

Trabalho forçado africano

o caminho de ida

Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto (Coordenação)

COLEÇÃO
ESTUDOS
AFRICANOS



**Trabalho forçado
africano
– o caminho de ida**

TRABALHO FORÇADO AFRICANO
O caminho de ida

Coordenação: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto

Autores: Arlindo Manuel Caldeira, Colette Dubois, Gustavo Acioli Lopes,
Maciel Santos, Stacey Sommerdik, Todd Cleveland

Direção gráfica: António Modesto
Na capa: Recrutamento de Trabalhadores em Angola – 1927
Colecção Ângela Camila e António Faria

© Edições Húmus, Lda., 2009
Apartado 7097
4764-908 Ribeirão
Telef. 252 301 382 Fax: 252 317 555
humus@humus.com.pt

Impressão: Papelmunde, SMG, Lda. – V. N. Famalicão
1.ª edição: Julho de 2009
Depósito legal: 296134/09
ISBN 978-989-8139-18-4

A edição desta obra teve o apoio de:



**Centro de Estudos Africanos
da Universidade do Porto
(Coordenação)**

Trabalho forçado africano – o caminho de ida

húmus

Prefácio

Graças ao Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, a historiografia relativa à Escravatura, ao Tráfico de Escravos e ao Trabalho Forçado no contexto da colonização ganhou nova dinâmica. Investigadores da mais diversa proveniência têm emprestado ao fenómeno histórico uma atenção sistemática expressa em colóquios e publicações de que esta mesma é exemplo. Integrada nesse projecto global que prossegue.

A diversidade dos temas abordados converge numa constante: o percurso consequencial da escravatura legal para o trabalho forçado. Evolução nem sempre exibindo contornos de abrandamento das condições gravosas em que se exercia, assim nos colocando face a uma característica essencial do desenvolvimento capitalista. A questão da prestação de trabalho no tempo e no todo do espaço colonial é uma questão maior exactamente porque se reveste dessa categoria ôntica.

O percurso material e moral, desde a sua sociedade de origem, daquele que será o primeiro agente da prosperidade moderna toma, no contexto em análise, a preponderância que lhe atribui a violência paroxística das condições de recrutamento e do significado dos métodos aplicados. Caminho da ignomínia, feito da redução a mercadoria da pessoa humana envolvida e também da deslocação física compulsiva em proporções jamais vistas na história da humanidade.

Este volume centra-se sobre o *caminho de ida*: o percurso pluriforme que vai da modalidade de tráfico a partir das costas africanas para o Atlântico

até ao circuito dos recrutamentos coloniais compulsivos a coberto dos procedimentos mais diversos.

Tudo isso transparece no texto de Maciel Santos, que, a partir dos «contratados», desenvolve uma análise do que foi a procura de mão-de-obra para a cultura do cacau em São Tomé e Príncipe. No enquadramento que estabelece da economia da cultura e do recrutamento de trabalhadores, o autor tem a oportunidade de evidenciar as condições sociais que tipificam esse mesmo recrutamento, que vai ao ponto de nos colocar perante a ambiguidade formal de trabalho «livre» executado por escravos de facto. Se porventura a cultura colonial do cacau, nomeadamente em São Tomé e Príncipe, de um ponto de vista das implicações sociais, já foi dissecada, a contribuição desta análise de rigor sobre os factores imediatos de produção representa uma inovação em que a presença dos produtores directos retoma a gradação essencial que lhe é devida no processo.

Exemplo também dos vários contornos do recrutamento para o trabalho forçado é o caso da Companhia dos Diamantes de Angola. Todd Cleveland evidencia, não só as agruras da deslocação dos «contratados», como o envolvimento das famílias em tais «vinhas da ira» africanas.

Entretanto, o velho tráfico – agora ilegal – continuava a descobrir caminhos. Colette Dubois introduz-nos numa área tão estimulante como é a do tráfico de escravos a partir da Costa francesa dos somalis nas datas tardias de finais do século XIX e da primeira metade do século XX. A dimensão de que este tráfico se revestiu, atingindo, a sul da costa sudeste africana, a colónia portuguesa de Moçambique, tem aqui um contributo, nomeadamente sobre o tráfico a partir do porto de Tadjoura.

Mas antes de tudo isto, houve três séculos de comércio negreiro lícito.

Arlindo Caldeira, em trajectória de debruçamento sistemático sobre o comércio atlântico de escravos, brinda-nos com uma abordagem tão profunda quanto o permite a documentação disponível das condições de transporte de escravos no Atlântico Sul durante o século XVII. Ultrapassando as barreiras de tempo e de lugar enunciadas, temos diante dos olhos a imagem do que foi um dos muitos holocaustos ao longo de séculos. As precauções na abordagem documental constituem uma garantia mais da exegese apli-

cada e transparente nos resultados obtidos. Porventura e simultaneamente a mais equilibrada e mais completa abordagem das condições da travessia atlântica de escravos.

Stacey Sommerdyk, invocando a fraca atenção que tem merecido a intervenção dos Países Baixos no tráfico atlântico de escravos, propõe-se resgatar essa ausência na questão da formação de identidade étnica no contexto desse mesmo tráfico, fazendo incidir a sua atenção sobre a Costa do Luango, mas também sobre as relações entre Portugueses e Holandeses e inevitavelmente a disputa do comércio entre concorrentes, Ingleses e Franceses incluídos.

Gustavo Accioli Lopes analisa o que representou a mão-de-obra fornecida pela Costa da Mina à área servida pelo porto do Recife entre fins do século XVII e a primeira metade do seguinte. O ouro, o tabaco, os escravos constituem a dimensão comparada da absorção de mão-de-obra e das vicissitudes do tráfico específico para Pernambuco.

A abordagem simultânea da escravatura, do seu tráfico e do trabalho forçado tem o mérito de associar expressões tão morfologicamente diferentes quanto operacionalmente convergentes e consecutivas. Se aceitamos a condição de pré-capitalistas como sendo a dos plantadores coloniais, podemos estabelecer o percurso formalmente contraditório com que contribuíram definitivamente para a implantação do capitalismo.

José Capela

Parte I

Circuitos transatlânticos do tráfico de escravos



A escravatura na África Oriental. Desenho de Nogueira da Silva. Gravura de Baracho. *Archivo Pitoresco*, 2.º Ano, 1858-59, p. 369

Escravos de mar em fora. As condições de transporte no tráfico negreiro do Atlântico Sul durante o século XVII

ARLINDO MANUEL CALDEIRA*

Em 1643, durante o domínio holandês de Angola, um grupo de portugueses foi feito prisioneiro e obrigado a embarcar para a Baía. O navio em que seguiram de Luanda para o Brasil era um pequeno patacho, a bordo do qual se acumulavam perto de duzentas pessoas, todas ou quase todas homens, incluindo o padre jesuíta João de Paiva, que relatou a aventura. Iam tão apertados que não podiam sair do mesmo lugar, sentados ou deitados sobre as tábuas nuas, impossibilitados de virar-se e vendo acumular-se os dejectos e o mau cheiro, sem terem hipótese de lavar-se nem de limpar o navio. Estiveram um mês no mar e, quando começaram a escassear a água e os mantimentos, suportaram, como puderam, a sede e a fome. Não sobreviveram à viagem dez ou doze passageiros e os restantes chegaram a terra “tão desfeitos, secos e mirrados como umas imagens da morte”¹.

O episódio só merece aqui referência porque nos pode dar uma imagem do que eram as condições a bordo dos navios que faziam o transporte de escravos entre a África e o continente americano. Trata-se, ainda assim, de uma imagem muito ténue: estes passageiros não eram escravos, não estavam sujeitos a maus-tratos e sabiam que, caso sobrevivessem, o seu sofrimento era temporário. Além disso, os navios negreiros iam mais superlotados, che-

* CHAM (Universidade Nova, Lisboa).

¹ Assalto ao arraial do Bengo pelas tropas holandesas, 17 de Maio de 1643, *Monumenta Missionaria Africana* (MMA), vol. IX, pp. 52-54.

gando um patacho do mesmo tipo a embarcar o dobro das pessoas. Não admira que a mortalidade a bordo atingisse, a maior parte das vezes, valores muito mais elevados do que no exemplo citado.

As condições em que os “tumbeiros”, como virão a ser designados, faziam a travessia entre Angola e o Brasil e entre Angola e as Índias espanholas são muito mais bem conhecidas no que se refere ao século XVIII do que ao XVII, século para o qual a documentação é mais escassa e muito menos rica.

Apesar dessas limitações, tentaremos, neste texto, dar um panorama do tráfico negreiro seiscentista no Atlântico Sul, focando a nossa atenção, essencialmente, nas condições de transporte² e mantendo-nos, no aspecto metodológico, num nível de análise o mais próximo possível da informação das fontes.

1. Luanda, porto de embarque

À medida que avança o século XVII, Luanda torna-se o principal porto de exportação de escravos do mundo atlântico, partindo de Angola, nesse período, grande parte da mão-de-obra que o Brasil e as Índias espanholas reclamam.

Embora, por comodidade de análise, tomemos, neste trabalho, o século XVII como um período homogêneo, não desconhecemos a existência de variações conjunturais que, entre outros factores³, decorrem das transformações políticas e se reflectem no ritmo dos tráfegos atlânticos. Além da sempre instável situação interna angolana e das oscilações de temperatura

² A comunicação que apresentamos no colóquio do Porto intitulava-se “Condições de transporte e assistência religiosa no tráfico negreiro entre Angola e o Brasil no século XVII”. Se já na apresentação oral tivemos consciência da dificuldade em abordar, nos limites do tempo disponível, as duas problemáticas, na passagem à versão escrita foram os limites de espaço que nos obrigaram a abandonar o tratamento da questão da assistência religiosa, que contamos retomar em ocasião próxima.

³ Um desses factores tem a ver com a saúde das populações. Por exemplo, uma epidemia de variola em Angola, em 1685-87, teria, segundo Pierre Verger, desviado o comércio de escravos de Angola para a costa da Mina (P. Verger, *Flux et reflux de la traite des nègres entre le golfe de Bénin et la Bahia de Todos os Santos du dix-septième au dix-neuvième siècle*, Paris/Haia, Mouton, 1968, p. 11).

nas relações dos diferentes “reinos” africanos com os portugueses, haveria que ter presente – se fosse nosso objectivo uma abordagem diacrónica – que a separação das coroas de Portugal e Espanha, em 1640, e a guerra que se lhe seguiu condicionaram a exportação de escravos para a América espanhola, da mesma forma que a tomada pelos holandeses da cidade da Baía em 1624-1625 e de Olinda e Recife, na capitania de Pernambuco, entre 1630 e 1654, e a guerra de corso que passa a travar-se no Atlântico Sul influenciaram as relações comerciais com o Brasil. Para não falarmos, naturalmente, da própria ocupação neerlandesa do litoral angolano entre 1641 e 1648.

Apesar de tudo, se tivermos em conta os números disponíveis (*Quadro 1*), veremos que a média anual de escravizados saídos de Angola⁴ se mantém durante todo o século XVII com uma certa regularidade, não devendo andar longe de valores que oscilam entre as dez e as quinze mil pessoas. É certo que David Birmingham considerou, em tempos, “muito pouco provável que um tal nível tivesse sido permanentemente mantido”, achando mais realista apontar para uma média de cinco mil escravos por ano⁵. De facto, quando dispomos de registos oficiais de saídas, os números parecem mais próximos dos do historiador inglês do que das estimativas referidas, mas a diferença deve-se, cremos nós, à permissividade da máquina fiscal e a um contrabando muito activo, aspectos que os contemporâneos conheciam bem e incluíam nos seus cálculos, enquanto os quantitativos oficiais, como é óbvio, os não contemplavam.

⁴ Quando falamos em escravos saídos de Angola, estamos a referir-nos aos embarques que partem do porto de Luanda, independentemente da sua área de origem no *hinterland*, sendo esta uma questão que os limites deste trabalho não comportam.

⁵ David Birmingham, *A África Central até 1870*, Luanda, ENDIPU/UEE, 1992, p. 76. Deve salientar-se que o autor pensava sobretudo nas primeiras décadas do século.

Quadro 1
Total anual de escravos saídos de Angola (1575-1693)

Período	N.º total de escravos	Média anual	Fonte
1575-1587	32 123	2677	Números oficiais (1)
1576	-	12 000	Padre Garcia Simões (2)
1588-1591	20 130	5033	Números oficiais (1)
1606	-	12 a 13 000	Gov. M. ^{el} Cerveira Pereira (3)
1611	-	10 a 12 000	P. ^{de} Luís Brandão (4)
c. 1618	-	10 a 12 000	Baltazar R. Aragão (5)
c. 1620	-	15 000	Alonso de Sandoval (6)
Dez. 1624-Out. 1626	18 507	10 095	Números oficiais (7)
c. 1630	-	12 a 14 000	Parecer Cons. Ultramarino (8)
c. 1640	-	15 000	Fonte holandesa (9)
1650	-	15 a 16 000	Manuel Fernandes Cruz (10)
Out. 1654- Fev. 1656	13 945	10 459	Gov. Luís S. Chichorro (11)
1668-1671	25 271	6318	Números oficiais (12)
c. 1680	-	8 a 10 000	A. Cadornega (13)
c. 1690	-	5000	Parecer Cons. Ultramarino (8)
1693	-	5 a 6000	Parecer Cons. Ultramarino (14)

(1) Domingos de Abreu e Brito, "Sumário e descrição do Reino de Angola..." (1592), in *Um inquérito à vida administrativa e económica de Angola e do Brasil*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1931, pp. 30-34;

(2) Carta do padre Garcia Simões ao padre Luís Perpilhão, 7 de Novembro de 1576 (*MMA*, vol. III, p. 146);

(3) Caderno do governador Manuel Cerveira Pereira, 27 de Outubro de 1606 (*MMA*, vol.V, p. 224);

(4) Carta do padre Luís Brandão, 21 de Agosto de 1611 (Alonso de Sandoval, *Naturaliza, policia sagrada i profana, costumbres i ritos de todos etiopes*, Sevilha, 1627, fl. 66);

(5) Carta do capitão Baltazar Rebelo de Aragão, c. 1618 (*MMA*, vol.VI, p. 338);

- (6) A. Sandoval, *Natureza...*, cit., fl. 54 v.;
- (7) Rendimento do contrato de Angola, 1624-1626 (Celme Coelho da Cruz, *O tráfico negreiro da “Costa de Angola”, 1580-1640*, Dissert. Licenciatura policopiada, Faculdade de Letras, Lisboa, 1966, p. 69);
- (8) Consulta do Conselho Ultramarino de 29 de Janeiro de 1693, AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 109;
- (9) Carta do Alto Conselho do Brasil às autoridades de Angola, Recife, 3 de Dezembro de 1641 (L. Jadin, *L’Ancien Congo et l’Angola: 1639-1655...*, Bruxelas/Roma, 1975, vol. I, p. 138);
- (10) Arbitrio dado por Manuel Fernandes da Cruz, 20 de Agosto de 1650 (*Os manuscritos do arquivo da Casa de Cadaval respeitantes ao Brasil*, Coimbra, 1956, vol. I, pp. 90-96);
- (11) Carta do governador Luís M. Sousa Chichorro, 25 de Fevereiro de 1656 (AHU, *Angola*, Caixa 6, doc. 128);
- (12) Receita e despesa referente aos anos de 1668, 1669, 1670 e 1671 (AHU, *Angola*, Caixa 10, doc. 40);
- (13) A. O. Cadornega, *História geral das guerras angolanas*, Lisboa, 1972, 3.º vol., p. 31 e p. 254;
- (14) Consulta do Conselho Ultramarino de 13 de Março 1693 (AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 121).

Aparentemente, os valores mais elevados de saídas situam-se entre 1620 e 1650, havendo, a partir de 1660-70, uma marcada desaceleração. Em relação aos destinos, o total de cerca de quinze mil “cabeças” distribuir-se-ia da seguinte forma, segundo uma fonte holandesa de 1641: Pernambuco, quatro mil e quatrocentas; Baía e Rio, quatro mil; Antilhas e América Central, cinco mil; Rio da Prata e Buenos Aires, mil e quinhentas⁶. Dez anos depois, o “arbitrio” de um português que vivera no Brasil avança, para um total igual, com uma distribuição não muito diferente em algumas das parcelas, embora com menos peso das “Índias” espanholas, num período em que os portugueses tinham sido, oficialmente, afastados do “asiento”: Pernambuco, cinco mil; Baía, quatro mil; Rio de Janeiro, três mil; Rio da Prata, três mil⁷. Segundo outra fonte, baseada em registos oficiais mas referindo-se apenas a Pernambuco, entre 1620 e 1623, teriam sido despachados de Luanda para o Recife, 15 430 escravos, o que dá uma média anual de 3858⁸, perfeitamente compatível, portanto, com os números já citados.

No porto de Luanda achavam-se, em permanência, “passante de vinte navios (...) todos mercantis”⁹, o que levava, por vezes, a grandes demoras

⁶ C. R. Boxer, *Salvador de Sá and the struggle for Brazil and Angola – 1602-1686*, Londres, University of London, 1952, p. 225.

⁷ Arbitrio dado por Manuel Fernandes da Cruz, 20 de Agosto de 1650 (*Os manuscritos do arquivo da Casa de Cadaval respeitantes ao Brasil*, Coimbra, 1956, vol. I, pp. 90-96).

⁸ Joannes de Laet, *Historia ou annaes dos feitos da Companhia Privilegiada das Índias Occidentaes...*[1644], Rio de Janeiro, 1916-1925, vol. I, p. 239.

⁹ António de Oliveira de Cadornega, *História geral das guerras angolanas: 1680*, Lisboa, Agência-Geral do Ultramar, 1972, vol. III, p. 31.

até completarem o carregamento e estimulava uma concorrência cerrada, em que o direito de “preferência” era acerrimamente disputado. A demora podia atingir um ano ou mais, sobretudo quando a inexperiência dos mestres se juntava à falta de relações com as venais autoridades de terra. O navio espanhol *N. S. de la Candelaria y San Francisco* entrou no porto de Luanda em Fevereiro de 1677 e só veio a sair (com uma carga de mais de mil negros, é certo) em 15 de Dezembro de 1678¹⁰.

O despacho dos navios devia, em princípio, obedecer à ordem de chegada, mas os mestres sempre procuravam e muitas vezes conseguiam, sob os mais variados pretextos, obter ordem de saída logo que tinham o carregamento completo. O argumento mais vezes usado, porque estava legalmente previsto, era o de que já traziam a carga de outros portos, adquirida pelos “senhorios” do navio (dizia-se que vinham com “carga própria”) e, portanto, não tinham feito nem faziam concorrência desleal aos outros navios, devendo poder sair quando quisessem.

Os possuidores de direito de preferência, privilégio que apenas o monarca podia conceder, tudo farão, no entanto, para defender até ao limite as suas prerrogativas, que lhes davam prioridade na carga e no despacho. Segundo a sua interpretação, nenhum outro navio devia sair do porto enquanto aí houvesse algum navio de preferência¹¹, solução que não só se traduzia em benefícios no porto de embarque, reduzindo radicalmente o tempo morto para carga, como em lucros no porto de chegada, onde podiam vender os seus escravos com menor concorrência. Um dos maiores beneficiários do direito de preferência era o contratador dos direitos reais em Angola, o que tornava o cargo muito apetecido e fazia do seu arrendatário um elemento-chave no conjunto do tráfico. Também os governadores invocavam o direito de preferência para as embarcações de que eram proprietários total ou parcialmente. O governador Luís Lobo da Silva foi acusado de abusos desse tipo, nomeadamente de navios seus ultra-

¹⁰ Enriqueta Vila Vilar, “Aspectos marítimos del comercio de escravos con Hispano-América en el siglo XVII”, in Klaus Friedland (ed.), *Maritime Aspects of Migration*, Colónia, Böhlau, 1989, p. 193.

¹¹ Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa (AHU), *Angola*, Caixa 14, doc. 44, Carta do contratador Diogo da Fonseca Henriques, 3 de Setembro de 1689.

passarem embarcações de preferência e outras que já “estavam com bando lançado, recebendo carga”, de tal forma que as suas chegavam a entrar e sair do porto em apenas oito a dez dias, de que resultava fazerem aguada apressadamente e mal¹².

Os protestos contra os abusos do governador eram justificados, uma vez que, legitimamente, os seus navios não tinham direito de preferência. Em 1693, dispunham apenas desse privilégio o contratador dos direitos reais (para um limite anual de 1500 “cabeças”) e o capitão da Companhia de cavalos (até um máximo de seiscentos escravos), como contrapartida do transporte de equídeos do Brasil para Angola; nessa data, foi concedido também direito de preferência a um patacho de setecentas cabeças, direito esse a ser leiloado, todos os anos, em benefício das missões¹³. Pontualmente, podia ser atribuída preferência a um navio que se quisesse premiar, como aconteceu com o patacho que transportou para Angola os capuchinhos italianos¹⁴.

Os navios de tráfico faziam, em geral, a viagem fora da frota (apesar de todas as determinações em contrário), o que se, por um lado, diminuía as possibilidades de entreajuda e aumentava os riscos da expedição, por outro, atraía mestres e carregadores pelas vantagens comerciais, pois à chegada ao porto de destino era provável enfrentar uma concorrência muito menor e garantir margens de comercialização mais vantajosas.

Os perigos de pequenos navios ronceiros navegarem soltos eram muitos e variados, desde poderem ser vítimas de ataques corsários a suportarem sozinhos avarias, acidentes e calmarias ou mesmo serem objecto de uma insurreição de escravos que seria fatal para um navio isolado com uma tripulação reduzida (receio sempre presente, como veremos). Alguns desses riscos aumentavam pelo facto de, no Atlântico Sul, ser quase obrigatório fazer viagens directas, o que era excelente para ganhar tempo mas impossibilitava o reabastecimento em água ou mantimentos, no caso de a viagem se prolongar para além do previsto. A proposta, de finais do século XVI, de

¹² AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 67, Auto de queixas do cabido contra o governador Luís Lobo da Silva, 16 de Junho de 1691.

¹³ AHU, *Angola*, Caixa 14, docs. 121 e 122, Consultas do Conselho Ultramarino de 13 e 18 de Março de 1693.

¹⁴ AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 110, Consulta do Conselho Ultramarino de 26 de Fevereiro de 1693.

povoamento da ilha de Ascensão¹⁵, que poderia tornar-se uma inestimável escala de recurso na rota entre Angola e o Brasil, não teve seguimento.

Ao contrário do que é costume pensar-se, a partir de estereótipos do século XVIII, os navios que, no século XVII, transportavam mão-de-obra de Angola para a América eram quase todos de pequena dimensão, rondando as cem toneladas e podendo ter bastante menos. Em 425 embarcações com indicação da tonelagem que, entre 1616 e 1640, durante o período dos “asientos” portugueses, levaram escravos para as Índias de Castela (nem todas provenientes de Angola, é certo), 240 (56,5%) tinham menos de cem toneladas, incluindo muitas abaixo das oitenta toneladas. Se desdobrarmos a informação disponível, os resultados são ainda mais elucidativos: entre 1616 e 1630 eram 71,4% as embarcações com menos de cem toneladas, enquanto, de 1631 a 1640, já eram apenas 26,8%; as de mais de cem toneladas tinham subido de 28,6% para 73,2%¹⁶, o que mostra que o aumento da tonelagem é uma das tendências do século, como o demonstram, aliás, outras fontes (ver *Quadro 2*).

Quando aparecem dados sobre tonelagem (cuja especificação é muito parca na documentação portuguesa), deixam sempre algumas perguntas sem resposta. A unidade em que se expressam (a tonelada) está longe de ser universal. Os critérios com que se faz a respectiva arqueação variam de lugar para lugar e ao sabor das circunstâncias. Não é fácil distinguir se se trata de tonelagem total ou de tonelagem útil, nem, logicamente, a que área útil corresponde uma tonelada¹⁷. Mais ainda, entrando numa questão que mais directamente nos interessa, quantos escravos transportavam por metro quadrado?

¹⁵ Domingos de Abreu e Brito, “Sumário e descrição do Reino de Angola...” (1592), in *Um inquérito à vida administrativa e económica de Angola e do Brasil*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1931, pp. 37-38.

¹⁶ Enriqueta Vila Vilar, *Hispano-América y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*, Sevilha, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1977, p. 130.

¹⁷ Em princípio, pretendia-se medir o espaço disponível no “chão” das diferentes partes do navio, correspondendo cada tonelada ou tonel à área onde se podia acomodar um tonel ou duas pipas. A medição era mesmo feita com os arcos dos tonéis ou das pipas, provindo daí a palavra *arqueação*. Sobre este assunto, bem como sobre todos os que se referem à navegação atlântica seiscentista, é imprescindível o estudo de Leonor Freire Costa, *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, 2 vols., Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 2002.

Quadro 2
Número de escravos saídos de Angola
(média por navio)

Período	Total de navios/ viagens	Destino	N.º de escravos	Média por navio	Fonte
1601	15	Cartagena/Vera Cruz	2959	197	(1)
1604-1610	18	Vera Cruz	4848	269	(2)
1611-1617	18	Vera Cruz	4053	225	(2)
1618-1624	15	Vera Cruz	3394	226	(2)
1622	5	Baía	1211	242	(3)
1623-1636	5	Brasil/Índias	1410	282	(4)
1624-1626	37	Brasil	7923	214	(5)
1624-1626	31	Índias Espanholas	9400	303	(5)
1654-1656	25	Brasil/Índias	13 945	558	(6)
1667-1671	73	Brasil/Índias	29 332	402	(7)
1684-1688	20	Brasil	8750	438	(8)

(1) E. Vila Vilar, *Hispano-América...*, pp. 250-251, Quadro 2. Os números respeitantes a este ano referem-se a desembarcados no porto de chegada;

(2) *Ibid.*, pp. 256-259, Quadro 3;

(3) Certidão dos escravos enviados de Angola pelo gov. João Correia de Sousa (C. Coelho da Cruz, *O tráfico negreiro...*, doc.VII);

(4) J. de Laet, *Historia ou annaes...*, pp. 621-635;

(5) Rendimento do contrato de Angola, 1624-1626 (C. C. da Cruz, cit., pp. 69-70);

(6) Carta do governador Luís M. Sousa Chichorro, 25 de Fevereiro de 1656 (AHU, *Angola*, Caixa 6, doc. 128);

(7) Receita e despesa referente aos anos de 1667, 1668, 1669, 1670 e 1671 (AHU, *Angola*, Caixa 10, doc. 40);

(8) Relatório de Jerónimo da Cunha Pimentel, 16 de Junho de 1691 (AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 67).

As respostas são obrigatoriamente vagas. Usando algumas informações dispersas, Enriqueta Vila Vilar, que também recolheu os números atrás citados sobre toneladas, conclui: “um navio de 60 toneladas podia carregar

uma média de 120 a 200 escravos”¹⁸. Trata-se de resultados perfeitamente plausíveis. Em 1616, o navio *Santo António*, de sessenta toneladas, tinha autorização para transportar duzentos escravos¹⁹. No entanto, em 1619, a *São Francisco*, uma embarcação de trinta toneladas, estava autorizada a carregar 150 indivíduos²⁰, o que mostra a dificuldade em fazermos generalizações.

O regimento de 1684 estabelecia um limite de cinco a sete cabeças por duas toneladas para o transporte na coberta e de “cinco moleques” por tonelada na parte superior²¹. Se a área útil da parte superior fosse igual à da coberta (era, na realidade, menor), um barco de sessenta toneladas poderia, respeitando a lei, transportar 220 a 255 escravos, entre adultos e crianças.

De qualquer modo, os armadores (e os avaliadores oficiais) do século XVII passaram a utilizar uma fórmula de conversão, cujos fundamentos desconhecemos, que fazia com que a tonelagem fosse traduzida imediatamente em número de escravos. Assim sabemos de navios com arqueações entre os duzentos e vinte e os mil escravos²², cerca de 1685, tendo, em 1693, os capuchinhos italianos ido para Angola no patacho *Nossa Senhora dos Mártires*, arqueado em quinhentas cabeças²³.

Embora as fontes sejam imprecisas na nomenclatura naval e omitam muitas vezes a tipologia das embarcações, o que surge com maior frequência, quando nos fornecem elementos nesse sentido, são patachos, caravelas, sumacas e “navios”²⁴. Em percentagem mais reduzida, aparecem também charruas, fragatas e naus, cujo número irá em crescendo ao longo da segunda metade do século.

Não abundam as informações sobre os proprietários dos navios, os “senhorios”, mas sabemos que estão sedeados em portos portugueses

¹⁸ E. Vila Vilar, “Aspectos marítimos ...”, cit., p. 196.

¹⁹ Id., *Hispano-América...*, cit., p. 132.

²⁰ *Ibid.*

²¹ AHU, *Angola*, Caixa 12, doc. impresso, Regimento sobre o despacho dos negros cativos de Angola e mais conquistas e sobre a arqueação dos navios, 18 de Março de 1684. Publicado em *MMA*, vol. XIII, pp. 551-558.

²² AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 67, Conclusões do inquérito de Jerónimo da Cunha Pimentel, 16 de Junho de 1691.

²³ AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 110, Consulta de 26 de Fevereiro de 1693.

²⁴ Além do sentido genérico, a designação de “navio” é também atribuída, na época, a um tipo específico de embarcação de baixa tonelagem, próxima do patacho e da caravela (Leonor F. Costa, *Transporte no Atlântico...*, pp. 182-184).

(sobretudo no início do século), no Brasil e, em menor número, também em Angola, onde é grande a promiscuidade entre o poder político e a actividade comercial. Em Luanda, um dos principais armadores é, cerca de 1685, o próprio governador, Luís Lobo da Silva, que é dono de um patacho, de duas sumacas, de um quarto de uma charrua e de outro tanto de uma fragata²⁵. E o seu sucessor, D. João de Lencastre (1688-1691), tinha, pelo menos, um navio “que ele mandava para o Brasil com carga de escravos”²⁶. Aproximadamente pela mesma data, também o contratador dos direitos reais em Luanda, Diogo da Fonseca Henriques, era dono de um patacho utilizado no tráfico de escravos²⁷, entre outras embarcações que possuía com a mesma finalidade²⁸. Da mesma forma, e em datas próximas, o militar português Rodrigo da Costa de Almeida que tinha casado em Luanda e aí desenvolvido uma próspera carreira de negociante, possuía, pelo menos, três navios que eram usados no tráfico de mão-de-obra²⁹.

A situação mais comum é, porém, a de os “carregadores”, isto é, os investidores que adquirem escravos nos mercados de Angola e os remetem para o outro lado do Atlântico, não serem donos dos navios em que se faz o transporte. Garantem a passagem das suas “peças” através do pagamento de um frete, devido no local de destino e contabilizando apenas as “cabeças” chegadas vivas. O valor do frete foi, durante muito tempo, de quatro mil réis por cabeça. Só depois de 1684, com a introdução de maior rigor, pelo menos teórico, na arqueação e no carregamento dos navios, o monarca autorizou que o frete fosse aumentado até um máximo de cinco mil réis. A câmara de Luanda considerava, no entanto, esse aumento desnecessário, o que ilustra os interesses divergentes dos moradores/carregadores, que a

²⁵ AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 67, Auto de queixas do cabido...

²⁶ AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 71, Carta do governador Gonçalo de Menezes, 28 de Novembro de 1691.

²⁷ AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 20, Treslado da devassa levantada no ano de 1689: testemunho de João Pereira da Fonseca.

²⁸ No “Livro de Rezão” de António Coelho Guerreiro são referidos como pertencentes a Diogo da Fonseca o navio *Pelicano* e o *S. José e Sol Dourado*, ambos usados em transacções entre Angola e o Brasil (Virgínia Rau, *O “Livro de Rezão”...*, cit., p. 63).

²⁹ Tratava-se do patacho N.º S.º dos *Mártires*, do navio *Corpo Santo e Almas* e de outro navio sob a invocação de N.º S.º do *Cabo* (*Ibid.*, p. 67).

autoridade municipal representava, e dos donos dos navios, pertencentes a outro universo social³⁰.

A propósito do “Livro de Reção” de António Coelho Guerreiro, quer Virgínia Rau quer Joseph Miller chamaram a atenção para o facto de os interesses metropolitanos estarem, em geral, ausentes do tráfico de escravos propriamente dito, permanecendo este quase exclusivamente nas mãos de comerciantes de Angola ou do Brasil³¹. Segundo Miller, isso deve-se ao facto de o tráfico de escravos ser considerado uma actividade de alto risco devido à incerteza dos preços nas Américas e à vulnerabilidade provocada por uma mortalidade, por vezes catastrófica, durante o transporte marítimo³².

No entanto, quando as coisas corriam de feição, era possível obter lucros significativos e, em Angola, praticamente todos os europeus (religiosos seculares e regulares incluídos³³) estavam, de alguma forma, ligados ao tráfico. Daí que carregadores, quando queriam defender os seus interesses, se apresentassem nas petições ao monarca, sem muito exagero, como os “moradores”³⁴.

O indiscutível peso do número de investidores residentes em Angola (e no Brasil, para onde nos faltam informações mais desenvolvidas) não nos permite, ainda assim, generalizar a todo o século XVII a ausência de capitais metropolitanos de que falava Joseph Miller. Primeiro, no início do século, ainda um número apreciável de navios implicados no tráfico sai directamente de Lisboa ou de outros portos portugueses, desenvolvendo um tráfego triangular entre Portugal, Brasil e Angola, que cedo será, no entanto, interrompido³⁵. Depois, não é fácil quantificar a mais que provável participação de

³⁰ AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 102, Consulta de 14 de Novembro de 1692.

³¹ Virgínia Rau, *O “Livro de Reção” de António Coelho Guerreiro*, Lisboa, Companhia de Diamantes de Angola, 1956, p. 43; Joseph C. Miller “Capitalism and Slaving: The Financial and Commercial Organization of the Angolan Slave Trade, according to the Accounts of Antonio Coelho Guerreiro (1684-1692)”, *The International Journal of African Historical Studies*, Vol. 17, No. 1 (1984), pp. 1-56.

³² J. C. Miller, “Capitalism and Slaving...”, cit., p. 1.

³³ Arlindo Manuel Caldeira, “Os jesuítas em Angola nos séculos XVI e XVII: tráfico de escravos e ‘escrúpulos de consciência’”, in *Trabalho Forçado Africano – Articulações com o poder político*, Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto (coordenação), Porto, Campo das Letras, 2007, pp. 58-59.

³⁴ Ver, por exemplo, AHU, *Angola*, Caixa 8, doc. 35, Consulta do Conselho Ultramarino de 12 de Agosto de 1664 e doc. 111, Consulta do Conselho Ultramarino de 28 de Maio de 1665.

³⁵ Leonor F. Costa, *Transporte no Atlântico...*, pp. 119-121 e 281.

capitais do reino nas actividades comerciais dos governadores e do contratador dos direitos régios, que são, ao longo do século, os principais interessados no tráfico (e também no transporte, como já referimos acima), usando e abusando nomeadamente, já o dissemos também, do direito de preferência.

Sendo a exportação de mão-de-obra escrava a principal actividade económica de Angola, os contratadores dos direitos reais, que arrendavam ao monarca todos os direitos alfandegários, acabavam por ter, indirectamente, ligações estreitas ao tráfico. Para além disso, aproveitando as facilidades que as suas funções lhes ofereciam, não deixavam de participar, de forma directa e nem sempre muito transparente, na própria actividade comercial, comprando escravos e exportando-os para o continente americano. Um exemplo paradigmático é o de Diogo da Fonseca Henriques, filho de contratador e ele próprio arrendatário do contrato, só ou com sócios, entre 1675 e 1693³⁶. Conhecemos melhor o seu caso por ter sido objecto de um prolongado inquérito judicial, em que era acusado não só de dispensar muitas vezes o pagamento de uma parte dos direitos régios (os “impostos novos”, impostos extraordinários que não estavam contemplados no seu contrato) como de colocar como guardas, a bordo dos navios, criados seus, os quais faziam vista grossa ao embarque de um número de escravos superior ao que constava no rol de despacho, excedendo os que eram permitidos pela arqueação³⁷.

Dispondo de navios próprios (ver *supra*) ou servindo-se de navios fretados, Diogo da Fonseca Henriques terá, durante todo o seu contrato, intervenção directa no tráfico do Atlântico Sul. No entanto, durante boa parte da vigência desse contrato, que correu de forma muito atribulada, residiu em Lisboa (só vai para Luanda em 1684), o que pode mostrar como os interesses e os capitais metropolitanos não estavam propriamente alheados do tráfico negreiro.

Também os governadores não se dispensavam de participar nessa actividade. Por exemplo, Luís Lobo da Silva, que foi governador de Angola entre 1684 e 1688, aparece profundamente comprometido quer no transporte, como já referimos, quer no próprio comércio, embora desconhecamos de

³⁶ V. Rau, O “*Livro de Rezão*”..., cit., pp. 58–64.

³⁷ AHU, Angola, Caixa 14, doc. 15, Carta do Provedor da Fazenda António Pacheco de Almeida, 18 de Março de 1690.

onde provêm os capitais que movimenta. Os navios que possuía teriam feito, naquele período, pelo menos, vinte viagens para o Brasil, transportando, ao todo, 8458 escravos adultos e 292 crias³⁸.

Não se trata, no entanto, de um caso isolado, mas de um exemplo daquilo que era a prática corrente nos postos mais altos da administração de Angola. Entre 1688 e 1692 chegou a considerar-se a hipótese de aumentar os ordenados dos governadores, entregando-lhes dez mil cruzados de soldo, com a condição de se coibirem de toda a actividade comercial, mas a medida, apoiada pelos homens de negócio e oficiais de Luanda, não teve seguimento, pela dificuldade na obtenção daquela verba “sem vexação dos moradores”³⁹.

Os senhorios dos navios não participavam normalmente nas viagens de tráfico. A bordo, era o mestre quem superintendia nas cargas e na cobrança dos fretes, funcionando como avençador ou “avansador”, na grafia mais comum das fontes⁴⁰. Não tinha funções náuticas, aspecto que cabia ao piloto, mas apenas comerciais, sendo o elemento fundamental na ligação com os investidores, assumindo a responsabilidade pelo resultado da viagem, fosse ele bom ou mau, para o que se comprometia, sob fiança, perante o senhorio do barco. Casos há, porém, em que o mestre é também dono, da totalidade ou de uma parte, do próprio navio.

Além do piloto, o mestre é muitas vezes assessorado a bordo por um contramestre e um dispenseiro⁴¹. O resto da tripulação é, em geral, pequena, variando com a tonelagem do navio. O número de marinheiros oscilava entre os quinze e os trinta, a que havia que acrescentar alguns grumetes⁴², uns e outros na sua maioria africanos, alguns deles escravos. Em 1708, no navio *Nossa Senhora do Cabo*, para 742 escravos havia cerca de cinquenta “brancos e negros affectos ao serviço do barco”⁴³. Esse número incluía, como

³⁸ AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 67, Conclusões do inquérito..., cit.

³⁹ AHU, *Angola*, Caixa 13, doc. 79, Consulta de 15 de Junho de 1688 e Caixa 14, doc. 102, Consulta de 14 de Novembro de 1692.

⁴⁰ Essas funções surgem, em muitas embarcações, atribuídas ao *capitão*.

⁴¹ E. Vila Vilar, *Hispano-America...*, cit., p. 135.

⁴² Id., “Aspectos marítimos...”, cit., pp. 181-204.

⁴³ Jean Cuvelier, *Relations sur le Congo du père Laurent de Lucques (1700-1717)*, Bruxelas, Institut Royal Colonial Belge, 1953, p. 282. Deduzimos o número de “cerca de cinquenta” do facto de o padre Lorenzo dizer que ao todo eram “quase 800 pessoas” e que o número de escravos era de 742.

passageiros, alguns carregadores ou representantes seus, cuja missão era zelar para que o respectivo lote de escravos chegasse são e salvo ao seu destino e fosse vendido a bom preço. O curioso é que, nalguns navios, esses “zeladores” podiam ser, eles próprios, escravos, como era o caso de Luís, escravo de António Bruto, que fez, antes de 1642, duas viagens ao Brasil com algumas centenas de cativos⁴⁴.

O número de investidores por navio varia muito, mas, normalmente, o lote de escravos que cada um envia não é muito numeroso, não apenas pela eventual escassez de capitais mas também porque é uma forma de dispersar os riscos. Em 1689, Bernardo de Berganha, “morador e cidadão” de Luanda, embarcou no navio *N.ª S.ª da Penha de França* 35 escravos e na fragata *Santa Teresa*, a caminho de Pernambuco, mais quinze. No mesmo ano, o padre frei Francisco Tagarro meteu na nau *Almiranta*, com destino ao Rio de Janeiro, quarenta cabeças e Manuel da Costa Romano (depois contramestre de um outro navio) despachou no patacho do contratador Diogo da Fonseca Henriques 38 cabeças, que ele próprio acompanhou (o que não impediu que lhe morressem dezassete)⁴⁵.

O mestre (fosse proprietário ou não da embarcação) levava muitas vezes escravos por sua conta e quase toda a tripulação embarcava também escravos próprios, não raro à margem dos direitos e fora da arqueação estabelecida⁴⁶.

Os interesses dos carregadores e dos mestres eram, quase sempre, divergentes. Embora ambos estivessem interessados em que os escravos embarcados chegassem vivos e são aos seus destinos, os mestres, talvez porque as taxas de rendibilidade dos fretes eram, em geral, modestas, tinham a tentação de aumentar os lucros sobrecarregando os navios para lá do razoável. Quase nunca os resultados eram brilhantes, até porque podiam replicar-se

⁴⁴ Relatório de Pieter Moortamer ao Conselho do Brasil, 14 de Outubro de 1642 (Louis Jadin, *L'Ancien Congo et l'Angola: 1639-1655: D'après les archives romaines, portugaises, néerlandaises et espagnoles*, Bruxelas/Roma, Institut Historique Belge de Rome, 1975, vol. I, p. 353).

⁴⁵ AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 20, Trelado da devassa..., cit.: testemunhos de Bernardo de Berganha, capitão Manuel Lobo Barreto e Manuel da Costa Romano.

⁴⁶ *Ibid.*: testemunhos de Domingos Gonçalves Rola e Domingos Trigo.

os efeitos negativos. Se a excessiva acumulação de pessoas a bordo já podia ser, por si só, um factor de aumento da mortalidade, as probabilidades de desastre eram ainda maiores por não se acautelarem de forma proporcional as reservas de água e de mantimentos, que chegavam a ser parcialmente sacrificadas para deixarem mais espaço para a carga “útil”.

A ambição do lucro rápido levava a encarar de forma optimista o desenrolar da viagem, desvalorizando os imprevistos. Mas vezes haveria em que eram os carregadores, os contratadores e até autoridades oficiais comprometidas no negócio a insistir com os mestres para não deixarem “peças” em terra. Noutros casos, os mestres eram pressionados pelos donos dos navios ou contavam, pelo menos, com a sua cumplicidade e a sua influência.

A fragata *Santa Teresa*, de que era mestre Inácio Nogueira, só tinha licença para levar 270 escravos e foi esse o número oficialmente despachado. No entanto, apesar das muitas mortes que houve durante a viagem devido à falta de água, acabaram por chegar a Pernambuco mais de 270 “cabeças”. Só foi possível evitar a intervenção das autoridades locais pelo facto de o navio ser propriedade de Manuel da Fonseca Rego, “homem poderoso” naquela cidade brasileira⁴⁷.

Mas também podia acontecer, o que não seria raro, que os responsáveis das embarcações fossem vítimas da sua ambição e do seu excesso de confiança. O padre Boaventura de Sorrento, numa viagem de Luanda para a Baía, em 1649, testemunhou um desses episódios. Embarcou numa caravela que transportava novecentos escravos (o que parece exagero mas é assim que é contado), sendo tal a confusão e a falta de condições que morreram 250 daqueles infelizes. Inconsolável, não com o drama humano mas com a perda económica que isso representava, o capitão quis suicidar-se e só a intervenção do missionário o convenceu a desistir do seu intento⁴⁸.

⁴⁷ *Ibid.*: testemunho de Bernardo de Berganha.

⁴⁸ Padre João António Cavazzi de Montecuccolo, *Descrição Histórica dos Três Reinos de Congo, Angola e Matamba*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1965, vol. I, livro 4.º, n.º 53, p. 379.

2. A lei e o uso

As embarcações, carregadas de escravos, que, no século XVII, atravessam o Atlântico, zarpando de Luanda em direcção ao Brasil e à América Espanhola, vão, em geral, no limite de utilização do seu espaço disponível.

A questão da sobrecarga, que sempre estivera presente, agravara-se, tudo leva a crer, desde o princípio do século. Já em 1638, o feitor da Fazenda em Angola era sensível ao problema, embora, aparentemente, sem ter em conta que também a tonelagem ia em aumento: “A este porto acodem, ao presente, muitos navios e os que antes se contentavam de sair com quatrocentas peças, hoje não querem levar menos de setecentas e oitocentas, sendo isto parte de se retardarem os mais e no mar perecerem muitos centos delas pelo aperto que levam e falta de água”⁴⁹.

Ainda que os carregadores nem sempre estivessem inocentes no assunto, são eles que aparecem mais vezes a insurgir-se contra os excessos na ocupação dos navios que consideram prejudiciais aos seus interesses. Em 1664, em nome dos “moradores do reino de Angola”, fazem mesmo uma petição ao monarca em que dizem que, depois da “restauração do reino”, “se tem introduzido nele despacharem os navios que saem do porto da cidade de São Paulo [de Luanda], dobradas peças de escravos do que requerem suas capacidades. Posto que se faz arqueação de seus portes, é feita por pessoas nomeadas pelos mestres sem se fazer vistoria da aguada que levam, de que lhes nascem consideráveis danos, além do grande encargo de consciência com a morte de tantas almas em que têm muita perda os homens de negócio”. Pedem, por isso, que o rei autorize que, além da pessoa que estava previsto fosse nomeada pelo Provedor da Fazenda, houvesse outra indicada pela Câmara de Luanda “para que vejam os portes dos navios e a aguada que têm embarcada”⁵⁰.

Vista a petição no Conselho Ultramarino, este não foi favorável à introdução da Câmara nesse tipo de jurisdição, mas recomendou que se orde-

⁴⁹ Carta do feitor da Fazenda, 16 de Março de 1638 (Celme Coelho da Cruz, *O Tráfico Negro da “Costa de Angola”, 1580-1640*, Dissert. Licenciatura policopiada, Faculdade de Letras, Lisboa, 1966, p. 131).

