

O PORTO E O TRATO DE ESCRAVOS NO SÉCULO XVI

Amândio Jorge Morais Barros*

1. Conhecedor profundo do comércio de escravos e do trabalho forçado nos finais da Idade Média e princípios da Época Moderna, Alfonso Franco Silva alerta para a complexidade desses temas e para a necessidade de se estabelecer uma metodologia de análise bem definida, indispensável para eles poderem ser tratados com rigor¹. O que significa que uma abordagem como a que neste artigo me proponho efectuar, breve, sintética e meramente informativa, dificilmente poderia satisfazer os critérios exigidos. Assim, com objectivos mais modestos e realistas, procurarei dar relevo ao processo de integração do Porto nas dinâmicas do negócio escravagista, às diferentes facetas que este tomou e, complementarmente, recuar a cronologia da sua ligação a este fenómeno marcante da história do Antigo Regime.

Em simultâneo, pretende-se revelar documentação e, com exemplos contextualizados, mostrar as potencialidades da mesma e o seu contributo para o esclarecimento desta matéria. Tudo isto a partir de uma cidade portuária normalmente ignorada por correntes historiográficas voltadas primordialmente para análises macro, sem dúvida imprescindíveis mas que, pela sua natureza, tendem a secundarizar aspectos que, embora particularizados, são essenciais à compreensão de alguns dos grandes movimentos históricos.

* Instituto de História Moderna da Universidade do Porto; amandiobarros@hotmail.com

¹ FANCO SILVA, Alfonso - *La esclavitud en Andalucía al término de la Edad Media*. "Cuadernos de Investigación Medieval. Guía crítica de temas históricos" vol. II, n.º 3 (Janeiro-Junho). Madrid: Universidade Complutense, 1985.

A documentação em causa foi recolhida em arquivos do Porto. Destaco os *registos notariais* (de 1548 a 1600), a contabilidade da *redízima* do Cabido (desde 1573 mas muito fragmentária até finais do século XVI), os livros da Contadoria da Comarca do Porto (que compilam documentação dispersa sobre assuntos alfandegários dos séculos XV e XVI e onde o tema é tratado ao nível da legislação régia sobre matéria fiscal), algumas *Sentenças* do Cabido e alguns, poucos, diplomas de cartórios monásticos, todos estes guardados no Arquivo Distrital do Porto, bem como diversos dados esparsos das colecções municipais conservadas no Arquivo Histórico da Câmara Municipal. Apesar desta aparente variedade de fontes deve dizer-se que a documentação é escassa. A maior parte dos livros desapareceu ou encontra-se em muito mau estado e não há qualquer acervo que dedique um espaço exclusivo ao tema da compra e venda de escravos². Dessa maneira, não é possível acumular conhecimentos consistentes sobre importantes e variadas temáticas, tais como: meios materiais e humanos da cidade envolvidos no tráfico, barcos negreiros, sua tonelagem, compra e entrega de apetrechos, mantimentos, recursos financeiros, instrumentos de troca, perfil dos armadores, agentes, identificação dos mestres dos navios (modo e tempo de dedicação ao trato), evolução dos mercados de abastecimento e de recepção, preços dos escravos, etc. Apenas podemos esboçar algumas indicações e tentar perceber algumas dinâmicas dominantes.

Mais do que tratar em profundidade facetas específicas do tema, que não domino e são matéria própria de especialistas, procura-se enveredar por uma outra proposta metodológica de grande acuidade avançada pelo mesmo Alfonso Franco e que, de certa forma, já aqui foi invocada: "se estudarmos a escravatura numa cidade é necessário saber o lugar que esta desempenha no tráfico escravagista, se somente importa peças ou exerce também uma função reexportadora em direcção aos

² Por vezes é necessário percorrer dezenas de documentos para encontrar, por exemplo, uma procuração sobre a cobrança de dinheiro devido pela venda de um escravo ou um testamento em que algumas peças são objecto de atenção. Não há, em Portugal, nada que se pareça com o tipo de fontes utilizado por Enriqueta Vila Vilar, para o trato com as Índias, ou Roser Salicrú para a Catalunha medieval, obras que citarei neste estudo.

mais diversos lugares [...], em direcção a outros estados ou continentes”. Como as Américas. Acrescente-se, também, o seu papel redistribuidor de escravos para a *hinterland* ou para outras províncias do reino. Assim, impõe-se avaliar cuidadosamente as “dimensões reais e o alcance do tráfico de exportação”³. É de história económica que aqui se trata e, nesse âmbito, ao mesmo tempo, de história portuária. Numa dupla óptica:

1. O trabalho forçado na cidade do Porto numa perspectiva contextualizada, e comparando-o com aquilo que sucedia noutros centros urbanos nacionais. Este é um capítulo decisivo mas praticamente desconhecido ou secundarizado pela historiografia portuguesa.

2. O negócio em torno do fornecimento de escravos a zonas carenciadas de mão-de-obra. A par dos escravos que vinham para ficar nas casas dos senhores do burgo, nas oficinas, ou nos mosteiros, conventos e hospícios, há casos – já aqui recordados – de reexportação de peças. Também neste âmbito, há ainda muito por revelar.

Para o conhecimento global destas temáticas a melhor via consiste no estudo da documentação notarial. Apesar das limitações (desorganização informação invariavelmente incompleta sobre o escravo, falta de rigor na quantificação, confusão na identificação do cativo e insuficiência informativa quanto à sua situação social), “as fontes documentais prioritárias para a elaboração de qualquer estudo sobre a escravatura [...] devem ser, preferencialmente [...] as minutas notariais. Na consulta dos livros de notas é necessário ler todos os documentos [...] pois em qualquer operação mercantil os escravos estão frequentemente presentes”. Testamentos, compra e venda de bens (escravos incluídos), inventários, cartas de quitação, embargos, hipotecas e dotes, entre outros, incluem, vezes sem conta, informes relacionados com a escravatura e o cativo. Consequentemente, é também no notário que se lavram cartas de alforria, pregões e denúncias de fugas, poderes de busca, captura, castigo e venda de escravos⁴. Este enunciado não deixa

³ FRANCO SILVA, Alfonso – o. c., p. 17. Do Porto saíam escravos para as regiões circundantes e vale do Douro. Ignora-se em que quantidades, as actividades em que eram aplicados e o seu papel no desenvolvimento económico da região.

