

Políticas Régias sobre o Tráfico de Escravos: Análise da Legislação Produzida entre 1640 e 1706

– Inês Osório

Resumo

O assunto que esta contribuição se propõe explorar insere-se no campo da História da Expansão e Colonização Ultramarina Portuguesas e consiste no estudo das políticas régias levadas a cabo pelos monarcas portugueses em relação ao tráfico de escravos, no espaço Atlântico, no período compreendido entre 1640 e 1706.

Procurando apurar, com este projeto, a existência ou inexistência de específicas orientações régias sobre o tráfico de escravos no Atlântico, definiu-se como objeto de estudo a legislação produzida durante os reinados de D. João IV, D. Afonso VI e D. Pedro II acerca da temática em jogo. Com a análise da legislação selecionada procurou-se determinar os moldes da intervenção régia neste tráfico, na esperança de perceber se este ocorria através de contratos firmados com companhias ou mercadores singulares ou pelo meio da concessão de exclusivos comerciais a determinados indivíduos, ou ainda se existiria um comércio direto através de agentes da coroa. Por último, tentou-se identificar a existência de prioridades régias no que respeita a este tráfico, através das áreas que mereciam mais incidência na legislação analisada.

Palavras-chave: Tráfico português de escravos; legislação; escravatura.

Abstract

The subject that we propose to explore here is part of the Portuguese Overseas Empire History and consists in the study of the Portuguese royal policies about slave trade, that took place in the Atlantic, between 1640 and 1706.

Looking ascertain, with this project, the presence or absence of specific royal guidance on the slave trade in the Atlantic, it was defined as an object of study the legislation produced during the reigns of King John IV, King Alfonso VI and D. Pedro II on the theme at stake. By analysing the selected legislation, we sought to determine how the royal heads intervened in this traffic, hoping to understand whether it was made available by contracts with specific companies or singular merchants, or by means of granting exclusive trade, or even if there would be a direct trade made by crown agents.

Last but not the least, we tried to clarify potential royal priorities about the slave trade, by identifying which thematic areas deserved more attention in the legislation.

Keywords: Portuguese slave trade; legislation; slavery.

Lista de Siglas e Abreviaturas

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

CU – Conselho Ultramarino

LR – Legislação régia

IUS – *Ius Lusitaniae*

Introdução

Coube aos portugueses o papel pouco honroso de terem iniciado o tráfico de escravos no Atlântico (...) e durante cerca de 180 anos, entre 1444 (chegada a Portugal do primeiro grandes contingente de escravos) e 1621 (fundação da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais), praticamente detiveram o exclusivo desse comércio.¹

A escravatura é uma temática bastante recorrente no universo da História, muito discutida e trabalhada em todo o mundo, quer por escolas historiográficas que se entendem representantes daqueles que sofreram os dramas da condição servil, quer por aquelas nações que participaram ativamente no tráfico de escravos negros, ao longo de toda a época moderna.

As escolas anglo-saxónica e americana destacam-se particularmente neste campo da historiografia, sendo produtoras de inúmeros estudos sobre o comércio negreiro e a prática da escravatura no período moderno, grande parte dos quais de elevada qualidade científica. O famoso projeto *The Trans-Atlantic Slave Trade Database* é um ótimo exemplo deste empenho ambicioso em decifrar o sistema do tráfico negreiro. Dirigido por David Eltis, propõe-se, desde os anos 90, construir uma base de dados com informações muito pormenorizadas acerca das inúmeras viagens que se encontram em registos espalhados pelo mundo. É neste painel que se incluem nomes como Joseph Miller, Herbert Klein ou John Thornton, incontornáveis para quem estuda história de escravatura e do tráfico de escravos.

Também a historiografia brasileira merece ser destacada quando falamos de escravatura da era moderna. De facto, nos últimos vinte anos a produção

¹ Arlindo Caldeira, *Escravos e Traficantes no Império Português. O Comércio Nегreiro Português no Atlântico Durante os Séculos XV a XIX* (Lisboa: A Esfera dos Livros, 2013), 29.

historiográfica acerca dos escravos que chegavam ao Brasil é impressionante e louvável. É interessante ver a forma como os estudos de maior relevo, lavrados pelas mãos de João José Reis, Luís Filipe Alencastro ou Roquinaldo Ferreira, por exemplo, têm sempre em vista a compreensão da formação do Brasil e da sociedade brasileira a partir do estudo do tráfico de escravos.

Por outro lado, a historiografia portuguesa, ao contrário do que seria de esperar, visto que falamos do país impulsor de toda a dinâmica expansionista e dos circuitos escravagistas transatlânticos, está ainda a dar os primeiros passos na investigação deste tema. Há, com efeito, alguns historiadores que se focaram no estudo da escravatura no império português, mas com o objetivo recorrente de analisar os seus impactos sociais ou de reproduzir cálculos estimativos sobre este tráfico. A escassez ou mesmo o desconhecimento do paradeiro de fontes em Portugal, que permitam estudar o tráfico português de escravos, pode explicar a dificuldade da historiografia portuguesa em afirmar-se neste campo. Mas tal não significa que não haja alguns investigadores cujo trabalho mereça menção: o esforço permanente de estudiosos como Arlindo Caldeira ou Isabel Castro Henriques é, sem dúvida, de louvar.

Deste modo, fazia sentido, ao iniciar este projeto, apostar numa questão que ainda não tivesse sido explorada dentro desta temática da escravatura no período moderno. O assunto eleito foi o estudo das políticas régias levadas a cabo pelos monarcas portugueses em relação ao tráfico de escravos no espaço colonial português do Atlântico.

Como balizas temporais, foi definido o período compreendido entre meados do século XVII e início do século XVIII. Autores como Herbert Klein,² Jacob Gorender³ ou António Luís Ferronha,⁴ dizem ser este um dos períodos de maior intensidade de tráfico negreiro português, que só viria a terminar no início de oitocentos. De qualquer forma, o período de descoberta e exploração do ouro brasileiro é um marco de elevada relevância na história económica do reino de Portugal, cabendo-nos, por isso, a tarefa de perceber se o desenvolvimento da exploração mineira teve algum efeito extraordinário na política colonial dos monarcas portugueses, nos aspetos que se reportam ao tráfico negreiro. Quero com isto dizer que estudarei os reinados compreendidos entre 1640, ano da recuperação da independência portuguesa e subida

² Herbert Klein, *O Comércio Atlântico de Escravos: Quatro Séculos de Comércio Escravagista* (Lisboa: Replicação, 2002).

³ Jacob Gorender, *O Escravismo Colonial* (São Paulo: Editora Ática, 1980).

⁴ António Luís Ferronha, *O Comércio Português de Escravos* (Lisboa, 1994).

ao trono de D. João IV, e 1706, ano da morte de D. Pedro II. O reinado de D. João IV, apesar de anterior à descoberta do ouro, entende-se como um período transitório a diversos níveis. Além de ser o primeiro após a fase filipina, foi neste reinado que organismos como o Conselho Ultramarino ou da Companhia Geral do Comércio do Brasil foram criados, os quais terão nos reinados seguintes um importante papel.

Quanto às questões de investigação a que pretendo aproximar-me com este projeto, o objetivo consiste em compreender se existiu ou não uma política régia efetiva em relação ao tráfico de escravos durante os reinados dos monarcas D. João IV, D. Afonso VI e D. Pedro II. Para tal, foi que analisada toda a legislação produzida por estes soberanos no que diz respeito ao comércio negreiro, para que possa determinar os moldes da intervenção régia neste tráfico, na esperança de perceber se este seria dinamizado através de contratos com companhias ou mercadores singulares ou pelo meio da concessão de exclusivos comerciais a determinados indivíduos, ou mesmo se existiria um comércio direto feito por agentes da coroa.

A legislação poderá ainda esclarecer-me acerca das prioridades régias no que respeita a este tráfico, ou seja, quais as áreas que mereciam mais espaço na legislação. Defini cinco campos temáticos para esta análise, que consistem no transporte dos escravos, na contratação de agentes de tráfico, no escravo como súbdito da coroa, nas regras de circulação naval/comercial e na administração ultramarina ligada a este comércio.

Este artigo está dividido em duas partes. Inicia-se com uma contextualização acerca do tráfico português de escravos no período considerado, tendo por objetivo mostrar a importância do tráfico nas economias coloniais e explicar a forma como funcionava o sistema atlântico, para depois partir para a análise de toda a legislação tratada no contexto desta investigação.

1. O Tráfico de Escravos em Perspetiva Histórica

Importa, antes de mais, desenhar os traços gerais do tráfico negreiro europeu, para que se possa perceber a forma como o comércio português de escravos encaixava nesse sistema. Começando pela teoria de S.U. Abramova,⁵ chega-se ao primeiro ponto do sistema que pretendo realçar - o desenvolvimento da sua intensidade ao longo do período moderno. Segundo o historiador, em meados de seiscentos já estavam

⁵ UNESCO, *O Tráfico de Escravos Negros, Sécs. XV-XIX: Documentos de Trabalho e Relatório da Reunião de Peritos, Organizada pela UNESCO* (Lisboa: Edições 70, 1979), 21.

fundadas as principais colónias que iriam traficar massivamente escravos africanos. Fala-se aqui das colónias portuguesas, dos domínios holandeses e ingleses na costa ocidental africana. Mais tarde juntou-se a França e mesmo a Suécia e a Dinamarca.

Com a economia de plantação na América a desenvolver-se a passos largos, a necessidade de mão-de-obra cresceu exponencialmente, fazendo com que os braços europeus e índios já não fossem suficientes para garantir o bom funcionamento das plantações. Ora nesta época, a Europa não conseguia de modo algum fornecer mão-de-obra barata em número suficiente, tendo a brutal importação de escravos negros aparecido como a solução mais proveitosa e funcional.

Abramova define ainda aquelas que ele pensa serem as duas fases do tráfico negreiro: a primeira (séc. XV-XVII) consistiu no transporte de cativos de África para a Europa, sobretudo para a Península Ibérica, e na concessão dos primeiros *asientos* para o transporte, ainda tímido, de escravos para o novo mundo das Américas. Numa segunda fase (finais de seiscentos até 1808), os mercadores europeus exportavam em grande escala e de forma muito contínua peças de escravos diretamente de África para as suas colónias americanas. Nas palavras deste historiador:

nunca até então os europeus se tinham lançado na caça ao escravo numa escala tão gigantesca. Nunca esta caça tinha sido conduzida de forma tão sistemática e nunca tinha sido levada a cabo com a única intenção de arranjar escravos.⁶

Os reinos ibéricos foram pioneiros neste comércio de cativos, dominando os mares e os mercados até ao segundo quartel do século XVII. Nestes casos, o Estado exerce desde cedo um forte controlo sobre o tráfico de escravos, sobretudo depois da abertura efetiva das Américas à colonização europeia. Os aparelhos fiscais aproveitaram-se sobremaneira das receitas deste comércio, através dos impostos, subsídios ou concessões de monopólios e contratos, mas o que é certo é que o tráfico paralelo foi tão ou mais forte do que o dito legal.

O arranque foi de facto tímido, muito por culpa dos elevados custos de entrada no negócio e da falta de conhecimentos dos mercados africanos. Neste ponto, os portugueses eram indubitavelmente privilegiados, uma vez que, desde o século XV, mantinham contacto com as populações africanas e exploravam a sua costa, com o apoio estatal. Angola, São Tomé e a costa da Guiné eram os principais pontos de exportação de escravos e outras mercadorias de interesse para o recém-colonizado

⁶ UNESCO, *O Tráfico*, 22.

