

# Atalhos para o Novo Mundo: as Rotas do Tráfico de Escravos para as Índias de Castela (1604-1624)

– Fernando Mouta

## Resumo

Este artigo centra-se no estudo das rotas utilizadas pelo tráfico de escravos para as Índias de Castela durante o período entre 1604 e 1624, a partir de documentação disponível no *Archivo General de Índias* em Sevilha (registos das viagens, relatórios de vistoria dos navios e róis de tripulação). Para perceber o funcionamento destas rotas, o artigo procura compreender as origens e a evolução deste comércio, a conjuntura política do período em estudo, assim como ter uma ideia dos valores movimentados. Embora a mão-de-obra escrava fosse vital para as sociedades coloniais do Novo Mundo espanhol, o seu comércio estava monopolizado pelos mercadores cristãos-novos portugueses que, não tendo aparentemente enriquecido com ele, usaram-no como porta de entrada de muitos para este mundo repleto de novas oportunidades.

**Palavras-chave:** Tráfico transatlântico; tráfico de escravos; Portugal; Espanha, logística naval; redes comerciais.

## Abstract

This paper analyses the trade routes used in the transatlantic slave trade for the Spanish Indies during the years 1604 to 1624, based on documentation from *the Archivo General de Índias* in Seville (travel registries, ship's survey reports and crew lists). To understand why these routes were chosen, one must first understand the beginnings and evolution of this trade, the politic conjuncture of the period under study, and the monetary values handled. Despite being vital for the colonial societies of the Spanish New World, the slave trade was, in this period, under the monopoly of Portuguese New-Christian traders. Apparently, this trade didn't make them rich, but they used it as a gateway for many to a world teeming with new opportunities.

**Keywords:** Transatlantic trade; slave trade; Portugal; Spain; naval logistics; commercial networks.

## Introdução

A União Ibérica é o período em que as coroas dos reinos da Península Ibérica foram reunidas na pessoa do mesmo monarca. Inicia-se em 1580, tendo como primeiro monarca Filipe II de Espanha, I de Portugal, e termina em 1640, com Filipe III de Portugal. É um tempo de complexas interações entre os reinos envolvidos, maioritariamente Portugal e Castela, especialmente para o reino português muito mais pequeno relativamente ao seu vizinho. Durante esta época, os mercadores portugueses controlavam a maioria do tráfico mundial de escravos (pelo menos até à criação da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, em 1602), já que Portugal foi a primeira potência europeia a estabelecer relações comerciais por via marítima com as costas ocidentais africanas, região onde o tráfico de seres humanos conheceu mais expressão.

Este artigo nasce de parte dos dados recolhidos a partir de uma série documental produzida pela *Casa de Contratación de Sevilla*, relativa aos anos de 1604 a 1624, depositada no *Archivo General de Indias*, relacionada com os *asientos* e licenças reais sobre o tráfico de escravos para as Índias de Castela. O texto divide-se em duas partes fundamentais: na primeira apresenta-se um breve historial e evolução do tráfico de escravos até à altura em questão (os anos 1580 a 1640), contextualizando-se com eventos relevantes, tanto a nível das possibilidades de negócio (a expansão para as Índias de Castela), a organização das redes (a ação da *Casa de Contratación de Sevilla*, os assentistas e a sua organização, e o quadro legal do negócio), bem como algumas questões de logística naval (navios utilizados, rotas marítimas, portos de embarque, etc.); na segunda parte apresentam-se os resultados e conclusões, depois de um tratamento sistemático das informações recolhidas na documentação.

### 1. O Tráfico de Escravos

O tráfico de escravos transatlântico insere-se na nas complexas redes de trocas de mercadorias a longa-distância, tornadas possíveis pelo crescimento do capitalismo e dos seus princípios operativos básicos (investimento, risco, lucro, e exploração do trabalho). O Novo Mundo fornecia terra e matérias primas, a Europa capital, faltando encontrar solução para satisfazer as numerosas tarefas de uma agricultura de plantação. Foram feitas várias tentativas em termos de mão-de-obra livre e não-livre (tanto indígena como europeia) até se ter recorrido de forma sistemática à mão-de-obra escrava africana, principalmente por ser relativamente imune a várias doenças mortais. O facto de ser considerado “aceitável” à cultura europeia manter esta população em

escravatura permanente (pela cor da sua pele), e por haver uma quantidade significativa de mão-de-obra disponível, parte da qual já disponibilizadas pelas redes e mercados locais de escravos, são motivos adicionais.<sup>1</sup>

Em 1510, Fernando de Castela ordena à *Casa de Contratación de las Índias* em Sevilha o envio de 250 escravos, a comprar em Lisboa, para as minas de Potosí, na atual Bolívia. É com este evento que se inicia oficialmente o tráfico de escravos entre o Velho e o Novo Mundo.<sup>2</sup> No entanto, é conhecido já desde 1444 o tráfico atlântico entre a Europa e África, com a chegada a Lagos de uma expedição comercial com a primeira carga de escravos africanos, conforme relata Gomes Eanes de Zurara, na sua “Crónica da Guiné”.<sup>3</sup> A escravatura em África, bem como o seu tráfico, já estava disseminada muito antes do contacto com os europeus, e o tráfico atlântico mudou os seus padrões, tendo reforçado (ou iniciado) os mercados litorais e acabado com a prevalência sul/norte.<sup>4</sup> Na África negra, subsaariana, o escravo era a única propriedade privada (reconhecida pelas leis locais e passível de rentabilidade) de uma sociedade que via a terra como sendo de uso comunal. Para os africanos, o escravo era um bem económico e de prestígio social, estando plenamente integrado nessa sociedade, podendo mesmo desempenhar cargos de chefia.<sup>5</sup>

Assim, na África subsaariana, havia muitos que nasciam já com a condição de escravo. Outra forma de atingir este estatuto era a perda voluntária da liberdade, devido à pobreza e fome, havendo muitos casos de venda de familiares em anos de grande seca e consequentes quebras na produção agrícola. O pagamento de impostos e tributos entre Estados originava também contingentes de escravos. A punição por crimes podia reduzir um indivíduo livre à escravatura (podendo esta pena ser alargada a toda a família do condenado caso o crime fosse considerado grave). No entanto, a maior parte dos escravos provinha de ações militares que tinham como objetivo raptar indivíduos para depois os vender nos entrepostos comerciais dedicados a este tráfico.<sup>6</sup> O maior interesse no escravo pelos europeus dá-se com a disseminação da agricultura de plantação (esmagadoramente plantações açucareiras) em climas tropicais, pois o

---

<sup>1</sup> James Rawley e Stephen Behrendt, *The Transatlantic Slave Trade: A History, Revised Edition* (Lincoln: University of Nebraska Press, 2009), 364.

<sup>2</sup> Rawley e Behrendt, *The Transatlantic*, 9.

<sup>3</sup> Manuel Caldeira, *Escravos e Traficantes no Império Português* (Lisboa: A Esfera dos Livros, 2013), 51-53.

<sup>4</sup> Rawley e Behrendt, *The Transatlantic*, 10-11.

<sup>5</sup> Caldeira, *Escravos*, 19-20.

<sup>6</sup> Caldeira, *Escravos*, 21-23. Linda Newson e Susie Minchin, *From Capture to Sale. The Portuguese Slave Trade to Spanish South America in the Early Seventeenth Century* (Leiden: Brill, 2007), 54-57.

negro tinha resistência natural à malária e febre-amarela, além de lhe ser atribuído maior rendimento de trabalho do que ao trabalhador contratado branco ou mesmo ao indígena. Era, assim, um investimento mais seguro. Este tráfico continuou ao longo do tempo pela impossibilidade da renovação natural das populações importadas (pelo rácio homem/mulher).<sup>7</sup>

A expansão portuguesa (que não foi impulsionada pelo tráfico negreiro)<sup>8</sup> ao longo da costa ocidental africana criou uma série de oportunidades de negócio para os mercadores lusos, das quais o tráfico de escravos é um bom exemplo. Como afirma Arlindo Caldeira, deu-se o “cruzamento das rotas das caravelas com as das caravanas do tráfico transariano”.<sup>9</sup> Os portugueses integraram-se nos mercados já existentes como novos atores nas redes comerciais, adaptando-se a elas com novos meios técnicos, os navios e novos meios de captura, com recurso às armas de fogo. Tal atitude originou um aumento da procura e, com a instalação de feitorias em locais favoráveis à navegação, bem como pelo interesse africano nas mercadorias trazidas, provocou um desvio das rotas tradicionais e a criação de rotas novas.<sup>10</sup>

### 1.1. Origens dos Escravos

As origens do tráfico atlântico de escravos estão intimamente ligadas à feitoria de Arguim (uma pequena ilha na costa da atual Mauritânia), a primeira feitoria portuguesa em África (e o primeiro entreposto comercial europeu na África Ocidental), estabelecida no ano de 1448. Foi para aqui que se começaram a dirigir as rotas caravaneiras que antes utilizavam o interior para chegar às cidades marroquinas do Norte. Os escravos aí transacionados destinavam-se ao mercado europeu, incluindo a Madeira e Canárias, a partir de Lagos, e depois Lisboa (numa média de 1000 escravos anuais).<sup>11</sup> Entre 1445 e 1460, assiste-se à exploração de Cabo Verde e Serra Leoa, bem como a subida dos rios Senegal, Gâmbia e Geba. Os portugueses dão a esta terra o nome de Guiné (“terra dos negros”) e o principal objetivo destas explorações prende-se com a obtenção de escravos. Em 1462, depois de descobertas todas as ilhas do

---

<sup>7</sup> Rawley e Behrendt, *The Transatlantic*, 12-13.

<sup>8</sup> “The slave trade was not the originating impulse to the exploration of the African coast. Europeans were searching for a way to India; in their quest they began the slave trade, which by the late 1600s dominated the relationship between Europe and Africa. When exploration started, in the early fifteenth century, Europeans probably knew of the caravan that brought northward ivory and gold dust from the Niger basin through Timbuktu, of the eastward projection of the Guinea coast, and of the large estuaries of the Senegal and Niger rivers” (Rawley e Behrendt, *The Transatlantic*, 10).

<sup>9</sup> Caldeira, *Escravos*, 53.

<sup>10</sup> Caldeira, *Escravos*, 21. Newson e Minchin, *From Capture*, 3-4.

<sup>11</sup> Rawley e Behrendt, *The Transatlantic*, 19.

arquipélago, inicia-se o povoamento de Cabo Verde, que virá a ser “um entreposto estratégico fundamental da navegação atlântica”.<sup>12</sup> É importante referir o papel de alguns portugueses (os “lançados”), obrigados a estabelecer-se nas comunidades africanas e que acabaram por ter muita relevância no estabelecimento destas redes comerciais de tráfico de escravos.<sup>13</sup> A administração deste comércio pela Coroa era feito em regime livre (até ao período tratado neste texto), com arrendamento dos direitos alfandegários através de contrato.<sup>14</sup>

O infante D. Henrique morre em 1460, entrando a exploração da costa africana num período de aparente pausa. Em 1468, D. Afonso V entrega ao mercador Fernão Gomes o monopólio do comércio da Guiné por 5 anos, com exceção de Arguim e o litoral da costa em frente das ilhas de Cabo Verde. Além do valor anual estipulado como renda por esse monopólio, Fernão Gomes era obrigado a explorar 100 léguas da costa africana em cada ano. Os portugueses chegam então à Costa da Malagueta (litoral da atual Libéria), depois à Costa do Marfim e entram no golfo da Guiné. A essa primeira zona deram o nome de Costa do Ouro e, em 1482, fundam uma feitoria fortificada a que deram o nome de São Jorge da Mina. No entanto, já em 1475 tinham atingido a costa do reino do Benim, a que deram o nome de Costa dos Escravos (atual Togo e Benim). A construção desta fortaleza prende-se com a vontade da Coroa portuguesa em controlar em exclusivo o comércio de ouros e escravos que se fazia nesta região. Muito do tráfico de escravos feito na fortaleza da Mina por esta altura destinava-se a abastecer os locais de extração aurífera na Costa do Ouro, sendo mais um ponto nesta rede inter-regional que fornecia escravos do Benim, Costa da Malagueta e zona da Guiné, em troca do ouro vindo do interior. A partir dos inícios do século XVII, a fortaleza da Mina deixa de ser importadora e passa a exportadora de escravos, em detrimento do ouro.<sup>15</sup>

Entre 1471 e 1480, os navegadores portugueses descobrem as várias ilhas do golfo da Guiné, sendo Fernando Pó a única habitada. Em 1485, inicia-se a

---

<sup>12</sup> Caldeira, *Escravos*, 56.

