim, que se começou a fazer sentir a partir de 1530, teve a ver com o sucesso das relações directas com as populações negras sub-sarianas, o que permitia dispensar a intermediação mauritana.

1.3. O reconhecimento do litoral a sul do Sara

Nos quinze anos que mediaram entre 1445 e 1460, além de ter sido descoberto grande parte do arquipélago de Cabo Verde (constituído por ilhas despovoadas), foi explorado com algum detalhe o litoral entre o rio Senegal e a Serra Leoa. E os navegadores subiram também o curso dos rios, nomeadamente dos rios Senegal, Gâmbia e Geba, durante centenas de quilómetros, talvez na esperança de saber notícias do Preste João mas, primeiro que tudo, à procura dos melhores ancoradouros para o comércio de escravos, seu objectivo económico fundamental. Embora, em algumas dessas incursões, se recorresse ainda à captura e ao uso da força, fazendo letra morta da vontade do Infante, a prática mostrou as vantagens do relacionamento comercial pacífico, que não tardou a impor-se e a tornar-se norma.

A morte do Infante D. Henrique, em 1460, significou o fim das viagens, de carácter particular, que ele patrocinava desde 1443. O descobrimento de novas terras ficou suspenso um pouco a sul da Serra Leoa.

Em 1469 (ou, mais provavelmente, em 1468), Fernão Gomes celebrou com o rei D. Afonso V um contrato por cinco anos (prolongado por mais um), por meio do qual recebia o arrendamento do monopólio do comércio da Guiné, com excepção de Arguim e do litoral fronteiro ao arquipélago de Cabo Verde, que estava reservado ao resgate dos moradores. Em troca, o arrendatário comprometia-se ao pagamento anual à Coroa de 200.000 réis, uma importância

12. A. ALMEIDA MENDES: "Portugal e o tráfico de escravos na primeira metade do séc. XVI", *Africana Studia* 7 (1999), pp. 20, 29-30.

13. A. DE ALMEIDA MENDES: "The Foundations of the System: A Reassessment of the Slave Trade to the Spanish Americas in the Sixteenth and Seventeenth Centuries", en D. ELTIS & D. RICHARDSON (eds.): *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*, New Haven, Yale University Press, 2008, pp. 65-66.

moderada, compensada, porém, com a obrigação explorar em cada ano cem novas léguas do litoral africano, a partir da Mata de Santa Maria.

Fernão Gomes não era um recém-chegado aos negócios com a costa de África. O rei D. Afonso V atribuiu-lhe, em 1455, as funções de “recebedor dos mouros e mouras e de quaisquer mercadorias que daqui em diante vierem do nosso resgate da Guiné” e chamava-lhe, então, o “nosso homem do tesouro”¹⁴. Fosse “cidadão honrado de Lisboa” (João de Barros *dixit*) ou da pequena nobreza de corte (como quer alguma historiografia mais recente¹⁵), tudo lhe correu bem durante o seu arrendamento, por mérito seu ou por sorte conjuntural, tendo as viagens de exploração podido avançar pelo golfo da Guiné adentro, até para lá da linha do Equador. O carácter mercantil da empresa está presente nas designações com que foram sendo apelidados os vários segmentos da costa, designações que, em parte, chegaram aos nossos dias e que evocam as mercadorias que, com maior facilidade, se podiam negociar na região respectiva. É, para começar, o caso da “Costa da Malagueta” (entre a mata de Santa Maria e o cabo das Palmas, correspondendo, aproximadamente, ao litoral da actual Libéria), onde era possível comprar a *pimenta-da-guiné* (*Aframomum melegueta*) e a “Costa do Marfim”, entre o cabo das Palmas (actual *Cape Palmas*) e cabo das Três Pontas (*Cape Three Points*), onde se negociavam quantidades razoáveis de presas de elefantes, que corresponde hoje ao país chamado *Côte de Ivoire*. Vieram depois a “Costa do Ouro” e a “Costa dos Escravos”, que merecem que nos detenhamos um pouco mais.

Ultrapassado o cabo das Três Pontas, está-se em pleno golfo da Guiné. Foi a primeira parte do litoral (actualmente fazendo parte da República do Gana), que vai do referido cabo até ao rio da Volta, que recebeu a designação genérica de “Costa do Ouro” ou “Costa da Mina”. Por boas razões: os navegadores ao serviço de Fernão Gomes tinham podido, finalmente, concretizar uma das expectativas que alimentava a exploração da costa africana desde o início: comerciar ouro em relativa abundância, aproveitando os fluxos que do interior desciam já para o litoral (procurando escravos, coris e outros bens) e que iriam ser estimulados pela atracção das mercadorias trazidas pelos europeus.

Depois da “Costa da Mina”, seguiam-se longas milhas de uma zona comercialmente desinteressante, mas ainda antes de 1475, os navios de Fernão Gomes, talvez com os mesmos capitães que tinham chegado à Mina¹⁶, atingiram

14. Carta régia de 12 de Abril de 1455, in *Descobrimientos portugueses: documentos para a sua história* (D.P.), public. e pref. de João Martins da Silva Marques, Lisboa, Inst. de Alta Cultura, 1944-1971, vol. I, Suplem., p. 347.

15. J. P. OLIVEIRA E COSTA: “D. Afonso V e o Atlântico: a base do projecto expansionista de D. João II”, *Mare Liberum* 17 (1999), pp. 39-71, 58-59.

16. A. TEIXEIRA DA MOTA: “Novos elementos sobre a acção dos portugueses e franceses em Benim na primeira metade do século XVI”, *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa* 7/27 (1952), p. 525.

a embocadura do rio Formoso (actual *Benin River*). Aí tiveram conhecimento da existência, para o interior, de um Estado centralizado e poderoso (o reino do Benim), o que significava a possibilidade, como de facto aconteceu, de relações comerciais estáveis, nomeadamente do resgate de escravos em número elevado, isto é, com a garantia, sempre aguardada, de se poderem fazer carregamentos completos num só local. Designaram, por isso, o litoral da região como “Costa dos Escravos” (correspondente ao Togo e ao Benim actuais) mas não tardaria que a designação fosse sendo alargada a territórios mais para sul, que hoje fazem parte da Nigéria e até do Gabão.

Na sua máxima extensão, a “Costa dos Escravos” englobava os golfos do Benim e do Biafra, incluindo os vários braços fluviais do delta do Níger, os quais, abrindo-se numa área vastíssima, pareceram aos pilotos rios independentes. Os portugueses chamavam genericamente, a esse conjunto de embocaduras, “rios dos escravos” (embora também houvesse um rio com essa designação específica) ou simplesmente “os rios”. Seria com esse sentido que, nos séculos seguintes, marinheiros e comerciantes iriam falar em “escravos dos rios” ou em “panos dos rios”.

Ao mesmo tempo que era percorrido o arco do golfo da Guiné, foram visitadas todas, ou pelo menos algumas, das ilhas do arquipélago respectivo: Fernando Pó (actual *Bioko*), Príncipe, São Tomé e Ano Bom (*Annobón*), das quais só a primeira era povoada.