Brasil, cuja economia baseada na plantação da cana-de-açúcar crescia de dia para dia. Segundo Herbert Klein, no princípio do século XVII, os reinos ibéricos traficavam uma média de 3000 a 4000 escravos por ano, com destino ao Brasil e às Índias de Castela.⁷

Todavia, nada dura para sempre e o mesmo se verificou com os impérios ibéricos. O seu monopólio dos mares começou a ser ameaçado pelos holandeses, ingleses e franceses que, embora ainda não tivessem colónias estabelecidas na América, adquiriam uma presença cada vez mais forte na costa africana na primeira metade de seiscentos. Os produtos que mais levavam de África eram o ouro e marfim, estando o comércio de escravos limitado ao tráfico ilegal para as colónias portuguesas e castelhanas, neste primeiro momento.

Os holandeses foram os primeiros a desafiar o domínio ibérico. Logo em 1621, a poderosa Companhia Holandesa das Índias Ocidentais tentou destruir e apoderar-se dos recursos luso-castelhanos, atacando os seus navios. Chegaram a conseguir “raptar” cerca de 2 336 escravos com estes ataques.⁸ A pirataria rapidamente evoluiu para uma presença sistemática na costa ocidental africana, sendo que em 1624 toda a Costa do Ouro e São Jorge da Mina foi ocupada por holandeses.

Os africanos depressa se aperceberam desta feroz concorrência, negociando com qualquer país, apesar dos esforços europeus em criar um sistema monopolista de praças e feitorias fortificadas. Mesmo quando os estados tentavam criar companhias monopolistas nacionais deparavam-se com muitas dificuldades em manter o domínio sobre elas e em defendê-las quer dos ataques piratas de outras nações quer dos próprios negociantes dos seus países, como se verá mais adiante. O livre comércio de escravos era então uma realidade na maioria das nações europeias. As companhias monopolistas falharam sobretudo porque havia custos fixos demasiado elevados a serem suportados⁹ e também pela obrigação de fornecer um número fixo de escravos para uma dada região, sem que a procura e os custos fossem tidos em conta. Na centúria de setecentos, as grandes companhias monopolistas foram sendo substituídas, sobretudo nos impérios ibéricos, por organizações temporárias de mercadores, que se juntavam para financiar viagens específicas. O sistema consistia em abrir o capital por ações a investidores interessados em cada viagem que organizavam, fazendo com que cada uma dessas viagens tivesse um conjunto diferente de financiadores. Havia ainda

⁷ Klein, *Comércio*, 75.

⁸ Klein, *Comércio*, 75.

⁹ Neste ponto refiro-me aos custos com o “armazenamento” dos escravos que esperavam a partida e com a segurança (no embarque e durante a viagem).

donos e armadores de navios que vendiam partes da expedição ou mesmo o navio a investidores externos, formando uma mini-companhia que só tratava de uma viagem específica.¹⁰

Mas qual a real dinâmica deste tráfico? Para um cidadão do século XXI é difícil conceber um comércio que não seja rápido e eficaz, mas a verdade é que quando falamos de tráfico negreiro rapidez e eficácia não são adjetivos que possamos utilizar.

Em primeiro lugar há o problema da duração das viagens. Uma viagem Europa-África demorava em média três/quatro meses e incluía escala nas ilhas Canárias ou em Cabo Verde. Carregados os escravos, era preciso esperar cinco meses para que eles chegassem à América. A captura era outro assunto problemático. Mesmo nos locais conhecidos como mercados de escravos por excelência, não existia aquilo que entendemos por “negociação por grosso”, noutras palavras a existência de grandes *stocks* de escravos. O custo para manter escravos armazenados era incomportável para os comerciantes europeus e o impacto que teria no preço final era impensável. Por norma quem controlava os escravos até ao momento da venda a um capitão eram os próprios africanos. Também eram eles que geralmente os capturavam, fosse através da guerra ou pelo simples exercício do saque de homens e mulheres, que eram assim feitos cativos e depois escravizados. Os mercadores europeus optavam por esperar vários meses na costa ou por subir os rios africanos, recolhendo pequenos grupos de escravos de cada vez. Até em Luanda e Benguela, o maior centro exportador de escravos, os navios que iam para o Brasil tinham de esperar vários meses para conseguirem reunir um número considerável de cativos que justificasse a partida.¹¹

Todos estes fatores afetavam diretamente o rendimento final dos navios negreiros. A margem de lucro que adviria deste comércio é um tema de grande discussão historiográfica, havendo, contudo, uma ideia de vulgar aceitação: o tráfico de escravos devia ser muito lucrativo, como se depreende dos milhares de navios que viajavam para África com esse propósito. Houve sempre um grande número de europeus e americanos com interesse em investir neste comércio, assim como africanos, que viram no tráfico de escravos uma atividade muito vantajosa a nível financeiro.

¹⁰ Klein, *Comércio*, 78-79.

¹¹ Klein, *Comércio*, 89-91.

Contudo, uma reflexão mais aprofundada sobre o valor económico do escravo na economia colonial que as nações traficantes haviam adotado parece-me pertinente. Sobre este ponto, Maciel Morais Santos introduz uma ideia fundamental para a sua compreensão: tal como qualquer outra mercadoria, o preço dos escravos variava em função do equilíbrio do mercado, ou seja, em função da oferta de cativos e da procura dos plantadores americanos.¹² Para calcular o valor de uma mercadoria há que avaliar primeiro o tempo de trabalho empregado na sua produção, o que nos escravos correspondia à captura, alimentação e segurança. Como já foi referido, a captura e o controlo dos escravos até ao momento do embarque estavam nas mãos dos traficantes africanos, sendo este cenário mais vantajoso para os mercadores europeus, mesmo que implicasse vários meses de espera por cativos suficientes para partir. Mas se considerarmos que é a procura americana que determinava os preços e não o custo de produção em África, então a teoria do trabalho aplicado cai por terra. Define, então, três hipóteses: ou os escravos seriam vendidos pelos comerciantes africanos aos traficantes europeus abaixo do valor, sendo o lucro o diferencial entre o valor africano e o valor total do produto; ou os escravos seriam vendidos em África pelo seu valor absoluto e o lucro advinha de uma parcela adicionada a esse valor; ou ainda, seriam os escravos sempre vendidos acima do seu valor por todos os intermediários do tráfico.¹³

Jacob Gorender expõe a sua própria teoria, apresentando um conceito inovador - **o escravo como capital-dinheiro**. Para este investigador importa que se perceba, antes de mais, que o escravo representa a soma pelo qual foi comprado ou pelo qual pode ser vendido, funcionando certas vezes como meio de troca ou meio de circulação. Além disso, o escravo representa também o investimento de dada soma de dinheiro emprestado a juros, já que era comum alugarem-se negros no Brasil.¹⁴ Deste modo, Gorender explica que como o cativo não implicava trabalho, pois não possuía o mesmo custo social que qualquer outro produto implicaria, o custo de “produção” de um escravo era igual a zero. Os contingentes de escravos obtinham-se através da guerra e dos sequestros, ou seja, pelo saque, o que implicava um esforço financeiro (à partida) mínimo.

Isto era extremamente vantajoso para os traficantes europeus, para quem os custos também já eram por si só reduzidos- apenas na armação dos navios, pagamento

¹² Maciel Morais dos Santos, “O Preço dos Escravos no Tráfico Atlântico: Hipóteses de Explicação”, *Africana Studia: Revista Internacional de Estudos Africanos*, 7 (2004): 163-181.

¹³ Santos, “O Preço”, 170.

¹⁴ Jacob Gorender, *O Escravismo Colonial* (São Paulo: Editora Ática, 1980), 129-134.

às tripulações e compra dos produtos com que iam adquirir os escravos. O crédito era fundamental para o sucesso destas operações comerciais, uma vez que garantia que o processo financeiro ficava completo e salvaguardava as mercadorias, pois, nas longas viagens da travessia atlântica, as peças de escravos poderiam ser maltratadas ou sequestradas, implicando a existência de uma garantia.¹⁵ O resultado seria um preço final, à saída de África, muito baixo, pois os cativos não tinham grande valor neste continente. Neste ponto pareceu-me oportuno apresentar alguns dados com que me cruzei ao ler a documentação do Arquivo Histórico Ultramarino, embora não ambicione fazer um estudo acerca do valor monetário dos escravos. Em 1656 diz-se, por exemplo, que uma carga de negros de Angola que ia para Buenos Aires valia 235 000 reis.¹⁶ Quarenta anos mais tarde, em Cabo Verde há uma queixa de que os escravos estavam a ser vendidos a preços demasiado elevados, referindo uma venda de quarenta cativos por 40 000 reis cada um,¹⁷ que no ano seguinte valeriam 1725 reis cada.¹⁸

Apesar de comparativamente com o lucro do tráfico os gastos com o transporte não poderem ser não ser muito significativos, como defendem os dois investigadores anteriores, a meu ver a questão não é assim tão simples. Mesmo para um navio que não transporte escravos, uma viagem transatlântica apresenta riscos e custo que podem ser muito elevados, se se viajar fora de frota, isto é, sem defesa organizada e possibilidade de dividir o custo do armamento necessário. A título de exemplo, veja-se o requerimento que Nicolau Pedro fez ao rei D. Pedro II, em 1692, no qual diz que o frete de 5000 reis que lhe foi oferecido pela coroa para transportar o governador António Pereira de Barredo e Castro a São Tomé não chega para cobrir as despesas que iria ter com a defesa, homens e mantimentos ao perder a frota de regresso do Brasil, uma vez que teria de fazer um desvio à ilha africana, quando o seu objetivo era navegar diretamente para a América.¹⁹

Do outro lado do Atlântico o cenário era bem diferente, já que aqui o escravo tinha valor de mercadoria a ser fixado pela correlação entre a procura e a oferta, sendo que o lucro era geralmente muito alto.

Arlindo Caldeira, por sua vez, tem uma visão bem diferente sobre a suposta alta rentabilidade deste tráfico. Para este autor é impensável falar em taxas de lucro de

¹⁵ John Whitney Harvey, *Politics, Commerce and Colonization in Angola at the Turn of the Eighteenth Century*, [Dissertação em História Moderna e dos Descobrimentos], (FCSH-UNL, 2012), 56.

¹⁶ AHU, *Conselho Ultramarino*, S. 1, Cx. 6, Doc. 686.

¹⁷ AHU, *Conselho Ultramarino*, S. 70, Cx.4, Doc. 394.

¹⁸ AHU, *Conselho Ultramarino*, S. 24, Cx. 9, Doc. 764.

¹⁹ AHU, *Conselho Ultramarino*, S. 70, Cx. 4, doc. 367.

100% e muito menos de 300% para os séculos XVI a XVIII. A ideia que os cativos comprados em África eram meramente trocados por quinquilharias ou frascos de aguardente num comércio completamente controlado por europeus, visão que terá levado várias gerações a fazerem este raciocínio sobre a rentabilidade do tráfico, é totalmente falsa.

Na verdade, diz Arlindo Caldeira, com o fluxo crescente de compradores, os africanos aprenderam a tirar mais partido da concorrência e a exigir mais em troca pela venda dos cativos, o que lentamente foi afetando os preços desta “mercadoria”. O mercado africano estava, assim, bem organizado e os seus comerciantes atentos às leis da concorrência. O que eles queriam em troca dos escravos eram as manufaturas europeias, cujos custos ultrapassavam bem os das viagens, incluindo o navio, a tripulação, alimentação a bordo e taxas/juros. Pensa-se, por isso, que as taxas de lucro andariam pelos 5% a 10%, mas não é possível calcular esta margem para Portugal com exatidão, por escassez de dados.²⁰

Um outro fator que também influenciava muito o rendimento de um negreiro era a mortalidade a bordo dos navios de tráfico, que andava entre os 10% e os 20%. A respeito da elevada mortalidade a bordo e da sua relação com o excesso de indivíduos transportados, Joseph Miller coloca uma questão pertinente: será que os mercadores negreiros carregavam os seus navios com um número tão absurdo de escravos, fazendo aumentar o número de mortos a bordo, a tal ponto de se prejudicarem a si próprios financeiramente?²¹

Jacob Gorender defende que, embora nenhum mercador visse como algo positivo perder uma parte da sua mercadoria, o interesse financeiro sempre falou mais alto. Por exemplo, se um navio que levasse em plena segurança cem escravos, correspondendo a 0% de perdas (excluindo possíveis acidentes naturais), fosse sobrecarregado com mais cem escravos, ficando superlotado, e tal levasse a uma perda de 10%, o lucro seria bastante maior no segundo caso do que no primeiro, ainda que eticamente condenável.²² Esta situação levava à fuga ao pagamento dos direitos, como iremos ver mais à frente.