⁵⁰ AHU, Angola, Caixa 8, doc. 35, Consulta do Conselho Ultramarino de 12 de Agosto de 1664. Publicado em *MM4*, vol. XII, pp. 490-491.

nasse “aos governadores e provedores da Fazenda do reino de Angola que tenham particular cuidado e vigilância no despacho dos ditos navios e que nenhuma embarcação possa sair do porto da cidade de São Paulo [de Luanda] sem levar, para cada cem peças, vinte e cinco pipas de água bem acondicionadas e arqueadas e que o governador mande ter nisso muito cuidado e vigilância”⁵¹.

Essas recomendações são acolhidas, quase palavra por palavra, na provisão régia de 23 de Setembro de 1664, que acrescenta ainda: “E que nenhum [navio] leve mais peças das que seu porte puder levar, para que os ditos escravos possam ir à sua vontade e não haver tanta mortandade neles”⁵².

No regimento entregue, dois anos depois, ao governador e capitão general do reino de Angola Tristão da Cunha (1666), embora referindo-se apenas aos navios da coroa em escala forçada em Luanda, não deixa de sublinhar-se: “Tereis muito particular cuidado [...] de que [nos navios e naus que forem ter ao porto] deles se não tire fazenda nem se lhes meta tanta escravaria que seja ocasião de lhes faltar água e mantimentos e causar enfermidades”⁵³.

A estes cuidados da corte estava longe de corresponder a prática corrente dos empresários negreiros.

Vinte anos após uma legislação que já era absolutamente pioneira, é publicado o “Regimento sobre o despacho dos negros cativos de Angola e mais conquistas e sobre a arqueação dos navios”, o primeiro conjunto sistemático de normas com vista à regulamentação do tráfico de escravos⁵⁴.

No preâmbulo, expressam-se as motivações que tinham estado na origem desta iniciativa do rei D. Pedro II: “na condução dos negros cativos de Angola para o estado do Brasil, obram os carregadores e mestres dos navios a violência de os trazerem tão apertados e unidos uns com os outros que não somente lhes falta o desafoço necessário para a vida cuja conservação é comum e natural para todos, sejam livres ou escravos, mas do aperto com

⁵¹ *Ibid.*

⁵² Provisão de 23 de Setembro de 1664, in J. J. de Andrade e Silva, *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa* (<http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt>). Publicada também em *MMA*, XII, pp. 499-500.

⁵³ Cap. XXIV do Regimento do governador e capitão general do reino de Angola Tristão da Cunha, 10 de Abril de 1666, in J. J. de Andrade e Silva, *Collecção Chronologica...*, cit.

⁵⁴ “Regimento...”, 18 de Março de 1684, cit.

que vêm sucede maltrataram-se de [tal] maneira que, morrendo muitos, chegam impiamente lastimosos os que ficam vivos”.

Os 23 “capítulos” da lei regulamentam, por vezes com muita minúcia, as questões da água, da alimentação, do apoio na doença e da assistência religiosa. Mas, como se adivinha do preâmbulo, era o problema da sobrecarga dos navios que a lei procurava combater de forma mais veemente, estabelecendo normas para arqueação dos navios e fixando limites de ocupação por tonelada. O rigor das penas a aplicar, no caso de incumprimento, a todos os intervenientes no processo, dos mestres aos guardas e aos mais altos funcionários régios, mostra a vontade disciplinadora do diploma.

Os efeitos práticos são menos evidentes, com uma exceção: passou a dar-se importância à relação entre a arqueação e a carga do navio... mesmo quando não se cumpria a lei. É, aliás, o que demonstram os estratagemas usados para a tornear.

Para que fosse respeitado o conteúdo do regimento, teria sido preciso uma eficácia da máquina do Estado que não existia em nenhum ponto do império e muito menos em Luanda, que continuava a ser uma das suas margens.

Os oficiais régios obedeciam essencialmente a lógicas clientelares e à premência dos interesses particulares, desconhecendo ainda, até teoricamente, o que fossem interesses do Estado. Dessa forma, os conflitos entre as autoridades políticas (com o governador à cabeça), os oficiais da Fazenda e os agentes da justiça eram uma constante, para não falarmos das divergências, ainda mais fundas, entre os órgãos do poder central e as autoridades municipais. Eventuais alianças de circunstância entre quaisquer desses sectores só muito raramente devem confundir-se com solidariedade institucional.

Quando, em 1689, invocando a “nova” lei, aparentemente com fundamento, António Pacheco de Almeida, ouvidor-geral e também, na altura, provedor da Fazenda Real em Angola, manda prender o contratador dos direitos reais Diogo da Fonseca Henriques, caiu o Carmo e a Trindade. O governador, D. João de Lencastre, alinha no campo contrário, o processo é escalpelizado em todas as minudências formais e o provedor acusado de parcialidade e de ser movido por interesses pessoais. Em determinado

momento, já não conseguimos distinguir quem é o acusado e quem é o acusador⁵⁵.

Tentando fugir às exigências da relação entre arqueação e carga, impostas pelo regimento de 1684, armadores e mestres devolveram múltiplos ardis para tornear a lei.

O mais evidente, e nem sequer muito custoso, era o suborno puro e simples dos agentes directa ou indirectamente responsáveis pela arqueação ou pelo despacho dos navios.

No entanto, havia meios menos óbvios.

Quando, num determinado porto (por exemplo, em Lisboa), se obtinha uma arqueação menos favorável, era sempre possível requerer a avaliação noutra embarcadouro em que houvesse melhores expectativas de uma tonelagem mais expressiva. E nada impedia que se procedesse a arqueações sucessivas, guardando-se apenas o certificado da mais vantajosa.

No decorrer da própria inspecção existiam formas de se obter resultados mais satisfatórios. Como a arqueação era feita “pelo chão”, havia quem, antes dela, despejasse o navio de tudo o que enchesse espaço, mesmo que fosse essencial para a navegação (velame, cabos, cozinhas, etc.). Determinada a tonelagem, tudo isso voltava ao navio, em prejuízo, obviamente, do espaço útil que iria ser ocupado pelos escravos embarcados⁵⁶.

No momento em que se procedia à carga e ao despacho final continuava a haver artifícios para escapar ao cumprimento do legislado.

Enquanto o navio não abandonava o porto, havia “peças” escondidas nos locais mais improváveis da embarcação, incluindo o paiol, até à saída da barra⁵⁷.

Por outro lado, alguns dos escravos prontos a seguir viagem, em vez de contabilizados como tal, podiam ser apresentados como marinheiros ou grumetes⁵⁸. Por fim, desde que garantidas as cumplicidades necessárias, era possível, simplesmente, não declarar uma parte da carga, o que muitas vezes

⁵⁵ AHU, *Angola*, Caixa 14, docs. 15 (18 de Março de 1690) e 20 (12 de Maio de 1690).

⁵⁶ Elias Alexandre da Silva Correia, *História de Angola*, Nota prévia de Manuel Múrias, Lisboa, Ática, 1937, vol. I, p. 56.

⁵⁷ AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 20, Treslado da devassa... cit.: testemunho de Bernardo de Berganha.

⁵⁸ *Ibid.*: testemunho do capitão Manuel de Sousa Benevides.

era combinado com o próprio contratador dos direitos reais. Assim, o navio *Santa Teresa*, dirigido a Pernambuco, levou de forma oculta, numa viagem no tempo do governador Luís Lobo da Silva, mais oitenta “cabeças” do que as 280 que estava autorizado, isto é, mais de 25% de carga ilegal⁵⁹. Da mesma forma, a nau *Almiranta*, que desferrou de Luanda para o Rio de Janeiro em Abril de 1689, levava mais de cem cabeças fora da sua arqueação, vindo a falecer-lhe no mar 115 escravos⁶⁰.

Finalmente, o recurso legal mais vezes utilizado era o de declarar escravos adultos (as chamadas “peças da Índia”) como “crias”, de onde os prevaricadores colhiam um duplo proveito. Efectivamente, obtido, fosse como fosse, parecer favorável dos “louvados” (os avaliadores) não só o peso na carga era apenas de um quarto, como havia isenção de direitos, já que cabeças pequenas que não ultrapassassem o valor de doze mil réis estavam dispensadas dessa obrigação.

Em 1668-1670, de 18 662 cabeças de escravos despachadas, 3133, cerca de 17%, foram consideradas, por determinação dos louvados, “cabeças pequenas” e, como tal, isentas de direitos. Se isolarmos o ano de 1669, os resultados são ainda mais expressivos: de 5293 escravos, 1119 (mais de 21%) foram embarcados como menores⁶¹. E no patacho *Bom Jesus*, em Maio de 1689, mais de quarenta adultos foram enviados como se fossem crias⁶². Tentando disciplinar os abusos, uma portaria do governador D. João de Lencastre, de 29 de Outubro desse ano de 1689, mandava que não fossem despachadas por crias “senão as que forem de peito, por serem somente estas as que o são e não pagam frete, pelos descaminhos que se seguem do contrário aos direitos da fazenda real”⁶³. Nada, porém que acabasse com as infracções: todos os estratégias serviam para rodear uma lei que, se não se propunha eliminar o comércio de mercadoria humana (e não era possível esperar que o fizesse), representava, para a sua época, um avanço claro no respeito pela integridade física dos africanos escravizados e pela humanização do tráfico.

⁵⁹ *Ibid.*: testemunhos de Domingos Trigo e do capitão Manuel Lobo Barreto.

⁶⁰ *Ibid.*: testemunhos de Bernardo de Berganha e João Cardoso.

⁶¹ AHU, *Angola*, Caixa 10, doc. 40, Receita e despesa referente aos anos de 1667, 1668, 1669, 1670 e 1671.

⁶² AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 20, Treslado da devassa..., cit.: testemunho de João Roiz Porto.

⁶³ *Ibid.*, Portaria de 29 de Outubro de 1689.

3. Os navios do Purgatório

Os navios de transporte de escravos, no século XVII, raramente eram “especializados” no tráfico, isto é, podiam ser, e eram, utilizados para outros tipos de comércio. Isso acontecia necessariamente na viagem entre o Brasil e Angola mas também podiam ser as mesmas embarcações que, por exemplo, traziam açúcar e tabaco do Brasil para Portugal. Havia, porém, adaptações mínimas e a maioria dos navios, ou pelo menos boa parte deles, tinha recebido, no chão da coberta, estrados sobre os quais dormiam os escravos embarcados, evitando o contacto directo com a água, quando esta entrava no navio, e com as imundícies que aí se acumulavam.

Não temos notícia da utilização do sistema de “falsa ponte”: uma plataforma amovível, instalada a meia altura da coberta, que permitia aumentar a área de carga⁶⁴. Os navios negreiros, a partir do século XVIII, adoptarão essa solução de forma generalizada, de modo a acomodar um número extra de escravos, mas já devia ser utilizada anteriormente, pois o regimento de 1684 faz menção expressa das “entre-pontes”, como área a compreender na arqueação⁶⁵.

A prática generalizada era destinar a coberta aos indivíduos do sexo masculino, por serem considerados mais resistentes a condições adversas mas, sobretudo, por razões de segurança, pois ficavam mais isolados em relação à zona sensível do navio⁶⁶. O perigo de insurreições, que não deixaram de acontecer e eram receio permanente das tripulações, levava a que, em muitos navios, mas não em todos, esses escravos fossem agrilhoados uns aos outros, nos tornozelos (e por vezes também com correntes e argolas em volta dos pescoços), sobretudo enquanto o navio se mantinha à vista de terra⁶⁷.

⁶⁴ Jean Boudriot, “Le navire négrier au XVIII^e siècle”, in Serge Daget, *De la traite à l’esclavage: actes du Colloque International sur la Traite des Noirs*, Nantes/Société Française d’Histoire d’Outre-mer, 1988, p. 159.

⁶⁵ Cap.VI do “Regimento...”, 18 de Março de 1684, cit.

⁶⁶ Louis Jadin, *Pero Tavares, missionnaire jésuite, ses travaux apostoliques au Congo et en Angola: 1629-1635* Bruxelles/Rome, 1967. Separata de *Bulletin de l’Institut Historique Belge de Rome*, t. 37 (1967), p. 388.

⁶⁷ Louis Jadin, *Les flamands au Congo et en Angola au XVII^e siècle*, Coimbra, Inst. de Estudos Históricos Doutor António de Vasconcelos, 1965, pp. 69-70; Alonso de Sandoval, *Natureza, policia sagrada i profana, costumbres i ritos, disciplina i catechismo evangelico de todos etiofes*, Sevilha, Francisco de Lira impressor, 1627, fl. 72v.

Na parte superior do navio (convés ou ponte), eram acomodadas as mulheres e as crianças e, se pelo menos podiam respirar livremente, não deixavam de estar sujeitas à limitação do espaço e à inclemência das condições meteorológicas.

Era, porém, no interior da coberta que as condições eram mais assustadoras. Já na navegação “normal”, os marinheiros que aí pernoitavam estavam sujeitos aos mais graves incómodos: “amanhecem muitas vezes nadando em água que entra pelas portinholas da artilharia; se se fecham, arde a coberta em fogo e morrem com quentura, pelo pouco ar com que se ventila; se se abrem, entra tanta água que, quando não morram afogados, recebem desta frialdade muita disposição para enfermarem”⁶⁸. Ora os escravos não podiam abandonar os seus lugares e iam muitas vezes tão apertados que não chegavam a ter espaço para se mexerem ou para se deitarem⁶⁹.

Além disso, em embarcações mais pequenas, nem portinholas de ventilação existiam, para lá do alçapão de acesso ao convés, de tal forma que o regimento de 1684 estabelecia que, nessas condições, apenas deviam ser transportadas cinco “cabeças” por duas toneladas de arqueação, enquanto podiam seguir sete “cabeças” quando as cobertas tivessem “portinholas com viração”⁷⁰.

Nalguns navios, sobretudo nos maiores, grupos alternados dos cativos que iam fechados na coberta eram trazidos, pelo menos uma vez por dia, ao convés para “tomar ar”, mas muitas vezes nem isso acontecia. Além das dificuldades logísticas, havia, mais uma vez, o medo de revoltas e de que alguns escravos aproveitassem a oportunidade para se suicidarem, atirando-se ao mar, como sucedia com frequência⁷¹.

A maior parte dos escravos viajava nua ou com vestuário muito sumário e dormia directamente sobre a madeira dos estrados. O holandês Olfert Dapper, repetindo, provavelmente, o relato de um compatriota e retomando

⁶⁸ José Rodrigues Abreu, *Luz de cirurgiões embarcações*, Lisboa, Oficina de António Pedroso Galram, 1711, p. 35.

⁶⁹ Cavazzi, *Descrição Histórica...*, cit., vol. I, livro IV, n.º 149, p. 426 [ed. italiana: pp. 526-527].

⁷⁰ Cap.VI do “Regimento...”, 18 de Março de 1684, cit.

⁷¹ P.º Jerónimo Lobo, *Itinerário e outros escritos inéditos*, ed. crítica do P.º M. Gonçalves da Costa, Lisboa, Livraria Civilização, 1971, p. 639.

o *topos* das diferenças de tratamento dadas aos escravos por portugueses e holandeses, valoriza a atitude dos primeiros, nomeadamente por darem aos embarcados esteiras para se deitarem, mudando-as de dez em dez dias⁷². O jesuíta português Pêro Tavares também refere as esteiras, mas é menos otimista: “Davam-lhes uma esteira para três que serve de cama e cobertura, mas desde as primeiras noites que a esteira ficava em tiras. Dormiam nus como animais”⁷³.

Mais do que todas as formas de incomodidade, era a sede a maior ameaça à sobrevivência dos embarcados, começando o problema da água com o próprio abastecimento no porto.

Na região de Luanda, os mananciais de água potável eram raros e de má qualidade e na ilha em frente, onde se faziam os embarques, eram mesmo totalmente inexistentes. Os habitantes da ilha, os *muxiluanda*, tinham, no entanto, desenvolvido uma técnica de obtenção de água doce, cavando uma cova em locais húmidos, onde, ressumando lentamente, vinha acumular-se o precioso líquido⁷⁴. Essas covas, chamadas *quicimas* ou *cacimbas* (do quimbundo *kixima*, poço), tinham, no entanto, uma capacidade reduzida e uma duração limitada, uma vez que depressa eram invadidas pela água do mar, tornando-se impróprias para o consumo humano. Embora alguns navios continuassem a abastecer-se nas *cacimbas* da ilha, não só isso era uma tarefa morosa e difícil, como a água recolhida era, em geral, de má qualidade, apresentando-se “salitrada”⁷⁵ ou “salitrosa e impura”⁷⁶.

A alternativa, seguida igualmente por muitos dos europeus residentes em Luanda para o seu próprio dia-a-dia, era recorrer à água do rio Bengo (também chamado Zenza), cuja foz ficava a cerca de seis a sete léguas a norte da cidade. O transporte era feito por navio e os mestres de algumas

⁷² Olivier Dapper, *Description de l'Afrique, contenant les noms, la situation & les confins de toutes ses parties...*, Amesterdão, 1686, p. 367.

⁷³ L. Jadin, *Pero Tavares...*, cit., p. 387.

⁷⁴ “Esta ilha [de Luanda] onde estamos não tem fonte de água nem se acha pela terra dentro se não daqui a muitas léguas, mas em cada lugar que querem acham água muito boa, cavando uma braça ou menos nesta área e assim destas poças que eles chamam *quicimas* há grande cópia e algumas duram poucos dias porque se fazem salobras” (Carta do padre Garcia Simões para o provincial, 20 de Outubro de 1575, *MMA*, vol. III, p. 131).

⁷⁵ AHU, *Angola*, Caixa 14, doc. 67, Auto de queixas do cabido...

⁷⁶ Elias A. Correia, *História de Angola*, cit., vol. I, p. 146.

barcaças tinham mesmo adoptado o expediente engenhoso de fazer um furo no fundo, que era aberto quando a embarcação se encontrava no rio. Depois de entrar a água considerada na medida exacta para não pôr em risco a segurança do navio (água que chegava a atingir as quarenta pipas), o furo era tapado e iniciava-se a viagem de regresso⁷⁷. A água do rio apresentava-se, porém, de uma forma geral, turva e “cheia de partículas pútridas de imensos animais que a sua lenta corrente envolve no seu seio”⁷⁸. Junte-se a isso a sujidade inevitável dos próprios barcos e dos seus aprestos e o patinhar dos marinheiros e podemos imaginar a qualidade do líquido que era transvasado para as pipas dos navios, elas próprias muitas vezes mal lavadas e infectas. Alguns moradores de Luanda tinham por hábito, pelo menos no século XVIII, filtrar a água em bacias de uma pedra porosa trazida de Pernambuco⁷⁹, mas esse cuidado não era exequível nos navios, onde restava confiar na intervenção divina: “Parece que a Providência purifica [a água] dentro dos tonéis; pois afirmam os marítimos que, no decurso da viagem se clarifica, refresca e se conserva incorrupta”⁸⁰.

Se já havia motivos para desconfiar da qualidade da água, fosse das cacimbas da ilha ou da barra do Bengo, o problema mais evidente era a quantidade que era distribuída aos escravos embarcados. Quer em peso quer em volume, a água destinada a algumas centenas de pessoas constituía uma percentagem significativa da carga útil. Uma tonelada de arqueação correspondia a duas pipas, pouco mais de mil litros, o que, em condições normais, mal daria para vinte pessoas numa viagem de 25 dias. Como já se disse, os mestres chegavam a poupar na água para poder aumentar a carga, o que, tratando-se do transporte de pessoas, era uma forma de agravar duplamente o problema. Além disso, o tempo de viagem, devido a avarias, ventos contrários ou calmarias, ultrapassava muitas vezes o previsto, enquanto a quan-

⁷⁷ Cavazzi, *Descrição Histórica...*, cit., vol I, pp. 160-161. Cadornega também narra este processo de abastecimento chamando pitorescamente aos navios “embarcações alagadas” e completa a informação dizendo que a água se destinava “às aguadas dos navios de escravos que vão mar em fora” (A. O. de Cadornega, *História Geral...*, cit., vol. III, pp. 32-33).

⁷⁸ Elias A. Correia, *História de Angola*, cit., vol. I, p. 144.

⁷⁹ *Ibid.*, p. 146.

⁸⁰ *Ibid.*, p. 145.

tidade de água era quase sempre calculada para a duração mínima. Por fim, muitas vezes a água estragava-se no vasilhame e, outras vezes, perdia-se pura e simplesmente por falta de estanqueidade na união das aduelas.

Com tudo isto, a água, sobretudo a falta dela, era a causa principal da mortalidade a bordo.

A contaminação da água podia estar na origem de várias doenças, nomeadamente do foro intestinal, mas é a desidratação que provoca maior número de vítimas. Embora a viagem no Atlântico sul ronde, em condições normais, entre um a dois meses de duração (conforme o destino), é feita toda na zona tropical e sem escalas, debaixo de temperaturas elevadas. O calor era agravado pela acumulação de corpos na coberta dos navios, tornando mais premente a ingestão de líquidos e mais difícil a sua distribuição capaz.

Os moradores de Luanda que investiam no negócio de escravos e se sentiam prejudicados pela elevada mortalidade durante o transporte, queixavam-se não apenas da sobrecarga dos navios (que estava, afinal, na origem de tudo) mas também, especificamente, da deficiente distribuição de água.

Em 1664, na petição, já atrás comentada, dirigida ao monarca e apreciada no Conselho Ultramarino em 12 de Agosto, uma das reclamações é a de que, no despacho dos navios, não se faz conveniente “vistoria da aguada”⁸¹. Satisfazendo esse pedido, o rei legislará no sentido de que “nenhum [navio] possa sair do porto da Cidade de S. Paulo [de Luanda] sem levar, para cada cem peças, vinte e cinco pipas de água, bem acondicionadas e arqueadas”⁸². A cumprir-se a lei, significaria uma dotação individual, independentemente do destino, de cerca de 125 litros, o que, numa viagem para a Baía rondaria os três litros diários e para Vera Cruz ou Cartagena os dois litros, quantitativos perfeitamente razoáveis, mesmo tendo em conta que alguma dessa água teria de ser desviada para outros fins, nomeadamente para a confecção dos alimentos.

Não parece, no entanto, que a lei tenha sido cumprida pela maioria dos armadores.

⁸¹ AHU, *Angola*, Caixa 8, doc. 35, Consulta do Conselho Ultramarino de 12 de Agosto de 1664.

⁸² Provisão de 23 de Setembro de 1664, cit.

No regimento de 1684 volta a insistir-se na questão da água, obrigando os mestres dos navios de transporte de escravos a “levar água que abunde para lhes darem de beber em cada um dia uma canada, infalivelmente”⁸³, sendo que uma canada, que comportava quatro quartilhos, andava próxima dos dois litros. Para o cômputo global da aguada, calculava-se a viagem de Angola para Pernambuco em 35 dias, para a Baía em quarenta e para o Rio em cinquenta⁸⁴, o que daria entre doze e dezassete pipas por cem escravos (se calcularmos trezentas canadas por pipa) ou entre catorze e vinte (se convencionarmos 250).

Não temos elementos concretos para sabermos de que forma foram cumpridas as disposições do regimento, mas o certo é que, mesmo depois da sua promulgação, continuaram as queixas contra a escassez de água a bordo. Cerca de 1690, uma fragata a caminho de Pernambuco que, oficialmente, devia transportar 270 “cabeças” mas que, na realidade, levava muitas mais, viu-se confrontada com falta de água, por causa da qual morreram vários dos escravos embarcados⁸⁵. Numa outra fragata da mesma época, também sobrecarregada, esta dirigida ao Rio de Janeiro e sob o comando do capitão Sebastião Vaz Domingues, morreu-lhe no mar “grande número de peças por falta de água”⁸⁶. Nem sempre, porém, havia minguia de água. Em 1668, no navio com destino à Baía em que embarcou o frade capuchinho Dionigi Carli, iam 630 escravos e as reservas de água eram de trezentas barricas com cerca de 250 litros cada uma. Apesar de a viagem se ter tornado excepcionalmente longa devido às calmarias (cinquenta dias), e de terem mesmo faltado os mantimentos, a água nunca se acabou. Talvez isso explique a mortalidade relativamente baixa dessa viagem: 33 falecidos (5,2%)⁸⁷.

A forma como era distribuída a água a bordo chega-nos através de poucos testemunhos. No final do século XVI, mais exactamente em 1594, o mercador florentino Francesco Carletti levou uma partida de escravos de

⁸³ Cap.VII do “Regimento...”, 18 de Março de 1684, cit.

⁸⁴ Cap.VIII, *Ibid.*.

⁸⁵ AHU, Angola, Caixa 14, doc. 20, Trelado da devassa..., cit.: testemunho de Bernardo de Berganha.

⁸⁶ AHU, Angola, Caixa 14, doc. 35, Carta do Procurador da Fazenda de Angola, 2 de Abril de 1690.

⁸⁷ *La Mission au Kongo des pères Michelangelo Guattini & Dionigi Carli (1668)*, Paris, Chandeigne, 2006, pp. 153-159.

Cabo Verde para Cartagena de las Índias. Nesse navio, davam a beber aos escravos apenas uma vez por jornada, depois da refeição do meio-dia, a refeição principal: cada um mergulhava a cabeça numa celha e bebia tanto quanto podia de uma vez só⁸⁸. No navio em que ia o padre Carli (1668), cada escravo recebia uma escudela de água, mas não sabemos quantas vezes ao dia⁸⁹.

As informações sobre a alimentação dos escravos embarcados provêm de testemunhos directos (quase todos com origem em religiosos que seguiam a bordo) e de algumas informações paralelas. A primeira constatação é a de que, salvos casos excepcionais, como o vivido pelo padre Carli, se procura fornecer aos escravos a alimentação suficiente para a sua sobrevivência. Isto não quer dizer que a comida proporcionada fosse satisfatória, quer em quantidade quer em qualidade quer, ainda menos, em sabor. Aliás, basta pensar nas cozinhas dos navios, de uma dimensão limitada e em que havia que poupar a lenha (outro volume morto na carga), para nos apercebermos das dificuldades da tarefa de cozinhar diariamente, durante mais de um mês, para várias centenas de pessoas.

No entanto, Pieter Moortamer, director em Luanda da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, na sua versão algo idealizada do que eram os navios negreiros portugueses (através da qual tentava impor aos seus compatriotas os comportamentos que lhe pareciam comercialmente mais correctos), descrevia assim, em 1643, o que seria o regime alimentar a bordo daquelas embarcações: “Duas vezes por dia, [os Portugueses] cozinham para os seus escravos alimentos quentes, quer feijão africano quer milho, tudo bem tenro e bem cozido, a que misturam uma grande colherada de azeite de palma e um pouco de sal. Por vezes, juntam-lhe, em cada gamela, um grande peixe seco. Durante o dia dão sempre um pouco de mandioca e água em abundância”⁹⁰.

Carletti fala também em duas refeições, uma de manhã outra por volta do meio-dia, mas só esta com alimentos cozinhados. Conta ele: “Davam-lhes de comer uma vez por dia, uma espécie de milho do país, cozido em água

⁸⁸ *Voyage autour du monde de Francesco Carletti, 1594-1606*, introdução e notas de Paolo Carile, Paris, Chandeigne, 1999, p. 67.

⁸⁹ *La mission au Kongo...*, cit., p. 157.

⁹⁰ Relatório de Pieter Moortamer à câmara da Zelândia, 29 de Junho de 1643, in Louis Jadin, *L'ancien Congo...*, cit., vol. I, p. 359; C. R. Boxer, *Salvador de Sá...*, cit., p. 232.

e temperado com óleo e sal. De manhã, davam, a cada um, um punhado de certos grãos parecidos com grãos de anis, duros como estes, mas de gosto diferente”⁹¹. E, mais adiante, refere também que os escravos tinham comido peixe fresco “mal cozido ou quase cru” quando atravessaram uma zona em que o mar era particularmente rico em douradas, bonitos e albacoras⁹².

O padre seiscentista Alonso de Sandoval, que conhecia bem o tráfico negreiro entre Angola e a América, insiste na refeição única: “el refugio y consuelo que tienen es comer de veynte y quatro a veinte y quatro horas, no mas que una mediana escudilla de harina de maiz o de mijo o millo crudo^[93], que es como el arroz entre nosotros”⁹⁴.

O “regimento” de 1684 impunha o fornecimento de três refeições diárias em todos os navios⁹⁵, mas isso não significa, longe disso, que a prática acompanhasse automaticamente a lei.

Apesar da importância que a farinha de milho tem na alimentação a bordo, é a farinha de mandioca que parece dominar. Alguma da mandioca era cultivada em Angola (os jesuítas, por exemplo, tinham grandes plantações na zona do rio Bengo⁹⁶), mas a maioria era importada do Brasil. No comércio directo entre os dois lados do Atlântico, durante o século XVII, a farinha de mandioca tinha um papel fundamental, sendo muitas vezes a carga das embarcações que traziam, no retorno, os escravos para os engenhos do açúcar. No princípio do século XVII, o Rio de Janeiro exportaria para Angola cerca de 680 toneladas anuais de farinha de mandioca⁹⁷. De facto, dos navios que tinham partido quer do Brasil quer das Índias de Castela em direcção a Angola e que foram capturados pelos holandeses entre 1623 e 1636, a maioria levava “farinha de mandioca” ou, de forma menos especificada, “farinha e víveres”⁹⁸.

⁹¹ *Voyage autour du monde...*, cit., p. 67.

⁹² *Ibid.*, p. 68.

⁹³ Ao contrário do que é corrente em castelhano, Sandoval distingue aqui “mijo” e “millo”. Trata-se, de qualquer forma, de espécies de milho miúdo ou, eventualmente, de sorgo.

⁹⁴ A. de Sandoval, *Naturaleza, policía sagrada i profana...*, cit., fl. 72v.

⁹⁵ Cap.VII da “Lei sobre a condução dos negros cativos de Angola...”, cit., p. 553.

⁹⁶ A. M. Caldeira, “Os jesuítas em Angola...”, cit., pp. 58-59.

⁹⁷ Cálculos de Luiz Felipe de Alencastro, *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*, São Paulo, Companhia das Letras, 2000, p. 251.

⁹⁸ J. de Laet, *Historia ou annaes...*, cit., pp. 621-635.

A farinha de mandioca, cozinhada e temperada com azeite dendém ou apenas cozida ou mesmo, nalguns casos, crua, constituía, não parece haver dúvidas, a base da subsistência a bordo dos navios negreiros. Moortamer diz que, por travessia e por escravo, os portugueses tinham por norma fazer embarcar um alqueire de farinha⁹⁹. Segundo a mesma fonte, em certas ocasiões, podia também ser junto um peixe seco à dose diária de mandioca (ver *supra*). O padre jesuíta Pêro Tavares que, em 1635, viajou num barco com escravos entre Luanda e o Rio de Janeiro, viu dar-lhes “farinha de mandioca e sardinhas salgadas”¹⁰⁰. Aliás, uma das principais actividades da ilha de Luanda, no último quartel do século XVII, era, segundo Cadornega, a “salga de peixe para as armações dos escravos que se embarcam de mar em fora”¹⁰¹.

A distribuição de comida, em navios apinhados de gente, não devia ser uma tarefa pacífica e é legítimo duvidar que os alimentos chegassem a todos de forma equitativa. Aliás o “regimento” de 1684, que, ao contrariá-las, é um óptimo guia do que seriam as práticas correntes, não deixa de recomendar: “os mantimentos e a água se repartirão com tal cuidado que a todos chegue inteira a sua porção, evitando-se toda a confusão e desperdício”¹⁰². O padre Lorenzo da Lucca que fez a travessia no início do século XVIII diz que era tal a multidão de gente que era quase impossível a cada um levar os alimentos à boca¹⁰³.

Seja como for, e apesar das condições decorrentes da sobreocupação do espaço e da melhor ou pior organização a bordo, havia a preocupação, como se disse, de alimentar de forma minimamente capaz os escravos embarcados. Mesmo que não fosse por razões humanitárias (e raramente o seria) falavam alto as razões comerciais: a morte de um escravo (neste caso por inanição) representava um prejuízo significativo e, da mesma forma, a falta de peso,

⁹⁹ Relatório de Pieter Moortamer ao Conselho do Brasil, 14 de Outubro de 1642, in L. Jadin, *L'Ancien Congo...*, cit., vol. I, p. 354. O alqueire era uma medida de capacidade que podia variar entre os 13,8 (medida de Lisboa) e os 18 litros.

¹⁰⁰ L. Jadin, *Pero Tavares...*, cit., p. 387.

¹⁰¹ Cadornega, *História Geral...*, cit., p. 39.

¹⁰² Cap. IX da “Lei sobre a condução dos negros cativos de Angola...”, cit., p. 554.

¹⁰³ J. Cuvelier, *Relations sur le Congo...*, cit., 1953, p. 283.

quando notória, era um factor de desvalorização na venda das “peças” no porto de chegada.

O desembarque de multidões de africanos esqueléticos, que faz parte da iconografia da escravatura, não se afasta, em muitos casos, da realidade, mas resulta de múltiplos factores e não apenas, nem principalmente, da escassez de comida a bordo. A razão principal tem a ver com as condições de saúde. Muitos dos escravos chegavam ao local de embarque bastante debilitados pelas enfermidades e pelo esforço do longo percurso que os trouxera até aí. A bordo, os ataques de parasitas, as bruscas variações de temperatura, a má qualidade da água e as deploráveis condições higiénicas gerais eram propícios a uma multiplicidade de infecções, sendo, por exemplo, devastadores os efeitos das disenterias. Mas, mesmo quando não eram atingidos por doenças graves, os escravos embarcados, quase todos criados longe do litoral e tendo de enfrentar agora mares agitados (e não raro tempestades) a bordo de pequenas embarcações, eram afectados por violentas crises de enjoo, com náuseas e vômitos que podiam não os largar durante toda a viagem¹⁰⁴. E, nesses casos, o tipo de alimentação disponível não era seguramente a mais atractiva nem a mais indicada. Além do enjoo, o pânico e o desespero levavam também muitos a recusarem deliberadamente a comida, como forma de anteciparem uma morte que lhes parecia próxima e ainda mais terrível¹⁰⁵.

Aqueles que, no navio, eram responsáveis por uma ou mais partidas de escravos tinham tendência, aliás, para pensar que a não ingestão da comida pelos cativos era sempre uma forma de teimosia e de resistência e tudo faziam para contrariar essa atitude que interpretavam como um crime patrimonial. Daí a imagem, quase paradoxal, que nos mostra esses responsáveis a utilizarem a violência contra os escravos para os forçarem a alimentar-se. Essa violência levará mesmo a desenlaces trágicos como testemunhou o padre Pêro Tavares, que apresentou queixa no Rio de Janeiro, em 1634,

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ “Estão persuadidos que ao chegarem àquelas terras [Brasil e Nova Espanha] seriam mortos pelos compradores, os quais, conforme pensam, tirariam dos seus ossos a pólvora e dos miolos e das carnes o azeite que chega à Etiópia” (Cavazzi, *Descrição Histórica...*, cit., vol. I, Livro I, n.º 329, pp. 160-161).

contra um homem que tinha feito morrer dois dos seus escravos com pancadas dadas às escondidas, “unicamente porque eles não queriam comer, estando doentes”¹⁰⁶.

Um dos aspectos que os missionários autores de relatos sobre a sua presença a bordo de navios negreiros referem quase sem excepção é o mau cheiro que empestava todo o navio e sobretudo a coberta. Mesmo para narizes, como os do século XVII, que não eram particularmente sensíveis em relação a maus odores, tratava-se de um fedor insuportável¹⁰⁷, como não é difícil imaginar. Basta somar espaços mal arejados, como era a coberta, com a concentração de corpos suados pela doença, pela humidade e pelo calor, mais a acumulação de dejectos e de imundícies de toda a espécie, para se ter uma ideia do ambiente em que tinham de sobreviver, durante semanas, centenas de seres humanos.

Os navios tinham, em geral, celhas de madeira colocadas estrategicamente para recolha de dejectos, que eram depois lançados ao mar, mas a deslocação das pessoas era tão difícil e o espaço tão escasso, que a maioria dos escravos, muitos deles enfraquecidos e doentes, não se atreviam, ou não podiam, abandonar o seu lugar e aliviavam-se mesmo aí¹⁰⁸.

Menos grave mas igualmente perturbador, tornando difícil o repouso, era o ruído ensurdecedor que envolvia os navios negreiros. Além dos que batiam, com as mãos ou com as correntes que os prendiam, contra as tábuas do casco do navio, “um gritava de um lado, outro de outro. Uns choravam e lamentavam-se, outros riam. Era a confusão completa”¹⁰⁹.

O padre capuchinho Giuseppe Monari que saiu de Luanda para a Baía em Maio de 1720 num navio com 789 africanos, dos quais morreram

¹⁰⁶ L. Jadin, *Pero Tavares...*, cit., pp. 387-388.

¹⁰⁷ O capuchinho italiano Antonio Zucchelli da Gradisca dizia, a propósito de uma viagem que fez de Luanda para o Brasil em 1702: “A pestilência, que não se pode suportar em todo o navio, é capaz de fazer desmaiar e cair redondo os passageiros brancos que não estão acostumados a este tipo de pivete” (C.A. Walckenaer, *Collection des relations de voyages par mer et par terre en différentes parties de l’Afrique depuis 1400 jusqu’a nos jours*, Paris, Chez l’Editeur, Rue Laffitte, 1842, vol. XIII, p. 385). E o padre flamengo Corneille Wouters, que fez a mesma viagem em 1674, fala do “ar tóxico e irrespirável” e diz que, fechado no seu cubículo na popa, mal comia e bebia para não ter de evacuar e ir expor-se assim ao ar fétido (L. Jadin, *Les flamands au Congo...*, cit., pp. 69-70).

¹⁰⁸ *La mission au Kongo...*, cit., p. 153.

¹⁰⁹ J. Cuvelier, *Relations...*, cit., p. 283.

oitenta nos 36 dias da travessia, resume assim a situação geral: “É impossível descrever os choros, a confusão, o fedor, a quantidade de piolhos que devoravam aqueles pobres negros. Naquele barco havia um pedaço de inferno mas como os que estão no Inferno não têm esperanças de saída, contentar-me-ei dizendo que era a *nau do Purgatório*”¹¹⁰.

As descrições dos missionários que viajaram a bordo de navios do tráfico negreiro, se nos dão quadros extremamente impressionantes, devem merecer-nos também alguns cuidados quando encarados como fontes históricas: não só pode haver, por razões doutrinárias, excesso nalgumas caracterizações, como, sobretudo, nos poderiam levar a generalizar a partir de situações particulares. De acordo com as regras do ofício, seria importante o confronto com documentação de origem diferente. É o que temos tentado fazer ao longo deste artigo, embora, já o dissemos, essa documentação não abunde.

Um índice significativo das condições de vida a bordo é, sem dúvida, o das taxas de mortalidade, particularmente quando é possível dispor de séries homogêneas e comparar, por exemplo, a mortalidade dos escravos embarcados com a da tripulação destes e de outros navios mercantes. Não é o que acontece para a época que aqui estudamos. Os dados que conseguimos reunir sobre os escravos falecidos durante as travessias (*Quadro 3*) são muito insuficientes e demasiado concentrados num único destino e num único período. Chegam, no entanto, para percebermos que os relatos dos missionários não devem andar longe do que era a realidade em muitos dos navios seiscentistas utilizados no tráfico. A mortalidade a bordo revela-se, de uma forma geral, chocantemente alta. Todavia, o universo é tão reduzido e o leque de valores de tal forma aberto, indo de 1,9 a 64%, que não aconselha, de todo, a construção de médias. Pelo contrário, o que ressalta é a disparidade de situações e a inoportunidade de generalizações apressadas. À falta de informação sobre a tonelagem das embarcações, nem sequer podemos estabelecer uma relação directa entre a sobrelotação do navio e a taxa de mortalidade, embora não seja difícil de imaginar, e os contemporâneos eram sensíveis a isso, que os dois factores andassem par a par.

¹¹⁰ Giuseppe Monari, *Viaggio al Congo* [1723], publicada por Evaristo Gatti, *Sulle Terre e sui Mari, Cavalieri di S. Francesco*, Parma, Oficina Grafica Fresching, 1931, p. 248.

TRABALHO FORÇADO AFRICANO

Quadro 3
Mortalidade durante o transporte dos escravos embarcados em Angola
(navios portugueses e espanhóis)

Data	Navio	Destino	Duração da viagem (dias)	N.º escravos embarcados	N.º escravos falecidos	%	Fonte
1605	<i>N.ª S.ª do Rosário</i>	Vera Cruz	c. 60	341	72	21,1	(1)
1605	<i>Santo António</i>	Vera Cruz	c. 60	231	102	44,1	(1)
1606	<i>N.ª S.ª da Lapa</i>	Vera Cruz	c. 60	200	35	17,5	(1)
1608	<i>N.ª S.ª da Piedade</i>	Vera Cruz	c. 60	214	17	7,9	(1)
1608	<i>S. João Baptista</i>	Vera Cruz	c. 60	235	8	3,4	(1)
1608	<i>S. Ildefonso</i>	Vera Cruz	c. 60	320	67	20,9	(1)
1608	<i>Santo António</i>	Vera Cruz	c. 60	247	29	11,7	(1)
1608	<i>Cinco Chagas</i>	Vera Cruz	c. 60	290	38	13,1	(1)
1608	<i>N.ª S.ª da Nazaré</i>	Vera Cruz	c. 60	300	176	58,7	(1)
1609	<i>S. Jerónimo</i>	Vera Cruz	c. 60	218	26	11,9	(1)
1610	<i>S. Pedro</i>	Vera Cruz	c. 60	307	88	28,7	(1)
1610	<i>S. João Baptista</i>	Vera Cruz	c. 60	356	70	19,7	(1)
1610	<i>Santo António</i>	Vera Cruz	c. 60	157	3	1,9	(1)
1610	<i>N.ª S.ª da Nazaré</i> (caravela)	Vera Cruz	c. 60	192	24	12,5	(1)
1611	<i>S. Gonçalo</i>	Vera Cruz	c. 60	286	78	27,3	(1)
1611	<i>S. Ildefonso</i>	Vera Cruz	c. 60	313	144	46,0	(1)
1613	<i>Santiago</i>	Vera Cruz	c. 60	292	109	37,3	(1)
1613	<i>S. Francisco</i>	Vera Cruz	c. 60	229	64	27,9	(1)
1613	<i>S. Diogo</i>	Vera Cruz	c. 60	184	39	21,2	(1)
1613	<i>N.ª S.ª do Porto Salve</i>	Vera Cruz	c. 60	250	160	64,0	(1)
1614	<i>N.ª S.ª do Rosário</i>	Vera Cruz	c. 60	240	107	44,6	(1)

ESCRAVOS DE MAR EM FORA. AS CONDIÇÕES DE TRANSPORTE NO TRÁFICO NEGREIRO DO ATLÂNTICO SUL...

1616	<i>S. Francisco</i>	Vera Cruz	c. 60	235	63	26,8	(1)
1617	<i>N.ª S.ª da Ajuda</i>	Vera Cruz	c. 60	150	37	24,7	(1)
1617	<i>Santiago</i>	Vera Cruz	c. 60	156	40	25,6	(1)
1617	<i>N.ª S.ª do Rosário</i>	Vera Cruz	c. 60	170	50	29,4	(1)
1618	<i>Três Reis Magos</i>	Vera Cruz	c. 60	125	44	35,2	(1)
1618	<i>N.ª S.ª da Ajuda</i>	Vera Cruz	c. 60	186	66	35,5	(1)
1618	<i>S. João Baptista</i>	Vera Cruz	c. 60	162	48	29,6	(1)
1618	<i>S. Boaventura</i>	Vera Cruz	c. 60	166	47	28,3	(1)
1618	<i>Santa Catarina</i>	Vera Cruz	c. 60	189	49	25,4	(1)
1619	<i>S. Francisco</i>	Vera Cruz	c. 60	150	39	26,0	(1)
1619	<i>N.ª S.ª do Amparo</i>	Vera Cruz	c. 60	150	10	6,7	(1)
1622	Do gov. João Correia de Sousa	Baía	c. 40	195	85	43,6	(2)
1622	<i>Idem</i>	Baía	c. 40	220	126	57,3	(2)
1622	<i>Idem</i>	Baía	c. 40	357	157	44,0	(2)
1622	<i>Idem</i>	Baía	c. 40	142	51	36,0	(2)
1635	-	Rio	30	590	130	22,0	(3)
1649	Caravela (?)	Baía	c. 40	900	250	27,8	(4)
1668	-	Baía	50	630	33	5,2	(5)
1720	-	Baía	36	789	80	10,1	(6)

(1) E.Vila Vilar, *Hispano-América...*, cit., pp. 256-259, Quadro 3;

(2) Certidão dos escravos enviados de Angola pelo gov. João Correia de Sousa (C. Coelho da Cruz, *O tráfico negreiro...*, doc.VII);

(3) Louis Jadin, *Pero Tavares, missionnaire jésuite...*, p. 387 (no número de embarcados está incluída a tripulação);

(4) J.A. Cavazzi de Montecuccolo, *Descrição Histórica dos três reinos...*, vol. I, livro 4.º, n.º 53, p. 379 [ed. italiana: pp. 460-461];

(5) *La Mission au Kongo des pères Michelangelo Guattini & Dionigi Carli (1668)*, Paris, Chandeigne, 2006, pp. 153-159;

(6) Giuseppe Monari, *Viaggio al Congo [1723]*, publicada por Evaristo Gatti, *Sulle Terre e sui Mari, Cavalieri di S. Francesco*, Parma, Oficina Grafica Fresching, 1931, p. 248.

Se, na procura de valores médios e apesar dos condicionalismos referidos, optarmos por uma medida mais robusta, como a mediana, obteremos de qualquer forma um resultado muito elevado: 26,4%. Os valores mais extremos, esses devem ser atípicos e resultarem de situações pontuais. Uma doença contagiosa galopante ou um percalço que alargue excessivamente a duração da viagem podiam revelar-se catastróficos. Mas, em contrapartida, condições de navegação favoráveis, diminuindo o tempo da ligação transoceânica eram, quase sempre, bastante auspiciosos. Da mesma forma, como se perceberá ao longo dos séculos XVIII e XIX, é a prudência dos mestres, assegurando um carregamento equilibrado, condições de higiene razoáveis e um correcto abastecimento de água e de mantimentos, que mostra ser o factor decisivo. Essa aprendizagem está, no entanto, longe de estar adquirida durante o século XVII. Por isso, na generalidade dos navios, os valores da mortalidade dos escravos são ainda dramaticamente elevados, deixados como estão à mercê de variantes demasiado aleatórias.

Rivalry on the Loango Coast: A Re-examination of the Dutch in the Atlantic Slave Trade

STACEY SOMMERDYK*

Few historians working in the Dutch language have devoted their attention to the role of the Netherlands in the Atlantic Slave Trade.¹ Similarly, within the extensive historiography on the Atlantic Slave trade available in

* Stacey Sommerdyk is currently studying towards her PhD in African History at the Wilberforce Institute for the Study of Slavery and Emancipation, University of Hull, UK. Her prospective thesis title is ‘Trade and the Merchant Community of the Loango Coast in the Eighteenth Century’.