<sup>13</sup> Linda Newson, “Africans and Luso-africans in the Portuguese Slave Trade on the Upper Guinea Coast in the Early Seventeenth Century”, *The Journal of African History*, vol. 53, 1 (2012): 1-24. Acedido novembro 2014. <http://dx.doi.org/10.1017/S0021853712000011>.

Walter Rodney afirma que estes portugueses viviam à margem do controlo da Coroa e se tornavam agentes de potências estrangeiras. A sua ação “negativa” pode ser aferida pelas medidas tomadas pela Coroa portuguesa em 1517 e 1518, com fortes restrições ao comércio aos naturais de Cabo Verde (o local de origem da maioria dos lançados) e aos lançados no continente (Walter Rodney, “Portuguese Attempts at Monopoly on the Upper Guinea Coast, 1580-1650”, *The Journal of African History*, Vol. 6, 3 (1965): 307-308. Acedido novembro 2014. <http://www.jstor.org/stable/180170>.

<sup>14</sup> Caldeira, *Escravos*, 53-60.

<sup>15</sup> Caldeira, *Escravos*, 60-67.

colonização da ilha de S. Tomé, com o propósito de a transformar numa escala logística das viagens Mina-Europa e Europa-Ásia, sendo uma base de apoio às feitorias da costa e de aprovisionamento do tráfico negreiro. Para além disso, implementa-se na ilha uma economia açucareira de base colonial (com recurso a mão-de-obra escrava). Com o tempo, S. Tomé torna-se numa plataforma de distribuição atlântica de escravos, sendo os navios daí provenientes os principais fornecedores das Antilhas e América Latina. Inicialmente, estes escravos provinham do reino do Benim, mas num futuro terão como origem o reino do Congo e a baía de Luanda.<sup>16</sup>

**Quadro 1.** Origem Geográfica dos Escravos Africanos do Tráfico Transatlântico

Datas	Senegâmbia e Serra Leoa	Costa do Ouro (Mina)	Baía do Benim	Baía do Biafra	África Centro-Ocidental	Outras origens	Totais
1501-1550	57 200	-	-	2 100	4 900	-	64 200
1551-1600	91 500	-	-	6 400	113 000	2 500	213 400
1601-1650	55 600	2 500	9 600	36 500	563 400	300	667 900
<b>Totais</b>	204 300	2 500	9 600	45 000	681 300	2 800	945 500

**Fonte:** adaptação e correção de Caldeira, *Escravos*, 34. Dados retirados da *The Transatlantic Slave Trade Database*<sup>17</sup> (Março de 2012), arredondados à centena.

Entre 1482-84, o navegador português Diogo Cão descobre o reino do Congo, o maior Estado da África Centro-Occidental (parte das atuais Repúblicas do Congo, Gabão e norte de Angola). Com a conversão ao catolicismo do seu monarca (1491) e o início de uma relação mercantil com Portugal, dá-se a aliança entre os dois Estados. Assiste-se a uma reconversão da economia do reino do Congo para um maior enfoque no tráfico de escravos (fruto da cada vez maior procura pelas mercadorias europeias, verdadeiros instrumentos de poder na sociedade congoleza), centrada no porto de Mpinda, e na crescente importância de S. Tomé. Entre 1482-86, o mesmo Diogo Cão atinge o reino do Ndongo (reino tributário do reino do Congo), a quem os portugueses dão o nome de Angola (a partir da designação do soberano local, o “ngola”). Em 1575, Paulo Dias de Novais capitaneia uma armada que se instala na baía de Luanda (onde funda a futura cidade de São Paulo de Luanda) e, a partir de 1589, a Coroa consegue o controlo deste território através dos seus governadores. Toda a economia do reino de Angola baseia-

<sup>16</sup> Caldeira, *Escravos*, 67-70.

<sup>17</sup> <http://www.slavevoyages.org/>

se no tráfico de escravos, sendo Luanda o principal porto de partida para o Brasil e Américas espanholas, especialmente com a união dinástica.<sup>18</sup>

Desde 1549 que é autorizada, pela Coroa, a introdução de escravos nas plantações açucareiras do Brasil. E é a partir da década de 70 do século XVI que se começa a substituir a mão-de-obra índia pela africana, o que vai tornar o Brasil o maior importador de escravos no mundo atlântico (com especial relevância para as zonas de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro). Pelos anos 1600, a população negra no Brasil é estimada entre 13 000 a 15 000 indivíduos, dos quais 70% trabalhavam em 130 plantações.<sup>19</sup> Nas zonas americanas sob dominação espanhola, pela diminuição acentuada da população ameríndia durante o século XVI e XVII (em algumas regiões mais de 70% desta população pereceu), foi também necessário recorrer a mão-de-obra africana escravizada.<sup>20</sup> Na América Central, a maioria dos escravos importados antes de 1595 eram originários da Senegâmbia (e regiões próximas), e destinavam-se ao trabalho mineiro (ouro e prata) nas Honduras e na região de *Nueva Segovia* (noroeste da atual Nicarágua), e na América do Sul, nas minas do Peru.<sup>21</sup> De referir que, entre 1610 e 1640, verifica-se uma extensão do comércio de escravos em território africano para o norte (baía de Loango), para sul (Benguela), e para este (para lá do rio Kwanza). É nesta altura que Luanda substitui o Congo como o principal centro do trato negreiro. É também por esta altura que o governador e mercadores privados de Luanda se sobrepõem aos comerciantes de São Tomé, como as forças dominantes deste tráfico.<sup>22</sup>

## 1.2. Tráfico de Escravos para as Índias de Castela

Pelo Tratado de Tordesilhas de 1494, a Coroa espanhola ficou sem acesso às zonas de origem da mão-de-obra escrava africana, pelo que nunca a Espanha se envolveu diretamente no tráfico de escravos. Todavia, a economia colonial da América espanhola dependia do abastecimento regular dessa mão de obra.<sup>23</sup> O regime escolhido para a introdução destes escravos foi-se alterando ao longo do tempo, começando por

---

<sup>18</sup> Rawley e Behrendt, *The Transatlantic*, 26-27.

<sup>19</sup> Rawley e Behrendt, *The Transatlantic*, 22-24.

<sup>20</sup> Jorge Caro e Antonino Ortega, "La Desmemoria Impuesta a los Hombres que Trajeron. Cartagena de Indias en el siglo XVI y XVII. Un depósito de esclavos". *Cuadernos de historia*, Nº 37 (2012): 7-31. Acedido novembro 2014.

<http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?sid=780c03cb-6974-4cf1-9ac2-e776dfe60879%40sessionmgr4002&vid=1&hid=4113>.

<sup>21</sup> Paul Lokken, "From the 'Kingdoms of Angola' to Santiago de Guatemala: The Portuguese Asientos and Spanish Central America, 1595-1640", *Hispanic American Historical Review*, Vol. 93, 2 (2013): 176. Acedido novembro 2014. <http://dx.doi.org/10.1215/00182168-2077126>.

<sup>22</sup> Rawley e Behrendt, *The Transatlantic*, 29.

<sup>23</sup> Rawley e Behrendt, *The Transatlantic*, 20.

um período de comércio livre (até 1513), à autorização de importação mediante uma autorização real (uma licença) obrigatória. Pela necessidade de controlo rigoroso destas entradas e os rendimentos que forneciam à coroa espanhola, é implementado um novo sistema: os *asientos*.<sup>24</sup> O *asiento* era um contrato de direito público em que se arrendava a um particular, por um prazo definido, a exclusividade de venda de licenças de importação de escravos nas Índias de Castela, a um preço máximo também determinado. Não era permitida a venda livre de escravos, mas sim a distribuição das licenças por qualquer um que as desejasse comprar (dirigindo-se para isso a uma das casas do assentista em Lisboa ou Sevilha, o qual estava obrigado a abrir pelo clausulado do *asiento*), podendo estas ficar para usufruto do titular do *asiento*.<sup>25</sup> No fundo, o assentista era um intermediário entre a Coroa espanhola e os comerciantes, um “agente cuja responsabilidade era encontrar compradores para as licenças, manter feitores que contabilizassem a remessa de escravos e ajudar na regulação do comércio negreiro”.<sup>26</sup> O objetivo para a Coroa espanhola é claro: conseguir a mais elevada renda possível e um controlo rigoroso sobre a quantidade de escravos levados para as colónias espanholas na América.<sup>27</sup>

Com a união das duas coroas, formou-se uma conjuntura favorável para que os comerciantes portugueses, apesar da forte oposição da *Casa de Contratación de Sevilha*,<sup>28</sup> e beneficiando das suas ligações económicas aos mercados da costa ocidental africana e com os comerciantes espanhóis nas Canárias, começassem a fazer chegar a tão necessitada mão-de-obra escrava que alimentava uma crescente economia de plantação colonial (produção de açúcar na costa do Pacífico da Guatemala, e produção de índigo na mesma costa de El Salvador)<sup>29</sup> e para as minas americanas, diversificando posteriormente para o desenvolvimento económico do

---

<sup>24</sup> Enriqueta Vila Vilar, *Hispanoamérica y el Comercio de Esclavos: Los Asientos Portugueses* (Sevilha: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1977), 2.

<sup>25</sup> Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 30.

<sup>26</sup> Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 59-60.

<sup>27</sup> Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 33.

<sup>28</sup> Fundada em Sevilha pelos inícios de 1503, e inspirada no modelo português da Casa da Guiné e Mina, a *Casa de Contratación de las Índias* era a instituição gestora da Coroa espanhola para todo o tráfico com as Índias de Castela, desde o licenciamento de navios, dos náuticos e das exportações, incluindo obviamente os escravos, tráfico este sujeito à suprema autoridade legislativa do Conselho das Índias, em Madrid. Para além destas funções, funcionava como armazém, recebia os metais preciosos trazidos do continente americano, controlava a emigração para aqueles espaços, funcionava como tribunal de justiça, e como centro de investigação e ensino das ciências náutico-geográficas (Pablo Emilio Pérez-Mallaina, “La Carrera de Índias”, Maria da Graça M. Ventura (coord.), *Viagens e Viajantes no Atlântico Quinhentista*. Lisboa: Edições Colibri, 1996, 27-28).

<sup>29</sup> Lokken, “From the Kingdoms”, 197.