²⁰ Caldeira, *Escravos*, 155-157.

²¹ Joseph Miller, *Way of Death – Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade (1730-1830)* (Wisconsin: Wisconsin University Press, 1988), 387.

²² Gorender, *O Escravismo*, 129-134.

Por sua vez, o grupo de investigadores composto por Herbert Klein, Stanley Engerman, Robin Haines e Ralph Shlomowitz²³ apresenta uma visão bem diferente sobre o problema da mortalidade dos escravos negros, argumentando que além do tratamento a bordo e da superlotação dos navios, muitos outros factores têm de ser considerados neste problema. Referem que a viagem era apenas uma parte do movimento que se fazia desde a captura do escravo à sua integração numa plantação americana. As variações das condições naturais, políticas e económicas, juntamente com o extenso período de espera nos portos africanos pelo embarque para o Novo Mundo, tinham um enorme impacto na mortalidade a bordo, uma vez que durante a viagem podiam simplesmente agravar-se doenças ou outros problemas físicos, cuja origem está nos momentos que antecedem o transporte transatlântico em si.²⁴

Apesar do longo e contínuo debate acerca do carregamento acima da arqueação do navio versus o carregamento de acordo com a capacidade do navio, “superlotação” parece ter um impacto reduzido na mortalidade,²⁵

diz o grupo de historiadores. Também o número de dias que tomava cada viagem (à exceção daquelas que sofriam acidentes naturais ou a ataques piratas) tinha um efeito reduzido nas taxas de mortalidade, embora também tenha de ser considerado o fator da fraca alimentação fornecida aos cativos, já que o volume de alimentos carregado era muitas vezes, e de forma deliberada, insuficiente para todos os negros que se transportava. Provam-no ao apresentar uma tabela, com base nos registos do De Bois Institute Database,²⁶ com as taxas de mortalidade (TM) mensais por duração das viagens. Pode ver-se, para o período 1676-1700, como cinco viagens registadas com duração entre os 16 e os 19 dias apresentam uma TM de 93,1 ou outras dez com duração de 30 a 39 dias uma TM de 111,6, enquanto uma viagem de 70 a 79 dias já tem uma TM bem mais baixa, de 67,9.²⁷ Mostram ainda uma outra tabela com valores para as taxas de perda de escravos por país traficante, colocando os portugueses, para o intervalo temporal de 1597 a 1700, acima da média europeia de perdas, com percentagens à volta dos 26% em cerca de 66 viagens registadas.²⁸

²³ Herbert Klein *et al.*, “Transoceanic Mortality: The Slave Trade in Comparative Perspective”. *The William and Mary Quarterly Third Series*, vol. 58, 1 (2001): 93-118.

²⁴ Klein *et al.*, “Transoceanic”, 96-97.

²⁵ Klein *et al.*, “Transoceanic”, 103.

²⁶ Base de dados criada pelos investigadores do Hutchins Center for African & African American Research, da Universidade de Harvard, e que deu origem à conhecida Trans-Atlantic Slave Trade Database.

²⁷ Klein *et al.*, “Transoceanic”, 113.

²⁸ Klein *et al.*, “Transoceanic”, 114.

O cálculo de estimativas do tráfico atlântico de escravos é alvo, já desde o século XIX, de inúmeras interpretações. Cada historiador apresenta a sua metodologia e os seus resultados, na tentativa de corrigir os trabalhos anteriores. Paul Lovejoy é autor de um capítulo²⁹ em que se faz a análise de todas estas perspetivas, as quais apresento aqui de uma forma muito resumida. Edward Dunbar³⁰ e Robert Owen³¹ foram os pioneiros nesta questão, produzindo cálculos na segunda metade da centúria de oitocentos, tendo estes sido considerados durante quase um século como corretos, mas mais tarde ditos exagerados. Já no século XX, Noel Deer³² foi o primeiro historiador a preocupar-se em desfazer a conceção tradicional que se tinha sobre o número de escravos traficados no espaço atlântico, mas foi completamente ignorado pela historiografia do seu tempo. Em 1969, foi a vez de Phillip Curtin³³ efetuar um estudo de cálculo de estimativas para o número de escravos que foram comercializados, tendo sido o seu principal objetivo dar apenas um ponto de partida a outros estudos da mesma natureza, que aperfeiçoassem os dados nas décadas seguintes. O debate começou logo na década seguinte com Leslie Rout Jr.,³⁴ que sugeriu haver erros as contas de Curtin com um débito de 62%. Também Enriqueta Vila Vilar³⁵ pegou no trabalho de Curtin, em 1977, e criticou-o apenas nos dados respeitantes ao tráfico para as Índias de Castela, nos primeiros quarenta e cinco anos do século XVII, concluindo que o historiador estaria errado por 13 500 escravos. Mas o grande crítico de Curtin foi J. E. Inikori,³⁶ o qual rejeitou totalmente as estimativas deste investigador. Inikori ajustou a teoria de Curtin em geral fazendo aumentar os seus valores 4 400 000, chegando aos quinze milhões de cativos exportados de África e aos treze milhões de escravos importados pela América. Curtin nunca declarou os seus valores como sendo absolutos, dizendo que é muito improvável que o total de escravos chegados à América seja inferior aos 8 milhões e superior aos 10,5 milhões, o que admite uma margem de erro de muitas

²⁹ Paul Lovejoy, "The Volume of the Atlantic Slave Trade: A Synthesis", Patrick Manning (ed.), *Slave Trades, 1500-1800: Globalization of Forced Labour. An Expanding World: The European Impact on World History, 1450-1800*. (Aldershot: Variorum, 1996), 37-64.

³⁰ Edward Dunbar, "History of the Rise and Decline of Commercial Slavery in America, with Reference to the Future of Mexico", *The Mexican Papers I* (1861).

³¹ Robert Dale Owne, *The Wrong of Slavery: The Right of Emancipation and the Future of the African Race in the United States* (Philadelphia, 1864).

³² Noel Deer, *The History of Sugar* (Londres, 1950).

³³ Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census* (Madison, 1969).

³⁴ Leslie B. Rout Jr, *The African Experience in Spanish America: 1502 to the Present Day* (Cambridge, 1973).

³⁵ Enriqueta Vila Vilar, *Hispanoamerica y el Comercio de Esclavos: los Asientos Portugueses* (Sevilha, 1977).

³⁶ J. E. Inikori, "Measuring the Atlatic Slave Trade: An Assessment of Curtin and Ansty", *Journal of African History*, XVII, II, (1976).

centenas de milhares de cativos. O próprio Paul Lovejoy diz ter-se apoiado muito no trabalho de Curtin para calcular as suas próprias estimativas, tendo chegado a valores muito próximos. O historiador apresenta neste texto uma tabela que sintetiza todas estas teorias e, a meu ver, facilita muito a sua compreensão. Como é visível no Quadro 1, Owen, Dunbar e Inikori apresentam sem dúvida os valores mais elevados, que contrastam grandemente com a teoria de Curtin e Lovejoy.

Quadro 1. Número de Escravos Traficados Segundo Diferentes Investigadores

| Número de escravos traficados segundo diferentes investigadores | | | |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Investigador | Importações na América | Exportações em África (perdas de 10%) | Exportações em África (perdas de 20%) |
| Owen | 15 520 000 | 17 244 000 | 19 400 000 |
| Dunbar | 13 887 500 | 15 431 000 | 17 359 000 |
| Deer | 11 970 000 | 13 300 000 | 14 963 000 |
| Curtin | 9 566 100 | 10 629 000 | 11 957 000 |
| Inikori | 13 392 000 | 15 400 000 | - |
| Lovejoy | 9 778 500 | 11 642 000 | - |
| Médias | 12 207 014 | 13 759 285 | 15 572 120 |

Fonte: Paul Lovejoy, “*The Volume of the Atlantic Slave Trade: a Synthesis*”, Patrick Manning (ed.), *Slave Trades, 1500-1800: Globalization of Forced Labour. An Expanding World: The European Impact on World History, 1450-1800* (Aldershot: Variorum, 1996), 60.

Em Portugal, o pioneiro da quantificação do tráfico de escravos foi Edmundo Correia Lopes. Na sua obra *A Escravatura*, de 1944, aventura-se na produção de estimativas sobre tráfico português de escravos com uma lucidez impressionante acerca das limitações científicas que o estudo deste problema apresenta. Refiro-me à forma como questiona a veracidade dos seus próprios resultados:

Representam estes algarismos o número total de escravos saídos da colónia (Angola)? De modo nenhum. Para onde irá o total verdadeiro, levando-se em conta a exportação

clandestina? Eis o que nunca se poderá saber e até ao presente, falta mesmo toda a espécie de elementos.³⁷

No que concerne ao reino de Angola, Correia Lopes diz que é apenas capaz de fazer uma quantificação para largos períodos, assumindo uma margem de erro que resultaria de um contrabando mais ou menos intenso: o número de escravos saídos de Luanda e Benguela terá sido de 1 500 000 até ao ano de 1680 e de 897 000 cativos até 1758. Os dados revelados para o século XVIII e XIX são muito mais precisos do que os relativos à centúria de seiscentos, devido, admite o investigador, à falta de documentação para o “período bastante obscuro do século XVII”.³⁸ Para o volume de chegadas ao Brasil, tendo por base a produção do braço escravo, são apontados números redondos: 1 000 000 até 1700 e o mesmo valor até 1750.³⁹

Num trabalho muito mais recente, temos os montantes que Arlindo Caldeira publica, relativos ao número de escravos traficados pelos portugueses para o Brasil, através da plataforma The Trans-Atlantic Slave Trade Database, os quais estão próximos daquilo que Edmundo Correia Lopes indicava: entre 1601 e 1650 terão sido 469 100 escravos; entre 1651 e 1700 cerca de 542 000 escravos; e de 1701 a 1750 1 011 000 escravos.⁴⁰

2. Políticas Régias Sobre o Tráfico de Escravos

2.1. Tipologias Documentais

Tendo em conta as questões a que pretendia aproximar-me com este projeto, e que se resumem à análise das políticas régias dos monarcas D. João IV, D. Afonso VI e D. Pedro II em relação à escravatura, o universo empírico de estudo passaria incontornavelmente pela legislação produzida nestes reinados acerca desta temática. Foquei-me, em primeiro lugar, na legislação extraída das plataformas *Ius Lusitaniae*⁴¹ e *Legislação Regia*,⁴² sendo afinal o objetivo deste trabalho o de estudar políticas régias, com aplicação mais direta e imediata na produção legislativa.

³⁷ Edmundo Correia Lopes, *A Escravatura: Subsídios Para a Sua História* (Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1944), 108.

³⁸ Lopes, *A Escravatura*, 98-108.

³⁹ Lopes, *A Escravatura*, 149-150.

⁴⁰ Arlindo Caldeira, *Escravos*, 28-29.