⁴ Sobre as vantagens e desvantagens desta documentação – bem como uma revisão sobre as fontes a utilizar neste tipo de estudos, ver FRANCO SILVA, Alfonso – o. c., p.

margem para dúvidas acerca da importância de tais diplomas. Tanto para aferirmos todos os mecanismos do trato como para percebermos a amplitude do papel do escravo na sociedade urbana (e não só) do Antigo Regime.

Como se pode perceber trata-se de assuntos que, por si só, justificariam obras individuais de peso. Que depois deste trabalho permanecerão em aberto. Entretanto, e como nota Henriqueta Vila Vilar, não podemos menosprezar a complexidade de tais dinâmicas, que obedecem a processos vincadamente diferenciados nos espaços, ritmos e cronologias que as determinam⁵.

Por exemplo, o estudo dos meios de transporte utilizados neste sector pelos homens do Porto implicaria longas páginas de análise de barcos, sobre as preferências por determinados modelos e tonelagens conforme as conjunturas, equipamentos náuticos, tripulações, investidores e modalidades contratuais ao longo dos tempos.

Também as facetas da vivência dos escravos na sociedade urbana portuense implicariam uma desenvolvida crónica de costumes que perderia na comparação com realidades conhecidas, por exemplo, em Barcelona e Catalunha medievais, largamente documentadas e estudadas⁶, apesar da existência de uma série de elementos de grande qualidade sobre a interessante e rica mundividência da mulher escrava na comunidade portuense que poderão ser objecto de uma análise comparada recorrendo aos modelos propostos por Geo Pistarino e Roser Salicrú.

Por tudo isso, estes temas apenas subsidiariamente serão abordados no presente texto.

14-17. Diga-se, a propósito do elenco acima referido que os pregões não são vulgares na documentação notarial – embora o sejam, e devessem passar no notário, na documentação municipal – enquanto as denúncias de fuga existem mas, normalmente, estão incluídas nas procurações passadas a quem vai “catar” o fugitivo.

⁵ VILA VILAR, Henriqueta – *Hispanoamerica y el comercio de esclavos: los “asientos” portugueses*. Sevilla: EEHA, 1977, p. 1-3.

⁶ É imprescindível a consulta das obras seguintes: *De L’Esclavitud a la Libertat. Esclaus I lliberts a l’edat Mitjana*. Actas do colóquio internacional, Barcelona, 27-29 de Maio de 1999. Maria Teresa Ferrer I Mallol, Josefina Mutgé I Vives (editoras). Barcelona: CSIC/Institució Milà I Fontanals, 2000 e SALICRÚ I LLUCH, Roser - *Esclaus I propietaris d’ esclaus a la Catalunya del segle XV. L’ assegurança contra fugues*. Barcelona: CSIC/Institució Milà I Fontanals, 1998.

2. É sabido que a exploração de recursos naturais, o incremento da produção agrícola e mineira, bem como a edificação de infra-estruturas agro-industriais nos vastos territórios do continente americano coincidiu com o desenvolvimento de fortes correntes de abastecimento de escravos. Na verdade, grande parte do movimento colonizador dependeu dele. E foi, em grande medida, determinado por ele.

Neste sentido devemos ter em consideração o interesse de agentes económicos de fora de Lisboa⁷. Entre eles encontram-se alguns dos maiores investidores nesses territórios e, assim, potenciais agentes dinamizadores do tráfico negreiro.

Depois de um século XV em que o grande caudal de escravos africanos se dirigiu para as ilhas atlânticas, fornecendo aos tratantes um contingente laboral que os tornará especialmente aptos a responder à demanda do mercado, a centúria seguinte revelou outros destinos mais carenciados de mão-de-obra. Não tão fáceis de explorar. Mas muito mais lucrativos.

O objectivo primeiro destes armadores é penetrar nas Índias de Castela. Aí, desde as primeiras décadas do século XVI a laboração das minas exige mais e mais mão-de-obra. Nas *origens do sistema colonial espanhol*, parafraseando o título de um livro de Esteban Mira Caballos⁸, está a importação maciça de trabalho forçado proveniente de África. A coordenar estes esforços destaque para a figura de Nicolás de Ovando que conseguiu obter os cativos africanos maioritariamente junto de armadores portugueses numa altura em que o trato era ainda livre⁹. O Atlântico principiava a fervilhar.

⁷ Recorde-se que uma boa parte dos mercadores da capital (por si ou associados a outros, portugueses e estrangeiros) estavam envolvidos fundamentalmente no trato oriental. De qualquer modo, não deixaram de se interessar fortemente por este novo direccionamento atlântico. Os maiores negociantes de escravos estão estabelecidos nesta cidade.

⁸ *Nicolás de Ovando y los orígenes del sistema colonial español 1502-1509*. Santo Domingo: Centro de Altos Estudios Humanísticos y del Idioma Español, 2000.

⁹ Fernando, o Católico, foi o primeiro rei europeu a conceder uma licença em larga escala para a introdução de escravos nas minas de ouro em Santo Domingo. Bartolomeu Marchionni, mercador italiano estabelecido em Lisboa torna-se o primeiro grande fornecedor. Criava-se um precedente. Portugal ficava atento aos lucros do tráfico. Em 1530 D. João III autoriza as levas de escravos directamente de África para as Américas, uma medida polémica e bastante discutida nos meios económicos nacionais. Sobre estes assuntos ver THOMAS, Hugh – *The slave trade*. Londres: Papermac, 1997 p. 13 e seguintes.

Nesta primeira fase recorreu-se à experiência acumulada. A que acima se descreveu. Aproveitaram-se os circuitos de navegação estabelecidos com as Ilhas e dilataram-se os contactos experimentados pelos feitores insulares, num processo que, ao longo de Quinhentos e Seiscentos, se desenvolverá a par do contrabando e do aproveitamento das lacunas da legislação alfandegária. Os esquemas organizativos das empresas também não apresentam novidades de maior. Multiplicam-se parcerias constituídas na cidade ou mistas, entre mercadores portugueses e espanhóis que fazem das Ilhas, em particular das Canárias, uma testa-de-ponte para a introdução de escravos nas Américas contornando as determinações legais e os entraves legislativos entretanto implementados por cada um dos reinos.

