

Tratas atlánticas y esclavitudes en América

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. Catedrática 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 Ángeles 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.

Manuel F. Fernández Chaves
Rafael M. Pérez García
(coordinadores)

Tratas atlánticas y esclavitudes en América

Siglos XVI-XIX



Sevilla 2021

Colección Historia
Núm. 380

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 *El tráfico de esclavos y la economía atlántica del siglo XVI* (PID2019-107156RB-I00), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España.

Motivo de cubierta: "Africae Tabula Nova". En el libro: *Abraham Ortelius, Theatro de la tierra universal*, Amberes, por Christoval Plantino, 1588. Biblioteca de la Universidad de Sevilla. Dominio público.

© Editorial Universidad de Sevilla 2021
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>>

© Manuel F. Fernández Chaves y Rafael M. Pérez García (coords.) 2021

© De los textos, los autores 2021

Impreso en papel ecológico
Impreso en España-Printed in Spain

ISBN 978-84-472-3072-3
Depósito Legal: SE 1043-2021

Diseño de cubierta y maquetación: Santi García. santi@elmaquetador.es
Impresión: Pinelo, Talleres Gráficos

ÍNDICE

Siglas.....	9
Introducción.....	11

PARTE I TRATAS ATLÁNTICAS

Navegação, negócios e trabalho portuário. Notas sobre a logística e tráfico de escravos nos portos do noroeste português (sec. XVI)	19
AMÂNDIO J. M. BARROS	
Entre la necesidad y el olvido. Los mercaderes de la corona de Aragón en el mundo de la esclavitud atlántica durante la primera mitad del siglo XVI.....	49
MIGUEL ROYANO CABRERA	
El tráfico de esclavos entre Canarias y Cabo Verde como mecanismo de inclusión social	77
JAVIER LUIS ÁLVAREZ SANTOS	
Redes transatlánticas. Reflexiones sobre los genoveses y el negocio esclavista. 1580-1643	87
NAHUEL CAVAGNARO	

Consolidar una fortuna. La trata de esclavos en la formación de la hacienda de los asentistas lusos (1615-1630) 103
CRISTINA HERNÁNDEZ CASADO

Barroso, Porcio y Coymans: redes y entramados mercantiles en la articulación de los asientos de negros de finales del siglo XVII (1675-1692) 125
JONATÁN OROZCO CRUZ

PARTE II ESCLAVITUDES EN AMÉRICA

El mercado de esclavos de Puerto Rico y los comienzos del tráfico negrero transatlántico, 1509-1523 143
RAFAEL M. PÉREZ GARCÍA

El comercio de esclavos africanos desde el Atlántico ibérico a la Nueva España. Notas historiográficas 185
RAFAEL CASTAÑEDA GARCÍA y MARÍA ESTHER HAMMACK

La trata de esclavos en los primeros años de La Plata (Sucre), 1549-1600 209
LUIS GUSTAVO MOLINARI MUNDIM

Historizando al Yanacona: decisiones metodológicas, implicancias y desafíos ... 229
PAOLA A. REVILLA ORÍAS

Discursos mercedarios en torno a la esclavitud mapuche (Chile, siglo XVII) 249
KATHERINE QUINTEROS RIVERA y JOSÉ MANUEL DÍAZ BLANCO

Esclavitud “a la usanza”: historicidad de una modalidad de enajenación humana (Chile, 1650-1656) 271
GUSTAVO VELLOSO

Periferia africana. Afro-descendientes en la frontera colonial chilena. 289
IGNACIO CHUECAS SALDÍAS

Después de la trata: trayectoria de africanos en las Minas Gerais del siglo XVIII. Esclavitud, ahorriás, movilidad social y universo cultural 307
EDUARDO FRANÇA PAIVA

El terror de la libertad. Sociedad y legislación esclavista en Puerto Rico desde la *Real Cédula de gracias* (1815) hasta el *Bando contra la raza africana* (31 de mayo a 9 de junio de 1848) 327
GIUSEPPE PATISSO

SIGLAS

AA	Archivo Arzobispal.
AAS	Archivo Arzobispal Santiago.
ABAS	Archivo y Biblioteca Arquidiocesanos, Sucre.
ABNB	Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia.
ACLP	Acuerdos del Cabildo de La Plata.
ADP	Arquivo Distrital do Porto.
AGI	Archivo General de Indias.
AGN	Archivo General de la Nación, Argentina.
AHME	Archivo Histórico de la Orden de La Merced, Chile.
AHMP	Arquivo Histórico Municipal do Porto.
AHN	Archivo Histórico Nacional (Madrid).
AHP	Archivo Histórico de Potosí.
AHPCa	Archivo Histórico Provincial de Cádiz.
AHPNM	Archivo Historico de Protocolos Notariales de Madrid.
AHPST	Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife.
AHPSe	Archivo Histórico Provincial de Sevilla.
AMLL	Archivo Municipal de La Laguna.
ANHS	Archivo Nacional Histórico de Santiago (Chile).
ANTT	Arquivo Nacional da Torre do Tombo.
APM	Arquivo Público Mineiro.
ARChV	Archivo de la Real Chancillería de Valladolid.
ASG	Archivio di Stato di Génova.
BNCH	Biblioteca Nacional de Chile.
BNE	Biblioteca Nacional de España.
C	Contratación.
CACh	Correspondencia Audiencia de Charcas.
CC	Consejos.
CCG	Contadurías Generales.
Ch	Chile.

CBG	Casa Borba Gato.
CD	Contaduría.
CG	Fondo Claudio Gay.
CJH	Consejo y Juntas de Hacienda.
CMC	Contaduría Mayor de Cuentas.
CPO	Cartório do Primeiro Ofício.
CSIC	Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
E	Escribanía.
EA	Escribanías Antiguas.
EC	Expedientes Coloniales.
EP	Escrituras Públicas.
EEHA	Escuela de Estudios Hispanoamericanos (Sevilla).
FCE	Fondo de Cultura Económica.
FEHM	Fundación Española de Historia Moderna.
FG	Fondo Gobierno.
FPN	Fondo Padre Pedro Nolasco Pérez.
HID	Historia. Instituciones. Documentos.
IBRAM	Instituto Brasileiro de Museus.
IEC	Instituto de Estudios Canarios.
IG	Indiferente General.
IN	Inquisición.
J	Justicia.
KB-NL	National Library of the Netherlands – Koninklijke Bibliotheek.
MR	Museu Regional.
MS.M	Manuscritos Medina.
NA	Notai Antichi.
NCO	Notarios de Concepción.
P	Patronato.
PNC	Protocolos Notariales de Cádiz.
PNS	Protocolos Notariales de Sevilla.
RA	Real Audiencia.
SC/DE	Seção Colonial/Documentos Encadernados.
SD	Santo Domingo.
SF	Santa Fe.
TEST	Testamentos.
UCM	Universidad Complutense de Madrid.
UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais.
UNAM	Universidad Nacional Autónoma de México.
UNED	Universidad Nacional de Educación a Distancia.

INTRODUCCIÓN

Generalmente en la historiografía española las obras dedicadas al estudio de la esclavitud durante la Edad Moderna han venido centrándose en espacios geográficos determinados, como la península Ibérica, el Caribe o el marco general del Mediterráneo o el Atlántico, o bien en temáticas transversales, como sucede con los estudios de género. Con ello se ha tratado de obtener un resultado coherente que permitiese al lector acercarse a una serie de problemas y planteamientos que se relacionan con la demografía de la población esclavizada, su vida cotidiana, el trabajo de los esclavos, los mecanismos del comercio esclavista, etc. Siguiendo estas perspectivas bien asentadas, el contenido de la presente obra se cimenta sobre dos grandes partes, una dedicada a la construcción y diseño de la trata atlántica, y la otra a la plasmación social de la misma con las presencias esclavas en América durante la Edad Moderna, yendo por tanto desde el origen y organización del modelo económico de la trata de esclavos hasta sus consecuencias e impacto en la configuración de las sociedades americanas de la modernidad, que son contempladas desde varios enfoques, atendiendo a las complejas realidades que la institución de la esclavitud desarrolló en aquellas latitudes.

Los autores de la primera parte se encargan de explorar las diferentes vías en las que la trata de esclavos se desarrolló entre los siglos XVI y XVII, centrándose en algunos de sus protagonistas y analizando el papel que la trata tuvo en las acumulaciones de capital y el comercio atlántico durante el siglo XVI. La primera de las contribuciones es la de Amândio Barros, experto conocedor del Oporto bajomedieval y moderno, en la que traza las principales formas de participación de éste y otros puertos íntimamente relacionados con él, como Viana do Castelo, en la construcción naval, rutas y participación de sus mercaderes en la trata atlántica durante el siglo XVI. La participación de los esclavos como factores de los tratantes, como marineros, estibadores, etc., en Oporto y en las distintas armazones de esclavos es también uno de los puntos tratados por el autor. Por otro lado, el trabajo de Miguel Royano se centra sobre el papel de los

mercaderes de la corona de Aragón, y especialmente de catalanes y valencianos, tanto en los mercados de compraventa de esclavos de Sevilla, Cádiz, Canarias y América como en su participación en la compra de licencias de esclavos para enviar a Indias durante el reinado de Carlos I. Se analiza así de forma integral el rol de estos mercaderes en la primera trata atlántica, comparándose distintos mercados y sus precios, y se considera también el mundo laboral en el que éstos se insertaron. Por su parte, Javier Luis Álvarez nos muestra la profunda imbricación en la trata de castellanos y portugueses en un espacio de interconexión como es el archipiélago canario, la cual podía generar tensiones con las instituciones de la monarquía y el comercio sevillano, pero que se imponía por su carácter práctico y lucrativo, dejando clara la tozudez de la realidad económica que llevaba a la invasión mutua de los espacios teóricamente excluyentes portugués y castellano en Canarias y África, pues con la trata y sus negocios se abrían ventanas de oportunidad y medro social para unos y otros.

Pero no sólo los ibéricos conocían y controlaban en sus distintas vertientes la gran trata atlántica, pues los capitales y los recursos de los italianos, y especialmente de los genoveses planearon siempre sobre la trata en la primera modernidad, como demuestra el trabajo de Nahuel Cavagnaro sobre éstos y la trata entre 1580 y 1643. Para ello se centra en el papel desempeñado por la red mercantil de Nicolás y Carlos Salvago, que se beneficiaba de sus contactos cortesanos y su posición aristocrática en Génova y su riqueza. Partiendo de sólidas posiciones en el mundo financiero, participaron también en la trata de esclavos aprovechando las 1.500 licencias de esclavos que podían enviarse por Buenos Aires concedidas al infante don Fernando en 1629, con lo que se demuestra una vez más que el negocio de la trata esclavista atraía capitales e intereses no sólo de mercaderes de la Monarquía Hispánica sino también de sus aliados. El trabajo de Cavagnaro señala la participación de capitanes y maestros portugueses como necesaria para la buena marcha de las operaciones mercantiles en África, y desde esa posición en primera línea ascendieron muchos mercaderes portugueses, que acabaron haciéndose con los grandes asientos de esclavos a partir de 1595. Presta también atención a las redes mercantiles portuguesas el trabajo de Cristina Hernández, quien realiza una panorámica general sobre dichas redes, centrándose en aquellas cuyos principales miembros estaban afincados en la ciudad de Sevilla durante la primera mitad del siglo XVII. En su estudio traza el recorrido de sus trayectorias vitales, que van desde sus comienzos en las factorías africanas y los negocios en América hasta el asentamiento en Sevilla y la construcción de complejos entramados comerciales en los que la trata se constituye en elemento nuclear de otros muchos negocios. Desde Gonzalo Núñez de Sepúlveda y Enrique de Andrade hasta los conocidos hermanos Passariño, pasando por Francisco Fernández Solís y los también conocidos Gramaxo, se analiza su rol de mediación y como agentes de los grandes asentistas de esclavos, sus conexiones financieras y cortesanas, el

decisivo papel de la trata en muchas de sus carreras económicas y su participación en los arrendamientos de rentas y otros tratos, así como su integración tanto en Sevilla como en las redes internacionales del capitalismo atlántico. Este trasfondo de compleja conexión de capitales, recursos y agentes en varios puntos del Atlántico aparece también en la contribución de Jonatán Orozco, la cual avanza en el tiempo para centrarse en el último cuarto del siglo XVII y volver a poner su atención en las redes transnacionales de la trata de esclavos, donde mercaderes españoles e italianos cooperan con los neerlandeses desde Cádiz en el suministro de esclavos a América entre 1675 y 1692, mostrándonos cómo la trata de esclavos era un asunto coral y europeo, en donde la construcción del Atlántico Ibérico constituía un pilar esencial del desarrollo del capitalismo del viejo continente.

La segunda parte se abre con el trabajo del doctor Pérez García, que constituye una continuación ya en territorio americano de las contribuciones anteriores. En una cronología temprana, realiza un exhaustivo análisis de la primera trata de esclavos africanos en Puerto Rico tras el agotamiento de la mano de obra indígena, analizando de forma comparada las convergencias y divergencias de los mercados de esclavos de la isla caribeña, Portugal, las factorías lusas en África, y las ciudades andaluzas de Sevilla y Málaga, obteniendo así un resultado innovador en el que se demuestra la profunda interrelación entre las diferentes orillas del océano desde los primerísimos momentos de la conquista y que rompe con los tradicionales enfoques centrados en un solo espacio geográfico. Por su parte, la contribución de Rafael Castañeda García y María Esther Hammack pone en relación el tráfico esclavista atlántico y la realidad de la esclavitud en la Nueva España de los siglos XVI y XVII, prestando especial atención a la utilización de los africanos esclavizados en las distintas actividades económicas de aquel enorme territorio, que trascendían la tradicional adscripción a la minería de los esclavos para descubrirlos en otras actividades económicas, tanto en el mundo agropecuario como en el urbano. Los autores realizan además una revisión historiográfica de calado que permite encajar el panorama de la esclavitud en Nueva España en los siglos XVI y XVII en las corrientes historiográficas más actuales, tanto de la escuela anglosajona como mexicana. Los momentos iniciales de la colonización, en este caso minera, y la generación de una fuerte necesidad de mano de obra está también en el centro del trabajo de Luis Molinari sobre la trata de esclavos en La Plata, donde se hace un estudio profundo de las compraventas de la gran ciudad minera entre 1549 y 1600, dándose cita no sólo esclavos traídos desde África, sino también esclavos provenientes de toda América y conectándose así los distintos mercados de la región, donde los portugueses de nuevo desempeñaban un rol mediador fundamental, analizándose otras características fundamentales de este mercado como los oficios de los esclavos, su sexo, edad, y principales compradores y vendedores.