⁴¹ <http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt/>

⁴² <http://legislacaoregia.parlamento.pt>

Apesar da riqueza de informação que a legislação contém, há um número muito significativo de documentos dos quais desconheço o contexto e as intenções de produção, pontos que veria muito provavelmente esclarecidos se os cruzasse com outro tipo de fontes, como é o caso das consultas do Conselho Ultramarino.⁴³ Este exercício não me foi possível realizar no decurso do Seminário de História Moderna, em que foi desenvolvido este projecto, o que significa que a falta de conhecimento sobre os motivos de produção de alguns dos diplomas pode ser encarado como uma fragilidade numa exaustiva prática de crítica de fontes a que o historiador não deve ser alheio.

Embora com alguns obstáculos, partiu-se para a análise da documentação selecionada, dividindo-a em duas tipologias: *legislação* e *tratados internacionais*. Começando pela legislação, foram identificados cinco tipos diferentes de diplomas, cujas definições procurei esclarecer, com recurso à obra de Mário de Almeida Costa.⁴⁴ O autor chama a atenção para um aspeto essencial, a meu ver, no que concerne à compreensão da legislação produzida no período moderno - “Salientamos, antes de tudo, que se utiliza aqui o conceito de lei num sentido muito mais amplo do que aquele que lhe corresponde no direito moderno”.⁴⁵

Numa época em que o absolutismo, ou pelo menos a centralização do poder régio, tendia a instalar-se em Portugal, o monarca era o legislador por excelência, uma vez que o princípio da separação de poderes, do qual decorre a separação de funções, não vigorava. A vontade legislativa do soberano podia exprimir-se de diversas formas, nomeadamente em *cartas de lei*, *alvarás*, *decretos*, *cartas régias*, *resoluções*, *provisões*, *portarias* e *avisos*.

Porque a natureza do diploma condicionava a extensão da sua alçada e a sua aplicação, importa identificar e definir o alcance das várias tipologias documentais utilizadas.⁴⁶

- Lei: “toda e qualquer manifestação da vontade soberana destinada a introduzir alterações na ordem jurídica estabelecida.”⁴⁷ Este trabalho recorrerá a uma lei.
- Alvará: Diploma legislativo correspondente a disposições de duração inferior a um ano, de formalidade reduzida. Era frequentemente confundido com as cartas de lei, já que ambas saíam diretamente da chancelaria régia, notando-se a

⁴³ http://actd.iict.pt/eserv/actd:CUF006/AHU_CU_ConsultasMistas_13_18.pdf

⁴⁴ Mário Costa de Almeida, *História do Direito Português* (Coimbra: Almedina, 2009).

⁴⁵ Almeida, *História*, 325.

⁴⁶ Almeida, *História*, 325-329.

⁴⁷ Almeida, *História*, 325.

presença de características típicas destas cartas, como a grande durabilidade do acto, nos diplomas em causa. Este trabalho utilizará sete alvarás.

- Decreto: Diploma legislativo dirigido geralmente a um ministro ou tribunal, com o nome dos quais se iniciava o documento, restringindo-se a introduzir determinações de casos particulares, embora, tal como nos diplomas anteriores, alargassem muitas vezes os seus preceitos. Este trabalho recorrerá a três decretos.
- Cartas régias: Eram cartas no sentido estrito do termo, dirigidos a personalidades concretas, contendo ordens específicas para elas. Utilizar-se-á uma carta régia.
- Provisões: Diplomas expedidos em nome e por determinação do rei pelos tribunais, com efeito de lei. Frequentemente resultavam de um decreto ou resolução régia e tinham como objetivo difundir o seu conteúdo. Por norma, levavam apenas as assinaturas dos Secretários de Estado, mas aquelas que eram subscritas pelo soberano confundiam-se muito com os alvarás, sendo apelidadas de “provisões reais” ou “provisões em forma de lei”. Este trabalho analisará três provisões.

Por sua vez, dispomos de apenas um tratado internacional para realizar este trabalho de investigação. Um tratado internacional consiste, muito simplesmente, num acordo entre duas ou mais nações, onde as partes determinam a cedência/proveito de uma dada coisa ou mesmo a prestação de um determinado serviço. Todavia, pelo conteúdo e intenções deste tratado, não é possível analisá-lo sem estudar previamente o assento a que ele se reporta. Por *assento* entende-se o ato de a coroa castelhana dar faculdade e licença a um dado indivíduo para introduzir escravos nas Índias.⁴⁸

Além da divisão tipológica, foram ainda estabelecidos dois outros campos de análise das fontes, a partir dos quais se moldou a abordagem da documentação. Esses campos, que nasceram das questões que foram colocadas no começo da investigação, estruturam os grandes propósitos deste trabalho. Se, por um lado se quer saber quais os moldes da intervenção régia no tráfico de escravos, por outro pretende-se perceber quais as temáticas que mereciam mais espaço na legislação portuguesa.

⁴⁸ Maria Manuel Ferraz Torrão, *Formas de Participação dos Portugueses no Comércio de Escravos com as Índias de Castela: Abastecimento e Transporte* (Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2002).

2.2. Legislação: Temáticas Estruturantes

À medida que se foi avançando na exploração das fontes recolhidas, definiram-se campos concretos de análise, os quais foram sintetizados numa grelha, de forma a poder visualizar mais claramente os resultados. Os campos que se adotaram procuram cobrir todos os aspetos possíveis de estudar dentro da área do tráfico de escravos. São eles:

2.2.1. O Transporte de Escravos – Condições, Controlo e Operadores

A questão do transporte dos escravos, diz-nos Arlindo Caldeira,⁴⁹ foi sendo alvo de fortes críticas ao longo do século XVII, sobretudo em relação ao número muito elevado de mortos que resultavam das violentas e calamitosas viagens dentro dos superlotados navios negreiros. Em Portugal, os monarcas mostraram-se atentos aos problemas que acarretavam estas viagens, quer a nível do prejuízo económico das taxas de mortalidade, quer face às questões éticas e humanas que tal tratamento levantava.

Em 1664, uma queixa feita por um grupo de carregadores em nome dos moradores do reino de Angola em relação ao aumento preocupante do número de escravos por navio que saía de Luanda chega ao Conselho Ultramarino. Denunciam ainda que não há uma vistoria séria e competente dos mantimentos disponíveis a bordo, e que o número de mortes por viagem estava a aumentar. Pedem também ao CU que os autorize a nomear um homem da sua confiança para verificar as condições dos navios negreiros antes da partida. O pedido é recusado pela instituição, mas é emitida a ordem aos provedores do reino de Angola para garantirem que nenhum navio sai de Luanda sem levar para cada cem escravos vinte e cinco pipas de água.⁵⁰ Estas queixas chegam ao rei Afonso VI, que em Setembro do mesmo ano promulga uma provisão,⁵¹ na qual manda que o governador de Angola e o Provedor da Fazenda do mesmo reino tenham especial cuidado e vigilância no despacho dos navios negreiros, de modo a que nenhum saia do porto sem levar, para 100 peças de escravos, 25 pipas de água bem acondicionada, e que nenhum saia com mais escravos do que tem capacidade. Assim, os escravos poderão viajar "à sua vontade" e o número de mortes espera-se que seja muito menor. Todavia, o diploma não especifica as regras de transporte, algo que só vai

⁴⁹ Caldeira, *Escravos*, 42.

⁵⁰ Caldeira, *Escravos*, 121-126.

⁵¹ Provisão de 23 de setembro de 1664.

ser feito com o seu irmão e sucessor, Pedro II. O monarca foi informado de que os carregadores e mestres de navios operavam com muita violência o tráfico de escravos de Angola para o Brasil, levando os negros:

tão apertados e unidos uns com os outros, que não somente lhes falta o desafogo necessário para a vida, cuja conservação é commua e natural para todos, ou sejam livres ou escravos: mas do aperto com que vêm sucede mal-tratarem-se de maneira que, morrendo muito, chegam impiamente lastimosos os que ficam vivos.⁵²

Tendo mandado consultar “pessoas de toda a satisfação, doutas, práticas e inteligentes nella”⁵³ e querendo resolver esta situação tão gravosa ao reino, uma vez que também se verificava em Cabo Verde, São Tomé e demais conquistas, D. Pedro II decide então promulgar o regimento sobre o despacho dos negros cativos de Angola de 1684, que ficou conhecido como o “regimento das arqueações”, porque a partir dele passou a dar-se importância à relação entre arqueação e carga de escravos por navio. A ideia base era a de que não se carregassem mais negros sem que antes se faça a arqueação das toneladas que cada navio pode levar, incluindo os agasalhos, água e mantimentos necessários. Para que tal seja alcançado, o diploma estipula:

- a) Quem é que faz a arqueação: todos os navios saídos de Lisboa destinados ao tráfico negreiro tinham de ser arqueados pelos ministros, oficiais e demais pessoas que fossem declaradas em decreto ao CU. No Porto, seria o superintendente da Ribeira do Douro ou o Juiz da Alfandega, na falta do primeiro, a fazer a arqueação. Estes podiam nomear 1 a 2 pessoas "que sejam zelosas e tenham sciencia e pratica desta matéria".⁵⁴ Nos restantes portos do reino seriam pessoas de cargos semelhantes aos referidos que fariam a arqueação. Os navios que fossem do Brasil ou do Maranhão para os ditos portos das conquistas seriam arqueados na Baía pelo provedor da Fazenda e procurador dela, mais o patrão-mor e mestres da Ribeira. Os navios que saíssem dos portos africanos para outro estado ou para o reino deviam ser arqueados pelos ministros e oficiais régios, mesmo que já tivessem sido arqueados no porto de origem. A nova arqueação não poderia ser superior à anterior e se fosse menor deveria ser respeitada.

⁵² Lei de 18 de março de 1684.

⁵³ Lei de 18 de março de 1684, fl. 9.

⁵⁴ Lei de 18 de março de 1684, fl. 9.

- b) As medidas exatas com que os arqueadores teriam de trabalhar, para garantir que os navios não carregavam em excesso: devia medir-se a tonelagem de todas as embarcações pelo chão, pelas cobertas e entre-portas (se houvesse), pelo convés, câmaras, camarotes e tombadilhos. Se fosse um navio de coberta, o cálculo era feito através da correspondência entre – 7 “cabeças” por cada 2 toneladas na coberta com portinholas e 5 “cabeças” por cada 2 toneladas na coberta sem portinholas. Nas partes superiores dos navios 5 “cabeças miúdas” por cada tonelada (idade e nome dos moleques deviam ser indicados). Não se podia nunca carregar mais escravos do que a capacidade do navio. A medição das toneladas fazia-se por arcos de ferro marcados, que o CU fazia chegar a todos os portos do reino e conquistas, para que ninguém pudesse alegar ignorância desta disposição.
- c) Os cuidados a ter com os cativos a durante a viagem: os navios tinham de levar mantimentos suficientes para dar de comer aos negros 3 vezes ao dia e água que chegue para dar a cada um uma canada por dia. Neste sentido, deviam arquear-se também os porões, fazendo uma estimativa dos mantimentos e água que são necessários, sabendo que de Angola a Pernambuco a viagem leva 35 dias, até à Baía leva 40 dias e até ao Rio de Janeiro 50 dias. Se alguns escravos adoecessem, deveriam ser levados para um lugar à parte no navio, onde se pudesse aplicar os remédios necessários, sendo sempre tratados com toda “a caridade e amor de próximos”. Todos os navios tinham que levar um capelão para dizer a missa pelo menos nos dias santos e para assistir aos moribundos.
- d) Os cuidados a ter com a certificação e fiscalização das arqueações: Depois de feita a arqueação o escrivão da Provedoria deveria registá-la e todas as pessoas aí nomeadas deveriam assinar. Do mesmo livro, o escrivão devia passar uma certidão a cada um dos mestres/capitães/mandadores dos ditos navios, de modo a que as pudessem mostrar nos portos para onde forem ou numa eventual segunda arqueação. Mal os navios chegassem aos portos, os provedores da Fazenda ou outras personalidades competentes deveriam visitá-los e verificar se a carga que traziam correspondia à certidão do porto de saída. Se algo não estivesse em conformidade com a lei, os mestres e capitães teriam de ser chamados á justiça. Caso houvesse incumprimentos, as provas deviam ser enviadas ao CU e os presos também.