Brasil.<sup>30</sup> Os primeiros passos são dados com acordos individuais firmados com os contratadores<sup>31</sup> das zonas de Cabo Verde, São Tomé e Angola, e evolui para o primeiro *asiento* assinado, em 1595, com Pedro Gomes Reinel.<sup>32</sup>

Podemos ver o desenvolvimento do sistema de *asientos* em duas etapas: de 1595 a 1615; e a partir dessa data até 1640. Na primeira etapa, dá-se o confronto entre os vários interesses monopolistas em questão (movimentação dos contratadores portugueses, do Conselho das Índias<sup>33</sup> e da *Casa de Contratación* de Sevilha para controlar um comércio que dava lucros consideráveis à Coroa com a subida dos preços das licenças) e, por isso, o processo desenrola-se de uma forma conflituosa. De referir que entre 1609 e 1615, foi a *Casa de Contratación* de Sevilha a realizar o tráfico de escravos, o que acarretou imensos prejuízos e um contrabando generalizado.<sup>34</sup> Na segunda etapa, e com a retirada da *Casa de Contratación* de Sevilha do tráfico de escravos, tudo decorre dentro da normalidade e sem grandes problemas. O sistema termina com a separação das duas coroas, em 1640, mas já em 1635 sofre um forte abalo com a perseguição da Inquisição espanhola aos comerciantes portugueses e cristãos-novos judaizantes instalados nas Índias de Castela.<sup>35</sup> Depois de 1640, e pelo

---

<sup>30</sup> Amândio Barros, "O Porto e o Trato de Escravos no Século XVI", *Africana Studia*, 7 (2000): 31-51.

Acedido outubro 2014.

[http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20\\_1/apache\\_media/SX4FXYLX3UP937MF3XDPEQEC697N.pdf](http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20_1/apache_media/SX4FXYLX3UP937MF3XDPEQEC697N.pdf).

<sup>31</sup> Comerciantes que, mediante o pagamento de avultadas quantias ao Estado, detinham o monopólio da cobrança dos direitos alfandegários do comércio de uma determinada zona (Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 24).

<sup>32</sup> Pedro Gomes Reinel era um cristão-novo português e até 1630, embora não houvesse qualquer norma escrita, o *asiento* foi sempre arrendado, salvo pequenos intervalos, aos contratadores de Angola (Caldeira, *Escravos*, 180).

<sup>33</sup> O Conselho das Índias era um órgão legislativo e político, tendo a sua criação sido finalizada em 1524. Só no reinado de Filipe II é que chegou à sua forma definitiva (conselheiros todos letrados e de maioria eclesiásticos; inclusão de um fiscal, cosmógrafo e cronista), e desempenhava também funções de tribunal supremo para causas civis e criminais relativas aos territórios americanos, para além da adaptação das leis metropolitanas à realidade colonial. Tomava as suas decisões por maioria simples e depois transmitia-as ao rei, que as tornava executivas através de uma ordem real (Bartolomé Bennassar, *La América Española y la América Portuguesa, Siglos XVI-XVIII*, 4ª edição, (Madrid: Ediciones Akal, 2001), 86-88).

<sup>34</sup> Lutgardo García Fuentes, *El Tráfico de Negros Hacia América* (Madrid: Fundación Ignacio Larramendi, 2011), Acedido janeiro 2015.

[http://www.larramendi.es/i18n/catalogo\\_imagenes/grupo.cmd?path=1000199](http://www.larramendi.es/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1000199)

<sup>35</sup> Os comerciantes portugueses sempre foram mal vistos pelas autoridades coloniais espanholas, como demonstram várias relatos e queixas ao Conselho das Índias. Entre 1635 e 1642, dão-se três grandes ondas repressivas (Lima, Cartagena das Índias e México) contra a *Complicidad Grande* (o favorecimento pelas autoridades metropolitanas espanholas aos cristãos-novos judaizantes portugueses). No auto-de-fé de 23 de janeiro de 1639, ocorrido em Lima, 63 judaizantes foram condenados a abjurar a fé judaica, com 7 queimados na fogueira. A perseguição em Cartagena das Índias começa em 1636, culminando no auto-de-fé de 25 de março de 1638, em que 22 judaizantes portugueses (todos ligados ao tráfico de escravos) foram condenados a verem os seus bens confiscados. No México, a perseguição inicia-se em 1642 e está intimamente ligada à sublevação portuguesa depois da separação das coroas (Escobar, Ricardo." Los Criptojudíos de Cartagena de Índias: un Eslabón en la Diáspora Conversa (1635-1649)", *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 29 (2002): 56-60. Acedido fevereiro 2015. <http://www.bdigital.unal.edu.co/20777/1/16978-59357-1-PB.pdf>). Este artigo dá achegas acrescidas para o

facto de os comerciantes portugueses estabelecidos em Sevilha terem regressado a Portugal, nenhum outro comerciante nesta cidade conseguia assegurar o fornecimento de escravos e, por isso, o trato negreiro foi totalmente suprimido por um período de dez anos.<sup>36</sup>

A administração e controlo deste sistema era feito pelas duas partes interessadas. Pela Coroa espanhola, a administração, organização e bom funcionamento dos *asientos* competia ao Conselho das Índias. Por ser um arrendamento, caía também sob a jurisdição do Conselho de Fazenda (recebia e aprovava as fianças, além de confirmar o cumprimento dos pagamentos). Para evitar e resolver problemas entre estes dois organismos foi criada a Junta de Negros (com especial atuação aquando da negociação de um novo *asiento*, esta junta era composta por membros de ambos os conselhos). Quem executava as decisões dos dois conselhos era a *Casa de Contratación* de Sevilha (para além de receber os pagamentos feitos pelos assentistas; fazer os registos necessários para poder transportar os escravos; e realizar vistorias aos navios antes de partirem para África). Pelos assentistas, quem controlava o monopólio arrendado, era uma série de agentes e feitores localizados em todos os portos deste comércio. Finalmente, sobre estes contratos havia uma jurisdição exclusiva, e eram os juízes conservadores de negros que decidiam, em primeira instância, qualquer pleito. O tribunal final de apelação era o Conselho das Índias.<sup>37</sup>

**Quadro 2.** Assentistas do Tráfico de Escravos

<b>Datas</b>	<b>Titulares</b>	<b>Renda anual (ducados)</b>	<b>Nº de escravos</b>
1595 - 1601	Pedro Gomes Reinel	100 000	29 750
1601 - 1603	João Rodrigues Coutinho	170 000	12 750
1604 - 1609	Gonçalo Vaz Coutinho	140 000	25 500
1615 - 1622	António Fernandes d'Elvas	115 000	28 000
1623 - 1631	Manuel Rodrigues Lamego	120 000	31 500
1631 - 1639	Melchior Gomes Anjo e Cristóvão Mendes Sousa	95 000	22 500
<b>Totais</b>	-	<b>4 905 000</b>	<b>150 000</b>

Fonte: Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 78, 185. García Fuentes, *El tráfico*, 26-27.

estudo das ligações das redes de cristãos-novos portugueses na América espanhola ao tráfico de escravos durante a primeira metade do século XVII.

<sup>36</sup> Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 28-54.

<sup>37</sup> Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 59-68.

Para armar um navio era necessário a compra ao assentista de um determinado número de licenças (geralmente em lotes superiores a 80). A relação entre fretadores e assentista ficava estipulada numa avença (um contrato privado de venda onde se definia o número, preço e demais condições de acordo entre as partes). Para além deste custo, o fretador tinha de suportar uma série de custos: direitos de saída, licenças de alfândega, seguros, etc. De seguida, era preciso requerer um registo da *Casa de Contratación* (único organismo que podia passar este documento) em Sevilha e apresentar aí toda a documentação para poder navegar de forma legal. Depois, o navio tinha de ser inspecionado três vezes pelos oficiais da *Casa de Contratación* de forma a confirmar a sua adequação para a viagem a iniciar (a partir de 1616 bastava uma visita e, posteriormente, esta fiscalização podia ser feita em Lisboa ou nas Canárias).<sup>38</sup>

Paralelamente ao sistema de *asientos*, vendiam-se na *Casa de Contratación* de Sevilha licenças independentes de importação de escravos. A existência destas licenças justifica-se pela reserva dada ao rei de comerciar um determinado número de escravos, consagrada no clausulado dos *asientos* (900 escravos na primeira fase e 1000 na segunda). Estas licenças eram despachadas pelos oficiais reais e controladas pelo feitor do assentista para evitar fraudes. A atribuição destas licenças podia ser por mercê real, recompensas a funcionários zelosos, ou vendidas (exemplo: em 1617 as 1 000 licenças são vendidas a Diogo Pereira, vizinho do Porto, por 25 000 ducados).<sup>39</sup>

### 1.3. Rentabilidade do Tráfico Negroiro

O motivo do sucesso do sistema de *asientos* para a Coroa espanhola prende-se com a disponibilidade imediata de uma renda fixa sobre um comércio algo arriscado. Normalmente, cada licença tinha um preço de 30 ducados e 20 reais de direitos aduaneiros por escravo, caso fosse pré-pagamento, ou 40 ducados e 30 reais de direitos aduaneiros, caso o pagamento fosse efetuado no porto de chegada. Como podemos confirmar pelo Quadro 2, as margens de lucro eram reduzidas e, por isso, o rei permitia um acréscimo de 40% no total de escravos autorizados a transportar (como forma de compensação pela mortalidade da viagem, pelo risco da mesma, e para aumentar o lucro dos assentistas). Devido ao sistema de pagamentos, muitas vezes o dinheiro demorava demasiado tempo a entrar nos cofres da Coroa. As colónias demoravam o máximo de tempo possível a enviar para a metrópole estas quantias, existia protelação

---

<sup>38</sup> Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 141-144.

<sup>39</sup> Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 54-56.

do pagamento pelos assentistas, além da impossibilidade de pagamento por perda da carga, especialmente a partir de 1621.<sup>40</sup> Acontecia com frequência estas acionarem as garantias dadas no *asiento*, o que implicava graves problemas para os assentistas, nomeadamente a bancarrota (o caso de António Fernandes d'Elvas). É de concluir que, atendendo aos problemas ocorridos, este era um negócio de demasiada envergadura e risco para um particular sozinho.<sup>41</sup>

Nos dias que correm, está cada vez mais posta de parte a ideia de que este tipo de tráfico proporcionava lucros fabulosos aos seus intervenientes. Tudo somado (custos com mercadorias de troca, as despesas com navio e tripulação, custos de alimentação, juros dos empréstimos e as tarifas alfandegárias), a sua rentabilidade durante o período em questão, andaria pelos 5% a 10% de lucro em média.<sup>42</sup> Não eram poucas as viagens que terminavam com prejuízo, bastando acontecer qualquer percalço para que este tráfico se tornasse num mau negócio. No entanto, era um mercado com grande elasticidade de preço e, como eram grandes os riscos da viagem bem como a necessidade de mão-de-obra nas colónias americanas, podia originar grandes lucros conforme a conjuntura do momento.<sup>43</sup>

Relativamente ao preço, e tomando como exemplo um estudo sistemático sobre este tema em Lima, entre 1560 e 1650 (numa amostra de 6 890 escravos), temos 3 categorias de escravos: boçais (nascidos em África); ladinos (hispanizados pela residência); e crioulos (nascidos numa colónia do império; 20% do total da amostra). Conclui-se que os preços subiram sempre no período tratado (de 400 para 500 pesos);<sup>44</sup> e estes variavam conforme o sexo (normalmente os homens valiam mais que as mulheres), idade (entre 16 e 25 anos obtinham melhores preços), e as habilidades

---

<sup>40</sup> No fim da trégua entre as Províncias Unidas e a Espanha em 1621, foi fundada a Companhia das Índias Ocidentais. O seu capital ascendia a 7 200 000 florins, distribuídos por 1 200 acionistas. Com um modelo semelhante à da Companhia das Índias Orientais, foi idealizada pelo mercador de Amsterdão, William Usselinx, com propósitos comerciais. No entanto, os governantes das Províncias Unidas utilizaram-na também como braço armado contra a Espanha e Portugal, especialmente através da atividade do corso. Nos 16 anos iniciais teve ao seu serviço mais de 800 barcos, cujos soldados e marinheiros somavam mais de 67 000 homens. Dissolveu-se em 1674 quando se tinha convertido exclusivamente numa empresa do comércio de escravos que exportava negros desde a África Ocidental para as Antilhas, com Curaçau como base central (Marisa Vega Franco, *El Trafico de Esclavos con America: Asientos de Grillo y Lomelín, 1663-1674* (Sevilha: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1984), 83).