Malgrado a permanência dos obstáculos à emigração para as Índias, com a união das duas coroas (1580) o acesso dos portugueses aos domínios coloniais espanhóis tornou-se menos complicado. E foi imediatamente aproveitado. Esta conjuntura favorável, somada ao sistema de assentos na Casa da Contratação, teve reflexos profundos no trato e no abastecimento de gentes africanas às minas americanas¹⁰. Mercadores, armadores, sócios (capitalistas e trabalhadores), feitores, correspondentes, mestres de navios e mareantes tornaram-se participantes activos neste trato.

O Porto esteve atento a esta conjuntura. E não deixou de a aproveitar. Não faltaram ocasiões para deslocar a sua frota e as unidades navais dos portos adjacentes, os seus armadores, os seus mercadores para estes circuitos. É inquestionável o importante papel de elementos oriundos desta cidade no tráfico de escravos nos primeiros tempos da Época Moderna. As correntes de navegação organizadas a partir do burgo têm nas Ilhas um objectivo muito explorado e compensador. Em período de reorientação das estratégias comerciais da cidade, arredada, em certa medida, ainda não clarificada, do comércio oriental e em pleno processo (doloroso por vezes) de recomposição das suas elites mercantis, os arquipélagos da Madeira, Canárias, Açores, Cabo Verde, S. Tomé emergem como elementos centrais de uma estratégia de negócios,

¹⁰ VILA VILAR, Henriqueta - *o. c.*, p. 23 e seguintes.

alicerces de uma prosperidade evidente na segunda metade do século XVI. Bem documentada, a sua actuação nestes espaços atlânticos (que devemos prolongar pelas margens africana e americana) projectou também, com vigor, o transporte de escravos para as Índias com a participação activa dos ancoradouros insulares. O fenómeno nunca transparece de forma inequívoca na documentação. Apenas se adivinha. Embora seja seguro. E aquela característica persiste mesmo em grande parte do último quartel de Quinhentos, fase áurea do comércio portuense. Todavia, tal como afirmei, o empenhamento dos homens de cabedais no comércio de escravos é uma realidade. Aparece-nos, também, de forma indirecta, na documentação dos arquipélagos atlânticos. Especialmente rica é a das Canárias, como demonstram os trabalhos de Manuel Lobo Cabrera e, ultimamente, A. Guimerá Ravina¹¹. Mas surge com particular evidência, quase que se podia afirmar, *a título legal*, nos assentos portugueses, estudados há anos por Enriqueta Vila Vilar. Estes registos não deixam quaisquer dúvidas quanto ao poder económico dos portugueses e à sua intervenção vital no abastecimento através do regime de licenças. Aos homens dos assentos é indispensável associarmos os homens do Porto. Numa base regular, o mercador portuense Simão Vaz fia mercadorias de João Baptista de Rovelasca, de Manuel Vargas e de outros contratadores, ao mesmo tempo que organiza os seus próprios negócios em torno do transporte de escravos e junto de algumas das maiores casas comerciais da Península. Como a dos Ruiz Embito. Eis como o estudo mais focalizado, o de um porto, esclarece, amplia movimentos que, de outro modo, apenas parcial, ou tenuemente, visualizaríamos. Em torno de um Bartolomeo Marchionni, ou de um Manuel Caldeira, ou ainda de um João Baptista Rovelasca, como feitores, associados ou fiadores estão mercadores do Porto. Como Simão Vaz. Como os irmãos Torres, nados e criados no Porto, ou António Carneiro, poderoso mercador portuense de meados do século XVI.

¹¹ Entre outros, LOBO CABRERA, Manuel - *El comercio canario europeo bajo Felipe II*. Funchal: Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração / Vice-Consejería de Cultura y Deportes, Gobierno de Canarias, 1988. GUIMERÁ RAVINA, Agustín - *El sistema portuario - mercantil de las islas del Atlántico ibérico*, in *História das Ilhas Atlânticas*, vol. I. Madeira: Região Autónoma de Madeira, 1997, p. 205-232.

3. Também não demora muito que estes negociantes descubram que é possível diversificar os empreendimentos. De resto, esse é um dos traços que os definem. Todos quantos fornecem escravos às Índias percebem que é possível, em simultâneo, promover, através dos mesmos meios e dos mesmos canais o desenvolvimento económico do Brasil. Duarte Carneiro Rangel, cidadão, desembargador, é um dos principais armadores de escravos do Porto de meados de Quinhentos. Para além dos padrões de juros que cobra na corte, tem familiares na Índia com quem mantém relações comerciais, desloca outros parentes e comissionistas para a Flandres, possui armazéns na cidade, “com suas logeas e cobertos”, junto ao porto, que arrenda aos tratantes de sal, e interessa-se pelas viagens ao Brasil fretando navios, comprando e vendendo açúcar¹².

Começa então como que uma segunda fase do comércio de escravos com a multiplicação de contratos de armação e a transferência de uma boa parte das embarcações e dos contingentes negreiros para o nordeste brasileiro dos engenhos de açúcar. Dos seus engenhos de açúcar, montados a partir da cidade com a deslocação contratualizada de técnicos especializados e com o envio de feitores e familiares que, no outro lado do Atlântico, empreendem a sua aprendizagem no exigente mundo do comércio internacional. Em 1569, Francisco Álvares, cidadão, dono de engenho no Brasil, passa procuração a um mestre e senhorio de naus (António Pires) e a um Sebastião Afonso, calafate, para cobrarem “fazenda e merquadorias na vyla d’Ollinda capitanya de Pernambuco” e tomem posse das suas propriedades “e escrapvos e escrapvas” que o seu feitor, Gonçalo Gonçalves, com quem estava em litígio judicial, “se servia”¹³.

É nesta altura, *grosso modo* na segunda metade do século XVI (mas com um pico que se faz sentir na década de 70), que os empresários sentem, decisivamente, a pressão da procura europeia de produtos coloniais, investindo decisivamente na produção e transporte. É algo que lhes agrada. Como veremos em seguida.