- e) Os cuidados a ter durante o período de carregamento dos navios: nunca se podiam carregar dois navios juntamente para que nenhum levasse mais carga do que a sua lotação. Nos portos em que se fizesse o carregamento dos escravos, dever-se-ia disponibilizar os barcos necessários para fazer a dita carga, sendo o tempo estimado para a conclusão deste processo afixado no porto. Enquanto ele durasse, nenhum outro navio podia aproximar-se do navio em questão, podendo por isso seus mestres e capitães pagar 500 cruzados e até mesmo perder os seus barcos. Para evitar esta situação, o governador de Angola mandaria a sua lancha com um cabo de confiança e os soldados necessários para acompanhar o dito navio até 2 e 4 léguas de mar livre de perigo. Devia ainda criar-se em Angola e nos restantes domínios africanos uma casa de recebimento, junto à casa do Despacho, onde se recolhessem os negros que se ia despachar e de onde se despachassem logo que possível.
- f) As penas para o incumprimento: se o provedor-mor da Baía/provedores da Fazenda deixassem que se carregasse mais negros do que o permitido, por culpa, omissão ou negligência pagariam uma multa correspondente ao dobro do valor dos negros. Seriam ainda sujeitos a 6 anos de degredo na Índia. Já os patrões-mor e mestres da Ribeira perderiam os seus ofícios e seriam sujeitos a 10 anos de degredo na Índia. Os mestres, capitães e carregadores de navios pagariam 2000 cruzados de multa e o dobro do valor dos negros (metade para a Fazenda Régia e a outra para quem os denunciar), além de serem degradados na Índia por 10 anos. Os guardas que fossem cúmplices deste crime seriam degradados na Índia o resto das suas vidas. Os governadores deveriam dar sempre conta à coroa dos documentos que provassem a culpa destes homens.

Este regimento representa um enorme avanço no respeito pela integridade física dos africanos escravizados e pela humanização do tráfico, ainda que se tenha percebido que esse não era o primordial objetivo da sua redação. Se nos questionarmos sobre o sucesso da lei no campo humanitário, a resposta não é muito animadora, pois, apesar das notícias positivas que chegam ao Conselho Ultramarino em finais de 1695 – “isto se praticava hoy em todas as embarcações que dali sahia” –,⁵⁵ com certeza o diploma não terá conseguido acabar com a mortalidade a bordo dos navios negreiros e próprio rei D. Pedro II tinha consciência disso, como demonstram as 2000 missas anuais que o

⁵⁵ AHU, *Conselho Ultramarino*, S. 1, Cx. 16, Doc. 1810.

soberano mandava rezar pela alma dos escravos falecidos, o que não deixa de ser um facto bastante curioso.⁵⁶ Os efeitos da lei de 1684 não foram, portanto, muito significativos, na medida que o Estado não possuía uma máquina fiscalizadora eficiente, apesar das pesadas penas que o rei definiu para os incumpridores da sua ordem. Na sua obra conjunta, João Medina e Isabel Castro Henriques afirmam, baseados no testemunho de Elias Alexandre da Silva Correa, que:

os navios negreiros eram preparados para não respeitar as regras de 1684, o que alterava as condições do espaço, assim como o regime de vida. No plano do espaço, os responsáveis eliminavam tudo, incluindo o indispensável à vida e ao uso marítimo (...). Nestas condições a viagem é brutal, tanto para os passageiros, como sobretudo para os escravos.⁵⁷

Além disso, os armadores e mestres foram muito criativos nos subterfúgios que usaram para contornar a lei. Arlindo Caldeira enumera seis, com base em descrições de casos particulares.⁵⁸

1. Suborno dos agentes direta ou indiretamente responsáveis pela arqueação ou despacho dos navios.
2. Se a arqueação que foi feita num dado porto fosse desfavorável podia-se sempre pedir uma avaliação noutra porto, onde se sabia que a atribuição de tonelagem ia ser mais vantajosa.
3. Havia quem retirasse todo o material no momento da avaliação de dentro do navio, aumentando assim o espaço útil, e o voltasse a colocar só depois de determinada a tonelagem.
4. Enquanto o navio não abandonava o porto havia quem escondesse vários escravos dentro da embarcação, em sítios muito estranhos, como o paiol (onde se armazenava a pólvora e o armamento).
5. Alguns dos escravos que iam viajar para o Brasil não entravam para as contagens, pois eram apresentados como marinheiros.
6. Declarar escravos adultos como “crias”, o que permitia levar o triplo dos indivíduos e pagar muito menos impostos.

⁵⁶ Caldeira, *Escravos*, 126.

⁵⁷ João Medina e Isabel Castro Henriques, *A Rota dos Escravos de Angola e a Rede de Comércio Negroiro* (Lisboa: CEGIA, 1990) 177.

⁵⁸ Caldeira, *Escravos*, 124-126.

2.2.2. A Contratação – Operadores e Condições

No que respeita à questão da contratação dos operadores de tráfico negreiro, D. João IV é o único que revela preocupação em definir as condições dessa operação, em especial nos aspetos tributários.

O monarca promulga dois diplomas em que demonstra a importância do problema das fianças, termo que se entende por garantia através da qual uma pessoa assegura o cumprimento de uma obrigação assumida por um terceiro, ficando responsável por este, se a obrigação não for cumprida.⁵⁹ A fiança estabelece-se ordinariamente por contrato celebrado entre o fiador e o credor, que neste caso seria a Coroa.

Enquanto em 1641,⁶⁰ se publica um diploma em que apenas se refere a obrigatoriedade de pedir fiança a todos os contratadores, para evitar fugas aos impostos, seis anos depois D. João IV aposta em regular a forma como as fianças deviam ser dadas.⁶¹ Aproveitando o facto de ter libertado o tráfico português de escravos para as Índias de Castela, define que as fianças tinham ser dadas no reino ou em Cabo Verde (nunca em Cacheu), sendo que em Lisboa o provedor dos armazéns devia tomar as fianças de todos os mercadores que iam às Índias de Castela, da mesma forma que os provedores das Ilhas de Cabo Verde deviam fazer. Os navios só podiam ser autorizados a sair se apresentassem as suas fianças dadas

2.2.3. O Escravo – Perfil, Direitos, Castigos e Valor Económico

Embora este campo de análise seja bastante amplo, a legislação encontrada permitiu identificar dois assuntos-chave, que correspondem aos pontos castigos e valor económico.

D. Pedro II é o único monarca que legislou concretamente em relação ao escravo, não como mercadoria, mas como peças fundamentais da economia colonial brasileira. Preocupou-se em definir muito bem os limites das condenações dos escravos, partindo do caso particular de Alexandre Mira,⁶² um negro que se queixou por estar a cumprir mais dois anos de galés do que os três a que havia sido condenado,

⁵⁹ Torres, Ruy d'Abreu, "Fiança", Joel Serrão (dir.), *Dicionário de História de Portugal* (Porto: Livraria Figueirinha, 1999), IV, 7.

⁶⁰ Decreto 10 de outubro de 1641.

⁶¹ Alvará de 1 de julho de 1647.

⁶² Decreto de 26 de junho 1696.

tudo porque a sua senhora não queria pagar o valor de caução, mesmo depois de ter sido notificada para o efeito.

Promulga-se, então, um outro decreto⁶³ em que se define como regra geral que todos os negros condenados às galés deveriam ser soltos e vendidos pela Justiça caso, terminado o tempo sentenciado, os seus senhores não tivessem pago o valor da condenação. O dinheiro da venda de cada escravo deveria servir para pagar a condenação e, se sobrar, o resto seria entregue ao seu senhor. Acrescenta ainda, que todos os negros que fossem forros, ou seja, que fossem livres, seriam soltos das galés, “por não ser justo que a pobreza e desamparo faça maior pena do que haviam merecido as culpas destes réos.”⁶⁴

O objetivo desta ordem régia é, acima de tudo, a recolha das cauções que os senhores têm de pagar para que os seus escravos sejam libertados, o que constituiria uma soma considerável e da qual a coroa não podia prescindir. Se virmos o exemplo de Alexandre Mira, o valor da sua condenação é de 20 000 reis, valor que multiplicado por outras centenas de casos, dá uma soma muito avultada de dinheiro. Deve ainda ressaltar-se o cuidado com os negros pobres e desamparados, incapazes de pagar as suas condenações, quando a sua condição era de libertos quando terminasse o tempo da sua pena, mesmo que tal significasse prejuízo para a Coroa.

Ainda no campo dos castigos e penas de escravos, surge um alvará de D. Pedro,⁶⁵ com o qual o príncipe regente pretende resolver o problema da revolta de Palmares. Esta revolta de escravos negros do Brasil ocorreu na segunda metade do séc. XVII e ficou conhecida pela capacidade de resistência dos revoltosos, os quais aguentaram por mais de um século o seu quilombo. Este termo refere-se a um agrupamento de negros fugidos, tendo o de Palmares ultrapassado os 20 000 homens.⁶⁶

A recaptura destes homens era essencial para a economia colonial brasileira, tão dependente que estava da mão-de-obra escrava. Além disso, a força crescente deste quilombo apresentava-se como um perigo à autoridade portuguesa, incapaz de dominar os rebeldes. O rei ordena, então, que se insista na redução dos negros que fugiram para o Sertão, pedindo ajuda aos moradores para acabar de vez com este conflito. Chama a atenção para o facto de estes habitantes terem de estar conscientes de que poderiam ter de abrir mão dos direitos que têm sobre alguns negros, pois eles

⁶³ Decreto de 6 de agosto 1696.

⁶⁴ Decreto de 6 de agosto 1696, 388.

⁶⁵ Alvará de 10 de março de 1682.

⁶⁶ Edison Carneiro, *Guerra de los Palmares* (Panuco: Fondo de Cultura Economica, 1946), 8.

tornar-se-iam presos de guerra de outros indivíduos, e que deles se esperava uma contribuição de 12 000 reis por cada negro reduzido, já que D. Pedro considera que a Fazenda Real não devia suportar os custos desta operação. Depois, determina detalhadamente a forma como os negros seriam tratados quando reduzidos à autoridade portuguesa:

- a) Todos os negros/mulatos que eram livres antes de irem para os Palmares continuariam a sê-lo depois de reduzidos, tal como todos os que descendessem de moradores livres. Do mesmo modo, os que eram escravos continuariam a sê-lo depois de capturados, incluindo os filhos e descendentes de mulheres cativas "seguindo o parto à condição de ventre".
- b) Se houvesse algum que estivesse sendo tratado como escravo quando deveria ser livre, um juiz deveria repor a sua liberdade. Se os senhores não o permitissem, poderiam os negros pedir a um juiz que obrigasse esses senhores a darem ao cativo os dias necessários para ele se aconselhar junto de um advogado, o qual seria pago pela Fazenda Real se este não tivesse fundos próprios para o fazer.
- c) Pelo contrário, se estivesse livre um negro que fosse de facto escravo podia o seu senhor reclamá-lo num prazo de 5 anos, contados a partir do dia em que foi reduzido. Terminado o prazo considerava-se o caso prescrito, pois não é "conveniente a governo político do dito meu estado do Brasil que por mais tempo esteja incerta a liberdade nos que possuem".⁶⁷
- d) Aqueles que tivessem sido réus em algum crime antes da fuga, se se entregassem livremente e não houvesse provas da sua culpa seriam perdoados. Se fossem submetidos pela força seriam castigados pelo seu crime, agravado pela fuga.
- e) Tanto os livres como os escravos não poderiam ficar no Brasil, incluindo os seus filhos maiores de 7 anos, sujeitos a imitar os seus pais. Os livres seriam notificados do tempo que teriam para deixar o Brasil, sendo que o seu incumprimento poderia levar às penas de açoites e galés. Os senhores de escravos tinham a responsabilidade de os levar para fora, no período que a coroa determinasse, podendo ficar sem eles se não cumprissem a ordem.