Estos cuatro estudios sobre mercados de esclavos, tan diferentes entre sí y al mismo tiempo tan interconectados, nos ilustran sobre la evolución de los mismos y sobre su naturaleza, y al igual que los anteriores de la primera parte de esta obra muestran bien claramente la evolución de las tratadas esclavistas y sus diferentes actores. Pero las continuidades y las diferencias no acaban aquí, puesto que en esta segunda parte se abordan también las distintas construcciones discursivas, jurídicas y laborales del esclavo en América. Desde el trabajo de Paola Revilla en el que se analiza la figura del yanacona también en Charcas, hasta el actual territorio de Chile donde Katherine Quinteros y José Manuel Díaz Blanco profundizan en la realidad de la esclavitud mapuche analizando la evolución del discurso de los mercedarios sobre la misma, de la crítica a la justificación, al hilo de la evolución de la posición de los gobernadores y la monarquía sobre la guerra. Con la abolición de la esclavitud mapuche en 1676 se transformaría la semántica empleada en el conflicto, pasándose del mapuche “esclavo” al mapuche en “depósito”, en un giro que tiene resonancias en el conflicto habido un siglo antes con los moriscos del reino de Granada en la península Ibérica donde la esclavización fue entendida como un recurso necesario para acabar con la resistencia armada y al mismo tiempo generar un importante negocio. Bien clara se deja esta cuestión en el trabajo de Gustavo Velloso, quien explora la “esclavitud a la usanza” a mediados del siglo XVII en Chile, por la que los españoles compraban familiares de indios aliados basándose en una institución indígena en la que se daba la venta de la novia a cambio de bienes (y también de jóvenes) y también por supuesto en la esclavitud por guerra. Existió también la construcción de un discurso que justificaba esta vía de esclavitud y que generó no pocas polémicas pues amenazaba las paces alcanzadas por medio de la negociación y la diplomacia. Y sin salir de Chile, Ignacio Chuecas avanza en el siglo XVIII para tratar un tema poco visitado, el de la presencia de africanos libres y esclavos en la región, valorando especialmente su condición de frontera, estudiándose diversos espacios, como la doctrina de San Bartolomé de Chillán o el presidio de Valdivia, prestándose atención a la participación de negros y mulatos en el mercado matrimonial, los flujos de esclavos regionales, la economía y la milicia. Por su parte, Eduardo França Paiva va más allá de los mercados de esclavos y la trata para centrarse en los procesos de integración de los esclavos y libertos en la sociedad en construcción de Minas Gerais durante el siglo XVIII, y especialmente en las pervivencias de una identidad africana en torno a las cuales sobresalen las coronaciones de reyes y reinas negros, que tuvieron un impacto destacado en el desempeño de la autoridad local y en la conformación social de estas poblaciones. Por último, el capítulo escrito por Giuseppe Patisso se centra en la producción legislativa referente a la esclavitud en Puerto Rico que cierra esta segunda parte del libro que se abrió con el trabajo de Pérez García sobre la primera esclavitud en aquella isla. El profesor Patisso aborda el problema de la esclavitud

en un periodo de tiempo convulso, con la presión inglesa por la abolición de la esclavitud en el trasfondo histórico, ocupándose del periodo comprendido entre 1815 y 1848. Analiza las complejas relaciones entabladas con los africanos esclavizados y libres en la isla, que se transformaron de manera dramática en esos años al calor del crecimiento de la economía de plantación azucarera y la importación masiva de esclavos. La nueva distribución poblacional movió a la población blanca al temor frente a la gran concentración de esclavos, que se vio agitado por las revueltas tanto en la isla como en espacios próximos como Martinica. Ello dio lugar a la emisión de una legislación cada vez más dura y restrictiva contra los africanos esclavizados (y no sólo) que culminaría con el *Bando* del gobernador de la isla, Juan Prim y Prats, cuya brutalidad sólo contribuiría a cronificar la violencia y a amenazar el sistema económico que pretendía preservar.

Como el lector habrá apreciado, esta obra trata no sólo de conectar los espacios atlánticos, sino también la trata de esclavos con las sociedades que se forjaron sobre ella, al tiempo que pretende poner en relación las historiografías europeas y americanas, tratando así de ofrecer puntos de comparación amplios y versátiles que permitan escribir con la suficiente perspectiva una historia comprensiva y compleja de una institución brutal como la esclavitud que generaba beneficios económicos, mestizaje social, cultural y biológico y, en definitiva, un mundo nuevo en la modernidad atlántica.

Este libro es resultado de las investigaciones comenzadas y desarrolladas desde el Proyecto de I+D *Mercados y tratas de esclavos en el Atlántico Ibérico del siglo XVI* (MERCATRAT), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España (HAR2016-78056-P), y se ha beneficiado asimismo del impulso científico producido por el Convenio de Colaboración Interinstitucional existente entre la Universidad de Sevilla y la Universidade Federal de Minas Gerais y que coordinan los editores. Ha sido culminado finalmente en el marco de un nuevo proyecto de I+D que le da continuación bajo el título *El tráfico de esclavos y la economía atlántica del siglo XVI*, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España (PID2019-107156RB-I00). Se trata, eso queremos, de una piedra más en la construcción de una historia común.

PARTE I
TRATAS ATLÁNTICAS

NAVEGAÇÃO, NEGÓCIOS E TRABALHO PORTUÁRIO. NOTAS SOBRE A LOGÍSTICA E TRÁFICO DE ESCRAVOS NOS PORTOS DO NOROESTE PORTUGUÊS (SEC. XVI)

AMÂNDIO J. M. BARROS

Escola Superior de Educação do Politécnico do Porto - CITCEM

1. INTRODUÇÃO

No dia 8 de Fevereiro de 1526, depois de uma atribulada viagem de seis meses, chegava a São Tomé o navio *Conceição*. Trazia a bordo, em condições que se adivinham deploráveis, 466 escravos que haviam sido comprados em nome dos contratadores da Ilha no Reino do Congo. Pelo caminho ficaram sepultados no mar 89, vitimados pela doença, pela fome, por acidentes e pela derradeira e desesperada forma de escapar ao cativeiro: o suicídio¹.

O texto que se segue trata do mesmo assunto: o tráfico de escravos. Numa cronologia um pouco mais adiantada, a segunda metade do mesmo século XVI, e noutra perspectiva: a dos portos do Norte de Portugal e da sua participação nesse negócio, um dos mais marcantes da história da Época Moderna. O principal objectivo é identificar, descrever e analisar a logística do comércio de escravos mobilizada por estes portos.

O assunto é, em geral, desconhecido da historiografia portuguesa e europeia, que durante muito tempo estiveram focadas apenas nos principais portos, como Lisboa ou Sevilha. Todavia, quando examinamos o tráfico portuário da Época Moderna no litoral norte de Portugal, o comércio de escravos foi um dos principais empreendimentos dos seus homens de negócios e foi responsável por novas e fortes dinâmicas portuárias. Analisando um conjunto

1. A. BARROS: “Trato de escravos e economia atlântica. O contrato do navio *Conceição*”, em *Trabalho Forçado Africano. Articulações com o poder político*, Porto, Campo das Letras, 2007, pp. 15-46.

de navios fretados do Porto, Viana e Vila do Conde, e muitos outros contratos mercantis entre comerciantes e armadores, a partir de meados do século XVI, é possível identificar a logística e os intervenientes nesse processo complexo. Da estiva aos preparativos dos navios e das sociedades mercantis aos investimentos financeiros, é possível descobrir uma prática complexa e amplamente difundida relacionada ao comércio de escravos, provando que o tráfico dependia de muito mais agentes e suas conexões do que aqueles processos até aqui estudados pelos historiadores². Que partiram quase sempre do ponto de vista das políticas centrais, da legislação e dos registos do tráfico controlado pela Coroa ou pelos contratadores por ela avençados, esquecendo que a projecção atlântica das economias modernas se deveu, mais do que nada, à acção dos portos e dos agentes privados que neles se organizaram. Mesmo quando essas entidades e interesses mobilizaram influências junto das instâncias governativas do Reino.

Uma parte do problema está na escolha das fontes. A bibliografia produzida até há poucos anos, em Portugal e no estrangeiro, assentou em fontes do poder central, nas quais predominam informações institucionais e administrativas, legislação sobre o trato e os movimentos de escravos controlados pelos contratadores. Ora, para conhecermos o que se passava nas casas dos mercadores e nos portos precisamos de procurar noutros registos; nos registos locais – notariais e municipais – e compaginar a informação neles recolhida com outra que existe em arquivos estrangeiros, uma vez que a da actividade destes portos teve, desde o início, dimensão internacional.

Nas páginas seguintes acentuarei o carácter multifacetado da empresa esclavagista a partir destes portos. Os dados que revelarei são em geral inéditos. Desde logo permitem-nos avaliar a dimensão da sua participação no tráfico que, como se verá, atingiu números elevados em diversas alturas do século XVI, e são desconhecidos dos investigadores. Do mesmo modo, ignora-se o facto de esta participação ter tido reflexos na própria construção naval, pois os estaleiros destes portos – Porto à cabeça – chegaram a construir navios destinados especificamente ao transporte de escravos. Finalmente, desconhece-se a dimensão da logística mobilizada, os contactos estabelecidos, a movimentação de gentes, capitais e mercadorias pelo Atlântico em função desse comércio. Alguns assuntos ficarão em aberto. Talvez aquele que merecesse mais atenção fosse o da análise detalhada da composição, mecanismos de solidariedade e alcance das

2. A bibliografia é imensa. Ver, entre muitos outros, PH. D. CURTIN: *The Atlantic Slave Trade*, Madison, University of Wisconsin Press, 1969; S. L. ENGERMAN & E. D. GENOVESE (eds.): *Race and Slavery in the Western Hemisphere: Quantitative Studies*, Princeton, Princeton University, 1975; B. SOLOW (ed.): *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991; M. MELTZER: *Slavery: A World History*, New York, Da Capo Press, 1993; Novas perspectivas em T. GREEN: *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa, 1300-1589*, New York, Cambridge University Press, 2012. Citarei outros estudos ao longo deste texto.

redes comerciais, embora alguns dos seus elementos sejam aqui identificados e revelada uma parte da sua actividade; porém, o objectivo principal é falar dos portos e dos seus navios, e tentar compreender o que eles pesaram neste processo transformador do mundo moderno, e de incontáveis consequências para o futuro. E essa é a abordagem que em seguida se apresenta.

2. PORTOS E TRÁFICO DE ESCRAVOS

Importa percebermos que obstáculos tinham estes portos de vencer para conseguirem estar envolvidos no tráfico de escravos, sabendo-se que este comércio era, desde o início, extremamente controlado e monopolizado. Direi, desde logo, que o essencial desta questão fica por responder. Reduzimo-nos, somente, a constatar. Constatar a participação de agentes e navios dos portos do Porto, Vila do Conde, Viana neste comércio.

Em 1519 levantaram-se conflitos de interesses entre os contratadores de São Tomé e os agentes comerciais da Coroa. A legislação que vinha sendo aprovada afastava os primeiros da exploração dos mercados de escravos do Congo, região que se começava a tornar a principal zona de abastecimento de mão-de-obra forçada aos espaços ultramarinos de Portugal e Castela, embora estas cronologias devam ser afinadas e a elas tornarei neste estudo. Desde então, e com força de lei, foi decidido que qualquer escravo ou mercadoria só poderia sair do Congo em navios do Rei, ao passo que os particulares ficariam proibidos de fazer esse abastecimento³. Os particulares eram os contratadores são-tomenses. Que protestavam, brandindo os privilégios que, quase desde o descobrimento do arquipélago, lhes haviam sido concedidos no trato africano, entre o qual sobressaía o tráfico de escravos. Andavam nisto desde que, em 1512, o Rei de Portugal reservara para si o comércio com o Manicongo, nomeando, para o efeito, um feitor, Simão da Silveira, encarregado de gerir os seus empreendimentos na zona, entabulando relações diplomáticas com os potentados locais. Objectivo? O fornecimento de escravos.

Esta pequena história serve para introduzir a questão que me interessa evidenciar. A das limitações da participação dos agentes privados no tráfico de

3. Alvará para as autoridades da Mina e São Tomé. Évora, 18-XI-1519, em A. BRÁSIO: *Monumenta Missionaria Africana 1471-1531*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. I: “nemhuia pessoa que daquy ã diamte for ao Regno de Comguo, ou ora já laa esteuer, camdo quer que se vier, seja oussado dembarquar nem trazer esprauos nem coussa alguia, em nemhūs outros navyos senam nos nosos, sob penna de perder toda [a] sua fazemda e ser despachado pera a Jlha de sam Thomé, pera sempre. E alem diso, de perder o navyo em que as ditas cousas trouxerem, pera nós”.

escravos. Sucedera o mesmo com as ilhas de Cabo Verde⁴, e desde que o tráfico passou a depender dos capitais cristãos-novos e dos contratadores que tiveram capacidade para o arrendar, aconteceria com todos os centros abastecedores de escravos, submetidos ao regime de licenças eles controlavam⁵.