¹ A. Van Dantzig, Pieter C. Emmer, Victor Enthoven, Cornelis Christiaan Goslinga, Henk den Heijer, Adam Jones, and Wim Klooster are among the exceptions. Their contributions include but are not limited to the following: A. Van Dantzig, ed., *A Collection of Documents from the General State Archive at The Hague*. Accra: Ghana Academy of Arts and Sciences, 1968; Pieter C. Emmer, *The Dutch Slave Trade 1500-1850*. (trans. by Chris Emery) New York & Oxford: Berghahn Books, 2006; Victor Enthoven, “An Assessment of Dutch Transatlantic Commerce, 1585-1817,” and idem, “Early Dutch Expansion in the Atlantic Region, 1585-1621,” in Johannes Postma and Victor Enthoven, eds., *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1584-1817*. Lieden, Boston: Brill, 2003, pp. 385-446 and 17-48, respectively; Cornelis Christiaan Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas, 1680-1791*. (Maria J.L. van Yperen, ed.) Assen, Nederland: Van Gorcum, 1985; idem, *Emancipatie en Emancipator: De Geschiedenis van de Slavernij op de Benendenvindse Eilanden en van het Werk der Bevrijding*. Nijmegen, Nederlands: Van Gorcum & Comp., 1956; idem, *A Short History of the Netherlands Antilles and Surinam*. The Hague; Boston: M. Nijhoff, 1979; Henk den Heijer, *De Geschiedenis van de WIC*. Zutphen, Nederland: Walburg Pers, 1994; idem, “The Dutch West India Company, 1621-1791” and idem, “The West African Trade of the Dutch West India Company, 1674-1740,” in Postma and Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce*, pp. 77-114 and 139-170, respectively; Adam Jones, *West Africa in the Mid-Seventeenth Century: An Anonymous Dutch Manuscript*. Atlanta, GA: African Studies Association Press, 1995; Wim Klooster, “An Overview of Dutch Trade in the Americas, 1600-1800” and idem, “Curaçao and the Caribbean Transit Trade,” in Postma and Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce*, pp. 365-384 and 203-218, respectively; idem, “Introduction: The Rise and Transformation of the Atlantic World,” in Wim Klooster and Alfred Padula, eds., *The Atlantic World: Essays on Slavery, Migration, and Imagination*. Upper Saddle River, NJ: Pearson, Prentice Hall, 2005, pp. 1-42. Also, recent articles by David Richardson, Simon J. Hogerziel, Jelmer Vos, and David Eltis begin to explore the Dutch slave trade using new data from the Atlantic Slave Trade Database: Hogerziel, Simon J. and David Richardson. “Slave Purchasing Strategies and Shipboard Mortality: Day-to-Day Evidence from the Dutch African Trade, 1751-1797.” *Journal of Economic History*, Vol. 67, No. 1 (March 2007), and Jelmer Vos, David Eltis and David Richardson. “The Dutch in the Atlantic World: New Perspectives from the Slave Trade with Particular Reference to the African Origins of the Traffic.” Forthcoming article.

English, relatively little scholarly interest has been shown on the role of the Dutch in the slave trade between the late 1500s and the early 1800s. In the 1950s, Charles R. Boxer began his investigation of the involvement of the Dutch in the slave trade but within a Europeanist perspective.² More recently, Johannes Postma has also explored the Dutch slave trade, but without giving adequate attention to the beginning segment of the middle passage: the journey to the slave ship.³ With respect to the Gold Coast, Ray A. Kea made a monumental contribution.⁴ However, although it does concentrate heavily on the Dutch in this particular landscape, it totally ignores the question of formation of ethnic identity within the slave trade. In the specific case of West Central Africa, on the other hand, historians of the slave trade such as John K. Thornton, Joseph C. Miller, and José C. Curto have primarily focused on the roles of the Portuguese in the commerce.⁵ In 1966 David Birmingham challenged: “Another important area needing to be explored is the history of Loango, both in the pre-colonial period and during the eighteenth century when the French, English, and Dutch slave-trading activities were at their height.”⁶ Since that time, Phyllis M. Martin’s 1972 book *The External Trade of the Loango Coast 1576-1870: The Effects of Changing Commercial Relations on the Vili Kingdom of Loango* is the only significant work on the Loango Coast,

² Charles Ralph Boxer, *The Dutch in Brazil, 1621-1651*. Hamden, Connecticut: Shoe String Press Inc., 1973; idem, *Salvador de Sá and the struggle for Brazil and Angola, 1602-1686*. London: University of London, 1952.

³ Johannes Postma, “A Reassessment of the Dutch Atlantic Slave Trade,” in Postma and Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce*, pp. 115-138; idem, “Surinam and Its Atlantic Connections, 1667-1795,” in *ibid*, pp. 287-322; idem, *The Atlantic Slave Trade*, Westport, Connecticut & London, UK: Greenwood Press, 2003; idem, “The Dimension of the Dutch Slave Trade from Western Africa,” *Journal of African History*. Vol. 13, No. 2, 1972, pp. 237-247; idem, “The Dutch Participation in the African Slave Trade: Slaving on the Guinea Coast,” Unpublished Ph.D. Thesis, Michigan State University, 1970; and Johannes Postma and Victor Enthoven, “Introduction,” in Postma and Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce*, pp. 1-16.

⁴ Ray A. Kea, *Settlements, Trade, and Politics in the Seventeenth-Century Gold Coast*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1982.

⁵ See John K. Thornton, “On the Trail of Voodoo: African Christianity in Africa and the Americas,” *The Americas*. Vol. 44, No. 3, 1988, pp. 261-278; idem, *The Kongolese Saint Anthony: Dona Beatriz Kimpa Vita and the Antonian movement, 1684-1706*. New York: Cambridge University Press, 1998; Joseph C. Miller, “The Numbers, Origins, and Destinations of Slaves in the Eighteenth-Century Angolan Slave Trade,” *Social Science History*. Vol. 13, No. 4, 1989, pp. 381-419; José C. Curto, *Enslaving Spirits: The Portuguese-Brazilian Alcohol Trade at Luanda and its Hinterland, c. 1550-1830*. Boston: Brill, 2004.

⁶ David Birmingham. *Trade and Conflict in Angola: The Mbundu and their Neighbours under the Influence of the Portuguese 1483-1790*. Clarendon Press, Oxford, 1966. xiii.

the northern section of the West Central African Coast.⁷ A reexamination of this region is long overdue in light of the new data available. More recently, a number of holes have been identified by Gwendolyn Hall⁸ within the *Trans-Atlantic Slave Trade* database,⁹ the most significant work on the quantification of the Atlantic slave trade to have appeared since Philip D. Curtin produced his census of the commerce.¹⁰ A re-examination of Dutch trade relations in Loango will help to fill one of these holes.

This paper will re-examine the role of the Dutch in the Atlantic slave trade including the new data from the Atlantic slave trade database. In doing so, it will focus on the relationship between the Portuguese and Dutch slave traders in seventeenth century Loango. The Portuguese officially claimed Loango yet did not successfully dominate the area, in contrast to the areas successfully controlled by the Portuguese to the south. Whereas, the Dutch sustained a steady trading relationship with the Vili people, the dominant society in this area. There are two main reasons for this partnership between the Dutch and the Vili peoples: the importance of textiles to this society and the proximity of its ruler to the coast. These facts, in combination with the Vili ruler's skills at playing European traders against each other to maintain political control and economic advantage, enabled the Dutch to engage in trade in seventeenth century Loango while avoiding any major Portuguese resistance.

Before discussing the details of European trade with the people of Loango, a brief definition of the area and its people is required. In her seminal work on Loango, Phyllis Martin defines the Loango Coast as stretching 460 miles, or 740 kilometers, from Cape Lopez to the Congo River. This area includes three sheltered bays at Loango, Pointe-Noire, and Cabinda. Martin notes that in most cases ships anchored off the coast and traveled

⁷ Phyllis M. Martin, *The External Trade of the Loango Coast 1576-1870: The Effects of Changing Commercial Relations on the Vili Kingdom of Loango*. Claendon Press; Oxford, 1972.

⁸ Gwendolyn Midlo Hall, *Slavery and African Ethnicities in the Americas: Restoring the Link*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2005.

⁹ David Eltis, Stephen Behrendt, David Richardson, and Herbert S. Klein, *The Trans-Atlantic Slave Trade: A Database on CD-ROM*. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

¹⁰ Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Madison: University of Wisconsin Press, 1969.

to land by way of smaller boats. Loango's coast was an area of great surf and occasional underwater earthquakes, which posed high risks for sailors.¹¹ These geographical features begin to explain what Martin describes as the "spasmodic and impermanent" European presence on this stretch of the western African coast.¹² This idea will be revisited later in this paper.

Loango itself contained four provinces: Loangiri (also Loango or Longo), Loangomongo (hilly Loango), Pili, and Chilongo.¹³ Loango's sphere of influence stretched much farther and included tributary states such as Gobby, Sette, and Bukkameale to the north and to a lesser extent Kakongo and Ngoyo to the south.¹⁴ Unlike the people of the Kongo and Angola, the Vili maintained their own trading routes to the interior to the exclusion of the Portuguese *pombeiros*.¹⁵ These trade routes went from the Atlantic coast to Stanley Pool to the Teke town of Monsol where they traded for slaves, ivory, and copper. On trade routes to Jaga in the north-east the Vili sold European goods and salt in exchange for slaves, copper, and ivory.¹⁶ Thus by acting as the middle men in the trade and though imposing tributes on neighbouring costal kingdoms, the trade policy of the Loango coast was a Vili trade policy and thus when referring to the traders and political actors on the Loango coast this paper will focus on the Vili people.

Although the primary and arguably most infamous export from the Loango coast was slaves, beginning in the late fifteenth century Portuguese traders sought palm-cloth, redwood, elephant tails, and copper to be traded for slaves in Angola and Niger, and ivory to be sold in Portugal.¹⁷ Vansina

¹¹ Phyllis M Martain. *The External Trade of the Loango Coast 1576-1870: The Effects of Changing Commercial Relations on the Vili Kingdom of Loango*. Oxford University Press, Oxford UK, 1972, p. 1.

¹² Martin, *The External Trade of the Loango Coast 1576-1870*, p. vii.

¹³ Martin, *The External Trade of the Loango Coast 1576-1870*, pp. 11-12.

¹⁴ Martin, *The External Trade of the Loango Coast 1576-1870*, pp. 16-7, 31.

¹⁵ J. Vansina. "Long-Distance Trade-Routes in Central Africa," *The Journal of African History*, Vol. 3, No. 3, 1962, pp. 375-390. P. 378n. Vansina describes *pombeiro* as follows: "*Pombeiro* comes from *Mpumbu*, the name applied by the Kongo to Stanley Pool. The name is derived in Kongo from the Kikongo name for the Hum or Wumbu, living on the south bank of the Pool... [In] 1584, [it was used] as a generic name for trader in the interior."

¹⁶ Vansina. "Long-Distance Trade-Routes in Central Africa," pp. 380.

¹⁷ Eugenia W. Herbert, "Portuguese Adaptation to Trade Patterns Guinea to Angola (1443-1640)," *African Studies Review*, Vol. 17, No. 2 (Sep., 1974), pp. 419.

draws attention to the fact that ivory was a royal monopoly in Portugal during this period which indicates that the trade in ivory would have been minimal at best given the difficulties in selling it in Portugal.¹⁸ Alternatively, ivory was the primary interest of the Dutch in Loango beginning in the late sixteenth century.¹⁹

Not until the Dutch occupation of Brazil and Angola in the 1630s did the Dutch develop a significant interest in the slave trade. In fact, all other trade with Loango declined to the point that between 1674 and 1740 only four Dutch ships are recorded to have been sent to Loango for cargo other than slaves.²⁰ Within the context of the transatlantic slave trade, scholars agree that the Dutch transported between four to five percent of slaves from Africa to the Americas, or approximately 545 000 slaves.²¹ In contrast, the Portuguese accounted for the shipment of 33.6 percent of the slaves through out the Atlantic world, or approximately 3.4 million slaves.²² In West Central Africa, Dutch slave trade accounted for 5 percent of the trade while Portuguese slave trade accounted for 55.8 percent of the trade. Remarkably, the Dutch slave trade in the Transatlantic Slave Trade Database's categories of Mpinda, Loango, Boary, and North Congo exceed the Portuguese trade, there being no record of Portuguese trading in Mpinda or Boary and Dutch exports exceeding Portuguese by a ratio of 5:1 in Loango and 59:1

¹⁸ Vansina, 1962, 379.

¹⁹ See the following travel logs: O. Dapper. *Naukeurige Beschrijvinge der Afrikaensche Gewesten* (2nd Edition), Amsterdam, 1676; and, Pieter van den Broeke. *Journal of Voyages to Cape Verde, Guinea and Angola (1605-1612)*. Ed. J. D. La Fleur, Hakluyt Society: London, 2000.

²⁰ Vos, Eltis, Richardson, 3.

²¹ Eltis, et al, *Transatlantic Slave Trade Database on CD-ROM*. This 1999 version of the database gives the Dutch has having embarked 527,700 slaves or 4.8 per cent of the total. The database in 2005, on the other hand, shows the Dutch has embarking 545,808 slaves or 4.4 per cent of the total. With the total number of slaves embarked having increased, the Dutch percentage has declined. See David Eltis, "The Transatlantic Slave Trade: A Reassessment Based on the Second Edition of the Transatlantic Slave Trade Database," Unpublished paper, 2005, pp. 14-15. Postma, "Reassessment of Dutch Atlantic," p. 122, still claims that the Dutch exported 285,500 African slaves. For a more in-depth analysis of the significance of these numbers see Hogerzeil, Simon J. and David Richardson. "Slave Purchasing Strategies and Shipboard Mortality: Day-to-Day Evidence from the Dutch African Trade, 1751-1797." *Journal of Economic History*, Vol. 67, No. 1 (March 2007) and Jelmer Vos, David Eltis and David Richardson. "The Dutch in the Atlantic World: New Perspectives from the Slave Trade with Particular Reference to the African Origins of the Traffic." Forthcoming publication.

²² Calculated using Eltis, et al's *Transatlantic Slave Trade Database*. <http://www.slavevoyages.org>. 1st Query: Flag – Portuguese; 2nd Query: Flag – All.

in Congo North.²³ All of these locations are within the area defined as the Loango Coast in this paper.²⁴ These numbers clearly deviate from the overall trend of the transatlantic slave trade, which raises questions: why should the Dutch succeed where the Portuguese obviously struggled? and, was this area typical of slave trading areas, and if not, how did it differ?

First contact between the inhabitants of West Central Africa and the Portuguese can be dated to the late fifteenth century, though Martin argues that: “it was not until the last quarter of the sixteenth century and the founding of Luanda that the Portuguese established regular trade with the area.”²⁵ Even then, the European presence was “spasmodic and impermanent” on this stretch of the western African coast.²⁶ The primary goal of the Portuguese was to obtain goods such as cloth and redwood from the Vili to trade in Luanda for slaves.²⁷ Martin suggests that the failure of the Portuguese to maintain control of this region was caused by competition of the Dutch, French, and English who “brought a more varied selection of trade goods, of better quality and cheaper prices”.²⁸ José Curto seconds this suggestion stating “Most African slave suppliers preferred to trade with the Dutch, who offered better quality goods at lower prices than their Lusitanian competitors.”²⁹ Yet, this does not explain why the Portuguese flourished in Angola rather than their competitors. Furthermore, Martin suggests that:

²³ Ibid. 1st Query: Flag – Dutch, Principle region of slave purchase – West Central Africa; 2nd Query: Flag – Portugal, Principle region of slave purchase – West Central Africa; 3rd Query: Flag – All, Principle region of slave purchase – West Central Africa. Note: the Portuguese statistics included all slaves shipped by Brazilians.

²⁴ Congo North is defined as “no dominant location, [Cape] Lopez to Congo” in Eltis, et al, *Transatlantic Slave Trade Database on CD-ROM*. 1999. It is assumed that the authors used the same definition in their online version of the database.

²⁵ Phyllis M. Martin, “The Cabinda Connection: A Historical Perspective,” *African Affairs*, Vol. 76, No. 302. (Jan., 1977), p. 51.

²⁶ Martin, *The External Trade of the Loango Coast 1576-1870*, p. vii.

²⁷ Vansina, “Long-Distance Trade-Routes in Central Africa,” pp. 378-9 & Herbert, “Portuguese Adaptation to Trade Patterns Guinea to Angola (1443-1640),” p. 419.

²⁸ Martin, “The Cabinda Connection: A Historical Perspective,” p. 51. On the superiority of Dutch over Portuguese trade goods, also see José C. Curto, *Enslaving Spirits, The Portuguese-Brazilian Alcohol Trade at Luanda and its Hinterland, c. 1550-1830*. Boston: Brill, 2004, p. 62.

²⁹ José Curto, *Enslaving Spirits: The Portuguese Brazilian Alcohol Trade at Luanda and its Hinterland, c. 1550-1830*, p. 62.

the Portuguese administration at Luanda was already over-extended in the hinterland of the colony [which caused] their repeated claims to the Cabinda area [to remain], for the most part, ineffective. Two military expeditions were sent to Cabinda in the course of the eighteenth century to counter English and French influence, but their success was short-lived.³⁰

Still, this is a eurocentric position, not taking into consideration the ability of the people of Loango to influence the trade. It puts them at the mercy of competing European powers.

Understanding the internal and regional politics in Loango is key in reconstructing the Vili trade policy. In describing the kingdom of Loango, Van den Broeke records: “The king keeps his residence less than a mile inland in a town named Bansa de Loango [=Mbanza Loango], which lies on a very high hill and is an extremely pleasant location.”³¹ This proximity to the coast was important to personally maintaining tight control over trade relations on the coast without middle management. Martin suggests that this advantage of proximity was combined with a command of intense personal loyalty among the ruler’s subjects:

The ruler’s authority was further evidenced as Europeans tried to open up trade. All had to have the Maloango’s permission before they could start their business. No one was allowed ashore without a Vili escort. This shows a considerable royal authority not only over foreign businessmen but over the Maloango’s own subjects.³²

Loango had an active trade policy that included exporting to the north, east, and south. Martin reports:

As early as the seventeenth century and probably before, the inhabitants of the Loango Coast enjoyed a wide reputation as peripatetic traders and caravaneers throughout West Central Africa, from Gabon to Luanda and from Pool Malebo to the Atlantic Ocean. Some of these [traders] established settlement abroad from where they could direct their trading interests.³³

³⁰ Martin, “The Cabinda Connection: A Historical Perspective,” pp. 34 & 51.

³¹ Pieter van den Broecke. *Pieter van den Broecke’s Journal of Voyages to Cape Verde, Guinea and Angola (1605-1612)*. Trans. and Ed. J. D. La Fleur. London: Hakluyt Society, 2000, p. 94.

³² Martin, *The External Trade of the Loango Coast 1576-1870*, p. 24.

³³ Martin, “The Cabinda Connection: A Historical Perspective”, pp. 48 & 50.

This says two things: first and foremost, the Vili operated trading networks independent of Europeans throughout West Central Africa; second, the Vili operated trading networks that resembled Portuguese trading networks, forming permanent contacts in other kingdoms. Further research is needed to determine when these trading networks were established.

Pieter van den Broeke records an incident on 22 April 1608 which illustrates the informed, independent, and self-interested nature of the Vili ruler:

[I have] heard that the Portuguese here at Loango had shot dead with a flintlock the master of the same yacht, named Augustijn Cornelissen, thinking that he was Pieter Brandt, whom they loathed unto death because he had revealed this place to our company. The Portuguese invited Pieter Tillemans, Pieter Brandt and the master to visit them. But Pieter Brandt, who was ill, or because his heart gave him warning, excused himself for that time and let the other two aforementioned persons go. And because the master had no hat to wear, he borrowed Pieter Brandt's. The Portuguese saw him coming and thought he was Pieter Brandt. As the *schuifjdt* came alongside the ship they shot him dead with a long flintlock, and then the others were immediately taken prisoner to be taken to Loando de St. Pauwel [=Luanda; São Paulo de Luanda]. This they would have accomplished if the king of Loango's people had not followed them. [They] took them from Portuguese and right then and there struck the Portuguese master dead with elephant's tusks. Well, the Portuguese were forced to pay a large fine, which clearly showed that the natives were loyal to our nation.³⁴

Van den Broeke saw this as preferential treatment for the Dutch. Though the Vili were capable of offering such preferential treatment, it does not appear to be an end in itself. Rather, it seems more likely that this was the people of Loango protecting their own monopoly over justice and trade rights in this region as the Portuguese had attempted to administer their own form of justice without regard for the law of the land. Up to this point, the Vili had shown clear interest in trading with both the Portuguese and the Dutch. When the Portuguese threatened these interests, the Vili acted, not in favour of the Dutch or against the Portuguese, but rather in their own favour. The Vili were sending a clear message: this is our territory, we

³⁴Van den Broeke, *Pieter van den Broecke's Journal of Voyages to Cape Verde, Guinea and Angola (1605-1612)*, pp. 54-55.

hold the monopoly of power, and we will trade with whom we please. Also, by playing one trader against another, regardless of their nationality, the Vili may have been attempting to gain greater trading concessions from one or both parties involved. Whatever their motives, the strength of the Vili government in maintaining control over their exports and their active role in cultivating trade relationships with numerous nations limited the power of the Portuguese in that region.

Beyond national competitions and territorial defense, trade between Europeans and the Vili was successful as one nation's supply met another's demand. In the case of the Dutch, they had cloth and wanted ivory and slaves. The Portuguese offered cloths, rugs, beads, and mirrors in exchange for ivory, skins, elephant's tails, palm-cloth, and redwood.³⁵ In their trading, the Dutch and the Portuguese had different approaches: The Dutch, working on a limited budget with little in the way of naval defense or permanent trading bases, sailed directly from the Netherlands with shipments of cloth to Loango, stayed until the ship was restocked with goods, and sailed to the point of sale in the Americas or the Netherlands.³⁶ In contrast, the Portuguese, having more resources in terms of naval defense and trading castles, made multiple stops. Birmingham describes this process:

In the early seventeenth century much of the slave trade was conducted in two stages. In the first stage salt and shells as well as European trinkets and beads were used to buy palm-cloth from the people of the forest regions to the north and east of Kongo [the Loango Coast]. In the second stage this cloth, which was used for clothing as well as being the most widely accepted currency in Angola, was exchanged for slaves.³⁷

Eugenia W. Herbert expands upon this idea in her article "Portuguese Adaptation to Trade Patterns Guinea to Angola (1442-1640)." Giving great attention to the details traders recorded about differing tastes in cloth, Herbert notes:

³⁵ Martin, *The External Trade of the Loango Coast 1576-1870*, pp. 35, and Birmingham, *Trade and Conflict in Angola*, p. 79.

³⁶ For more details on Dutch shipping habits see *Pieter van den Broecke's Journal of Voyages to Cape Verde, Guinea and Angola (1605-1612)*.

³⁷ Birmingham, *Trade and Conflict in Angola*, p. 79.

the goods in demand in the African markets were far more subject to changing tastes and the dictates of fashion than were the staples exported to Europe (gold, ivory, other raw materials and slaves). A type of bead or cloth popular at one moment might be virtually unsalable a few years later.³⁸

One possible explanation for the relative failure of the Portuguese on the Loango coast was that with their neglect of the Loango markets, they were less able and willing than the Dutch to watch the ebbs and flows in the market, thus bringing out-dated or unsuitable trading goods. This would also explain Van den Broeke's perception of favour with the Vili ruler. Perhaps he was rewarding Van den Broeke for paying attention to his demands.

Contrary to Birmingham's interpretation of an African demand for "trinkets", Martin argues: "Indigenous populations were drawn to imported goods not in some simple-minded childish way, as some contemporary Europeans thought; rather, they appropriated foreign items in a purposeful manner derived from their pre-existing cultural perceptions."³⁹ In his study of trade on the Congo River, Robert Harms identifies three purposes for imported goods in West Central Africa: goods used in capital generation, goods used as currencies, and goods signifying status. Martin particularly focuses on cloth consumption as an example of calculated consumption. In Loango, cloth did not have the same value as cloth in Europe. Cloth was currency. Cloth was power. Martin explains:

Clothing and accessories were little associated with utilitarian needs, since neither climate nor work conditions made them necessary. Rather, dress conveyed identity, status, values and a sense of occasion. The association of power and wealth, ostentatiously displayed, was deeply entrenched in equatorial African societies from the earliest times.⁴⁰

Successful trading in the Loango not only required the ability to follow the Maloango's rules but also to know his tastes. Martin further describes

³⁸ Herbert, "Portuguese Adaptation to Trade Patterns Guinea to Angola (1443-1640)", p. 420.

³⁹ Phyllis M. Martin. "Contesting Clothes in Colonial Brazzaville," *Journal of African History*, 35, 1994, p. 405.

⁴⁰ Martin, "Contesting Clothes in Colonial Brazzaville", p. 401. Also see Jan Vansina, *Paths in the Rainforests*, Madison 1990, *The Tio Kingdom of Middle Congo, 1880-1892*, London, 1973.

the relationship between wealth and cloth: “It was also a true display of power since the cultivation of trees, the processing of the threads and the weaving of cloths represented an investment of labour that only big men could control.”⁴¹ There is perhaps at least one woman who is an exception to Martin’s rule: the Makunda who in Martin’s own words was “one of the most influential figures in Loango.”⁴² She acted as a judge for women’s complaints and had the authority to overrule their husbands. She was also an advisor the Maloango.⁴³

As time went on, the trade evolved. The Vili moved from more traditional forms of dress to styles more reliant on imports. At the same time, the increased availability of cloth allowed people of lower statuses to have access to these once symbolic commodities. Martin argues:

In the 1880s, European travelers noted that cheap cottons from Manchester were driving local raphia cloth off the market in the Pool region, along the right tributaries of the Congo and on the Tio plateau. As imported trade cloth became more widely dispersed among common people, the powerful appropriated exotic clothing and accessories to underline their distinction. Social differentiation was thus maintained through the rarity of goods.⁴⁴

What Martin does not mention here, is that although ornamental dress remained a social distinction, the power balance had shifted in this region. Chiefs who maintained their power did so by engaging in trade with European and Brazilian traders. At the same time, people of lower social status were able to rise to positions of prominence through engaging in trade.⁴⁵

In conclusion, a study of the patterns of slave purchasing in West Central Africa shows that the Loango Coast, though interconnected with the West Central African coast, remained distinct from the Portuguese dominated trading system. Proximity to the coast in combination with strong centralized power allowed the Vili to negotiate with their trading partners on

⁴¹ Martin, “Contesting Clothes in Colonial Brazzaville,” p. 403.

⁴² Martin, “Contesting Clothes in Colonial Brazzaville,” pp. 24–5.

⁴³ Martin, “Contesting Clothes in Colonial Brazzaville,” pp. 24–5.

⁴⁴ Martin, “Contesting Clothes in Colonial Brazzaville,” pp. 403–404.

⁴⁵ See Phyllis M Martin, “Family Strategies in Nineteenth-Century Cabinda,” *The Journal of African History*, Vol. 28, No. 1. (1987), pp. 65–86.

their own terms: this discouraged permanent Portuguese settlement, while promoting the low investment, transient style of Dutch trading. The ability of the Dutch to cater to the ever-changing tastes of cloth in this region further strengthened their position among the Vili. Despite Vos, Eltis, and Richardson's recent argument that the Dutch play a "relatively small role" in the transatlantic slave trade,⁴⁶ their success in the Loango region indicates that they play a unique role in the Atlantic world. In my PhD studies I plan to conduct further research in the Middleburg Company records that should shed more light on this hitherto understudied area. I will also examine the recent rediscovery of the British travel logs of John Chambres Jones, whom the Trans-Atlantic Slave Trade Database confirms as an investor in a Loango bound trading ship which will hopefully help to explain the role of the English in this area. The role of the French in this region also remains to be examined. As a region without permanent settlement until the late nineteenth century, records are fragmented thus curbing the interests of historians. Yet, the unique trading patterns of the Vili, in terms of the West Central African coast and in terms of the Atlantic world as a whole, requires further study and explanation.

Bibliography

- Birmingham, David. *Trade and Conflict in Angola: The Mbundu and their Neighbours under the Influence of the Portuguese 1483-1790*. Clarendon Press, Oxford, 1966.
- Boxer, Charles Ralph. *The Dutch in Brazil, 1621-1651*. Hamden, Connecticut: Shoe String Press Inc., 1973.
- Boxer, Charles Ralph. *Salvador de Sá and the struggle for Brazil and Angola, 1602-1686*. London: University of London, 1952.
- Broecke, Pieter van den. *Pieter van den Broecke's Journal of Voyages to Cape Verde, Guinea and Angola (1605-1612)*. Trans. and Ed. J. D. La Fleur. London: Hakluyt Society, 2000.
- Curtin, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: A Census*. Madison: University of Wisconsin Press, 1969.
- Curto, José C. *Enslaving Spirits: The Portuguese-Brazilian Alcohol Trade at Luanda and its Hinterland, c. 1550-1830*. Boston: Brill, 2004.

⁴⁶Vos, Eltis, & Richardson, "The Dutch in the Atlantic World: New Perspectives from the Slave Trade with Particular Reference to the African Origins of the Traffic," p. 8.

- Eltis, David, Stephen Behrendt, David Richardson, and Herbert S. Klein, *The Trans-Atlantic Slave Trade: A Database on CD-ROM*. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.
- Emmer, Pieter C. *The Dutch Slave Trade 1500-1850*. (trans. by Chris Emery) New York & Oxford: Berghahn Books, 2006.
- Enthoven, Victor. "An Assessment of Dutch Transatlantic Commerce, 1585-1817," and idem, "Early Dutch Expansion in the Atlantic Region, 1585-1621," in Johannes Postma and Victor Enthoven, eds., *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1584-1817*. Lieden, Boston: Brill, 2003, pp. 385-446 and 17-48, respectively.
- Goslinga, Cornelis Christiaan. *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas, 1680-1791*. (Maria J.L. van Yperen, ed.) Assen, Netherland: Van Gorcum, 1985.
- Goslinga, Cornelis Christiaan. *Emancipatie en Emancipator: De Geschiedenis van de Slavernij op de Benedenwindse Eilanden en van het Werk der Bevlinding*. Nijmegen, Nederlands: Van Gorcum & Comp., 1956.
- Goslinga, Cornelis Christiaan. *A Short History of the Netherlands Antilles and Surinam*. The Hague; Boston: M. Nijhoff, 1979.
- Hall, Gwendolyn Midlo. *Slavery and African Ethnicities in the Americas: Restoring the Link*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2005.
- Harms, Robert. *River of Wealth, River of Sorrow*. Binghamton, NY: Vail-Ballou Press, 1981.
- Heijer, Henk den. *De Geschieden van de WIC*. Zuphen, Nederland: Walburg Pers, 1994.
- Heijer, Henk den. "The Dutch West India Company, 1621-1791" and idem, "The West African Trade of the Dutch West India Company, 1674-1740," in Postma and Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce*, pp. 77-114 and 139-170, respectively.
- Herbert, Eugenia W. "Portuguese Adaptation to Trade Patterns Guinea to Angola (1443-1640)," *African Studies Review*, Vol. 17, No. 2 (Sep., 1974), pp. 411-423.
- Hogerzeil, Simon J. and David Richardson. "Slave Purchasing Strategies and Shipboard Mortality: Day-to-Day Evidence from the Dutch African Trade, 1751-1797." *Journal of Economic History*, Vol. 67, No. 1 (March 2007).
- Jones, Adam. *West Africa in the Mid-Seventeenth Century: An Anonymous Dutch Manuscript*. Atlanta, GA: African Studies Association Press, 1995.
- Kea, Ray A. *Settlements, Trade, and Politics in the Seventeenth-Century Gold Coast*, Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1982.
- Klooster, Wim. "An Overview of Dutch Trade in the Americas, 1600-1800" and idem, "Curaçao and the Caribbean Transit Trade," in Postma and Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce*, pp. 365-384 and 203-218, respectively.
- Klooster, Wim. "Introduction: The Rise and Transformation of the Atlantic World," in Wim Klooster and Alfred Padula, eds., *The Atlantic World: Essays on Slavery, Migration, and Imagination*. Upper Saddle River, NJ: Pearson, Prentice Hall, 2005, pp. 1-42.
- Martin, Phyllis M. "Contesting Clothes in Colonial Brazzaville," *Journal of African History*, 35, (1994), pp. 401-426.
- Martin, Phyllis M. "Family Strategies in Nineteenth-Century Cabinda," *Journal of African History*, Vol. 28, No. 1. (1987), pp. 65-86.
- Martin, Phyllis M. "The Cabinda Connection: A Historical Perspective," *African Affairs*, Vol. 76, No. 302. (Jan., 1977), pp. 47-59.

- Martin, Phillis M. *The External Trade of the Loango Coast 1576-1870: The Effects of Changing Commercial Relations on the Vili Kingdom of Loango*. Claendon Press; Oxford, 1972.
- Miller, Joseph C. "The Numbers, Origins, and Destinations of Slaves in the Eighteenth-Century Angolan Slave Trade," *Social Science History*. Vol. 13, No. 4, 1989, pp. 381-419
- Postma, Johannes. "A Reassessment of the Dutch Atlantic Slave Trade," in Postma and Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce*, pp. 115-138.
- Postma, Johannes. "Surinam and Its Atlantic Connections, 1667-1795," in Postma and Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce*, pp. 287-322.
- Postma, Johannes. *The Atlantic Slave Trade*. Westport, Connecticut & London, UK: Greenwood Press, 2003.
- Postma, Johannes. "The Dimension of the Dutch Slave Trade from Western Africa." *Journal of African History*. Vol. 13, No. 2, 1972, pp. 237-247.
- Postma, Johannes. "The Dutch Participation in the African Slave Trade; Slaving on the Guinea Coast," Unpublished Ph.D. Thesis, Michigan State University, 1970.
- Postma, Johannes and Victor Enthoven. "Introduction," in Postma and Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce*, pp. 1-16.
- Thornton, John K. "On the Trail of Voodoo: African Christianity in Africa and the Americas," *The Americas*. Vol. 44, No. 3, 1988, pp. 261-278.
- Thornton, John K. *The Kongolese Saint Anthony: Dona Beatriz Kimpa Vita and the Antonian movement, 1684-1706*. New York: Cambridge University Press, 1998.
- Van Dantzig, A. ed., *A Collection of Documents from the General State Archive at The Hague*. Accra: Ghana Academy of Arts and Sciences, 1968.
- Vansina, J. "Long-Distance Trade-Routes in Central Africa," *The Journal of African History*, Vol. 3, No. 3, 1962, pp. 375-390.
- Vansina, Jan. *Paths in the Rainforests*. Madison, 1990.
- Vansina, Jan. *The Tio Kingdom of Middle Congo, 1880-1892*. London, 1973.
- Vos, Jelmer, David Eltis and David Richardson. "The Dutch in the Atlantic World: New Perspectives from the Slave Trade with Particular Reference to the African Origins of the Traffic." Forthcoming article.

Relevant Websites:

<http://www.slavevoyages.org>

A jazida de braços: o tráfico de Pernambuco com a Costa da Mina na primeira metade do século XVIII

GUSTAVO ACIOLI LOPES*

Os contatos entre Portugal e a região da Mina datam do início da expansão ultramarina portuguesa. Em 1482, foi erguido o Castelo de S. Jorge da Mina, primeira edificação européia na África atlântica, âncora da ulterior expansão pelo litoral africano. Desta região, os portugueses, como indica o nome que deram àquele litoral, extraíam sobretudo ouro. A cobiça dos Países Baixos por esta fonte de metal precioso levou-os a tomar o Castelo aos portugueses, definitivamente, em 1638. No entanto, a região que os portugueses iriam frequentar, agora para o tráfico não mais de ouro, mas de pessoas, ficava a leste da Mina, o Golfo da Guiné, que compreendia uma série de portos e faixas litorâneas exportadoras de cativos. Esta área, à qual os portugueses passaram a chamar de Costa da Mina, abrangia os portos que as outras nações européias denominavam Costa dos Escravos e Golfo de Benin.

O tráfico ibérico na região foi monopólio régio sob os Felipes, até 1615, quando foi decretada a liberdade de comércio para qualquer súdito metropolitano¹. Tudo indica que, apesar da interdição deste tráfico aos vassalos ultramarinos, ainda vigente após a Restauração, os colonos de S. Tomé e da Bahia desde os anos 1640 frequentavam aquela navegação. Provavelmente,

* Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de S. Paulo.

¹ REGIMENTO (20/03/1615) de trato e resgate na Costa da Mina que el-rei franqueia a todos os portugueses. In: ALMEIDA, Antonio Lopes da Costa *Repertório remissivo da legislação da Marinha e do Ultramar compreendida nos Anos de 1317 até 1856*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1856, p. 238. OFICIAIS da câmara da ilha de S. Tomé [ao rei D. João IV]. S. Tomé, [9 de agosto de 1641]. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 2, doc. n. 65 e 67.

a participação de Pernambuco no tráfico com a Costa da Mina iniciou-se logo após a expulsão dos holandeses em 1654.

Não é muito o que se sabe sobre as importações de escravos por Pernambuco no século XVII após o período de domínio holandês, seja da África Ocidental ou da Centro-Ocidental. Há, porém, algumas evidências de sua ocorrência, entre 1654 e 1694. Entre elas, o fato de João Fernandes Vieira, figura de proa na luta contra a Companhia das Índias Ocidentais dos Países Baixos (WIC) e grande senhor de engenho em Pernambuco, ser proprietário de duas embarcações que faziam o tráfico com a Costa da Mina nos anos 1670².

Neste mesmo período, as exportações de açúcar brasileiro por Portugal enfrentam cada vez maior competição e proteção alfandegária na Europa. Pernambuco, por sua vez, teve sua economia particularmente atingida. Primeiro pela guerra contra a Companhia dos Países Baixos e, depois, devido às consequências *post-bellum*³. Há indícios, no entanto, de que a produção açucareira da capitania recuperou-se aos poucos até o início do século seguinte. Assim, a demanda por escravos na área compreendida pela capitania de Pernambuco e suas anexas deve ter aumentado gradualmente.

O fato, como referido acima, de um grande senhor de engenho ser, também, traficante de escravos tem um duplo significado. Indica que o tráfico de Pernambuco com a Costa da Mina iniciou-se pela escassez de mão-de-obra compulsória e pelos limites econômicos aos quais a capitania estava sujeita após as guerras holandesas.

No entanto, evidências mais sólidas do tráfico de Pernambuco com a Costa da Mina surgem apenas em fins do século XVII, quando a Junta da Administração do Tabaco⁴ – órgão metropolitano de controle de tudo

² MELLO, José Antonio Gonsalves de. *João Fernandes Vieira, Mestre-de-Campo do Terço de Infantaria de Pernambuco*. 2.^a ed. Lisboa: CEHA; CNCDP, 2000, pp. 359-63, 381.

³ ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e Conflitos: aspectos da administração colonial*. Pernambuco – século XVII. Recife: EDUFPE; EDUFAL, 1997, pp. 31-2 e ss.; MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada. Guerra e Açúcar no Nordeste*. Rio de Janeiro; São Paulo: Forense Universitária; Edusp, 1975, pp. 12-3, 64-5, 249-1; Idem. *A Fronda dos Mazombos. Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715*. 2.^a ed. rev. São Paulo: 34, 2003, pp. 129-30.

⁴ O estanco do tabaco e a Junta de Administração surgem em virtude da arrecadação do dote da Rainha de Inglaterra, do acordo de paz com a Holanda e da promessa em Cortes, em 1674, de prover a coroa com seiscentos mil cruzados. Cf. NARDI, Jean-Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial. Lavoura, Comércio e*

que dissesse respeito a este gênero em Portugal e suas colônias – exige que todo o tabaco exportado do Brasil com destino à África seja registrado. Esta medida foi implementada com vistas a assegurar que não se exportava tabaco de qualidade superior, pois apenas se permitia fazer o tráfico com o tabaco de terceira, o “ínfimo” ou “baixo”, como se dizia então. O tabaco considerado fino estava destinado ao consumo do reino por meio do contrato de estanco⁵.

Assim, com base em três tipos de informações, é possível fazer uma estimativa das importações de escravos da Costa da Mina pelo porto de Recife entre fins do século XVII e durante a primeira metade do século seguinte. Primeiro, utilizando dados de exportação de tabaco destinados ao tráfico. Advirta-se que não se considera aqui que o tabaco fosse o único produto utilizado por estes traficantes (assim como os da Bahia), na compra de indivíduos nos portos da África Ocidental. O ouro teve um papel igualmente importante nesta mercancia, pois permitia aos negreiros adquirirem fazendas para o tráfico e escravos das feitorias européias no litoral africano⁶. Assim, as exportações de tabaco são utilizadas aqui como uma *proxy* na ausência de dados de importação. E os números derivados desta operação são corrigidos com base em informações sobre a arrecadação de tributos sobre a importação de escravos (Tabela I).

A segunda base das estimativas é o número das embarcações fazendo aquela rota em determinados períodos e, por fim, utilizamos números oficiais de desembarque de escravos no porto do Recife. Com estes quatro conjuntos de informações, interpolamos as médias por períodos quinquenais para os anos dos quais não dispomos de nenhum tipo de dado (Tabela I e Anexo II).

Administração. São Paulo: Brasiliense, 1996, pp. 79-83; HANSON, Carl. *Economia e Sociedade no Portugal Barroco*. (Trad.). Lisboa: Dom Quixote, 1986, pp. 163-5, 181, 278.

⁵ HANSON, *op. cit.*, pp. 276-80; NARDI, *op. cit.*, pp. 95-6.

⁶ Cf. LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico. Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Capitania de Pernambuco (1654-1760)*. Tese de doutorado (História Econômica). São Paulo: FFLCH/USP, 2008, p. 129 ss. Abordado também em LOPES, G. A.; MENZ, Maximiliano M. *Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos (Angola e Costa da Mina, século XVIII)*. *Afro-Ásia*. Salvador: UFBA, n. 37, 2008, pp. 43-74.

Tabela I
 Importações totais de escravos da Costa da Mina por Pernambuco
 (por quinquênio)
 Estimativa por *commodity*, tributos e dados oficiais

	Tabaco	Direitos
Anos	Escravos	Escravos
1696-1700	419	1303
1701-1705	448	1393
1706-1710	382	1345
1711-1715	321	865
1716-1720	701	2180
1721-1725	2405	2405
1726-1730	2311	2311
1731-1735	1319	1319
1736-1740	999	999
1741-1745	550	550
1746-1750	1080	1080
1751-1755	840	840
1756-1760	940	940
Total	63 575	87 652

Fontes: ver Apêndice I

Como uma forma de compararmos o desempenho deste tráfico e sua relevância, convém cotejá-lo com as importações de escravos *minas* pela Bahia, o principal porto de entrada no Brasil destes escravos (Tabela II).

Tabela II
Importações anuais da Costa da Mina (Médias quinquenais)

	Pernambuco		Bahia		Col. 1/Col. 3
	1	2	3	4	
Anos	Escravos	Índex	Escravos	Índex	
1696-1700	1303	100	1264	100	103%
1701-1705	1393	107	1158	92	120%
1706-1710	1345	103	1043	83	129%
1711-1715	865	66	1188	94	73%
1716-1720	2180	167	2171	172	100%
1721-1725	2405	574	2256	178	107%
1726-1730	2311	552	3978	315	58%
1731-1735	1319	315	4175	330	32%
1736-1740	999	238	6055	479	16%
1741-1745	550	131	4209	333	13%
1746-1750	1080	258	4380	347	25%
1751-1755	840	200	3581	283	23%
1756-1760	940	224	3931	339	24%

Fontes: Bahia: Nardi, *op. cit.*, pp. 224, 381-94; Pernambuco, ver Apêndice I.

Desta forma, podemos ver que este tráfico pelo porto do Recife correspondeu a, no mínimo, cerca de um sexto das importações pela Bahia, e, no máximo, chegou a superá-lo ligeiramente em um único período. Se cindir-

mos o período em dois, vemos que o desempenho do tráfico de Pernambuco com a Costa da Mina aproximou-se do realizado pela Bahia apenas nos primeiros trinta anos. Em seguida sua importância relativa decresceu bruscamente. No cômputo total, embarcações com origem no Recife teriam desembarcado cerca de dois terços do equivalente das importações da Bahia em terras do Brasil. Contudo, uma vez que os dados para a Bahia, de vários anos, são os calculados por Nardi com base nas exportações de tabaco, é possível que as importações de *minas* por esta capitania esteja subestimada, o que alteraria a razão entre ambos os tráficos.

Estes números contrariam o que se tem afirmado acerca do tráfico de escravos a partir do Recife, porto principal de Pernambuco e de todas as capitanias e áreas sob sua jurisdição⁷. Alguns estudiosos do tráfico escravista atlântico, seja o de Angola, seja o da Costa da Mina, afirmaram que o Recife não chegou a contar com um grupo significativo de mercadores de escravos na primeira metade do século XVIII. Assim, teria sido a Bahia ou mercadores do reino a prover Pernambuco de trabalhadores africanos forçados⁸. Algumas embarcações negreiras da Bahia vinham, de fato, aportar no Recife na torna-viagem, mas essas são minoria frente ao conjunto dos negreiros fazendo o tráfico da capitania.

Podemos atestar o predomínio de embarcações negreiras saídas do porto do Recife para a Costa da Mina para o ano de 1724. Numa relação pormenorizada das embarcações que deram entrada no referido ano no porto de Pernambuco, o provedor da fazenda assinalou o local de origem das embarcações, a região da África na qual adquiriram escravos e a quantidade de indivíduos que trouxeram (Tabela III).

⁷ Abrangendo desde a margem esquerda do rio S. Francisco, ao sul, até o Ceará, ao norte.

⁸ VERGER, cap. 1; MILLER, Joseph C. *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1780-1830*. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin, 1988, pp. 458, 462-3, 483; MILLER, J. C. "The Numbers, Origins, and Destinations of Slaves in the Eighteenth-Century Angolan Slave-Trade", in: INIKORI, Joseph E.; ENGERMAN, Stanley L. (Ed.). *The Atlantic Slave Trade: Effects on Economies, Societies and Peoples in Africa, the Americas and Europe*. Durham, London: Duke University Press, 1992, p. 82; NARDI, *op. cit.*, pp. 106, 222-3, 273-6.