⁶⁷ Alvará de 10 de março de 1682, 1046.

- f) Todos os negros/mulatos, mulheres e filhos que se submetessem livremente poderiam gozar de todas e quaisquer promessas que as autoridades locais lhes fizessem em nome do príncipe, para incentivar os outros a fazerem o mesmo. Mas, aqueles que, depois de perdoados, cometessem um crime de traição perderiam estes "privilégios" e ficariam "reos de maior culpa pela que lhes recresceu". Seriam sujeitos ao castigo que merecessem e, mesmo que não houvesse provas para a condenação maior, se se provasse que não foram fiéis de algum modo deveriam ser expulsos do Brasil, devido ao perigo de reincidência.
- g) Antes de se averiguar a culpa ou inocência dos negros, eles deveriam ficar "em depósito judicial", onde lhes seria dado de comer, de modo a não serem castigados injustamente ou a evitar fugas. Se algum negro fugisse seria condenado às galés até se concluir a dita averiguação, pois fugir é sempre indício de culpa.
- h) Era nomeado responsável por esta averiguação o Dr. Francisco da Silveira Souto-Maior, desembargador da Bahia, ou, na sua falta, o Dr. António Rodrigues Banha, ao qual se atribui o salário de 2500 reis por dia. O dito desembargador teria de tirar devassa do crime de traição que os negros iriam tentar fazer, depois de reduzidos e de já estarem na povoação que lhes fosse atribuída. Pronunciada a devassa, a Junta (Desembargador e Governador e Ouvidor Geral) separaria os réus que estivessem em pena ordinária (a quem enviava em segurança para a Bahia) dos restantes. De seguida, seriam os réus formalmente sentenciados e executados na Bahia, sendo os dois cabecilhas decapitados e as suas cabeças espetadas em postes públicos altos, para que todos vissem, e aí permaneceriam até apodrecerem.

D. Pedro mostra-se implacável neste seu diploma, apresentando para todas as situações uma solução rigorosa e muito pragmática. Ressalta aqui a forte necessidade de controlar a mão-de-obra por excelência das plantações brasileiras, sem a qual não haveria açúcar para exportar para a Europa.

O grau da violência aplicada aos traidores é também impressionante para os nossos dias, mas pode ser interpretado como um sinal de força do governo que o príncipe aqui representa, um governo intolerante e intransigente nos aspetos da ordem pública e de justiça.

O valor económico do escravo é outro assunto tocado pela legislação, de uma forma bastante explícita. O rei D. Pedro II, mais uma vez, foi o único que declarou claramente a importância do trabalho escravo para a Fazenda régia, na medida que sem eles não haveria meio de produzir açúcar suficiente para se vender à Europa e se retirar daí um considerável volume de impostos.

Promulgaram-se três provisões referentes às capitanias da Baía,⁶⁸ Rio de Janeiro⁶⁹ e Pernambuco,⁷⁰ nas quais se faz referência a provisões anteriores⁷¹ que definiam, para um período de 6 anos, que os moradores destas capitanias não pudessem sofrer penas que incidissem sobre as fábricas dos seus engenhos e lavouras de açúcar, mas apenas os rendimentos delas.

Contudo, na Baía e no Rio de Janeiro surgem queixas das autoridades locais contra os credores, que insistem em contornar a lei, executando as dívidas através dos escravos que os devedores possuíam, tanto os de serviço doméstico como os que trabalhavam nos engenhos:

o que era em grande prejuízo dos dízimos e direitos de minhas Alfandegas, porque, não havendo quem fabricasse assucares, nem os moradores podiam contribuir com os socorros que todas as monções iam para a nova Colonia e Povoação do Sacramento,⁷²

Ou seja, afetava o normal funcionamento das plantações de açúcar e, conseqüentemente, a Fazenda Régia.

Pedro II aceita, então, incluir os escravos a lista dos bens não penhoráveis e alargar o prazo por mais seis anos para estas duas capitanias, à exceção dos casos em que os vendedores dos mesmos escravos não tivessem sido pagos devidamente. No caso de Pernambuco, a provisão anterior já consagrava os escravos nesta lista, por isso o monarca apenas prolongou o prazo deste privilégio por mais seis anos.

Os escravos eram indubitavelmente o motor da economia de plantação de açúcar brasileira, sem os quais não teria sido possível lavrar tamanhas plantações e, por consequência, estabelecer um importante comércio de açúcar com a Europa, ainda que nesta época já se contasse com a forte concorrência holandesa. A coroa dependia do sucesso deste produto para manter as finanças do reino operacionais, sobretudo

⁶⁸ Provisão de 11 de janeiro de 1684.

⁶⁹ Provisão de 8 de dezembro de 1686.

⁷⁰ Provisão de 7 de dezembro de 1691.

⁷¹ Provisão de 3 de novembro de 1681 na Baía. Provisão de 6 de fevereiro de 1681 para o Rio de Janeiro. Provisão de 15 de janeiro de 1683 para Pernambuco.

⁷² Provisão de 8 de dezembro de 1686.

para pagar aos fornecedores europeus de manufaturas. Nas décadas que se seguiram o açúcar passa para segundo plano, com a descoberta do ouro, mas a necessidade de mão-de-obra escrava continua bem patente, tendo aliás aumentado substancialmente devido à exigência do trabalho mineiro.

2.2.4. Administração e Políticas de Tráfego – Áreas e Entidades Envolvidas

Este é o mais denso e complexo campo de análise, contendo em si uma multiplicidade de assuntos, que dificultam a sua exploração.

Na legislação encontrada, identificam-se de imediato dois diplomas onde se davam ordens práticas de carácter puramente administrativo, em relação ao despacho dos navios. Em 1645,⁷³ D. João IV mandava que todos os navios carregados de escravos que saíssem de Cacheu para o Brasil não fossem despachados da Ilha de Santiago de Cabo Verde, como o regimento da sua alfândega indicava. Não é apresentado nenhum motivo para esta decisão, mas podemos colocar a hipótese de se querer concentrar o despacho dos navios negreiros noutra local ou mesmo a atenuação do trânsito na ilha de Santiago, desviando os navios saídos de Cacheu para outro lugar.

Já em 1679,⁷⁴ é a vez do Príncipe Regente, D. Pedro, intervir no problema dos navios negreiros do Rio de Janeiro que se encontravam retidos em Angola, facto extremamente prejudicial para a Fazenda Régia e o comércio daquela capitania. Esta situação contrariava as disposições do XXIV contracto assinado com o reino de Angola, diz a legislação, que estava proibido de reter os navios já prontos a partir, caso não houvesse outros mais antigos que necessitassem de partir primeiro. O soberano decide, então, que os moradores desta capitania pudessem fazer regressar os seus navios ao Brasil, durante os meses de outubro, novembro e dezembro, mas nunca excedendo os quatro de uma vez.

Ficamos sem saber o motivo pelo qual os navios estavam retidos em Angola, mas transparece o carácter moroso e burocrático do processo de tráfico de escravos transatlântico.

Outro assunto tratado pelos monarcas em questão é o do alargamento das rotas de tráfico negreiro, mais especificamente para as Índias de Castela. Ainda com D. João IV, é permitido aos vassallos de Cacheu que façam comércio com as Índias de Castela,

⁷³ Alvará de 24 de dezembro de 1645.

⁷⁴ Provisão de 7 de fevereiro de 1679.

tendo respeito á inconveniência que resulta aos Vassallos deste Reino, principalmente aos moradores da Povoação de Cacheu, de dilatar-se a navegação, em ordem ao augmento do Commercio,⁷⁵

Alargando depois o mesmo privilégio a Cabo Verde, São Tomé, Angola e demais conquistas portuguesas. Os diplomas não indicam exatamente de que forma a abertura às Índias de Castela atenuaria os problemas do aumento de comércio, nem em que consistia esse aumento, mas provavelmente estaria relacionado com o desejo de contornar, no contexto da luta com Castela, a posição do tráfico com as Índias de Castela.

De qualquer forma, o que é certo é que os mercadores portugueses presentes nos locais autorizados ficaram a partir daqui autorizados a negociar com outras colónias que não as portuguesas.

No final do reinado de D. Pedro II, é assinado um assento⁷⁶ entre a Companhia Real da Guiné, criado especialmente para o efeito,⁷⁷ e o Conselho Real das Índias de Castela, com a finalidade de os portugueses introduzirem um número de escravos que correspondesse a 10 000 toneladas de arqueação, durante seis anos e oito meses, nos portos castelhanos de Cumaná, Caracas, Havana Cartagena Puertavelo, Honduras e Vera Cruz, vindos da Guiné ou outro local que conviesse à Companhia. Os ditos escravos teriam de ser muito robustos e de porte normal de sete pés (1,76m),⁷⁸ sendo excluídos os velhos e os fracos.

Os escravos seriam pagos à razão de 112 pesos e meio escudos, além dos 200 000 pesos que o monarca castelhano pagaria antecipadamente à Companhia, juntamente com os 64 000 pesos escudos de juros. Seria um negócio bastante rentável para a coroa portuguesa, porém a meio do período de vigência do assento, um conflito entre as duas instituições envolvidas levou à sua suspensão em 1701, com a assinatura de um tratado entre D. Pedro II e Filipe V de Espanha.⁷⁹

Este tratado tinha como propósito reparar todos os danos que resultaram à Companhia do Assento dos Negros das Índias de Castela, “pelas vexações e pouca observância com que os ministros espanhóis haviam cumprido as condições do

⁷⁵ Alvará de 1 de julho de 1647.

⁷⁶ Assento de 12 de julho de 1696.

⁷⁷ UNESCO, *O Tráfico*, 168-169.

⁷⁸ UNESCO, *O Tráfico*, 169.