Trata-se, no fundo, de relações de poder no Atlântico. Relações de poder bastante complexas, envolvendo grupos e projectos políticos e económicos distintos, que se começarão a nivelar com a afirmação e articulação das economias ultramarinas ibéricas na segunda metade do século XVI⁶. Com estes agentes surgiam em cena os interesses portuários. Foram os portos a apostar na exploração do espaço atlântico, compensando o prejuízo que significava o impedimento da sua participação na Rota do Cabo. Foram os interesses privados neles dominantes a promover a economia de engenho, ligada à cana-de-açúcar, num percurso intrincado mas rápido que passou por todas as ilhas e diversos territórios até culminar na aposta (ganha) do mercado de açúcar brasileiro⁷. Foram também eles a sentir, de imediato, a necessidade de mão-de-obra para fazer funcionar essa economia, promovendo um activo deslocamento de gentes entre esse espaço. Para os portos, seus navios e mercadores não era difícil estabelecer relações directas com os espaços do tráfico e, repetidamente, iludir os obstáculos legais ao transporte e circulação de escravos. Reforçando esta capacidade, a natureza das associações mercantis criadas, em rede e movendo todo o tipo de influências, facilitava a obtenção de licenças, o transporte e distribuição de escravos.

O estudo desta matéria afastar-me-ia do foco deste trabalho. Mas interessa notar que os portos nortenhos participaram no tráfico, não somente com navios mas também deslocando agentes e mobilizando recursos logísticos para as áreas onde ele se fazia. No início do ano de 1533, Gabriel Fernandes, recebedor do comércio da Ilha de São Tomé, saldou na Casa da Mina as contas do açúcar e escravos que recebera; entre elas registava a entrega de 74 escravos

4. 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*, sep. da *Revista da Universidade de Coimbra* 34 (1988), pp. 485-491.

5. M. DA G. MATEUS VENTURA: *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela (1541-1556)*, Lisboa, Edições Colibri, 1999.

6. Entendo que neste domínio a união das coroas, a partir de 1580, facilitou a afirmação dos grupos económicos portugueses e castelhanos, fortalecidos com a maior facilidade de associação, circulação e gestão de capitais, estreitamento de interesses económicos, circulação entre espaços ultramarinos, etc. Tenho constatado esses factos em vários estudos.

7. J. ROMERO MAGALHÃES: "O açúcar nas ilhas portuguesas do Atlântico séculos XV e XVI", *Varia Historia* 25, nº 41 (2009), pp. 151-175.

Também nas Índias de Castela foi promovida a exploração da cana, no entanto sem a dimensão alcançada no Brasil. As Índias, porém, absorviam enormes contingentes de escravos em razão da exploração das minas e da evolução das sociedades americanas que os ocupavam em inúmeros sectores.

que Afonso Anes, de Fão⁸, piloto da nau *Carmo* lhe fizera em 12 de Setembro do ano anterior⁹, bem como cerca de 455 arrobas de açúcar da mesma Ilha. O binómio açúcar-escravos doravante tornava-se uma constante.

Esta informação vincula os portos do Cávado ao tráfico de escravos e comércio de açúcar controlado pela Coroa. Mas os dados que conhecemos para Viana¹⁰, Vila do Conde¹¹ e Porto¹² mostram um interesse consistente destes portos nortenhos no tráfico ao longo dos séculos XVI e XVII, em razão dos seus próprios projectos. Se em Viana, o número de viagens cresceu bastante no século XVII (embora a documentação dos outros portos indique forte participação de Viana antes disso), em Vila do Conde e Porto, essa atenção manifestou-se logo no século XVI traduzindo-se em várias dezenas de registos sobre envios de navios, circulação de mercadores e simples agentes de negócios¹³ a Cabo Verde, Guiné, São Tomé, Congo e Angola a tratar de negócios relacionados com o tráfico. Na vila do Ave, Amélia Polónia regista 103 viagens realizadas nesta centúria com destino às Ilhas ou ao próprio continente africano¹⁴; no Porto a tendência é a mesma, com um pico muito elevado – inclusivamente com a construção de navios quase em exclusivo dedicados ao tráfico – a partir da década de 1580, estendendo-se até aos primeiros anos do século XVII¹⁵. Além disso, a documentação notarial é bem clara quanto à articulação de interesses e, mesmo, partilha de recursos logísticos, entre estes portos nortenhos. Assim, não era invulgar que o fretamento de um navio que estivesse ancorado em Viana ou em Vila do Conde fosse feito no Porto¹⁶. Ou que os mercadores destes portos se associassem para suportar a carga de trabalhos que o tráfico implicava. A todos os níveis, desde

8. Porto da costa norte de Portugal, que constituía um complexo económico com o vizinho Esposende.

9. O mestre devia ter entregado 100 escravos; porém, 21 morreram durante a viagem (presumivelmente desde o Congo ou Angola) e outros 5 foram vendidos “nas Ilhas [Cabo Verde?] para compra de mantimentos para a nau”. Estas notícias em B. AMÂNDIO: *Mareantes dos portos marítimos da província do Minho. Séculos XVI a XIX*, Viana do Castelo, Edição dos “Amigos do Mar”, 1998, pp. 33-34. Amândio refere, porém, que o tráfico de escravos era notoriamente inferior ao de sal, açúcar e madeira.

10. M. A. FERNANDES MOREIRA: *O porto de Viana do Castelo na época dos Descobrimentos*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1984, pp. 62-65.

11. A. POLÓNIA: *Vila do Conde: um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, Dissertação de doutoramento, Porto, Faculdade de Letras, 1999, vol. I, p. 522.

12. A. BARROS: *Porto...*

13. De diferente natureza – mesteirais, pequenos comerciantes, homens do campo, homens do mar – e estatuto social.

14. A. POLÓNIA: *Vila do Conde...*

15. A. BARROS: *Porto...*, pp. 243-244. A confirmar este interesse, registre-se a ‘elevada’ mortalidade de mareantes do Porto (de Miragaia, em concreto) e Angola, entre 1580 e 1630, de que falarei adiante.

16. O navio do balio de Leça.

a construção à exploração da embarcação, abastecimentos, capitais, compra de licenças, celebração de contratos de associação, etc.

As condições de participação não eram fáceis; no entanto, tornaram-se viáveis pela experiência que estes portos tinham nestas rotas, pela implantação dos seus navios e agentes no espaço atlântico e, enfim, pela capacidade que demonstraram na utilização de formas associativas eficazes que lhes possibilitaram obviar os obstáculos que a Coroa e a sua burocracia lhes impunham. Tinham estruturas, dinheiro, influência e capacidade de intervenção, e a experiência adquirida ao longo de muitos anos. Estes factores constituíram um suporte básico para os mercadores de escravos dos portos. São Tomé, por exemplo, nunca deixou de exercer um importante papel de charneira em toda a dinâmica do tráfico, mesmo quando o investimento no açúcar se deslocou para o Brasil, e isso fica claramente demonstrado pela análise dos contratos de compra e transporte de escravos celebrados nos mesmos portos do Porto, Vila do Conde ou Viana em todo o século XVI.

3. ESTRUTURAS E LOGÍSTICA PORTUÁRIAS

Uma das questões a que só parcialmente conseguimos responder é a de saber se o trato suscitou transformações na fisionomia destes portos. Se atingiu tal expressão que justificasse introdução, modificações ou adaptações de infraestruturas. Por exemplo, uma questão tão prosaica como saber se havia um espaço para guardar os escravos quando eles chegavam a estes portos, partindo do princípio que a eles chegavam contingentes de escravos¹⁷. Eventualmente, os serviços, o funcionalismo e a burocracia terão crescido. Haverá, decerto, mais algumas coisas a considerar: que a consolidação deste negócio fez com que a nível fiscal, administrativo e legal os agentes se familiarizassem com os trâmites desse comércio e, por outro lado, que reconhecessem as rotas da escravatura e soubessem gerir os seus recursos em função dessas rotas.

Outubro de 1590. Chegava ao Porto uma caravela com 96 escravos¹⁸ proveniente de Bristol depois de a nau onde originalmente os cativos eram transportados ter sido capturada por corsários ingleses, levada para Inglaterra e ali trocada por uma caravela do Porto que lá se encontrava apresada. No regresso a Portugal – o destino era Lisboa – a caravela viu-se forçada a entrar no rio

17. Não havia; somente um caso, de noventa escravos, no final do século XVI. De resto, seriam números bastante reduzidos, uma vez que estes, na essência, não eram mercados de chegada.

18. A história deste navio e deste carregamento de escravos é complicada. Inicialmente tratava-se de uma nau com esses escravos, que fora apresada por corsários ingleses, levada para Bristol e depois 'trocada' pela citada caravela. As condições em que os escravos vieram na caravela devem ter sido deploráveis. Ver o tratamento deste caso em A. BARROS: *Porto...*

Douro e aqui os oficiais da Alfândega régia exigiram o pagamento de direitos. Sabemos que os escravos foram desembarcados para seguirem por terra para Lisboa, visto o navio não estar em condições para navegar. Desconhecemos que tempo estiveram no Porto e onde foram guardados enquanto não saíram da cidade. Talvez naquela mesma Alfândega, que possuía armazéns amplos para os albergar por pouco tempo, certamente entre fardos de mercadorias diversas e em condições precárias. Dois anos depois, o capitão Francisco Fajardo também se viu obrigado a demandar este porto com o navio *Assunção*, carregado de ouro, escravos e algália da Mina. O que sabemos desta operação, que também envolveu demanda com a burocracia alfandegária sobre cobrança de impostos, é que o navio ficou “hamcorado jumto ao cais d’Allfandegua”, sem que em momento algum se declare que os escravos tenham sido desembarcados¹⁹. Utilizava-se, assim, o principal cais da cidade, que havia sido ampliado alguns anos antes. Não especificamente porque o trato de escravos assim o tivesse determinado, antes porque o movimento geral deste porto, com entradas de escravos incluídas, mas em números modestos, para serviços domésticos, havia aumentado bastante em finais do século XVI.

Também não directamente determinado pelo tráfico de escravos, mas intimamente relacionado com ele, sobretudo quando se tornou negócio de grandes mercadores que financiavam a construção de navios, registe-se o aparecimento de oficiais encarregados de avaliar a tonelagem das embarcações – os arqueadores. Mais uma vez trata-se de matéria que nos levava para longe do cerne deste estudo²⁰. A arqueação era assunto de ‘estado’, desde que o Rei concedeu subsídios a quem fizesse navios. O montante dos subsídios variava consoante a maior tonelagem das embarcações e, inicialmente, a avaliação das toneladas declaradas era certificada em Lisboa²¹. Mais tarde, os principais portos puderam contar também com a presença desses oficiais, que eram de nomeação régia. E 1584, vários navios da cidade do Porto (pelo menos quatro) foram fretados para o tráfico de escravos; entre eles, a nau *Nossa Senhora da Batalha*²², que estava arqueada em toneladas “de que se apresentara certidão do escriptvão dos contos desta cidade do Porto”²³, tal como acontecia com o navio *Espírito Santo*²⁴; noutros casos, as certidões vinham de Lisboa, da Casa dos Contos, onde se fazia avença dos escravos a carregar. Embora estes serviços exigissem uma parte prática – a visita às embarcações, já concluídas, no estaleiro, ou nos cais, conduzida pelo oficial da Contadoria, acompanhado de dois

19. ADP: *Sentenças do cabido*, liv. 768, f. 297v.

20. Pode ser estudada em Leonor Freire Costa, Amélia Polonia e Amândio Barros.

21. Durante algum tempo em exclusivo.

22. As outras, a nau *Espírito Santo* e a “nau de Aleixo Jorge”. ADP: *Po 1ª*, 3ª série, liv.74, f. 65.

23. *Idem*.

24. *Idem*, liv. 75, f. 47.

especialistas reconhecidos – o encargo era, como se vê, bastante burocrático e não implicava introdução de estruturas materiais nos portos²⁵.

Que significam estes exemplos? Que se neste porto – tal como os restantes portos do norte de Portugal – eram planeadas e concretizadas operações de tráfico de escravos, só excepcionalmente ele (e os outros) era um porto de destino e distribuição desses mesmos escravos²⁶. Assim, fica a quase certeza de que o tráfico de escravos não resultou em modificações estruturais na evolução destes portos. Por exemplo, não resultou na construção de um cais específico para a recepção de escravos, barcas para transporte de escravos dos navios para terra²⁷ ou estruturas em terra para os conservar por maior ou menor espaço de tempo; quando muito, pode ter justificado a construção/adaptação de espaços na alfândega para abrigar transitoriamente escravos que fossem transaccionados na cidade. Que os escravos passavam pela Alfândega, ninguém duvida. Por vezes vinham “em segunda mão”, isto é, comprados em qualquer lugar – os mareantes compravam muitos no Brasil – a um amo que já deles não necessitasse ou os quisesse vender por qualquer motivo; no final do século XVI dois mareantes de São João da Foz compraram no Brasil “dois moleques pequenos”, que vieram registar à Alfândega²⁸.

Difícilmente conseguiremos saber muito mais do que isso. Porém, a consolidação deste negócio obrigou os agentes a familiarizar-se com os procedimentos legais e administrativos que o enquadravam – não por acaso, a Contadoria da Comarca, organismo que representava localmente a máquina administrativa e fiscal da Coroa, recebia (e regia-se) pela legislação régia aprovada para Lisboa²⁹. Inseparável destes trâmites, o facto de os mesmos agentes terem bem identificadas as rotas da escravatura, gerindo de modo

25. Não só no estaleiro. Um navio podia ter já alguns anos de vida mas, para o desempenho de funções deste tipo (que, obrigatoriamente, implicavam a introdução de artilharia – também subsidiada), era obrigado a submeter-se a essa inspecção.