O monarca reconheceu o bom serviço prestado por Fernão Gomes durante o seu contrato. Mandou nobilitá-lo com o apelido “da Mina” e concedeu-lhe direito a brasão de armas, cuja figuração vale por si. Trata-se de um escudo timbrado com o campo de prata e três cabeças de negros, com vistosos colares e argolas de ouro no nariz, orelhas e pescoço e tendo no timbre uma das cabeças do escudo. O antigo burguês (ou pequeno nobre, tanto faz) publicava assim, nas suas armas, o ouro e os escravos que o tinham promovido socialmente.

2. O “PLANO AFRICANO” DO REI D. JOÃO II

A notícia da chegada dos navios portugueses ao golfo da Guiné, com acesso à “mina de ouro” e à livre compra de escravos, correu célere pelos portos da fachada ocidental da Europa.

Desta forma, na década de 70 e início dos anos 80 do século XV, foram muitos os portos de Castela, de França, da Flandres e da Grã-Bretanha em que se prepararam, ou se tentaram preparar, armadas que tinham o golfo da Guiné como destino. Portugal, com a legitimidade que colhia das bulas papais de Nicolau V (1452 e 1455) e de Calisto III (1456) que lhe garantiam, em termos

espirituais e materiais, o direito de exclusividade na zona, procurou manter, na medida do possível, os seus navios na região e afastar os intrusos.

Castela também participou indirectamente nas expedições de outros países com marinheiros e navios, mas a concorrência especificamente castelhana no golfo da Guiné teve contornos próprios, pois além, do carácter comercial, possuiu também uma marcada dimensão política. A luta pela sucessão ao trono de Castela, após a morte de Enrique IV em 1474, acabou por transformar-se, devido à participação de D. Afonso V contra o partido de Isabel e Fernando, num conflito luso-castelhano e quase luso-espanhol, uma vez que estava em marcha o respectivo processo de unificação. Nessas circunstâncias, o desafio à exclusividade portuguesa no golfo da Guiné tornou-se, para os Reis Católicos, um objectivo estratégico fundamental, fazendo com que a guerra que, entre 1475 e 1479, tem lugar entre os dois países peninsulares seja, nas palavras de Peter E. Russel, “a primeira das guerras coloniais entre potências europeias”¹⁷.

Castela apoiou múltiplas iniciativas particulares, mas a própria coroa, pelo menos por duas vezes, organizou, enquadrou e enviou para os mares da Guiné frotas relativamente numerosas, embora constituídas parcial ou mesmo maioritariamente por embarcações privadas. O objectivo expresso era, como se dizia em 1479, “fazer libre e seguramente el trato y resgate de la Mina del Oro y de las partes de Guinea [...] considerando quanto es necessario apretar y quitar los tratos y mantenimientos a los contrarios, y defender y anparar a nuestros naturales, y a los tratantes estrangeros que están en estos nuestros reynos”¹⁸. As duas expedições “oficiais” (1476 e 1478) não tiveram resultados brilhantes. Em 1476, uma frota de cerca de 30 caravelas, começada a organizar no ano anterior, que pretendia atacar de surpresa a armada portuguesa que tinha ido comerciar à Mina, chegou atrasada, falhando o seu objectivo. Em 1478, a coroa castelhana conseguiu reunir nos portos andaluzes trinta e cinco embarcações que foram enviadas à “Guiné e Mina do Ouro”, onde chegaram a comerciar e carregar. No entanto uma armada portuguesa neutralizou-as sem dificuldade, apreendendo-lhes o ouro transaccionado, afundando os navios e trazendo, debaixo de ferros, as tripulações para Lisboa¹⁹.

A concorrência internacional ajudou a coroa portuguesa a perceber a importância económica que podia ter uma melhor exploração, e uma melhor

17. P. E. RUSSELL: “Fontes documentais castelhanas para a história da expansão portuguesa na Guiné nos últimos anos de D. Afonso V”, *Do Tempo e da História* 4 (1971), p. 5.

18. Carta de 16 de Maio de 1479 (*Portugaliae Monumenta Africana*, Lisboa, CNCDDP/INCM, 1993, vol. I, pp. 237-238).

19. P. RUFO Y SERN: “La expansión peninsular por la costa africana. El enfrentamiento entre Portugal y Castilla (1475-1480)”, in *Congreso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época: actas*, Porto, Universidade & CNCDDP, 1989, vol. III, pp. 69-74.

defesa, da costa africana já conhecida²⁰. Essa tarefa coube essencialmente ao príncipe D. João, que seria rei, a partir de 1481, com o nome de D. João II. Já em 1474, porém, lhe tinha sido entregue, apesar da sua juventude, “a governança das cousas d’África”, as quais, segundo Damião de Góis, “ele com os do seu conselho governava com muito tacto e prudência”²¹. É nessa orientação estratégica, nesse “bom governo”, que devem integrar-se as negociações das cláusulas que, no tratado de paz Alcáçovas/Toledo (1479/1480) que pôs fim à guerra entre Portugal e Castela, regulamentavam as questões do domínio marítimo, e se traduziam, na prática, no reconhecimento formal do exclusivo português sobre o comércio e navegação nas costas da Guiné e da Mina.

No seguimento imediato do acordo, assumindo as consequências dele e reconhecendo que não desaparecera a ameaça de intromissões estrangeiras, a carta régia de 6 de Abril de 1480 determinava que os capitães portugueses enviados à Guiné deviam apresiar os navios e caravelas “de qualquer gente de Espanha” ou de qualquer outro país encontrados nos mares que o tratado entregava a Portugal e lançar as tripulações ao mar “sem outra mais ordem nem figura de juízo”²².

Esse rigor repressivo parece inserir-se num conjunto mais vasto de medidas que configuram, em nosso entender, a existência de um plano, muito ousado para o seu tempo, de aproveitamento sistemático e organizado do ouro da Mina e do comércio de escravos. Esse plano, que incluiu também o povoamento e colonização do arquipélago de São Tomé e Príncipe, passava sobretudo pela instalação de um conjunto de feitorias, em princípio fortificadas (o que não era por acaso), que deviam inserir-se nas redes de trocas regionais pre-existentes, abrindo-as ao comércio marítimo, sob estreito controlo do Estado. O modelo era a feitoria de Arguim, onde, aliás, D. João II foi responsável por obras de ampliação do recinto fortificado, na década de 1480, época em que o comércio da região se tornou monopólio régio.

O corpo de estabelecimentos oficiais que se pretendia montar no litoral africano tinha não só uma função económica imediata (assegurando as relações comerciais directas e exclusivas com Lisboa), como, a prazo, uma importância estratégica, tornando-se o trampolim para uma eventual penetração no interior do continente africano, na procura das fontes do ouro e, sempre, da corte do Preste João²³.