⁷⁹ Tratado da transação sobre o assento dos negros da Companhia Real da Guiné, celebrado entre El-Rei o senhor Dom Pedro II e Dom Filipe V Rei de Espanha – 18 de junho de 1701.

contrato”.⁸⁰ Ambos os monarcas pretendiam que neste diploma se fizesse uma amigável “transação de todos os direitos, ações e pretensões”, de forma a pôr fim ao conflito. Para os representar, nomearam, do lado castelhano, o Senhor de Rovillé, Presidente do Grande Conselho de Sua Majestade Cristianíssima e seu embaixador em Lisboa e, do lado português, o Marquês de Alegrete, o Conde de Alvor e o Senhor Mendo de Foyos Pereira, secretário de Estado. As condições definidas para pôr termo ao assento foram as seguintes:

- a) O rei espanhol largava mão de todas as ações que tinha e podia ter contra a Companhia, no contexto do Assento dos Negros sobre qualquer fraude e infração que pudesse ocorrer.
- b) Filipe V dava por encerrado e revogado o assento de 1696, ainda que o seu tempo ainda não tivesse terminado. E porque no intervalo de tempo entre a promulgação do tratado e a sua chegada às Índias poderiam chegar algumas embarcações com negros a esses domínios, devia-se respeitar a condição XI do Assento, segundo a qual se deveriam considerar todos os negócios fechados seis meses antes dos conflitos, de modo a que não fossem confiscados os créditos associados. Se houvesse negros nas Índias que ainda estivessem por vender devia-se seguir a condição XXVIII, que diz que os suplicantes poderiam continuar a vender a sua mercadoria em qualquer porto, exceto o de Buenos Aires, em caso de conflitos.
- c) O soberano espanhol mandava libertar Gaspar de Andrade, administrador do Assento, e todos os portugueses que serviram no assento e que foram presos ou embargados, de modo a que não pudessem ser executados por condenações feitas por ocasião das suas prisões ou processos. A esses homens autorizava-se que regressassem a Portugal, em navios portugueses (e assim poderiam vir diretamente), espanhóis e franceses, de acordo com a sua preferência, juntamente com todas as fazendas e géneros da Companhia.
- d) Se houvesse portugueses que tivessem recebido feitos da Companhia, eles teriam de os enviar, tal como todos os papéis pertencentes à dita instituição deveriam ser entregues aos seus comissários, para que fosse possível elaborar um inventário judicial.
- e) Filipe V autorizava que a Companhia não pagar mais direitos do que aqueles respeitantes aos negros que foram realmente introduzidos e vendidos nas Índias,

⁸⁰ Tratado de 18 de junho de 1701, 10.

fazendo-se a conta das toneladas na forma referida na condição VII, ou seja, à razão de 112 pesos e meio por cada tonelada composta por três peças da Índia “de la medida regular de 7 quartas”.⁸¹

- f) Determinava-se que Espanha teria de pagar tudo o que devia à Companhia no prazo de 2 meses. No ajustamento de contas dos direitos dos negros vendidos, os ministros seriam obrigados a aceitar os escritos correntes que lhes entregarem os administradores do Assento, respeitantes aos escravos vendidos a fiado a moradores das Índias. Se estes escritos não fossem suficientes, devia-se descontar o que faltasse pelo pagamento de 200 000 patacas de antecipação e seus créditos.
- g) O pagamento deveria ser feito como indica a condição XXIV, isto é, podia ser feito em qualquer dos “bancos” reais do Lima, México ou qualquer outro das Índias, devendo os suplicantes receber um comprovativo que lhes permita depois subtrair o valor já entregue.
- h) Se houvesse algum navio negreiro português embargado ou detido nas Índias de Castela por esta causa, que este fosse desembargado.
- i) Filipe V obrigava que fossem pagas as 200 000 patacas de antecipação estipuladas, como também os juros delas, a 8%, na forma declarada na condição IV, ou seja, que haviam sido fixados nos 64 000 pesos escudos, fossem importados mais ou menos escravos do que os previamente definidos.
- j) O rei espanhol ordena que se cumpra a condição XXXIV. Tendo a Companhia emprestou dinheiro (27 800 pesos) e uma frota de transporte para as Índias a D. Bernardo Francisco Marinho, quando o contratou para se encarregar da execução do Assento, todos os bens confiscados pela Real Fazenda espanhola a este homem deveriam ser usados para pagar esta dívida à Companhia e ainda o que ele devia ao monarca. Caso os bens já tivessem sido cobrados pelos ministros espanhóis, devia-se compensar a Companhia com o valor que ele deveria receber.
- k) Filipe V definia o pagamento de 300 000 cruzados de moeda portuguesa (400 reis por cruzado em Portugal) à Companhia, indemnizando-a pelos danos causados pela Real Fazenda espanhola no contexto do Assento dos Negros. Este valor iria ser pago em Castela na vinda das primeiras embarcações portuguesas, tal como as 200 000 patacas de antecipação, e seus juros seriam

⁸¹ Assento de 12 de Julho de 1696, 493.

entregues às segundas embarcações portuguesas que chegassem a Castela. Os pagamentos podiam ser feitos em moeda ou em barras de prata/ouro.

- I) O rei de Portugal cedia todas as ações que possuía ou podia possuir contra a Fazenda Real espanhola, do mesmo modo que o monarca espanhol cedia todas as ações no primeiro artigo deste tratado.

Por fim, devem ser referidas quatro leis que não se enquadram em nenhum grupo de análise até agora identificados, mas que ainda assim merecem ser apontadas. A primeira delas, de 1645,⁸² já foi aqui referida, mas não na sua totalidade. Neste diploma, aparece a ordem de que fossem fortificadas as ilhas de São Tiago de Cabo Verde e Cacheu, o que é relevante para esta investigação, uma vez que estes locais eram mercados de intensa exportação de escravos.

Também relacionado com Cabo Verde, está a provisão de 29 de janeiro de 1653, publicada por ordem de D. João IV. Através dela, o soberano faz mercê a Pedro Ferraz Barreto, permitindo que este substitua dez dos doze homens que iriam consigo para este arquipélago, do qual havia sido nomeado governador e capitão geral, por dez escravos. Este privilégio era muito vantajoso ao novo governador de Cabo Verde, na medida que os mantimentos e ordenados dos dez brancos que foram substituídos ficariam para ele próprio. O privilégio é depois estendido aos outros governadores deste arquipélago.

Em 1648, um diploma⁸³ não diretamente relacionado com o tráfico de escravos, mas que dá pistas sobre os seus níveis de rendimento, é lavrado. O caso era simples: o Provedor da Casa de Misericórdia de Lisboa queixa-se ao rei de que o valor que tinham em ordinária no contrato de escravos em Angola, de 1000 cruzados anuais, a ser aplicado em roupa para a enfermaria do Hospital Real de Todos os Santos, não estava a ser pago. De momento não o comércio de escravos não estava a dar rendimento suficiente, pois decorria em Angola uma guerra contra os holandeses, que a tinham tomado em 1641, tendo-se, por isso, decidido que a soma seria paga através dos navios que vinham da Índia, pela Casa da Índia.

Este alvará dá-nos duas pistas. A primeira é que seria bastante rentável o comércio de escravos em Angola, para que o rei pudesse dar uma quantia anual tão avultada a obras de caridade, proveniente apenas dessa atividade. A outra é a

⁸² Decreto de 10 de outubro de 1641.

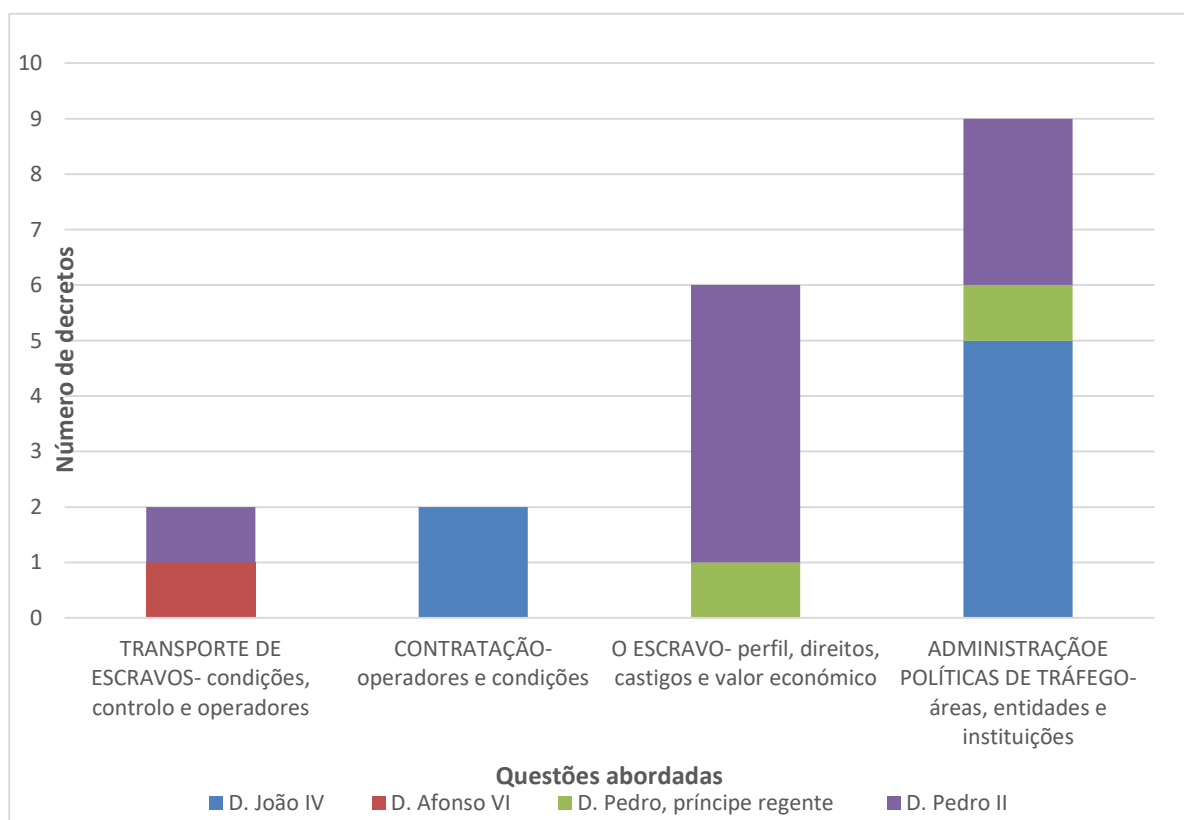
⁸³ Alvará de 31 de março de 1648.

confirmação de que, de facto, as usurpações territoriais que os holandeses fizeram em África foram prejudiciais à economia portuguesa, para além da colonial, estagnando um dos seus principais motores – o tráfico de escravos.

2.3. Linhas de Tendência

Terminada a análise da documentação e o seu cruzamento com as informações que a historiografia já forneceu, é chegado agora o momento de fazer o balanço desta investigação e avaliar os seus resultados. De forma a sistematizar toda a informação, elaborou-se um gráfico onde é visível, quer o número de documentos legislativos que cada monarca produziu, quer o número de documentos existentes para cada uma das temáticas tratadas. Só assim se torna possível contabilizar os resultados, se é que podemos colocar a questão nestes termos.

Gráfico 1. Quadro Síntese da Legislação Existente Sobre o Tráfico Português de Escravos (1645-1706)



De D. João IV, deve destacar-se a sua atuação pragmática nos primeiros anos do seu reinado, no sentido de resolver o problema da invasão holandesa dos territórios

ultramarinos portugueses. O Restaurador, segundo Leonor Freire Costa e Mafalda Soares da Cunha, não poupou esforços para conseguir do Conselho da Fazenda e dos grandes mercadores portugueses os fundos necessários para enviar armadas de defesa às colónias portuguesas.⁸⁴ Tal armada foi entregue a António Teles de Meneses, que viria a ser o governador do Brasil, ao mesmo tempo que outra armada partia para Angola. O monarca tinha consciência, muito motivado pelas constantes chamadas de atenção dos seus funcionários no ultramar, que sem Angola não havia Brasil. Uma dessas personagens alertou o rei para a gravidade da situação. Refiro-me a António Teles da Silva, o governador do Brasil em 1643, dizendo que “desenganados os moradores de não terem escravos para os engenhos os desfabricam e virão perder as alfândegas de Vossa Majestade os direitos que tinham seus açúcares”.⁸⁵

De notar também, no reinado de D. João IV, é a sua ação reformadora. Mal subiu ao trono, respondeu com urgência aos caos em que as finanças, defesa e relações internacionais se encontravam. Ora, uma das áreas que mais necessitava de reforma era a administração ultramarina, sobretudo após a invasão holandesa anteriormente referida. Para superintender a administração colonial, D. João IV criou então o Conselho Ultramarino, a 14 de julho de 1643, funcionando como um sucessor do Conselho da Índia, existente no período filipino. O Conselho agia como consultor do rei, emitindo consultas ou resolvendo alguns casos diretamente. O monarca ouvia-o sobre os negócios que impunham uma resolução régia ou enviava pedidos de parecer oficioso em negócios do ultramar (as chamadas consultas régias). Era composto por um presidente, dois conselheiros de capa de espada (fidalgos), um letrado jurista e dois porteiros.⁸⁶ O seu decreto fundador sumaria muito bem as suas funções: tratar de

todas as matérias e negócios de qualquer qualidade que forem tocantes aos ditos Estados da Índia, Brazil e Guiné e Ilhas de São Tomé e Cabo Verde e de todas as mais partes ultramarinas, tirando as Ilhas dos Açores e da Madeira e lugares de África, e por elle hade correr a administração da fazenda dos ditos Estados...⁸⁷

O Conselho ultramarino, pela natureza das suas funções e competências, era diretamente responsável pelo tráfico português de escravos, em todos os seus domínios. A sua criação pode ser interpretada também, à semelhança de muita outra

⁸⁴ Leonor Freire Costa e Mafalda Soares da Cunha, *D. João IV* (Casais de Mem Martins: Círculo de Leitores, 2006), 190.