26. Ao contrário de Lisboa, como parece ser evidente, inclusivamente pelas informações destes últimos documentos citados. Mas também não devemos pensar que esta cidade absorvia grande número de escravos. Os grandes contingentes seriam levados para outros lugares. Para Sevilha, por exemplo. No caso dos escravos que vinham de Inglaterra na caravela, dizia-se que eles iriam ser descarregados (e, depois, levados) em Lisboa, na “casa das herdades”. Neste, fala-se na descarga em “casa do contratador”, João Baptista Rovelasca, também designada “casa da contratação”. Sabe-se que pelo menos entre 1582 e 1589 este Rovelasca tinha o contrato do tráfico de São Tomé. Ver R. MOREIRA & L. DE ALBUQUERQUE: *Portugal no mundo: Tentativas para uma ocupação efectiva em Africa no século XIX. A Europa e a Africa na segunda metade do século XIX. O colonialismo português na primeira metade do século XX*, Lisboa, Publicações Alfa, 1989, p. 54, e V. MAGALHÃES GODINHO: *Os descobrimentos e a economia mundial*, vol. II, p. 575.

27. Como estava previsto regimento do tempo de D. Manuel I sobre os salários pagos nos portos (Lisboa era o modelo). ADP: *Cabido. Sentenças*, liv. 728, f. 191.

28. ADP: *Cabido. Redízima*, liv. 113, f. 16v.

29. Exemplo: ADP: *Contadoria da Comarca do Porto*, liv. 3 (0008): “Provisoyos dos escravos pera paguarem dizyma a Sua Alteza” (1563), f. 210, ou o alvará, do mesmo ano, “Allvara de Sua

mais adequado os seus recursos portuários e logísticos em função dessas rotas, como se verá a propósito dos fretamentos nortenhos relativos ao tráfico de escravos.

4. O ESCRAVO NO PORTO E NO FUNCIONAMENTO DO PORTO. A ESTIVA E OS MARINHEIROS PRETOS

Sobre estas matérias já temos mais dados e bastante ricos, sobretudo quanto à segunda questão, a da integração da mão-de-obra forçada na marinha mercante nortenha. A presença de escravos nestas sociedades portuárias é facto notado, embora pouco estudado em profundidade, salvo casos muito raros³⁰. Mas é conhecido o movimento de entrada de escravos, complementar às rotas dos navios e aos negócios dos mercadores destes portos, que circulavam pelo Atlântico e pelos mercados fornecedores de escravos. Não somente no Atlântico, valha a verdade. Mas se os escravos “chinas”, ou “índios”, ou “japões”, ganham foros de excepção, exotismo e marca de prestígio e de ostentação social de quem os possuía, os africanos (e, a longa distância, os “brasis”) predominavam³¹. Como seria de esperar. Se os contratos de armação são muito mais espectaculares e nos falam de inserção dos portos nos processos de construção daquilo a que podemos chamar o “sistema atlântico”³², que aqui venho expondo a propósito, por exemplo, da implantação da economia de engenho (de açúcar) e da mineração na América espanhola, a verdade é que, residualmente, mas de modo consistente e repetido, uma parte dos escravos era conduzida para estes portos. Basta correr os registos notariais, de que o presente estudo se serve, ou os registos paroquiais, para o compreendermos com clareza. Desde o mais modesto artesão, ao opulento burguês ou à generalidade dos membros do clero, todos possuíam no seu património algumas “peças” de escravos às quais

Alteza per que mamda que se pague dyzima de todalas cousas que forem pera fora deste Reyno pelos portos sequos”, *idem*, f. 225 e seguintes.

30. A. POLÓNIA: *Vila do Conde...*

31. Não deixavam também de prestigiar, como é evidente – ter escravos, e ter, sobretudo, muitos escravos era prova de poderio social.

32. Não tanto no sentido tradicional, que aqui, inclusivamente, se pretende matizar, do comércio triangular que deu (?) origem à Revolução Industrial, mas sobretudo no sentido de uma história atlântica mais completa e inclusiva. Ver uma interpretação mais tradicional do assunto em B. L. SOLOW (ed.): *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, New York, Cambridge University Press, 1991, e uma visão recente do tema em F. RIBEIRO DA SILVA: *Dutch and Portuguese in Western Africa. Empires, Merchants and the Atlantic System, 1580-1674*, Leiden & Boston, Brill, 2011. Tendo em atenção o que esta investigadora refere acerca da iniciativa dos mercadores (“Furthermore, private entrepreneurship across the borders of the European Empires is usually disregarded”, p. 13) o presente texto procura, de certa forma, trazer contributos para resolver esta lacuna.

davam fim variado³³, mas na maior parte da sua vida servindo variados ofícios e, eventualmente, colmatando localmente necessidades de mão-de-obra que a emigração para os espaços ultramarinos terá espoletado³⁴. Sobre esta matéria, como se pode perceber, também se levantam mais questões do que se dão respostas; por exemplo, que grau de intencionalidade houve na compra de escravos; davam resposta a necessidades concretas sentidas neste ou naquele ofício? Ou a sua ‘integração’ no mercado de trabalho seguia o esquema tradicional destas sociedades de Antigo Regime: tal como fazia com os filhos ou parentes mais próximos, o dono destes escravos colocava-os na profissão que ele próprio desempenhava?³⁵.

Neste ponto interessam-nos os escravos dos portos: os dos ofícios ligados ao mar, designadamente os dos estaleiros navais, os trabalhadores indiferenciados no porto – na estiva – e os mareantes. O escravo aparece como um tipo social que profissionalmente se integrava nos ofícios característicos da cidade e do porto. Tinha liberdade de movimentos na cidade³⁶ (pois não sabemos como era ‘vigiado’ ou limitado quando servia a bordo e havia escalas) e raramente fugia³⁷; trabalhava para o seu amo, a quem pagava uma parte do que ganhava na profissão que exercia – parte que desconhecemos – e não parece, portanto, que a mão-de-obra escrava na cidade fosse explorada de forma intensiva³⁸. Dito de outro modo: não parece ter havido aplicação massiva de escravos nos estaleiros, nos portos ou, sequer, nas oficinas da cidade e destes portos em geral.

33. Culminando, variadas vezes, na alforria e integração, como pessoas livres, na sociedade local. O fenómeno é recorrente e pode ser acompanhado em qualquer um dos trabalhos que aqui venho citando.

34. V. MAGALHÃES GODINHO: *Os descobrimentos...*, vol. IV, pp. 152-153; J. RAMOS TINHO-RÃO: *Os negros em Portugal. Uma presença silenciosa*, Lisboa, Ed. Caminho, 1988, p. 82, e ainda M. DO R. PIMENTEL: *Viagem ao fundo das consciências: A escravatura na época moderna*, Lisboa, Colibri, 1995, pp. 40-44. Joaquim Romero Magalhães propõe uma reflexão diferente aventando a possibilidade de ter ocorrido um fenómeno oposto no Algarve: a entrada de escravos facilitou a emigração algarvia, em *Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI*, Lisboa, Cosmos, 1970, p. 33.

35. Sobretudo no caso dos artesãos e homens dos ofícios.

36. Trata-se de uma condição conhecida dos investigadores mas geralmente desconhecida da generalidade das pessoas, influenciadas por tipos sociais imaginados pelo cinema e pela literatura, que dão uma imagem do escravo prisioneiro e encarcerado, levado para o trabalho por capatazes duros e vivendo duras privações, que *de facto* aconteceriam em ambientes tropicais onde trabalhavam nas plantações. Nas cidades europeias isso não acontecia.

37. Há casos documentados de fugas de escravos; porém são documentados em resultado da sua captura noutros lugares do Reino, o que leva a pensar que não abundariam os episódios deste tipo.

38. No Reino não era. A. C. DE C. M. SAUNDERS: *História social dos escravos e libertos negros em Portugal (1441-1555)*, Lisboa, Impr. Nacional - Casa da Moeda, 1994.

Mas podiam ser encontrados. Na década de 1570 documentam-se no estaleiro do Porto dois escravos. Um deles chamava-se Francisco, “preto de Cabo Verde, callafate”. Pertencia a Miguel Martins que, sem surpresa, era também calafate, morador em Miragaia, onde se situava o estaleiro; o escravo repartia o seu tempo entre o trabalho na construção de navios e o serviço a bordo do caravelão em que o seu amo tinha sociedade³⁹. O outro, de que não se conhece o nome, pertencia a Pêro Mateus, homem do mar, mas fora criado por seu pai, Mateus Afonso, calafate, também do lugar de Miragaia, e por sua mulher Genebra Pires. Viveu cerca de dez anos com este casal, período durante o qual eles “Ihe ynsinaram ho hoficio de caraffate”, sendo considerado “bom hoficiall”⁴⁰.

Não propriamente no estaleiro, mas em actividades relacionadas com a construção naval e o apoio à navegação, os cordoeiros também se mostraram actuantes neste domínio, colocando os escravos, quando os tinham, a trabalhar nas oficinas; assim acontecia com Eva Afonso, conhecida empresária portuense de cordoaria dos últimos anos do século XVI⁴¹.

Fora do estaleiro, há referências a trabalhadores indiferenciados, usados na carga e descarga dos navios, entre os quais seria provável encontrar escravos, apenas mencionados de modo muito geral⁴², mas também os encontramos noutro tipo de ocupação relacionada com o devir portuário: a guardar mercadorias “impedidas”, isto é, de acesso reservado por motivos de quarentena, no degredo marítimo ou lazareto da cidade, no século XVI⁴³.

Assinale-se ainda a presença do escravo noutra dimensão da vida portuária. Com este crescimento do fluxo de entradas e saídas de navios, carga e descarga de mercadorias, armazenamento e transporte, dinamizaram-se as duas margens do rio Douro, ampliando-se o serviço de passagem do rio em barcas. Em 9 de Janeiro de 1549, a Câmara revogou uma licença que excepcionalmente concedera a um certo André Afonso, rendeiro da passagem, autorizando-o a ter escravos a fazer o serviço. Queixavam-se os utentes que o

39. ADP: *Po 1º*, 3ª série, liv. 38, f. 20. Em 1571 este escravo estava no porto de Lisboa, para onde fora levado pelo dono, prevendo-se, no entanto, que regressasse em breve ao estaleiro.

40. ADP: *Po 1º*, 3ª série, liv. 42, f. 95-95v. É possível que um terceiro escravo, também chamado Pêro Mateus, do mesmo dono, ali tivesse também trabalhado.

41. Havendo notícias de que terá colocado pelo menos um deles em Sevilha. A. BARROS: *Porto...*, pp. 438, 441, 442.

42. Nas vereações, por exemplo, quando se fala dos trabalhadores do porto e daqueles que serviram, por exemplo, na ampliação do cais da cidade. Nesta obra pública de grande envergadura foi utilizada mão-de-obra escrava. A. BARROS: *Porto...*

43. Evidentemente, ao serviço dos donos das mercadorias e não propriamente como trabalhadores portuários. Ver este caso de escravos a guardar mercadorias no degredo (sujeitando-os, os donos, a eventuais doenças que pudessem vir com os navios e os fardos), na segunda metade do século XVI, em A. BARROS: *Porto...*, vol. I, p. 210.

escravo não conseguia entender o que lhe diziam “por não falar a língua portuguesa”, e era desobediente, logo, devia ser retirado da função de arrais⁴⁴.

Indirectamente relacionado com a vida do porto – concretamente com a questão dos abastecimentos de carne⁴⁵ – existem referências à utilização de escravos africanos nas funções de magarefes nos talhos, sendo acusados de pesar mal a carne, facto que ocasionou uma série de protestos junto da Câmara, em agosto de 1533⁴⁶.

Abundantes são as notícias sobre a utilização de escravos nos navios. Tradicionalmente, a historiografia não deu muita atenção a este fenómeno. Quando deu, foi em cronologias mais tardias e situou o uso dos escravos como marinheiros na vantagem que os europeus podiam retirar do seu conhecimento de determinadas paragens⁴⁷. Aqui, os escravos foram empregues como marinheiros. Sem mais. Lado a lado com os mareantes da cidade, servindo nos mesmos navios, cumprindo as mesmas funções, vencendo os mesmos soldos. Vivendo e morrendo a bordo, passando de um navio a outro, partindo para outros portos em busca de trabalho, partilhando venturas e desventuras. Numa simples amostra na documentação notarial do Porto encontrei quase duas dezenas de mareantes escravos de serviço nos navios, assistindo nas tarefas de bordo como grumetes e marinheiros. Acompanhemos os seguintes. Gonçalo Dias Ponte foi um dos últimos exemplos de cidadãos do Porto, homens, portanto, de estatuto privilegiado, que andava no mar ganhando a vida com o seu navio, a nau *Jesus*. Em 1565 viajara até Itália, ao porto de Civitavecchia, carregar alúmen. No regresso faleceu no porto catalão de Rosas, onde a nau viria a ser vendida e, com ela, os dois escravos que Ponte tinha a servir como marinheiros no navio⁴⁸. Em 1572, Diogo, “escravo índio”, pertença de Mateus Afonso, servia como grumete no navio em que seu pai, Pedro Mateus, calafate, tinha parte, e no qual fizera pelo menos três viagens ao Brasil; a soldada que recebera servira para amparar os pais dos seus donos na velhice, facto pelo qual seria agraciado com carta de alforria⁴⁹; talvez nunca tenha tido beneficiado dela: o índio Diogo morreria em São Tomé em 1577, a bordo da nau em que “andava a ganhar para o seu senhor”⁵⁰. Expressiva é a história de

44. AHMP: *Vereações*, liv. 17, f. 3.

45. Vila Nova de Gaia, na outra margem do Douro em frente à cidade do Porto, era um dos principais centros abastecedores de carne às armadas locais e às do Reino; todos os anos eram visita da cidade navios que vinham carregar a carne – em barris, salgada – que as armadas portuguesas levavam para a Índia.