4. Em 1447, três anos depois da chegada dos primeiros escravos africanos a Lagos, celebrizada pela descrição de Zurara na *Crónica dos*

¹² Entre muitos exemplos, ver ADP – PoIº, 3ª série, liv. 18, fl. 34.

¹³ ADP – PoIº, 3ª série, liv. 29, fl. 53v.

Feitos da Guiné, o hospital dos marinheiros do Espírito Santo de Mira-gaia tinha ao seu serviço uma escrava. Que se abrigava na instituição e desempenhava serviços domésticos em favor dos residentes. Des-conhece-se a sua procedência. Mas a referência a uma escrava que servia num hospital, nele estava recolhida e nele desenvolvia uma “vida social” que resultava, por vezes, em altercações e ameaças de confronto físico com os restantes asilados¹⁴ revela, entre outros aspectos, a precocidade de um fenómeno que o Porto conhecerá bastante bem durante o Antigo Regime: a presença de escravos desempenhando funções como trabalhadores domésticos em inúmeros lares. Apesar disso, trata-se de um dos capítulos menos conhecidos da história da escravatura no Porto.

A notícia relativa à escrava do hospital do Espírito Santo coincide com o momento vivido. No século XV há a registar alterações profundas. O regime escravagista viu-se impulsionado pelo avanço do capitalismo que se expressa, por exemplo, nas expedições sistemáticas organizadas em direcção à costa ocidental africana¹⁵.

Num importante colóquio internacional destinado a avaliar o im-pacte do tráfico de escravos na construção do sistema atlântico William D. Phillips, Jr., desvaloriza o papel dos cativos africanos no trabalho doméstico e artesanal¹⁶. A sua ideia fundamental é que os escravos domésticos se encontram muito mais ligados ao conceito de consumo do que ao de produção. Não se confirma no Porto de finais do século XV e do século XVI. Por estes tempos contactamos com uma cidade em que o trabalho doméstico e artesanal desempenhado por escravos tem

¹⁴ Ficamos a conhecê-la graças a uma diligência do provedor efectuada na sequência de uma briga entre os residentes.

¹⁵ GARCÍA FUENTES, Lutgardo - *La introducción de esclavos en Indias desde Sevilla en el siglo XVI*, in *Andalucía y America en el siglo XVI*. Actas de las II Jornadas de Andalucía y America (Universidad de Santa María de la Rábida, Março 1982). Sevilha: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1983, p. 249. Vitorino Magalhães Godinho, em obra já clássica, definiu com clareza os termos deste trato no qual participam os grandes do reino como o infante D. Henrique, D. Pedro, cavaleiros a eles agregados, arrendatários como Fernão Gomes, etc. Ver, por todo e em geral, os quatro volumes da obra *Os descobrimentos e a economia mundial*. Lisboa: Editorial Presença, 1982.

¹⁶ *The Old World background of slavery in the Americas, in Slavery and the rise of the Atlantic System*. Barbara L. Solow (edit.). Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 43-61.

grande expressão, a vários níveis. O que não é novidade na Península Ibérica: “em Sevilha é significativo que todos os grupos sociais da cidade possuíam escravos”¹⁷.

Importa atender a outra questão metodológica: o conceito de escravo. Precisão que se impõe pelo desenvolvimento que esta noção teve no período em estudo. O escravo pode definir-se como alguém:

- cujo cativo não é transitório como acontecia com muitos elementos medievais aprisionados na guerra ou nas *razzias* e que esperavam o pagamento de um resgate que os redimisse e os fizesse retornar às suas terras e à liberdade;
- que custou dinheiro ao seu dono, que o protege, “egoisticamente” como entende Alfonso Franco, posto que o fazia porque não estava disposto a perder a força de trabalho que ele representava;
- que não dispõe de liberdade de escolha do seu modo de vida;
- que não tem liberdade de movimentos;
- que é marcado, na face ou noutra parte do corpo, de preferência visível, a ferro quente, com o sinal do seu dono;
- que embora receba dinheiro pelo seu trabalho (no caso dos escravos urbanos “de ganho”) está impedido de reservar para si tudo aquilo que auferir;
- que pode ser vendido, trocado, escambado, oferecido a outrem a qualquer momento;
- que passa em testamento para outros donos e que, por isso, nem sempre pode contar com a liberdade aquando do desaparecimento dos seus senhores, como em regra acontecia com os escravos domésticos, que eram alforriados nos testamentos dos amos.

Com comportamentos-tipo a assinalar. Há escravas, invariavelmente referidas como procedentes da Guiné, a servir nas moradas dos seus senhores, a ter filhos nas suas casas (dos próprios donos, dos seus filhos, de outros escravos da casa ou fruto de relações mantidas fora dela) e a serem alforriadas no fim das vidas dos seus donos. Alforriadas pelos bons serviços que prestaram, por já não serem tidas como úteis, sem valor no mercado ou por terem conseguido acumular um pecúlio que lhes permitiu comprar a sua liberdade.

¹⁷ FRANCO SILVA, Alfonso – o. c., p. 19.

Da mesma forma, a documentação do Porto revela que “a vida do escravo, na intimidade do lar do dono, resultava [...] bastante aceitável e nada dura”¹⁸. Mostra-nos, igualmente, um escravo deambulante, sem sinais de grilhetas, capaz de, dentro de certos limites, ter capacidade para se movimentar e encontrar trabalho remunerado.

Há, portanto, uma certa liberdade de movimentos (por vezes aproveitada para fugas, quando as relações com os donos não eram as melhores) que invariavelmente acabam na captura e estadia nos calabouços de Barcelos, Santarém ou Lisboa, para citar alguns casos reunidos entre os muitos documentados, até que os proprietários os mandassem “catar”. Normalmente, o contrato de alforria estabelecia que continuariam a ganhar para os seus amos até ao fim da vida destes. Ter um escravo podia ser garantia de sustento para um senhor/senhora de recursos diminuídos que o punha a trabalhar nas obras, nas oficinas ou nos navios. Situações deste tipo contam-se às dezenas.