<sup>41</sup> Vilar, *Hispanoamérica*, 75-91.

<sup>42</sup> Caldeira, *Escravos*, 157.

<sup>43</sup> Caldeira, *Escravos*, 155-158.

<sup>44</sup> 1,25 pesos = 1 cruzado português = 400 reis; 1,29 pesos = 1 ducado espanhol (Ernst Van Den Boogaart, "The trade Between Western Africa and the Atlantic World, 1600-90: Estimates of Trends in Composition and Value", *The Journal of African History*, Vol. 33, 3 (1992): 372-373, nota 8. Acedido novembro 2014. <http://www.jstor.org/stable/183138>). No entanto, Walter Rodney afirma que 100 pesos (22,5 carates de ouro) equivalem a 150 ducados (0,67 pesos = 1 ducado), e que um escravo valia 100-120 ducados em Cartagena das Índias e 150-200 ducados nas minas de Santa Fé (Rodney, "Portuguese", 313).

(artesãos específicos podiam conseguir preços na ordem dos 1 200 pesos).<sup>45</sup> Uma fonte da época (Bogotá, 1622) discrimina os preços dos escravos em três categorias: os da Guiné valiam 200 pesos de prata, os de Arda valiam 160 ducados e 11 reais, e os de Angola e Congo valiam 150 ducados cada.<sup>46</sup> O preço médio de compra de um escravo em África, tomando como referência o apresentado por Dierick Ruiters<sup>47</sup> e citado por Ernst van den Boogaart, por volta de 1610, em Angola ou Cacheu, era de 78 ducados (cerca de 100 pesos).<sup>48</sup> Nos inícios do século XVII, um escravo proveniente da Guiné custava 1000 reais e em Angola entre 525 e 550 reais, sendo depois vendidos por 2647 e 1650 reais, respetivamente. No entanto, depois de descontados os custos totais da viagem, a rentabilidade ficava somente por uns meros 11%.<sup>49</sup> Se quisermos optar pelo valor de um escravo nos mercados locais, em termos de mercadorias (a troca mais real), este valia 120-150 panos entre 1612 e 1618, ou 20 barras de ferro.<sup>50</sup>

## 2. Redes e Agentes

Fruto da posição monopolista que os portugueses detinham no tráfico negroiro transatlântico (embora a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais tenha sido fundada em 1621, só a partir de 1634 começou a comercializar escravos),<sup>51</sup> foi o Estado que mais beneficiou com este negócio. O controlo deste tráfico esteve, desde o seu início, sob competência da Casa de Trato da Guiné, com sede em Lagos, tendo sido transferida para Lisboa em 1468, alterando-se o nome para Casa da Mina e Tratos da Guiné. Em 1486, cria-se um departamento especializado com a finalidade de superintendência do tráfico de escravos, a que se deu o nome de Casa dos Escravos,<sup>52</sup> e pelos seus armazéns tinham forçosamente de passar todos os escravos

---

<sup>45</sup> Rawley e Behrendt, *The Transatlantic*, 53-54.

<sup>46</sup> David Wheat, "The First Great Waves: African Provenance Zones for the Transatlantic Slave Trade to Cartagena de Indias, 1570-1640", *The Journal of African History*, Vol. 52, 1 (2011): 19. Acedido em Novembro 2014. <http://dx.doi.org/10.1017/S0021853711000119>.

<sup>47</sup> Dierick Ruiters e Thomas Kelly, *Toortse Der Zee-Vaert, Om Te Beseylen De Custen Gheleghen Bezuyden Den Tropicus Cancrri, Als Brasiliën, West-Indiën, Guinea, En Angola, &c* (Primary Source Edition, 1923).

<sup>48</sup> Boogaart, "The Trade", 377.

<sup>49</sup> Newson e Minchin, *From Capture*, 69-70.

<sup>50</sup> Newson, "Africans", 6.

Um pano correspondia a uma peça de 1 metro por 2 metros, composto por 6-8 tiras de tecido feito num tear estreito e depois cozidas (Newson, "Africans", 6). Na Senegâmbia, as mercadorias trocadas pelos escravos eram: pano (local e importado), roupas, contas, bebidas alcoólicas, ferro, *kola* (um estimulante natural que aliviava a fadiga, a fome e a sede), cristais, espadas, etc. (Newson, "Africans", 16, Tabela 3).

<sup>51</sup> Boogaart, "The Trade", 373.

<sup>52</sup> "Entre as competências da Casa dos Escravos (e que depois irão passar para outros organismos) estavam: a venda de licenças para o tráfico; o arrendamento a terceiros, em regime de monopólio, do comércio em determinadas áreas do litoral africano; e a concessão a particulares, mediante pagamentos anuais, de contratos de exploração dos direitos régios em áreas já povoadas e com atividade económica própria, como Cabo Verde e São Tomé" (Caldeira, *Escravos*, 159).

desembarcados em Lisboa, cidade que assumia uma posição de plataforma redistribuidora para o resto do mundo. Em 1518, é autorizada pelos monarcas de ambos os reinos ibéricos, a exportação direta de escravos desde Cabo Verde<sup>53</sup> e São Tomé com destino às Índias de Castela, e é por esta altura que se inicia o período de contratação com particulares para abastecimento das colónias do Novo Mundo (garantindo assim a Coroa receitas fixas e poupança de recursos). Segundo Arlindo Caldeira, os portos principais de exportação eram: durante o século XVI, São Tomé; e durante o século XVII, Angola. Os valores totais do tráfico de escravos, no ano de 1602 (reinado de Filipe II), equivaliam a menos de 3% da receita total do comércio das possessões ultramarinas portuguesas, equivalendo a menos de 48 890\$916.<sup>54</sup>

Nos anos 30 do século XVI, era relativamente comum que os comerciantes portugueses no reino do Congo casassem com as mulheres locais, e que os seus filhos mestiços se tornassem ativos no tráfico de escravos. Nesta altura, cerca de 3 000 a 4 000 escravos eram enviados, por ano, do porto de Mpinda para satisfazer as necessidades de São Tomé. É com a crescente necessidade desta mão-de-obra escrava (especialmente com a entrada do Brasil nesta equação) que vai fazer com que os agentes africanos tentem entrar neste trato. É a altura do florescimento do contrabando, que tenta ultrapassar a obrigação de monopolizar este comércio a partir do porto de Mpinda. É para fugir a esta situação menos favorável (e à cada vez mais volátil situação política causada pela morte do rei congolês) que vai fazer com que os mercadores portugueses se dirijam para sul, para o reino de Angola.<sup>55</sup>

Em Cabo Verde, São Tomé e Angola, todos os que dispunham de algum capital estavam ligados, direta ou indiretamente, ao tráfico de escravos. Inclusive, um dos privilégios dados aos colonizadores de Cabo Verde e São Tomé era poder ir buscar mão-de-obra escrava à costa continental. Para termos uma ideia da universalidade deste comércio, todos os habitantes europeus de São Paulo de Luanda (incluindo o clero secular e as ordens religiosas) estavam ligados a atividades portuárias relacionadas com o tráfico negreiro e a unidade de troca comercial mais corrente era o escravo, já que esta sociedade funcionava quase sem moeda. Os moradores reuniam os seus contingentes de escravos através dos escravos pumbeiros, que percorriam o

---

<sup>53</sup> Era através de Cabo Verde que a coroa portuguesa implementava o seu monopólio sobre a costa da Guiné, pois todos os barcos que aí fossem carregar escravos eram obrigados a dirigir-se ao arquipélago para o pagamento dos direitos régios. No entanto, esta disposição era quase impossível de tornar efetiva pela falta de meios de controlo (Rodney, "Portuguese", 309-310).

<sup>54</sup> Caldeira, *Escravos*, 158-164.

<sup>55</sup> Rawley e Behrendt, *The Transatlantic*, 25-26.

interior em busca de novos escravos em troca de mercadorias. Estes eram depois vendidos aos mercadores locais (para pagamento de dívidas de mercadorias europeias vendidas a crédito), a maioria cristãos-novos, e estes, por sua vez, vendiam-nos aos mestres e armadores dos navios (por troca de novas mercadorias ou metais preciosos) que aguardavam ao largo até atingirem a sua capacidade. Depois, estes escravos eram encaminhados para o Brasil ou Índias de Castela. Estes mercadores podem ser categorizados conforme a sua escala de negócio: desde o dono da loja local até ao comerciante de grosso trato, agente em Luanda dos grandes armadores.<sup>56</sup> Outra possibilidade era o navio carregar um contingente de escravos de vários investidores, estando a posse discriminada na avença que o mestre do navio levava consigo.<sup>57</sup> Todas estas modalidades de comércio confirmam outros estudos sobre a informalidade das redes comerciais no espaço ultramarino.<sup>58</sup>

As peças centrais de toda esta rede são os armadores. Individualmente ou em sociedade, são os donos dos barcos que põem todo este comércio em movimento. Estes navios, percorrendo os vários pontos da costa africana ou carregando nos mercados já mais estruturados (Luanda é um bom exemplo, pois a maioria das cargas eram contratos de frete pré-estabelecidos e as cargas eram dispersas por vários navios, para diminuir o risco), são o sangue de um comércio tripartido entre Europa/África/América. Temos como armadores: os governadores das colónias (os governadores de Angola João Rodrigues Coutinho (1601-03) e Luís Mendes Vasconcelos (1617-21), por exemplo); os mercadores locais; e os mercadores europeus. No topo de toda esta pirâmide temos os contratadores, ou seja, quem assinava contratos com o Estado para usufruir dos direitos alfandegários deste comércio mediante o pagamento de avultadas quantias, em troca de privilégios (que se estendiam aos seus procuradores e feitores), inclusive participarem no próprio tráfico de escravos

---

<sup>56</sup> Caldeira, *Escravos*, 164-166.

<sup>57</sup> Marc Eagle, "Chasing the Avença: An Investigation of Illicit Slave Trading in Santo Domingo at the End of the Portuguese Asiento Period", *Slavery and Abolition*, Vol. 35, 1 (2014): 105-106. Acedido novembro 2014. <http://dx.doi.org/10.1080/0144039X.2013.780458>.

<sup>58</sup> Ver Amândio Barros e Amélia Polónia, "Articulações Portugal/Brasil. Redes Informais na Construção do Sistema Atlântico (Séculos XVI-XVIII)", Suely Creusa Cordeiro de Almeida *et al* (orgs.), *Políticas e Estratégias Administrativas no Munto Atlântico* (Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012): 19-48. Acedido novembro 2014.

[http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20\\_1/apache\\_media/BVIJPM5SJPUEXQLK7J1PED1JXUHMBE.pdf](http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20_1/apache_media/BVIJPM5SJPUEXQLK7J1PED1JXUHMBE.pdf).

Amélia Polónia, "Redes Informais de Comércio Ultramarino", Francisco Ribeiro da Silva *et al* (coord.), *Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos* (Porto: FLUP), III, 879-891. Acedido novembro 2014.