Tabela III
Entrada de Negreiros no Recife, 1724

Data	Embarcação	Escravos	Origem	Tráfico
06/jan	? Nossa Sra. do Rosário e Almas	167	?	?
13/jan	Navio ?	?	?	Costa da Mina
16/jan	Sumaca Santo Antonio e Almas	135	Recife	Costa da Mina
01/abr	Navio Nossa Sra. da Boa Morte e Todos os Santos	398	Recife	?
08/abr	Sumaca Nossa Sra. da Boa Morte	208	Recife	Costa da Mina
14/abr	Sumaca Nossa Sra. da Conceição	328	Recife	Costa da Mina
14/mai	Patacho Nossa Sra. do Pilar e S. Antonio	243	Recife	Costa da Mina
12/jul	Bergantim Santa Anna e Santo Antonio e Almas	220	?	Cachéu
24/jul	Navio Nossa Sra. de Nazareth e Sto. Antonio	452	Bahia	Costa da Mina
31/out	Navio [...] Ressurreição e Almas	583	Recife	Angola
10/nov	Bergantim [Nossa Sra...]	223	Recife	Costa da Mina

Fonte: CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], remetendo relação do rendimento do direito dos escravos vindos da Costa da Mina, assim como dos navios e embarcações. Recife, 25 de julho de 1725. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 31, doc. 2865.

Não foi possível inserir alguns itens devido às más condições de trechos do documento, mas dispomos de informação para a maioria destes negreiros. Temos, assim, que, de onze embarcações que lançaram âncora no Recife, sabemos que, pelo menos, sete haviam zarpado deste mesmo porto ou mais de 60%. Quanto à região na África em que os negreiros adquiriram sua carga humana, mais uma vez sete de onze comerciaram na Costa da Mina. Portanto, temos claros indícios de que neste primeiro quartel do século XVIII, o tráfico de escravos da capitania de Pernambuco fazia-se,

majoritariamente, por homens de negócio estabelecidos no porto central da capitania e principalmente com os portos da Costa da Mina⁹.

A centralidade da Costa da Mina no tráfico de Pernambuco, assim como no da Bahia, inseriu-se na ascensão daquela região como uma das duas maiores fontes de trabalho compulsório para o Atlântico durante as três primeiras décadas setecentistas. O fato de seus portos não serem dominados por nenhuma das nações européias (como Luanda era por Portugal) e haver reinos ávidos por se integrarem ao comércio escravista atraiu para a região ingleses, franceses, holandeses – além das pequenas carreiras do Norte da Europa. As guerras promovidas pelo reino do Daomé contra os reinos litorâneos entre 1728 e 1732, embora tenham desestabilizado o comércio da região, geraram milhares de cativos, os quais fluíram continuamente pelos portos da Costa dos Escravos, embarcados nos negreiros europeus destinados às *plantations* da América¹⁰. Apenas no ataque vitorioso do rei de Daomé a Jaquéim, um dos pequenos reinos litorâneos e ativo porto escravista, 4538 pessoas foram escravizadas¹¹.

O tráfico de escravos por Pernambuco foi um dos beneficiários deste fluxo de escravos “minas”. Todavia, até o momento, os únicos dados de que se dispõe para a importação de escravos da Costa da Mina por Pernambuco são os incorporados ao *Transatlantic Slave Trade Database 2* (TSTD2)¹². Estes, como se sabe, são baseados no número de embarcações que saíram de Pernambuco para a África ou de um dos portos deste continente para

⁹ Devido à imposição dos Países Baixos por meio da WIC, os portugueses podiam traficar apenas nos portos de Aquitá, Popo, Jaquéim, Ajudá e Apá. Cf. RELLAÇÃO das Fortalezas que tem as nações da Europa na Costa da Mina do Cabo de Palmas para Leste até os Reinos de Ajudá e Jaquéim. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, doc. 88. Também, VERGER, Pierre F. *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: Dos séculos XVII a XIX*. (Trad.). Salvador: Corrupio, 1987, p. 31.

¹⁰ MANNING, Patrick. *Slavery and African Life. Occidental, Oriental and African slave trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 1995, pp. 37, 65.; LAW, Robin. “Royal monopoly and private enterprise in Dahomey: The Case of Dahomey”. *The Journal of African History*, vol. 18, n. 4, 1977, pp. 558-9; VERGER, *op. cit.*, pp. 166-7.

¹¹ CARTA que escreveo ao Ex.mo. Conde Vice Rei deste Estado, Antonio Pinto Carneyro, Director da Feitoria de Jaquem, Jaquéim, 8 de Setembro de 1732. In: DO CONSELHO Ultramarino. OV.Rei do Brazil dá conta da decadência em que se acha a Costa da Mina, e dos excessos a que estão sujeitas as nossas embarcações, e os Portuguezes que aly rezidem. Lisboa, 20 de Junho de 1733. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 6, doc. 4-A.

¹² SILVA, Daniel Domingues Barros da. “O Tráfico Transatlântico de Escravos de Pernambuco (1576-1851): notas de pesquisa”. *Anais do VI Congresso da ABPHE*. Registro, RJ: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2005.

aquela capitania. Além destes dados, um estudo, ainda inédito, de dois pesquisadores ligados ao TSTD2 veio aprimorar as estimativas sobre o desembarque de escravos minas para Pernambuco¹³.

1. O tráfico com a Costa da Mina e a demanda escravista do Brasil na Idade de Ouro

Vimos, até o momento, que as importações de escravos da Costa da Mina por Pernambuco foram relevantes e inserem-se na conjuntura de maior demanda por escravos pelo Brasil. A coroa portuguesa e seus agentes rapidamente perceberam a importância do tráfico a partir do Brasil com a Costa da Mina para a reprodução das estruturas produtivas de sua principal colônia.

Nas três primeiras décadas após a Restauração bragantina, a coroa e seus conselhos haviam recusado continuamente permitir que os súditos ultramarinos fizessem o tráfico na Mina, a não ser que suas embarcações partissem do reino¹⁴. Em 1674, conferida aos naturais de S. Tomé a liberdade de tráfico direto com os portos da Costa da Mina, a coroa é consultada acerca de conceder esta mesma liberdade aos residentes na ilha que não fossem nela nascidos. O parecer do Conselho Ultramarino permite-nos avaliar a importância que os agentes régios conferiam ao tráfico escravista no Atlântico português. Os conselheiros foram favoráveis não só à petição em particular, mas a que o rei mandasse passar um alvará geral, pelo qual não só o requerente,

mas todos os Vassallos de V.A. deste Reyno, e suas Conquistas, possam livremente comerciar na costa da Mina, e mais distritos [...] pois desta facultade senão segue prejuizo algum, mas antes muita utilidade assy a Fazenda de V.A. como aos Vaçallos que continuarem este comercio, e não haver ordem em contrario que prohiba tal comercio¹⁵.

¹³ SILVA, Daniel Barros Domingues; ELTIS, David. *The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851*. (Forthcoming). Uma vez que meus números são baseados no fluxo de embarcações, mas também nas exportações de tabaco, arrecadação de tributos e dados oficiais de desembarque, poderíamos comparar as séries de David Eltis e Daniel Silva com a que proponho. No entanto, apesar de ter tido acesso ao artigo por gentileza de Daniel Silva, como o mesmo ainda não foi publicado, não faço aqui a comparação dos resultados.

¹⁴ Cf. OFICIAIS da câmara da ilha de S. Tomé [ao rei D. João IV]. S. Tomé, [9 de agosto de 1641]. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 2, doc. n. 65 e 67.

¹⁵ SOBRE a provisão que pede o cappitam João Machado de Oliveyra, assistente na Ilha de S. Thome. Lisboa, 31 de julho de 1674. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 3, doc. 23.

A única condição imposta era que pagassem em S. Tomé os tributos relativos aos escravos carregados para o Brasil. Esta mudança de perspectiva oficial sobre o tráfico realizado pelos colonizadores no ultramar insere-se na centralidade que a promoção da atividade comercial marítima ganha no reinado de D. João IV e no período de D. Pedro II. As mentes que à época formulavam políticas de cunho econômico com vistas à superação da crise que envolvia Portugal¹⁶ dividiam-se entre as que privilegiavam a promoção do comércio e as que propunham o estímulo à atividade manufatureira como forma de aumento da riqueza interna¹⁷.

A descoberta do ouro no Brasil no findar do século XVII proporcionou a hegemonia nos círculos oficiais ou palacianos à primeira daquelas correntes. A perspectiva oficial sobre o tráfico escravista, portanto, sofreu um aprofundamento, em que a coroa não só admite tal comércio a partir de suas possessões atlânticas, ou seja, bilateral, como incorpora este mesmo comércio na política oficial para o ultramar. A partir de então, os conselheiros régios, em sua maioria, rejeitam qualquer sugestão de coibir o tráfico entre o Brasil e a Costa da Mina, apesar de ter se tornado uma via de fornecimento de ouro aos europeus e compra de manufaturas sem a intermediação do reino.

O tráfico entre as capitanias açucareiras e a Costa da Mina permitia, por um lado, aliviar os constrangimentos da alta dos custos da produção canaveira e da queda dos preços¹⁸ e, por outro, foi imprescindível para o abastecimento das minas auríferas do centro-sul até cerca de 1750. Quando os governadores das capitanias do Brasil eram questionados sobre se convinha proibir o tráfico de Pernambuco e Bahia com a Costa da Mina, demonstravam à coroa que tal solução para pôr fim ao contrabando de ouro e fazendas seria temerária. O governador-geral do Estado do Brasil considerava que

¹⁶ E, evidentemente, toda a economia-mundo ocidental, devido à crise do século XVII.

¹⁷ Sobre as expressões do mercantilismo no Portugal da metade do século XVII, veja-se CARDOSO, José Luís. "Trajetórias do Mercantilismo em Portugal: o pensamento econômico na época da Restauração". In: Idem. *Pensar a Economia em Portugal. Digressões históricas*. Lisboa: DIFEL, 1997, pp. 59-80; para o no reinado de D. João V, MACEDO, Jorge Borges de. "Mercantilismo". In: SERRÃO, Joel. (Dir.). *Dionário de História de Portugal*. Porto: Figueirinhas, 1984, vol. VI, pp. 272-4.

¹⁸ GALLOWAY, J.H. "Nordeste do Brasil, 1700-1750. Reexame de uma crise". *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 36 (2), pp. 85-102, abril/junho, 1974, pp. 93-4; ALECASTRO, Luiz Felipe de. "Engenho de sempre". *Novos Estudos*. São Paulo: Cebrap, n. 24, jul. 1989, p. 201.

será [a proibição] totalmente nociva a todo este Estado [do Brasil], aonde são tam necessarios os negros p.^a se cultivarem as fazendas; e estiverão idas a morte as [fazendas] de Pernambuco, e as desta Capitania, se não vieram alguns escravos da dita Costa¹⁹.

Ainda que o tráfico implicasse o contrabando de ouro, o governador de Pernambuco Duarte Sodré Pereira explicou à coroa porquê este era um mal menor. Dizia ele:

Paga cada Escravo quando vem da Costa da Mina quatro mil e quinhentos rs' por entrada de direitos, e para o Donativo real mil seis centos reis, e por sahida quando vão para o Rio de Janeiro outro tanto, e se vão por terra p.^a as Minas nove mil rs', fora o q' nellas pagão quando la chegam ou ao Rio de Janeiro, e sendo o prejuizo da faz.^a real tão grande, mayor sera o da falta dos Negros p.^a minararem o Ouro p.^a o q só servem os da Costa da Mina.²⁰

Portanto, a coroa via-se frente a uma situação em que deveria optar pelo mal menor: sem os escravos da Costa da Mina, as minas do Brasil não renderiam o que delas se esperava. E sem o contrabando de ouro e tabaco em troca de manufaturas certamente o número de escravos adquiridos ficaria aquém da demanda do Brasil. Os conselheiros régios não eram de opinião diferente. Frente aos receios de que o tráfico com a Costa da Mina viesse a atenuar-se ou extinguir-se, os membros do Conselho Ultramarino alarmavam-se, considerando

que será de hum incomparavel prejuizo a todas as terras das Capitancias do Estado do Brazil pela falta da extracção dos negros, por q não terão os escravos para a cultura dos seus frutos, e mais especialmente assim para o serviço das Minas geraes, como para as q se tem descoberto nas do Cuyabá, e nas dos Goyazes.²¹

¹⁹ SUPPERINTENDENTE da Recadação do Tabaco da Bahia [José da Costa Correa]. Bahia, 21 de janeiro de 1706. IANTT, Junta do Tabaco, Maço 97, (Cartas do Brasil e da Índia).

²⁰ [CARTA do governador de Pernambuco a D. João V]. Recife, 23 de Novembro de 1731. In: CARTA dos officiais da Câmara de Recife ao rei [D. João V], pedindo deferimento da conta que deu a dita Câmara e a proposta que fizeram os homens de negócio do Recife sobre a proibição do comércio [de escravos] com a Costa da Mina. Recife, 23 de abril de 1732. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 43, doc. 3860.

²¹ DO CONSELHO Ultramarino. O Vice-Rey do Brazil remete a copia da Carta q lhe escreveo o segundo Director da Feitoria de Ajudá, representando o q se fas prezico [para] se evitarem se os repetidos insultos q nos fazem na Costa da Mina os Olandeses. Lisboa, 16 de Junho de 1726. AHU, CU, S. Tomé, Cx. 5, doc. 21.

O comércio escravista de Pernambuco com a Costa da Mina no primeiro quarto do século XVIII respondeu em boa medida à demanda mineira, como já salientamos. Os dados apresentados e discutidos de início (Tabela II) demonstram que o fluxo de escravos minas pelo porto do Recife perde importância relativa apenas no segundo quarto do século XVIII. E não só a participação relativa de Pernambuco na importação de trabalhadores forçados da África Ocidental diminui, mas decresce igualmente a sua participação no fornecimento de escravos às minas de ouro.

No início do período referido, Pernambuco importava uma quantidade de escravos minas equivalente à metade das importações do Rio de Janeiro e da Bahia (Tabela IV). No entanto, Pernambuco reexportava para as minas menos de um quinto das remessas de escravos das outras duas capitânicas (Tabela V). Percebe-se, portanto, que os mercadores do Recife se viram gradualmente alijados do mercado mineiro, o principal sorvedouro de africanos do Brasil setecentista.

Isto nos dá azo a colocar estes homens de negócio da praça do Recife em sua devida dimensão no Império Português. A maior parte dos traficantes de escravos do principal porto da capitania eram reinóis, desembarcados no Recife desde fins do século XVII. Vinham, certamente, atraídos pelas oportunidades abertas pelas descobertas auríferas²². Não obstante serem, em sua maioria, bem sucedidos, passando de caixeiros a homens de negócio²³, no período aurífero estes comerciantes do Recife alojavam-se num nicho modesto do mercado atlântico. Tinham, sem dúvida, protagonismo no que dizia respeito à economia da capitania de Pernambuco e suas anexas, mas sua capacidade de inserção em patamares mais altos da economia do Império era limitada.

²² Cf. PEDREIRA, Jorge Miguel de M.Viana. "Brasil, fronteira de Portugal. Negócio, emigração e mobilidade social (séculos XVII e XVIII)". In: CUNHA, Mafalda Soares da. *Do Brasil à Metrópole: efeitos sociais (séculos XVII e XVIII)*. Évora: Universidade de Évora, 2001, pp. 47-72. A idéia de fronteira, aqui, pode levar, contudo, à noção de ser a colônia uma extensão da sociedade portuguesa, ao invés de um espaço diferenciado, da qual não partilhámos. Há um detalhado estudo dos mercadores do Recife feito recentemente: CABRAL, George Felix. *Elite y ejercicio de poder en el Brasil colonial: la Cámara Municipal de Recife (1710-1822)*. Tese de Doutoramento. Universidade de Salamanca., USAL, Espanha.

²³ Cf. MELLO, Evaldo Cabral de. *A Fronda dos Mazombos*, op. cit., pp. 146, 152-3.

Tabela IV
Contratos de entrada de escravos da Costa da Mina no Brasil
(Cruzados)

Capitania	1	2	3
	1725-27	1729-30	PE/BA+RJ
PE		56 000	
BA	62 000		
RJ	50 000		
BA+RJ	112 000		50%

LIVRO de Registo dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1.º vol. Cód. 296; Idem. 2.º vol. Cód. 297. MAPAS dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1.º vol. Cód. 1269.

Tabela V
Contratos de saída de escravos para as MG
(Cruzados)

	1	2	3	4	4/1
Anos	PE	BA	RJ	BA+RJ (Réis)	
1725-28	15 000	50 000	36 000	86 000	17%
1728-31	17 000	62 000	26 000	88 000	19%

LIVRO de Registo dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1.º vol. Cód. 296; 2.º vol. Cód. 297. MAPAS dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1.º vol. Cód. 1269.

Podemos perceber o corte entre o papel desta geração de homens de negócio e o da “geração obscura” que lhe antecedeu, observando as arrematações de contratos da capitania de Pernambuco. Durante a segunda metade do século XVII, vários contratos da capitania foram arrematados por indivíduos residentes em Pernambuco, como Diogo de Seixas Barraza,

João Nobalhas Urréa, Manoel da Fonseca Rego e Antonio Fernandes de Matos²⁴, senhores de engenho e mercadores²⁵. No auge do período aurífero, esta situação modificara-se, sendo as arrematações predominantemente feitas em Lisboa, por mercadores desta praça (Tabela VI).

Tabela VI
Contratos de Pernambuco e Arrematantes

Período	Contrato	Arrematante	Valor/Ano (Cruzados)	Local
1723-26	Dízimos	–	45 000	PE
1726-29	Dízimos	Manoel Roiz Costa	50 000	Lisboa
1732-35	Dízimos	Garcia Velho da Ponte	51 000	Lisboa
1736-39	Dízimos	José dos Santos	36 000	Lisboa
1740-43	Dízimos	João de Araújo Lima	28 000	Lisboa
1743-46	Dízimos	Francisco Fernandes Soares	35 000	Lisboa
1747-50	Dízimos	José Vas Salgado	40 000	PE
1724-26	Dízima da Alfândega	Jerônimo Lobo Guimaraes	82 000	Lisboa
1728-31	Dízima da Alfândega	José dos Santos	102 000	Lisboa
1729-30	Entrada dos escravos	Fazenda Real	56 500	–
1730-33	Entrada dos escravos	Manoel Correa Bandeira	45 250	Lisboa

²⁴ Cf. CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], André Vidal de Negreiros, ao rei [D. Afonso VI], sobre solicitação dos contratadores dos dízimos e subsídios da capitania de conceder licença a alguns navios para navegarem sem frota, transportando açúcar. AHU, CU, Pernambuco, cx. 7, doc. 617; INFORMAÇÃO do [Conselho Ultramarino] sobre os serviços do capitão Manoel da Fonseca Rego, desde 1674 até 1688, nas capitanias de Pernambuco e Rio Grande. Lisboa, post. 28 de agosto de 1688. AHU, CU, Pernambuco, cx. 14, doc. 1454; REGISTO de Cartas Régias para o governador de Pernambuco e Paraíba e outras entidades dessas e mais capitanias do Brasil, 1673-1698. Cód. 256; MELLO, José Antonio Gonsalves de. *Um Mascate e o Recife. A vida de Antônio Fernandes de Matos no período de 1671-1701*. 2.^a ed. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1981, pp. 77-9.

²⁵ MELLO, *A Fronda dos Mazombos, op. cit.*, pp. 78-9.

1725-28	Saída dos Escravos	Jerônimo Lobo Guimarães	15 000	Lisboa
1728-31	Saída dos Escravos	Diogo de Querenou	17 000	Lisboa
1730-33	Saída dos escravos	Jerônimo Lobo Guimarães	15 000	Lisboa
1733-36	Saída dos escravos	Diogo de Querenou	17 000	Lisboa
1740-43	Saída dos escravos	Estevão Martins Torres	7000	Lisboa

Fonte: LIVRO de Registo dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1.º vol. Cód. 29; Idem. 2.º vol. Cód. 297.

Esta mudança deveu-se, ironicamente, às mesmas condições que dinamizaram a economia luso-atlântica. Se a presença do ouro propiciava a ampliação das oportunidades mercantis no ultramar, estabelecia o limite superior a que estes negociantes do Recife poderiam aspirar. A coroa, ciente da circulação do metal precioso pelo espaço colonial, modificou a forma de arrecadação dos tributos na colônia.

Em primeiro lugar, retirou às câmaras a prerrogativa de administrar os tributos régios e de pô-los em arrematação²⁶. Em seguida, passou a exigir que um terço do contrato fosse pago em moeda (e não mais em açúcar e fazendas, como antes) e, mais à frente, que fosse pago integralmente em dinheiro de contado²⁷. Além disso, ordenou que os contratos fossem postos em arrematação no Conselho Ultramarino, para onde os interessados das capitanias do Brasil deveriam enviar os seus lances²⁸. A proverbial escassez de moeda no espaço colonial e a maior capacidade financeira dos merca-

²⁶ Esta ordem abrangeu as principais câmaras e capitanias do Brasil; cf. BICALHO, Maria Fernanda. *A Cidade e o Império. O Rio de Janeiro no século XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 350; Para Pernambuco e Itamaracá, em particular, cf. CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Duarte Sodré Pereira Tibão, ao rei [D. João V], sobre o contrato do subsídio do açúcar e tabaco, que administrava a Câmara de Itamaracá e passou para a Provedoria da Fazenda Real, como fonte de pagamento dos soldos da guarnição da fortaleza de Santa Cruz e para as obras do forte de Cabedelo, e os contratos que ainda administra a mesma Câmara. Recife, 26 de maio de 1729. Recife. AHU, CU, Pernambuco, cx. 38, doc. 3435.

²⁷ MAPAS dos contratos reais do Conselho Ultramarino. 1.º vol. Cód. 1269, ff. 6v-7, 12-3, 23, 64-5, 90v-92, 136-139, 183v, 274v-281v, 307v-310, 373v-374, 381v.

²⁸ Provisão do C.U. ao Provedor da Alfândega de Pernambuco, 12 de maio de 1723. In: ALBUQUERQUE, Francisco de Brito Bezerra Cavalcanti de. *Catalogo das Reaes Ordens Existentes no Arquivo da Extinta Provedoria de Pernambuco*, ff. 193-6. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Sessão de Manuscritos, 11, 3, 1.

dores de Lisboa vedaram aos homens de negócio do Recife a possibilidade de arrematar os contratos régios da capitania, uma das fontes de ganhos e acesso ao ouro.

2. Conclusão

Numa destas tristes ironias da história, a antiga fonte africana de ouro, a Mina, emprestou seu nome à região adjacente que se tornou uma jazida de braços forçados para extraírem o metal precioso do outro lado do Atlântico. Costumava-se dizer, no século XVII, que sem Angola não havia Brasil, devido à estreita relação entre o tráfico de escravos da África centro-ocidental e a produção de açúcar do Brasil. Nas primeiras décadas do século seguinte, os governadores faziam saber à coroa e os conselheiros régios reiteravam que, sem a Costa da Mina, o ouro, o açúcar e o tabaco renderiam muito menos frutos. Em suma, que sem a Costa da Mina, o Brasil seria menos Brasil.

Apêndice I

Fontes das Tabelas I, II

Cálculo da importação de escravos no porto do Recife,
vários anos: 1698-1745

	1	2	3
ANO	Embarcações	Escravos	Fonte
1698		419	A: exportação de tabaco ^a
1704		460	A
1706	3	1345	D ^a
1716		865	B: arrecadação de direitos
1717		2180	B
1722	10	1957	C: importações oficiais
1723	13	3693	C
1724	10	2505	C
1725	6	1650	C
1726	11	2733	C
1727	10	2684	C
1728	10	2803	C
1729	6	1426	C
1730	8	1910	C
1731	5	859	C
1732	5	1250	D: número de embarcações
1733	8	2000	C
1734	6	1500	C

TRABALHO FORÇADO AFRICANO

1735	8	2000	C
1736	3	750	C
1737	7	1750	C
1739	4	1000	C
1742	2,1	550	E:TSTD2
1743	2,1	550	E
1744	2,1	550	E
1745	2,1	550	E
1746	4,2	1080	E
1747	4,2	1080	E
1748	4,2	1080	E
1749	4,2	1080	E
1750	4,2	1080	E
1751	3,3	840	E
1752	3,3	840	E
1753	3,3	840	E
1754	3,3	840	E
1755	3,3	840	E
1756	3,6	940	E
1757	3,6	940	E
1758	3,6	940	E
1759	3,6	940	E
1760	3,6	940	E

N=41

Fontes A: CARTA do [provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco], João do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre o envio da importância relativa à Tesouraria dos Despachos dos escravos da Costa da Mina. Recife, 12 de julho de 1710. AHU, CU, Pernambuco, cx. 24, doc. 2168. CARTA do [provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco], João do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre a ordem para enviar ao Reino o direito dos escravos e demais negócios que fizerem os navios que vão comercializar na Costa da Mina. Recife, 2 de agosto de 1715. AHU, CU, Pernambuco, cx. 27, doc. 2455.

Fontes B: CARTA do [provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco], João do Rego Barros, ao rei [D. João V], sobre o envio da importância relativa à Tesouraria dos Despachos dos escravos da Costa da Mina. Recife, 12 de julho de 1710. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 24, doc. 2168. CARTA do [provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco], João do Rego Barros, ao rei [G. João V], sobre a ordem para enviar ao Reino o direito dos escravos e demais negócios que fizerem os navios que vão comercializar na Costa da Mina. Recife, 2 de agosto de 1715. AHU, CU, Pernambuco, Cx. 27, doc. 2455.

Fontes C: CARTA do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João do Rego Barros, ao rei [D. João V], remetendo certidão dos editais que foram postos para a arrematação do contrato da Alfândega dos negros que vêm da Costa da Mina, e da relação dos seus rendimentos nos últimos dez anos. Recife, 16 de janeiro de 1732. AHU, Conselho Ultramarino, Documentos de Pernambuco. Cx. 42, doc. 3786.

Fontes D: 1732-1736, Pierre Verger. *Fluxo e Refluxo*, op. cit., p. 66, n. 30; 1737: O SUPERINTEND.^o do Tabaco de Pern.^o Vila de Santo Antonio do Recife, 6 de Fevereiro de 1738. IANTT, Junta do Tabaco, Maço 101, caixa 91; 1739: O SUPERINTENDENTE do Tabaco de Pernambuco. [Antonio Rebello Leite]. Pernambuco, 10 de Dezembro de 1739. IANTT, Junta do Tabaco, Maço 101, caixa 91.

Fontes E: Dados do *Transatlantic Slave Trade: A Database 2*. In: Daniel Domingues Barros da Silva. “O Tráfico Transatlântico de Escravos de Pernambuco (1576-1851): notas de pesquisa”, op. cit. O autor usou o cômputo total do tráfico de Pernambuco com a Costa da Mina de 1742-1760, mas distribuiu-os de acordo com a proporção de viagens naquela rota presentes no TSTD 2 para cada cinco dos referidos anos, uma vez que o volume calculado pelo TSTD 2 era menor que o volume registrado em fontes contemporâneas; a fonte onde se encontra o volume total para 1742-1760 e 1760-1778 é: OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba [...], Anexo 2. AHU, CU, Pernambuco, cx. 130, doc. 9823.

Parte II

Circuitos do “contrato” e do tráfico ilegal



Recrutamento de Trabalhadores em Angola – 1927
Colecção Ângela Camila e António Faria

A compra dos “contratados” para São Tomé – A fase do mercado livre (1880-1903)

MACIEL SANTOS*

O paradoxo do título põe em evidência a especificidade dos primeiros mercados de trabalho na África colonial.

Quando os capitais produtivos europeus se transferiram para as regiões tropicais descobriram quase sempre, no lugar da força de trabalho abundante que esperavam encontrar, não haver aí mercado de trabalho e que criá-lo tinha custos imprevistos. Os roceiros de S. Tomé chegaram a afirmar que os seus trabalhadores ficavam mais caros que os jornaleiros agrícolas, em Portugal.¹ Enquanto a ordem colonial e a proletarização, parcial ou total, não “normalizaram” a oferta, praticamente todos esses investimentos recorreram a uma força de trabalho com custos mais ou menos elevados de aquisição. Se os trabalhadores não apareciam para receber um salário, os capitais deveriam importá-los e, se necessário, comprá-los em algum lado. Mas sem possibilidade de a procura exercer uma coacção “extra-económica” sobre as sociedades de origem, de onde poderiam vir trabalhadores comprados? Para não falar na dificuldade de tudo se passar no enquadramento jurídico do “trabalho livre”.

As plantações de S. Tomé foram pioneiras involuntárias na busca de uma solução para este paradoxo. O estabelecimento de um sistema de plantações e a procura de uma força de trabalho para as ilhas começaram em meados do

* CEAUP

¹ Sociedade de Emigração para S. Tomé em 1914, citada por CLARENCE-SMITH 1991: 21.

século XIX. A ocupação colonial dos territórios de África que entretanto lhes vendiam trabalhadores fez-se apenas no século XX. Durante décadas, especialmente depois do início do ciclo do cacau, dezenas de milhares de escravos foram comprados – através de todos os mecanismos possíveis – em territórios não directamente controlados pelo poder colonial.

A dinâmica da procura é fácil de estabelecer (ponto 1). A da oferta (ponto 2), a começar pela identificação de quem os vendia, permanece mais obscura. Algo na configuração das sociedades vendedoras, pré-capitalistas, facilitou a articulação com a procura capitalista de força de trabalho. Mas o que poderia haver de comum a sociedades tão variadas, das segmentárias às hierarquizadas, que em diferentes ocasiões se apresentaram como vendedoras?²

Mais tarde ou mais cedo no circuito comercial, a procura e a oferta de “resgates”, uma das designações que tiveram os escravos comprados em Angola, acabavam por encontrar-se sob a forma de vendedores e compradores capitalistas. O ponto 3 procura caracterizar o que aparentemente constituiu um outro paradoxo: como, entre essas partes, se estabeleceram os preços. Tratando-se de mercadorias que não tinham relação directa com custos de produção, quem lucrava nessas transacções? E que efeitos provocava a divisão dos lucros entre compradores e vendedores, entre os quais se encontravam, no início do circuito, vendedores não capitalistas?

O mercado angolano de escravos depois de 1880 constitui um caso de estudo suficientemente representativo destes fenómenos. O facto de entre os seus efeitos estar uma das maiores campanhas militares coloniais de Angola (a do Bailundo, em 1902) proporciona bastante informação sobre as causas da guerra, isto é, sobre o comércio; o facto de a base desse comércio ser o mercado de “resgates” proporciona igualmente bastante informação sobre um ramo particular: a compra dos “contratados”.

² Sobre a maior ou menor influência das sociedades hierarquizadas no mercado do trabalho forçado, STICHTER 1982: 18-19.

1 A procura de trabalhadores angolanos para o cacau

1.1. A conjuntura em S. Tomé e Príncipe

Durante a década de 1890 a colónia portuguesa de São Tomé e Príncipe tornou-se um dos maiores produtores mundiais de cacau. Entre 1894 e 1903, a sua produção cacauceira teve uma taxa de crescimento anual de 15,5% (contra 1,9% do Equador e 8,8% do Brasil). Este crescimento – o maior de todos os produtores com quotas de mercado entre os 10% e os 20% – levou a que a ponderação de S. Tomé no mercado mundial tivesse passado, entre esses anos, de cerca de 9% a 18%.³

A intensificação da produção do arquipélago esteve associada a uma fase de prosperidade para grande parte dos capitais aí investidos. Entre 1875 e 1903, a cotação do cacau nos grandes centros de consumo não teve uma tendência continuada de alta, apesar do aumento da procura⁴. No entanto, para capitais agrícolas produzindo para o mercado mundial, o lucro consiste numa diferença entre preços: o que regula o mercado e o preço individual de produção. Este último era tendencialmente mais baixo no arquipélago. Devido à desflorestação recente, os cacauceiros das ilhas deram durante anos produções por hectare superiores às da maioria dos centros produtores mais antigos, da América Central e do Sul. Esta fertilidade diferencial, combinada com a desvalorização da moeda portuguesa⁵, permitiu a captação de lucros acima da média, isto é, de rendas às companhias de cacau de S. Tomé, como se comprova por dois exemplos: o da CIP (Companhia da Ilha do Príncipe) e o da SAC (Sociedade de Agricultura Colonial).

³ Sociedade de Agricultura Colonial, relatório anual de 1904, Lisboa, 1905, pp. 52-53 (extracto do *Journal d'agriculture tropicale*, n.º 44, de 28/2/1905).

⁴ Entre 1875 e 1903, os preços do cacau em Hamburgo, estimados por uma regressão linear, acusam mesmo uma queda anual de - 0,6%. AHD, caixa 49, Consulado de Portugal em Hamburgo, ofício B22, de 27-07-1909.

⁵ Entre 1875 e 1903, os preços do cacau reexportado via Lisboa, estimados por uma regressão linear, acusam um aumento anual de cerca de 2,7%. *Estatística Geral do Commercio de Portugal com as suas possessões Ultramarinas e as nações estrangeiras*. Lisboa, 1875-1903.

Quadro 1
Firmas cacauceiras de S. Tomé e Príncipe: taxa de lucro anual

	CIP	SAC
1898	7,4	
1899	11,3	
1900	13,7	4,4
1901		5,8
1902		6,9
1903		6,9

Fontes: Companhia da Ilha do Príncipe, Relatório. Lisboa, 1899-1901;
 Sociedade de Agricultura Colonial, Relatório... Lisboa, 1901-04.

A partir de 1896, as expectativas dos capitais cacauceiros apontavam para aumentos a curto prazo na taxa e na massa de lucro.

Aumentos na taxa de lucro porque o preço regulador mundial, forçado pelo aumento desproporcionado do consumo, entrara numa nova fase de alta (aumento de 38% entre 1896 e 1900 no mercado de Hamburgo) e porque se previa para breve nova diminuição dos custos de produção (os resultados apurados nos primeiros anos de exercício pela CIP, pela SAC – e por outras sociedades de capitais – incluíam encargos extraordinários, relativos às fases de abertura e plantação de roças).

Aumento na massa dos lucros porque o potencial produtivo das firmas que dispunham de grandes extensões de terreno florestado era, em alguns casos, muito grande. Relativamente a estas duas firmas, calculava-se em 1905 que as explorações da CIP tivessem atingido apenas 60% da sua produção potencial e que as da SAC (roças Porto Real no Príncipe e Santa Margarida em S. Tomé), 25%! Aplicando os mesmos cálculos à totalidade do arquipélago, foi estimado em 1905 que as explorações agrícolas estariam a produzir menos de 39% da sua plena capacidade, a atingir quando todas as áreas cultiváveis estivessem plantadas e em fase de maturação.

Quadro 2
Produção de cacau em S. Tomé e Príncipe (toneladas)

	Produção em 1905	Produção potencial prevista	% da produção em 1905 sobre a potencial
Príncipe	1 542,5	5 868	26,3
S.Tomé	9 921	23 941	41,4
Total do arquipélago	11 463,5	29 809,3	38,5

Fonte: PRO FO 367/18. Confidential Print, 8806. Não contabilizadas as roças Ribeira Izé (Príncipe) e Queluz, Monte Macaco e Rio do Ouro (S.Tomé)

1.2. O recrutamento como prioridade e a solução angolana

A agricultura do cacau tinha uma dependência elevada de trabalho directo⁶.

O citado relatório de 1905 contava 19 346 “serviçaes” na totalidade das roças e dava como necessário, para atingir a produção potencial estimada, um total de 32 834. As roças deveriam deste modo importar 13 488 novos trabalhadores: um aumento equivalente a 70% dos efectivos registados nesse ano.

Numa situação rendeira, na qual iguais quantidades de capital produzem lucros desiguais, a massa dos lucros não depende dos valores absolutos dos preços individuais de produção: depende da diferença destes relativamente a um preço regulador, estabelecido pelos capitais menos produtivos.⁷ Sendo essa diferença positiva em S. Tomé, os investimentos das suas companhias, dos quais dependia a massa dos lucros, seguiam de perto as cotações do cacau⁸. Permitindo estas a obtenção de superlucros por unidade de produto,

⁶ A contabilidade da SAC durante os anos 1899-1909 permite estabelecer uma correlação de 0,9718 entre o tempo de trabalho aplicado ao cultivo do cacau e a tonelagem obtida. SANTOS, 2006: 298.

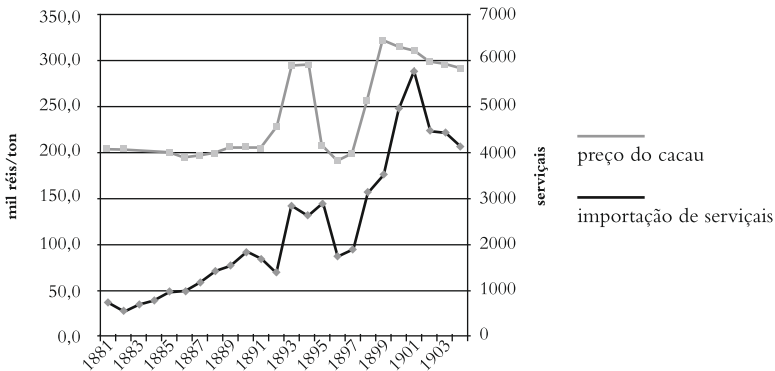
⁷ O que se pode exprimir por: $Rd = (Pr - Pi) \cdot Q$, sendo Rd a massa da renda diferencial para qualquer capital, Pr o preço regulador (a cotação mundial), Pi o preço de produção individual e Q as quantidades produzidas. SANTOS, 2002: 186-7.

⁸ A contabilidade analítica da SAC permite estabelecer uma correlação de 0,7956 entre os preços do cacau e a alocação de tempo de trabalho às “capinas”, tarefa do ciclo de cultivo do cacau de que mais dependiam as colheitas futuras. SANTOS 2006: 301.

recrutar trabalhadores – fosse a que preço fosse – seria sempre uma condição necessária e suficiente para a acumulação de mais-valia.⁹

As entradas de serviçais desenvolveram-se portanto em função das expectativas relativamente às cotações, principal factor dos lucros. Para um período com informação estatística disponível – 1881-1904 –, verifica-se uma associação significativa entre os preços nominais do cacau e as entradas de trabalhadores na colónia de S.Tomé: 0,867596.

Gráfico 1
S. Tomé e Príncipe: preços médios do cacau em Lisboa e importação anual de serviçais
(1881-1904)



Fonte: para os preços do cacau (ver anexo 2); para a importação de serviçais (ver anexo 1, coluna A)

Aumentar em mais de dois terços a população de serviçais residentes colocava uma grande dificuldade às firmas de S. Tomé e Príncipe. Dada a inexistência de uma oferta de trabalho local, todos os trabalhadores tinham de ser trazidos do continente africano e, por vezes, até de mais longe.

⁹“Os emigrantes de Angola, cuja introdução custava ao principio 40 mil réis apenas, subiram de preço, a ponto de que annos depois se não podiam já introduzir por menos de 70 a 80, e actualmente chegam a custar 110. Ao passo que esse preço subia, augmentava naturalmente o custo da produção. Isso, porém, não era o peor. A escassez de braços é que está sendo o maior estorvo. As terras ultramarinas não se podem cultivar, porque não ha gente bastante para isso, e em taes condições o maior beneficio que se póde prestar á agricultura é resolver esta dificuldade.” CIP, 1895: 13-14.

A implementação da legislação de 1875-76, que extinguiu o regime jurídico da escravatura, levou a alterações importantes no que respeita às regiões de recrutamento. Nos últimos meses de 1875, a maioria da população das roças tinha aproveitado as alterações legais para desertar. Durante o primeiro ano agrícola completo sob o novo regime laboral (1876-77), os efectivos foram reconstituídos em parte com novos contingentes. Havia agora três grandes grupos quanto à região de origem. Por ordem decrescente: “angolas”, isto é, população embarcada em portos angolanos¹⁰ (40%); kroos/liberianos, contratados em 1876-77 (30%); “gabões” (24%). Tanto os “angolas” como os “gabões” faziam parte da população anteriormente importada como escrava, sendo que parte dela o havia sido clandestinamente.¹¹ As novas entradas resultavam de recrutamentos recentes, realizados sobretudo na Libéria. A partir de 1878, recomeçou o recrutamento em Angola, o que explica que entre 1877 e Fevereiro de 1880 tivessem entrado em S. Tomé 5124 serviços.¹²

Os mapas mensais, publicados no *Boletim Oficial* a partir de 1880, não dão qualquer informação sobre a proveniência dos “novos colonos entrados” e para esse efeito será necessário sistematizar informação não publicada do Ministério do Ultramar¹³. No estado actual dos conhecimentos não é portanto conhecida a origem geográfica da população importada até 1912. No entanto, é possível confirmar que a orientação do recrutamento se centrou em Angola:

¹⁰ “Chamamos angola a todos os pretos embarcados em pontos da provincia de Angola. Como se comprehende por esta explicação esses individuos pertencem a diferentes raças por isso que são resgatados no interior.” AHU – P. 517, Governo de S. Tomé, Relatório annual, 1880.

¹¹ A antiga população incluía ainda 268 trabalhadores oriundos do próprio arquipélago e outros pontos da costa não incluídos nas designações referidas. Para o conjunto da população em 1876-77, *Boletim Oficial* de S. Tomé e Príncipe, n.º 12, 24/3/1877.

¹² AHU, P. 547. Governo de S. Tomé, officio n.º 55, 28/2/1880.

¹³ O Ministério do Ultramar instou em diferentes ocasiões para que o Governo de S. Tomé publicasse as origens dos serviços nos mapas mensais. AHU – P. 470, Direcção-Geral do Ultramar, officio ao Governador de S. Tomé de 05-04-1881; P. 473, Direcção-Geral do Ultramar, officio ao Governador de S. Tomé de 10-03-1893. A publicação regular dessa informação começaria apenas em 1912.

Quadro 3 – Serviçais “angolas” em STP

Ano	População adulta de “angolas”	% de “angolas” sobre população adulta das roças
1877	2 597	44,0
1905	16 781	92,5

Fonte: para 1877, *Boletim Oficial de S. Tomé e Príncipe*, n.º 12, 24/3/1877; para 1905, ver quadro 2. Em 1905, a população da roça Rio do Ouro não foi considerada.

Relativamente ao fluxo anual de trabalhadores entrados em S. Tomé e Príncipe até 1912 a margem de erro é igualmente grande. As estatísticas publicadas no Boletim da província frequentemente não coincidem com os dados de outras fontes, tanto públicas como privadas. Os erros podem ter sido tanto por defeito como por excesso, como se pode comprovar por um relatório ministerial que para o período 1888-1897 utiliza as somas dos mapas mensais publicados e, simultaneamente, totais anuais que os ultrapassam (ver anexo 1). Será no entanto mais plausível que os erros mais comuns das fontes oficiais fossem por defeito, tal como se reconhecia em vários níveis administrativos¹⁴. Apenas um exemplo, que permite avaliar a ordem de grandeza dos erros: para o ano de 1901, os mapas anuais apresentam 5751 entradas; a soma dos mapas mensais do *Boletim Oficial*, 4752¹⁵; o *Anuário Estatístico de Angola*, 4379 saídas para S. Tomé; na informação de Massano de Amorim, 5469 embarques, só de Angola!¹⁶

¹⁴ Como se constata pela informação prestada a esse respeito pelo administrador do Bailundo: “Afigura-se a esta Administração ser muito difícil responder cabalmente e prestar a informação que Sua Ex.cia o Senhor Governador por intermedio d’essa Secretaria lhe pede na nota de referencia. É certo que é d’este Concelho sobretudo e da região pertencente á jurisdicção de Novo Redondo, que tem saído a maior parte de serviçaes imigrados para S. Thomé, mas o recrutamento d’estes serviçaes tem sido feito sempre ás occultas da auctoridade não existindo por isso documento algum no archivo de administração por onde se possa calcular, mesmo approximadamente, o numero de trabalhadores que o Concelho poderá fornecer nas condições do Decreto de 17 de Junho ultimo.” AHA, caixa 5591, Administrador do concelho do Bailundo, officio de 23-11-1909.

¹⁵ A soma das entradas mensais publicadas perfaz 4381, faltando o registo do mês de Agosto; o Relatório consular inglez n.º 2992 e o Centro Colonial apresentam um total anual somado a partir dos mapas mensais. CADBURY, 1910: 21 (nota 1); CENTRO COLONIAL 1902.

¹⁶ Massano de Amorim, Relatório... AHU – SEMU – DGU – m. 1106, fl. 29.

Apesar destas deficiências, as somas dos mapas mensais publicados pelo Boletim constituem actualmente a única série disponível para o período 1881-1904¹⁷. Partindo destas somas e se for assumido, com base na informação de Nightingale, que entre 1881 e 1904 as entradas de “angolas” em S. Tomé representaram 90% (o que constitui certamente um outro erro por defeito pois nos quinze anos comparáveis entre as séries do *Boletim de S. Tomé* e do *Anuário de Angola*, os totais de Angola são superiores em dez deles!), pode estimar-se que um mínimo de 50 355 “angolas” terá chegado a S. Tomé durante estes anos. Destes, teriam sido quase 42 700 até à guerra do Bailundo de 1902, o equivalente a uma saída média anual de 1940.¹⁸ Trata-se, naturalmente de estimativas que não levam em conta a avaliação do impacto deste fluxo sobre a demografia angolana. A percentagem de mortes durante a captura e os percursos, tanto os terrestres como o marítimo, nunca teria sido inferior a 35%.¹⁹

No triénio 1897-1899, correspondente ao ponto máximo da alta de preços do cacau, a média anual de entradas de serviços no arquipélago subiu para 2837. Nos quatro anos seguintes as cotações mantiveram-se altas, embora deixando de subir – ao contrário dos lucros, como se viu –, e a média das importações de serviços passou para 4735.

O aumento da procura de resgates para S. Tomé surge confirmado por várias fontes angolanas. Num *memorandum* ao Ministério da Marinha, o Centro Colonial queixava-se de que “o maximo que d’Angola se tem conseguido contractar em cada anno são 3000, mas cada dia ali escasseiam mais os contractos, apesar do elevadissimo preço a que attingem.” Outras fontes privadas e administrativas registam a subida das médias imediatamente antes

¹⁷ Ver Anexo 1. As somas dos mapas mensais relativas aos anos 1901-1904 foram corrigidas por mapas anuais. As discrepâncias com os anteriores mapas mensais seriam objecto de inquirição da parte do Ministério do Ultramar. AHU – P. 474, Direcção-Geral do Ultramar, ofício de 24-08-1905.

¹⁸ Estimativa inferior à que se obtém para as saídas de Angola dadas pelo *Anuário Estatístico de Angola*: média de 2717 entre os anos 1887 e 1901. Também inferior aos números de *O Economista*: média de 2290 serviços saídos de Angola entre 1887 e 1897. *O Economista*, 2.ª série, n.º 5, 4/8/1901, p. 118 (para a comparação entre as diversas fontes, ver Anexo 1).