46. AHMP: *Vereações*, liv. 11, f. 74.

47. P. LINEBAUGH & M. REDIKER: *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston: Beacon Press, 2000, p. 130.

48. ADP: *Po 1º*, 3ª série, liv. 21, f. 162v.

49. ADP: *Po 1º*, 3ª série, liv. 42, f. 95.

50. ADP: *Po 1º*, liv. 58, f. 103v.

Mateus, escravo marinho, que, depois de ter servido na nau de Maria Pires e de seu genro Francisco Dias até esta ter naufragado na Bahia (fizera pelo menos duas viagens ao Brasil entre 1577 e 1578), passaria a integrar a tripulação de outra nau (de Manuel Fernandes e do mesmo Francisco Pires), até ser colocado numa nau de Lisboa. Em 1584 sabemos que regressou ao Brasil nesta embarcação, tarefa pela qual receberia de soldo cerca de 18 mil reais⁵¹; obtivera igual quantia de cada vez que saía nas anteriores naus, o que fazia dele um marinho bem pago⁵². Importante para esta narrativa seria questionarmos sobre o valor desta mão-de-obra escrava: melhor ou pior do que a local? Objecto da mesma aprendizagem ou tratava-se de marinheiros já experimentados aquando da sua captura? Eram metidos nos navios porque faltavam mareantes locais, ou a carência de marinheiros nunca se fez sentir e eles apenas entravam nas embarcações quando os seus donos eram também partes interessadas nelas? Ou metê-los a trabalhar nos navios fazia parte dos habituais regimes de contratação de mão-de-obra na cidade? Como eram aceites pelos restantes marinheiros? Como se processou, se é que se processou, a troca de conhecimentos entre as tripulações onde havia escravos integrados? Embora nenhuma destas perguntas possa ter uma resposta definitiva direi que as duas primeiras não parecem fazer muito sentido. Se é verdade que os portugueses encontraram pilotos e marinheiros experimentados nos mares que percorreram, deles fazendo uso intensivo, aprendendo com eles rotas e técnicas, os casos aqui relatados não se ajustam a essa realidade; antes, adequam-se à realidade das aprendizagens locais (nos moldes que conhecemos nestas sociedades marítimas europeias) até porque vários deles eram jovens nascidos já no Reino; em geral, serviam em lugares relativamente modestos na hierarquia no navio (também como seria de esperar e de modo não muito distinto do percurso dos jovens mareantes da terra), como aprendizes, moços, serventes ou grumetes, e só em casos mais esporádicos subiam à categoria de marinho, como vimos. Sobre a aceitação a bordo de gentes de diferente base étnica, não temos notícias de agressividade perante a sua entrada a bordo⁵³. Enfim, e tal como os profissionais mecânicos, podiam mostrar-se competentes no desempenho dos ofícios do mar, granjearem fama de bons trabalhadores e serem bem pagos por isso, 'oferecendo' os seus serviços em vários navios de diversos portos, como vimos que aconteceu com o marinho Mateus.

51. Mais propriamente 17.350 reais, porque aos 18 mil foram subtraídas as despesas com as roupas equipagem.

52. ADP: *Po 1º*, 3ª série, liv. 76, f. 133.

53. O que não quer dizer que ela não existisse. A agressividade era uma das características que mais se evidenciava entre os homens do mar e diferenças culturais podiam dar azo a confrontos. Não se documentam nos anais da marinha mercante nortenha.

O padrão repetia-se noutros portos. Em Vila do Conde era usual encontrarem-se escravos ganhando para os seus amos no desempenho de funções como técnicos de navegação⁵⁴.

Houve escravos que chegaram mais longe. Que elevaram o seu estatuto, chegando mesmo a servir como procuradores dos contratadores, prática que se manteria durante toda a história da escravatura realizada por navios portugueses⁵⁵. Como António, escravo “brasil” de Garcia Gomes Vitória (em 1576), que servia o seu amo nas viagens de armação de escravaria em que este se envolvia⁵⁶. Ou os quatro escravos que, no ano seguinte, acompanhavam Tomás Jorge, Pantaleão Ribeiro, Afonso Fernandes, Manuel Cardoso, Francisco Tomás, Pantaleão Lopes e Manuel Guterres, cuidando das suas mercadorias e ajudando na viagem⁵⁷. Os mulatos, como António Rodrigues, “homem baço”⁵⁸, encarregado de levar “negros de São Tomé” para o Brasil, tinham especial destaque nesta espécie de pessoal de bordo com estatuto diferenciado. De qualquer forma, trata-se de casos especiais e, como tal, dignos de menção⁵⁹, mas longe da actuação de agentes especializados da cidade, que faziam ininterruptamente os circuitos de navegação e da escravatura ao serviço dos mercadores e das sociedades comerciais por eles criadas para explorar esse trato. Destaque, neste domínio, para homens do Porto como Gaspar Colaço, de elevado

54. A. POLÓNIA: *Vila do Conde...*, vol. I, pp. 784-785. A autora identifica pelo menos três ocorrências de mareantes escravos – a quem eram devidas marinhagens, isto é, o soldo pelas viagens que fizeram ao serviço de navios nessa qualidade de marinheiros – embora admita que o fenómeno seja mais profundo e generalizado. A documentação do Porto, como vimos, confirma esta conjectura.

55. “Evidence exists of Africans on board ships acting as overseers of the cargo and representatives of freighters. Prior to 1642, Luís, slave of António Bruto, completed two voyages to Brazil accompanying a few hundred captives on behalf of his master”. A. M. CALDEIRA: “Angola and the Seventeenth-Century South Atlantic Slave Trade”, em D. RICHARDSON & F. RIBEIRO DA SILVA (eds.) *Networks and Trans-Cultural Exchange. Slave Trading in the South Atlantic, 1590-1867*, Leiden & Boston, Brill, 2015, pp. 128-129.

56. ADP: *Po 1º*, 3ª série, liv. 55, f. 185v.

57. “E coanto aos escravos que eram coatro convém a saber: hum per nome Pedro de Tomas George, e Pedro de Manuel Cardoso, e Nicolao de Pantalião Lopez, e Simão de Pantalião Ribeiro disseram os ditos mercadores que pera guarda de suas mercadorias os deixavam no dito degredo”. AHMP: *Livros de visitas de saúde*, liv. 1, f. 49.

58. No navio *Santa Clara*, de Lisboa, que tinha mestre natural de Vila do Conde. Rodrigues fora também marinheiro e viera para o Porto servir como tal. Andara no mar pelo menos entre 1569 e 1573, ano em que a morte o surpreendeu a bordo. Trata-se de um caso complexo. O homem era filho de um “escravo preto”, de fora da cidade, e talvez fosse mesmo homem livre, uma vez que não se alude à sua condição de cativo. Falecido em pleno oceano, como se disse, os seus bens, como era costume do mar, foram leiloados entre os tripulantes. ADP: *Po 1º*, 3ª série, liv. 47, f. 186.

59. A. POLÓNIA: *Vila do Conde...*, p. 785, identifica um escravo encarregado de cobrar o que era devido à sua proprietária: “em 1596, [...] Maria Carneira passa procuração a Belchior, seu escravo, para poder cobrar todas as suas dívidas e rendas”.

estatuto social pois eram cidadãos (“e dise o dito Guaspar Collaso que se ho-brigava a comprar e acondicionar os escravos na presente vyagem [e] vyr em boa ora dar conta com entrega do propio e procedido da dicta armaçam dentro a esta dicta cidade do Porto sem fazer houtra vyagem nehua”⁶⁰), que encontramos repetidamente a desempenhar este tipo de funções no agenciamento de escravos.

Ao longo da Época Moderna, as sociedades portuárias portuguesas conheceram um processo de integração económica que, entre outras, se manifestou na instalação de agentes estrangeiros que faziam a ligação com outros centros marítimos europeus. Alguns fixaram-se em Portugal, e os portos receberam o maior número. Desempenhando funções mercantis e técnicas, a bordo dos navios. Neste sentido, importa registar a inclusão de mareantes e mercadores de nações estrangeiros nestas tripulações e, também, nas funções de mercadores embarcados: em Leça, anteporto da cidade do Porto, encontramos João Afonso, ou, como a documentação também refere, João Alemão, morador nesse lugar, participou na viagem de um navio que foi comprar escravos a Angola e transportá-los ao Brasil, trazendo consigo um escravo⁶¹. As numerosas sociedades comerciais com flamengos, juntando variados interesses – sobretudo no negócio de açúcar, exigindo complexo equipamento e artilharia nos navios e resultando em frequentes viagens a São Tomé numa altura em que já dominavam os engenhos de cana do Brasil –, remetem para idêntico padrão: isto é, participação de estrangeiros radicados em Portugal (e constituindo um cada vez maior segmento de população portuária) no tráfico de escravos destes portos no final do século XVI.

5. UM MUNDO DE ROTEIROS MARÍTIMOS. ALGUNS EXEMPLOS DE ROTAS PERCORRIDAS. AS ROTAS RESPONDIAM ÀS CONJUNTURAS DE ABASTECIMENTO?

O contributo dos dados que em seguida apresentarei parece-me valioso, uma vez que nem sequer os textos que lidam com o tema aqui em análise – isto é, o do tráfico de escravos desde os portos ditos ‘secundários’ – fazem referência a este trato, permanecendo uma lacuna que demorará a ser preenchida. Por exemplo, “the growth of slave arrivals appears particularly pronounced in the middle of the seventeenth century. Nevertheless, it is necessary to draw attention to gaps yet to be filled in our series of slave arrivals in Bahia between 1600 and 1675”. De

60. ADP: *Po 1º*, 3ª série, liv. 74, f. 154-154v.

61. ADP: *Cabido*, liv. 113, f. 9. É possível que esta viagem tenha sido feita ao serviço do Balio de Leça, Luís Álvares de Távora, conhecido armador da terra em finais do século XVI. A viagem ocorreu entre 1590 e 1591.

resto, o mesmo autor aponta a irrisória quantidade de 166 escravos metidos na Bahia entre 1581 e 1585⁶². O mesmo acontece para Pernambuco (e os lugares em seu redor); Domingues da Silva e Eltis são taxativos quanto a esse problema / essa lacuna historiográfica: “Historians know less about the slave trade to Pernambuco than about any other major branch of the traffic. A more or less continual slave trade began here very early, probably in 1560, and ended very late, in 1851”. Porém, e reconhecendo que lhes faltam dados para ir mais longe, basicamente só tratam do século XVII, a partir do chamado “período neerlandês”⁶³. Repetindo a ideia exposta acima, os registos aqui usados revelam-se fundamentais para ampliar o nosso conhecimento do tema em estudo.

Pelo que a documentação nos revela parece ter havido adaptação dos portos, dos seus mareantes e agentes comerciais aos diferentes ritmos e conjunturas da economia atlântica. É abundante a documentação que estabelece a relação entre economia açucareira e tráfico de escravos. Houve apostas que evoluíram conforme se foram alterando os cenários de implantação da cana. Primeiro na Madeira, que depois se fixará sempre como importante ponto de escala das viagens de ida pelo Atlântico, em seguida em São Tomé, que durante muito tempo dominou como produtor de açúcar em quantidade (mais do que em qualidade) e, finalmente, a do Brasil, onde o açúcar encontrou o ‘equilíbrio’ entre quantidade e qualidade. A par destas rotas, os intensos circuitos, confirmados na documentação dos portos mas, principalmente, pelos registos da Casa de la Contratación de Sevilla, rumo às Índias de Castela⁶⁴. Em todos eles, o denominador comum é o tráfico escravagista, que forçava as frequentes paragens nos postos africanos. Neste aspecto, se em portos como Vila do Conde a relação pode ser inferida pelas escalas⁶⁵, no caso do Porto ela é directamente percebida pelos fretamentos que tinham esse objectivo.

62. A. VIEIRA RIBEIRO: “The transatlantic Slave Trade to Bahia”, em D. ELTIS & D. RICHARDSON (eds.): *Extending the Frontiers. Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*, New Haven & London, Yale University Press, 2008, pp. 133-136.

63. D. BARROS DOMINGUES DA SILVA & D. ELTIS: “The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851”, em D. ELTIS & D. RICHARDSON (eds.): *Extending the Frontiers...*, p. 95 e seguintes. Sobre as dificuldades dos números de gente escravizada e circulando no Atlântico, e consequências em África, ver P. E. LOVEJOY: “The Impact of the Atlantic Slave Trade on Africa: A Review of the Literature”, *Journal of African History* 30 (1989), p. 368.

64. Por exemplo, através dos despachos de navios em Sevilla, ou através dos processos de emigração e bens de defuntos nas Índias, no mesmo arquivo. Ver, também os trabalhos bem conhecidos de E. VILA VILAR: “Los asientos portugueses y el contrabando de negros”, *Anuario de estudios americanos* 30 (1973) pp. 557-610; E. VILA VILAR: *Hispanoamérica y el comercio de esclavos: los asientos portugueses*, Sevilla, EEHA, 1977; L. GARCÍA FUENTES: *Los peruleros y el comercio de Sevilla con las Indias, 1580-1630*, Sevilla, Universidade de Sevilla, 1997.

65. A. POLÓNIA: *Vila do Conde...*, vol. I, p. 504. Embora neste estudo também se encontrem referências directas ao tráfico por navios de Vila do Conde (exemplos, pp. 522, 633).