20. O cronista João de Barros refere-se a esse despertar da consciência de que “era o comércio da Guiné e o resgate da Mina de tanto proveito e ajudava tanto em substância ao estado do Reino” (*Ásia de João de Barros*, 1ª Década, livro 3º, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1932, p. 67).

21. D. DE GÓIS: *Crónica do Príncipe D. João*, [ed. crítica e comentários por G. ALMEIDA RODRIGUES], Lisboa, Universidade Nova, 1977, p. 78.

22. Carta régia de 6 de Abril de 1480, in PMA, vol. I, p. 253.

23. L. FILIPE THOMAZ: *De Ceuta a Timor...*, p. 163.

2.1. A feitoria fortificada da Mina

Na implementação da rede de feitorias é natural que a prioridade tenha sido dada à Mina e ao comércio do ouro. Uma das primeiras decisões de D. João II, logo após a subida ao trono em 1481, foi a de mandar construir uma feitoria fortificada naquela zona do golfo da Guiné. A instalação de um recinto amuralhado (a que depois se chamou “Castelo de S. Jorge da Mina”), com guarnição militar própria, para proteger as instalações comerciais, tinha a ver com a segurança que era requerida pelos valores armazenados entre a saída e a chegada das frotas e com a necessidade de manter em respeito eventuais *interlopers*, atraídos pelo brilho do ouro, bem como os chefes africanos do litoral. Os dez anos que iam decorridos desde a chegada dos marinheiros de Fernão Gomes tinham permitido um conhecimento já muito preciso da região.

Depois de ouvido o seu conselho, que, a acreditar em Rui de Pina, não se mostrou nada entusiasmado com uma empresa considerada demasiado audaciosa, D. João II iniciou, contra eles, a preparação da expedição que devia dirigir-se à Mina, a qual foi objecto de especial cuidado. Depois de ouvir várias recusas de indigitados para a missão, o monarca acabou por entregar o comando a Diogo da Azambuja, cavaleiro da Casa Real.

A armada, constituída por nove ou dez caravelas e por duas urcas de transporte de material (incluindo muita pedra já aparelhada), levava cem “mestres de pedraria e carpintaria” e quinhentos homens de armas, prevendo todas as eventualidades. Desferrou do Tejo em 12 de Dezembro de 1481 e foi fundear, cerca de um mês depois, frente à Aldeia das Duas Partes, o local escolhido para edificação da fortaleza. Seguindo as instruções que levava, e como era prática em situações semelhantes no litoral africano, Diogo de Azambuja começou por entabular conversações e solicitar permissão ao chefe local, Caramansa, para levantar casa onde “as mercadorias que agora traziam e ao diante viessem” estivessem “sempre continuamente, limpas e seguras”, o que foi concedido e mantido, apesar das reservas iniciais e de posteriores incidentes de percurso²⁴.

A construção da fortaleza, pelo menos da sua estrutura básica, foi muito rápida e, diz Duarte Pacheco Pereira, “em toda a Etiópia de Guiné, depois de ser dada criação ao mundo, este foi o primeiro edifício que se naquela região fez”²⁵. Diogo de Azambuja ficou como primeiro capitão, à frente de uma guarnição de sessenta soldados. Nos cerca de três anos em que desempenhou o cargo, Azambuja deu particular ênfase ao estabelecimento de relações amigáveis com as populações locais, compreendendo que essa era a condição

24. R. DE PINA: *Crónica d'el-rei D. João II*, Coimbra, Atlântida, 1950, pp. 7-13.

25. D. PACHECO PEREIRA: *Esmeraldo de Situ Orbis*, ed. de Raymond Mauny, Bissau, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1956, p. 122.

essencial para um projecto mercantil que se baseava em atrair para o litoral os fluxos do ouro que antes corriam sobretudo no interior, no sentido sul-norte.

De facto, S. Jorge da Mina, que juntará a si, no início do reinado de D. Manuel I, dois postos avançados, dois estabelecimentos-satélite em Sama (ou Shama) e em Axém (ou Axim), pretendia ser e foi, desde o início, apesar das ameias da fortaleza e do monopólio régio, uma empresa comercial que procurava utilizar em proveito próprio uma rede de tráfico já existente, não só a nível local como regional. Nunca, a não ser na imaginação de alguns visionários, se tentaram controlar directamente as rotas de comércio e muito menos as fontes abastecedoras do ouro, que eram, aliás, objecto de uma conspiração de silêncio por parte dos mercadores africanos. Não houve nenhum intento de domínio territorial ou de povoamento (a fixação de portugueses obedecia a normas muito estritas) e mesmo a miscigenação com a população africana, que será política oficial na colonização das ilhas, era aqui contrariada, em nome da segurança no trato do ouro²⁶.

Segundo Duarte Pacheco Pereira, as mercadorias mais estimadas pelos comerciantes que vinham negociar o metal a S. Jorge da Mina eram, além dos escravos, os textéis de várias origens (lambéis, pano vermelho e azul e lenços), corais, conchas vermelhas e coris, manilhas de latão e vinho branco²⁷.

Se uma parte dessas mercadorias tinha de ir da Europa (no caso dos lambéis adquirindo-os em Marrocos) outras podem ser obtidas no mercado regional e os portugueses não vão desprezar essa oportunidade de negócio. A procura de escravos²⁸ pelos mercadores da Mina vai ser satisfeita sobretudo no reino do Benim, um dos potentados africanos da época, onde os portugueses adquiriam, pelo menos desde 1480, escravos com destino ao comércio do ouro.

Dessa forma, o reino do Benim (onde também era possível comprar panos e coris) passou a ser um elemento fundamental na estratégia comercial da Mina. Teixeira da Mota põe a hipótese de que o comércio que os portugueses passaram a realizar por via marítima já anteriormente tivesse lugar por terra, embora em menor escala²⁹, o que, a confirmar-se, mostra a vontade de

26. Sobre a fortaleza e feitoria da Mina, ver J. L. VOGT: *Portuguese Rule on the Gold Coast, 1469-1682*, Athens, The University of Georgia Press, 1979, e J. BATO'ORA BALLONG-WEN-MEWUDA: *São Jorge da Mina: 1482-1637. La vie d'un comptoir portugais en Afrique Occidentale*, Lisboa & Paris, CNCDP & Fundação Calouste Gulbenkian, 1993, 2 vols.

27. PEREIRA: *Esmeraldo...*, pp. 124-126. Este autor, que sabia bem do que falava, afirma que, neste trato, se ganhava "cinco por um e mais".

28. Os escravos vendidos na Mina eram utilizados localmente como força de trabalho, fundamental para a economia doméstica, ou eram reexportados para os mercados do Norte e do interior (J. BALLONG-WEN-MEWUDA: *São Jorge da Mina...* p. 325).

29. A. TEIXEIRA DA MOTA: *Alguns aspectos da colonização e do comércio marítimo dos portugueses na África Ocidental nos séculos XV e XVI*, Lisboa, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1976, p. 17.

inserção na rede tradicional dos tráficos regionais, que era, como já ficou dito, um dos vectores da implantação de Portugal nesta zona. Não admira que, desde cedo, surgisse o projecto de instalar uma feitoria no Benim.