¹⁹ Pimentel testemunhou uma mortalidade da ordem dos 37,5% numa caravana com resgatados da Lunda. PIMENTEL 1903: 45-6. Esta taxa é inferior ao intervalo (40%-70%) dado por Burttt para os itinerários terrestres: “Um negociante disse uma vez que quando conseguia fazer chegar ao Bihé seis de cada dez serviços se dava por feliz, mas algumas vezes só tres resistiam á jornada.” BURTT: 1907, 15.

da guerra de 1902²⁰. Por exemplo, segundo o Governador de Angola as saídas de angolas para S. Tomé durante os dois primeiros meses do ano tinham quase triplicado nos quatro anos anteriores a 1902:

Quadro 4
Entradas de angolas em S. Tomé:
variação nos meses de Janeiro e Fevereiro

anos	Janeiro e Fevereiro
1899	493
1900	673
1901	1130
1902	1352

Fonte: AHU – DGU – 1.ª Repartição – maço 703, Governo-Geral de Angola, ofício de 22-03-1902.

O impacto destes números sobre a procura e os preços em Angola serão discutidos no ponto 3.

1.3. Porquê os “angolas”?

Nenhum escalão administrativo colonial ignorava as particularidades do mercado de trabalho angolano: toda a oferta provinha da transformação de escravos comprados em serviçais contratados²¹.

Massano de Amorim, o oficial encarregado do inquérito às condições do comércio no planalto de Benguela, esclareceu deste modo o Governo-Geral de Angola:

²⁰ AHU-DGU – 1.ª Repartição – n.º 703, Centro Colonial, Memorandum, s/d. Outras fontes avançam com números bastante superiores: 4000 serviçais nos quatro primeiros meses de 1902, e todos apenas do Bailundo. Portugal em Africa, n.º 102, Junho de 1902; n.º 103, Julho de 1902, p. 426.

²¹ Segundo os comerciantes do Dondo, nada distinguia a fase do tráfico legal da dos serviçais contratados: “Não vai ainda longe o tempo em que, acompanhando um certo numero dos taes emigrantes, seguia uma carta em que se dizia mais ou menos o seguinte: – ‘Remetto á consignação de V.S’ tantos fardos, que espero collocará ao melhor dos meus interesses’!!! O nome que isto merece, que lho dê cada um como entender; ao que hoje se faz ajusta perfeitamente a mesma classificação.” AO PAIZ..., 1904: 4.

Descrevendo o modo de vida do pequeno commerciante empregamos mais d’uma vez a palavra serviçal para designar uns pretos comprados e outros entregues como indemnisação de prejuizos causados.

Este termo – serviçal – não serve porem para designar um individuo contractado, perante a auctoridade nos termos da lei.

Apezar da liberdade plena que a auctoridade permite, como teremos occasião de ver, para estas tra(n)sações e arranjos o negociante arreceia-se ainda assim de ser encomodado pelo seu commercio illicito e criminoso e tanto nas suas conversas como nas suas relações commerciaes abstem-se de pronunciar a verdadeira palavra e ainda recioso de que lhe perguntem pelos contratos d’aquelles – serviçaes – nas suas contas, facturas e outros documentos de commercio(,) a palavra – rez – é empregada para designar os pretos recebidos ou comprados. Ha a consciencia do crime. Procuram occultal-o fazendo da palavra mascara.

É frequente incluirem-nos com os bois e os fardos de borracha sob a mesma designação – volumes.

Alguns têm a coragem de lhe chamar – resgates. Serviçais ou rezes, volumes ou resgates, o termo exacto e unico que com verdade se pode empregar (é) este – escravos.²²

Por sua vez, o governo de S. Tomé respondeu deste modo a um pedido de inquérito feito pelo Governo de Angola, na sequência de uma denúncia de tráfico de escravos:

Entretanto, que póde ser investigado se o emigrante entra com um contracto perfeitamente em ordem, celebrado perante e por uma auctoridade publica de competencia legal?

Indagar, investigar dos proprios emigrantes se vieram de vontade?

Mas de perto de 30 000 serviçaes que constituem a população exotica nesta provincia, nem um só, se tal d’elles se fõr a inquirir, responderá que veiu por vontade, ainda que tivesse vindo: seria necessariamente não conhecer pretos, e não me conveço que o ‘povo de Loanda’ os desconheça.²³

Poderia colocar-se a hipótese de o fluxo de “angolas” para S. Tomé se explicar por esta particularidade: uma opção dos capitais cacauzeiros pelo trabalho escravo.

²² AHU – SEMU-DGU, maço 1106, relatório de Massano de Amorim, 1902, fl. 20.

²³ AHU – SEMU-DGU – Governo de S. Tomé, 1.ª Repartição – n.º 695, officio de 18-7-1903.

A rentabilidade de um investimento em trabalho escravo inclui variáveis de capital fixo e circulante cuja combinação é contraditória e quase sempre difícil de comparar.²⁴ As firmas cacaueiras de S. Tomé hesitavam frequentemente ao comparar custos de assalariados (krumanos) e de escravos (angolas). Os escravos tinham custos de manutenção menores e um tempo de amortização superior, apesar da sua alta taxa de mortalidade e baixa intensidade de trabalho; em contrapartida, tinham custos de recrutamento superiores, que incluíam custos de aquisição – com tendência para aumentar – e por vezes custos elevados de transporte. O recrutamento de assalariados fazia-se sem custos de aquisição (apenas com custos de transporte); em contrapartida, venciam salários superiores e tinham contratos de apenas dois anos²⁵, factor de que resultava um menor tempo de amortização (apesar da sua maior intensidade de trabalho). Em síntese, e notando com sinais aritméticos as diferenças relativas:

Força de trabalho	Custos de manutenção (v)	Custos de recrutamento (k)	Tempo de amortização (t)
Escravos (Angolas, Daomé, etc.)	-	+	+
Assalariados (Krus, Cabindas, etc.)	+	-	-

Uma mesma companhia podia, em dois anos consecutivos, apresentar argumentos favoráveis a uma ou outra opção.²⁶

²⁴ A valorização do capital investido em escravos pode ser expressa através da equação: $mv / v + (k/t)$, na qual mv representa a mais-valia obtida pelo seu trabalho, v o capital variável, k o capital investido no recrutamento (incluindo compra e transporte) e t , o tempo de vida útil. Para uma discussão desta equação, SANTOS: 2002, 193-6.

²⁵ A Curadoria de S. Tomé fazia por causa disso a opção “angola”: “Está calculado que com um serviçal krumano não se gasta menos de 90\$000 reis por anno, incluindo as passagens e sendo o contrato apenas por dois annos, como é entre elles de costume, que por forma alguma alteram; em quanto que com um novo colono todas as despesas não são superiores a 45\$000 reis”. AHU, P. 547, Curadoria-Geral, relatório anual de 1880.

²⁶ Por exemplo, em 1894 a direcção da CIP apreciou positivamente a diferença entre os krumanos e os angolas: “Deve-se esta diferença (...) também a havermos dado justificada preferencia para alguns serviços aos krumanos, excellentes trabalhadores, que se demoram menos que os angolas, e que vencem melhores salarios,

A opinião sobre as características dos “angolas” também variou em função da forma como se apreciava o significado do “resgate”. Para os funcionários que o interpretavam juridicamente, os serviçais a contratar seriam uma população qualitativamente superior à dos antigos escravos; em meios mais próximos do terreno, a opinião era exactamente a contrária.²⁷ No final da década de 1870, as dificuldades crescentes para a contratação de Krumanos, aliado aos baixos preços de resgate em Angola, inclinavam progressivamente os roceiros para o “resgate”²⁸.

A discussão e as comparações acabariam por ser decididas de outra forma. Depois do bloqueio quase definitivo às contratações na Libéria e Serra Leoa e do encerramento dos “resgate” no Daomé²⁹ apenas o mercado de Angola respondia à principal prioridade dos roceiros: recrutar. Nessas condições, todos os lugares-comuns frequentemente repetidos pelos roceiros sobre a mortalidade, o absentismo ou a baixa intensidade de trabalho dos “angolas” deixaram de contar para a evolução dos fluxos migratórios³⁰.

é certo, mas que resgatem essas desvantagens pela superioridade do seu serviço e relativa modicidade do preço dos seus contractos.”; e no ano seguinte, apreciou negativamente a diferença entre os cabindas (igualmente assalariados) e os angolas: “As vantagens economicas d’esta substituição (dos cabindas) não são para desprezar, porque, em regra, os cabindas apenas se contratam por 6 mezes, tendo as suas substituições, por periodos tão curtos, grandes inconvenientes. Não é só o prejuizo do tempo gasto na aprendizagem, e perdido na aclimação. São tambem as despezas com maiores vencimentos, as que proveem das repetições dos seus contractos, e ainda as das passagens amiudadas de vinda e retorno, sem que nada d’isto se traduza em vantagens para a nossa exploração”. CIP 1896: 12-13; CIP 1897: 8.

²⁷ Como exemplo da primeira opinião:“(…) os escravos que para alli foram mandados tinham sido a escoria dos escravos de Angola. Os serviçais contractados presentemente no sertão d’aquella provincia são homens não depravados, como aquelles, pelos vicios e por crimes originarios da escravidão.” AHU, P. 547, Direcção-Geral do Ultramar, parecer de 19-01-1881; como exemplos da segunda: “Em primeiro logar devemos ter presente que estes individuos não representam o typo mais elevado, e nem mesmo o mais commum do negro. Elles são geralmente o refugio das populações africanas, o que de mais inferior ou humilde havia na respectiva tribu. (...) Posto isto não será de estranhar que os individuos d’esta classe apresentem o aspecto de “selvagens domados” que já se lhes notou, ou um typo tão inferior como o que lhes pôde notar toda a gente.” NOGUEIRA 1885.

²⁸ “É portanto necessário obter serviçais em grande numero, bons, baratos e robustos, para se conseguir esse fim, visto a experiência ter já demonstrado que os serviçais krumanos, vindos dos pontos da Costa occupados pelo inglezes, não serviam por sairem caros e não poderem actualmente continuar a virem, parece-me que não ha outro recurso de que lançar mão senão servir-mo-nos com a prata de casa, adoptar a idéa iniciada e realisada pelo agricultor Prado, transferindo, dos pontos occupados por nós, os serviçais por meio de resgate.” VALLE 1877: 7-8.

²⁹ Para o historial do recrutamento dos Krumanos e Daomé, NETO 2007: 306-329.

³⁰ “O trabalho do trabalhador importado é mau e caro, como muitas vezes tem sido dito, porque o homem é boçal, ignorante e preguiçoso quando chega, o seu resgate e engajamento caros, a sua aclimação defcil e as obrigações a cumprir para com elle pesadas.” AHU, P. 548, Governador de S. Tomé, officio de 28-04-1881.



Roça Rio do Ouro. Serviçais angolanos.
Colecção Ângela Camila e António Faria.

2. O processo do “resgate”

2.1. A produção de escravos pelas guerras

Sendo o mercado de trabalho de Angola praticamente identificável com a compra de escravos, torna-se necessário compreender como essa solução se mantinha viável para o cacau de S. Tomé.

Na legislação portuguesa, o enquadramento legal dos contratos de serviçais foi criado quarenta anos depois de o tráfico de escravos estar juridicamente extinto.³¹ A dificuldade jurídica não era a única que seria necessário resolver: a vigilância britânica estava presente e tinha-se manifestado por diversas vezes durante as décadas de 1850 e 60. Nestes anos, coincidentes

³¹ Para o regime dos contratos, Lei de 29/4/1875 e Regulamento para a execução da lei de 29 de Abril de 1875, de 3/2/1876. Para a legislação abolicionista, Decreto de 10/12/1836; Tratado entre Portugal e a Grã-Bretanha de 3/7/1842.

com o primeiro *boom* de plantações em S. Tomé (o ciclo do café), a diplomacia inglesa exigiu especialmente o respeito pelo § 1.º do artigo 5.º do Tratado de 1842, que proibia o transporte de mais dez escravos entre possessões portuguesas³². Nestas condições, seria de esperar que a opção de reanimar os circuitos de exportação de escravos em Angola encontrasse grandes obstáculos. A agência do Banco Ultramarino, empenhada no crédito aos roceiros para a renovação da força de trabalho depois de 1875, tinha até começado por afastar o recrutamento em Angola devido à experiência dessas pressões recentes.³³

Inesperadamente, as dificuldades colocadas pelas autoridades britânicas seriam maiores para a importação de assalariados krumanos que para a de angolas. Fosse para desviar uma eventual reanimação do tráfico da Libéria e das suas colónias do Golfo da Guiné³⁴, fosse por ter sido subestimada a dimensão que o tráfico para S. Tomé viria a tomar, ou – mais plausivelmente – por o aceitarem como moeda de troca em várias negociações coloniais³⁵, o certo é que durante as décadas seguintes a importação de Angolas beneficiou de uma particular condescendência do *Foreign Office*. Apesar da acumulação de testemunhos oficiais e particulares sobre a continuação do tráfico em Angola, não houve entre 1882 e 1902 notificações a esse respeito dirigidas ao governo português.³⁶

³² AHD-MNE, Cx 985, Legação da Grã-Bretanha em Lisboa, 19-01-1855; 25-03-1856; 23-11-1857, 24-01-1862, etc. Vários roceiros e agentes utilizaram então o artifício de registar escravos como membros da tripulação. NEGOCIOS EXTERNOS, 1867: 59 e segs.

³³ “Resta-lhe o recurso de ir procurar braços a Angola, mas para conduzil-os em numero sufficiente, receiam-se dificuldades por parte dos cruzeiros inglezes (...)” BANCO NACIONAL ULTRAMARINO, 1890: 410 (Relatorio da Agência de S. Tomé, 30-09-1876).

³⁴ Como o poderá indicar o caso do “Ovarense”. NETO, 2007: 316.

³⁵ Uma interpretação que frequentemente os *lobbies* roceiros faziam: “Esta questão do trabalho indigena nas colonias portuguezas tem tido diversas phases. Em 1884 iniciou a campanha Lord Mayo apoiado na Anti-Slavery Society, nas vespéras e nos preliminares da Conferencia de Berlim. Em 1889 foi renovada pela South Africa, mais ou menos ostensivamente, quando se tratava da questão de limites entre as possessões portuguezas e inglezas no continente africano, dando signaes de si todas as vezes que, mercê das circunstancias, uma solução mais favoravel parecia indicada para as pretensões portuguezas, depois, talvez mais persistentemente, no periodo das negociações para a delimitação da fronteira do Barotze, principalmente depois de 1903.” *Revista Colonial e Marítima*, n.º 109, pp. 38-39. Esta hipótese tem uma confirmação empírica relativamente à renegociação do *Modus-Vivendi* de 1901. BOUENE; SANTOS 2006.

³⁶ Para o historial das representações britânicas a este respeito e dos seus resultados, NA – PRO, FO 367/18, Confidential Print 8598.

As hesitações inglesas perante esta “very old difficulty” foram aproveitadas como se vê pelo Anexo 1, podendo acrescentar-se que só até Abril de 1878 a agência do Banco Nacional Ultramarino já tinha feito entrar 1200 angolas.³⁷ A partir de então, colocou-se apenas a questão da legitimação da compra, não do transporte. Se os contratados eram escravos comprados³⁸, como justificar a continuação dessas transacções, isto é, dos “resgates”?

Por excesso de zelo, alguns funcionários portugueses chegariam ao ponto de negar que houvesse em Angola actos de compra dos futuros serviçais.³⁹ As evidências que apontavam o contrário eram, contudo, demasiado conhecidas para que tais argumentos se pudessem manter e não foram seguidos oficialmente durante muito mais tempo⁴⁰. Além disso, a negação das compras era dispensável para sustentar internacionalmente a transformação de escravos em contratados. Naturalmente que nenhum diploma português poderia justificar os contratos de “resgatados” com base num prévio acto

³⁷ “Ordenei á succursal de Loanda a escolha de um agente probo, intelligente, consciencioso e habilitado para contratar os tralhadores que fossem necesarios. A succursal empregou para aquelle effeito o unico agente então nomeado pelo governo geral para o engajamento em Novo Redondo. Tem entrado d’aquella procedencia cerca de 1:200 trabalhadores de ambos os sexos.” BNU, 1890: 487-8 (relatório de 1878 – 1.º semestre).

³⁸ “The farce of drawing up the contracts changed the name of slave to ‘serviçal’, or ‘contracted labourer’.” NA-PRO, FO 367/18, Confidential 8806: 2.

³⁹ Por exemplo, Henrique de Carvalho, (então administrador do concelho de S. Tomé), que justificava assim o elevado preço dos contratos em S. Tomé: “Les agents qui vont chercher des travailleurs à l’intérieur d’Afrique ont besoin certainement, comme vous le savez bien, de donner des présents et des gratifications aux chefs et aux routelets des territoires d’où ils tirent ces indigènes, et de ceux par lesquels ils transitent; en outre, ils doivent fournir des aliments et des vêtements aux engagés et payer d’autres frais encore, jusqu’au moment de leur embarquement sur les paquebots à destination de l’île; à toutes ces dépenses s’ajoute naturellement leur commission; en aucune manière, comme le prix de vente d’une esclave, ainsi qu’on pourrait le déduire de votre ‘nouvelle’, sûrement due à des renseignements erronés” As Colonias Portuguesas, ano I, n.º 8, 9/6/1883. Em 1889, a negação foi até objecto de uma memória diplomática. MINISTÉRIO DA MARINHA. 1889: 43-44.

⁴⁰ O nível atingido pelos preços dos contratos eram a prova de que incluíam custos de aquisição: “Todavia perguntamos: o que são essas outras despesas além dos contractos? O que é essa paga na proporção dos contractos? O que é tudo isso senão o pagamento de tal mercadoria e respectiva embalagem?” AO PAIZ..., 1904: 5. Era igualmente a conclusão de Nightingale: “The prices mentioned above clearly prove that the ‘serviçal’ is in reality a slave, and becomes the property of the person who contracts him, much the same as if he were a horse or some other marketable commodity. No sane man would pay such a fee for a contract when the Regulations clearly state that the Government fee is 6s. 4d, plus 2. 1.d, the emigration’s agent tax, unless he were certain of having the life-long services of the labourer. The sum paid is more than the labourer can earn in four years” NA –PRO – FO 367/18, Confidential Print 8806, p. 3. Em 1883, o Ministério do Ultramar já não aceitava o argumento de Henrique de Carvalho: “Não podemos negar a existência do resgate, que existe em virtude dos regulamentos autorizados por lei.” AHU – DGU – 1.ª Repartição – n.º 889, minuta da Direcção-Geral do Ultramar, 2.ª Repartição, 16-1-1883.

de compra. No entanto, os regulamentos de 1876 e de 1878 continham artigos estabelecendo que a entrada em território português dos resgatados anularia qualquer traço de condição servil⁴¹. Assim, garantir a nova corrente migratória exigia apenas que os resgates se fizessem fora da responsabilidade administrativa portuguesa⁴², que não tivessem ligação automática com os contratos e que estes fossem feitos voluntariamente.⁴³

A dificuldade da legitimação centrou-se então no impacto que os resgates produziam nas sociedades africanas, quando independentes da administração colonial.

As primeiras notificações do *Foreign Office* ao governo português tinham sido feitas nessa base. Também questionavam as repatriações em S. Tomé (no final de 1882 estavam a terminar os primeiros contratos de cinco anos)⁴⁴, mas Londres apenas esperava providências imediatas quanto à forma de recrutamento que, tal como estava a ser feito, encorajava “guerras nativas”.⁴⁵ A constatação de que a exportação de escravos produzia guerras no interior vinha desde o tempo do tráfico legal e fora testemunhada inúmeras vezes.⁴⁶ No contexto da concorrência imperialista que antecedeu a Conferência de

⁴¹ Regulamento para a execução da lei de 29 de Abril de 1875, de 3/2/1876, cap. III, Art. 52.º; Regulamento para os contractos de Serviçaes e Colonos nas províncias da Africa Portuguesa, de 21/11/1878, Cap. IV, Art. 55.º.

⁴² Razão pela qual a origem dos serviçais poderia pôr em causa a legalidade do contrato. Eis como o Procurador da Coroa opinou sobre um processo de resgate no Ambriz: “No registo dos contractos deve constar a naturalidade dos indigenas e, portanto, determinar-se se são ou não oriundos do ‘Bembe, Madimba, Congo ou Goma’. Telegraphiei ao delegado do curador no Ambriz, ordenando-lhe o levantamento urgente d’um auto acerca do modo como os referidos serviçaes foram contractados, bem como sobre o procedimento anterior do agente para com os mesmos. – Do processo que estou examinando, (...) não ha elementos ainda para emitir um parecer seguro sobre a forma porque os individuos em questão, foram adquiridos. O que é certo, porém, é que o resgate é o unico meio de aquisição dos serviçaes, e desde que se verifique que os indigenas não foram resgatados, ha criminalidade na compra.” AHU – DGU – 1.ª Repartição – maço 695, Procurador da Coroa e Fazenda, parecer de 27-7-1903.

⁴³ Para reforçar este ponto, o Regulamento de 1878 – que no capítulo “Dos contractos nas terras avasalladas e em paiz estranho” mantinha todo o articulado do Regulamento de 1876 – acrescentara no penúltimo artigo (art. 54.º em 1876, e 57.º em 1878) a intervenção de um interprete: “Na occasião do registo serão interrogados os contratados se o foram de livre vontade, e da srespostas se fará declaração, *devendo intervir o interprete, sempre que assim seja necessário.*” (itálico não original)

⁴⁴ AHU- DGU, maço n.º 889, Governador-Geral de Angola, officio de 23/8/1880.

⁴⁵ “it was pointed out that the process of collecting them encouraged native Chiefs to make wars and take prisoners whom they could dispose of at a profit.” NA- PRO, FO 367/18 Confidential 8598.

⁴⁶ Para fontes inglesas sobre guerras alimentadas pelo tráfico, DAVIS 1970: 205-6.

Berlim, a acusação de que uma potência europeia permitia ou estimulava a continuação de “guerras nativas” na sua área de influência prejudicaria cada vez mais a sua candidatura em vê-la reconhecida internacionalmente. Nada podia ser mais grave do que uma demonstração de fraqueza no controlo de rotas de penetração comercial, especialmente em territórios ainda sem resstições aduaneiras. O governo britânico tinha na altura com Lisboa vários pontos em litígio, sendo o regime dos rios Zaire e Zambeze e a costa norte de Angola os mais importantes.⁴⁷

A resposta do governo português também recorreu a argumentos do tempo do tráfico legal. As guerras tinham começado antes do resgate e este não era a causa delas.⁴⁸ Além disso, o resgate equivalia à redenção, física e civilizacional, do escravo. A questão era simples: “Deve preferir-se o assassinato dos prisioneiros, ou o seu resgate para essa liberdade que o indígena vem encontrar nos contratos de trabalho?”

Se até as missões religiosas – e estrangeiras – em Angola não hesitavam em comprar menores para catequizar! O resgate seria portanto o instrumento justificado enquanto as autoridades coloniais não dominassem o interior, o que antes da Conferência de Berlim ainda podia ser declarado sem um calendário de ocupação.⁴⁹

O argumento dito humanitário, que atribuía às sociedades africanas o dilema da venda ou do assassinato dos prisioneiros de guerra, encontrou

⁴⁷ A síntese do argumento inglês contra as guerras que prejudicavam o comércio pode ser dada por este extracto de uma nota enviada a propósito do tráfico na África Oriental: “On the one side a naturally rich and fertile country, capable of taking a prominent position in the commerce of the East, and peopled by races whose attention might easily be turned to industrial pursuits; on the other, a traffic in human life which demoralizes the natives, depopulates and ruins the country, impedes its commercial progress, and calls for the combined intervention of all civilized Christian Powers.” AHD- MNE, cx. 985, Legação da Grã-Bretanha em Lisboa, 26-2-1872.

⁴⁸ “Ha quem combata o resgate, considerando-o como uma causa de continuação da escravatura no interior d’Africa; não me parece verdadeira esta afirmativa. A escravatura n’Africa teve por origem a guerra como em todas as outras partes do Mundo, e sem duvida já alli foi encontrada pelos primeiros europeus que lá chegaram.” AHU, P. 547. Curadoria-Geral de S. Tomé e Príncipe, relatório anual, 5-12-1880. Em 1907, seria ainda este o argumento dos roceiros na sua resposta aos chocolateiros ingleses. O CACAU DE S. THOMÉ 1907: 24.

⁴⁹ “O resgate, mais ou menos disfarçado, exercido por portugueses, ou por outros povos, parece-me que só deixará de existir quando não existirem sertões africanos, governados por chefes indígenas, dotados com os seus actuaes usos e costumes. É questão para seculos, e para a sucessiva e lenta expansão da gente civilisada pelo interior da Africa”. AHU – DGU – 1.ª Repartição – n.º 889, minuta da Direcção-Geral do Ultramar, 2.ª Repartição, 16-1-1883.

um exemplo de visibilidade máxima quando voltou a possibilidade de resgatar no Daomé.⁵⁰ As relações dos compradores de escravos com a corte do Daomé ilustravam uma situação-limite: o rei era conhecido pelas guerras que devastavam a região e ainda mais pelos sacrifícios humanos que daí se seguiam.⁵¹ Como seria de esperar, a procura de S. Tomé tinha expectativas de que este ponto da costa – “onde poderíamos ir buscar braços em barda”, diria o presidente da sua Câmara Municipal⁵² – se transformasse numa alternativa ao mercado de Angola. Em 1885, o governo português já tinha estabelecido um protectorado na costa e os resgates tiveram início. O protectorado estabelecia a “obrigação” de compra de cem prisioneiros anuais⁵³ embora os números das chegadas a S. Tomé fossem superiores.⁵⁴

A evolução deste mercado de escravos mostrou em pouco tempo como, por si só, as guerras já não conseguiam alimentar a procura de trabalhadores que a implantação em África do modo capitalista de produzir – na ausência de proletarização – necessitava. O monopólio dos agentes de S. Tomé deu lugar à concorrência intensa entre compradores: em 1889, o Estado Livre do Congo começou a fazer carregamentos, seguindo-se no ano seguinte a colónia alemã dos Camarões⁵⁵.

⁵⁰ Houve certamente compra de escravos no Daomé para as plantações de café de S. Tomé e Príncipe antes de 1875; em 1880 é mencionada a sua existência nas ilhas sem referência a qualquer resgate recente. AHU, P. 547, Curadoria-Geral de S. Tomé, relatório anual, 5-12-1880. Para as relações do Daomé com a administração portuguesa em períodos anteriores e o historial do protectorado entre 1885-1887, ver NETO: 2007, 317-325.

⁵¹ “O feroz autocrata d’estre paiz costuma todos os annos fazer umas festas onde é assassinado um grande numero de prisioneiros feito nas guerras, que quasi constantemente sustenta com os povos seus vizinhos: Seria util e a par d’isso humanitario o mandar resgatar estes desgraçados, e não se pense que esse resgate iria dar progresso á escravatura entre aquelle povo, porque os pretos demonstrem que ella alli existe na maior amplitude, e que só terminará quando se levar a civilisação áquellas paragens o que não pôde dar-se sem que uma nação europeia tome conta d’ellas.” AHU, P. 547, Curadoria-Geral de S. Tomé e Príncipe, relatório anual, 5-12-1880.

⁵² Em Janeiro de 1884 a Câmara Municipal propusera ao Ministério da Marinha que o Governo da Província fosse autorizado a realizar os contratos e, no ano seguinte, um grupo de roceiros representou no mesmo sentido mencionando especificamente o Daomé. O primeiro pedido seria recusado por falta de “oportunidade” mas autorizado em 1885. Boletim Oficial de S. Tomé e Príncipe, 1884, n.º 19; AHU, PP. 470 e 534. NETO: 2007, 320-1.

⁵³ AHU, P. 518, Direcção-Geral do Ultramar, officio de 22-3-1886.

⁵⁴ Em 1886, já haveria cerca de setecentos daomé em S. Tomé. *Boletim Oficial de S. Tomé e Príncipe*, 1886, n.º 35.

⁵⁵ *As Colonias Portuguesas*, ano VII, n.º 18; AHU, P. 541, Governador do Forte de Ajudá, officio de 20-9-1891; Governador de S. Tomé, officio de 22-9-1891.

A abertura de Ajudá aos resgates – cuja legalidade internacional se baseava no facto de os escravos comprados serem registados por funcionários públicos e de lhes ser automaticamente garantido o estatuto livre⁵⁶ – rapidamente degenerou numa situação semelhante à do tráfico legal. Logo em 1885, houve resgates directamente feitos por particulares e no ano seguinte embarques suspeitos chamariam a atenção das autoridades inglesas.⁵⁷ Tornava-se evidente que a capacidade militar do reino não chegaria para alimentar a procura⁵⁸ e que este estado de coisas, devido à sua exposição na corrida às anexações imperialistas, não poderia durar muito. A guerra entre o Daomé e a França, entre 1892-94, seguida da anexação do reino, encerrou o capítulo dos resgates, pelo menos para S. Tomé.

Também no interior de Angola e nas regiões limítrofes do Estado Livre do Congo os estados de guerra generalizados, nos quais um poder militar transformava os seus vizinhos em escravos para exportação, tendiam a desapparecer à medida que as autoridades coloniais se instalavam⁵⁹. Em Angola as campanhas de ocupação terminaram apenas na década de 1920, mas não é provável que imediatamente antes a actividade das sociedades predatórias fosse suficiente para alimentar a procura de S. Tomé. Em algumas regiões as guerras locais em larga escala nunca tinham existido ou tinham termi-

⁵⁶ Regulamento de 1878, cap. IV, art. 56.º. Para o primeiro embarque de resgatados, o Ministério impôs que “deverá a canhoneira ali estacionada levar a Ajudá o curador-geral, para proceder, com as devidas formalidades, e sempre com a intervenção de interpretes esses contractos.” Seria um magistrado, o juiz Bernardo Meireles Leite, a negociar as bases dos contratos. Boletim Oficial de S. Tomé e Príncipe, 1885, n.º 24; AHU. P. 470, Direcção-Geral do Ultramar, officio de 25-6-1885.

⁵⁷ A nota inglesa informava o Ministério português sobre “um vapor levando bandeiras com as côres portuguesas e inglezas vinda da Costa occidental d’Africa ter desembarcado em S. João Baptista d’Ajudá diferentes munições e mercadorias, tomando a bordo cincoenta pipas de agoa e um numero consideravel de negros.” AHU, P. 536, Ministério dos Negócios Estrangeiros, officio de 28-12-1886.

⁵⁸ “Dentro em pouco mesmo o rei de Dahomé não terá onde ir fazer guerras e prisioneiros para a generosidade dos europeus resgatar.” AHU, P. 541, comandante da canhoneira Douro, officio de 12-1-1892.

⁵⁹ “A aquisição dos pretos nem sempre se faz por contracto amigavel, faz tambem por ataques ás libatas conseguindo-se por este modo prisioneiros que passam a constituir outros tantos volumes. Em varios pontos do Estado Independente, nomeadamente no Caloco, na Capa na Garanganja e na Luba ha chefes pretos que se encarregam de obter escravos o que conseguem com frequentes razias e ataques aos povos visinhos, já agora menos repetidas em vista da assistencia de tropas belgas n’aquellas regiões.” AHU, SEMU – DGU – m. 1106, Massano de Amorim, Relatorio..., fls. 24-5. Em 1905, a própria *Aborigenes Protection Society* admitia que o tráfico de escravos tinha sido suprimido na maior parte do Estado Livre do Congo. NA- PRO, FO 367/18, Confidential Print 8598, p. 9.

nado bastante antes da chegada da administração portuguesa⁶⁰. Em outras sociedades (como a dos Chokwe ou a dos Cuanhamas) não se capturava habitualmente para revenda. Por exemplo, durante os quase trinta anos de desagregação da confederação lunda, os Chokwe organizaram regularmente rusgas de escravos desde a Mussumba até ao sul de Malange mas sabe-se que integravam uma percentagem considerável da população capturada (especialmente como carregadores).⁶¹ Além disso, se a ocupação portuguesa dos grandes eixos da Lunda não se deu antes de 1912, o avanço belga chegou à fronteira leste de Angola em 1903, eliminando-lhes assim a principal área de capturas⁶². A perda desses territórios de caça deverá ter acentuado a sua tendência para integrar as populações capturadas. No sul de Angola, até pelo menos 1907, as surtidas cuanhamas raziavam pessoas e gado desde o Cunene até Caconda e cobravam resgates. No entanto, o nível elevado dos preços pedidos por captura e o fraco interesse comercial da região (sem borracha) parece indicar que se trataria mais de reféns, a repatriar por familiares, do que de escravos para exportação.⁶³

A última área afectada por razias em grande escala alimentando a procura de S. Tomé parece ter sido a compreendida entre o Lualaba e o lago Dilolo. Desertores de segunda linha do Estado Livre, auxiliados pelos restos do exército do Msiri, teriam estabelecido no rio Lukoshe uma base para os seus ataques⁶⁴. Pelo menos até 1906 constituiriam um foco de instabilidade na região, continuando activos na altura da passagem de Burtt por Nana-Candundo.⁶⁵

⁶⁰ Segundo o padre Barroso, era, por exemplo, o caso de grande parte do distrito do Congo, especialmente da região de S. Salvador. BRASIO 1961: 42

⁶¹ Sobre a integração dos lundas capturados pelos Quiocos, HENRIQUES 1997: 615-17.

⁶² PELISSIER 1986: I, 369-80.

⁶³ "(...) para E. do concelho só se encontram povos com quindas á cabeça fugindo, portas e artigos de cubatas aniquiladas, e uma porção de gentio a caminho do Quanhama para ser resgatada a troco de bois, pois que o Quanhama na sua terra trata esplendidamente quem vae fazer estes resgates, tambem tem razão porque não é pouco o que cada pessoa ali representa e portanto tem que lhe dar bom tratamento aos que vão fazer o resgate, pois cada pessoa é trocada ali por seis bois". AHNA, maço 5584, Concelho de Caconda, officio de 15-9-1905.

⁶⁴ AHD-MNE, 3.º P.A. 3., Mç 772-778, Aborigines Protection Society, 8-12-1904.

⁶⁵ Burtt descreveu-os do seguinte modo: "A região em volta de Nana-Candundo, ficando perto do Estado Livre do Congo e do territorio inglez, offerece especiaes facilidades para o traffico de indigenas, porque um transgressor facilmente pode atravessar a fronteira. Ha pelo menos seis estabelecimentos portuguezes situados perto da fronteira do Congo. O plano usual consiste em empregar negros inteligentes como agentes para obter

Aos escravos obtidos por guerras movidas pelos potentados africanos é preciso juntar os prisioneiros de guerra obtidos pelas próprias guerras coloniais. Os roceiros tentaram várias vezes transformá-lo numa fonte de fornecimento regular, pressionando o Ministério para que das expedições punitivas resultassem serviçais para as ilhas⁶⁶. Sabe-se que alguma coisa parece terem conseguido mas também este não seria um factor capaz de equilibrar a procura.⁶⁷

Em resumo, vinte anos de resgates tinham confirmado simultaneamente as notas diplomáticas inglesas e as respectivas respostas portuguesas:

- 1) a experiência confirmava que a procura de escravos provocava guerras no interior⁶⁸;

indigenas. Em lugar de elles mesmos os irem procurar, estes agentes compram-nos aos soldados rebeldes acima mencionados. Estes soldados – os Vallecci ou os Revoltados – desertaram do serviço do Estado Livre do Congo ha mais de dez annos (...) Aos Vallecci juntaram-se varios foragidos e descontentes, podendo o seu numero calcular-se em 500. As auctoridades do Congo teem tentado exterminal-os, mas sem resultado, e assim elles continuam a assaltar e devastar as aldeias, fornecendo escravos aos negociantes portuguezes”. BURTT: 1907: 14-15. Em 1900, o relatório do coronel Harding já tinha informado sobre estas acções militares no norte do Barotse. NA – PRO, 8057, *The Aborigenes Friend*, Agosto de 1905: 269.

⁶⁶ Eis a argumentação do Centro Colonial ao Ministério do Ultramar: “A causa principal d’estas frequentes sublevações está na forma por que se castigam os revoltosos, pois que, na generalidade dos casos, as forças expedicionarias limitam a sua acção a destruir as cubatas de andala ou madeira, que o gentio facilmente constroee n’outro local, sem grande incommodo. Se, em vez de se proceder assim, se fizessem prisioneiros de guerra, é absolutamente certo que se lhes imporia um castigo real e temeroso, que, pelo receio que inspirava, muito contribuiria para que fossem menos frequentes essas revoltas. Dirigidas, sob este ponto de vista, as futuras guerras, seria de todo o ponto conveniente deportar os prisioneiros, que, permanecendo na provincia de que fossem originarios, seriam sempre um elemento subversivo. A ilha de S. Thomé está naturalmente indicada para n’ella se crear um deposito penal, destinado a esses prisioneiros, bem como aos vadios que os governadores das outras provincias julgassem necessario fazer sair d’ellas”. AHU, P. 530 – Centro Colonial, 9-5-1901.

⁶⁷ Foram referenciados por Cadbury quando da sua visita em 1908. “De vez em quando encontram-se nas ilhas homens d’um arcabouço muito differente do typo serviçal d’Angola, e logo se descobre que são prisioneiros apanhados nas expedições que os portuguezes teem feito algumas vezes para castigar tribus rebeldes ao norte e sul d’Angola, e ainda ultimamente na sua provincia da Guiné.” CADBURY: 1910, 23. O Centro Colonial trocou uma larga correspondência com o Ministério sobre os prisioneiros das campanhas da Guiné.

⁶⁸ Em privado, as autoridades coloniais portuguesas sabiam-no perfeitamente, tanto para os resgates em Angola: “Franca e lealmente não devemos escurecer que a certeza, que o chefe indigena tem de achar compradores para a sua mercadoria humana – o resgate – ha de animal-o a promover o abastecimento da mesma mercadoria. A procura estimula o emprego de meios, para lhe corresponder com a offerta.” AHU, DGU – 1.ª Repartição – n.º 889, Direcção-Geral do Ultramar – 2.ª Repartição, minuta de 16-1-1883; como para os do Daomé: “mas não seria mais seguro e mais proprio d’uma nação, que deseja marchar na vanguarda da civilização, procurar engajar temporariamente homens livres, do que nos servirmos do principio hypocritamente humanitario de remir captivos, que em regra só o foram para poderem ser vendidos?” AHU, P. 541, comandante da canhoneira “Douro”, officio de 12-1-1892.

- 2) a expansão colonial tornava as guerras africanas, fosse de que tipo fossem, menos frequentes e nem todas alimentavam a procura de trabalhadores para as plantações⁶⁹.

2.2. A produção de escravos pelas mercadorias

Se as guerras induzidas pelo tráfico se tornavam menos frequentes, o que alimentou a procura de escravos por parte das firmas de S. Tomé? Algo nas sociedades africanas da África Central as deveria predispor para a exportação dessa mercadoria particular.

Uma tipologia exposta num estudo recente inclui-as na área do mundo onde a escravatura por dívidas esteve ou está ainda presente. A expressão "escravatura por dívidas" encobre uma variedade grande de situações⁷⁰, no tempo e no espaço. No entanto, todos os débitos materiais, seja qual for a forma que assumem, têm pelo menos um denominador comum: a presença regular da circulação de mercadorias e, conseqüentemente, do valor de troca.

É sabido que na África tropical a subordinação ao valor de troca se generalizou em função do tráfico atlântico de escravos mas de modo desigual. Estimativas recentes mostram ter sido a região do Congo/Angola que mais contribuiu para esse circuito, exportando cerca de 4,9 milhões de efectivos.⁷¹ O maior impacto sofrido por estes territórios não se deve apenas ao volume absoluto das saídas. Tratava-se de regiões com menor densidade demográfica que qualquer das outras significativamente afectadas (a segunda região com mais exportações, a do Golfo da Guiné, teria contribuído com pouco mais de 3,5 milhões). Além disso, na área do Congo/Angola o tráfico foi concentrado no tempo: 3,9 milhões nas dezasseis décadas entre 1701 e 1861.⁷²

Sendo a maioria dos escravos o resultado de transacções, uma exposição tão intensa ao comércio implicou a circulação de mercadorias numa grande

⁶⁹ As poucas estatísticas conhecidas sobre a origem social dos escravos africanos exportados confirmam a baixa ou nula contribuição das guerras "externas", mesmo antes da presença colonial. Para o caso do baixo Zaire, VOS 2006: 325-26.

⁷⁰ TESTART 2001: 137-75.

⁷¹ As estimativas actuais apontam para que este volume represente cerca de 44% do total enviado para as Américas. KLEIN 2003: 208-9.

⁷² Cálculo a partir de KLEIN 2003: 208-9.

extensão geográfica: o *hinterland* dos portos exportadores seria tanto mais vasto quanto a base demográfica das populações do litoral fosse frágil. Na década de 1850, quando a exportação marítima de escravos para as Américas – ilegal há quase duas décadas – ficou praticamente encerrada, já se tinha estabelecido uma rede de itinerários comerciais entre a costa e as regiões da Lunda, dos Grandes Lagos e da bacia do Zambeze.⁷³ A partir de então, uma sequência de três ciclos comerciais, de maior ou menor incidência mono-exportadora segundo períodos e regiões – marfim, cera e borracha –, deu continuidade aos rendimentos de exportação. Para o período 1887-1899 o valor saído pelas quatro principais alfândegas angolanas cresceu à taxa anual de 11%, atingindo um total de 7950 contos neste último ano.⁷⁴

A penetração do valor de troca não se fez apenas extensivamente: levou o acto da troca para o interior das sociedades tradicionais, acelerando o processo de autonomização do produtor individual.⁷⁵ Marx já tinha notado como a multiplicação das permutas induzia uma mudança *qualitativa* nas comunidades ditas primitivas: quando em aumento, as trocas deixavam de ser centralizadas pelas autoridades da comunidade e passavam a actos particulares.⁷⁶ Além disso, esta multiplicação não afectava apenas o consumo: ao multiplicar as necessidades, transformou as mercadorias novas em premissas das novas formas de reprodução social.⁷⁷ Importações em larga escala de armas de fogo ou de tecidos tingidos, por exemplo, levaram à reorganização da divisão social do trabalho e consolidaram uma estratificação social de tipo classista⁷⁸.

⁷³ Para as rotas e sua cronologia, HENRIQUES 1997; DIAS, 1988; HEINTZE 2004.

⁷⁴ GOVERNO-GERAL DA PROVINCIA DE ANGOLA – Anuário Estatístico, 1899: XIII; 1900: 247; 1901: I, 5.

⁷⁵ Para uma descrição de sociedades africanas ainda no início da integração no mercado mundial e nas quais as mercadorias de exportação (os escravos) eram ainda objecto de um monopólio do poder central, ARNOLD 1976; 201-23; 225-35.

⁷⁶ “O valor de troca começa com o produto natural isolado... individualizado pela simples apropriação. É aqui que aparece o trabalho individual pela primeira vez. De forma geral, a troca não começa no seio das comunidades primitivas, mas na sua fronteira: no ponto onde elas terminam.” MARX 1980: II, 230.

⁷⁷ “Considerada materialmente, a riqueza consiste apenas na multiplicação das necessidades”. MARX 1980: 19.

⁷⁸ Constatado o efeito dissolvente do comércio sobre a sociedade tradicional, é irrelevante aqui discutir o sentido da evolução (produtores individuais autonomizando-se da comunidade ou estratificação de uma classe senhorial, do tipo *oikos*). Para a tipologia da dissolução do *household*, WEBER 1978: 1, 375-383.

A evolução reflectiu-se necessariamente nas relações de parentesco, a instituição social reguladora das sociedades da África Central⁷⁹. É sabido que aqui o parentesco se caracteriza ainda por sucessivas gradações da autoridade sobre pessoas, não existindo mesmo qualquer outra forma de integração social que não a dependência.⁸⁰ Quando a produção e troca de mercadorias se generalizaram, as autoridades tradicionais, e em seguida as familiares, passaram a combinar um novo poder sobre riquezas com o antigo poder sobre pessoas – os dependentes, tal como o parentesco os definia. Os compromissos assumidos nos circuitos comerciais – baseados no crédito a longo prazo – levaram ao surgimento de dívidas individuais; a autoridade contida no parentesco permitiu que os dependentes materializassem a dívida. Daqui resultou serem as sociedades africanas desta região caracterizadas pelo fenómeno do penhor antropomórfico: o familiar sobre o qual recai o saldo comercial e que como tal, o pode remir mediante a sua transferência para o credor (fosse em depósito ou em propriedade plena). Em 1904, para os comerciantes do Dondo, em Angola, esta era o principal factor da escravização:

Querem, porém, saber como os taes resgates são feitos! Facil é descrevel-o. Em regra o tio tem plena posse e direito de dispor dos seus sobrinhos e, quando incurso em qualquer penalidade gentilica, ou porque havendo dissipado quanto lhe pertencia, se vê crivado de dívidas, que é obrigado a pagar, elle lança mão, dos filhos das irmãs e, levando-os aos taes benemeritos, recebe em troca com que pagar as penalidades, as dividas, etc.⁸¹

Uma das raras estatísticas em que é possível conhecer a distribuição dos resgates por faixas etárias confirma a importância da dependência parental: nos anos de 1897 e 1898, a percentagem dos menores de 21 anos nos “contratados” para S. Tomé – isto é, nos escravos exportados – foi respectivamente de 63% e 49%.⁸²

⁷⁹ Para os efeitos do tráfico de escravos nas relações familiares ovimbundos, HEYWOOD: 441-453.

⁸⁰ Na maioria das sociedades africanas desta região, o “poder avuncular” (de “*avunculus*”, tio materno, por analogia com o “*patria potestas*”) constituía a base de um direito sobre pessoas. Para as funções de domínio social estabelecidas pelo parentesco, MIERS, 1977: 7-11 ; TESTART 2001: 145-6; 161.

⁸¹ COMISSÃO 1904: 7.

⁸² GOVERNO-GERAL DA PROVINCIA DE ANGOLA – Anuário Estatístico, 1899, XIII – Emigração – Quadro n.º 2, pp. 256-7; 1900, II – Emigração – Quadro n.º 3, pp. 72-73.

A mesma combinação de poder sobre homens e coisas, entre autoridade e propriedade, também explica uma variante da escravatura por dívidas. Tratava-se da escravatura penal, situação na qual a indemnização à parte lesada – neste caso a colectividade – se salda igualmente com a transferência de um dependente familiar.