⁸⁵ Costa e Cunha, *D. João IV*, 191.

⁸⁶ Ana Rita Monteiro. *Legislação e Actos de Posse do Conselho Ultramarino: 1642-1830* (Porto: Universidade Portucalense, 1997), 5-10.

⁸⁷ Monteiro, *Legislação*, 8.

legislação, como uma medida de controlo do comércio negreiro. Se percorrermos o registo das consultas que eram feitas ao CU e pela própria instituição, percebemos que o tráfico de escravos era um assunto recorrente.⁸⁸ A legislação que produziu demonstrou uma atuação bastante ativa em relação a este tráfico, interferindo sobretudo em aspetos tributários (na questão das fianças como se viu anteriormente) e de administração colonial.

Talvez a produção legislativa tivesse sido mais intensa se D. João IV tivesse governado num período menos conturbado política e militarmente, sendo, por isso, mais fácil ver essa possível preocupação nos seus atos extra-legislativos. A criação do Conselho Ultramarino e a defesa aguerrida dos mercados africanos ocidentais, em prol dos interesses económicos dos plantadores brasileiros, são ótimos exemplos do cuidado que o monarca terá tido em questões tangenciais como as do tráfico de escravos.

A intervenção de D. Afonso VI, por outro lado, revela-se meramente residual. Existe apenas um diploma promulgado por este rei, acerca das condições de transporte de escravos, o qual é bastante linear e não apresenta grandes explicações. As condições do reinado de D. Afonso VI refletem-se aqui na escassez de legislação produzida, uma vez que o monarca nunca reinou efetivamente. Quando herdou o trono era demasiado jovem para governar e foi a sua mãe que, durante sete anos, exerceu as funções de regente do reino. Cinco anos passados, um golpe de Estado levado a cabo pelo seu irmão, D. Pedro, afastou-o do poder definitivamente, graças aos boatos de que sofreria de loucura e incapacidade mental.

D. Pedro II, por sua vez, mostrou-se um monarca muito preocupado com os moldes em que o tráfico de escravos se realizava, como explica Arlindo Caldeira.⁸⁹ O monarca consultou o Conselho Ultramarino, em 1683, sobre a forma como os escravos viajavam de África para o Brasil, pois considerava a mortalidade a bordo dos navios negreiros um assunto gravíssimo. Consultou também a Mesa da Consciência e Ordens sobre a legitimidade do tráfico. Não é conhecida a resposta, chegando até nós apenas o parecer de um religioso, o qual insiste em descansar o monarca de que o resgate dos negros é legítimo, desde que eles sejam feitos cativos justamente.⁹⁰

Os critérios que justificavam o cativo dos negros eram geralmente três, sendo defendidos pela maioria dos teólogos dos séculos XVI e XVII. Arlindo Caldeira cita os

⁸⁸ http://actd.iict.pt/eserv/actd:CUF006/AHU_CU_ConsultasMistas_13_18.pdf

⁸⁹ Caldeira, *Escravos*, 12.

⁹⁰ Caldeira, *Escravos*, 12-13.

exemplos de Tomás de Mercado que, em 1571, expressa a sua opinião sobre a licitude do tráfico de não-cristãos quando feito sobre indivíduos que fossem feitos cativos por motivos de guerra, por castigos impostos pelos governos por delitos públicos ou por terem sido vendido pelos seus pais, que pensavam ser a melhor forma de garantir a segurança dos filhos, e o do jesuíta Luís de Molina. Este concorda com estas condições, mas condena o tráfico praticado pelos portugueses, considerando-o injusto e ilícito e aqueles que a ele se dedicavam pecadores perigosos sujeitos à condenação eterna.⁹¹

Os diplomas de Pedro II, na grande maioria, são extensos e complexos, apresentando soluções bastante detalhadas e minuciosas para os diversos problemas que foram enunciados ao longo deste trabalho. É o único monarca que se preocupa em apresentar uma justificação, ainda que muito resumida, para todas as suas decisões, o que para quem estuda esta documentação é de enorme valor. O alvará de 10 de março de 1682 ou mesmo a lei de 18 de março de 1684 são exemplos perfeitos da minúcia e pragmatismo aplicados na produção normativa por este monarca, que não deixa nada por determinar.

Finalmente, como é possível apreender ao observar o gráfico, D. Pedro II é indubitavelmente o grande legislador do tráfico de escravos, em comparação com os dois monarcas que o antecederam. Intervém em todas as temáticas definidas, com especial incidência nas questões de valor económico do escravo e castigos.

Conclusão

Termino esta investigação com o sentimento de dever não totalmente cumprido. Há ainda muito por estudar acerca das políticas régias em relação ao tráfico de escravos. Outros reinados podem ser alvo da mesma análise, desde meados da centúria de quatrocentos até à problemática extinção do tráfico nos finais do século XVIII. Outras fontes devem ser cruzadas com a legislação, em especial a documentação produzida pelo Conselho Ultramarino.

Para desenharmos as linhas de pensamento político dos monarcas portugueses face ao tráfico negreiro temos de conhecer em profundidade os diplomas que estes produziram, os casos concretos em que intervieram, e esse conhecimento ainda está muito longe de ser atingido. Há ainda que averiguar quem, nos conselhos régios e entre os seus ministros, se ocupava destas matérias.

⁹¹ Caldeira, *Escravos*, 13.

Cumpre-me, assim, continuar agora a trabalhar, situando esta legislação num contexto político e económico mais vasto, numa tentativa de decifrar um pouco mais deste complexo e pesado sistema de comércio negreiro.

Fontes

Manuscritas

Arquivo Histórico Ultramarino, *Conselho Ultramarino*, Série 1, Caixa 6, Documento 686.
Arquivo Histórico Ultramarino, *Conselho Ultramarino*, Série 1, Caixa 16, Documento 1810.

Arquivo Histórico Ultramarino, *Conselho Ultramarino*, Série 24, Caixa 9, Documento 764.

Arquivo Histórico Ultramarino, *Conselho Ultramarino*, Série 70, Caixa 4, Documento 367.

Arquivo Histórico Ultramarino, *Conselho Ultramarino*, Série 70, Caixa 4, Documento 394.

Impressas

Decreto de 10 de outubro de 164. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa de F. X. de Souza, 1856. Livro 1640-1647, fólho 123.

Alvará de 24 de dezembro de 1645. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa de F. X. de Souza, 1856. Livro 1640-1647, fólho 311.

Alvará de 1 de julho de 1647. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa*. Livro 1640-1647, fólho 345.

Alvará de 31 de março de 1648. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa de F. X. de Souza, 1856. Livro 1648-1656, fólho 16.

Alvará de 29 de janeiro de 1653. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa de F. X. de Souza, 1856. 2ª Série, Livro 1641-1683, fólho 232.

Alvará de 23 de setembro de 1664. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa de F. X. de Souza, 1856. 2ª série, Livro 1641-1683, fólho 297.

Alvará de 7 de fevereiro de 1679. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa de F. X. de Souza, 1856. 2ª série, Livro 1641-1683, fólhos 369-370.

Provisão de 8 de dezembro de 1686. *D. Pedro II*. Livro 1683-1700, fólho 84-85.

Carta de 28 de dezembro de 1689. *D. Pedro II*. Livro 1683-1700, fólho 84-86.

Alvará de 10 de março de 1682. *Código Philippino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal*. 14ª Impressão. Rio de Janeiro: Tipografia do Instituto Filomático, 1870. Livro IV, fólhos 378-380.

Provisão de 11 de janeiro de 1684. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1683-1700*. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, 1859. Fólho 42.

- Lei de 18 de março de 1684. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1683-1700*. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, 1859. Fólios 49-52.
- Provisão de 7 de dezembro de 1691. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1683-1700*. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, 1859. Fólio 668.
- Decreto de 26 de julho de 1696. *Collecção Chronologica de Leis Extravagantes, Posteriores à Nova Compilação das Ordenações do Reino*. Coimbra: Real Imprensa da Universidade, 1819. Tomo I, fólio 437.
- Decreto de 6 de agosto de 1696. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1683-1700*. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, 1859. Fólio 992.
- Asiento de 12 de julho de 1696. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1683-1700*. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, 1859. Fólios 1251-1267.
- Tratado de 18 de junho de 1701. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa 1701*. Lisboa: Imprensa de J. J. A. Silva, [s.d.]. Fólio. 22-24.

Bibliografia

- Caldeira, Arlindo. *Escravos e Traficantes no Império Português. O Comércio Negro Português no Atlântico Durante os Séculos XV a XIX*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2013.
- Capela, José. *Escravidão: Conceitos: a Empresa de Saque*. Porto: Edições Afrontamento, 1978.
- Costa Leonor Freire e Cunha, Mafalda Soares da. *D. João IV*. Mem Martins: Círculo de Leitores, 2006.
- Costa, Mário Júlio de Almeida. *História do Direito Português*. Coimbra: Almedina, 2009.
- Ferronha, António Luís. *O Comércio Português de Escravos*, Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos, D.L. 1994.
- Gorender, Jacob. *O Escravismo Colonial*. São Paulo: Editora Ática, 1980.
- Harvey, John Whitney. *Politics, Commerce and Colonization in Angola at the Turn of the Eighteenth Century*. [Dissertação em História Moderna e dos Descobrimentos]. FCSH-UNL, 2012
- Klein, Herbert S. *O Comércio Atlântico de Escravos: Quatro Séculos de Comércio Escravagista*. Lisboa: Replicação, 2002
- Klein, Herbert *et al.* "Transoceanic Mortality: The Slave Trade in Comparative Perspective". *The William and Mary Quarterly Third Series*, Volume 58, 1, 2001.

- Lopes, Edmundo Correia. *A Escravatura: Subsídios Para a Sua História*. Lisboa: Agência Geral das Colónias, Divisão de Publicações e Biblioteca, 1944.
- Manning, Patrick. "Slave Trades, 1500-1800: Globalization of Forced Labour". *An expanding World: The European Impact on World History, 1450-1800*. Aldershot: Variorum, 1996. Volume 15.
- Medina, João e Henriques, Isabel Castro. *A Rota dos Escravos de Angola e a Rede de Comércio Negroiro*. Lisboa: CEGIA, 1990
- Miller, Joseph. *Way of Death – Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade (1730-1830)*. Wisconsin: Wisconsin University Press, 1988.
- Monteiro, Ana Rita Amaro. *Legislação e Actos de Posse do Conselho Ultramarino: 1642-1830*. [Dissertação de Mestrado]. Universidade Portucalense, 1997.
- Serrão, Joel (dir.). *Dicionário de História de Portugal*. Porto: Livraria Figueirinha, 1999.
- Santos, Maciel Morais. "O Preço dos Escravos no Tráfico Atlântico: Hipóteses de Explicação". *Africana Studia: Revista internacional de Estudos Africanos*, 7 (2004): 163-181.
- Torrão, Maria Manuel Ferraz. *Formas de Participação dos Portugueses no Comércio de Escravos com as Índias de Castela: Abastecimento e Transporte*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2002.
- UNESCO. *O Tráfico de Escravos Negros, Sécs. XV-XIX: Documentos de Trabalho e Relatório da Reunião de Peritos Organizada pela UNESCO*. Lisboa: Edições 70, 1979.