2.2. A feitoria do Benim

Os primeiros contactos com a região do Benim remontavam ao tempo do contratador Fernão Gomes, tendo-se limitado, então, à faixa litoral. No começo de 1480, já um corsário francês, Eustache de la Fosse, encontrou no rio dos Escravos um navio português que carregava escravos destinados a São Jorge da Mina³⁰. Seria, porém, só em 1485 que João Afonso de Aveiro subiria, pela primeira vez, o rio Formoso (*Benin River*) e entabularia contactos directos com o reino do Benim.

Situado na parte sudoeste da actual Nigéria, o reino era um dos mais poderosos estados da África Ocidental, só comparável, em dimensão e poder militar, ao reino do Congo. A capital, residência do *oba* (rei), era a cidade do Benim (*Benin City*), uma grande e bem organizada metrópole, se se tiverem em conta os padrões africanos desse tempo.

No seguimento dos contactos estabelecidos por João Afonso de Aveiro, o *oba* do Benim enviou como embaixador a Portugal, talvez em 1486, o chefe da cidade do Uगतó (*Gwato* ou *Ughoton*), povoação com cerca de 2000 vizinhos, situada num dos braços do rio Formoso, uma das mais importantes escápulas de escravos da região³¹. O embaixador, “homem de bom repouso e natural saber”, no dizer do cronista Rui de Pina, foi muito bem recebido por D. João II. Para acompanhar o nobre beninense no regresso ao seu país, o monarca encarregou João Afonso de Aveiro, a quem entregou também a incumbência de instalar e assegurar o funcionamento de uma feitoria em Uगतó. A feitoria, não fortificada, em actividade desde 1486 ou 1487, tinha como principal objectivo garantir o abastecimento de São Jorge da Mina em escravos, coris e outros produtos locais, mas os resultados foram muito insatisfatórios e a feitoria

30. A. TEIXEIRA DA MOTA: “Novos elementos...”, p. 525.

31. Segundo Duarte Pacheco Pereira, “indo por este rio Feroso acima, da parte da mão esquerda, espaço de uma légua, estão dois braços que da madre d’este Rio saem, e indo pelo segundo braço acima espaço de doze léguas acha-se uma vila que se chama Uguato, que será lugar de dois mil vizinhos, e este é o porto da grande cidade do Benim que está no sertão nove léguas de bom caminho. [...] O Reino do Benim [...] o mais do tempo faz guerra aos vizinhos onde toma muitos cativos que nós compramos a doze e quinze manilhas de latão ou de cobre, que eles mais estimam; e d’ali são trazidos à fortaleza de São Jorge da Mina, onde se vendem por ouro” (PEREIRA: *Esmeraldo de Situ Orbis*, p. 134).

não tardaria a fechar portas³². Para isso terão contribuído a morte extemporânea de João de Aveiro, a insalubridade da região e as dificuldades de relacionamento com o *oba*, renitente na conversão ao cristianismo e, ao que parece, muito constrangedor da actuação dos feitores, uma vez que o comércio de escravos era monopólio seu.

No entanto, o fim da feitoria do Benim, se dificultou a existência de relações directas com Lisboa, não significou o fim do comércio com esse reino africano. Navios saídos quer da ilha de São Tomé quer da do Príncipe continuaram a frequentar os portos, e a importar escravizados (e não só) dos “rios” do Benim³³.

2.3. As projectadas feitorias no Senegal e na Serra Leoa

O relativo falhanço da feitoria do Benim vai revelar-se também, de forma ainda mais flagrante, em duas outras tentativas levadas a cabo em espaços da costa ocidental de África já conhecidos há mais tempo dos portugueses: a Senegâmbia e a Serra Leoa. Para o domínio do comércio de escravos na Senegâmbia (a região entre o rio Senegal e o rio Gâmbia) e esperando, assim, vir também a ter acesso ao ouro de Tombuctu, o rei D. João II planeou a instalação, em 1488, de uma feitoria-fortaleza na embocadura daquele primeiro rio.

A região imediatamente a sul do rio Senegal, que era muito povoada, foi uma das primeiras em que os portugueses puderam estabelecer relações pacíficas com as autoridades locais, com as quais, segundo o navegador Diogo Gomes de Sintra, “trocaram as suas mercadorias e trouxeram daí muitos negros comprados. E assim, desde esse tempo até agora [c. 1485], cada vez trazem mais negros desde esse lugar, que já não têm conta”³⁴.

Por sua vez, Duarte Pacheco Pereira, referindo-se ao final do século XV, estimava, talvez com exagero, em 3.500 os escravos que todos os anos saíam do

32. Embora a última notícia de um feitor em Uगतó seja de 1506-1507, estamos longe de saber o que aconteceu entre 1487 e essa data. Não se percebe nomeadamente como era possível conciliar a existência de uma feitoria régia com o arrendamentamento dos “rios dos escravos” que se fez, para o período de 1486 a 1495, ao mercador-banqueiro florentino Bartolomeo Marchionni, a que nos referiremos mais adiante.

33. Sobre o comércio português no Benim, ver A. RYDER: *Benin and the Europeans, 1485-1897*, Londres, Longman, 1969; J. L. VOGT: “The early São Tomé-Príncipe slave trade with Mina, 1500-1540”, *Journal of African Historical Studies* 6 (1973), pp. 453-467; e M. E. MADEIRA SANTOS: As rotas atlânticas, o caso da carreira de S. Tomé”, em *Actas do II Coloquio Internacional de História da Madeira*, Funchal, Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1990, pp. 649-655.

34. D. GOMES DE SINTRA: *Descobrimento primeiro da Guiné*, ed. de Aires A. Nascimento, Lisboa, Colibri, 2002, p. 63.

espaço compreendido entre o rio Senegal (“que é o princípio do Reino de Jalofo”) e a Serra Leoa, inclusive³⁵.

Percebe-se, assim, melhor o projecto de instalação de feitorias nessa região.

No caso do reino jalofo, o plano surge directamente relacionado com o conhecido episódio de D. João Bemoim, um dos presuntivos herdeiros ao trono, cujos soberanos eram conhecidos por “grãos jalofo”. Bemoim (*Bumi Djelen*), aproveitando os contactos que tinha com comerciantes portugueses e avaliando a importância de uma nova aliança estratégica, enviou, em 1487³⁶, um sobrinho a Lisboa, com uma oferenda de 100 escravos e de uma grossa manilha de ouro, pedindo ao rei português D. João II apoio militar nas suas pretensões de acesso ao poder, solicitando nomeadamente “ajuda de cavalos, armas e gentes”, segundo diz João de Barros³⁷. O rei português terá respondido não poder apoiá-lo enquanto ele não fosse cristão, o que ele não quisera fazer até aí, e enviando-lhe missionários para a sua conversão. No entanto, nesse interim, no campo das lutas internas pela sucessão, as coisas tinham corrido mal a Bemoim que, com um grupo de apoiantes, tivera de ir acolher-se, fazendo 70 léguas, à fortaleza de Arguim.