Se podemos estabelecer tendências quanto às rotas e aos tempos de paragem nas escalas, a verdade é que não as podemos encarar para além disso, de tendências, uma vez que havia muitas variáveis a considerar: tudo dependia da complexidade do trato em cada momento, da disponibilidade dos mercadores que ofereciam os escravos (e dos mercados em que operavam – daí a mudança de espaços de exploração), das condições de mar, das condições dos portos e oferta de mão-de-obra (por tudo isto, e para tentar lidar com o mínimo de surpresas, os afretadores tratavam de ter os maiores cuidados com o equipamento bastante completo dos navios negreiros).

Atrás referiu-se que na cronologia do tráfico de escravos a partir do Porto, a década de 1580 viu crescer de forma decisiva o número de viagens e de referências a negócios dessa natureza. Bem como o número de mareantes falecidos em viagens para Angola, que era o destino mais procurado a partir de então⁶⁶. Porém, este interesse é bastante anterior. Conhecemo-lo através de posturas municipais que falam da presença do escravo na cidade no último quartel do século XV e de algumas menções em cartas trocadas com a Coroa. A escassez de testemunhos escritos desse período e a inexistência de séries documentais não nos permitem retirar conclusões sobre o tema. Mas podemos fixar um pouco melhor a história da ligação dos navios e homens da cidade a este trato, localizando-a no início da década anterior. Em 1573, dois dados documentais relevantes definiam este novo rumo dos negócios marítimos: uma lista de navios do Porto que frequentavam a rota do Brasil, complementada com diversos contratos de armação de escravos africanos. A partir de então, desenhava-se uma tendência de crescimento desta economia, que implicava a organização de engenhos, e a produção e distribuição de açúcar, dando início a uma revolução de consumos na Europa. Com o correspondente suporte escravagista. Inicialmente, com mão-de-obra forçada de São Tomé. Logo a seguir, na década de 1580, com escravos de Angola.

Tal como o açúcar (e em função do açúcar), o trato de escravos suscitou a criação de estruturas nas ilhas, contactos nos mercados de escravos africanos e deslocação de feitores.

Como foi dito, os documentos falam em escravos de várias proveniências: São Tomé, Guiné, Congo, Angola. Os primeiros interessam, inicialmente, como elementos experimentados na economia de engenho e, como tal, funcionarão como mão-de-obra qualificada que assegurará o sucesso da cana no Brasil. Os restantes, da Guiné, Congo e Angola, entrarão em contacto com esse trabalho nos engenhos pela primeira vez após a travessia, chegados à América do Sul. Outros serão levados para as Índias de Castela mas essa referência não existe nessa documentação de fretamentos senão indirectamente.

66. 33 óbitos de mareantes de Miragaia em Angola entre 1580 e 1630. ADP: *Paroquiais*. Miragaia.

Depois de 1580, a maior parte dos escravos que eram expedidos desde São Tomé já não seriam propriamente experimentados nos engenhos locais dada a decadência da cultura açucareira na Ilha. São Tomé, assim como Cabo Verde, passou a ser entreposto de escravos que vinham do Congo e, cada vez mais, de Angola.

Os feitores serão uma constante e deles tenho falado e falarei a cada freitamento. A logística também evoluirá; e, no rol das informações sobre deslocação de navios negreiros, até um naufrágio aparece documentado: aquele que já citei, em que o escravo grumete se salvou, desconhecendo-se, contudo, o destino dos restantes tripulantes e carga humana que o navio levava.

Quanto aos destinos, numa primeira fase prevalecem as transacções de escravos em São Tomé. Já o disse: inicialmente talvez para suportar a própria cultura da cana na Ilha; no entanto, a partir da segunda metade do século XVI, sobretudo com a sua transferência para o Brasil, embora entre eles talvez se encontrassem os que para ali tivessem sido levados a aguardar embarque. Como viagens directas encontrei 11⁶⁷. Cabo Verde, escala muito importante na navegação do Atlântico, também aparece referida em relação ao trato de escravos por navios do norte de Portugal em 4 vezes. Angola e o Congo totalizam 23 viagens⁶⁸, embora este número seja elevado relativamente aos outros porque as devemos relacionar com o Brasil. O transporte de escravos para este território distribuiu-se, na segunda metade do século XVI (única altura para a qual temos dados), da seguinte forma: Espírito Santo 2 viagens, Rio de Janeiro 2, Bahia 6, e Pernambuco/Olinda 14. Há ainda uma viagem sem indicação de destino – embora com toda a probabilidade para o Brasil. Ou seja, um total de 63 viagens desde o Porto (agregado, contudo, a outros portos nacionais) para o tráfico de escravos.

6. VIAGENS E NAVIOS. MERCADORES, FEITORES E TRANSPORTE

Se, como afirma Filipa Ribeiro da Silva, “the success of a business depended on complex commercial and financial networks connecting different key places”⁶⁹, não é menos certo que dependeu, igualmente, da qualidade dos navios e do cuidado com a armação marítima, que parece notar-se nos portos no último quartel do século XVI. De resto, a mesma historiadora, com base em bibliografia recente, nacional e estrangeira, faz uma análise muito assertiva da evolução dos movimentos marítimos europeus no Atlântico durante os séculos XVI e XVII, desafiando a tese tradicional que defendia a decadência das marinhas ibéricas nesse período. O Atlântico foi um palco no qual

67. Uma delas, combinando a Ilha com a Guiné.

68. Uma delas relacionada com entregas de escravos em Cartagena das Índias.

69. F. RIBEIRO DA SILVA: *Dutch and Portuguese...*, p. 13.

portugueses e castelhanos como que ‘apostaram as últimas fichas’, mas o resultado dessa aposta não foi de todo negativo, pois conseguiram enfrentar a competição norte-europeia e manter uma posição de força nesse espaço no resto da Época Moderna⁷⁰.

A primeira notícia de transporte de escravos em grande escala em navios do Porto data de 1550, embora a fonte – um documento do *Corpo Cronológico* que, como se sabe, regista o movimento das Casas da Índia, Mina e Guiné, publicado por Sousa Viterbo – remeta para a ideia de que se trata de serviço de transporte ao serviço da Coroa. Mas a partir daí, todas as outras foram efectuadas ao serviço da cidade e dos seus mercadores. Aquilo que os documentos que delas falam nos dão não tem preço para o conhecimento da navegação, navios e cuidados com a expedição. Como já notei, aqui interessa-me falar dos navios, das suas características, do seu emprego e de toda a estrutura logística em seu redor e em redor das expedições. Porquê? Pelas seguintes razões. Primeiro, concordando com a ideia de que o navio foi um dos principais, senão o principal instrumento da afirmação do capitalismo comercial, e isso não tem sido explorado no caso português⁷¹. Segundo, porque se em regra os navios utilizados no tráfico também tivessem aplicação no restante do comércio da cidade (mesmo em simultâneo com o tráfico de escravos, desde logo na torna-viagem) parece haver casos em que a decisão de os construir foi motivada pelo tráfico. Terceiro, porque as embarcações empregadas no tráfico eram, em geral, as mais poderosas da frota mercante da cidade: naus, navios, galeões e patachos de tonelagem relativamente elevada ou pelo menos bastante bem equipados, aspectos que precisam de ser devidamente realçados. Quarto, e na continuidade do anterior, porque esta preocupação era bem visível no cuidado com a artilharia; todos os navios do tráfico empregavam canhões de diferente calibre e, ao contrário daquilo que acontecia no restante da operação mercante, os mestres contratados não eram rebeldes a meter artilharia a bordo, entendendo a sua necessidade. Em complemento com a artilharia, note-se a inclusão de outro armamento portátil, de fogo e armas brancas, que pressupõe algum temor com potenciais motins de escravos embora, como se sabe, estas armas fossem tradicionalmente usadas nos combates navais (no combate corpo a corpo durante as abordagens). Quinto, e último, porque, mais do que em quaisquer outros navios, havia um maior cuidado com os abastecimentos e os recipientes para

70. *Ibid.*, pp. 231 e seguintes.

71. M. REDIKER: *El barco de esclavos. Una historia humana*, La Habana, Imagen Contemporanea, 2014, pp. 49 e seguintes. Rediker estuda uma realidade posterior àquela que aqui se analisa, num período em que os modelos de navios eram diferentes e o trato evoluía, embora radique as origens dos navios negreiros na história da navegação portuguesa pela costa africana ainda no século XV.

esses mesmos abastecimentos, o que se justifica pela inusitada quantidade de gente embarcada nos navios. Acredito que esta questão dos abastecimentos é central na análise do fenómeno do transporte de escravos e do envolvimento dos portos nesta cronologia. Com a instalação de postos em vários pontos do Atlântico (Madeira, Canárias, Cabo Verde, São Tomé e Brasil) criavam-se as condições, senão ideais pelo menos suficientes, para garantir alimentos e a sobrevivência dos escravos transportados. No citado contrato do navio *Conceição*, de 1526, uma das razões para a elevada mortalidade dos escravos foi a fome⁷². Estes são alguns dos assuntos que destacarei a partir desta documentação; outros, de igual interesse e menos usuais nos restantes fretamentos, também merecerão menção explícita.

Em 21 de Dezembro de 1569, Simão Vaz, Henrique Dias, Domingos Fernandes e Vicente Rodrigues, fretaram a nau *Santiago* a Manuel Gonçalves Falção, mestre e senhorio em parte da dita nau. O contrato associava homens de negócios cristãos-novos de grande poderio económico da cidade, com um cristão-velho da elite local, Vicente Rodrigues, cavaleiro-fidalgo, da casa da Infanta D. Maria, verdadeira princesa do renascimento⁷³. Associava também portos, uma vez que o mestre do navio era de Viana, de resto porto onde a nau estava ancorada no momento da assinatura do contrato⁷⁴, e partiria para a Ilha da Madeira onde estaria entre doze e quinze dias para carregar por conta dos afretadores 15 toneladas de vinhos. Daí seguiria até São Tomé onde o mestre poderia utilizar parte dos vinhos para negociar nessa terra; no entanto, o principal objectivo – e principal objectivo da viagem – era carregar aí entre 80 e 100 escravos, num prazo de trinta e cinco dias. O mestre obrigava-se a fornecer as vasilhas para a água, fogareiro, lenha e sal, e a acomodar os escravos debaixo da coberta, providenciando-lhes condições de conforto. Os afretadores dariam a caldeira onde se lhes faria a comida. Uma vez metidos a bordo os escravos, o navio devia rumar ao Brasil e entrega-los aos feitores dos mercadores na Bahia de Todos-os-Santos. No prazo de oitenta dias fariam chegar ao cais o açúcar e algodão que o navio deveria trazer⁷⁵ para Portugal, rumando ao Porto ou a Viana. Se a navegação no norte da Europa estivesse aberta – Anvers/Antuérpia vivia atormentada com bloqueios e saques no contexto das guerras de

72. A. BARROS: “Trato de escravos e economia atlântica. O contrato do navio *Conceição*”, pp. 31-32.

73. Alguns dados biográficos sobre esta princesa em C. ALFERES PINTO: *O Mecenato da Infanta D. Maria de Portugal (1521-1577)*, diss. mestrado, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1996.

74. Que, na primeira versão, esta, não foi aprovado, vindo a ser rectificado mais tarde.

75. 40 toneladas de açúcar e algodão (a quinta parte de algodão).

religião na Flandres⁷⁶ – o navio seria enviado para lá no prazo de dez dias⁷⁷. Para finalizar este apontamento, mostrando cuidados que se repetirão noutras viagens, como já veremos, para além de se comprometer a dar o navio “amarinhado, estanque de quilha e costado”, o mestre certificava que o navio devia ser de cobertas (a carga viria debaixo), velas, âncoras, amarras e “batel esqui-fado” (ou seja, de grandes dimensões), respondendo, portanto às exigências do transporte de escravos de e para terra⁷⁸.

Devemos assinalar a cronologia recuada deste registo, coincidindo com a época de transferência de escravos experimentados de São Tomé cruciais no desenvolvimento dos primeiros engenhos de açúcar do Brasil. Assim, também se percebe pelas quantidades de açúcar que a produção brasileira estava a começar, e ainda se sentia a necessidade de completar a carga de açúcar com a de algodão. Também se deve assinalar a escala para carregar vinhos na Madeira, que era muito importante e significava uma produção capaz de apoiar a navegação; porém, no cômputo geral dos fretamentos e das notícias de comércio no Atlântico, os vinhos das Canárias significam o mesmo, ou, porventura, até mais. A rota desta embarcação, por seu turno, cumpre os requisitos daquilo a que chamamos comércio triangular, com recurso a portos europeus na partida e na chegada. Por fim, volta a mostrar-se a importância dos fatores no conjunto do negócio, e o peso dos grandes mercadores no mesmo.