[http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20\\_1/apache\\_media/75225GVXRP8QR99CP2UHY5T3GC1LD2.pdf](http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20_1/apache_media/75225GVXRP8QR99CP2UHY5T3GC1LD2.pdf).

com direitos de preferência.<sup>59</sup> A maioria destes homens era originária da metrópole e cristãos-novos, e administravam este negócio a partir de Lisboa ou Madrid (com os seus fatores a controlar no terreno), beneficiando da ligação com outros cristãos-novos (através de relações profissionais e familiares) espalhados pelos diferentes portos<sup>60</sup> e que lhes permitia conduzir este comércio de forma mais segura e rentável, reduzindo o risco de uma atividade perigosa e com margens de lucros muito voláteis. De referir que este comércio funcionava maioritariamente a crédito, acarretando apreciáveis riscos financeiros pelos entraves ao negócio (pelo contrabando muito ativo, pela corrupção dos agentes fiscalizadores, e pela burocracia desadequada).<sup>61</sup>

O tráfico de escravos era gerido por uma série de agentes (os fatores) dos assentistas, colocados nos pontos-chave do comércio ou do contrabando. Sevilha (ou Lisboa) era o primeiro desses pontos, pois era aí que os mestres ou os donos dos navios se dirigiam para comprar as licenças de importação de escravos para as Índias de Castela e fazer as vistorias necessárias para estarem autorizados a efetuar o trato. Os fatores em Sevilha asseguravam a rapidez e controlo de todo o processo burocrático, sendo assessorados por uma série de auxiliares, tais como, escrivães, tesoureiros, guardas, etc. Os fatores nos portos americanos tinham, seguramente, a maior responsabilidade, já que eram eles que confirmavam as chegadas (vistoriando os navios com os oficiais régios), vendiam os escravos (guardando todo o material dessa venda, desde metais preciosos a mercadorias), controlavam o contrabando, e resolviam dificuldades aduaneiras (sendo obrigados a manter um registo de todas as operações para controlo da Coroa). Por ser uma posição de extrema confiança, normalmente era

---

<sup>59</sup> O direito de preferência traduzia-se na prioridade absoluta dos seus navios na entrada e saída do porto, conseguindo muitas vezes que o porto ficasse fechado para outras embarcações enquanto aí estivesse a carregar um dos seus navios, reduzindo sobremaneira o tempo de espera e carga, bem como a rapidez com que se chegava ao porto de destino (Caldeira, *Escravos*, 168-169).

<sup>60</sup> Enriqueta Vila Vilar afirma que a possibilidade de introdução clandestina de portugueses com o propósito de estabelecer redes comerciais nos principais portos americanos e dessa forma a dominar o comércio nas Índias de Castela, foi um dos principais incentivos para se conseguir um *asiento* (Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 85, nota 98). A imigração autorizada era feita pela obtenção de *cartas de naturaleza*, com base no cumprimento de requisitos (viver à mais de 10 ou 20 anos em Espanha, e possuir bens imóveis de valor elevado). Estas autorizações eram dadas esparsamente pelo Conselho das Índias. Na totalidade do período em questão foram unicamente passadas 280 destas autorizações (Enriqueta Vila Vilar, *Aspectos Sociales en América Colonial: de Extranjeros, Contrabando y Esclavos* (Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 2001), 1-2). Ver Barros e Polónia, "Articulações", 28, 33. Para um estudo sobre tendências migratórias de portugueses para as Índias de Castela, ver Osswald, Helena, e Polónia, Amélia, "No Reverso do Tratado de Tordesilhas: Portugueses nas Índias de Castela Durante o Período de União Dinástica", *Vértice*, Série II, 63 (1994): 45-54. Separata.

A maioria destes imigrantes portugueses eram cristãos-novos judaizantes, mal vistos pelas autoridades das colónias espanholas, e controlavam a atividade comercial nas cidades portuárias do tráfico de escravos (Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 94-103).

<sup>61</sup> Caldeira, *Escravos*, 166-173.

ocupada por um membro da família do assentista e eram auxiliados por contadores, guardas, empregados de armazém, etc.<sup>62</sup> A partir de 1604, Cartagena das Índias e Veracruz tornaram-se os únicos portos autorizados para o desembarque de escravos (com algumas exceções para Buenos Aires), o que intensificou a atividade comercial nessas cidades.<sup>63</sup>

O contrabando teve grande impacto neste comércio, tanto pela quantidade de escravos introduzidos fora do sistema de *asientos*, como pelos agentes envolvidos (assentistas, funcionários reais, capitães de navios, almirantes de armadas, governadores, etc.). Facilitado pelo facto de os navios negreiros viajarem de forma independente, fora de frota, muitos chegavam com excesso de escravos em relação ao número de licenças, outros sem qualquer tipo de autorização para o tráfico, outros aportavam em portos em que não era suposto existir venda deste tipo de mão-de-obra, etc. Tudo isto só foi possível com a conivência das autoridades locais e pela incapacidade fiscalizadora da Coroa espanhola, sendo o tráfico alimentado pelos lucros deste trato. Neste jogo, eram os assentistas (pela ação dos seus feitores) que melhor conseguiam subverter as regras, utilizando as cláusulas dos próprios *asientos* (a possibilidade de poderem levar 40% de escravos a mais, para compensar as mortes no transporte. Todos os que ficavam para além do número estabelecido pela licença podiam ser descarregados, desde que fossem pagos os direitos correspondentes). É fácil imaginar os abusos que esta disposição legal permitia e que era conhecida pelo Conselho das Índias. Outra forma era o feitor combinar, antes da visita de qualquer oficial régio, com o mestre de um navio com avença (que já vinha com uma quantidade de escravos superior ao permitido), a quantidade de escravos a descarregar pelos canais oficiais, e quando e onde descarregar os restantes escravos de forma ilegal. Tudo isto era ainda mais facilitado pela corrupção dos agentes fiscalizadores.<sup>64</sup> Outra circunstância que facilitava em muito o contrabando era o facto de, apesar da união das duas Coroas, haver uma separação burocrática entre os dois reinos (um oficial espanhol

---

<sup>62</sup> Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 68-76. Amândio Barros, “O Negócio Atlântico: as Redes Comerciais Portuenses e as Novas Geografias do Trato Internacional (Séculos XVI-XVII)”, *Revista de História da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, III série, vol. 8 (2007), 29-48. Acedido em Outubro 2014. [http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20\\_1/apache\\_media/Q3DB2E2IH5468BHLI2R37LUMGVUIYX.pdf](http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20_1/apache_media/Q3DB2E2IH5468BHLI2R37LUMGVUIYX.pdf)

<sup>63</sup> Wheat, “The First”, 1, nota 2.

<sup>64</sup> Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 157-166. Para exemplos concretos de corrupção de oficiais régios em Cartagena das Índias, ver Wheat, “The First”, 9.

não tinha jurisdição para inspecionar documentos portugueses, e vice-versa), o que dificultava a fiscalização efetiva das cargas.<sup>65</sup>

Pelo estudo das denúncias, existia uma maior facilidade de contrabandear no porto de Cartagena (em relação a Vera Cruz) e, prova disso, era o facto de os comerciantes de escravos dirigirem as suas embarcações para este porto, mesmo tendo como destino a Nova Espanha.<sup>66</sup> Existiam outros métodos de fazer entrar escravos de forma ilegal nas colónias espanholas: declará-los como grumetes e depois vendê-los, a falsificação dos registos, escondê-los das vistorias, o suborno dos oficiais que vistoriavam o navio, etc. No entanto, o método que maior dano causou às finanças régias foi, sem dúvida, o descarregamento de escravos em portos não permitidos pelo monopólio estabelecido (Jamaica, São João de Porto Rico, Santo Domingo, Havana, Caracas, etc.) através das *arribadas forzosas*. Embora esta venda fosse considerada ilegal pela Coroa, era permitida e encorajada pelas autoridades locais.<sup>67</sup> É bastante plausível que os números do contrabando sejam na mesma ordem dos escravos importados legalmente, ou seja, o número efetivo de mão-de-obra escrava importada para as Índias de Castela ser o dobro dos valores oficiais registados nas alfândegas.<sup>68</sup> Maria Pelaez avança a hipótese de o contrabando de escravos poder ser entendido como um enfrentamento de poderes, entre os interesses da Coroa espanhola na metrópole e os interesses das colónias, em termos do bem público colonial (já que muitas vezes foi incentivado pelas autoridades coloniais).<sup>69</sup>

Vamos agora reunir várias opiniões sobre o número de importações nas Índias de Castela no período em questão. Podemos começar por Fernando de Silva Solís, uma

---

<sup>65</sup> Eagle, "Chasing", 107-108.

<sup>66</sup> Durante os séculos XVI e XVII, existiam somente dois vice-reinos na América espanhola: o de Nova Espanha (criado em 1535, incluía toda a América central, exceto o Panamá, as Antilhas e a zona costeira da Venezuela) e o do Perú (criado em 1543, incluía toda a América do Sul, exceto o istmo do Panamá e parte dos territórios do Noroeste da atual Colômbia, ou seja, o reino de Terra Firme. A partir de 1550, este reino passou a integrar o vice-reinado do Perú). Os *reinos de Índias* tinham o mesmo estatuto dos demais reinos reunidos sob a coroa espanhola. Por conseguinte, qualquer indivíduo nascido nestes territórios era considerado súbdito livre do monarca espanhol. (Bennassar, *La América*, 83, 95).

<sup>67</sup> O processo era simples: o barco atracava para reparações e o mestre pedia autorização para vender alguns escravos para pagar esses serviços. Entretanto, o conselho da cidade (o *cabildo*) pedia ao governador que, face às necessidades da colónia em mão-de-obra escrava, desse autorização à venda da restante carga. Normalmente, essa autorização era dada e os escravos eram vendidos entre os vizinhos da localidade, com lucro para todas as partes intervenientes. Desta forma, disseminaram-se escravos por todos os portos das Américas espanholas (Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 172. Maria Cristina Navarrete Pelaez, "De las "Malas Entradas" y las Estrategias del "Buen Pasaje": el Contrabando de Esclavos en el Caribe Neogranadino, 1550-1690", *História Crítica*, 34 (2007): 175-176. Acedido novembro 2014. <http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?sid=bd63c3ea-bfa7-4e90-a6a7-7935c5aaf5cf%40sessionmgr4001&vid=1&hid=4113>).

<sup>68</sup> Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 167-182.

<sup>69</sup> Navarrete Pelaez, "De las Malas", 160-183.

fonte coeva, que afirma à Coroa espanhola, em meados do século XVII, que o número de escravos africanos nos seus territórios americanos atingia a cifra de 329 000 indivíduos (cerca de 2/3 na América do Sul, 16 000 nas ilhas do Caribe, 80 000 na Nova Espanha, 17 000 no Panamá, e 10 000 na Guatemala e Honduras).<sup>70</sup> James Rawley afirma que até 1600, as colónias espanholas na América importaram 75 000 escravos (sendo o destino americano com maior volume dentro no período, cerca de  $\frac{3}{4}$  do total, embora São Tomé fosse o maior destino em termos globais<sup>71</sup>). No século XVII, as entradas equivaleram a cerca de metade do total do Brasil.<sup>72</sup> Ernst van den Boogaart, baseado em várias fontes, afirma que, entre 1601 e 1650, entraram 261 000 escravos na América espanhola.<sup>73</sup> David Wheat afirma que o total de escravos africanos entrados por Cartagena das Índias, entre 1570 e 1640, foi de 78 453 indivíduos (em 87 viagens).<sup>74</sup> Linda Newson, baseada na *Transatlantic Slave Trade Database*, afirma que a quantidade de escravos africanos vendida a europeus durante 1591 e 1640, equivale a 5% do total do comércio de escravos transatlântico.<sup>75</sup>

**Quadro 3.** Entradas de Escravos nas Índias de Castela (1595-1640)

Portos	Nº de escravos
Cartagena	135 000
Veracruz	69 560
Caribe	19 664
Buenos Aires	44 000
<b>Totais</b>	<b>268 224</b>

Fonte: Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 206-209.