Daí foi trazido para Lisboa, tendo sido acolhido por D. João II, com solenidade e festejos próximos dos que teriam sido dispensados a um poderoso monarca em funções. Foi baptizado, tendo por padrinhos o rei e a rainha (recebendo então o nome de João), e armado cavaleiro com direito a brasão de armas. Foi-lhe prometido e concedido auxílio militar, tendo regressado ao Senegal numa armada de, pelo menos, 20 caravelas, sob o comando do fidalgo da Casa Real Pero Vaz da Cunha, dito o *Bisagudo*, que levava, além de soldados, artesãos e missionários, pedra e madeira já lavradas, como acontecera em São Jorge da Mina, destinadas à construção da futura fortaleza. Esta ainda começou a ser levantada mas, de repente, tudo se precipitou, tendo o capitão-mor português matado, à punhalada, D. João Bemoim, acusando-o de traição, e dado ordens para que a armada regressasse imediatamente à pátria.

D. João II parece ter ficado sinceramente chocado com o que acontecera, mas a verdade é que Vaz da Cunha nunca foi castigado, nem nenhum dos seus acompanhantes mais directos, o que adensa as interrogações sobre o que terá de facto sucedido. Fosse como fosse, o projecto da feitoria na Senegâmbia sossobrava definitivamente³⁸.

35. PEREIRA: *Esmeraldo de Situ Orbis*, pp. 88-90.

36. G. DE RESENDE: *Crónica de D. João II e Miscelânea*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1973, p. 112.

37. *Ásia de João de Barros...*, 1ª Década, livro 3º, p. 92.

38. A. TELXEIRA DA MOTA: *D. João Bemoim e a expedição portuguesa ao Senegal em 1489*, Lisboa, Junta de Investigação do Ultramar, 1971; H. PINTO REMA: “Baptismo de um príncipe jalofo em 1488 na corte de D. João II e o método missionário na época dos descobrimentos”, in

O projecto joanino da linha de feitorias ao longo da costa ocidental de África teve outro episódio na Serra Leoa, mas, sobre ele, ainda escasseiam mais as informações. O pouco que se sabe é que, durante o reinado do Príncipe Perfeito, em ano incerto, chegou a edificar-se uma fortaleza no extremo ocidental da península, na margem do rio Mitombo ou Bitombo, hoje conhecido por *Port Loko Creek*, o curso de água que alimenta o *Sierra Leone River*, na realidade uma ria ou estuário³⁹. Na margem do rio Mitombo, a alguma distância do litoral, existia uma povoação portuária chamada Tanguarim ou Tagarim, com cerca de duzentos fogos, que várias fontes portuguesas referem⁴⁰. Seria ainda mais para montante, a cinco léguas da foz, seguramente num bom ancoradouro, que se levantaria a referida fortificação portuguesa, que alguns autores, sem citarem a fonte em que se apoiam, sugerem ser de madeira⁴¹, o que, tendo em conta outros exemplos, não parece muito provável. Seja como for, será essa fortaleza que “depois, por algumas causas, [D. João II] mandou derribar”⁴². Duarte Pacheco Pereira, que dá essa informação, não esclarece que causas tenham sido.

Globalmente, em relação ao trato de escravos, não foi um êxito o plano do monarca português no sentido de replicar, em pontos chave da costa ocidental africana, a experiência positiva, que encontrara já em funcionamento, da feitoria de Arguim. O dispor de funcionários permanentes nesses locais possibilitaria conhecer melhor o funcionamento dos mercados inter-regionais e escolher os momentos e as mercadorias de troca mais adequados para as compras em cada local. O dispor de armazéns seguros proporcionaria a esses funcionários a possibilidade de ter em *stock* as mercadorias europeias necessárias e de garantir aos navios idos da Europa carregamentos mais rápidos e num único local, o que diminuía os custos da operação e os riscos das tripulações. No caso das feitorias fortificadas, a presença militar permitia manter em respeito correntes internacionais e autoridades locais menos colaborantes.

Nem tudo eram vantagens. Multiplicar feitorias-fortalezas exigia que o governo de Lisboa tivesse capacidade para instalar e manter no terreno, sem intermitências, funcionários, guarnições militares e armamento operacional.

Congresso internacional Bartolomeu Dias e a sua época: Actas, Porto, Universidade & Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, vol. 5, pp. 495-522.

39. A. DONELHA: *Descrição da Serra Leoa e dos Rios da Guiné do Cabo Verde, Descrição da Serra Leoa e dos Rios da Guiné do Cabo Verde*, ed. de A. TEIXEIRA DA MOTA e P. E. H. HAIR, Lisboa, 1977, p. 186, n. 2.

40. Além de Duarte Pacheco Pereira (*Esmeraldo...*, p. 80) também, por exemplo, *Livro de Marinharia: o manuscrito de Praga*, ed. A. T. DE MATOS e J. M. TELES E CUNHA, Lisboa, EPAL, 2009, f. 64v, p. 145.

41. A. P. KUP: “Antigo comércio português na Serra Leoa e nos rios Great Scarcies Rivers”, *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa* 28/69 (1963), p. 111.

42. PEREIRA: *Esmeraldo...*, p. 80.

A dimensão desse esforço podia ser suficiente para desencorajar alguns projectos e pode ter estado na origem de algumas experiências mal-sucedidas, quer de entre aquelas de que nos chegaram notícias quer, eventualmente, de outras que não conhecemos.

O cronista João de Barros, que considerava a África um “paraíso de naturais delícias” que não só disponibilizava tudo o que era necessário e proveitoso à vida humana mas ainda dava “almas criadas na inocência de seus primeiros padres” (logo à espera de quem os evangelizasse; e assim se justificava a escravização), atribuía o insucesso da fixação portuguesa ao clima doentio. Segundo ele, pelos pecados dos portugueses ou por oculto desígnio de Deus, “nas entradas desta grande Etiópia que nós navegamos, pôs um anjo percuciente com uma espada de fogo de mortais febres, que nos impede de penetrar ao interior das fontes deste orto”⁴³.

A malária e outras doenças tropicais eram, de facto, fortes dissuasores da instalação de europeus, mas devemos também ter em conta que se os acordos comerciais com as elites indígenas não ofereciam, de uma forma geral, problemas, podia não acontecer o mesmo quando se impunham a conversão religiosa e a mudança de comportamentos como condições prévias a um relacionamento mais estável.

Seja como for, a inexistência de feitorias permanentes na Senegâmbia e na Serra Leoa, por um lado, e no golfo do Benim, por outro, vai beneficiar directamente os arquipélagos de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe, que vão tornar-se, no final do século XV e durante todo o século XVI, em parte por isso, grandes plataformas no comércio atlântico de escravos.