Como foi dito, servem nas casas dos grandes mercadores, nas oficinas de muitos artesãos (sapateiros, cordoeiros, calafates, mestres de navios)¹⁹ e nos mosteiros. Tal como acontece em Alicante, deve-se assinalar o facto de que “o escravo não era apenas uma mercadoria destinada ao rico”; estava ao alcance de um largo espectro da sociedade portuense²⁰. Até conhecerem a liberdade, ou morrerem no cativeiro, podem ser emprestados, doados e vendidos na cidade ou no exterior, nos mercados tradicionais da Península, isto é, nos centros mais povoados como Lisboa ou Sevilha onde há grande procura de força de trabalho.

Enquadrando situações acima descritas, vejamos alguns exemplos entre os muitos que se podem acompanhar na documentação.

¹⁸ FRANCO SILVA, Alfonso – o. c. p. 40. Ou seja, também na Andaluzia se registava um comportamento idêntico ao que se conhece no Porto. Também se confirma o que foi dito antes: os escravos “dependiam do carácter do senhor e, se fossem fiéis, podiam ter quase absoluta certeza de serem libertados aquando do falecimento do amo”.

¹⁹ Novamente o exemplo sevilhano: “quase todos os ofícios artesanais dispunham dos seus serviços”. FRANCO SILVA, Alfonso – o. c., p. 19.

²⁰ Ver HINOJOSA MONTALVO, José – “La esclavitud en Alicante a fines de la Edad Media”, in *Eslavos, nobles y corsarios en el Alicante Medieval*. Alicante: Universidade de Alicante / Fundación de Estudios Medievales Jaime II, 2000, p. 102. O estudo completo, de consulta obrigatória, entre as páginas 93-115.

- No dia 2 de Março de 1552, Maria Fernandes, viúva de Gonçalo Eanes há mais de trinta anos, alforriou Cosme, “seu escravo de toda a sujeição”, que em sua casa nascera, e cuja mãe era igualmente cativa. Fazia-o por “justos respeitos que a isso a moviam [...] e por ho bom serviço que o dicto Cosme lhe tinha feyto por que a tinha sustentada de anos a esta parte com o ganho que ganhava per seu trabalho e tudo com muita lialldade, amor e fidelidade”²¹.
- No ano anterior (em 22 de Maio de 1551) Leonor Cardoso, viúva rica da cidade deixa “ho meu negrynho per nome Joanne ao [...] mosteiro de Sam Domynguos desta cydade do Porto pera que syrva na dita casa”. E concede a liberdade a sua escrava Maria “e que nynguem lhe ponha nenhuum impedimento a sua allforrya”²².
- No dia 27 de Abril de 1565 Bernaldo de Figueiroa oferece em dote a dona Luísa Pessoa, no âmbito do contrato de casamento entre ambos combinado, “hua escrava branca nacida nesta cidade de idade de vinte e quatro anos²³ que vall muito bem trynta e cinco mill reaes é huum escrapvo branquo de idade de oyto anos que vall muito bem quinze mill reaes e outro escrapvo branquo de idade de trinta e cinco anos que vall muito bem vynte mill reaes”²⁴.
- Avancemos um pouco mais no tempo, até finais da centúria. No dia 12 de Abril de 1595, perante o tabelião, Manuel Esteves recebe por arrendamento uma terra em Vila Franca, ilha de S. Miguel, Açores, de Diogo Leite de Azevedo, ficando de lhe mandar “ho dinheiro que lhe tem dado pella dita terra e asy mais ho escravo que disse elle Manuel Estevez lhe dera Duarte Diaz morador na cidade de Ponte Delgada”²⁵.

²¹ ADP – *Po1º*, 3ª série, liv. 6, fl. 1.

²² ADP – *Fundo monástico. Convento de S. Domingos*, liv. 4310, fl. 334.

²³ Há casos cronologicamente anteriores que referem o nascimento de escravos no Porto há mais anos ainda, o que implica que o fenómeno da escravatura e trabalho forçado seja muito antigo na cidade. Por exemplo, em 1552 Gaspar Pinto, cidadão, liberta Margarida, escrava preta, nascida na cidade há 40 anos (ADP – *Po1º*, 3ª série, liv. 4, fl. 51).

²⁴ ADP – *Po1º*, 3ª série, liv. 20, fl. 44v.

²⁵ ADP – *Po1º*, 3ª série, liv. 105, fl. 81.

- Outro fenómeno já referido, e característico de uma cidade voltada para o mar, é a utilização de escravos a servir nos navios. No ano de 1565 a viagem da nau *Jesus* a Civita Vecchia terminou inesperadamente no porto de Rosas, na Catalunha, por causa do falecimento do mestre, Gonçalo Dias Ponte. Os seus sócios e herdeiros resolveram vender o navio, carga e aparelhos. Mais: a sua viúva, Maria Álvares, conferiu poderes ao procurador, Estêvão de Faria, para que este pudesse vender “dous escrapvos que a dicta Maria Alvarez e seus filhos tem na dicta nao”²⁶.
- Finalmente, em 1572, a Diogo, escravo índio de Mateus Afonso e Genebra Pires, grumete a bordo de vários navios da cidade, é prometida a liberdade. Uma promessa que pode parecer *sui generis* mas é vulgar acontecer nesta sociedade: Diogo ficaria livre pela metade quando o primeiro dono morresse, e alcançaria a liberdade plena aquando da morte do segundo²⁷.

O escravo é um bem importante. É descrito porque importa avaliá-lo. Se é jovem de mama vale menos, aos oito anos é mais caro e quando atinge a idade adulta chega ao seu valor máximo: como vimos num dos exemplos anteriores durante muito tempo o preço no mercado portuense rondou os 30, 35 mil reais. A partir de então o seu valor decresce até não ter qualquer utilidade nem produzir riqueza, tornando-se mais uma despesa para o senhor que, nesse caso, prefere libertá-lo. De qualquer maneira, é de assinalar o facto de as alforrias ocorrerem em qualquer idade.

Os grandes mercadores, cristãos-novos na sua maioria, não os dispensam nas suas casas (alguns chegam mesmo a ganhar a confiança dos donos). Tal como acontece em Sevilha, em Quinhentos, os mercadores portuenses têm ao seu serviço um grupo mais ou menos extenso de pessoal, composto por criados, escravos e libertos²⁸ a quem entregam funções variáveis, que vão desde o serviço doméstico ao trabalho no escritório. Uma das características mais vezes atribuída a estes escravos

²⁶ ADP – Po1º, 3ª série, liv. 21, fl. 162v.