O poder de transformar pessoas em mercadorias caracteriza uma fase transitória: surge da combinação de uma relação familiar pré-capitalista, (donde emana a legitimidade da autoridade familiar) com a subordinação ao valor de troca (que faz do parente um meio de aquisição e pagamento). Deste carácter híbrido, que ainda não contabilizava o valor em função do tempo de trabalho, resultava um factor de agravamento na situação do escravo, tanto no caso dos condenados por dívidas como dos “judiciais”: o trabalho dispendido ao serviço do credor não era geralmente contado como amortização da dívida.⁸³ Assim, mesmo nos casos que admitiam o resgate dos condenados pelos familiares, a norma era a irreversibilidade da condição servil.⁸⁴ A exposição continuada das sociedades tradicionais ao valor de troca seria determinante para a identificação entre o estatuto de “excluído” (em resultado da guerra ou da condenação social) e o de escravo, potencialmente comercializável – na terminologia lunda, entre o *mururo* e o *mubica*.⁸⁵

Ao fim de décadas de comércio e de hipotecas humanas, a lógica do parentesco com valor de troca estava generalizada e tinha assumido a aparência de uma tradição.⁸⁶ Não admira portanto que encontrasse permissividade nos próprios meios urbanos. Por exemplo, em Benguela parece ter sido normal a “colocação”: o aluguer do trabalho de menores, desta vez contabilizado, para efeitos de abatimentos de débitos. Eis as alegações dos

⁸³ O valor de troca tinha começado a dissolver os laços comunitários mas não se tinha imposto o suficiente para que o trabalho fosse visto como... valor. Nada poderá parecer mais absurdo aos etnólogos para quem a monetarização do tempo de trabalho é concebida como uma lei natural. TESTART 2001: 141.

⁸⁴ Testart insiste na casuística das situações mas admite que, segundo a maioria dos observadores, se considerava improvável qualquer resgate por parte da família devedora, mesmo quando juridicamente possível. TESTART 2001: 144-45.

⁸⁵ HENRIQUES 1997: 591-3.

⁸⁶ “Os indígenas são litigantes inveterados. Uma queixa relativa a uma galinha, pôde degenerar n’uma questão d’uma cabra. E ainda pôde acontecer que o pleito se não resolva antes da cabra dar cabritos, e n’este caso serve para dar origem a uma nova questão. O caso é então levado ás auctoridades do forte e se a multa imposta for pesada é geralmente paga com indígenas.” BURTT 1907: 10.

réus de um processo – por escravatura – que começou por correr na capital do distrito antes de ser transferido para o Tribunal de Luanda:

Contestaram os reus tal accusação allegando: que os tres primeiros tinham, não vendido mas apenas entregue ao quarto reu o moleque Manoel a fim de com o trabalho d’este, á rasão de 100 reis por dia, ser paga a importancia de 25\$000 reis, que o mesmo quarto reu abonara aos tres outros – que o quarto reu só acceitara o moleque depois d’este lhe declarar que de bôa vontade ficava ao seu serviço para aquelle fim; que é d’uso vulgar em Benguella o negocio de collocação, venda ou aluguer de moleques (para pagamento de dividas ou como simples modo de vida), sendo isso evidente que os Reus não procederam com intenção criminosa.⁸⁷

A transformação dos parentes em activos comerciais produzia-se no interior das sociedades tradicionais mas os itinerários que os escravos percorriam era o do comércio inter-regional e, no caso dos que seguiam para São Tomé ou para o Estado Livre do Congo, internacional. Algures no circuito comercial uma parte deles encontraria os intermediários, europeus ou não, que estabeleciam a ligação com os agentes de emigração. Burtt descreveu o modo como os comerciantes que procuravam serviços acompanhavam as litigações indígenas na expectativa de negociar as indemnizações daí resultantes, isto é, os saldos em pessoas.⁸⁸ Esta saída do circuito interno, que fazia a escravatura retomar a via da exportação marítima, constituiu a diferença mais importante relativamente aos anos 1850-70⁸⁹.

⁸⁷ AHD-MNE 3.º P.A. 3, Mç 772-778 Processo n.º 2476 – Tribunal da Relação de Luanda, 8-10-1904.

⁸⁸ “Um portuguez estabeleceu-se recentemente em Ambrizette com o fim de negociar em serviços. Emprega os indigenas para irem pelo distrito e se apoderarem da vida particular do povo. Quando estes agentes descobrem uma questão entre dois indigenas, trazem-nos deante das auctoridades e depois da sentença o delinquente tem de pagar uma indemnisação. Provavelmente o unico modo que o condemnado tem para pagar é vender um dos seus creados ou alguem que tem em seu poder, como, por exemplo, sobrinho ou sobrinha que, segundo os costumes africanos, são propriedade do tio materno. Era isto exactamente o que o agente pretendia. Elle agora, offerece roupas no valor d’algumas libras ao indigena, com que este paga a indemnisação em que foi condemnado. O infeliz objecto d’esta cilada fica agora nas mãos do branco, que o conserva preso em sua casa. A seu tempo é enviado secretamento para o sul na companhia d’outros infelizes. Finalmente mandam-no para um agente de emigração em Loanda, que, depois de dar ao negocio uma capa de legalidade, embarca o negro para as plantações das ilhas como se elle tivesse sido livremente contractado por cinco annos.” BURT 1907: 10.

⁸⁹ A exportação de serviços para as plantações de S. Tomé começara durante o ciclo do café, mas as quantidades envolvidas não parecem susceptíveis de ter alterado a curto e médio prazo o nível dos preços dos resgates em Angola. O total de serviços nas roças imediatamente depois dos acontecimentos de Outubro de 1875 era de 4381. AHU, P. 25, Governo-Geral de S. Tomé e Príncipe, officio de 26-11-1875.

2.2.1. O comércio no distrito de Benguela

É sintomático da correlação entre redes comerciais e produção de escravos o facto de o distrito de Benguela ter sido, durante a década de 1890, a mais importante fonte de receita aduaneira de Angola e simultaneamente a mais importante reserva de serviçais para S. Tomé.

Entre 1890 e 1900, a percentagem do distrito no valor total da borracha exportada de Angola (menos o distrito do Congo) variou entre 61% e 71%.⁹⁰ A percentagem dos portos de Benguela na exportação de serviçais é aparentemente menor: no triénio 1897-1899, respectivamente 19%, 27% e 23%. A maioria dos serviçais saiu pelo Novo Redondo, que administrativamente integrava o distrito de Luanda (81% e 73% nos anos 1897 e 1898).⁹¹ No entanto, o fluxo que alimentava este porto vinha integralmente do planalto, o que levou Massano de Amorim a considerar que a totalidade dos serviçais exportados para S. Tomé tinha origem no distrito de Benguela.⁹²

Devido à importância que o comércio assumia nas circunstâncias político-militares, a administração colonial reuniu bastante informação sobre a rede comercial do distrito.

Uma conclusão segura é que o volume do comércio e dos estabelecimentos comerciais cresceu aí a uma taxa superior à do resto da colónia⁹³. Antes da guerra de 1902, só o concelho do Bié já contava com seiscentos europeus estabelecidos⁹⁴. Imediatamente após o fim das operações militares foram recenseadas 180 casas comerciais⁹⁵ e três anos depois o número de

⁹⁰ Para os preços da borracha, ver Anexo 3.

⁹¹ GOVERNO-GERAL DE ANGOLA 1899, XIII - Emigração - Quadro n.º 2, pp. 256-7; 1900, II - Emigração - Quadro n.º 3, pp. 72-73.

⁹² Dos 5469 "angolas" que segundo Massano de Amorim foram embarcados em 1901 para aquele destino, 2538 (43%) tinham saído do porto de Benguela. O relatório acrescentou: "Se atendermos a que os pretos que sahem de Novo Redondo são todos fornecidos do interior de Benguella e a que o numero destes não é inferior ao primeiro, concluiremos que a quasi totalidade de serviçaes contractados para aquella ilha e para a do Principe é fornecido por aquella distrito." AHU - SEMU - DGU - m. 1106, Relatório sobre incursão, fl. 29.

⁹³ Mesmo levando em conta a deficiência dos dados compilados nos Anuários Estatísticos, é conclusivo verificar que de 1897 para 1898 os estabelecimentos comerciais registados no distrito de Benguela aumentaram 82%; no mesmo período, o total de Angola aumentou apenas 8%. GOVERNO-GERAL DE ANGOLA 1900: 105; 1901: 117.

⁹⁴ AHU - SEMU - DGU - m. 1106, Relatório sobre incursão, fl. 3.

⁹⁵ AHNA, maço 1888, Governo do districto de Benguela, *Nota dos Quesitos e Respostas Formuladas pelos Concelhos do Distrito de Benguella acerca da Venda de Polvora e Armas para o Gentio*, 9-12-1903. Segundo Malheiro, haveria antes da guerra cinquenta casas comerciais. PELISSIER 1986: 84.

colonos europeus era calculado em mais de oitocentos, sendo o volume dos capitais comerciais que movimentavam superior a seis mil contos.⁹⁶

Dois relatórios de origem militar, elaborados na sequência da guerra do Bailundo, permitem uma boa aproximação ao que representava a presença comercial no distrito de Benguela:

Quadro 5 – Comércio no distrito de Benguela

Região	Total de comerciantes (ano de 1902)	Casas comerciais com tráfico de armas (ano de 1903)
Catumbela-Cutato	800	37
Bié	600	180
Hanha-Caconda	200	8
Cuanza e Moxico	40	10

Fontes: para o total de comerciantes, AHU, SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fl. 3;
para as casas comerciais, AHNA, maço 1888,
Governo do districto de Benguela, *Nota dos quesitos*, 9/12/1903.

A partir dos números relativos aos comerciantes que “segundo todas as probabilidades fica aquém do verdadeiro na opinião de muitos”, Massano de Amorim calculava que houvesse oitocentas feitorias no distrito⁹⁷. Destas, cerca de metade (373) comerciava em armas e pólvora, as mercadorias mais procuradas nos resgates de serviços⁹⁸.

Cerca de 1600 comerciantes armados, espalhados pelo Planalto Central e praticamente sem controlo por parte das autoridades centrais, provocaram uma importante alteração político-militar. Durante as duas décadas seguintes à ocupação formal de 1890, a região transformou-se num aglomerado de autoridades paralelas. Por um lado, a coesão das antigas entidades políticas

⁹⁶ AHNA, maço 5584, Governo do distrito de Benguela, ofício de 11-1-1906.

⁹⁷ Massano de Amorim estabelecia, a partir de uma amostragem entre o Cuanza e o Bié, “que o numero de feitorias regula por metade do numero de commerciantes empregados” AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fl. 3.

⁹⁸ PIMENTEL 1903: 142.

(sobados e reinos do Bié, Bailundo, Huambo) ia sendo dissolvida pela prática comercial; por outro, o poder era cada vez mais dividido entre casas comerciais, que dispunham de pequenos exércitos privados, e as autoridades militares, que por sua vez dispunham de redes comerciais. A julgar pela descrição que Massano de Amorim apresentou do corpo comercial, tornava-se cada vez mais difícil distinguir entre estes dois grupos. No seu relatório, distinguiu nove categorias de “aviados”, sendo três de origem militar e seis civis:

- 1) “Praças deportadas que por castigos foram incorporadas nas fileiras do exercito ultramarino e que conseguiram a sua baixa”;
- 2) “Soldados pretos que terminaram o seu tempo de serviço”;
- 3) “Sargentos que passaram á reserva e que em geral, continuam como paisanos o negocio que iniciaram nos postos e fortalezas”;
- 4) “Ex-empregados da administração publica, principalmente das alfandegas, expulsos uns por ter prevaricado, despedidos outros por assim o desejarem, fugidos alguns á acção da justiça por crimes commettidos”;
- 5) “Negociantes fallidos que veem tentar fortuna para rehabilitar os seus creditos compromettidos”;
- 6) “Mulatos, filhos de brancos que aqui morreram ou passaram e que sem educação moral, evidenciam os vicios hereditarios das duas raças d’onde provêm”;
- 7) “Pretos de calças a que os indigenas chamam muzungos e brancos protegidos, em geral por um patrão que os auxilia no negocio”;
- 8) “Mancebos vindos da metropole fugidos ao recenseamento militar uns, outros mandados pelos paes em castigo de correcção e todos com o fim unico de arranjar fortuna, de enriquecer a todo o transe”;
- 9) “Degredados ou vadios evadidos dos depositos ou livres por terem terminado o tempo de degredo”.

A estes tipos Amorim acrescentou um outro, “mais illustrado mas aonde não é manifesta a superioridade moral”: as autoridades de primeira linha em exercício que se dedicam ao comércio, directa ou indirectamente. Distribuía-se por todos os níveis administrativos: “Não é difficil encontrar-os entre os capitães môres, chefes de conselho, commandantes de postos, subalternos de destacamentos e ainda officiaes licenseados ou reformados”.⁹⁹

⁹⁹ AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fls. 4-5.

A imbricação da autoridade e riqueza mercantil, que no caso das cheaturas tradicionais se tinha transformado numa fonte de escravos, era agora exponenciada pela presença directa dos comerciantes-militares.¹⁰⁰ Mecanismos tradicionais como o do presente ou o mucano foram orientados directamente para a obtenção de escravos.¹⁰¹ É indiscutível que a extensão da escravização esteve na origem directa da revolta do Bailundo de 1902.¹⁰² A dimensão do processo aparece patente no relatório de Massano de Amorim, que registava *apenas* neste concelho – e *apenas* na área directamente controlada pelo comando militar – 27 queixas formalizadas “em virtude de roubo, estorsão ao gentio, ataque de libatas á mão armada, assassinatos, carceres privados, falsificações”.¹⁰³ Apenas um exemplo, retirado do articulado de um dos processos abertos, o de José Alberto de Oliveira Candeias:

¹⁰⁰ Em 1901, o Governo do distrito de Benguela tinha já informação mais do que suficiente sobre a situação: “tendo a acrescentar que ha, no interior do districto, brancos soi disant negociantes, que commettem actos verdadeiramente inquisitoriaes, taes como: abandonar pretos amarrados n’uma lagôa para serem devorados por crocodillos em que é abundante; queimar com uma tenaz os órgãos sexuais de pretos com o fim de lhe arrancarem a confissão de roubos, muitas vezes protestados. Estes exemplos foram citados pelo tenente Tamegão official condecorado com a Torre-Espada chegado do Bailundo no dia 2 do corrente. É por estas prepotencias que chegam a arrogar-se a importancia de capitães môres e n’esta qualidade resolvem indâcas, lançam tributos e forjam mucanos, fundados em preostos futeis e em factos acontecidos ha muitos annos.” AHNA, Maço 5580, Governo do Distrito de Benguela, officio de 10-5-1901.

¹⁰¹ A compra de *mucanos* tornou-se no planalto um ramo de investimento: “Mas não faziam só isto, compravam tambem demandas, isto é, nas questões entre gentio a que chamam mocano, compravam por qualquer insignificancia o direito de qualquer das partes litigantes afim de exigirem da outra tudo quanto lhes parecia.” PIMENTEL 1903: 73-4.

¹⁰² Burtt atribuiu à escravização a guerra do Bailundo de 1902: “Finalmente, levados ao desespero, os indigenas revoltaram-se. (...) A causa da guerra foi o recrutamento obrigatorio de serviças”. BURTT 1907: 15. No entanto, a escravização em si – amplamente praticada por todos, comerciantes e autoridades tradicionais – dificilmente constituiria uma motivação de revolta para os ovimbundos sem o desequilíbrio provocado pela entrada massiva de concorrentes europeus. Para os factores da revolta, PELISSIER 1986: II, 80-82.

¹⁰³ Massano de Amorim não tinha dúvidas sobre o pouco significado desta estatística de queixas escritas: “No Hambo, parte do Sambo, em Quipeio, no Quiaco, em Gallanga onde a nossa auctoridade se não exerce, onde não temos, forçado é dizel-o, occupação de especie alguma, os roubos ou desatinos se multiplicam, chegando-nos o conhecimento d’elles pela voz publica e vendo-se o capitão mor obrigado a cruzar os braços na impossibilidade de proceder. E assim é tambem que no Bihé se referem casos revoltantes de escravatura e escravidão domestica mais descaradas que no Baillundo e que quanto aos crimes de roubo, aliciamento, estorsão e carcere privado, não ficaria inferior á estatistica de criminalidade se as auctoridades que anteriormente aqui estiveram, tivessem instaurado os processos por todas as queixas que lhe foram feitas.” AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fl. 6.

1. O soba Moendanga teve de pagar poucos dias antes da queixa 2 serviçais, 5 bois e duas cargas de borracha, porque umas pretas suas tinham perdido uma agulha (!) que o Candeias lhe emprestara. A esta accusação respondeu o Candeias ao capitão mor, que não fora tanto (o) que obrigara a pagar, mas sómente um boi, e 5 kilos de borracha e que mais tarde, pelo mesmo facto, recebeu ainda 5 bois 2 serviçais e 2 cargas de borracha. 2. Por terem faltado fazendas na importância de 2\$400 reis, n'uma carga d'um carregador o qual pertencia ao seculo Chilembo, foi o mesmo seculo obrigado a pagar ao Candeias 3 serviçais e 3 cargas de borracha. O Candeias contesta que apenas recebeu 1 serviçal e 60 kilos de borracha.¹⁰⁴

A limpeza a que Massano de Amorim procedeu no planalto, instaurando processos, e os julgamentos do conselho de guerra de Benguela¹⁰⁵ não inverteram o sentido desta evolução. Três anos depois, o governador do distrito repetia praticamente as acusações de Massano de Amorim ao tipo híbrido característico da região, o comerciante armado. Para travar o despoamento que ameaçava o Bié, Pais Brandão chegaria mesmo ao ponto de aconselhar as autoridades tradicionais – de uma região sob suspeita e que tinha participado na revolta de 1902 – a reagirem pelas armas!¹⁰⁶

Para a administração central, o controlo era tanto mais difícil quanto os estabelecimentos dos comerciantes se dispersavam em extensão no distrito, e preferencialmente longe dos postos militares. Seguindo as rotas das caravanas da borracha, o fluxo dos potentados comerciais e dos seus séquitos armados espalhou-se até às regiões dos Ganguelas e aos sobados da Huíla¹⁰⁷. Pais

¹⁰⁴ AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fl. 10.

¹⁰⁵ Em 1905, como prova de que a migração para S. Tomé se fazia dentro da lei, a Direcção-Geral do Ultramar elaborou uma relação de onze sentenças emitidas em 1903 pelo Conselho de Guerra Extraordinário de Benguela, na qual se contavam nove condenações (num cúmulo de 53 anos de degredo e 23 de multa) e duas absolvições. Incluíam-se mais 29 acórdãos do Tribunal da Relação de Luanda, pronunciados entre 1898 e 1904. AHD-MNE – 3.º P.A. 3, Maço 772-778, Direcção-Geral do Ultramar, 26-09-1905.

¹⁰⁶ “Pelo caminho procurei animar o gentio a reagir contra todas estas perniciosos elementos incitando-os até a usarem, nos ultimos extremos, das armas porque, digo-o com toda a convicção, isto não pode continuar assim. O que me contaram no trajecto ácerca d’estes elementos excede o que a imaginação mais fértil possa crer! Aqui furta-se, acolá assalta-se assola-se e até se violam mulheres e raparigas, com um extraordinario arrojo e que melhor se pode chamar desbragado... O soldado, esse é o mestre-mór em todos esses actos. Parece que a farda que se lhe distribue inocula-lhe na alma todos os sentimentos necessarios ao que se chama: um fiel patife” AHNA, maço 5584, Governo do distrito de Benguela, ofício de 11-1-1906.

¹⁰⁷ Em 1904, os abusos do séquito de um desses comerciantes na região de Menongue – Manuel dos Santos Consciência – levaria ao seu cerco pelas populações locais e a um pedido de auxílio à Capitania do Moxico. Para horror das autoridades de Benguela, desenrolou-se em seguida uma guerra privada sem qualquer intervenção

Brandão, que já em 1902 se tinha visto obrigado a prestar auxílio de emergência a uma classe que os comandos militares de Luanda e de Benguela acusavam quase em peso, tomaria em seguida a iniciativa de restringir as movimentações dos comerciantes, invocando necessidades de segurança.¹⁰⁸ Aproveitando o apoio explícito das casas comerciais prejudicadas pela concorrência (transmitido sobretudo pela Associação Comercial de Luanda), uma portaria do Governo-Geral aumentou para o décuplo a carga fiscal dos comerciantes estabelecidos fora dos postos militares.¹⁰⁹ E para que não houvesse dúvidas de que a medida se referia exclusivamente aos comerciantes do interior, uma outra portaria do mesmo ano delimitou geograficamente a área de incidência do agravamento fiscal.¹¹⁰

A alta da borracha, a penetração das casas comerciais compradoras e a cada vez maior exposição a mercadorias importadas mercantilizaram definitivamente as sociedades africanas do planalto. A borracha passou a funcionar como padrão de um sistema monetário¹¹¹ e, juntamente com os tecidos importados, como meio de pagamento e reserva de valor¹¹². Na medida em

oficial, tendo o cerco sido desfeito pelo "socio Francisco Pinto da Rocha, de Mossamedes, o qual foi organizar no planalto de Mossamedes uma guerrilha composta de buchmanes (...) e serviçães, sob as ordens dos europeus Manoel Antonio da Purificação e José Cardoso e todos capitaneados pelo subdito inglez Ruppe para ir franquear a passagem do Consciencia no Cuito". AHNA, maço 5578, Governo do distrito de Benguela, 27-04-1904.

¹⁰⁸ "O maior mal, e disso é culpada a administração, é ter-se consentido ao europeu o seu estabelecimento onde bem lhe apeteceu. O concelho conta uma população européa superior a 800 colonos, pois, salvo na séde, onde estão estabelecidos três, não se contam a distancia inferior a 15 kilometros uns dos outros! Se os tivéssemos obrigado a formarem povoações, não se dariam os inconvenientes que se estão dando e a administração seria mais fácil. (...) Pretendo agora providenciar em todo o distrito, para o que, em circular, pedi ás auctoridades administrativas nota dos locais onde possam e devem ser estabelecidas povoações... afim de prohibir em seguida o estabelecimento de brancos fóra d'esses locais, estabelecendo a pena de desobediencia para os transgressores, visto não ter competencia para mais, isto provisoriamente, pois tenciono fazer uma proposta para que a prohibição venha de mais alto com penalidade mais grave" AHNA, maço 5584, Governo do distrito de Benguela, officio de 11-1-1906.

¹⁰⁹ Governo-Geral de Angola, Portaria n.º 58, de 26-1-1907.

¹¹⁰ A portaria n.º 58 teria aplicação apenas na área "delimitada a leste pela fronteira da provincia e a oeste pelo meridiano de Maquella do Zombo, no districto do Congo, pelo rio Cuano, no districto da Lunda, pelos rios Quanza, até á sua origem, Cuteli, d'ahi para o sul, no districto de Benguella, e pelo rio Cunene, no districto de Mossamedes." Governo-Geral de Angola, Portaria n.º 509, de 3-10-1907.

¹¹¹ "Nas pequenas compras serve-se o bihero sempre da borracha, que é a sua verdadeira moeda. Para isso adopta como unidade o mutar, (cinco bolas ligadas). Dois mutares ligados entre si, fórmam o équim que tem dez bolas; dez équins a chitota, com cem bolas; e dez chitotas a chirilla, com mil, sendo estes, como se vê, os multiplos do mutar." MALHEIRO 1903, 151-55.

¹¹² "O consumo dos tecidos d'algodão parecendo pela ordem em que os coloquei na permuta, de pouco importancia em relação ao alcool e á polvora, não o é de facto; porque estes consome-os o gentio immediata-

que cada vez mais os produtos do trabalho se tornavam depósitos de valor, isto é, meios de aquisição de outros, o modo de produção tradicional passava a ter necessidades que definiam, em função dos preços, uma curva de procura. A procura de escravos por parte dos produtores africanos de borracha vinha portanto somar-se à dos comerciantes e a todas as outras que operavam no mercado de Angola.

3. Preços e lucros no resgate

O preço de equilíbrio no qual a procura de trabalhadores por parte dos capitais cacaueiros de S. Tomé e Príncipe encontrou a oferta de escravos de Angola é difícil de determinar, tanto empírica como teoricamente. Para além das esperadas deficiências de informação sobre um mercado de escravos que não podia ser admitido como tal, a principal dificuldade resulta da especificidade deste ramo de comércio.

O escravo de exportação tem um preço, como qualquer outra mercadoria, mas esse preço não pode ser explicado pelos custos de produção. Para que o fosse, seria necessário que as sociedades vendedoras o produzissem nessa qualidade desde o nascimento mas não houve, pelo menos em qualquer região africana, criação de pessoas com o objectivo de as exportar.¹¹³ Como se sabe, várias contingências produziam o estatuto servil. A transformação de alguém em excluído e comercializável – prisioneiro ou devedor (de particulares ou da sociedade) – era um fenómeno aleatório, que transformava em mercadoria alguém cujo vendedor não tinha sustentado nos anos anteriores. No caso dos nascidos sob o estatuto servil, e cujos custos de criação os senhores poderiam ter contabilizados enquanto tais, sabe-se que o seu estatuto nas sociedades pré-capitalistas tendia a incompatibilizar-se com a comercialização, o que torna improvável que essa imputação de

mente enquanto que os tecidos são para elles a moeda com ue suppre a todas outras necessidades; é com elles que constitue o seu thesouro, a base da sua riqueza, o principal elemento do seu commercio.” PIMENTEL 1903: 148-9.

¹¹³ Meillassoux mostra o absurdo da hipótese da troca de equivalentes se aplicada ao comércio de escravos: para uma comunidade doméstica, a venda de um dependente apenas tinha como contrapartida a troca de um outro dependente. MEILLASSOUX 1995: 226.

custos acumulados (do nascimento até à fase activa) alguma vez se fizesse.¹¹⁴ Mesmo num mercado capitalista, no qual a criação de escravos se pudesse fazer comercialmente, as evidências estatísticas conhecidas mostram uma absoluta falta de correlação entre custos e preços¹¹⁵.

Excluída a explicação pelos custos de produção, a hipótese mais plausível para os níveis dos preços dos escravos num mercado capitalista é a de que estes se formem a partir das expectativas de lucro. Se a expectativa fosse a de uma renda, isto é, de lucros acima da média, os capitais que necessitassem de comprar trabalhadores poderiam descontar, através dos preços dessa compra, uma fracção da mais-valia extraordinária que obteriam com o trabalho escravo. O preço dos escravos encontrava aqui o seu limite superior: corresponderia ao que os capitais marginais podiam pagar para obter um rendimento igual ou superior à taxa média de juro.¹¹⁶ No caso dos capitais de S. Tomé, por exemplo, a correlação evidenciada no ponto 1 entre rendas (induzidas pelas cotações do cacau) e a importação de serviços demonstra que os preços destes em Angola, por muito que tivessem subido, eram ainda suficientemente baixos para permitirem o recrutamento e, assim, a captação dos superlucros derivados do seu trabalho. Para os mesmos capitais, o limite inferior do preço de compra dos serviços era estabelecido pelas condições em que operavam os capitais comerciais que, em Angola, os adquiriam para exportação: seria o correspondente aos custos operacionais dos capitais marginais desse ramo, acrescidos igualmente da taxa de juro.¹¹⁷ No mercado

¹¹⁴ Nas sociedades africanas tradicionais, o estatuto evoluía na geração seguinte em formas e graus diversificados mas sempre no sentido de alguma forma de assimilação, do que resultavam menores ou mesmo nulas possibilidades de venda para exportação. Assim, os custos de criação dos efectivos nascidos como escravos dificilmente se podiam contabilizar – e recuperar – como custos de produção através do preço de mercado. TESTART 2001: 31.

¹¹⁵ O que se depreende da evolução conjunta das curvas de preços de escravos em mercados com custos de produção independentes (Brasil, Cuba, Estado Unidos) BERGAD 1999: 168-68.

¹¹⁶ O que se pode formalizar pela inequação da amortização anual do capital em escravos: $P_{st} \leq (O / 1 + j) - K$, sendo P_{st} o preço da amortização anual dos escravos em S. Tomé, O o valor produzido pelos capitais marginais de S. Tomé, j a taxa de juro e K o restante capital produtivo utilizado nesse ramo de produção. Assume-se que taxa de juro funciona como limite mínimo para uma aplicação alternativa de capital. SANTOS 2004: 170-1.

¹¹⁷ O que se pode formalizar pela inequação: $P_{ang} \leq (P_{st}.N / 1 + j) - K$, sendo P_{ang} o preço dos escravos em Angola e N o múltiplo das amortizações, mantendo-se as restantes notações da inequação anterior. SANTOS 2004: 174-5.

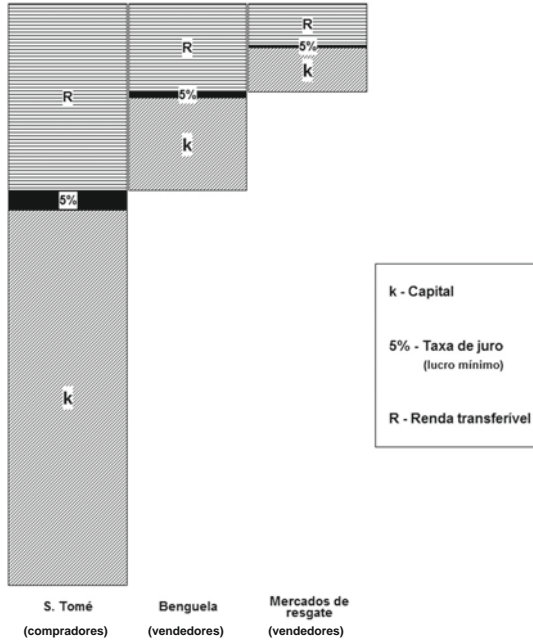
de S. Tomé, os preços flutuariam entre estes limites “naturais”: nunca acima nem abaixo dos níveis que impedissem, respectivamente, os capitais marginais do cacau (compradores de serviçais) e os capitais marginais do comércio (vendedores de serviçais) de obter o lucro mínimo.

Da inequação que delimitava o *quantum* de renda do cacau a transferir do mercado consumidor dos escravos para os agentes comerciais que os vendiam, derivavam as inequações que, à sua semelhança, condicionavam os restantes mercados de fornecimento (noutros portos angolanos e no planalto). Em todos, através da concorrência, compradores e vendedores de escravos fixavam os preços num qualquer ponto, desde que situado acima do lucro mínimo para capitais a montante e a jusante. Neste intervalo, a fracção de renda apropriada por compradores ou vendedores resultava de uma conjugação de factores, objectivos e subjectivos: as expectativas sobre a evolução das cotações de cacau (que faziam variar a procura de “resgates”), o nível dos “depósitos” nos barracões de Novo Redondo ou Benguela, a época do ano (que condicionava o estado das vias terrestres em Angola e conseqüentemente a chegada de caravanas), etc. No interior dos intervalos de indeterminação, os preços de equilíbrio dos serviçais representariam para qualquer dos capitais envolvidos um lucro extra. Tal como na troca entre produtores com custos desiguais que se especializam para trocar, em ponto algum haveria perdas: apenas lucros por ganhar.

No limite, não actuando outras interferências e admitindo um estado concorrencial sem restrições, as rendas do cacau tenderiam a transferir-se de modo equitativo entre compradores e vendedores de escravos, um pouco à semelhança de um líquido em vasos comunicantes. Assim, lucros excessivos num dos mercados de venda produziriam um excesso de compras a montante, fazendo subir preços e rendas no respectivo mercado fornecedor.

A indeterminação dos preços dos resgates no interior da área de renda resultava também do factor tempo, desigual para a procura e a oferta. A utilidade dos escravos (a sua capacidade para produzirem mais-valia) dependia das cotações mundiais das mercadorias exportadas pelas roças de cacau e, como tal, tinha oscilações de grande intensidade. No entanto, para que a

Gráfico 2
Capitais compradores e vendedores de serviços:
intervalos de indeterminação (R) dos preços dos "resgates".



tendência altista ou baixista das cotações do cacau fosse reconhecida como tal, seria necessário terem decorrido alguns anos agrícolas, o que estabilizava, a médio prazo, a curva da procura de serviçais. Em contrapartida, a oferta de serviçais ajustava-se à procura, embora com desfasamento, em ciclos mais curtos. Assim, a curto prazo, o nível da oferta (a variável induzida) seria a variável que mais contribuía para a formação do preço de mercado; a médio/longo prazo, o nível da procura (a variável autónoma) seria a que mais contribuía para a formação do preço de equilíbrio.¹¹⁸

¹¹⁸ O que se sabe sobre a importância dos depósitos ou o número de desembarques de escravos sobre as variações dos preços nos portos confirma a importância da oferta na fixação do preço de mercado, isto é, nas variações de curta duração. KLEIN 1999: 107.

Durante o período 1890–1910 a curva da procura de escravos angolanos teve duas tendências de deslocamento: até 1900 para cima, depois para baixo. A divisão de rendas, transferidas através dos preços dos serviçais, entre roceiros de S. Tomé e comerciantes de escravos em Angola teve também duas fases: até 1900, distribuição mais ou menos proporcional; depois favorecendo alternadamente mais uns do que outros (até 1903, os vendedores, depois os compradores).

Explicar o paradoxo de a diminuição da procura de escravos (de 1900 em diante) ter durante algum tempo aumentado a fracção de rendas apropriada pelos seus vendedores (1900–1903) obriga a abandonar a hipótese de que apenas o mercado de S. Tomé determinava os preços dos resgates: o de Angola era igualmente importante.

3.1. A procura de serviçais para a borracha: ascensão e queda

Atendendo à extensão que a instituição da escravatura tomou nos territórios da África Central depois da extinção do tráfico atlântico, afectando populações na ordem dos 30% a 40%¹¹⁹, poderia acontecer que a oferta angolana de escravos fosse suficiente para alimentar a procura de S. Tomé durante muito tempo sem grandes oscilações de preços. A opinião de que a demografia angolana não era afectada pela emigração chegou a ser expressa nos meios oficiais angolanos, insuspeitos de simpatias pela emigração para S. Tomé¹²⁰.

¹¹⁹ Em 1970, a escravatura por dívidas ainda atingia 40% da população da Zâmbia. Para as regiões da África ocidental durante o século XIX, as percentagens estariam entre os 30% e 50%. TESTART 2001: 31, 138. Outros autores avançam, relativamente a centros comerciais, com percentagens da ordem dos 80%. READER 2002: 430–33.

¹²⁰ Opinião do secretário do governo-geral, apesar de crítico de uma emigração sem regresso: “A sua saída não influe na população conhecida da provincia, pois que a maior parte dos contractados são oriundos de regiões, cuja população não consta da estatística, taes como são: o Libolo, Seles, Bailundo, Ganguelas e Ambuelas, Nano, etc.” GOVERNO-GERAL DE ANGOLA 1898: XI. As estimativas apontavam para uma população angolana de cinco a seis milhões, estando quatro ou cinco deles na área “resgatável”, isto é, fora do controlo colonial. O argumento de que para esta população “estrangeira” a emigração anual de alguns milhares para S. Tomé não seria prejudicial foi várias vezes repetido pelos roceiros, mas deixou de ser consensual depois da intensificação dos resgates após 1900. Segundo um jornal próximo dos *lobbies* angolanos: “Não temos elementos para calcular a população de Angola, além dos que nos fornecem as estatísticas officiaes; mas parece-nos exaggerado o calculo que eleve a população total a mais de 4 milhões, a julgar pela que accusam as regiões em que ha uma estimativa de recenseamento, mais ou menos approximado. Mas ainda que seja este o total da população não nos parece indifferente tirar-lhe todos os annos cêrca de 4:000 individuos”, *O Economista*, 2.ª série, n.º 17, 28/4/1901, p. 494.

Os territórios sob administração colonial em Angola eram, como se sabe, demograficamente pouco densos¹²¹. Contudo, a principal razão por que os preços de serviçais tiveram uma alta pronunciada entre 1880 e o final da década seguinte residia no facto de não ser apenas a procura do cacau a alimentar a procura de escravos. Todo o chamado “comércio lícito” os utilizava como *input* produtivo, tanto na produção como especialmente no transporte. Os Chokwe tinham procurado, como se viu, dependentes para as suas partidas de caça aos elefantes e esta procura ocasionou vários circuitos intermediários, nos quais escravos se trocavam por marfim¹²². Além disso, nas regiões sem vias fluviais e desprovidas de vias para tracção mecânica ou animal, apenas os carregadores, procurados por todos os comerciantes, sustentavam literalmente o comércio¹²³. Um indicador simples permite uma ordem de grandeza do que representava a procura de carregadores no interior de Angola: dividindo a tonelagem exportada na década de 1860 pelo peso médio das cargas transportadas individualmente, obteve-se o número de 250 mil carregadores. A extensão e a dificuldade dos circuitos mobilizavam um número desproporcionado de efectivos relativamente à carga transportada¹²⁴, pelo que os *booms* comerciais do marfim e especialmente da borracha foram determinantes para o aumento da procura de carregadores, tanto sob contrato como por via de aquisições.

O ciclo da borracha foi o último a ser dominado pelas sociedades tradicionais. A exportação desenvolveu-se no início da década de 1870 e durante a década seguinte os preços registaram um crescimento muito rápido devido à concorrência de vários circuitos de exportação, através dos portos angolanos ou do Estado Livre do Congo¹²⁵. Passada a recessão de

¹²¹ Em 1898, a área sob controlo da administração portuguesa registava 672 083 habitantes. GOVERNO-GERAL DE ANGOLA 1898: XI e 3.

¹²² HENRIQUES 1997: 429-30. Sobre o comércio de escravos inter-regional no Cassange e na Lunda, HENRIQUES 1997: 590-91; HEINTZE, 2004: 301-3; 305-8; 316-18, 332.

¹²³ Sobre as resistências em Angola à aplicação do decreto de 3/11/1856, que abolia o serviço forçado de carregadores, ALEXANDRE 1998: 77-81.

¹²⁴ Um simples transporte de munições, como o necessário à coluna expedicionária francesa do Chade, implicava por exemplo três mil cargas mensais. SURET-CANALE 1964: 42-3.

¹²⁵ Saturnino Machado, um comerciante na região do Lubuco (Lunda), informa que os preços, expressos em armas e gado, teriam aumentado entre três e quatro vezes na sequência das expedições alemãs de 1884-5. MINISTÉRIO DA MARINHA E ULTRAMAR 1897: 66-68.

1890-1, os preços voltaram a duplicar em apenas nove anos, levando a um crescimento da mesma ordem das toneladas exportadas.¹²⁶ Seguramente que deste crescimento resultou um aumento de rendas de exportação, partilhadas de modo variável entre produtores e comerciantes de borracha. Há vários testemunhos sobre a compra de borracha acima do seu preço de mercado, antecipando a continuação da alta e na tentativa de fidelizar as caravanas vendedoras.¹²⁷

O crescimento das rendas da borracha fez aumentar a concorrência entre os compradores de serviçais, capitalistas ou não¹²⁸. O factor decisivo para a formação de uma nova curva da procura é que, nesta conjuntura, tanto os capitais comerciais da borracha como a pequena produção mercantil, ambas com maior necessidade de serviço de cargas, podiam disputar a compra de trabalhadores com as explorações marginais do cacau.¹²⁹ Nesta fase não eram apenas os Chokwe a serem conhecidos por comprarem e nunca venderem escravos¹³⁰. Outras sociedades, anteriormente vendedoras – a ponto de terem tido um papel preponderante na fase do tráfico para as Américas – e

¹²⁶ Preços médios na alfândega de Benguela: \$819 em 1890 e 1\$698 em 1898. A tonelagem exportada pelo distrito passou no mesmo período de 953 828 a 2 250 095 quilogramas. MINISTÉRIO DA MARINHA E ULTRAMAR 1897: 70; 72; GOVERNO-GERAL DE ANGOLA 1900: 371.

¹²⁷ Eram os chamados “tingues”: “A elevação successiva do preço da borracha, durante o anno de 1898, em que este genero chegou a attingir a bella cotação de 2\$400 réis, deu margem a que muitas casas commerciaes do littoral, no intuito de attrahirem as caravanas de gentio, e esperançadas sempre na indefinida subida de preço, dêssem repetidos e puchados tingues (especie de gorgeta), em que muitas vezes a borracha lhes ficava pelo triplo do seu valor.” MALHEIRO 1903: 151.

¹²⁸ J. Vos insiste no facto de o comércio da borracha no Congo se fazer predominantemente sob a forma do pequeno negócio familiar, que reinvestia os lucros na compra de escravos/dependentes. VOS 2006: 322-3. Para efeitos da formação da procura é indiferente saber qual o estatuto social que os escravos comprados passariam a ter nas unidades sociais aquisidoras: o importante é que o pequeno negócio familiar tinha agora meios com que os pagar e, ao fazê-lo, contribuía para deslocar a curva da procura.

¹²⁹ Pimentel mostra como durante a alta da borracha, os carregadores eram *inputs* para a borracha, não para o cacau: “Por outro lado o proprio desenvolvimento commercial determinava a necessidade da conservação do gentio do distrito no emprego dos transportes, e por isso a caça ao negro, que mais tarde se deu, e que foi a causa principal da revolta e da completa paralyção das transacções, não se dava, limitando-se ás operações sobre serviçais dos negros que os nossos iam resgatar (?) ao interior e que eram aproveitados igualmente no transporte.” PIMENTEL 1903: 132.

¹³⁰ No Moxico, por onde transitavam caravanas de escravos, os Chokwe actuavam apenas como compradores: “Aqui n’esta região – quiôcos, estes admitem-na tambem, mas só para obter gente, entre elles, que conservam, dando-a se por motivo de questões, a isso são obrigados, mas não vendendo-a que me conste, por artigos de negocio”. AHNA – cx 5580, Colonia Penal e Militar Agrícola do Moxico, officio de 24-11-1900.

que agora dependiam das cargas da borracha, faziam o mesmo¹³¹. A maior necessidade de transportadores esteve também na origem da reconversão das rotas do Catanga¹³², que passaram a ser usadas também para “resgatar” carregadores¹³³.

Deslocada para cima a curva da procura em Angola, mais serviços eram agora procurados a qualquer nível de preço. Para poderem continuar a fornecer-se em Angola, os capitais de S. Tomé tiveram que transferir uma fracção maior das suas rendas para os agentes de emigração de Benguela, que por sua vez também os comprariam mais caros¹³⁴. No máximo da fase altista da borracha, os preços de serviços em Angola poderão mesmo ter-se aproximado dos que se costumavam praticar na exportação para S. Tomé, mostrando que as rendas do cacau transferidas através do preço dos escravos se estavam a distribuir de modo proporcional pelos mercados fornecedores¹³⁵.

O registo de contratos em Angola durante o ano de 1899, já no declinar da alta da borracha, permite estimar o efeito do aumento destes preços sobre a procura angolana de serviços, comparativamente à de S. Tomé e Príncipe.

¹³¹ “Em S. Salvador os pretos compram homens, mas não os vendem; e assim em poucos annos foi a população quintuplicada. Este movimento continua, e não sobrevivendo alguma causa imprevista, em poucos annos será S. Salvador um grande centro de população no interior.” BRASIO 1961: 108.

¹³² A região designada em suaíli por Catanga era conhecida em Angola como Garanganza e tinha, desde a década de 1880, relações comerciais – e mesmo políticas – com alguns bienes. Heintze descreve os itinerários da família Coimbra, especialmente o de Francisco José Coimbra Viana, genro do Msiri. HEINTZE, 2004: 211-18.

¹³³ Pimentel interpretou deste modo o destino da leva de escravos vindos do Catanga que encontrou: “Para darmos credito a informações que me deram, uma grande parte são agarrados nas libatas pelos soldados belgas, e que os nossos resgatam para os aproveitarem como carregadores no transporte da borracha, já que d’outro modo os não podem obter” PIMENTEL 1903: 46.

¹³⁴ Sobre a importação de serviços de Novo Redondo em S. Tomé: “Mas, por virtude de circunstancias diversas, os contratos com os pretos vindos de Novo Redondo têm successivamente sido feitos em condições mais onerosas, resultando o maior preço, não só de causas locais, que têm dificultado obter ali serviços, mas ainda de factos de outra ordem que impedem a fácil realisação de contratos com os indigenas d’aquella região.” MINISTÉRIO DA MARINHA E ULTRAMAR 1898: 46.

¹³⁵ Poderá ter atingido 180\$ quando o preço em S. Tomé andaria nos 205\$000. CONFIDENCIAL 1902.

Quadro 6
Contratos de serviços angolanos – ano de 1899

Distrito de origem	Total de serviços contratados	Para serviço em Angola	Para serviço em S. Tomé e Príncipe	% do distrito no total de serviços contratados	% do destino S. Tomé e Príncipe no distrito
Luanda (inclui Novo Redondo)	3626	822	2804	49,2	77,3
Lunda	268	268	-	3,6	-
Benguela	1645	801	844	22,3	51,3
Mossamedes	1824	1824	-	24,8	-
total	7363	3715	3648	100	

Fonte: *Anuario Estadístico de Angola*, 1901, pp. 80-1.

Mesmo com as reservas que se podem ter quanto à representatividade de uma estatística de “contratos” deste tipo e ao facto de se tratar de uma amostra de apenas um ano, a conclusão de que mais de metade dos contratos registados se destinou a Angola é significativa. Apesar de a emigração para S. Tomé estar em crescimento, a procura angolana desviou neste ano cerca de $\frac{1}{4}$ dos contratos em Luanda, metade em Benguela e a totalidade na Lunda e em Mossamedes. Para além da procura directa de serviços, derivada das rendas da borracha e do cacau, em Angola havia ainda uma procura parcialmente induzida por estes dois ramos: a das plantações de cana sacarina (a aguardente era uma das mercadorias mais utilizadas na permuta)¹³⁶ e a da indústria das pescas no Sul (o peixe seco era uma das mercadorias que integravam a alimentação dos serviços em S. Tomé). Havia ainda que contar com outras actividades subsidiárias, que em Angola apenas operavam com escravos e que consumiam anualmente uma percentagem indeterminada deste fluxo de resgates¹³⁷.

¹³⁶ Sobre o papel da aguardente no crédito sobre borracha, MALHEIRO 1903: 155-6. Também se produziam bebidas alcoólicas para o comércio da borracha com base na batata doce. PIMENTEL 1903.