76. A prosperidade de Antuérpia viria a ser comprometida com o saque da cidade em 1576, culminando um período muito complicado de confrontos e bloqueios e embargos do seu porto, como os que foram impostos pelo duque de Alba (com mobilização de navios e tropas, e obras de engenharia notáveis – como a escavação e abertura de um canal de 10 km, bastiões em tijolo e terra batida, conforme nos mostra MARJOLEIN ‘T HART: *The Dutch Wars of Independence. Warfare and Commerce in the Netherlands, 1570-1680*, London & New York, 2014, p. 68), e que se sentiam desde pelo menos 1568. Naquela data, que se saiba, colapsaram as refinarias de açúcar, estruturas essenciais para o trato do açúcar atlântico. Ver F. TALLETT: *War and Society in Early Modern Europe, 1495-1715*, London & New York, Routledge, 1992, pp. 224-226. Os mercadores dos portos portugueses estavam permanentemente informados sobre esses problemas, gerindo as rotas de navegação, uma vez que Antuérpia era o principal destino dos seus navios ao longo do século XVI; faziam-no enviando os navios apenas durante as tréguas e períodos de acalmia, ou pura e simplesmente enviavam-nos para outros portos do norte da Europa. Ainda sobre as consequências da guerra no Brabante, com a decadência de portos e falências de casas comerciais devido à guerra, às proibições de comércio com o inimigo e aos empréstimos forçados, que os próprios mercadores portugueses temiam, prevendo que muitas vezes as cargas lhes podiam ser confiscadas, ver J. A. VAN HOUTTE: “Bruges as a trading centre in the early modern period”, em D. C. COLEMAN & P. MATHIAS (eds.): *Enterprise and history. Essays in honour of Charles Wilson*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, pp. 80-82; M. ‘T HART: *The Dutch Wars...*, pp. 6-7, 18, 156, etc.

77. ADP: *Po 1º*, 3ª série, liv. 33, f. 63-67v.

78. Mostrando várias coisas: que seria costume ancorar algo distante de terra, e que os lugares de destino ainda não possuíam estruturas de ancoragem.

Em 21 de Agosto de 1573, o mesmo Simão Vaz (associado ao conhecido negociante de Lisboa Duarte Mendes de Elvas) e Manuel Esteves fretavam a Tomé Fernandes, o seu navio *Nossa Senhora do Rosário*, ancorado em Azurara, em frente a Vila do Conde, para seguir viagem até ao final do mês. Relativamente aos escravos o destino voltava a ser a Ilha de São Tomé, mas antes o navio devia fazer escala na Ilha da Madeira, tal como no caso anterior, a carregar vinhos. Da Madeira o navio seguiria rumo à Ilha de Santiago de Cabo Verde, que se tornaria uma escala habitual, uma vez que na Ilha era possível encontrar mantimentos frescos para alimentar os escravos. Os alimentos seriam entregues em oito dias. Para os acondicionar dariam pipas de várias dimensões e uma caldeira de cobre. Em São Tomé, e no prazo de quarenta e cinco dias, os feitores ali instalados levariam ao navio 116 escravos, juntamente com outros “mantimentos e lousa chea d’augua e lenha que for necesario pera as ditas peças”. De São Tomé o navio seguiria viagem para o Brasil, para a Bahia, onde os escravos seriam entregues aos feitores que os mercadores também ali tinham. Como informação importante registre-se o facto de o frete desta viagem – isto é, da viagem aos escravos – ser pago na Bahia no prazo de vinte dias, em dinheiro de contado. Viagem a que os mercadores davam importância, fretando o navio apenas para si, impedindo o mestre de carregar escravos de outros mercadores⁷⁹ e somente admitindo além dos seus os que o mestre e os marinheiros pudessem carregar para si próprios. A partir daí começava outro fretamento: o do açúcar – a crescer, a rondar as 60 toneladas, na proporção em que o algodão diminuía – que seria levado ao navio em dois meses e pago no destino que, neste caso, seria Lisboa⁸⁰.

Se no frete anterior o porto de partida era Viana, neste era Azurara. Já se falou em Fão, em Viana e, claro, no Porto, e ainda se mencionarão os da Pederneira e Salir. Esse facto tem importância? Talvez não demasiada; contudo, mostra que para qualquer um destes portos o tráfico de escravos era familiar e tinha cada vez mais peso. Uma palavra também sobre o nome do navio: *Nossa Senhora do Rosário*. Pode ser simples coincidência – até porque não se trata de caso único de embarcação com este nome – mas talvez seja significativo. No Portugal do século XVI havia uma relação muito forte entre os escravos e a devoção a Nossa Senhora do Rosário; basta lembrar a confraria [de Nossa Senhora] do Rosário dos Pretos, ou dos Homens Pretos⁸¹ – portanto é possível

79. E explicitando-se isto quer dizer que era prática, como nos restantes fretamentos, que isso acontecesse.

80. ADP: *Po 1º*, 3ª série, liv. 47, f. 6-8.

81. Onde havia uma destas irmandades, havia também a Irmandade do Rosário dos Brancos. A existência da irmandade do Rosário dos Pretos revela a existência de comunidades relativamente extensas de escravos ou ex-escravos, a quem era possibilitada (e até estimulada) a prática do catolicismo (possivelmente, como creem os autores que as estudam, com introdução de elementos da religiosidade popular africana, num sincretismo que importa sublinhar).

que estejamos perante uma embarcação preferencialmente dedicada ao tráfico, sabendo-se que há casos posteriores em que essa relação existia, como uma que encontramos, mais de uma vez, dedicada a este negócio⁸². Quanto aos agentes envolvidos, se no fretamento anterior se falava dos feitores no Brasil, aqui já se fala, também, de feitores ou representantes devidamente mandados com procurações nas escalas⁸³. Relativamente aos mercadores, de notar, ainda, a associação de interesses entre cristãos-novos do Porto e de Lisboa. Os Vaz e os Elvas. Talvez não seja coincidência que na mesma altura se dê notícia do navio *Santa Clara*, de Lisboa, “carregado de negros” para Pernambuco, parte dos quais era de mercadores do Porto⁸⁴. Por fim, assinalar uma prática acostumada: a de os homens do navio também aproveitarem estas viagens para investirem os seus modestos capitais na compra e venda de alguns escravos, aumentando, assim, os lucros da viagem⁸⁵.

No ano seguinte, em 29 de Outubro de 1574, partiram dois navios de Massarelos, Porto, para São Tomé: os de António Gonçalves, o Bravo, e de Gaspar Gonçalves, que se destacam pelo facto de os mestres dos navios levarem a seu cargo e em representação do mercador Miguel Fernandes, o principal interessado neste negócio, letras de câmbio para a compra de “escravos da Guiné”, têxteis (entre os quais peças de sarja “da Flandres”) e estanho lavrado, que parecem ser mercadorias apreciadas neste negócio⁸⁶. Ou seja, mais dados que reforcem a ideia de pluriactividade dos mareantes, que serviam também como representantes das companhias de comércio. Creio que a referência às letras de câmbio e de crédito deve ser apreciada, comprovando o grau de sofisticação do negócio. A menção aos escravos da Guiné pressupõe que, ao contrário de casos anteriormente documentados, não se tratava aqui de transferência de mão-de-obra escrava experiente no labor dos engenhos de açúcar, mas sim que São Tomé funcionava, cada vez mais, a partir desta altura, como entreposto de escravos africanos neste esquema de comércio atlântico, tal como é usualmente referido pela historiografia que trata o tema⁸⁷.

Havia-as nos portos do Reino, do Norte ao Algarve e noutros locais de Portugal, como Garvão, Vila Viçosa, ambos no Alentejo, etc., e passaram aos lugares do ultramar, em especial ao Brasil. Os devotos rezavam obrigatoriamente, por dia, de forma total ou parcial, um rosário, isto é, cento e cinquenta Ave-Marias e quinze Pais-Nossos.

82. Ela ou outra nau com o mesmo nome. Em 1595, por exemplo: ADP: *Po 1º*, 3ª série, liv. 107, f. 192-194v.

83. Não quer dizer que já não os houvesse também em período anterior; só não são referidos – mas a prática, até no âmbito da emigração destes portos, mostra que eles existiam.

84. ADP: *Po 1º*, liv. 47, f. 186.

85. Isto sempre foi prática, e ocorreu em todas as operações de fretamento.

86. ADP: *Po 1º*, 3ª série, liv. 51, f. 35.

87. Ver variados exemplos desta função em M. DA G. A. MATEUS VENTURA: *Negreiros portugueses...*, pp. 16, 32-34, 41, 43, 49-50, 60-61, 69, 78-79, 86, 95, 117.

Em Julho de 1575, uma obrigação entre um mercador da cidade, Miguel Vaz, e senhorios do navio *São Bartolomeu* (António Gonçalves o Herdeiro, de Leça e André Eanes, do Porto), rectificava os termos de um fretamento efectuado havia cerca de um mês e refere o papel de Cabo Verde como mais um entreposto de escravos. De resto, tratava-se de uma função bem conhecida, desempenhada por este arquipélago praticamente desde a instalação dos portugueses, e continuada ao longo da Época Moderna⁸⁸. Fica, no entanto, como mais um dado que confirma a complexidade de operações com que os portos tinham de lidar. No primeiro contrato estipulava-se que o navio rumaria à Gran Canária a carregar trinta toneladas de vinhos, e daí seguia a carregar alguns escravos em Cabo Verde, dirigindo-se depois para o Brasil. Talvez porque o mercador tivesse tido informações desfavoráveis, a escala nas Canárias foi anulada, devendo o navio, que estava a carregar sal no porto da Pederneira ou de Salir do Porto, directamente para a ilha de Santiago⁸⁹. Mas talvez esta informação se destinasse a iludir o fisco e a esconder a movimentação de dinheiro e de interesses escravagistas que ultrapassavam as fronteiras do Reino (e, como tal, eram ilegais). Em documento complementar a este, uma procuração, o mesmo Miguel Vaz, que além de traficante de escravos e vendedor de açúcar do Brasil era banqueiro, entregou ao referido mestre António Gonçalves, o Herdeiro, quatro letras de câmbio de mercadores de Sevilha, que deveriam ser descontadas nas Canárias⁹⁰. Se por um lado persistem estas dúvidas, por outro temos uma certeza: a de que este trato e a vida económica destes portos eram bastante mais complexos do que aquilo que os documentos nos fazem crer; que os mercadores se representavam uns aos outros, que os escravos cumpriam circuitos que ainda estamos a descobrir, que os trâmites do processo eram bem dominados por estes agentes mas que, em larga medida, apenas nos permitem conjecturar sobre eles.

Na Pederneira ou em Salir, portos do centro-sul de Portugal, receberia, em quinze dias, mil alqueires de feijão, “mill cobios de chesynas”, seis pipas de “carne, sevo e sera”, vinte escravos⁹¹, um cavalo, duas éguas e seus mantimentos, mais cem cabras vivas “e nam podendo levar tantas levaria a mor parte das

88. Ver M. E. MADEIRA SANTOS: “As estratégicas ilhas...”, pp. 485-491; *História geral de Cabo Verde*, 3 volumes, coordenação de Luís de Albuquerque e Maria Emília Madeira Santos (1º vol.), Maria Emília Madeira Santos (vols. 2 e 3), Lisboa & Praia, Instituto de Investigação Científica Tropical & Direcção Geral do Património Cultural de Cabo Verde, 1991, 2001, 2002. Ver também, T. P. HALL: *Before Middle Passage: Translated Portuguese Manuscripts of Atlantic Slave Trading from West Africa to Iberian Territories, 1513-1526*, Farnham & Burlington, Ashgate, 2015.

89. No entanto é possível que este registo na carta de fretamento.

90. Na mesma viagem ou após? Refira-se que este mestre e senhorio de navios teve uma longa e activa carreira no mar, estendendo-se por cerca de trinta anos!

91. À conta de Miguel Vaz. Levaria mais, de outros mercadores.

ditas cabras”. Daí, o navio seguiria viagem até Pernambuco onde o mestre entregaria as mercadorias aos sócios do mercador, contra entrega de 70 mil reais, que era o valor do frete, mais uma vez demonstrando que a viagem aos escravos valia por si só e não dependia da carga de retorno, embora ela também aqui existisse⁹².

O navio *São Bartolomeu* ia acompanhado por outras embarcações, também com o mesmo destino e propósito: a compra de escravos em Cabo Verde e seu envio ao Brasil. Um desses navios era a nau *Santo António*, do Porto, cujo mestre, e senhorio em parte, era João André. Era costume, nos portos portugueses, que os navios que iam para o mesmo lugar navegassem em conserva e se organizassem sob o comando da embarcação mais poderosa. Neste caso, é possível que esta nau exercesse essa função de comando, uma vez que o mestre se compromete a receber a bordo oito peças de artilharia (o que, para um navio mercante é apreciável mesmo não se explicitando o calibre de cada uma delas) para cuja despesa os mercadores contribuiriam com um cruzado (400 reais) a mais por cada tonelada de carga⁹³. Noutros casos, e sempre neste contexto do tráfico de escravos no último quarto do século XVI, é usual dizer-se que o navio vai “com peças de artilharia e mosquetes e pólvora e pelouros” em número suficiente para tal viagem se fazer em segurança”. Voltando ao *São Bartolomeu*, e reforçando a hipótese que coloquei atrás, a escala nas Canárias estava prevista⁹⁴. Mais importante, que o navio iria a Lisboa, e no estaleiro da capital seria transformado em “navio redondo”, dando a entender aumento do pano das velas. Também se estipula a prática de navegação ao estilo da “carreira do Brasil”, expressão que a partir desta altura será usual na documentação, embora oficialmente tal *carreira* nunca tenha existido, dizendo-se que as embarcações saíam “na monção de Setembro”; finalmente citam-se usos e costumes portuários: na Madeira, se porventura lá fosse, seria carregada “com batéis à borda da nau ou como for costume”.

Infelizmente, neste caso, não sabemos quantos escravos foram transaccionados, mas sabe-se que o mestre deveria aceitar a bordo o número de escravos que os mercadores⁹⁵ “lhe quisessem dar”, sendo que podiam ocupar a totalidade da nau se assim o desejassem⁹⁶.

92. ADP: *Po 1º*, 3ª série, liv. 52, f. 122.

93. Só de açúcar, traria 120 toneladas do Brasil. O que é muito para um fretamento deste tempo.

94. Não sendo de crer que os navios que o acompanhassem não a fizessem. Mas podia acontecer.

95. Dos mais poderosos da cidade: o citado Miguel Vaz, Luís Mendes, o irmão, Francisco Mendes, e Francisco Bentalhado (da célebre família dos Bentalhado/Henriques), todos do Porto.