²⁷ ADP – Po1º, 3ª série, liv. 42, fl. 95.

²⁸ Sobre este assunto ver FRANCO SILVA, Alfonso – *Los libertos en la sociedad sevillana*, in *Actas do Congresso Internacional*, p. 233-243 e *Los negros libertos en las sociedades andaluzas entre los siglos XV al XVI*, in *De l'esclavitud a la llibertat...* citado, p. 573-592.

urbanos, e também mais valorizada, é a sua literacia: a sua capacidade de saber ler e escrever²⁹, o seu grau de cultura, crescentemente importante no seio de sociedades mercantis.

Em estudo recente, e confirmando a importância que devemos atribuir ao trabalho escravo doméstico entre finais da Idade Média e primeiros séculos da Época Moderna em Portugal, nomeadamente nos centros costeiros, Eddy Stols afirma que se deve aos mercadores portugueses, instalados, primeiro, em Antuérpica e refugiados, depois, em Amsterdão a introdução de escravos negros como criados de casa³⁰.

5. Mas há outro nível. O do grande comércio internacional. Como se apontou. E é mesmo de um nível superior de comércio que se trata aqui. No qual apenas podem participar na forma de companhias comerciais³¹ com capacidade financeira para investir avultados capitais. E, também, com cabedal para ver enormes somas imobilizadas durante muito tempo devido ao tradicional recurso ao crédito em todas as grandes transacções de então. P. C. Emmer considera (no mesmo livro dirigido por Barbara Solow) que é aos holandeses que se deve a exploração das colónias para colocação dos frutos nos mais vigorosos circuitos internacionais³². Mais uma vez a documentação portuense fornece contributos e apresenta novidades neste campo. Graças ao trabalho escravo os engenhos do açúcar estão em franco labor em Quinhentos. Como foi afirmado atrás, na década de 70 há diversas referências a homens do Porto proprietários de engenhos em plena actividade no Brasil, escoando o produto desde portos como Salvador ou Pernambuco mas procedendo já a uma verdadeira exploração do território, tema que será objecto de um tratamento mais aprofundado noutra oportunidade³³. Graças aos mercadores do Porto, com uma

²⁹ GARCÍA FUENTES, Lutgardo - o. c., p. 265-266.

³⁰ STOLS, Eddy - *Gustos y disgustos en la confrontación y el intercambio alimenticios entre España y Flandes (siglos XVI y XVII) in España y las 17 provincias de los Países Bajos, una revisión historiográfica (XVI-XVIII)*, Ana Crespo Solana, Manuel Herrero Sánchez (coords). Tomo 2. Córdoba: Fundación Carlos de Amberes, 2002, p. 613-614.

³¹ VILA VILAR, Enriqueta - o. c., p. 23.

³² *The Dutch and the making of the second Atlantic system*, in *Slavery and the rise...* citado, p. 75-96.

³³ Tendo em conta a importância da intervenção da cidade do Porto na dinamização do Brasil nos séculos XVI e XVII e a complexidade dos interesses (de âmbito internacional) mobilizados a partir do burgo.

excelente carteira de relações em todos os mercados do grande comércio internacional, a cidade transforma-se numa das principais praças de entrada de açúcar na Europa e responsável pela redistribuição no Velho Continente, tornando o açúcar num produto de consumo de massas. Ao movimento do porto soma-se movimento. Urcas flamengas e holandesas (por vezes como pavilhão hanseático, alemão, sueco ou dinamarquês, para contornar os embargos filipinos e em conivência com os mercadores locais) esperam no Douro pelos navios do Brasil e juntam ao açúcar (em cana, mascavado ou branco) o sumagre duriense (essencial para a tinturaria e conservação) e o sal de Aveiro, produtos de grande mercado cujo comércio aqui se concentra. Eis como pululam mercadores que repartem a sua actividade no investimento açucareiro, na grande finança e na armação de escravos. Tudo está ligado. Tudo faz parte da mesma realidade. O tráfico de escravos através do Atlântico, para as Índias e para o Brasil ressalta nos livros de razão dos mercadores/capitalistas. São maioritariamente (mas não exclusivamente) cristãos-novos, encontram-se organizados em redes internacionais (redes familiares de enorme amplitude que se estendem do Báltico ao outro lado do Atlântico e ainda se movem com algum vigor no Mediterrâneo) e acumulam lucros fabulosos, num processo bem característico, e conhecido, desta primeira grande fase de desenvolvimento do capitalismo. António Carneiro, possivelmente um dos negreiros identificados por Maria da Graça Ventura, em livro essencial sobre a presença de portugueses nas rotas das Índias de Castela³⁴, é um dos mais destacados mercadores do Porto. Como outros, conjuga os negócios ligados à escravatura com a importação de têxteis e ferragens da Flandres (é também um dos maiores importadores e revendedores de produtos do Norte), e empreendimentos no Brasil³⁵. Trata-se, como foi referido, de um comportamento padronizado.

É impossível nestas páginas fazer uma análise exaustiva da proveniência, natureza e volume dos capitais em circulação. Forçosamente elevados para suportar os gastos, desde a organização da viagem aos riscos que se corriam até o navio chegar ao porto terminal do périplo.

³⁴ VENTURA, Maria da Graça A. Mateus – *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela (1541-1556)*. Lisboa: Edições Colibri, 1999.

³⁵ ADP – Po1º, 3ª série, liv. 22, fl. 42v.

Com exceção do pequeno comércio, da aquisição e venda de umas poucas de peças de escravos, feito pelos mestres e tripulantes – na forma de compensação pelo seu trabalho, embora as despesas com o negócio e seu despacho, como é lógico, corressem por sua conta – os contratadores são comerciantes e financeiros de grandes cabedais (no final do século XVI haverá já alguns que baseiam o grosso da sua riqueza quase em exclusivo neste trato) capazes de suportar essas despesas e resistir aos sucessos e reveses da fortuna. Mas cautelosos. Deitando mão a estratégias conhecidas no mundo do comércio marítimo do mundo daquele tempo, distribuindo o investimento por vários navios. Por isso, um elemento como o nosso já conhecido Simão Vaz pode aparecer a afretar seis ou sete “peças” num navio e dez ou doze noutra. E por aí adiante.