¹³⁷ Sobre a redistribuição dos resgates nas feitorias do planalto: “Dos pretos reunidos como acima disse, faz-se a conveniente distribuição. Uns são entregues para pagamento de banzos, outros para saldo de dividas,

Nos cinco anos entre 1898 e 1902 a cotação média da borracha no mercado de Lisboa baixou praticamente para metade¹³⁸. Em Angola, onde as expectativas da continuação da alta tinham levado algumas firmas a comprá-la acima do preço de exportação, a queda pode ter atingido maiores proporções.¹³⁹ A baixa das cotações, ao inviabilizar a rentabilidade da borracha a partir de regiões cujos custos de transporte regulavam no mínimo por duzentos ou trezentos réis por quilo, fez cair a exportação e grande parte da procura de carregadores¹⁴⁰. Para muitas casas exportadoras, a falta de liquidez terá mesmo obrigado a abandonar escravos já comprados.¹⁴¹ O recrutamento de carregadores para a borracha, que já tinha criado corretores próprios tornou-se um ramo de lucro baixo e arriscado.¹⁴²

Desaparecidas as rendas da borracha e as compras de serviços que elas induziam, a curva da procura dos resgates em Angola deslocou-se subitamente para baixo: a qualquer preço, menos serviços eram agora procu-

destinam-se estes para trabalho domestico para a faina agricola nas plantações de cará, para carregadores que conduzem mercadorias a diferentes pontos do litoral, aquelles são enviados a socios e amigos que os encomendam pretos para cosinheiros, moleques pequenos sós ou em casaes para presentes até para Lisboa, outros com certas aptidões para cosinheiros ou creados. Os restantes são enviados para Catumbella, Benguella e Novo Redondo, e feita n'estes pontos a selecção dos que têm de ficar em serviço nas lojas e feitorias, enviam-se os outros para S. Thomé." AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fl. 28.

¹³⁸ Preços médios por quilo em Lisboa: 2\$202 em 1898 e 1\$205 em 1902. Ver Anexo 3.

¹³⁹ Pimentel aponta como máximos e mínimos, respectivamente 2\$700 e 1\$050. PIMENTEL 1903: 131.

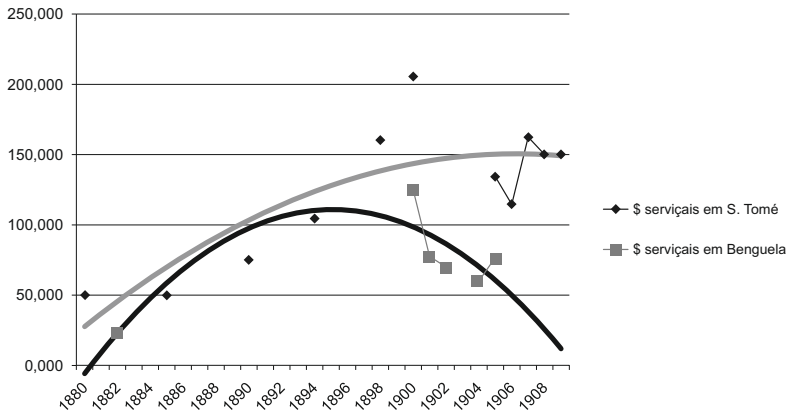
¹⁴⁰ Pimentel concluía, comparando o preço da borracha no Bié (\$750/kg) e os custos de transporte do Moxico a Benguela (\$490/kg), que "ou a borracha era permutada no interior a preço muito baixo ou a operação dava não pequeno prejuízo". PIMENTEL 1903: 36. Duas décadas antes da alta de 1896-1900, Saturnino Machado tinha dito praticamente o mesmo, quando ao preço de \$270/kg em Benguela apenas sobravam \$030 para a "quebra de peso, o transporte, mantimentos e ainda sobra para lucros! Em consciência, vale a pena?". MINISTÉRIO DA MARINHA E ULTRAMAR 1897: 134.

¹⁴¹ Nos portos que anteriormente eram terminais das rotas da borracha, como na Catumbella e Benguela, Pimentel testemunhou que as casas comerciais insolventes não só não compravam como abandonavam os serviços antigos, e até empregados comerciais, "a quem não davam retribuição alguma contentando-se com a mesa, cama e fumo. E estes, eram só os de primeira categoria, os que nos tempos aureos ganhavam ordenados fabulosos, porque os outros e todos os serviços dispensaveis tinham sido abandonados para se lhe poupar o sustento". PIMENTEL 1903: 108.

¹⁴² Por exemplo, na região de Malange: "Para o ajuste d'estes carregadores ha uns corretores brancos e negros, que os justam por um tanto ao soba, para depois os tractarem com os commerciantes pelo melhor que podem, tirando um lucro que, verdade verdade, o mais das vezes não compensa o trabalho que precisam ter para os angariar, e o risco que correm muitas vezes de perderem os adiantamentos que fazem dos fretes a fazer, e que no geral regulam por um terço, o que é importante, pois regula por 360 reis o kilo d'ali ao Luremo" PIMENTEL 1903: 121-2.

rados¹⁴³. Embora a procura das plantações de cacau se mantivesse ou até aumentasse (como se vê pela conjuntura de rendas do cacau descrita no ponto 1), a resultante desta evolução combinada seria uma descida do preço de equilíbrio dos resgates em todos os mercados, de S. Tomé ao interior de Angola. No entanto, a descida seria desigual: menor no mercado de S. Tomé, que levaria mais tempo a absorver a oferta excedentária de serviços entretanto criada, maior no mercado de Angola, imediatamente saturado. Entre 1900 e 1905, os preços dos serviços teriam descido cerca de 35% em S. Tomé¹⁴⁴ e, segundo duas informações independentes, 39% ou 57% em Angola.¹⁴⁵

Gráfico 3
Preços de serviços em S. Tomé e no distrito de Benguela (portos)



Fonte: ver anexo 4

¹⁴³ Sobre o contraste entre a recessão e a passada alta: “se na época decorrida houve relativa abundância de carregadores, devido á falta que teem de fazendas e ao preço pouco elevado da borracha, o mesmo não succedeu por occasião da alta do preço d’aquelle genero, que deu origem ao preto só carregar para si e não lhe sobrar tempo”. ANDRADE 1905: 112.

¹⁴⁴ Para o ano de 1900, Nightingale dá como intervalo dos preços dos serviços em S. Tomé 30£ a 35£; para 1905, Nevinson dá o intervalo de 26-30£, do que resultaria uma queda entre pontos médios de apenas 14% sem desvalorização cambial. NA –PRO – FO 367/18, Confidential Print 8806.

¹⁴⁵ Os pontos máximos em Angola podem ter estado entre 125\$ e 180\$. AHU – DGU – 1.ª Repartição – maço 703, Governo–Geral de Angola, officio de 22-3-1902. CONFIDENCIAL 1902. Tal como Nightingale o fez, assume-se que os pontos máximos destas duas informações correspondem ao ano da crise, 1900. O preço em 1905 corresponde á informação de Nevinson (ver anexo 4).

A imprecisão quanto à descida do preço dos serviços, sobretudo em Angola, deriva de as informações disponíveis serem avulsas e omissas quanto ao mercado de compra a que se reportam. Como as regiões tinham sido desigualmente afectadas pelo *boom* da borracha, o nível de partida e a intensidade da descida tiveram variações importantes. Por exemplo, em 1902 os preços dos “resgates” no distrito do Congo, onde o comércio da borracha fora praticamente insignificante (mas que fora particularmente afectado pela baixa do café desde 1894)¹⁴⁶, eram inferiores aos de Benguela – respectivamente 50\$ (ou menos) contra 70\$000.¹⁴⁷ Esta variação poderá explicar porque em 1903 o distrito do Congo estava a aumentar de importância como porto de exportação de resgates¹⁴⁸.

A descida do preço dos resgates em Angola equivalia a uma deslocação para baixo da *curva da oferta* para S. Tomé: colocar “resgatados” nos portos de exportação custava agora menos aos capitais comerciais que compravam escravos para revenda. No entanto, por algum tempo esses resgates puderam ser vendidos a preços que não tinham baixado na mesma proporção em S. Tomé. Assim, durante esse período, o desnível entre os preços dos dois mercados aumentou a taxa de lucro dos vendedores de serviços que forneciam as companhias de cacau.

Todos os testemunhos concordam no que aconteceu em seguida, do Congo ao Moxico: uma verdadeira caça ao homem para o destino S. Tomé, na qual poucos limites havia sobre o que poderia ser vendido¹⁴⁹. Enquanto as transferências de rendas não permitissem atingir um novo preço de equi-

¹⁴⁶ Em 1900, a tonelagem de borracha exportada pelo Ambriz representava menos de 2% da de Benguela. *Boletim Oficial de Angola*, suplemento ao n.º 45, 1901, p. 3. Entre 1894 e 1903, a queda das cotações do café de Angola reexportado em Lisboa foi da ordem dos 65%. MINISTÉRIO DA FAZENDA.

¹⁴⁷ O preço médio dos resgates no distrito do Congo, para 1902-3, resulta das informações dos processos julgados em 1903 na Relação de Luanda. Na Macula, Ambrizete variaram entre 40\$ e 60\$ (processos n.º 2296, 2292, 2294, 2295 e 2324) e entre 45\$ e 50\$ (n.º 2293). Na circunscrição de S. Salvador do Congo, variaram entre 30\$ e 60\$000 (n.º 2330). *Boletim Oficial de Angola*, 16.º apenso, 1906: 55-59; 85-6; 90-1. Os preços médios do distrito de Benguela, para 1902, variavam entre 60\$ e 80\$. AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fls. 13; 31.

¹⁴⁸ Algumas companhias de S. Tomé, entre as quais a CIP e a roça Pentecostes, já tinham estabelecido agentes no Ambriz. AHU DGU – 1.ª Repartição – n.º 695, procurações (Pentecostes, 18/7/1902; CIP, 12/1/1903).

¹⁴⁹ Entre os “resgates” seguiram por mais do que uma vez soldados de segunda linha. AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fl. 30.

líbrio, fazendo aumentar os preços dos resgates em todos os mercados compradores de Angola, essa tenderia a ser a principal actividade dos capitais comerciais.¹⁵⁰

3.2. Resgates e lucros no distrito de Benguela

Para a generalidade dos capitais comerciais, outra causa para uma tão rápida mudança de ramo – da compra da borracha para a de serviçais – foi o endividamento. Importando a crédito as mercadorias para a permuta, e perdidas as expectativas de uma recuperação das cotações da borracha para saldá-las, “alargaram á mão armada as operações do ebano com destino a S. Thomé, como unico e seguro manancial de recursos para solução de compromissos immediatos”.¹⁵¹

A passagem da borracha para o tráfico de escravos foi descrita várias vezes. Na sequênciã das baixas abruptas do que lhes pagavam – e da caça aos carregadores, como se verá –, as caravanas deixaram de trazer a borracha aos portos do litoral.¹⁵² Para o comércio endividado, o problema de liquidez ficava ainda mais agravado pela relutância dos africanos em vender: entre 1898 e 1900, a tonelagem exportada via Benguela diminuiu 47%.¹⁵³ Na tentativa de fazer receitas e de comprar a borracha mais barata – esta versão das suas motivações seria a mais conveniente e também a mais frequente nas explicações que posteriormente seriam dadas – agentes comerciais das casas do litoral e pequenos comerciantes instalaram-se em força nos concelhos do Bié e do Bailundo, como se viu no ponto 2.¹⁵⁴

¹⁵⁰ Deve notar-se que da “caça” aos escravos depois de 1900 não resultou a curto prazo um aumento da procura no sentido económico. Grande parte desses “resgates”, como se verá no ponto seguinte, não resultava de compras e afectou apenas populações que anteriormente estavam fora dos circuitos comerciais. Como tal, não teriam impacto imediato na tensão da procura de mercado.

¹⁵¹ PIMENTEL 1903: 131.

¹⁵² “E quando a descida do preço começou a accentuar-se d’um modo progressivamente assustador, cortou-se fiundo na paga ao gentio que por seu turno rareou por considerar um roubo do branco a diminuta paga que lhe davam, visto que não comprehende d’altas e baixas de mercado.” PIMENTEL 1903: 14.

¹⁵³ GOVERNO-GERAL DE ANGOLA 1900: 372-3.

¹⁵⁴ Eis a versão de Malheiro, um dos panegiristas do comércio de Benguela: “De repente deu-se uma baixa enorme na cotação da borracha, não podendo então o commercio aguentar-se com os preços fabulosos que vinha estabelecendo ao gentio, a quem começou pagando este genero por muito menos do que elle já estava habituado a receber, não sendo preciso mais nada para que este, desde logo, retrahisse o seu negocio, em que, sem outras considerações que não pôde comprehender, se considerou roubado. Uma grande parte dos

Sendo certo que as casas comerciais se deslocavam para acompanhar as alterações dos fluxos comerciais¹⁵⁵, os relatórios militares e comerciais posteriores a 1902 não deixam dúvidas sobre as actividades prioritárias desta emigração de "aviados": a aquisição de serviçais.¹⁵⁶ Para esse efeito desenvolveram-se pelo menos três grandes fontes de alimentação: o aproveitamento dos mucanos (saldados em escravos), a captura de carregadores e as expedições de compra ao leste de Angola e Congo Belga.

O primeiro é impossível de sobrestimar: nenhum testemunho sobre este período deixou de o considerar como generalizado e até como a principal causa da revolta do Bailundo.¹⁵⁷

A captura de carregadores com o objectivo de os transformar em serviçais para S. Tomé desenvolveu-se tão rapidamente que já em Setembro de 1901 o Ministério do Ultramar, cuja principal dificuldade orçamental residia no deficit de Angola e mais particularmente da alfândega de Benguela,¹⁵⁸ se viu na necessidade de decretar a criação de um salvo-conduto de protecção às caravanas.¹⁵⁹ A escravização de carregadores era uma prática nova, que bene-

pequenos negociantes do littoral, não podendo assim aguentar-se com as suas casas, seguiram para o sertão, especialmente para o Bailundo e Bihé, sustentando-se apenas as casas mais poderosas, com as remessas enviadas pelos seus numerosos aviados do interior."MALHEIRO 1903: 151-2.

¹⁵⁵ No distrito de Luanda, o Dondo estava a ser abandonado por novos entrespostos, mais favorecidos pelas rotas da borracha como o Quissol ou a Lucala. PIMENTEL 1903: 113-4.

¹⁵⁶ Eis a versão que resultava das informações... comerciais: "a necessidade de fazer economias, na vida larga e folgada que todos tinham, collocou sem recursos d'especie alguma, certo numero d'individuos, que não tendo meios de prover ao seu sustento, os fez lançar no ultimo recurso que tinham, o matto, para onde se dirigiram desprovidos de quaesquer meios para transacções commerciaes honestas, mas providos do necessario armamento e munições para extorquir ao pouco gentio, que confiadamente ainda se aventurava a vir fazer a permuta, não só as mercadorias que trazia, como ainda apoderar-se dos proprios carregadores que vendiam, simulando contractos de servições" CONFIDENCIAL 1902.

¹⁵⁷ MALHEIRO 1903: 151-2; MONCADA 1903: 10; PIMENTEL 1903: 32-3; ANDRADE 1905: 114.

¹⁵⁸ Entre 1900 e 1902, os direitos recebidos pela alfândega de Benguela passaram de 75,2 a 20,8 contos – uma quebra de 72%. A partir de BOLETIM OFICIAL ANGOLA, 34.º Apenso, 1905: 8.

¹⁵⁹ Do préambulo do decreto: "A febre de contractar servições, os consideraveis lucros obtidos pelos intermediarios, a gerencia que incita quem carece absolutamente de escrupulos, tem determinado actos irregulares e condemnaveis em si, alem de perniciosos para a economia da provincia. Caravanas de indigenas munidos de artigos de commercio tem sido atacadas e mais de uma vez o negro, n'estas condições, tem sido violentado a contractar-se. Não longe do littoral se tem praticados os actos que veem sendo referidos, e o conhecimento d'elles tem feito fugir caravanas mesmo depois de chegadas ás portas do centro commercial aonde traziam os generos para permuta!". O decreto previa penas de prisão até dois anos e multas até um conto (art. 6.º); para as autoridades militares e políticas, penas de suspensão para os casos de negligência e a exoneração nos casos de cumplicidade. MINISTÉRIO DA MARINHA E ULTRAMAR, Decreto de 2/9/1901.

ficiu inicialmente da surpresa com que colhia as caravanas¹⁶⁰. Um processo judicial da comarca de Benguela, em que os réus foram dois comerciantes (um do Bailundo e outro Bié), ilustra o padrão muitas vezes repetido: em Fevereiro de 1902, sete carregadores adultos e um menor, chegados a uma feitoria do Bié com cargas de borracha e mantimentos,

foram no dia seguinte, a pretexto d'irem receber novas cargas, mandados por elle à feitoria do primeiro réu (ao tempo gerente da sociedade commercial Mello Santos & C.^a), que os amarrou e acorrentou enviando-os á sua casa chefe na Galanga (que decerto os embarcou. - fl. 19) depois de os ter creditado ao segundo réu, a razão de 60\$000 cada um.¹⁶¹

Acontecia mesmo serem os próprios conduzidos a transportarem a carta de expedição, como se depreende de um outro processo, da comarca do Congo.¹⁶²

Para além de terem acentuado a diminuição das caravanas de borracha que se dirigiam para o litoral, em algumas regiões estas “reconversões” de ramo comercial tiveram como efeito o desaparecimento da própria população activa. Em 1902, o Governador Ferreira da Costa constatava-o para o *hinterland* de Luanda e Benguela¹⁶³. Cinco anos depois do início da crise, o mesmo acon-

¹⁶⁰ Nova, relativamente ao ciclo da borracha porque o efeito dissuasor da captura de carregadores já se tinha verificado no *boom* do marfim, e de novo com prejuízo dos rendimentos alfandegários: “Daquellas feiras, segundo Regulamentos particulares da Provincia, não pod(er)iam os feirantes, ou negociantes dos Sertões passar, para evitar-se que a ambição do ganho os levasse a terras de gentios onde os roubavam e assassinavam muitas vezes, e onde quasi sempre escravizavam os pretos livres das nossas Possessões que conduziam ás costas as cargas de fazendas(...), acostumam os negros do interior a não virem ás feiras, ou ás nossas terras, esperando que lá vão; - e prejudicam por isso gravemente o commercio interno.” SEMU – DGU – m. 1107, Apontamentos...

¹⁶¹ AHD-MNE 3.º P. A. 3, Mç 772-778 Certidão de 25/7/1905 (Processo n.º 2498 – comarca de Benguela).

¹⁶² “Aos conductores d’uma leva de indígenas, que por terra seguia da Macula para o Ambriz, foi apprehendida uma carta que o expedidor da leva, Eduardo da Costa Ruas... escrevera e datara de 14 de Maio de 1902, para os destinatários da mesma leva, Pedro Andrade & Irmãos, annunciando-lhes a remessa de quatro *carneiros* e duas *ovelhas*” (sublinhado original). BOLETIM OFICIAL ANGOLA, 1906, 16.º apenso: 58-9 (processo n.º 2295).

¹⁶³ “De Benguella e Loanda são, na sua maioria, os serviças que vão contractados, e nestes dois districtos se nota tambem o mais progressivo despovoamente e abandono de logares que noutros tempos, uma população indigena dava ao interior d’elles uma aspecto de vida que hoje não teem; enormes distancias se percorrem sem que o apparecimento do preto que nos denuncie a Africa; o vale do Quanza, do Bengo, e d’outros rios, eram povoadissimos, hoje estão quasi abandonados; carregadores que ha bem poucos annos eram remunerados com 200 e 300 réis diarios e appareciam sempre que fossem precisos, não se encontram senão com difficuldade e por um preço muito superior, que no districto de Benguella chega a attingir 1\$000 réis diários”. AHU, Governador-Geral de Angola, officio confidencial de 22-03-1902., fls. 20-21. DGU – 1.ª R-partição, caixa 703.

tecia no Bié, abandonado em favor de sobados ainda não ocupados.¹⁶⁴ Um relatório sobre S. Tomé chegou mesmo a considerar que todos os serviços importados teriam sido antes carregadores capturados.¹⁶⁵

Na medida em que esta prática rapidamente afastaria caravanas e precipitaria migrações regionais, é provável que não pudesse alimentar por muito tempo a oferta continuada de serviços para as ilhas. A intensificação dos resgates feita por caravanas que iam ao leste de Angola e ao Congo belga complementou a oferta, embora numa percentagem impossível de determinar através das fontes disponíveis.

A organização de caravanas para trocas a longa distância integrava o padrão habitual do comércio colonial, com os seus três escalões de intermediação: casas comerciais no litoral, agentes comerciais destas nas primeiras escalas do interior (no distrito de Benguela, as estações do planalto) e, por fim, intermediários africanos que organizavam caravanas para os mercados mais distantes.¹⁶⁶

Algumas diferenças importantes marcaram as caravanas que se seguiram à crise da borracha. A principal estava no objectivo: "resgates" para S. Tomé (e Fernando Pó, em proporções indeterminadas) em vez de borracha, cera ou marfim, ou... escravos para transportarem as respectivas cargas. Eram também diferentes os caravaneiros e provavelmente os seus credores: a crise que empurrou os pequenos comerciantes para o planalto lançou-os também nas viagens de longa distância, individualmente ou associados às grandes firmas do litoral (sendo a principal fornecedora de crédito a Companhia Comercial de Angola, de Sousa Lara).

¹⁶⁴ "No Bihé ainda luctam com maiores difficuldades do que no Bailundo, porque à reluctancia do gentio para o transporte de cargas, junta-se a enorme emigração que n'estes dois ultimos annos se tem effectuado, em massa, para a região do N'Dullo. Esta emigração deve-se em parte, ao ao espirito do gentio ser refractario á sujeição ás auctoridades e á necessidade, que elle sente de ver livre dos vexames e extorsões dos soldados, dos moleques, dos europeus e até dos carregadores Quilengues" AHNA, maço 5584, Governo do distrito de Benguela, officio de 11-1-1906.

¹⁶⁵ MASUI 1906: 104.

¹⁶⁶ Em Angola, devido à longa duração do tráfico de escravos, uma rede com três níveis, assente no crédito, já existia desde o século XVIII. HENRIQUES 1997: 115-22; 532-8. Nas colónias de ocupação colonial mais recente, como as francesas da AOF encontrava-se igualmente uma organização comercial com três níveis de intermediação. SURET CANALE 1964: 14-5.

Em função da reorientação comercial, que implicava um misto de compras com rapto organizado – operado pelas caravanas ou sofrido por elas – a dimensão das caravanas aumentou¹⁶⁷. O seu tamanho variava com a distância a percorrer e o grau de periculosidade da rota, sendo mais numerosas as que se destinavam ao Lualala, Catanga e região dos Lagos, onde as esperavam fornecedores certos¹⁶⁸.

A composição das mercadorias levadas para a permuta era também diferente, excepção feita ao álcool cuja importância se mantinha. A produção da borracha tinha necessitado de escravos como *input* produtivo; a “produção” de escravos necessitava de outro tipo de “factores”: *Martini*, *Winchester*, *Kropatcheks*, *Maneicher* e *Mauser* – isto é, armas e munições sofisticadas, que só circulavam... de contrabando. A extensão a que o contrabando de armas chegou seria por si só uma prova do grau de conivência entre casas comerciais e altas autoridades militares e aduaneiras que tinha sido atingido.¹⁶⁹

A principal motivação para um envolvimento tão comprometedor, que continuava para baixo entre aviados e oficiais de primeira e segunda linhas,

¹⁶⁷ Para a dimensão das caravanas antes e durante o ciclo da borracha, HEINTZE, 2004; 281-2. No caso das que passaram a dirigir-se para leste para comprar escravos, o maior tamanho relacionava-se com necessidades de defesa (a “elles se aggregam fumeiros que aproveitam a pas(s)agem das grandes comitivas para assim mais afoitos irem tentar fortuna, pois em pequeno numero teem receio de se aventurarem no interior, visto que os pretos das libatas escaramentados pelos roubos de que tem sido victimas esperam as pequenas caravanas que atacam e disbaratam reduzindo á escravidão os pretos que as compõem) e ataque: “Nem sempre porem as caravanas são vencidas e quando a sorte das armas em geral mais perfeitas nas comitivas decide a favor destas são então augmentadas com prisioneiros e vendidos como os outros pretos”. AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fls. 21-2.

¹⁶⁸ As caravanas eram fornecidas com as capturas feitas por desertores de segunda linha do Estado Livre do Congo (ver notas 64 e 65), que trocavam escravos por armas: “São verdadeiros depositos onde os nossos commerciantes se fornecem”, diria Massano de Amorim. AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fl. 24. Um relatório belga incluía mais fornecedores para além dos Valecci, indicados por Burt: “Os seus principais fornecedores d’homens são os Bakua-Kaloche, os Batselis e os Bena Kanioko.” LEAL 1915: 72-4.

¹⁶⁹ Massano de Amorim informava: “As mercadorias transportadas são quanto á legalidade do seu curso no interior, de duas especies: Unas convenientemente facturadas e cuja natureza já ficou designada quando nos referimos ao pequeno commercio no interior com os indigenas. (...) Outras – verdadeiro contrabando de guerra: entram nos portos a coberto da fiscalisação aduaneira: são armas aperfeiçoadas e cartuchame metalico que tem para o gentio grande valor. (...) Sahidas da alfândega pelo processo que referimos ou desembarcadas clandestinamente estas armas são depositadas principalmente em Novo Redondo e Catumbella pertencentes a commerciantes cujos nomes se apontam e são mesmo conhecidos das auctoridades”, seguindo-se em seguida a listagem das firmas com reconhecidas práticas de contrabando. “O mais extraordinario de isto tudo é que não conheço em Benguella, e quando digo Benguella refiro-me a todo o districto; pelo menos nos ultimos tres annos, procedimento criminal por porte de arma ou contrabando.” AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fls. 23-4.

residia na elevada taxa de lucro obtida nestes circuitos comerciais. Curto-circuitando intermediários em viagens de longa distância, o padrão de permuta chegava a ser o seguinte:

O preço corrente de uma mulher é uma espingarda Martini; chega se a comprar uma moleca por um barril de pólvora; entretanto os preços desta mercadoria variam.

O Braz (...) da primeira vez que foi aos Alles e o Cá Luiz na sua primeira viagem á Garangueija trouxeram pretos por preços muito deminutos em relação áquelles: o Braz chegou a comprar tres moleques por uma espingarda.¹⁷⁰

Mesmo admitindo que os preços das armas automáticas seriam superiores às registadas nos inquéritos oficiais sobre o comércio, estas equivalências indicam preços de adultos da ordem dos 7\$500 e de menores da ordem dos 2\$500 ou menos.¹⁷¹ Compras assim vantajosas poderiam também beneficiar alguns aviados (e até comandantes de posto) estabelecidos ao longo das rotas: as chamadas “pechinchas”, que resultavam de vendas forçadas das caravanas.¹⁷²

Nestas condições, parecem plausíveis as conclusões do relatório de Massano de Amorim, que avançava com taxas de lucro da ordem dos 350% para algumas das expedições recentes ao Katanga¹⁷³. A taxa de lucro anual dos aviados estabelecidos e das feitorias que esperavam pelo regresso das caravanas e respectivas “pechinchas” seria certamente menor mas poderia atingir os 100%.¹⁷⁴

¹⁷⁰ AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fl. 24.

¹⁷¹ No Moxico, as armas eram vendidas a uma média de 7\$500 a unidade e a pólvora a 2\$000/kg. AHNA, Cx. 1888, 9-12-1903, Resposta à circular 337/190.

¹⁷² “Nas grandes marchas que as comitivas teem que fazer rapidamente para fugir aos ataques e preseguições, as creanças e as mulheres novas mal alimentadas adoecem, e são então vendidas por uma insignificancia. De dois casos me recordo agora. Uma preta no Tchissamba foi trocada por fazendas em valor inferior mas aproximadamente de 10\$000 reis, e duas pretas adiante do Moxico foram pagas por mercadorias no valor de 18\$000 reis pouco mais ou menos” AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fl. 19.

¹⁷³ “Os lucros conseguidos n’estas comitivas quando se levam a bom effeito triplicam e quadruplicam o capital. Na primeira expedição do Luiz Moreira (Cá Luiz) auferiu elle sete contos com um capital aproximadamente de dois. Nas mesmas proporções reputa o Catanganha os ganhos do negociante Braz na sua ida ha dois annos ao Estado Independente”. AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fl. 24.

¹⁷⁴ Um testemunho insuspeito de má vontade para com o comércio, relativo à região do Songo: “Segui durante algumas milhas o curso do rio Loje até chegar a Mombula, onde casualmente encontrei dois brancos numa tosca casita para negocio, que nada tinha para aquillo a que era destinada, não deixando por isso de ser uma feitoria que exigira a vinda ali de um inspector commercial, sempre armado de revolver á cinta e caçadeira

É impossível determinar de qual destas três estratégias comerciais – mucanos, “reconversão” de carregadores ou compras no Estado Livre do Congo – resultaram mais “resgates” para S. Tomé. Nas palavras de Burt, as fontes de recrutamento “podem ser pequenas, mas são muitas, e juntas formam a corrente dos serviços, que corre ininterruptamente para o oeste.”¹⁷⁵ O que se pode afirmar, atendendo ao que estava a acontecer no planalto, é que o desnível de preços entre S. Tomé e Angola, se não poderia durar indefinidamente em mercados concorrenciais, estava, enquanto durava, a alterar perigosamente a ordem colonial.

3.3. Superlucros sem concorrência: o fim da perturbação?

Para além dos capitais comerciais, muitas autoridades militares e civis partilharam as rendas do cacau que se transferiam de S. Tomé para Angola através do preço dos escravos. Essa participação começava quando as caravanas entravam em Angola – sob a forma de subornos, venda de “pechinchas” ou mesmo associação comercial dos comerciantes com os comandantes dos presídios – e terminava com o embarque nos portos do distrito ou em Novo Redondo, onde se fazia a transformação dos resgates em serviços. Nos relatórios militares, as acusações feitas aos últimos beneficiários civis – as delegações da Curadoria, responsáveis pela contratação e que recebiam emolumentos por cabeça, ou aos administradores de concelho – são mais frequentes¹⁷⁶. Nos relatórios elaborados pelo comércio, era o inverso e os principais réus aparecem quase sempre fardados¹⁷⁷.

ao ombro, e que, dando o respectivo balanço (!) aos utensilios vetustos, pois nada mais havia, de tudo fez entrega a um preto, o novo gerente, visto o antigo, que saíra de uma almofada dos desconjuntados caleches de Luanda, ter dado as provas da sua incompetência, porque não conseguira com um capital de 200\$000 réis sustentar-se durante seis meses, devolvendo ainda essa importância com 50 por cento de aumento. São para mim inconcebíveis prodígios esses, se porventura teem lugar.” ANDRADE 1905: 42.

¹⁷⁵ BURTT 1907: 17.

¹⁷⁶ Dois exemplos sobre as curadorias: “Depois (d)os processos que deixo descriptos relativos ao modo de adquirir pretos, que seriedade pode haver nos contractos (...), qual será a percentagem dos forçados e conta? Talvez se possa precisar esta percentagem, no dia em que o curador deixe de ter lucros proporcionaes ao numero de volumes exportados e quando lhe assegure um vencimento fixo”. AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório sobre incursão, fls. 29-30; “Excellentissimo Senhor, é no littoral, onde o curador assiste, e nos pontos onde tem os seus delegados que devem ser tomadas todas as medidas conducentes a evitar o odioso trafico da escravatura. E é tão fácil!...” AHNA, cx 5580, Colonia Penal e Militar Agricola do Moxico, nota de 24-11-1900.

¹⁷⁷ Por exemplo, PIMENTEL 1903: 75.

No entanto, essa divisão de rendas em breve iria colidir com muitos interesses em Angola, tanto públicos como privados. Antes de mais, contrariava os interesses de todos os capitais que não podiam transferir-se para “as operações do ébano” e que, em função da baixa de receitas, se viam afastados da compra de serviços para as suas necessidades produtivas. Era o caso das firmas do álcool, cujos investimentos de capital fixo tornavam difícil a reconversão rápida das actividades. Alguns desses interesses procuraram, desde o início da recessão da borracha, dificultar as compras para S. Tomé utilizando influências locais e metropolitanas, como se comprova por certas diligências oficiais¹⁷⁸ e também por alguma imprensa.¹⁷⁹

O número dos descontentes em Angola chegaria ao máximo quando muitos capitais comerciais – e dos que tinham mudado de ramo – viram desaparecer parte das rendas transferidas através dos preços dos serviços, *sem ter havido alteração na curva de procura das ilhas*. Tudo se devia a um novo enquadramento legal – o decreto de 29 de Janeiro de 1903 – que criou a possibilidade de um cartel de compradores, controlado pelos roceiros de São Tomé. O decreto dava o *exclusivo* do recrutamento de serviços a “agentes de emigração” nomeados sob proposta de uma “junta local de trabalho e emigração”¹⁸⁰ na qual os interesses dos roceiros estavam em maioria¹⁸¹. Os

¹⁷⁸ Certos procedimentos seriam impensáveis noutra contexto: “Em Loanda, continuam os srns Paula e Silva, commandante da policia, e o curador dos orphãos, empregando todos os esforços para evitar que os contractos de serviçaes se façam illegalmente. Há pouco foi embargado o contracto a mais de vinte pretos, que de N’Dalla Tando se destinavam a S. Thomé! O caso está affecto aos tribunaes, tendo sido já inquiridos diversas pessoas.” *Portugal em África*, n.º 93, Agosto, 1901, p. 501.

¹⁷⁹ “Lemos com surpresa, no relatório (do Centro Colonial), que é indispensavel procurar destruir a má vontade das estações superiores ácerca da aquisição de serviçaes para a provincia de S. Thomé (...). Não conhecemos que factos possam justificar esta asserção. Não nos parece que haja quem oficialmente ponha estorvos ao desenvolvimento de S. Thomé (...). Mas o que todos dvemos cuidar é em conseguir a prosperidade d’esta valiosissima possessão, sem para isso prejudicar seriamente o desenvolvimento de outra.” *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, 8.º volume, 1900, 2.º semestre, p. 54.

¹⁸⁰ MINISTÉRIO DA MARINHA E ULTRAMAR, Decreto de 29/1/1903, cap. II, art. 14.º; cap. VI, art.º 22.º.

¹⁸¹ Pelo decreto, seria da responsabilidade de uma “comissão central de trabalho e emigração”, na qual os roceiros detinham quatro dos sete lugares, a nomeação da “junta local de trabalho e emigração”, na qual só teriam em princípio três dos sete membros. Na opinião do curador, os interesses dos roceiros estavam em maioria nos dois órgãos: “Pelos artigos nono, decimo, decimo segundo e decimo quarto são creadas uma comissão central de trabalho e emigração e uma junta local de trabalho e emigração. É composta a primeira, na sua maioria, de agricultores; e a segunda, que tem sete membros, é formada por tres agricultores e um gerente do Banco, o qual, pela ordem natural e humana das cousas, – os interesses communs –, é manifesto que se ligará

agentes ficariam igualmente com o poder de criar delegações nos pontos que entendessem (embora dependendo de autorização superior e podendo fazer contratos apenas onde houvesse curadorias)¹⁸².

O desaparecimento das condições concorrenciais no mercado dos resgates não aproximava as curvas da procura de S. Tomé e de Angola mas permitia encurtar o desnível de preços que a evolução divergente entre elas tinha induzido. Através de compras cartelizadas, os roceiros podiam agora fixar preços menores do que se comprassem individualmente, diminuindo a fracção de mais-valia que de outro modo transfeririam para o continente. No Ambriz, por exemplo, um efeito de cartel fez-se sentir poucos meses depois do decreto, quando duas companhias passaram a deter o “exclusivo d’estas compras e vendas”, dado pelo governo e os preços baixaram de tal ordem que parecem ter desencorajado alguns fornecedores.¹⁸³ Sem a cartelização dos resgates seria de esperar que os preços dos serviçais em S. Tomé tivessem tido uma queda mais lenta até 1905 ou até que não descessem, uma vez que o decreto saiu durante uma fase de alta dos lucros do cacau (ver Quadro 1)¹⁸⁴.

Se a alta das cotações do cacau – e a conseqüente procura de serviçais para S. Tomé – continuasse indefinidamente, nenhum cartel de compradores impediria o recomeço da alta dos resgates, tanto nas ilhas como em Angola.¹⁸⁵ Mas com o cartel, os roceiros conseguiam que *enquanto isso não acontecesse*, o *windfall profit* não chegaria a Angola e que para aí se transferiria

com os proprietários.” AHU – DGU – 1.ª Repartição – n.º 695, Curadoria-geral de S. Tomé e Príncipe, ofício de 13/7/1903.

¹⁸² Em Angola, o decreto previa desde logo a criação de agências em Benguela, com delegações em Novo Redondo e Bié, e em Luanda, com delegações em Ambriz, Dondo, Malange e Cabinda. MINISTÉRIO DO ULTRAMAR, Decreto de 29/1/1903, cap. VI, art. 22.º, § 3.º.

¹⁸³ No processo 2230 da relação de Luanda, nas cartas apreendidas ao réu António A. Dinis, o seu sócio informava-o dos “baixos preços fixados em Lisboa pela comissão dos roceiros de S. Thomé para cada contratado”, o que seria feito através de dois exclusivos de compra: do Ambriz para sul com a Companhia Comercial de Angola, e para norte, com a firma do Ambriz, Pedro de Andrade & Irmão. *Boletim Oficial de Angola*, 16.º apenso, 1906: 91.

¹⁸⁴ A queda dos preços dos serviçais em S. Tomé pode ter sido ainda maior para algumas companhias, mais favorecidas pelas compras centralizadas. Por exemplo, em 1905, a Roça Boa Entrada conseguiu pagar apenas uma média de 93\$52 pelos serviçais que importou, isto é, menos 30% que o preço médio dado por Nevinson para esse ano. MENDONÇA, H. J. 1906: 53; 62.

¹⁸⁵ A efêmera alta das cotações do cacau de 1907 reflectiu-se imediatamente no preço dos resgates em S. Tomé mas não no de Angola.

apenas o que fosse preciso negociar com as poucas firmas constituídas como agentes e associadas.¹⁸⁶ O decreto de 29 de Janeiro não constituiu a única medida do governo de Lisboa para prolongar artificialmente a baixa dos preços dos serviços em Angola. Já em 1901 tinha havido preocupações do Ministério – sem fundamento graças à vigilância do governo de S. Tomé – de que as plantações vizinhas de Fernando Pó pudessem desviar “contratados” de Angola¹⁸⁷. Dois anos depois, outros compradores – e desta vez com muito maior capacidade para deslocar de novo a curva da procura para cima – seriam administrativamente afastados da concorrência a S. Tomé: a Câmara das Minas do Rand.¹⁸⁸

Para os comerciantes angolanos excluídos das nomeações da junta e que portanto deixariam de participar na exportação de resgates, a perda de rendas não seria parcial mas total. A campanha de protesto desencadeada por todos os lesados em Luanda começou por afirmá-lo abertamente:

Por essa lei só recebe estipendio o agente contractador. E quem traz ao agente as victimas a emolar à cupidez, à ganancia dos agricultores d’aquellas duas ilhas nada recebe? Occupa-se na perigosa missão de ir a longinquas aldeias pregar ao gentio a immoral doutrina do abandono das liberdades individuaes, a troco de uma pesada servidão, unicamente pelo amôr dos compromettidos interesses de meia duzia de homens?¹⁸⁹

¹⁸⁶ A satisfação dos capitais cacauzeiros relativamente ao decreto foi expressa publicamente através do Centro Colonial, que “deliberou, por unanimidade, consignar na acta o seu profundo reconhecimento pela forma como o Decreto de 29 de janeiro ultimo, referendado por V. Ex.ª, resolve o assumpto de mais capital importancia para o fomento agricola d’aquella provincia” AHU – DGU – 1.ª Repartição – n.º 695, Centro Colonial, officio de 20/02/1903. A associação do grande capital comercial angolano, como a Comp.ª Comercial de Angola, de Sousa Lara, ao cartel dos roceiros pode explicar porque o decreto de 29/1/1903 teve boa aceitação por parte da imprensa afectá ao *lobby* de Angola (nomeadamente por parte de *O Economista*).

¹⁸⁷ AHU, P. 530, Governo de S. Tomé e Príncipe, officio de 3/12/1901.

¹⁸⁸ Para recusar um pedido da Legação britânica para autorizar prospecções do WNLA em Angola, o Ministerio português invocou... os interesses comuns de S. Tomé e Angola: “L’insuffisance des noirs à Angola est telle que les commerçants et les agriculteurs font grande opposition à l’émigration pour nos îles de S. Thomé et du Prince (...) Comme conséquence de ces faits, l’engagement des indigènes de Angola pour le Transvaal créerait des réclamations très vives, et, d’ailleurs très fondées, non seulement à Angola et à S. Thomé, mais au Portugal.” AHU – DGU – 1.ª Repartição – n.º 695, Legação Britânica em Lisboa, nota de 17-08-1903; Ministério dos Negócios Estrangeiros, nota de 15-12-1903.

¹⁸⁹ AHU – DGU – 1.ª Repartição – n.º 695 – *Ao Paiz. O povo de Loanda contra o renovamento dos contractos* 1903.

As próprias autoridades coloniais reconheciam um outro efeito perverso do cartel. Ao criar um exclusivo de compra de serviçais, numa conjuntura em que muitas caravanas preferiam vender carregadores em vez de borracha, o decreto modificava também as condições da concorrência no mercado da... borracha.¹⁹⁰

Nos meses imediatamente a seguir ao decreto, a agitação promovida pelos interesses lesados em Luanda e noutros centros comerciais de Angola colocou as autoridades coloniais em estado de prevenção: menos pelas reuniões públicas, nas quais a comissão de protesto chegou a pedir a intervenção do clero, mas sobretudo pelas acções, tal como as inspecções feitas a bordo dos vapores com carga de “ébanos” para averiguar da validade dos “contratos”.¹⁹¹ Naturalmente que daqui se sucediam outros protestos, agora do governo de S. Tomé e dos roceiros.

Para que o “escândalo” da exportação dos resgates pudesse mais facilmente chegar a Lisboa, a “grande comissão” de Luanda apresentava-se como movida pelo combate aos “antigos usos condenados pelas sociedades modernas”, isto é o tráfico de escravos. Tornam-se por isso significativas as informações a lápis do Secretário do Governo colocadas diante das assinaturas subscritoras de uma dessas representações de protesto “... negociante e negreiro”; “... engajador negreiro”, etc.¹⁹²

Um ano depois, o movimento parecia ter diminuído de intensidade mas o balanço feito pelo novo governador é elucidativo sobre a amplitude

¹⁹⁰ O curador de Novo Redondo chegaria a propor que as funções de agente recrutador fossem incompatíveis com a prática do comércio: “É frequente virem comitivas de gentio do interior, com o seu negocio (generos colonias) para ser permutados no litoral, comitivas que em parte são formadas de carregadores ou indigenas que desejam contractar os seus serviços para serem prestados n’esta provincia ou fora d’ella, e como a caza commercial com quem estão afreguezados, e de quem muitas vezes são aviados, tendo até alguns d’elles recebido adiantadamente abonos, recusam-se entregar aos seus fornecedores, esses generos colonias que trazem, visto elles não lhe quererem contractar os seus serviços, e assim dirigem o seu negocio para o agente de emigração que commulativamente seja negociante.” Isto é, o monopólio de compra dos serviçais estendia-se à borracha. Esta proposta seria vetada pela Curadoria de Luanda. AHU – DGU – 1.ª Repartição – n.º 695, Curadoria de Novo Redondo, officio confidencial de 9/12/1904; Procuradoria da Coroa e Fazenda de Luanda, parecer de 15/12/1904.

¹⁹¹ AHU – DGU – 1.ª Repartição – n.º 695, Administração do Concelho de Luanda, officio de 13-4-1903; Governo-Geral de Angola, 23-6-1903.

¹⁹² AHU – DGU – 1.ª Repartição – n.º 695, *Ao Paiz. O povo de Loanda contra o renovamento dos contractos*, 1903.

política que já tinha tomado.¹⁹³ O conflito de interesses manter-se-ia nos anos seguintes, com sucessivas tentativas dos comerciantes de Angola para eliminar o exclusivo dos agentes nomeados pelos roceiros. Em 1906, por exemplo, uma comissão de comerciantes de Angola voltou a propor ao Ministério que “os contractos não possam mais ser feitos por agentes, mas sim pelos chefes de concelho, ou sobas, os quaes perceberão, por esse serviço, a gratificação mensal de 20\$000 réis.”¹⁹⁴

Esta pressão acelerou seguramente a substituição dos focos da oferta (a partir de 1908 Moçambique começou a substituir Angola como o principal foco de recrutamento), mas não foi suficiente para que poder metropolitano cedesse quanto ao princípio dos agentes nomeados¹⁹⁵.

3.3.1. O Estado contra os “resgates”

Razões poderosas tinham levado o aparelho de estado colonial a intervir no sentido do controlo administrativo do mercado dos “resgates”¹⁹⁶ e a favorecer o cartel de S. Tomé.

O decreto de 29 de Janeiro de 1903 surgira no contexto da revolta do Bailundo do ano anterior e a agitação em torno dele desenvolveu-se enquanto decorriam os julgamentos do Tribunal militar de Benguela. Sendo consensual o reconhecimento de que o negócio dos resgates estivera na origem dos acontecimentos no planalto¹⁹⁷, tanto os processos de

¹⁹³ “Houve comícios; nomearam-se comissões de vigilância, uma das quaes, a de Loanda, se appellidava ‘Grande Comissão’ e se correspondia official e directamente com o governo geral, condescendencia propria de caracter tolerante do ex governador interino snr. Eduardo Costa, meu illustre antecessor; fundou-se um jornal e... até ja se pensava na independencia para Angola!” DGU – 1.ª Repartição – n.º 695, Governo-Geral de Angola, officio de 28-4-1904.

¹⁹⁴ *Portugal em África*, n.º 150, 1906, pp. 292-3.

¹⁹⁵ Cláusula que foi mantida no regulamento seguinte. MINISTÉRIO DA MARINHA E ULTRAMAR, Decreto de 17/7/1909. Os caps. IV (Agências) e V (Recrutamento em Angola – recrutadores) deste decreto desenvolviam em muito mais cláusulas a fiscalização do que o de 1903.

¹⁹⁶ A primeira medida tomada pelo Governo Central para controlar a oferta de serviços após a crise da borracha foi obrigar os contratos a passar pelos serviços centrais das Curadorias nas sedes de comarca, isto é, não mais autorizando os contratos da responsabilidade exclusiva das delegações. Portaria do Governo-Geral de Angola de 23/7/1900.