3. OS ARQUIPÉLAGOS, ENTREPOSTOS NO COMÉRCIO DE ESCRAVOS

3.1. As ilhas de Cabo Verde

As dez ilhas do arquipélago de Cabo Verde (todas elas desabitadas) foram sendo descobertas entre 1456 e 1462 e, logo neste último ano, se fizeram diligências para o seu povoamento, sendo a ilha de Santiago entregue em capitania a Diogo Afonso (parte norte) e a António da Noli (parte sul). Foi este último quem iniciou o aproveitamento económico da ilha e esteve na origem do que viria a ser a cidade da Ribeira Grande (hoje conhecida por Cidade Velha). Como forma de atrair povoadores, o rei D. Afonso V concedeu, em 1466, vários privilégios aos moradores de Santiago, entre os quais o livre comércio

43. *Ásia de João de Barros...*, 1ª Década, livro 3º, p. 120.

com a costa da Guiné (com excepção de Arguim)⁴⁴, prerrogativa que, alguns anos depois (em 1472), foi definida com maior rigor e restringida à região entre o rio Senegal e a Serra Leoa. Entre os pontos onde o resgate se tornou mais intenso destacava-se a angra de Bezeguiche (hoje baía de Dakar, onde ficava, na designação portuguesa, a ilha da Palma, actual Gorée), as bacias dos rios Gâmbia, Casamansa, São Domingos, Geba e rio Grande de Buba (o rio Grande das crónicas seicentistas), além do arquipélago dos Bijagós. Já mais ao sul, traficava-se na embocadura do rio de Nuno (ou Nunes) e em vários pequenos portos junto da Serra Leoa. Trata-se de uma extensão de mais de mil quilómetros, que corresponde hoje à fachada atlântica de cinco países: Senegal, Gâmbia, Guiné-Bissau, Guiné-Conacri e Serra Leoa e que, devido à predominância de bacias fluviais, os portugueses designavam, globalmente, por “rios de Guiné” ou “rios de Guiné do Cabo Verde”⁴⁵.

A carta régia de 1472 que restringia a área da costa com a qual os moradores da ilha de Santiago podiam comerciar livremente, impunha-lhes outros condicionalismos e restrições. O número de escravos resgatados devia limitar-se ao número necessário ao cultivo dos campos e ao povoamento das ilhas. Não podiam, ao contrário do que antes acontecia, comerciar livremente com a Guiné todos os produtos de que porventura dispusessem (inicialmente só se exceptuavam navios, armas e ferramentas), mas apenas as mercadorias produzidas na própria ilha (o fruto de suas “novidades e colheita”), que não abundavam, aliás, nem em quantidade nem em diversidade. Por sua vez, os navios com que fossem à costa continental deveriam ser pertença dos próprios moradores e “por eles armados e capitaneados”, ficando proibida a parceria com não moradores, fossem nacionais ou estrangeiros⁴⁶. A coroa apostava, assim, no povoamento e desenvolvimento interno da ilha (e do arquipélago), com base na agricultura, numa altura em que estava arrendado todo o comércio da costa da Guiné a Fernão Gomes, apenas com as excepções de Arguim e da fatia da costa que ficava reservada para os vizinhos da ilha de Santiago.

Embora a medida não tenha sido revogada (apesar dos protestos dos habitantes) acabará por ser largamente ultrapassada pela realidade. No último quartel do século XV e depois durante quase todo o século XVI, a crescente procura de escravos, tornarão a ilha de Santiago um entreposto privilegiado no negócio de mercadoria humana, mesmo que para isso houvesse que recorrer-se à transgressão. Como refere Maria Emília Madeira Santos “apesar da legislação, o

44. Carta Régia aos habitantes da ilha de Santiago, 12 de Junho de 1466, MMA, 2ª série, vol. I, pp. 431-435.

45. A. CARREIRA: *Os portugueses nos rios de Guiné (1500-1900)*, Lisboa, 1984, pp. 5, 11-17.

46. Carta Régia de declaração e limitação dos privilégios concedidos aos habitantes da ilha de Santiago, 8 de Fevereiro de 1472, MMA, 2ª série, vol. I, pp. 446-450.

choque de interesses viria a intensificar-se, originando um tráfico ilegal de escravos, para abastecimento dos navios que escalavam o arquipélago⁴⁷.

Motivados por essa procura em crescendo desde o final do século XV, um número relativamente grande de navios fazia o comércio entre a ilha de Santiago e a costa da Guiné: por exemplo, 14 embarcações em 1514 e 16 em 1515, levando, para o escambo, cavalos e algodão, que eram produção local, mas, obviamente, não só. No regresso traziam milho, marfim e cera, mas sobretudo escravos: 1354 em 1514, 1424 em 1515. Uma parte desses escravos ficavam no próprio arquipélago, outra parte era embarcada para Castela em navios castelhanos, a maioria, porém, era enviada directamente para Portugal: dos 3160 escravos recebidos em Cabo Verde nos anos de 1513-1515, 520 seguiram para Castela, cerca de 2000 para Portugal, os restantes permaneceram na ilha⁴⁸.

Muitos dos escravos que seguiam para Castela, directamente ou a partir de Portugal, acabavam por ser reexportados para os portos mediterrânicos ou, maioritariamente, para a América Espanhola, depois de serem registados e pagarem direitos na *Casa de Contratación*, em Sevilha. A situação não tardará, no entanto a alterar-se, inaugurando-se o tráfico directo.

As colónias de Espanha no Novo Mundo, com a população ameríndia em dramática quebra demográfica, exigiam cada vez maiores efectivos de mão-de-obra africana, sobretudo depois da implantação da indústria açucareira na ilha Hispaniola, cerca de 1515. Em 1518, correspondendo a múltiplas solicitações vindas do outro lado do Atlântico, o rei Carlos I (futuro imperador Carlos V) decidiu autorizar, por cédula real de 18 de Agosto, que pudessem entrar 4000 escravos africanos nas ilhas espanholas da América, sem necessidade de os navios passarem pela *Casa de Contratación*, “tomándolos de la isla de Guinea (sic) y de las otras partes donde se acostumbra”⁴⁹. Como, depois da licença dos 4000, se manteve a procura americana de mão-de-obra escrava, Cabo Verde, sobretudo, mas também, como veremos, a ilha de São Tomé vão começar a exportar directamente para as Américas quantidades sempre crescentes de escravos africanos.

Não há números para o volume de escravos que circularam na nova rota afro-americana até 1540, mas calcula-se que, depois dessa data e até 1594 tenham saído da região Cabo Verde/Costa da Guiné em direcção às Índias de Castela, cerca de 75.000 escravos, qualquer coisa como 1500 por ano. Só

47. M. E. MADEIRA SANTOS: *As estratégicas Ilhas de Cabo Verde ou a “Fresca Serra Leoa”*: uma escolha para a política de expansão portuguesa no Atlântico, Lisboa, IICT, 1988, p. 486.

48. M. E. MADEIRA SANTOS & M. M. FERRAZ 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*, Lisboa, IICT, 1989, pp. 531-533, 540-541.