### 3. As Rotas do Tráfico de Escravos para as Índias de Castela (1604-1624)

Em termos de fontes, e consubstanciando o nosso próprio contributo para o estado da arte sobre esta matéria, através de uma abordagem das rotas de tráfico de escravos com destino a Índias de Castela, pesquisamos uma série documental produzida pela *Casa de Contratación de Sevilla*, relativa aos anos de 1604 a 1624,

<sup>70</sup> Lokken, "From the Kingdoms", 110-112.

<sup>71</sup> Não nos devemos esquecer que São Tomé, embora tivesse uma economia de plantação, funcionou maioritariamente como plataforma reexportadora de escravos originários da região de Angola.

<sup>72</sup> Rawley e Behrendt, *The Transatlantic*, 46, 370.

<sup>73</sup> Boogaart, "The Trade", 370.

<sup>74</sup> Wheat, "The First", 13.

<sup>75</sup> Newson, "Africans", 1-2.

depositada no *Archivo General de Indias*, relacionada com os *asientos* e licenças reais sobre o tráfico de escravos com esse destino. Este conjunto de documentos, com um universo de mais de 21 000 páginas, inclui registos das viagens, róis de tripulação, róis de carga dos navios (armamento e mantimentos), relatórios de vistorias, recibos, etc., para além dos já referidos contratos jurídicos (*asientos* e licenças). Para a redação deste artigo, focamo-nos essencialmente em três tipos de documentos: os registos de viagens, os relatórios de vistorias a navios, e os róis de tripulação.

**Quadro 4.** Distribuição das Fontes Documentais

<b>Data</b>	<b>Registo da viagem</b>	<b>Relatório de vistoria do navio</b>	<b>Rol de tripulação</b>
1604	2	-	-
1605	1	-	-
1606	5	-	-
1607	-	-	-
1608	14	-	-
1609	26	-	-
1610	22	5	5
1611	4	4	4
1612	-	-	-
1613	-	-	-
1614	-	-	-
1615	2	2	2
1616	31	28	26
1617	22	17	13
1618	21	12	9
1619	48	39	19
1620	28	22	4
1621	37	21	10
1622	17	10	5
1623	29	3	2
1624	21	9	18
<b>Totais</b>	<b>330</b>	<b>172</b>	<b>117</b>

**Fonte:** Archivo General de Indias, *Contratación*, legajos 2876 a 2885.

As limitações desta documentação prendem-se com a falta de uniformidade na produção dos vários itens documentais, conforme podemos ver no Quadro 4. Para além de termos anos em que há ausência total de documentação, é de referir que alguns relatórios de vistoria dos navios não contêm todas as informações desejadas, nomeadamente o tipo de navio e a origem do seu fabrico/ construção. É também

relevante apontar que os róis de tripulação não estão todos preenchidos com a mesma diligência e, por isso, alguns não são tão ricos em informação.

### 3.1. Apresentação e Análise dos Resultados

Como toda a navegação do século XVII, o comércio transatlântico de escravos dependia dos ventos e correntes do Oceano Atlântico Norte ou Sul, conforme as escalas da viagem. A primeira etapa fazia-se desde a Península Ibérica e, sem grandes contratempos se chegava a Cabo Verde ou São Tomé. Aí embarcados os escravos, era a corrente norte-equatorial que transportava os navios para as costas americanas. A viagem para Angola era mais longa e complicada, pois a seguir ao golfo da Guiné, entrava-se numa zona de ventos contrários que obrigava à navegação à bolina. Normalmente, os navios faziam uma curva mais larga (que quase tocava o Brasil) para apanhar depois os ventos favoráveis do anticiclone de Capricórnio. Atravessar o Oceano Atlântico (para Cartagena ou Veracruz) da Guiné demorava, em média, 35 a 40 dias, e de Angola demorava 50 dias. Convém lembrar que a estadia na costa africana podia ser demorada (pelo tempo de recolha da carga de escravos) e, por isso, a viagem total (com o tempo de regresso à Europa incluído) demorava normalmente 1 ano e meio, podendo chegar a 4 anos de duração.<sup>76</sup>

Em termos de portos, Sevilha era o centro de navegação para as Índias de Castela, apoiado pelo porto secundário de Sanlúcar de Barrameda (também no rio Guadalquivir) ou pela baía de Cádiz. Lisboa também assumiu papel relevante desde o início do sistema dos *asientos* até 1610 (ano que se proibiu a saída de navios negreiros a partir deste porto), e a partir de 1622 (ano em que Filipe IV de Espanha decidiu outorgar uma cédula real possibilitando novamente a saída destes navios).<sup>77</sup> A forma como o monopólio estava organizado implicava que os navios se dirigissem para Veracruz, porto de entrada para todo o subcontinente norte (Nova Espanha), ou Cartagena das Índias, porto de entrada para a América do Sul.<sup>78</sup>

Para percebermos melhor os fluxos comerciais no espaço colonial da América do Sul, temos de falar nas rotas internas que nos interessam. As minas de prata de Potosí estavam ligadas aos portos de Callao e Paita, sendo esse metal precioso levado pelo Pacífico até à cidade do Panamá, cruzando depois o estreito istmo até Portobello.

---

<sup>76</sup> Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 147-153.

<sup>77</sup> Vila Vilar, *Hispanoamérica*, 137.

<sup>78</sup> Pérez-Mallaína, "La Carrera", 21-27. A partir de 1615 os portos de entrada para o tráfico de escravos foram reduzidos a dois: Cartagena das Índias e Veracruz (Vila Vilar, *Aspectos*, 154).

Esta viagem tinha como destino as costas banhadas pelo mar do Caribe e daqui seguia até Cartagena das Índias, o grande centro agregador de todo o tráfico entre a Península Ibérica e a América do Sul espanhola (também ponto de chegada das rotas auríferas do Novo Reino de Granada, parte do vice-reino do Perú). Era do porto de Cartagena das Índias que a frota controlada pela Coroa partia em comboio muito bem protegido para Espanha (com uma última paragem em Havana), transportando desta forma a prata extraída em todo este território colonial, bem como uma série de outras mercadorias.<sup>79</sup>

De acordo com os dados recolhidos, apurámos um universo de 332 viagens, distribuídas anualmente como se pode ver no Quadro 5. Podemos verificar que existem anos em que o número de viagens baixa drasticamente (1604, 1605, 1611, e 1615). Convém referir que isso não significa menos viagens na realidade, mas somente não se encontram registos delas nos documentos. De resto, pensamos não detetar nenhum padrão discernível nos restantes anos, nem subida continuada ou o seu oposto.

**Quadro 5.** Distribuição das Viagens por Ano

Ano	Viagens	Ano	Viagens
1604	2	1617	22
1605	1	1618	21
1606	5	1619	48
1608	14	1620	29
1609	26	1621	37
1610	22	1622	17
1611	4	1623	29
1615	2	1624	22
1616	31	<b>Total</b>	<b>332</b>

**Fonte:** Archivo General de Índias, *Contratación*, legajos 2876 a 2885.

<sup>79</sup> Caro e Ortega, "La Desmemoria", 9-13. Pese a sua importância comercial, a cidade albergava somente uma população de 2 500 indivíduos, mas que podia duplicar ou triplicar por altura das chegadas de frotas ou durante uma feira particular. De referir que a população negra da cidade, livre ou escrava, era seguramente em maior número que a europeia. (Caro e Ortega, "La Desmemoria", 19-20). De referir que, em 1586, o famoso corsário inglês Francis Drake atacou a cidade, tendo destruído a sua quase-terminada catedral a tiros de canhão (Bennassar, *La América*, 216).

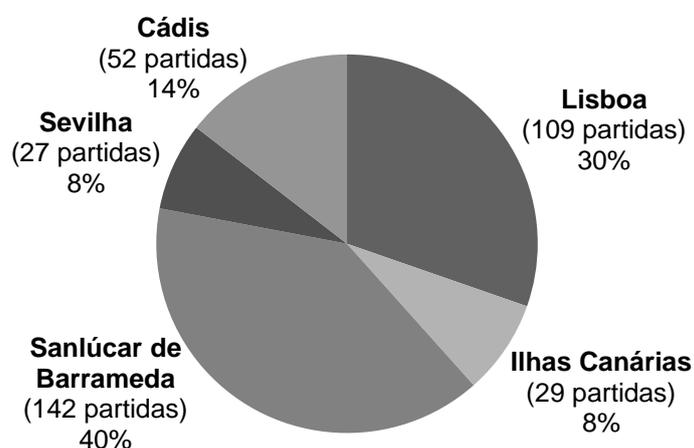
**Quadro 6. Portos de Partida em Cada Ano**

Ano	Viagens	Porto de partida	Viagens
1604	2	Ilhas Canárias ou Lisboa	2
1605	1	Sanlúcar de Barrameda	1
1606	5	Ilhas Canárias ou Lisboa	5
1608	14	Ilhas Canárias ou Lisboa	14
1609	26	Ilhas Canárias ou Lisboa	8
		Lisboa	18
1610	22	Lisboa	18
		Sanlúcar de Barrameda	4
1611	4	Sanlúcar de Barrameda	4
1615	2	Sanlúcar de Barrameda	2
1616	31	Sanlúcar de Barrameda	18
		Cádiz	13
1617	22	Lisboa	4
		Sanlúcar de Barrameda	14
		Cádiz	4
1618	21	Sanlúcar de Barrameda	18
		Cádiz	2
1619	48	Lisboa	2
		Sanlúcar de Barrameda	38
		Cádiz	6
		Sevilha	2
1620	29	Sanlúcar de Barrameda	9
		Cádiz	5
		Sevilha	15
1621	37	Lisboa	2
		Sanlúcar de Barrameda	16
		Cádiz	13
		Sevilha	6
1622	17	Sanlúcar de Barrameda	9
		Cádiz	7
		Sevilha	1
1623	29	Lisboa	24
		Sanlúcar de Barrameda	3
		Cádiz	1
		Sevilha	1
1624	22	Lisboa	13
		Sanlúcar de Barrameda	6
		Cádiz	1
		Sevilha	2

Fonte: Archivo General de Indias, *Contratación*, legajos 2876 a 2885.

Em termos de portos de partida, a distribuição pode ser aferida pelo Gráfico 1. De notar que as referências conjuntas são contabilizadas simultaneamente. Destaca-se claramente Sanlúcar de Barrameda (na foz do rio Guadalquivir que banha a cidade de Sevilha) e Lisboa, confirmando-se o que se esperaria pela bibliografia, já que os assentistas portugueses sempre reivindicaram a possibilidade de partida a partir da capital do reino de Portugal. Se discriminarmos as viagens por ano e porto de partida, chegamos ao Quadro 6. De notar que até 1609, caso o mestre assim o escolhesse, a viagem podia iniciar-se, tanto em Lisboa como nas ilhas Canárias. A partir de 1610, as ilhas Canárias desaparecem da documentação como porto de origem para as viagens do tráfico de escravos para as Índias de Castela.

**Gráfico 1.** Distribuição dos Portos de Partida

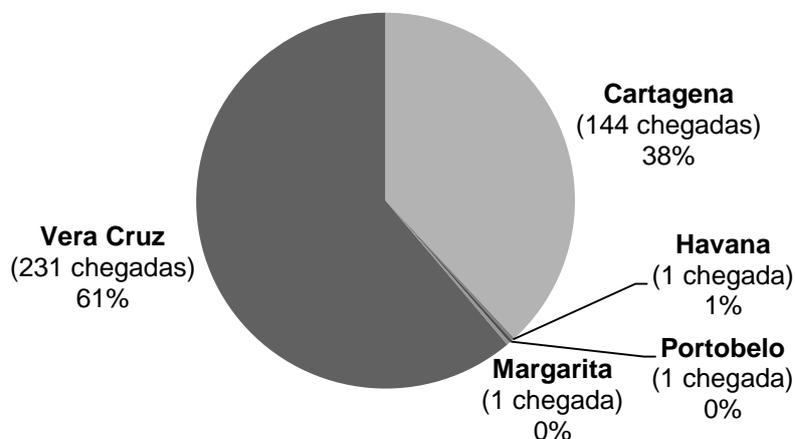


**Fonte:** Archivo General de Índias, *Contratación*, legajos 2876 a 2885.

Os portos de destino estão discriminados no Gráfico 2. Note-se que nas 231 referências a Vera Cruz estão incluídas 87 referências a San Juan de Úlua e 18 a Nova Espanha.<sup>80</sup> Nas 144 referências a Cartagena estão incluídas 3 referências a Terra Firme. Também é possível ter vários destinos na mesma viagem, nomeadamente: 37 viagens partilham San Juan de Úlua e Cartagena como destinos finais. Cada uma destas referências foi contabilizada nos dois destinos.