Precisamente os contratos notariais constituem os melhores elementos informativos para a concretização deste estudo – que está nos meus planos desenvolver – pois muitas informações vitais estão aí contidas. Por exemplo, sobre a composição de sociedades comerciais, o volume do seu capital social e a sua capacidade de intervenção, aspectos que nos permitem compreender mais cabalmente o esquema de participação, desenvolvimento dos negócios e verdadeiros interesses por detrás deles.

6. O trato de escravos no Porto está intimamente relacionado com a evolução das rotas de comércio internacional geridas a partir da cidade. Trata-se de outro assunto que só escassamente pode ser abordado. Na segunda metade do século XVI assiste-se a uma “explosão” da exploração do circuito brasileiro e a uma concentração de esforços em pontos-chave do trato como o porto andaluz de Sevilha, a grande frequência das viagens rumo às Ilhas e o aumento do interesse pelas Índias de Castela. Facto inevitável: em torno destes circuitos giram interesses negreiros.

Será também interessante escrutinar a documentação em busca da relação que se terá estabelecido – ou não – entre o desenvolvimento dos estaleiros navais da cidade, em particular os do Ouro mas igualmente o início da construção sistemática de embarcações nas areias da margem esquerda do Douro, em Vila Nova, e o incremento da armação desde finais daquele século.

Apesar da complexidade do assunto assinala-se, de passagem, uma evolução que se detecta ao nível das rotas negreiras e que poderá ser também acompanhada nos mapas publicados adiante.

Numa primeira fase, que poderemos estender até aos anos 80 do século XVI é praticamente regra que o navio afretado saia da cidade ou de Lisboa carregado de artigos artesanais e manufacturas de cobre adquiridos na Flandres para aquisição dos escravos, mantimentos para os alimentar, e faça escala em alguma ilha atlântica (especialmente dos arquipélagos da Madeira e Canárias) para completar a carga. Em seguida rumará até Cabo Verde, S. Tomé, “Congo” e Angola (por esta ordem em termos cronológicos) onde carregará de escravos que levará ao Brasil. Nos últimos anos da centúria, em mais de uma ocasião³⁶, porventura por opções logísticas da operação, os navios fazem a viagem directamente ao Brasil, carregam mantimentos (especialmente farinhas) no Rio de Janeiro (ou Espírito Santo), rumam a Angola a carregar escravos e daí transportam-nos em seguida para a Baía. Por exemplo, em 1595 o navio *Nossa Senhora do Rosário*, de Azurara, afretado por Manuel Dias do Porto, deveria zarpar do Porto, escalar na ilha da Madeira para meter mantimentos necessários à “armação”, seguir para o Rio ou Espírito Santo para se acabar de prover e, quando estivesse pronto, rumar a Angola onde meteria mais de 250 “peças de escravos” para entrega na Baía³⁷. Esta modificação no percurso poderá também dever-se ao incremento das quantidades de escravos embarcados e à incapacidade em abastecer os navios nas escalas tradicionais.

A propósito dos navios refira-se que eles são, em regra, de pequena tonelagem. Aliás, a frota portuense tinha esta característica: as unidades não ultrapassavam, nunca, as 200 toneladas e os valores fixavam-se, em média, entre as 70 e as 150 toneladas. De fabrico nacional, só com a aproximação ao século XVII se começa a documentar com regularidade a entrada em cena de embarcações flamengas, as urcas, mas com bandeira nacional. Os dados recolhidos por H. Vila Vilar indicam que os modelos mais comuns são as caravelas, os patachos, as urcas e os filibotes. Porém, grande parte do estudo desta investigadora, que tenho

³⁶ Indiciando, portanto, um padrão diferente.

³⁷ 200 escravos do armador e os restantes do mestre e marinheiros do navio. ADP - *PoI*°, 3ª série, liv. 107, fls. 192v-194v.

vindo a acompanhar, centra-se na fase final de Quinhentos e no século seguinte. Portanto, num contexto específico, onde esses tipos de navios eram aconselháveis dada a rivalidade nórdica, com frequentes ataques bem sucedidos contra navios pesados. Mas, na fase mais áurea do trato portuense, a navegação nacional no Atlântico ainda se realiza com algum desembaraço. E, prova do interesse neste negócio, há uma aplicação extensa de naus e galeões, bem armados e equipados, sem que isso contrarie a afirmação feita acima sobre a tonelagem³⁸.

Complicado, difícil de explicar e exemplo acabado de muitas das peripécias que envolviam o transporte atlântico de escravos é o episódio seguinte. No dia 30 de Outubro de 1590 entrou na barra do Douro “hũa caravela de que hera mestre Domingos Gomçalvez ho Marquez d’allcunha e vinha por pyloto da dita caravella João Pirez Poço ambos mestre e pyloto moradores no luguar de Matosynhos”. Vinha do mar de Inglaterra “desbaratada”, sem mantimentos e em deploráveis condições. Declararam os mareantes trazer noventa e seis escravos. E governavam um barco que não era o deles.

Esta história começara meses antes, com a partida de uma nau rumo a S. Tomé, aparelhada para o tráfico de escravos. Domingos Gonçalves seguia como mestre e João Pires como piloto. O armador era um certo João Vargas, havendo outros interessados na mercadoria. Tudo parecia correr normalmente. As “peças” foram embarcadas e a nave fez-se ao caminho. Para onde? Ao que parece para Portugal, facto que já parece algo incompreensível. E foi então que a sorte mudou. Interceptada por um corsário inglês, a nau foi capturada e levada para Bristol, aquele que viria a ser o porto negreiro mais activo das Ilhas Britânicas. Ora, aqui as coisas deixam, definitivamente, de fazer sentido. De acordo com as declarações dos homens, depois de terem chegado a Inglaterra, os assaltantes devolveram-lhes os escravos, ficaram-lhes com a nau e, em troca deram-lhes “hũa caravella que tinham tomada a Amtonio Duarte vezinho de Massarellos termo desta cidade a quouall tinham tomada carregada de pastel”.