49. J. L. CORTÉS LÓPEZ: *Esclavo y colono. Introducción y sociología de los negros africanos en la América española del siglo XVI*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2004, pp. 23-38.

entre 1541 e 1550 fizeram escala no porto da Ribeira Grande 124 navios, que carregaram cerca de 16.500 cativos⁵⁰.

Até meados do século XVI, os navios que se destinavam às Américas não demandavam directamente a costa africana mas esta situação ir-se-ia alterando ao longo do século XVI com os navios negreiros a preferirem ir carregar directamente aos “rios da Guiné”. No fim de Quinhentos, já Cacheu, onde os portugueses tinham levantado uma feitoria fortificada⁵¹, começava a suplantir a ilha de Santiago, o que se tornará absolutamente evidente ao longo do século XVII.

3.2. As ilhas de São Tomé e Príncipe

Da mesma forma que o fracasso do projecto de instalação das fortalezas no rio Senegal e na Serra Leoa favorecera as ilhas de Cabo Verde, o insucesso da feitoria de Uगतó beneficiou o arquipélago de São Tomé e Príncipe como entreposto no comércio de escravos com Lisboa, com a Mina e com as Antilhas.

A colonização do arquipélago do golfo da Guiné começara pela ilha de São Tomé em 1485, ainda de forma hesitante, e ganhara um novo dinamismo, mercê do apoio régio, em 1493. A concessão de privilégios aos moradores, nomeadamente sobre o comércio de escravos na costa continental africana, foi uma das formas de atrair povoadores, uma vez que se tratava de um destino que era, na altura, o mais remoto que alguma vez envolvera portugueses e onde era assustadora a mortalidade devida às doenças tropicais.

Em 1485, os moradores foram autorizados a comerciar “nos cinco rios dos escravos que são além da fortaleza de São Jorge da Mina”⁵² isto é, nos rios Primeiro (*Mahin River*), Formoso (*Benin River*), dos Escravos (*Escravos River*)⁵³,

50. Todos os números são recolhidos de M. M. FERRAZ TORRÃO: *Tráfico de Escravos entre a Costa da Guiné e a América Espanhola. Articulação dos Impérios Ultramarinos Ibéricos no Espaço Atlântico (1466-1595)*, Dissertação não publicada, Lisboa, IICT, 2000.

51. M. E. FRANCISCO: “As fontes arquivísticas sobre a história do espaço de Cacheu e perspectivas de uma intervenção arqueológica”, in *Actas do Colóquio Internacional Cabo Verde e Guiné-Bissau: Percursos do Saber e da Ciência*, Lisboa, 21-23 de Junho de 2012 (consulta *on line* 11/02/2018).

52. J. MARTINS DA SILVA MARQUES: *Descobrimientos Portugueses*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1971, vol. III, p. 646.

53. Apesar do nome, o rio dos Escravos nunca foi uma área importante de resgate. Duarte Pacheco Pereira explica que o rio recebera essa designação (que, aliás, mantém até hoje) por causa de dois escravos que os portugueses compraram a primeira vez que aí chegaram. Mas acrescenta: “neste Rio dos Escravos não há comércio nem outra cousa digna de memória” (PEREIRA: *Esmeraldo...*, pp. 325-326).

dos Forcados (*Forcados River*) e dos Ramos (*Ramos River*)⁵⁴. Desses rios, o mais frequentado era o rio Formoso, com dois bons ancoradouros fluviais: Gato ou Uगतó (actual *Ughoton*), onde, como se disse, os portugueses chegaram a estabelecer uma feitoria, e Oere (*Warri*), pequeno reino com o qual também tiveram relações privilegiadas a partir do século XVI.

Entre 1486 e 1495, os “rios dos Escravos” foram arrendados ao banqueiro e armador florentino Bartolomeu Marchionni, que tinha sido correspondente em Lisboa dos Cambini, uma companhia de mercadores-banqueiros, e financiara, em 1474-1475, uma expedição às costas da Guiné⁵⁵.

Depois desse arrendamento, a exploração da foz do Níger esteve sempre incluída em contratos particulares ou foi exclusivo da Coroa, pelo que, tanto em 1493 como em 1524, nas cartas de privilégios aos moradores de São Tomé com essas datas, o que ficava livre para eles era o segmento de costa “desde o rio Real e ilha de Fernando Pó e toda a terra de Manicongo”⁵⁶. Isto não significava que deixassem de entrar em São Tomé escravos “dos rios”, só que estes eram sobretudo para exportação, trazidos pelos contratadores, enquanto que os moradores se abasteciam prioritariamente nas áreas referidas, exceptuadas algumas incursões clandestinas⁵⁷.

Além dos escravos dos “rios” propriamente ditos (os cinco referidos) e dos provenientes do rio Real e da ilha de Fernando Pó, fala-se, na documentação deste período, da descoberta de novos resgates em “rios novos”, não especificados⁵⁸. Talvez estas fontes se refiram ao rio Gabão (*Gaboon River*) ou, com maior probabilidade, se trate, ainda, da região do rio Real, que é, afinal, a embocadura comum do *New Calabar River* e do *Bonny River* e se tornou, no princípio do século XVI, uma das principais áreas de compra de escravos.

Fora do golfo da Guiné, a procura de escravos pelos armadores de São Tomé estendeu-se ao Loango e ao reino do Kongo antes do fim do século XV (em 1499 já trabalhava na ilha um marinheiro cativo chamado Pêro de Manicongo)⁵⁹ e os navios são-tomenses já viajavam com regularidade para esse

54. J. BALLONG-WEN-MEWUDA: “Africains et Portugais: tous des négriers au XV^e et XVI^e siècles dans le Golfe de Guinée”, *Cahiers des Anneaux de la Mémoire* 3 (2001), p. 22.

55. J. HEERS: “Marchione, Bartolomeu”, em J. SERRÃO (dir.): *Dicionário de História de Portugal*, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1971, vol. II, p. 921. F. GUIDI BRUSCOLI: *Bartolomeo Marchionni ‘Homem de grossa fazenda’ (ca.1450-1530). Un mercante fiorentino e l’impero portoghese*, Florença, Leo S. Olschki, 2014, pp. 118-119.

56. Cartas régias de 11 de Dezembro de 1493 (PMA, vol. III, pp. 135-136) e de 19 de Maio de 1524 (MMA, vol. XV, pp. 65-73).

57. Ver, por exemplo, a inquirição sobre os armadores de São Tomé de 19 de Novembro de 1516 (MMA, vol. I, pp. 493-495).

58. Carta de Pêro de Caminha a D. Manuel I, 30 de Julho de 1499 (J. MARTINS DA SILVA MARQUES: *Descobrimientos Portugueses...*, vol. III, p. 545).

59. Testamento de Álvaro de Caminha, 24 de Abril de 1499 (*Ibid*, vol. III, pp. 507-508).

destino pelo menos desde 1509⁶⁰. Mpinda, na foz do rio Zaire, tornou-se, durante algumas décadas, um porto fundamental para a compra de escravos por parte dos mercadores de São Tomé, embora a maioria da mão-de-obra saída por esse embarcadouro fosse proveniente da zona a sul do reino do Kongo, já em regiões de língua Kimbundu, pertencentes ao reino do Ndongo (Angola)⁶¹.