<sup>80</sup> David Wheat afirma que, entre 1595 e 1640, foram feitas 173 viagens (140 a partir de Angola) para Veracruz (Wheat, "The First", 7).

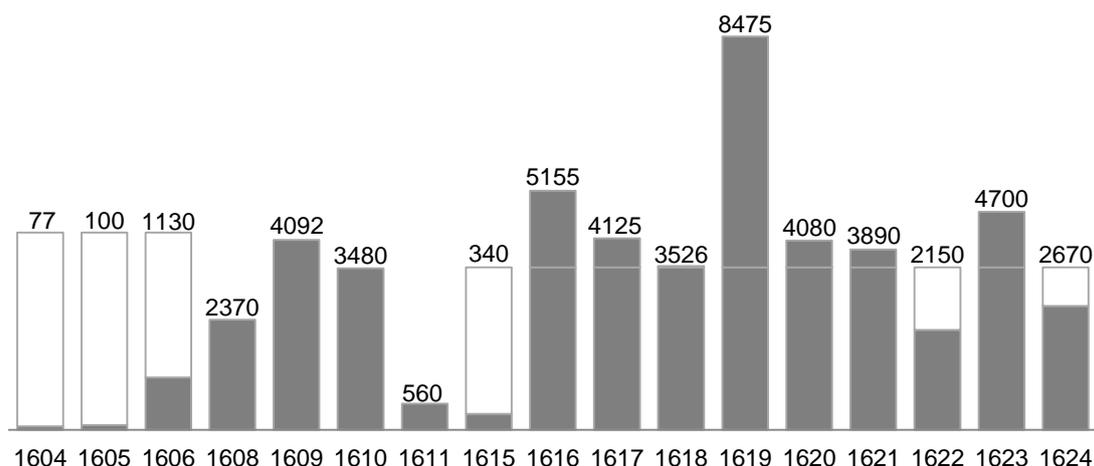
**Gráfico 2. Portos de Chegada**



**Fonte:** Archivo General de Índias, *Contratación*, legajos 2876 a 2885.

A distribuição da quantidade anual de escravos transportados expressa-se no gráfico 3. Na cor mais escura temos os valores dados efetivamente pela documentação. A parte branca de cada barra reflete os valores esperados pelos *asientos* (entre 1604 e 1606 deveriam transportar-se 4250 escravos/ano, e 3500 escravos/ano entre 1615 e 1624). No único *asiento* em que podemos fazer comparações (ver Quadro 2), no período de 1615 a 1622 verificamos que os nossos números são superiores (31 741 para 28 000). Se forem contabilizadas as licenças extra atribuídas ao rei, então os números da documentação voltam à normalidade esperada.

**Gráfico 3. Quantidade de Escravos Transportados por Ano**

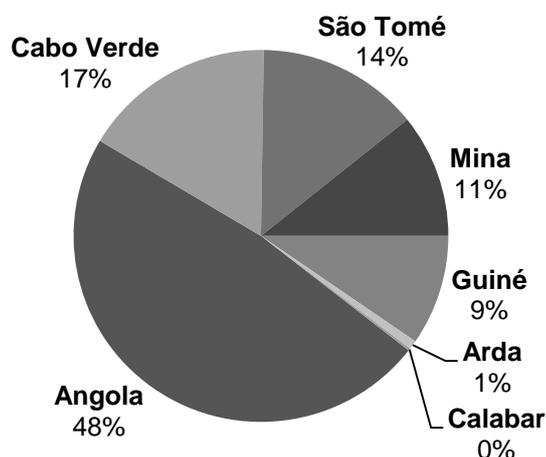


**Fonte:** Archivo General de Índias, *Contratación*, legajos 2876 a 2885.

Partindo de um universo de 332 viagens com informação sobre a origem dos escravos, podemos compilar os gráficos 4 e 5. De referir que cada referência à origem

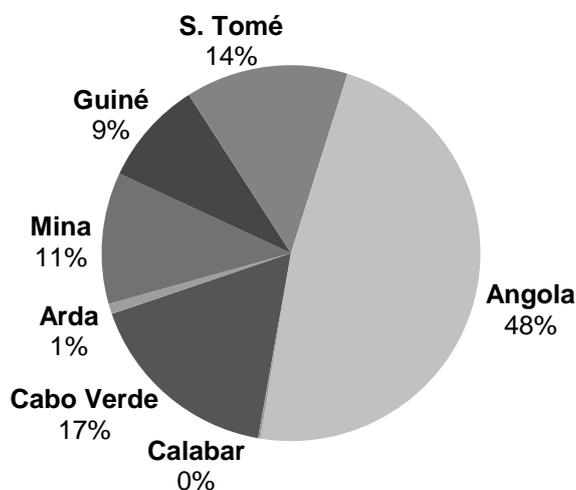
está contabilizada, mesmo que na mesma viagem os escravos possam ter várias origens.

**Gráfico 4.** Origem dos Escravos Transportados (% das Viagens)



**Fonte:** Archivo General de Índias, *Contratación*, legajos 2876 a 2885.

**Gráfico 5.** Origem dos Escravos Transportados (% das Quantidades)



**Fonte:** Archivo General de Índias, *Contratación*, legajos 2876 a 2885.

Como podemos ver, Angola destaca-se claramente, tanto em termos de porto de embarque dos escravos como em termos das quantidades de escravos embarcados. Isto confirma o esperado pela bibliografia consultada. Cabo Verde é o segundo porto de origem dos contingentes de escravos, seguido de perto por S. Tomé. Nunca é demais frisar que estas ilhas eram utilizadas como entrepostos comerciais neste tráfico negreiro e os escravos aí recolhidos tinham uma origem continental, na esmagadora maioria dos casos. Isto faz com que a verdadeira importância das regiões continentais esteja sub-

representada nos gráficos em questão, sendo necessária uma cuidada atenção por parte de quem esteja interessado em estudar as particularidades destes contingentes de homens. Embora Calabar apareça com 0% de representatividade em ambos os gráficos, isto deve-se ao arredondamento das ocorrências, já que foi o porto de origem de uma viagem em que se carregaram 150 escravos.

**Quadro 7.** Quantidade de Escravos Transportada por Ano e Origem

Ano	Quantidade	Origem
1604	77	77 (ANG)
1605	100	100 (GUI)
1606	1130	1130 (CV, ST, ANG, MINA)
1608	2370	2370 (CV, ST, ANG, MINA)
1609	4092	3442 (CV, ST, ANG, MINA) + 650 (GUI)
1610	3480	2090 (CV, ST, ANG, MINA) + 250 (ANG, MINA) + 100 (ANG) + 120 (CV) + 720 (GUI)
1611	560	400 (ANG) + 60 (CV) + 100 (GUI)
1615	340	340 (ANG)
1616	5155	3075 (ANG) + 400 (CV) + 910 (GUI) + 100 (GUI, CV) + 120 (ST) + 200 (ST, ARDA)
1617	4125	2550 (ANG) + 200 (ARDA) + 100 (CV) + 995 (GUI)
1618	3526	2846 (ANG) + 130 (ANG, ST) + 150 (GUI) + 250 (GUI, CV) + 150 (ST)
1619	8475	125 (ARDA) + 6555 (ANG) + 530 (CV) + 1085 (GUI) + 180 (ST)
1620	4080	3290 (ANG) + 450 (CV) + 340 (ST)
1621	3890	2170 (ANG) + 160 (CV) + 730 (GUI) + 250 (GUI, CV) + 160 (ST)
1622	2150	1520 (ANG) + 330 (GUI) + 300 (CV)
1623	4700	200 (ARDA) + 1840 (ANG) + 1260 (ANG, CV) + 600 (ANG, ST) + 150 (CAL) + 350 (CV) + 300 (GUI)
1624	2670	1530 (ANG) + 220 (ANG, CV) + 390 (ANG, ST) + 80 (CV) + 150 (GUI) + 200 (GUI, CV) + 100 (ST)

**Legenda:** ANG – Angola; CV – Cabo Verde; CAL – Calabar; GUI – Guiné; ST – S. Tomé.

**Fonte:** Archivo General de Índias, *Contratación*, legajos 2876 a 2885.

No Quadro 7, discrimina-se anualmente a quantidade de escravos transportados e identificados, bem como a sua origem, tal qual descrita na documentação. Nota-se claramente a prevalência de Angola como zona de origem, embora não se consiga discernir nenhum padrão de preferência em termos de embarque. Nem sequer em termos de quantidades podemos afirmar que Angola tenha ganho importância com o decorrer dos anos em estudo, já que as quantidades expressas nos anos 1606, 1608, 1609, e 1610, englobam um conjunto de regiões de origem, onde não podemos saber, ao certo, as verdadeiras zonas de embarque dos escravos. O mesmo se passa em outros anos (como é o caso de 1618, 1623 e 1624), mas aí as zonas são mais restritas, embora não se possa, de novo, chegar a conclusões firmes.

A partir de uma amostra de 263 viagens, foi possível identificar o valor total dos contingentes de escravos transportados, bem como a média desse valor por ano e viagem (Quadro 8).

**Quadro 8.** Valor Total Transportado e Valor Médio por Viagem em Cada Ano

Ano	Viagens	Valor total	Valor médio
1610	5	12 c 576 750 m	2 c 515 350 m
1611	4	9 c 030 000 m	2 c 257 500 m
1615	2	5 c 447 236 m	2 c 723 618 m
1616	30	80 c 180 700 m	2 c 672 690 m
1617	21	62 c 237 700 m	2 c 963 700 m
1618	20	54 c 083 520 m	2 c 704 176 m
1619	48	131 c 849 600 m	2 c 830 200 m
1620	19	65 c 361 600 m	2 c 253 848 m
1621	37	62 c 317 800 m	2 c 684 265 m
1622	17	34 c 443 200 m	2 c 026 070 m
1623	29	75 c 294 400 m	2 c 596 345 m
1624	21	40 c 085 400 m	1 c 908 829 m
<b>Total</b>	<b>263</b>	<b>636 c 907 506 m</b>	<b>2 c 511 383 m</b>

1 conto (c) = 1 000 000 maravedis (m).

**Fonte:** Archivo General de Índias, *Contratación*, legajos 2876 a 2885.

Discriminando os valores totais por ano e porto de destino, chegamos ao Quadro 9. De referir que quando uma viagem declarava, no seu registo, que tinha vários destinos, então cada uma dessas referências foi considerada em simultâneo. Utilizou-se o mesmo critério de agregar em Vera Cruz as referências a San Juan de Úlua e a Nova Espanha, bem como em Cartagena as referências a Terra Firme.