Para além da curiosidade da troca de uma nau por um navio perfeitamente identificado (uma vítima portuense na rota das Ilhas),

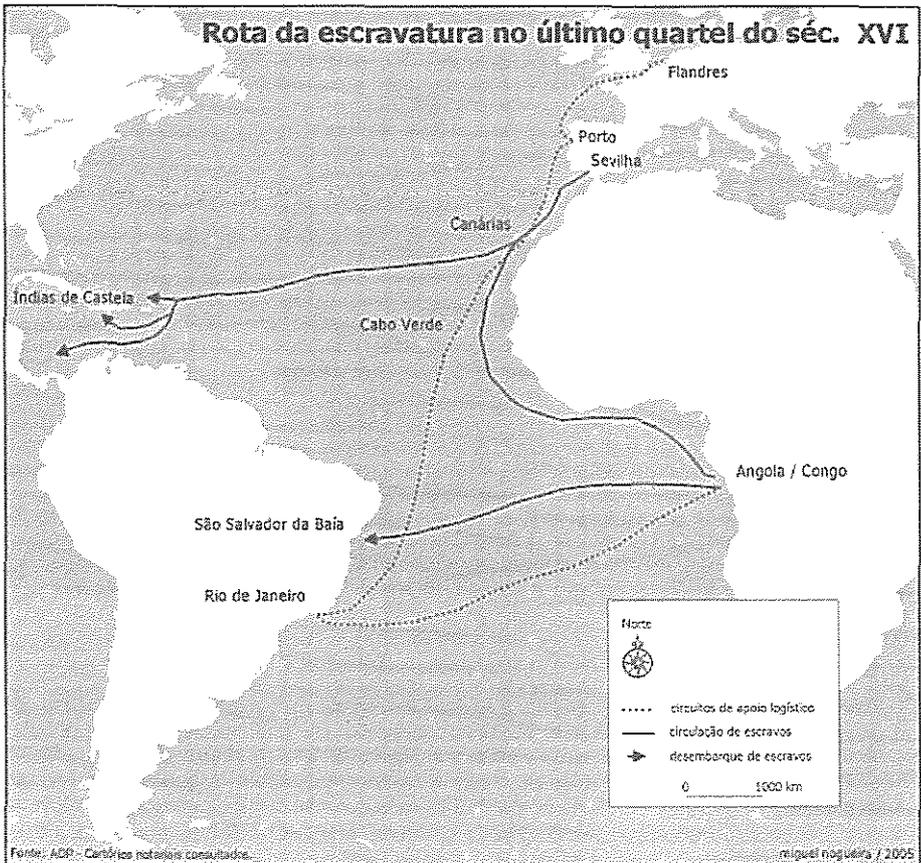
³⁸ Embora se trate de naus e galeões não ultrapassam a tonelagem indicada. Sobre os navios negreiros para as Índias ver VILA VILAR, Henriqueta – o. c., p. 134-135.

ficam algumas perguntas sem resposta. Aos ingleses só lhes interessou o navio? Porque devolveram os escravos? Receberam algum resgate por eles? Vinham mais peças do que as noventa e seis declaradas que ali terão sido vendidas? Haveria outros negócios não explicados? Teria havido mesmo assalto³⁹?



³⁹ Importa não esquecer que, nesta altura, o prior do Crato ainda se encontrava em Inglaterra com alguns partidários, podendo dar-se o caso de esta ser uma forma de o contactar. Dadas as deploráveis condições da caraveia, os escravos foram desembarcados no Porto e conduzidos por terra a Lisboa. A questão é sobre pagamento da redizima de descarga no Porto e não sobre qualquer acção de protesto e pedido de indemnização junto das autoridades de Londres. ADP - *Cabido. Sentenças*, liv. 768, fls. 266-269.

7. Repassar a documentação do Porto, escassa mas rica e à espera de um tratamento bastante mais aprofundado, é descobrir uma sociedade em que o escravo desempenhava um importante papel. Chinas, índios, cambaienses, brasis (moleques ou adultos) mas, essencialmente, pretos da Guiné, do Congo ou de Angola (vindos de S. Tomé ou de Cabo Verde) eram vistos nos mercados, nas casas grandes, nas oficinas ou nos navios. Deambulavam pelas ruas da cidade ainda no século XV, armados, autênticos homens de mão de senhores poderosos envolvidos em bandos políticos. No século XVI eram caixeiros de mercadores, calafates e marinheiros. Havia criadas de servir, em casas e instituições religiosas e assistenciais. Viviam como os locais, tinham os mesmos hábitos, envolviam-se nas mesmas rixas e zaragatas, ganhavam dinheiro



para si e para os seus senhores ou faziam-nos responder em tribunal pelos problemas que causavam dada a responsabilidade e obrigação legal que os seus donos tinham sobre eles. Pelo porto da cidade passaram também, esporadicamente, navios negreiros carregados de “peças” destinadas aos engenhos brasileiros ou às minas americanas. Alguns não prosseguiram viagem. Vários homens e mulheres, “de bom corpo”, e numerosos “moleques” desciam no cais do burgo dando origem a questões judiciais sobre pagamentos de direitos que se arrastavam pelas audiências durante anos. Nos primeiros tempos parece haver um cuidado extremo no transporte desta mercadoria humana. Mais tarde, com a vulgarização do trato (e eventualmente com o aumento da oferta) repete-se com demasiada frequência a arrepiante expressão “peças que chegarem vivas”.

Resistir à longa travessia podia ser um calvário. Como foi para os homens que acompanhámos até Bristol. Mas era o primeiro passo de um calvário que os levaria ao duro destino que lhes estava reservado. Nos velhos tempos do império romano, durante os três dias das Saturnálias escravos e senhores trocavam de lugar. Eram ocasiões festivas em que despreocupadamente se fazia o “desconcerto do mundo”, em que os escravos eram servidos pelos seus amos, mimavam os seus tiques e expunham, sem receio, os seus caprichos. Na Europa meridional do Antigo Regime, ou nos seus espaços coloniais, que conste, este costume nunca foi levado à prática. Há muito que caíra no esquecimento. Os escravos do Porto, Lisboa ou Sevilha, os das minas da Nova Espanha, dos canaviais insulares e os dos engenhos açucareiros do Brasil nunca chegaram a conhecer o efêmero consolo de que os seus antepassados do mundo romano puderam desfrutar: serem senhores uma vez por ano.