96. Todas as informações sobre este fretamento em ADP: *Po 1º*, 3ª série, liv. 52, f. 128v e seguintes.

Em Abril de 1585 saíram do Porto quatro navios contratados para transportar escravos ao Brasil. Bastaria esta simples notícia para a termos como um marco fundamental na história da navegação destes portos, uma vez que reunia interesses de vários lugares. Mas sabemos mais algumas coisas sobre este evento. Os navios eram os seguintes: naus *Nossa Senhora da Batalha*, *Nossa Senhora do Rosário* e de Aleixo Jorge, e o navio *Espírito Santo*. A primeira, já citada, era nau arqueada em toneladas nos Contos do Reino, isto é, certificada junto do fisco da Coroa, tal como os outros três navios, mostrando um cuidado sabemos ter sido regra na participação dos mercadores no tráfico neste período. Havia articulação entre os mercadores e as embarcações, prevendo-se que os escravos seriam carregados em cada um deles até caberem e, em seguida, enchendo-se outro até se carregarem todos os escravos previstos, cuja cifra não conhecemos, embora um dos agentes embarcados devesse carregar, só à sua conta, 30 escravos⁹⁷. A nau *Nossa Senhora da Batalha* fazia a sua viagem inaugural e levava a bordo os feitores de vários mercadores de portos do Norte de Portugal, e de alguns interessados, moradores noutros lugares do Reino. Levava dinheiro, fazendas e vinhos de Monção (carregados em Viana⁹⁸) da companhia de Miguel de Leão, Gaspar Cardoso e Gaspar Colaço para “resguatar todas as peças d’escravaria que dellas poder aver e se poderem fazer e negociar”, peças que seriam “boa gente, rija e bem desposta”, a melhor da terra, as quais Gaspar Colaço “marcara no peito ou hum braso da marca que leva da dita companhia”, antes de elas serem embarcadas⁹⁹. Com ela, como disse, iam mais dois navios. Levavam rumos e objectivos idênticos: paragens em Cabo Verde, São Tomé e Angola. Aqui carregariam os escravos partindo depois para o Brasil, para Pernambuco. A expedição demorou quatro meses a ser preparada.

Este negócio, bastante complexo, acompanhado de inúmeras alusões a procurações e embarques de gente para África e para o Brasil (também para as Índias), traduz um interesse acrescido dos mercadores por ele, bem como o dinamismo dos portos, capazes de responder à procura crescente de navios para o concretizar. Coincide com o ‘entusiasmo’ com que os meios mercantis portugueses acolheram a União das Coroas de Portugal e de Castela (desde 1580) e com o fortalecimento dos interesses económicos no Atlântico, designadamente a montagem de engenhos de açúcar no Brasil, tema também amplamente documentado. O açúcar, os escravos e as transacções com as Índias de Castela tornaram-se os elementos-chave do movimento portuário entretanto

97. Gaspar Colaço. Trinta “peças” em seu nome, mas todas as restantes em nome da companhia de Gaspar Cardoso e Miguel de Leão, na qual ele também participava.

98. A. BARROS: *Porto...*, p. 344.

99. ADP: *Po. 1º*, 3ª série, liv. 74, f. 152v-154v.

sentido e da fortuna destes homens de negócios, visível na forma como eles se ligaram aos destinos da Monarquia Hispânica.

No final do século XVI este interesse voltou a fazer-se sentir em elevada escala, se é que alguma vez diminuiu. Sempre em articulação com os interesses dos contratadores da Coroa, dos mercadores de Lisboa e das redes de alcance internacional onde todos participavam, as viagens realizadas mostram um negócio em grande escala.

Em 23 de Dezembro de 1595, celebrou-se o contrato de fretamento da nau *Nossa Senhora do Rosário*, de Azurara, que levaria cargas do Porto e vinhos da Ilha da Madeira para levar ao Brasil e daí seguir até Angola, onde carregaria escravos. Muitos escravos. Pelo menos 250. Assinale-se esta variante interessante, que certamente seria anterior: contra o que era hábito, o trajecto do navio, incluindo escalas, não o levaria directamente a África; antes, faria a viagem rumo ao Brasil. Ancoraria no Rio de Janeiro ou no Espírito Santo, onde estaria quarenta dias à espera dos mantimentos e utensílios destinados ao trato. Só depois seguiria viagem rumo a Angola onde os feitores entregariam ao mestre e aos mercadores que iam a bordo um mínimo de 250 peças de escravos, como foi dito. Não seria fácil encontrar tantos escravos disponíveis e, como tal, o prazo de demora em Angola poderia chegar até cinco meses. Uma vez embarcados os escravos, o mestre deveria retornar ao Brasil. Não ao porto de onde saíra mas à Bahia, onde os fretadores lhe dariam 3000 reais por cada peça de escravos que ali chegasse viva¹⁰⁰.

7. O MAIOR TRAFICANTE DE ESCRAVOS

O maior traficante de escravos do Porto no século XVI: o Balio de Leça, Luís Álvares de Távora, e a sua frota. Luís Álvares de Távora era um fidalgo membro de uma das mais poderosas famílias do Reino. Cavaleiro da Ordem de Malta, Balio do Mosteiro de Leça, desempenhou vários cargos de relevo para o Rei no território da cidade do Porto, onde tinha muita influência. Produtor de vinhos do Douro, desde a sua quinta da Vacaria, administrada pelos Jesuítas, tirou partido das potencialidades do porto e construir um conjunto de navios que lhe permitiram acumular uma enorme fortuna no tráfico de escravos. Daquilo que se retira da documentação, o Balio tinha uma frota, secretários, mestres, pilotos e mareantes ao seu serviço, e uma logística capaz de lhe garantir abastecimentos (os vinhos do Douro, por exemplo) para as viagens e materiais para equipamento das embarcações. Tinha, que se saiba, um galeão, uma nau e um patacho, todos dedicados ao tráfico de escravos e todos artilhados.

100. Nos primeiros fretamentos, aqui documentados, até à década de 1570, cada escravo custava 1000 reais; em 1580, 1500 reais.

Nesta nota demasiado breve sobre este personagem deve dizer-se que o poder que detinha era fruto das redes de influência, política e económica e social que geria, que, entre outras coisas, lhe franqueava o acesso a armamento; de resto, era um dos fornecedores de armas e navios à Monarquia Hispânica. Em diversas ocasiões se fala do seu papel como importador de artilharia da Biscaia e integração de parte dela nos seus navios – no patacho que lhe construiu o carpinteiro Pêro Franco, em quatro meses, a estrutura do navio estava, desde o estaleiro, preparada para receber algumas peças, especificando-se que tinha portinholas para os canhões¹⁰¹.

Viria a ser um navio negreiro, e frequentemente empregado como tal¹⁰². E se estava preparado para receber artilharia, também estava organizado para acomodar escravos. Quando foi fretado, em 1598, o agora chamado patacho *S. Rafael*, nome que o armador lhe escolhera, iria traficar 290 escravos de Angola (e/ou no Congo) para o Brasil em nome do Balio de Leça (250) e da tripulação (40); a responsabilidade pelo navio e pelo negócio era do mestre, e em seu lugar do piloto, António Pires¹⁰³.

Confirmando a tendência mostrada no registo anterior, este navio, e em geral os navios deste armador, cumpriam a rota de ida até ao Brasil e só depois rumavam a Angola. Preparado no Porto, o mestre “lhe carguara nesta cidade debaixo da cuberta” todas as mercadorias necessárias para a viagem, “he has descareguara no Rio de Janeiro; he dahi careguara de farinhas da terra he levar ha Angolla”, sendo que estas farinhas serviriam para alimentar os escravos. Relativamente à viagem citada, da nau *Nossa Senhora do Rosário*, os escravos seriam entregues num prazo de três meses.

Ainda nas funções de administrador da embarcação, o mestre deveria programar a rota de forma a adquirir os escravos em Angola ou no Congo. Relativamente ao navio e sua utilização, assumia-se de tal forma esta função negreira que só complementarmente o navio traria outra carga – com intenção de o navio não vir “de vazio”, com o intuito de compensar despesas e, eventualmente, fazer algum lucro: “se houver carga para retorno, do Brasil, deverá ser feita nova carta de fretamento”¹⁰⁴.

Este exemplo parece revelar um padrão que se repetirá ao longo do tempo: o das responsabilidades dos mestres e mareantes neste trato. Arlindo Caldeira no livro de David Richardson e Filipa Ribeiro da Silva, já citado, comprova esta realidade mais tardia, mas bastante significativa: “the ship captain or master

101. ADP: *Po. 1º*, 3ª série, Mv. 106, f. 145v-148v.

102. Embora saibamos que estes navios, tal como os seus tripulantes, eram pluriactivos; no entanto, a preferência era para o transporte de escravos; basta perceber que um navio de baixa tonelagem como este (tinha 70 toneladas) era o que carregava mais escravos – ver a nota seguinte – o que pressupõe que desde a construção havia sido preparado para tal função.

103. ADP: *Po 2º*, 1ª série, liv. 11, f. 105-108.

104. *Idem*.

had sole commercial responsibilities on board the slave ship. He was in fact committed by surety to the ship owner and was to be held responsible for the outcome of the voyage, whether it was good or bad. In some cases, masters were part-owners of ships. The ship pilot's responsibilities, by contrast, were confined to navigational matters. In discharging his tasks, the captain or master was often assisted by a deputy master (*contramestre*) and a steward (*despenseiro*). As for the rest of the crew, their number depended on the ship tonnage, varying between 15 and 30 sailors. To them might be added several cabin-boys (*grumetes*), mostly of African descent and some enslaved. In 1708, the *Nossa Senhora do Cabo*, carrying 742 slaves, had nearly 50 'black and white men serving on board'¹⁰⁵.

8. CONCLUSÃO

Cinquenta anos depois do resgate do navio *Conceição*, o negócio dos escravos continuava a ser reconhecido como um dos tráficos mais lucrativos a que os portugueses se dedicavam.

Cinquenta anos depois daquele evento, evocado a abrir este texto, o tráfico tinha evoluído. Já não era um exclusivo do Rei nem dos contratadores de São Tomé, embora a Coroa continuasse a beneficiar das rendas que os novos contratadores lhe pagavam. Agora o negócio era de mercadores opulentos, experimentados no comércio atlântico e nas transacções que faziam com a Europa do Norte e com as cidades mediterrânicas, onde tinham activos representantes. Mercadores que se organizavam em redes, diversificavam os seus interesses e tanto vendiam escravos, como açúcar, como pastel das Ilhas, como têxteis da Flandres e de Itália, ferramenta de França e cereais do norte da Europa. Que tinham nos portos o seu suporte básico, que armavam navios quando lhes convinha, ou promoviam a criação de sociedades marítimas que lhes davam os meios de transporte de que necessitavam. Se na Europa estas redes eram transnacionais e estavam implantadas nos principais mercados do continente, nos impérios ibéricos tinham agentes em todos os postos ultramarinos, mobilizavam recursos financeiros imensos, foram os principais promotores das economias de engenho e, de certa forma, de escala e à medida do século XVI começaram a construir um mundo globalizado. O primeiro.

Neste texto interessaram-me menos estes mercadores e mais o papel dos portos no tráfico de escravos. Porque o tema não foi ainda devidamente explorado pela historiografia. Porque ainda estamos longe de reconhecer o alcance destes portos; dos portos ditos secundários, menos atractivos do que os

105. A. M. CALDEIRA: "Angola and the Seventeenth-Century South Atlantic Slave Trade", p. 128.

grandes empórios marítimos como Sevilha, Lisboa ou Amesterdão. Porque a documentação desses lugares costeiros é, como se viu, rica e abundante de informações que trazem uma nova perspectiva deste tema tão importante na vida do mundo moderno.

Percebemos a amplitude do tráfico, o interesse que despertou nas comunidades marítimas e os meios de que estas dispuseram para o fazer. Inventariaram-se viagens, que ocorreram com (surpreendente) regularidade, identificaram-se embarcações. Naus, patachos, galeões e navios; foram esses que os portos mobilizaram e que os mercadores fretaram. Navios que navegaram rumo a África isoladamente ou organizados em pequenas armadas, naquela que é uma novidade na história da navegação destes portos. Assim como é novidade a percepção de que algumas destas embarcações foram construídas propositadamente para o tráfico. Mas vimos também como este negócio movimentou recursos financeiros para a compra dos escravos e pagamento da logística que suportou o negócio, destacando-se a importação de têxteis, de ferramenta, de utensílios e armamento. Acompanhámos as venturas e desventuras de escravos que a vida levou a uma vida no mar ao serviço dos navios em que um dia vieram cativos. Acompanhámos, também o percurso dos feitos que embarcaram naqueles navios, que asseguraram a aquisição, transporte e entrega dos escravos, embora nunca nos ‘tenham dito’ como compravam as peças e a quem¹⁰⁶. Mas vimo-los nas escalas africanas a escolher os escravos “mais rijos e são da terra”, e a marcá-los com ferro em brasa na pele e na existência. Para sempre.

106. Mas temos algumas ideias sobre isso, tal como mostrei no estudo citado: A. BARROS: “Trato de escravos e economia atlântica. O contrato do navio Conceição”. Estudos recentes tratam o assunto para os séculos XVI e XVII: D. WHEAT: “The First Great Waves: African Provenance Zones for the Transatlantic Slave Trade to Cartagena de Indias”, *Journal of African History* 52 (2011), pp. 1-22; L. NEWSON & S. MINCHIN: *From Capture to Sale: The Portuguese Slave Trade to Spanish South America in the Early Seventeenth Century*, Leiden, Brill, 2007.