Não é possível discernir nenhuma evolução específica, tanto em termos de valores transportados como em portos de destino. Pensamos que as poucas referências existentes para os anos iniciais se deve à inexistência de documentação (por falta de controlo, por uma burocracia menos implementada, ou pela destruição ou não arquivamento da documentação). No entanto, nota-se uma clara prevalência de Vera Cruz (já esperado pelo Gráfico 8) que também se reflete nos valores totais dos contingentes de escravos destinados a este porto em cada ano. Não esquecer que estes valores se reportam aos referidos na documentação guardada na *Casa de Contratación* de Sevilha. Para confirmar estes valores só com o cruzamento da informação das alfândegas dos portos de destino. Assim sendo, todos os dados apresentados neste artigo apontam para um quadro tendencial das características deste tráfico.

**Quadro 9.** Valor Total Transportado por Porto de Destino em Cada Ano

Ano	Viagens	Destino	Viagens	Valor total
1610	5	Cartagena	1	3 c 225 000 m
		Vera Cruz	3	7 c 578 000 m
		Margarita	1	1 c 773 750 m
1611	4	Cartagena	3	5 c 805 000 m
		Vera Cruz	1	3 c 225 000 m
1615	2	Vera Cruz	2	5 c 447 236 m
1616	30	Cartagena	9	24 c 991 200 m
		Vera Cruz	22	58 c 393 500 m
1617	21	Cartagena	8	22 c 588 200 m
		Vera Cruz	13	39 c 649 500 m
1618	29	Cartagena	4	12 c 175 200 m
		Vera Cruz	16	41 c 908 320 m
1619	48	Cartagena	11	35 c 404 200 m
		Vera Cruz	37	100 c 445 400 m
1620	29	Cartagena	6	16 c 500 600 m
		Vera Cruz	23	48 c 861 000 m
1621	37	Cartagena	17	28 c 836 000 m
		Vera Cruz	20	33 c 481 800 m
1622	17	Cartagena	11	21 c 466 800 m
		Vera Cruz	6	12 c 976 400 m
1623	29	Cartagena	29	75 c 294 000 m
		Vera Cruz	25	66 c 483 000 m
1624	21	Cartagena	20	39 c 124 200 m
		Vera Cruz	21	40 c 085 400 m

1 conto (c) = 1 000 000 maravedis (m).

Fonte: Archivo General de Índias, *Contratación*, legajos 2876 a 2885.

## Conclusão

Em conclusão, apresentam-se os principais dados, que nos permitem obter uma visão geral do tráfico de escravos para as Índias de Castela entre 1604 e 1624:

**Quadro 10.** Dados Principais (1604-1624)

		<b>Amostra</b>
Total de viagens	331 viagens	331 viagens
Total de escravos transportados	50 890 indivíduos	331 viagens
Média de escravos por viagem	153,8 indivíduos	331 viagens
Valor total da carga transportada	636 contos 907 506 maravedis	263 viagens
Valor médio da carga por viagem	2 contos 511 383 maravedis	263 viagens

1 conto (c) = 1 000 000 maravedis (m).

**Fonte:** Archivo General de Índias, *Contratación*, legajos 2876 a 2885.

Os dados aqui apresentados são somente uma parte da pesquisa realizada, ficando o total dessa informação para publicação em posteriores artigos, nomeadamente sobre os navios utilizados e a composição das tripulações. No entanto, pensamos ser já relevante o que apresentamos, já que permite uma visão mais concreta sobre o tráfico transatlântico de escravos para as Índias de Castela nos inícios do século XVII, e quando o sistema de *asientos* monopolista estava já em plena maturidade.

O total de escravos transportado está dentro dos valores esperados na bibliografia. A média de escravos por viagem terá de ser avaliada em função dos navios utilizados neste tráfico, pelo que futuramente se apresentarão conclusões acerca desta relação. O valor total deste tráfico teria de ser comparado com outros tipos de mercadorias, para se ter uma noção mais completa da sua importância no contexto económico das relações coloniais. Obviamente que esta comparação está fora do âmbito deste trabalho, pelo que o valor apresentado servirá de referência a futuras conclusões neste campo de pesquisa.

Para finalizar, nunca é demais referir que números só se tornam História quando compreendidos e contextualizados, e foi com esse intuito que apresentamos mais um contributo para a compreensão do tráfico transatlântico de escravos no seu todo.

## Fontes

### Manuscritas

Archivo General de Índias, *Contratación*, legajos 2876 a 2885.

### Bibliografia

- Barros, Amândio. "O Porto e o Trato de Escravos no Século XVI". *Africana Studia*, 7 (2000), 31-51. Acedido outubro 2014.  
[http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20\\_1/apache\\_media/SX4FXYLXH3UP937MF3XDPEQEC697N.pdf](http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20_1/apache_media/SX4FXYLXH3UP937MF3XDPEQEC697N.pdf).
- Barros, Amândio. "O Negócio Atlântico: as Redes Comerciais Portuenses e as Novas Geografias do Trato Internacional (Séculos XVI-XVII)". *Revista de História da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, 3ª série, vol. 8 (2007): 29-48. Acedido outubro 2014.  
[http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20\\_1/apache\\_media/Q3DB2E2IH5468BHLI2R37LUMGVIUYX.pdf](http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20_1/apache_media/Q3DB2E2IH5468BHLI2R37LUMGVIUYX.pdf).
- Barros, Amândio, e Polónia, Amélia. "Articulações Portugal/Brasil. Redes Informais na Construção do Sistema Atlântico (Séculos XVI-XVIII)", Suely Creusa Cordeiro de Almeida *et al* (org.), *Políticas e Estratégias Administrativas no Munto Atlântico*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012, 19-48. Acedido novembro 2014.  
[http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20\\_1/apache\\_media/BVIJPM5SJPUEXQLK7J1PED1JXUHMBE.pdf](http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20_1/apache_media/BVIJPM5SJPUEXQLK7J1PED1JXUHMBE.pdf).
- Bennassar, Bartolomé. *La América Española y la América Portuguesa, Siglos XVI-XVIII*. 4ª Edição. Madrid: Ediciones Akal, 2001.
- Boogaart, Ernst Van Den. "The Trade Between Western Africa and the Atlantic World, 1600-90: Estimates of Trends in Composition and Value". *The Journal of African History*, Vol. 33, 3 (1992), 369-385. Acedido novembro 2014.  
<http://www.jstor.org/stable/183138>.
- Caldeira, Arlindo. *Escravos e Traficantes no Império Português*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2013.
- Caro, Jorge, e Ortega, Antonino. "La Desmemoria Impuesta a los Hombres que Trajeron. Cartagena de Indias en el Siglo XVI y XVII. Un depósito de esclavos". *Cuadernos de historia*, 37 (2012): 7-31. Acedido novembro 2014.  
<http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?sid=780c03cb-6974-4cf1-9ac2-e776dfe60879%40sessionmgr4002&vid=1&hid=4113>.

- Eagle, Marc. "Chasing the Avença: An Investigation of Illicit Slave Trading in Santo Domingo at the End of the Portuguese Asiento Period". *Slavery and Abolition*, Vol. 35, 1 (2014), 99-120. Acedido novembro 2014. <http://dx.doi.org/10.1080/0144039X.2013.780458>.
- Escobar, Ricardo. Los Criptojudíos de Cartagena de Índias: Un Eslabón en la Diáspora Conversa (1635-1649)". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 29 (2002), 45-71. Acedido fevereiro 2015. <http://www.bdigital.unal.edu.co/20777/1/16978-59357-1-PB.pdf>.
- García Fuentes, Lutgardo. *El Tráfico de Negros Hacia América*. Madrid: Fundación Ignacio Larramendi, 2011. Acedido janeiro 2015. [http://www.larramendi.es/i18n/catalogo\\_imagenes/grupo.cmd?path=1000199](http://www.larramendi.es/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=1000199).
- Lokken, Paul. "From the 'Kingdoms of Angola' to Santiago de Guatemala: The Portuguese Asientos and Spanish Central America, 1595-1640". *Hispanic American Historical Review*, Vol. 93, 2 (2013): 171-203. Acedido novembro 2014. <http://dx.doi.org/10.1215/00182168-2077126>.
- Navarrete Pelaez, Maria Cristina. "De las "Malas Entradas" y las Estrategias del "Buen Pasaje": el Contrabando de Esclavos en el Caribe Neogranadino, 1550-1690". *História Crítica*, 34 (2007), 160-183. Acedido novembro 2014. <http://eds.a.ebscohost.com/eds/pdfviewer/pdfviewer?sid=bd63c3ea-bfa7-4e90-a6a7-7935c5aaf5cf%40sessionmgr4001&vid=1&hid=4113>.
- Newson, Linda, e Minchin, Susie. *From Capture to Sale. The Portuguese Slave Trade to Spanish South America in the Early Seventeenth Century*. Leiden: Brill, 2007.
- Newson, Linda. "Africans and Luso-africans in the Portuguese Slave Trade on the Upper Guinea Coast in the Early Seventeenth Century". *The Journal of African History*, Vol. 53, 1 (2012): 1-24. Acedido novembro 2014. <http://dx.doi.org/10.1017/S0021853712000011>.
- Osswald, Helena, e Polónia, Amélia. "No Reverso do Tratado de Tordesilhas: Portugueses nas Índias de Castela Durante o Período de União Dinástica", *Vértice*, II série, 63 (1994): 45-54. Separata.
- Pérez-Mallaína, Pablo Emilio. "La Carrera de Índias", Maria da Graça M. Ventura (coord.), *Viagens e Viajantes no Atlântico Quinhentista*. Lisboa: Edições Colibri, 1996, 21-32.
- Polónia, Amélia. "Redes Informais de Comércio Ultramarino", Francisco Ribeiro da Silva et al (coord.). *Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos*,

- Porto: FLUP. Volume 3, 879-891. Acedido novembro 2014.  
[http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20\\_1/apache\\_media/75225GVXRP8QR99CP2UHY5T3GC1LD2.pdf](http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20_1/apache_media/75225GVXRP8QR99CP2UHY5T3GC1LD2.pdf).
- Polónia, Amélia. *A Expansão Ultramarina Numa Perspectiva Local: O Porto de Vila do Conde no Século XVI*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2007. 2 Volumes.
- Rawley, James, e Behrendt, Stephen. *The Transatlantic Slave Trade: A History*. Revised Edition. Lincoln: University of Nebraska Press, 2009.
- Rodney, Walter. "Portuguese Attempts at Monopoly on the Upper Guinea Coast, 1580-1650". *The Journal of African History*, Vol. 6, 3 (1965): 307-322. Acedido novembro 2014. <http://www.jstor.org/stable/180170>.
- Ruiters, Dierick, e Kelly, Thomas. *Toortse Der Zee-Vaert, Om Te Beseysten De Custen Ghelegghen Bezuyden Den Tropicus Cancrici, Als Brasilien, West-Indien, Guinea, En Angola, &c* (Primary Source Edition, 1923).
- Santana Pérez, Germán "La Casa de la Contratación como Medio de Control de los Tratos entre África y América Durante el Siglo XVI". *Cuadernos Americanos*, 136 (2011), 145-161. Acedido dezembro 2014.  
<http://www.cialc.unam.mx/cuadamer/textos/ca136-145.pdf>.
- Vega Franco, Marisa. *El Trafico de Esclavos con America: Asientos de Grillo y Lomelín, 1663-1674*. Sevilha: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1984.
- Vila Vilar, Enriqueta. *Aspectos Sociales en América Colonial: de Extranjeros, Contrabando y Esclavos*. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 2001.
- Vila Vilar, Enriqueta. *Hispanoamérica y el Comercio de Esclavos: los Asientos Portugueses*. Sevilha: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1977.
- Wheat, David. "The First Great Waves: African Provenance Zones for the Transatlantic Slave Trade to Cartagena de Indias, 1570-1640". *The Journal of African History*, Vol. 52, 1 (2011): 1-22. Acedido novembro 2014. <http://dx.doi.org/10.1017/S0021853711000119>.