Não tardaria que os navios de São Tomé passassem a frequentar directamente o litoral angolano, primeiro a barra do rio Kwanza, depois a baía de Luanda, onde podiam comprar escravos em maior abundância do que no Kongo e, sobretudo, com menor intromissão nos negócios por parte das autoridades políticas locais. Desconhecemos quando se iniciaram esses contactos mas foram seguramente anteriores a 1519, data em que o rei do Ndongo manifestou o seu interesse em converter-se ao Cristianismo, através de embaixadores enviados ao Kongo e a Lisboa, com o apoio de mercadores são-tomenses⁶².

A diversificação dos mercados abastecedores de escravos estava relacionada com a importância cada vez maior que passaram a ter no tráfico os armadores fixados em São Tomé. Numa primeira fase, os escravos comprados na costa africana destinavam-se apenas a satisfazer as necessidades internas da ilha ou eram enviados para Portugal. De Lisboa, muitos eram reexportados para o Sul de Espanha, de onde, por sua vez, alguns eram reembarcados para a América Espanhola.

Entretanto, a cana-de-açúcar levada da Madeira, adaptou-se muito bem nas ilhas de São Tomé e do Príncipe e, antes de meados do século XVI, o açúcar era já o principal produto de exportação. Apesar da importância do tráfico de escravos, a rota de São Tomé-Lisboa passou a depender sobretudo do comércio do açúcar⁶³ e só sobreviveu enquanto este sobreviveu.

Eram os navios que traziam o açúcar para Lisboa que preenchiam com escravos parte das suas capacidades de carga, como fez, por exemplo, em 1532, a nau *Ajuda*, de que era piloto João Eanes, que saiu de São Tomé com 1046 arrobas de açúcar, 16 dentes de marfim e 100 escravos, necessariamente mal acomodados⁶⁴.

Embora nem todas transportassem escravos, pelo menos em quantidade significativa, era grande o número de embarcações que, no século XVI,

60. Auto de inquirição a Gonçalo Roiz (1511-1512) e carta do rei do Congo a D. Manuel I, 5 de Outubro de 1514 (MMA, 1ª série, vol. I, pp. 215-221 e 307).

61. D. BIRMINGHAM: *A conquista portuguesa de Angola*, Porto, A Regra do Jogo, 1974, pp. 12-13.

62. A. DE ALBUQUERQUE FELNER: *Angola: apontamentos sobre a ocupação e início do estabelecimento dos portugueses no Congo, Angola e Benguela extraídos de documentos históricos*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1933, pp. 93-97.

63. V. MAGALHÃES GODINHO: *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar: séculos XIII-XVIII*, Lisboa, Difusão Editorial, 1990, p. 480.

64. ANTT: CC, II /178/49, de 12 Agosto de 1532.

circulava entre o reino e a ilha de São Tomé. Uma memória de 1554 fazia a estimativa de “trinta a quarenta ou mais navios”⁶⁵. Por volta de 1585, o cosmógrafo português João Galego subia a parada e calculava, de forma aparentemente exagerada, em 50 a 60 o número de navios provenientes de São Tomé que chegavam anualmente a Lisboa “carregados de açúcar [...] e de muita escravaria de negros”⁶⁶.

Quanto ao número de escravos chegados por essa via, estamos longe de dispor de séries completas. Nos anos de 1525 e 1526 deixaram a feitoria de São Tomé 555 “peças”⁶⁷ e nos anos de 1532-1534, 1265, mas foram declaradas em Lisboa, na Casa da Guiné, muito menos, pois a mortalidade no mar era elevada e a fuga aos direitos prática frequente⁶⁸.

Por outro lado, a partir de 1519, São Tomé ganhara o exclusivo do fornecimento de escravizados com destino à feitoria de S. Jorge da Mina, que passou a ficar sob a responsabilidade dos oficiais régios na ilha e significava o envio de 500 a 600 “peças” anuais, entre as mais escolhidas, para as trocas por ouro⁶⁹.

Simultaneamente, a ilha tinha-se tornado também um entreposto intercontinental, participando no abastecimento de mão-de-obra escrava às colónias espanholas da América. Não sabemos se no seguimento da atrás citada autorização de 1518, do rei Carlos I, para que pudessem ser introduzidos 4.000 escravos nas Antilhas⁷⁰, foram já feitas compras em São Tomé. Mas poucos anos depois, em 17 de Fevereiro de 1526, vemos o rei português D. João III a vender ao genovês Estêvão de Espíndola 600 “peças de escravos”, para aquele destino, a carregar na referida ilha⁷¹. A saída de escravos do arquipélago equatorial em direcção às Américas parece ser menos regular do que a partir de Cabo Verde, para onde a navegação era mais curta e mais rápida, mas São Tomé manteve-se durante todo o século um importante fornecedor de mão-de-obra escrava, ao mesmo tempo que iam perdendo volume, até se tornarem quase insignificantes, as suas remessas para a Europa.

No entanto, a partir das últimas décadas do século XVI e sobretudo depois de 1595, início dos “asientos portugueses”, Angola, onde os portugueses

65. ANTT: CC, I/94/28, 22 de Novembro de 1554. Memória enviada ao rei por Cristovão Nunes.

66. JOÃO GALLEGOS: *Descrição e roteiro das possessões portuguezas, anotado e comentado por Gomes Brito*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1894, p. 979. Sep. do *Boletim da Sociedade de Geographia de Lisboa*, Série 13, 11 (1894), p. 979.

67. ANTT: CC, I /47/97, 13 de Novembro de 1531.

68. ANTT: CC, I /57-58, II /174/85; II /176/56, II /178/49, II /181/122, II /181/129, II /182/67, II /184/17, II /190/106, II /195/41, II /207/15, II /207/15, II /210/91, III /11/102.

69. *Regimento do Trato de São Tomé*, 8 de Fevereiro de 1519, in MMA, 1ª série, vol. IV, pp. 124-133.

70. J. L. CORTÉS LÓPEZ: *Esclavo y colono...*, pp. 23-38.

71. ANTT: CC, Parte II/131/154.

se tinham fixado, e em particular o porto de Luanda, não tardarão a substituir São Tomé e Príncipe na ligação directa, bilateral, com as Américas⁷².

A anterior predominância deste arquipélago e do arquipélago de Cabo Verde no tráfico atlântico de escravos foi, por um lado, vítima da concorrência internacional, cada vez mais intensa e diversificada, mas foi sobretudo abalada pela competição com as feitorias e com outros estabelecimentos portugueses instalados no continente, mais perto dos mercados abastecedores, o que acabava por demonstrar, *a posteriori*, a justeza da política de D. João II, que preconizava a fixação no litoral.

72. E. VILA VILAR: *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, EEHA & CSIC, 1977, pp. 149-153.