¹⁹⁷ Consensual desde os militares até à “Grande Comissão”: “A ultima rebelião dominado pelo resolutivo esforço e pela tradicionar bravura do soldado portuguez nos sertões de Benguella, nasceu dos abusos e extorsões feitas ao gentio, mas principalmente do fomento dos resgates, levado a essas paragens, pela peor especie de aventureiros”. AHU – DGU – 1.ª Repartição – n.º 695, *Ao Paiz. O povo de Loanda contra o renovamento dos*

Benguela como o decreto representavam tentativas do Governo de Lisboa para enquadrar uma prática que, de outro modo, se tornara incompatível com a ordem colonial¹⁹⁸.

Em primeiro lugar porque operações militares do género das que tiveram de ser organizadas para o Bailundo saíam dispendiosas e, *por si só* (isto é, sem o que a partir de 1907 se faria mais sistematicamente, a cobrança do imposto de palhota), sem retorno financeiro.¹⁹⁹

Em segundo lugar porque o negócio descontrolado dos resgates contribuiu em grande escala para o descalabro das finanças públicas. Ao desviar os capitais comerciais do ramo da borracha para o do “ébano”, ao dissuadir a chegada das caravanas aos portos do litoral e ao transformar produtores de borracha em “resgatados”, a “febre” dos contratos agravou um dos efeitos da baixa das cotações: a queda das exportações de Angola e, conseqüentemente, da principal receita do Estado – os rendimentos aduaneiros. Entre o pico da borracha e o ano do decreto, isto é, 1898-1903, os impostos indirectos de Angola diminuiram 42% e o *deficit* da colónia aumentou 3,3 vezes.²⁰⁰

A prioridade política passou a ser o reequilíbrio orçamental, que implicava a mobilização de todos os meios susceptíveis de reorientar o comércio (a borracha) para as alfândegas da colónia, mesmo os que obrigavam a investimentos públicos como o caminho-de-ferro²⁰¹. Para além do decreto

contracts, 1903. Segundo Johnston, o mesmo fenómeno de descontrolo nas compras se teria passado vinte anos antes e em menor na escala, no Alto Cunene. ASSOCIATION CENTRALE 1911: 102.

¹⁹⁸ A ideia de uma “agência especial autorizada a contractor, sob fiscalização do governo, abstrahindo de intermediários sertanejos” aparecia na imprensa colonial antes do decreto de 29 de Janeiro de 1903. *Revista Colonial e Marítima*, n.º 63, 20/1/1903.

¹⁹⁹ Era este o balanço feito por um dos oficiais com maior participação na guerra de 1902: “Bem sabem os govêrnos da provincia e da metropole que, se no districto se têm dispendido sommas importantes, nenhuma d’ellas alvejou o fim de fomentar o commercio e a agricultura. Todas foram gastas em guerras, provocadas pela nossa má administração, e em simulacros de occupações militares que, diga-se por ser verdade, não correspondem aos sacrificios que originaram, mesmo quando reais, não sendo acompanhados de medidas fomentadoras da riqueza publica.” AHNA, maço 5584, Governo do districto de Benguela, officio de 4/1/1906.

²⁰⁰ A partir dos decretos orçamentais do Ministério da Marinha e Ultramar: Decretos de 14/9/1900; 15/11/1900; 24/8/1901; 19/6/1902; 21/11/1903.

²⁰¹ A concessão do caminho-de-ferro de Benguela em 1902, mesmo tendo lesado uma parte do pequeno comércio, beneficiaria certamente o grande capital comercial de Angola e politicamente pode ser visto como uma espécie de “indemnização” estatal ao decreto de 29/1/1903 e à alteração do regime fiscal sobre a aguardente de cana. Para o *lobby* da Companhia Comercial de Angola à construção do caminho-de-ferro de Benguela, LARA 1901: 4-13.

de protecção às caravanas de 1901, outras medidas foram tomadas nos meses seguintes, como os prémios à exportação de borracha²⁰² ou a reorganização do controlo aduaneiro nas fronteiras terrestres²⁰³ (tentando assim contrariar a prática laxista da maioria dos postos militares, mesmo dos não comprometidos com os resgates)²⁰⁴. O agravamento dos *deficits* levaria até algumas autoridades coloniais a darem autorização oficial ao comércio para obter carregadores por via “administrativa”, o que, a generalizar-se, teria sobre os preços dos resgates um efeito de alta, isto é, contrário ao decreto de 29 de Janeiro de 1903.²⁰⁵

A evolução orçamental seguiria pouco depois um caminho diferente mas que também não afastou o governo da política de centralizar os “resgates”. Constatada a impossibilidade de resolver a crise orçamental pelos impostos indirectos, os governos coloniais avançaram para os directos. A nova política obrigava deste modo a aumentar, nunca a diminuir, o *stock* de contribuintes da principal receita fiscal: o imposto indígena. Deste modo, o decreto de 1909 estabeleceu, como critério provisório para os contingentes a recrutar, para S. Tomé “o arrolamento do imposto de palhota”, atribuindo em última instância aos governos de Angola a fixação e distribuição geográfica desses totais.²⁰⁶

²⁰² MINISTERIO DA MARINHA E ULTRAMAR, Decreto de 16/7/1902.

²⁰³ MINISTERIO DA MARINHA E ULTRAMAR, Decreto de 13/8/1902.

²⁰⁴ Amorim admitia que em alguns casos houvesse desconhecimento: “Embora a auctoridade portugueza não encomode os negociantes e fumbleiros, estes procuram evital-a, e se na ida não se importam de fazer os seus acampamentos perto dos postos e capitánias, no regresso seguem sempre afastados destes pontos estabelecendo os acampamentos a coberto de qualquer mau encontro.” AHU- SEMU – DGU – m. 1106, Relatório da incursão, fl. 25. A nota do capitão do Moxico mostra que havia mais dúvidas do que desconhecimento: “Só pode ter cumprimento o numero terceiro da referida circular n’este commando, e o meu procedimento limitar-se-ha apenas, salvo outras ordens de Vossa Excellencia, a receber as queixas (...) dos prêtos onde sejam levados pela força e anarrados a fim de serem vendidos depois – triste é dizêl-o! – e contractados mais tarde n’essa cidade, actuando os chefes das comitivas. Offerece-se-me fazer uma pergunta a Vossa Excellencia: posso eu pôr em liberdade aquelles prêtos n’aquellas circumstancias, quando aqui pelos quiôcos e além por outros povos gentios são com certeza novamente escravizados, ou devo conserval-os n’esta colonia dando-lhes serviço agricola aos que possam trabalhar e pagando-lhes fazendas para a sua alimentação e se vestirem como se procede com os outros serviços?” AHA – cx. 5580, Colónia Penal e Militar Agrícola do Moxico, nota de 24-11-1900.

²⁰⁵ AHNA maço 5584, Governo do districto de Benguela, Edital de 15/10/1905.

²⁰⁶ MINISTERIO DA MARINHA E ULTRAMAR, Decreto de 19/7/1909, art. 47.º. Em contraste, o decreto anterior estabelecia que o “Governo poderá destinar a trabalho na provincia de S. Thomé e Príncipe

Finalmente, *deficits* orçamentais e resgates descontrolados combinavam-se num ponto fundamental: numa conjuntura política de indefinições imperialistas, ambos ameaçavam a soberania colonial.²⁰⁷ No caso dos resgates, havia para além das repercussões na opinião pública internacional, as complicações diplomáticas que as incursões no Congo belga poderiam trazer. O relatório de Massano de Amorim sintetiza o que pensavam as autoridades superiores no terreno e praticamente antecipa o que viria a ser a base da campanha do *slave cocoa*.²⁰⁸

Por muitas razões, o mercado dos serviçais não mais podia deixar de ser controlado administrativamente. Ao fazê-lo e ao favorecer um cartel de compradores, as autoridades coloniais contribuíram para que baixasse artificialmente o preço dos resgates nas ilhas²⁰⁹. A deslocação para baixo da curva da oferta em Angola não foi assim aproveitada pela maioria do comércio local, sem força política para se apropriar de uma tão grande fracção de rendas cacauceiras durante mais de dois anos.

os indígenas de Angola (...) até o numero sufficiente para satisfazer as necessidades de trabalho.”MINISTÉRIO DA MARINHA E ULTRAMAR, Decreto de 29/1/1903, art. 2.º.

²⁰⁷ “Se outra fosse a nossa situação financeira geral, não haveria inconveniente de monta em manter uma administração ultramarina com deficit mais ou menos considerável (...); dada a situação que temos, e que a ninguém é desconhecida, tal deficit é um elemento de perigo grave e até para a parte do domínio portuguez onde elle existe.” MINISTÉRIO DA MARINHA E ULTRAMAR, Decreto de 14/9/1901.

²⁰⁸ “Os Cá Luiz, os Dias e Paula, os Carneiros ou Laras, os Braz e Perdigão, os Pablo e tantos outros, internando-se com comitivas armadas em territorio estrangeiro, atacando libatas, fornecendo-se d’escravos nos sobados da Luba e Lualaba, nos Alles e até na região dos Lagos, vistos, espiados e perseguidos pela auctoridade belga, originam além das questões directas que se podem levantar entre Portugal e a Belgica, communações e noticias na imprensa, relatorios de missionarios que interessam a opinião geral e poêm em risco a integridade da provincia.

Um europeu dirigindo uma comitiva compromette-nos mais que todas as caravanas anonymas de pretos que se confundem com as que nos territorios além da fronteira se organisam para o mesmo fim. Para esses, para os europeus, quizera eu a mais aturada vigilancia, e as mais severas punições, quando se internassem no interior em commercio de escravos.” AHU – SEMU – DGU – m. 1106, Relatório da incursão, fl. 30.

²⁰⁹ Este efeito do decreto atenuou certamente a opposição dos roceiros que, de outra forma se teriam levantado contra o caminho-de-ferro de Benguela. A procura de trabalhadores para a construção da linha não deixaria de se fazer sentir – em sentido contrário ainda que com menos intensidade que o cartel – sobre os preços dos “contractos”. Um opúsculo do comércio de Angola de 1903, que fazia *lobby* contra a concessão Williams, ilustra o que poderia ter tido outro peso, se formulado pelo Centro Colonial: “De futuro, a aquisição de braços indígenas tem de ser feita deante de ingleses e em *concorrenca* com elles.” (itálico não original). DIARIO ILLUSTRADO 1903: 22.



Roça Rio do Ouro. Serviçais angolanos repatriados.
Colecção Ângela Camila e António Faria.

4. Conclusões

A articulação entre uma procura de escravos, como a de S. Tomé durante o ciclo do cacau, com a oferta de Angola representa um caso de estudo paradigmático sobre a evolução de um mercado de escravos.

Em primeiro lugar, porque se trata de uma situação que comprova uma correlação elevada entre a expectativa de rendas e a procura de escravos. Como se viu no ponto 1, estes eram tanto mais procurados quanto maior fosse a mais-valia contida no seu trabalho, sendo esta por sua vez determinada pela evolução de uma cotação no mercado mundial. Nas condições de S. Tomé, a procura de serviçais exerceria constantemente uma pressão aspirante sobre todos os mercados de trabalho que lhe estivessem abertos.

Em segundo lugar, porque, sendo uma oferta de escravos *fora da ordem colonial* (donde a ficção jurídica do “resgate”) a única solução disponível para

São Tomé, existe informação suficiente para se observarem os efeitos dissolventes do valor de troca sobre as sociedades tradicionais de Angola. Esses efeitos dissolventes não resultaram da intensificação dos “resgates”. O inverso é mais verdadeiro: essas sociedades passaram a comerciar mais escravos porque vendiam e compravam cada vez mais no mercado mundial.

Em terceiro lugar, porque a procura de escravos para o cacau se desenvolveu em Angola quando usos alternativos para eles, igualmente geradores de rendas, estavam disponíveis. Em situação concorrencial o preço dos escravos evoluiu durante vinte anos de acordo com o esperado: um jogo de soma nula na qual a mais-valia do cacau se redistribuía proporcionalmente. Por volta de 1900, as rendas do cacau estavam a fluir de S. Tomé para os sucessivos vendedores de serviçais e o preço de equilíbrio tinha-se deslocado para cima em todos os mercados de “resgates”.

Em quarto lugar, porque a recessão da borracha, que naturalmente não alterou uma das curvas de procura de serviçais (a de S. Tomé) mas deslocou para baixo outra, que se confundia com a oferta (a de Angola), permite observar duas situações de desequilíbrio nos mercados de “resgates”. Na primeira, entre 1900 e 1903, o desnível dos preços foi transformado pelo comércio de Angola em rendas adicionais, que vieram substituir as da borracha. Na segunda, o cartel de compradores de serviçais acelerou o alinhamento dos preços em S. Tomé pelas novas condições da oferta em Angola, retendo assim a maior parte das rendas do cacau nas ilhas.

Finalmente, porque o favorecimento dado aos compradores pelo decreto de 1903 resultou de uma nova política colonial, na qual os trabalhadores com custos de aquisição tendiam a ser substituídos, a curto prazo, por contribuintes e, a longo prazo, por assalariados. As finanças públicas de Angola não poderiam mais permitir que os fluxos de exportação de serviçais se fizessem apenas em função das conjunturas de preços e rendas em S. Tomé. Burttt tivera de certo modo razão ao colocar a guerra do Bailundo como um ponto de viragem na história dos resgates.²¹⁰ Não seria propriamente

²¹⁰ “Deve agora ficar bem narrar resumidamente a historia recente do recrutamento de serviçais em Angola. Esta historia divide-se naturalmente em dois periodos, que são o anterior e o posterior á guerra do Bailundo em 1902.” BURTT 1907: 15.

a guerra – que por si até poderia ter aumentado a oferta angolana de serviços – mas o processo que levara à guerra; e não seria o fim do ramo dos “contratos”²¹¹ mas apenas o fim de um mercado livre no ramo. Os resgates, enquanto figura jurídica, tinham aliás acabado desde o momento em que também acabara a possibilidade (em teoria, pelo menos) de haver territórios fora da ordem colonial.²¹²

Ainda antes de o decreto de 1903 ter sido promulgado, já o vocabulário antigo não parecia conveniente:

A designação de serviços deve desaparecer definitivamente para dar lugar á de trabalhadores, que é a que compete á situação actual dos indígenas das possessões portuguezas.²¹³

²¹¹ Ainda que um relatório de 1915 sobre o Congo tivesse antecipado o ano do fim dos contratos desde... 1896 (!): “O antigo livro dos contratos está em branco desde a ocupação da circunscrição. E toda a gente sabe o que queriam dizer os antigos contratos.” LEAL 1915: 74.

²¹² Nem o Regulamento do Trabalho dos Indígenas de 1899 nem os Decretos de 29/1/1903 e de 17/7/1909 contém qualquer capítulo ou artigo explicitamente relativo a “contratos em nas terras avassalladas e em paiz estranho” ou qualquer uso do verbo “resgatar”.

²¹³ *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, n.º 63, 20/1/1903: 143.

Anexos

Anexo 1 Serviços para S. Tomé e Príncipe – 1880-1904

Ano	A - Entradas de serviços em S. Tomé e Príncipe (novos colonos” - Boletim Oficial)	B - Entradas de serviços em S. Tomé e Príncipe (Ministério da Marinha)	C - Saídas de serviços de Angola para S. Tomé e Príncipe
1880	358 (a)		
1881	718		
1882	549 (b)		
1883	680		
1884	784 (b)		
1885	957		
1886	983		
1887	1181		1388
1888	1409	1379	1318
1889	1535	1536	1514
1890	1837	1541	1725
1891	1678	1678	1867
1892	1371 (b)	1343	2485
1893	2830	2830	3098
1894	2621 (c)	4538	3474
1895	2893 (b)	4830	3640
1896	1734	2929	1631
1897	1882	4108	1919
1898	3119		3131

A COMPRA DOS "CONTRATADOS" PARA SÃO TOMÉ...

1899	3510		3648
1900	4942		5543
1901	5751 (c)		4379
1902	4459 (c)		
1903	4417 (c)		
1904	4110 (c)		

- (a) incompleto – três mapas mensais
 (b) incompleto – onze meses mensais
 (c) mapa anual

Fontes:

A – BOLETIM OFICIAL DE S.TOMÉ E PRINCIPE:

1900-1900 – a partir dos mapas mensais;

1901-1904 – mapas anuais – AHU, P. 474, ofício da Direcção-Geral do Ultramar, de 24-8-1905.

B – MINISTRO E SECRETARIO D'ESTADO DOS NEGOCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR – *Relatório apresentado à Câmara dos Senhores Deputados na Sessão Legislativa de 1898*. Lisboa, 1899, p. 47.

C – ANUARIO ESTATISTICO DA PROVINCIA DE ANGOLA:

para 1887-1896 – ano de 1897, Loanda, Imprensa Nacional, 1899, XIII - Emigração – Quadro n.º 1, p. 255;

para 1898 – ano de 1898, Loanda, Imprensa Nacional, 1900, II – Emigração – Quadro n.º 3, pp. 72-73;

para 1899 – ano de 1899, Loanda, Imprensa Nacional, 1901, 2.ª Parte, II – Emigração pp. 80-81;

para 1900-1901 – ano de 1901, citado por *Revista Ultramarina* in “Revista Portuguesa Colonial e Marítima”, n.º 99, 20-12-1905, pp. 143-44.

TRABALHO FORÇADO AFRICANO**Anexo 2****Cacau de S. Tomé e Príncipe reexportado – preço médio da tonelada em Lisboa**

Anos	Réis
1881	203\$109
1882	202\$406
1883	
1884	
1885	199\$160
1886	194\$956
1887	195\$223
1888	198\$904
1889	204\$504
1890	204\$828
1891	203\$146
1892	226\$669
1893	293\$505
1894	294\$694
1895	206\$261
1896	190\$412
1897	198\$117
1898	255\$842
1899	320\$481
1900	313\$482
1901	309\$817
1902	298\$141
1903	294\$846
1904	290\$033
1905	243\$052
1906	209\$979

A COMPRA DOS "CONTRATADOS" PARA SÃO TOMÉ...

1907	270\$255
1908	260\$012
1909	242\$182
1910	224\$667

Fonte:

Para os anos 1881-1896 – MINISTÉRIO DA FAZENDA – *Estatística de Portugal – Commercio do Continente do Reino e Ilhas Adjacentes com Paizes Estrangeiros e com as Províncias Portuguezas do Ultramar no anno de...*

Para os anos 1897-1910 – MINISTÉRIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA – *Commercio e Navegação – Estatística Especial*

Anexo 3

Borracha exportada pela alfândega de Benguela – preço médio tonelada em Lisboa

Anos	Réis
1890	819\$866
1891	860\$690
1892	859\$212
1893	999\$693
1894	1047\$982
1895	1228\$395
1896	1379\$707
1897	1399\$956
1898	2202\$573
1899	1896\$918
1900	1891\$300
1901	1676\$837
1902	1205\$306
1903	1639\$643
1904	1719\$479
1905	1626\$961

Fonte:

Para os anos 1890-1894: MINISTÉRIO DA MARINHA E ULTRAMAR – *A questão da borracha em Angola* – n.º 11 (Relatório sobre a plantação da borracha, pelo dr. Júlio A. Henriques), pp. 70-72;

Para os anos 1895-1900: *Boletim Oficial da Província de Angola*, 1901, suplemento ao n.º 45, p. 3.

Para os anos 1901-1905: *Boletim Oficial da Província de Angola*, Secretaria Geral do Governo – “Cotações que tiveram os generos colonias” (borracha de 1.ª qualidade / Benguela).

Anexo 4

Preços dos serviços em S. Tomé e no distrito de Benguela (portos)

ano	S. Tomé (réis)	Benguela (réis)	Fonte
1880	50\$000		
1881			
1882		22\$500	As Colonias Portuguesas, ano I, n.º 8, 7/12/1882 (a partir de <i>Depeches sur la traite</i> , Blue Book)
1883			
1884			
1885	50\$000		Nogueira, A. F. 1905: 426
1886			
1887			
1888			
1889			
1890	75\$000		AHU, P. 541, Governo de S. Tomé e Príncipe, ofício de 25/11/1890
1891			
1892			
1893			
1894	105\$000		Companhia da Ilha do Príncipe, <i>Relatório...</i> 1895, p. 8
1895			
1896			
1897			
1898	160\$400		Hammond, R. J., 1966: 319
1899			

TRABALHO FORÇADO AFRICANO

1900	205\$400	125\$000 ou 180\$000	S.Tomé: NA –PRO – FO 367/18, Confidential Print 8806, relatório Nightingale; Benguela: AHU, maço 695, Governo-Geral de Angola, ofício de 22/3/1903 (ano deduzido) ou Confidential, 1902 (ano deduzido)
1901		77\$500	AHU- SEMU – DGU – m. 1106, Relatório da incursão, fl. 31
1902		70\$000	AHU- SEMU – DGU – m. 1106, Relatório da incursão, fl. 13; Confidential. 13/10/1902
1903			
1904		60\$000	AHD – MNE 3.º P.A. 3, M. 772-778, Aborigene's Friends Society, ofício de 8/12/1904; Processo n.º 2506 – comarca de Ambaca
1905	134\$204	76\$688	Nevinson, H. – The Slave-Trade of To-day, <i>Harper's Monthly Magazine</i> vol. CXII, February, 1906, n.º DCLXIX, 241-2; p. 329
1906	114\$550		NA –PRO – FO 367/18, Confidential Print 8806, relatório Nightingale
1907	162\$500		Burt, J. Relatório 1907: 19
1908	150\$000		AHNA, maço 5591, Posto móvel – Policia da Linha Ferrea de Benguella, ofício de 26/6/1908
1909	150\$000 ou 120\$000		Cadbury, W, 1910: 47; <i>Jornal do Comercio</i> , 20-8-1909 – A escravatura em S.Thomé (relatório do dr. Shutz)

NOTA: Nos casos em que as informações sobre preços contêm intervalos, o anexo 4 assume o ponto médio.

Abreviaturas

- AHD – MNE – Arquivo Histórico Diplomático – Ministério dos Negócios Estrangeiros, Lisboa
AHNA – Arquivo Histórico Nacional de Angola, Luanda
AHU – Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa
NA – PRO – National Archives – Public Records Office, Londres

Bibliografia

- ALEXANDRE, Valentim – “A questão colonial no Portugal oitocentista” in *Nova História da Expansão Portuguesa* (coord. Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques), Editorial Estampa, Lisboa, 1998.
- ANDRADE, Alfredo – *A bacia hydrographica do rio Cuanza desde a nascente á confluencia do rio Gango*. Lisboa, 1905.
- AO PAIZ. O COMMERCIO DA VILLA DO DONDO (ANGOLA). Lisboa, 1904.
- ARNOLD, Rosemary – “Un puerto de comercio: Whydah, en la costa de Guinea”, in Karl Polanyi, Conrad M. Arensberg; Harry W. Pearson, *Comercio y Mercado en los impérios anti-guos*. Labor Universitária, Barcelona, 1976, pp. 201-223.
- ARNOLD, Rosemary – “Separacion de comercio y mercado: gran mercado de Whydah”, in Karl Polanyi, Conrad M. Arensberg; Harry W. Pearson, *Comercio y Mercado en los impérios anti-guos*. Labor Universitária, Barcelona, 1976, pp. 225-235
- ASSOCIATION CENTRALE DE L'AGRICULTURE PORTUGAISE – *La Main d'oeuvre à S. Thomé et à l'Île du Prince*. Lisboa, 1911.
- BANCO NACIONAL ULTRAMARINO – *Relatorios desde o anno de 1865 a 1889*. Lisboa, 1890.
- BOUENE, Felizado; SANTOS, Maciel – “O *modus vivendi* entre Moçambique e o Transvaal (1901-1909): Um caso de ‘imperialismo ferroviário’” in *Africana Studia*, n.º 9, 2006, pp. 239-268.
- BRÁSIO, António – *D. Antonio Barroso Missionario Cientista Missiólogo* – Centro de Estudos Ultramarinos, Lisboa, 1961.
- BURTT, Joseph ; HORTON, Dr. W. – *Relatorio sobre as condições dos Serviçaes Negros empregados nas Plantações de Cacau de S. Thomé e Príncipe e os modos de os obter em Angola*. Lisboa, 1907.
- CADBURY, William A. – *Os Serviçaes de S. Thomé*, Lisboa, 1910.
- CENTRO COLONIAL – *Relatório da Gerência*. Lisboa, 1901-1903.
- CLARENCE-SMITH, W. G. – “O papel dos custos de trabalho no florescimento e declínio das plantações de cacau em S. Tomé e Príncipe” in *Revista Internacional de Estudos Africanos*, n.º 114-115, 1991, pp 7-33
- COMPANHIA DA ILHA DO PRÍNCIPE, *Relatórios e Contas da...* Lisboa, 1895; 1896; 1897.
- CONFIDENCIAL ao Illmo e Ex.mo Snr. Antonio Teixeira de Souza, Ministro dos Negocios da Marinha e Ultramar. 1902.
- DAVIS, David Brion – *The Problem of Slavery in Western Culture*. Penguin Books, Londres, 1970.
- DIARIO ILLUSTRADO – *Perda de Angola – A concessão Williams*. Lisboa, 1903.

- GOVERNO-GERAL DE ANGOLA – *Anuario Estatístico da Provincia de Angola* – 1897 – Loanda, Imprensa Nacional, 1899.
- GOVERNO-GERAL DE ANGOLA – *Anuario Estatístico da Provincia de Angola* – 1898 – Loanda, Imprensa Nacional, 1900.
- GOVERNO-GERAL DE ANGOLA – *Anuario Estatístico da Provincia de Angola* – 1899 – Loanda, Imprensa Nacional, 1901.
- HEINTZE, Beatrix – *Pioneiros Africanos. Caravanas de carregadores na África Centro-Ocidental (entre 1850 e 1890)*. Caminho, Lisboa, 2004.
- HENRIQUES, Isabel Castro – *Percursos da Modernidade em Angola. Dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Instituto de Investigação Científica Tropical, Instituto da Cooperação Portuguesa, Lisboa, 1997.
- HEYWOOD, Linda – *Ovimbundu Women and Social Change, 1880-1926*, in “ICT – África e Instalação do sistema colonial (c. 1885-c.1930)”, Lisboa, 2000, pp. 441-453.
- KLEIN, Herbert S. – *O Comércio Atlântico de Escravos – Quatro séculos de comércio escravagista*, Lisboa, Editora Replicação, 2003.
- LARA, Sousa – *Crise Agrícola e Commercial em Angola. Suas causas. O que se tem feito e o que urge fazer* in “Congresso Colonial Nacional, Lisboa 1901, pp. 4-13.
- LEAL, José Heliodoro de Faria – “Memórias de África”, in *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, 32.^a e 33.^a serie, 1914-15.
- M(ENDONÇA), H. J. M. de – *África Ocidental Portuguesa. S. Thomé. A Roça Boa Entrada*. Lisboa, 1906.
- MALHEIRO, Alexandre – *Chronicas do Bihé*. Lisboa, 1903.
- MARX, Karl – *Manuscrits de 1857-1858 (Grundrisse)*, II, Editions Sociales, Paris, 1980.
- MASUI, Theo – “Viagem à ilha de São Tomé”, in *Revista Colonial e Marítima*, n.º 110-112 (1906-1907).
- MEILLASSOUX, Claude, – *Antropologia da Escravidão. O ventre de ferro e dinheiro*. Jorge Zahar Editor, Rio de Janeiro, 1995.
- MIERS, Suzanne; KOPYTOFF – *Slavery in Africa. Historical and Anthropological Perspectives*. The University of Wisconsin Press, Wisconsin, 1977.
- MINISTÉRIO DA MARINHA – *Memoria acerca da extinção da Escravidão e do tráfico de escravatura no território portuguez*. Lisboa, 1889.
- MINISTÉRIO DA MARINHA E ULTRAMAR – *A questão da borracha em Angola. Documentos officiaes*. Lisboa, 1897.
- MINISTÉRIO DA MARINHA E ULTRAMAR – *Relatório apresetado à Câmara dos Senhores Deputados na sessão legislativa de 1898*. Lisboa, 1898.
- NETO, Natália Pedro da Costa Umbelina – *Les Îles São Tomé et Príncipe (1853-1903). De l'abolition de l'esclavage a la generalisation des travailleurs sos contrat, les services*. Thèse doctorale, Universtié Aix-Marseille I, 2007.
- NOGUEIRA, A. F. – “A ilha de S. Thomé sob o ponto de vista da sua exploração agricola (comunicação à Sociedade de Geographia)” in *As Colonias Portuguesas*, ano III, n.º 7, 1885.

- O CACAU DE S. THOMÉ – *Resposta dos Agricultores da Província de S. Thomé e Príncipe ao Relatório do inquérito mandado fazer pelos industriaes inglezes MM. Cadbury, Fry, Rowntree e Stollwerk ás condições do trabalho indígena nas colónias portuguezas.* Lisboa, 1907.
- PELISSIER, René – *História das Campanhas de Angola.* Editorial Estampa, Lisboa, 1986.
- PIMENTEL, Fernando – *Investigação commercial na provincia de Angola Realizada por iniciativa das fabricas de Fiação e Tecidos d'Algodão do norte do paiz em 1902-1903.* Porto, 1903.
- READER, John – *África. Biografia de um Continente.* Publicações Europa-América, Lisboa, 2002.
- SANTOS, Maciel – “Tempo de trabalho e lucro em S. Tomé e Príncipe – o caso da Sociedade de Agricultura Colonial (1899-1909)” in CEAUP, (coord.) *Trabalho Forçado Africano – Experiências coloniais comparadas*, Campo das Letras, Porto, 2006, pp. 289-314.
- SANTOS, Maciel Morais – “A rentabilidade do cacau de S. Tomé e Príncipe – Hipóteses de explicação, in *Africana Studia*, n.º 5, 2002, pp. 181-212.
- SANTOS, Maciel Morais – “O preço dos escravos no tráfico atlântico – Hipóteses de explicação” in *Africana Studia*, n.º 7, 2004.
- SOCIEDADE DE AGRICULTURA COLONIAL – *Relatorio da...* Lisboa, 1901-04.
- STICHTER, Sharon – *Migrant Labour in Kenya – Capitalism and African Response 1895-1975*, Longman, Londres, 1982.
- SURET-CANALE, Jean – *Afrique noire occidentale et centrale. L'ère coloniale (1900-1945).* Editions Sociales, Paris, 1964.
- TESTART, Alain – *L'Esclave, la dette et le pouvoir.* Editions Errance, Paris, 2001.
- VALLE, Libanio do – *Duas Palavras acerca das Ilhas de S. Thomé e Príncipe*, 1877.
- VOS, Jelmer – “Slavery in Southern Kongo in the late nineteenth century” in CEAUP (coord.), *Trabalho Forçado Africano – Experiências coloniais comparadas*. Porto, Campo das Letras, 2006, pp. 315-336.
- WEBER, Max – *Economy and Society. An outline of Interpretative Sociology.* University of California Press, Berkeley, 1978.

Working While Walking: Forced Laborers' Treks to Angola's Colonial-Era Diamond Mines, 1921-1948

TODD CLEVELAND*

In 1912, prospectors found seven small diamonds near Musalala Creek in the Lunda region of the Portuguese colony of Angola. Less than five years later, on October 16, 1917, Portuguese, English, Belgian, South African and American investors formed the *Companhia de Diamantes de Angola* (Diamang) to exploit the diamond deposits that had been identified in the interim. In 1921, the Portuguese colonial government granted Diamang exclusive mining and labor procurement rights over a vast concessionary area. Using these monopolies, Diamang became the colony's largest commercial operator until Angolan independence in 1975.

The wealth was generated on the backs of African laborers, many of whom were forcibly recruited to work on the mines. While the metropolitan government instituted forced labor schemes, or *shibalo*, throughout its colonial possessions, nowhere else did it grant a concessionary company such exclusive access to African labor. Over the course of its operational existence, Diamang enjoyed a virtual monopoly on power and labor unrivaled by any other enterprise in Angola.

Upon the commencement of Diamang's operations in 1917, most local residents simply ignored the company's presence. However, a far-reaching agreement in 1921 consummated by the company and the colonial state, which required local colonial administrators, or *chefes do posto*, to actively

* University of Minnesota and Carter G. Woodson Institute, University of Virginia.

procure laborers for Diamang rendered indifference increasingly less viable.¹ For regional residents, this system became a daily feature of life for roughly the next forty years until the state partially dismantled it in the 1960s, though it continued to ensnare residents up until Angolan independence in 1975.

For these forcibly contracted laborers, or *contratados*, the engagement process began when their *sobas*, or headmen, offered them to African police, known as *cipaïos*. These colonial enforcers would then lead ever-accumulating convoys of recruits from villages to regional colonial administration outposts, or *postos*.² At the *postos*, recruits were obliged to enter into contracts with Diamang, thereby legalizing the engagement. From the *postos*, *contratados*, as well as any family members who willingly accompanied them, next set out on foot for the company's headquarters at Dundo and eventually to their future worksites, an arduous dangerous trek that could reach over 1,000 kilometers and take months to complete. Only from 1948 did the company provide truck transport to Dundo, thereby greatly alleviating this aspect of the engagement process.³

Based on company and colonial records, as well as oral testimony collected from former mineworkers, this paper examines the experiences of these forced laborers who trekked on foot from their home villages to Dundo, from the company's earliest usage of these workers, in 1921, to its implementation of motorized transport in 1948.⁴ The journey was

¹ The agreement also called for the company to grant to the colony 40% of its net profits, 100,000 shares of Diamang stock, and a series of loans at very favorable repayment rates. Moreover, the pact formally exempted Diamang from all current and future tax obligations on profits, imports, and all of its diamond exports – an arrangement not even enjoyed by missionaries operating in the colony.

² Over time, *contratados* comprised roughly forty percent of Diamang's African labor force. The remaining workers were known as *voluntários*. Yet, although *cipaïos* did not forcibly remove most *voluntários* from their home communities, there was, in fact, very little voluntary about most *voluntários'* engagement with Diamang. Instead, the majority of *voluntários* were men who resided within reasonable proximity of the mines and were forced to report to the company on their own for employment, and thus this category is also crudely geographical in nature.

³ The company often funneled recruits from the southern stretches of Lunda though Saurimo, which acted as a processing center at which company officials could better gauge and control flows to Dundo. Yet, because passing through Saurimo did not qualitatively change the trekking experience, I have chosen to omit this parallel experience.

⁴ Fieldwork was conducted in Portugal and Angola from 2003 to 2006.

fraught with potentially fatal features, including food shortages, river crossings, exposure to the elements during the rainy season and, at times, even lion attacks. As such, these treks generated numerous fatalities and even prompted Diamang to reject recruits it had initially deemed healthy, but who, upon completing the journey were no longer physically able to supply productive labor.

While the vast majority of coerced recruits were acquiescent in the face of the increasingly aggressive forced labor regime, many potential laborers throughout this period were able to avoid laboring for Diamang by relocating prior to the arrival of *cipaios* in their villages. Not all residents who stayed behind, however, were merely passive victims of *shibalo*. From the implementation of the *contratado* regime in 1921 until the introduction of truck transport, many recruits deserted at some point during the multi-segmented journey. Desertion patterns changed over time as the colonial state and Diamang consolidated power, making this option more difficult to pursue – though never impossible owing to the porous, proximate Belgian Congolese border. Still others opted not to desert, but creatively responded to the challenging conditions associated with the trek. Their actions included having spouses accompany them, intentionally delaying their arrival in Dundo and illegally exchanging company-issued clothes for much-needed food en route. While these strategies did not completely alleviate the hardships associated with the trek, they went a long way towards tempering the experience and were generally less risky and complicated than flight.

By drawing attention to the experiences of these trekking recruits and family members I aim to illuminate an under-examined portion of the broader forced labor process in colonial Africa. Even the massive body of literature that examines mining operations in South Africa, which relied heavily on cyclically migrating laborers from across Southern Africa, rarely explores these journeys.⁵ As such, this paper seeks to begin to redress this historiographical absence and, more particularly, to precipitate a reconsid-

⁵ A notable exception is Patrick Harries' work that follows laborers from Mozambique to the South African mine. Patrick Harries, *Work, Culture and Identity: Migrant Laborers in Mozambique and South Africa, c. 1860-1910* (Portsmouth, NH: Heinemann, 1994).

eration of how Angolans experienced forced labor. Although the strategic exodus of Angolans from the colony to escape forced labor schemes is well-documented, my exploration of the range of strategies that those Africans who stayed behind employed – which included, but was not limited to, desertion – is intended to expand existing understandings of the ways that these colonial subjects creatively engaged the regime.

1. The Geographic Scope of Diamang’s Labor Procurement

Until 1921, Africans residing beyond Diamang’s immediate area of operations most likely knew little about the enterprise’s activities. Up to that point, Diamang had lacked the political wherewithal to expand its recruiting efforts much beyond its mining environs. This scenario changed, however, with the landmark 1921 agreement, which committed the Angolan government “to provide all possible support for the recruitment of the indigenous personnel necessary for the intense mining of the diamond beds.”⁶

Emboldened by the state’s readiness to furnish laborers, Diamang cast its gaze not only upon the local, ethnic Chokwe population, but also further west to Malange and south to Moxico for desirable recruits. Company officials deemed these areas of greater population density as collectively vital to supplementing Lunda’s relatively few inhabitants.⁷

2. Tugging in Many Directions: Spousal Accompaniment Policies and Strategies

Regardless of from where Diamang drew *contratados*, though, company officials displayed great enthusiasm for the relocation of families – or partial families for men with multiple wives – to its mines.⁸ Company administrators determined that workers accompanied by family members deserted less frequently, were generally more “stable,” and were more likely to remain

⁶ *Boletim Oficial da Província de Angola*, I série, no. 20 (May 14, 1921): 37.

⁷ Company officials regularly fixed Lunda’s population density at two people per square kilometer, though censuses were inaccurate and this figure was bandied about well before the first census was ever taken.

⁸ Only on the Copperbelt that stretched across Zambia (Northern Rhodesia) and the (Belgian) Congo did companies similarly encourage male laborers to bring wives and children with them to the mines.

on after they had fulfilled their contracts. As such, during the 1920s, the company introduced a series of measures to encourage this scenario. In 1922, for example, Diamang was offering monetary bonuses to *sobas* for each wife that accompanied and remained with her contracted husband. Three years later, the company began offering women a half-ration for the journey and, in 1929, a *pano* (cloth used as a wrap-around garment) upon arrival in Dundo. In 1930 and 1945, respectively, Diamang enhanced these incentives to sixty percent and an additional *pano* upon the conclusion of the contract. The historical record, however, is replete with instances in which the company only partially delivered, or even fully reneged on, these promised incentives, thereby undermining these designs.

Prior to the arrival of the *cipaios*, married recruits, their wives, and even extended families had almost always already reached a collective decision as to whether wives would go or stay behind. Beyond the initial years of the *contratado* regime, the arrival of *cipaios* in villages was neither shocking nor unanticipated and, in fact, residents of oft-visited villages came to regard these incursions as part of the rhythm of life. One of the most important factors influencing this decision was any primary or secondary knowledge that couples and families might have had about life on the mines. In general, recruits who were fulfilling second, third or even fourth contracts, were more amenable to having their wives join them. Even secondhand knowledge, though, usually allayed recruits' concerns. Prior knowledge, however, could also dissuade husbands and wives from traveling together to the mines. Informants' most regularly cited reason for having wives remain in the village was not a "fear of the unknown," but rather awareness that women were often coveted by assertive co-workers or, worse, by aggressive African overseers (*capitas*) or European employees. Fueled by incidents of sexual abuse on the mines, this form of trepidation persisted throughout the *contratado* regime.

Recruits and their wives also factored in the sheer distance to the mines, though after Diamang introduced transportation from *postos* to the mines in 1948 this issue was less salient. The data related to accompanying wives is sporadic, but it does suggest that those wives coming from further away were less inclined to join their husbands. In particular, couples from Camaxilo

and Songo, 775 and 745 kilometers, respectively, to the west of Dundo, were indicative of this trend. For example, in 1937, although the company-wide rate of accompanying wives was 25.7%, *contratados* from Camaxilo and Songo registered rates of only 5.0% and 4.6%, respectively.⁹

When men and women did decide to proceed together to the mines, male informants most often cited their wives' practice of cooking for them, both during the journey and upon their arrival on the mines, as the greatest value. In fact, when I asked Sacabela Sacahiavo if emotional factors played any role in his wife accompanying him in the late 1940s, he laughed and declared, "No, no. I didn't bring her out of love – only to cook!"¹⁰ Ultimately, the decision concerning spousal accompaniment was a complex one that involved a number of contextual and personal considerations. While certain logistical and perceptual factors militated against spousal accompaniment, the benefits derived from this arrangement appear to have provided effective counter balances.

3. Walking to Work: From the Village to the *Posto*

Whether *contratado* recruits set out alone or with family members, the arrival of *cipaios* in the village marked the beginning of this odyssey. Early on, both the colonial state and the company expressed concerns that the vicious acts that *cipaios* often committed would deleteriously affect recruitment. In 1922, for example, Angolan High Commissioner Norton de Matos called for the expeditious recruitment of *cipaios* for Lunda to assist in the procurement of labor, but cautioned that, "These *cipaios* ought to receive instruction from civil police agents... and the best care ought to be taken to obtain, via this instruction, the most... rigorous discipline, and through constant supervision ensure that they do not commit even the slightest shameful or extortionate act towards the indigenous populations. To end

⁹ Departamento de Antropologia da Universidade de Coimbra (DAUC) – Folder 86 35.º – Companhia de Diamantes de Angola, *Nota de informação sobre a parte relative a mão de obra indígena pelo Ministerio das Colonias* (February 22, 1938): 2

¹⁰ Interview, Sacabela Sacahiavo, August 12, 2005. Male recruits also occasionally brought children or young relatives to assume this complementary, mitigatory role.

with these humiliations will be the cornerstone of the future occupation of Lunda.”¹¹ Less than a year later, however, a company official was reporting that *cipaios* were abusing recruits, explaining that, “Armed *cipaios* invaded the indigenous populations, encircling their homes, whipping the *sobas* and their wives... I saw, during the interrogations I attended, the deep traces of the beatings; they took everything that was valuable in order to sell it.”¹²

Upon appearing in the village, the *soba* would typically welcome and regale *cipaios*. Muhetxo Sapelende, first contracted in 1940, explained that when the *cipaios* arrived, “A fowl would be killed and eaten and the people who had been ordered by the *soba* to appear as the village’s recruits would be brought before the *cipaios*, who would then accept or reject these men... *Sobas* would ask for one or two people from a family... *Cipaios* would also walk through the village looking for strong men, especially if the *soba* was not offering particularly strong ones.”¹³ In return for their compliance, Diamang periodically rewarded cooperative *sobas* with small gifts, including money, alcohol, seeds, cloth and surplus Portuguese military uniforms.¹⁴ Thus, far from the stalwarts against colonial encroachment that they had been in the first decades of the twentieth century, by as early as the mid-1920s subjugated *sobas* were vital cogs in the *contratado* machine.

For those recruits who had been selected, the prospect of traveling to and working on the mines now consumed them. As time passed, many recruits

¹¹ Arquivo Histórico Nacional de Angola (AHN) – Caixa 4871 – Lunda. Letter, summarization of despacho numero 6/L, of January 5, 1922, issued by the Alto Comissario of Angola, Norton de Matos (January 16, 1922).

¹² AHN – Caixa 319, Malange, Cota #19. Much to Portugal’s chagrin, University of Wisconsin Professor, Edward Ross, brought incidents of this nature to international attention via his damning 1925 report, declaring: “Most of the brutality from which the natives suffer is inflicted by *cipães* who are given virtual *carte blanche* by their Portuguese superiors... Under threat of being tied up, the villagers compete in bribing him not to hit them too hard... The *cipão* is often a criminal or a bad character.” Edward Ross, *Report on Employment of Native Labor in Portuguese Africa* (New York: The Abbott Press, 1925): 16-24. Ross did not visit Lunda while in Angola, but he did collect statements in areas near Diamang’s far western recruiting zones and, regardless, this was a problem that colonial and commercial officials alike generally accepted as endemic throughout the colony.

¹³ Interview, Muhetxo Sapelende, August 11, 2005.

¹⁴ Diamang also honored cooperative *sobas* with portraits hung in the company’s Dundo Museum, though officials could also remove these portraits as a means of shaming those *sobas* who failed to provide sufficient numbers of laborers. For a fascinating examination of this practice, see: Nuno Porto, “‘Under the Gaze of Ancestors’: Photographs and Performance in Colonial Angola” in Elizabeth Edwards & Janice Hart, eds., *Photographs, Objects, Histories* (Routledge: London & New York, 2004): 116-24.

and their wives already had some personal or second-hand knowledge of what this existence would be like and used this information to help themselves prepare mentally. Even for those who possessed no firsthand knowledge, though, the mere physical reappearance in their villages of returning laborers, illness- and accident-free, helped to temper their fears.

When it was time to depart, *contratado* recruits left their villages behind and accompanied the *cipaios* to subsequent villages to collect additional recruits. Cohorts from individual villages typically ranged between three and ten, though it was not uncommon for a lone recruit to set out from a village or for a village to lose up to fifteen members at once. Over the course of the *contratado* regime, cohort sizes remained relatively constant, suggesting an awareness by officials that it was prudent to spread the recruitment burden across multiple populations rather than cripple individual villages. While contributions from single villages may have had a rather small range, the overall size of an amassed group could stretch from dozens to hundreds. In general, both the size of groups and the frequency with which *cipaios* collected recruits increased over time as Diamang's operations expanded and its need for laborers grew.

The march for *contratado* recruits from their villages to regional *postos* varied considerably depending on a village's distance from the local *posto* and at what point during the journey a recruit joined the group. Regardless, recruits always made the journey on foot, as generally only footpaths linked villages to one another.

When recruits fled during the march to the *posto* (typically at night), *cipaios* would often return to the village from which the deserter, or *fugido*, had come and demand a replacement from the *soba*, and at times the deserter's wife, too, purely as a punitive measure. Other times, the *cipaios* would catch the deserters themselves, especially, according to former *contratado* Luciane Kahanga, "if the deserters had no family and were living out in the countryside like goats."¹⁵ However, the successful capture of *fugidos* was a rare occurrence and the state's preferred method was simply to demand replacements.

¹⁵ Interview, Luciane Kahanga, November 18, 2005.

After roughly two decades of rampant desertion, by the end of the 1930s the flood of *fugidos* had tapered off to a trickle, falling to only 2.8% by 1937. This reduction is attributable to a number of factors, including increased vigilance on the journey.¹⁶ Yet, as long as those who had fled stayed away from their home villages, either temporarily or permanently, desertion proved to be an effective method of avoiding *shibalo*.

4. Walking to Work: At the *Posto*

For those recruits who had opted not to flee, the arrival at the *posto* represented a transformative moment as they came directly under colonial control for the first time and symbolically transitioned from recruits to *contratados*. These recruits became full-fledged *contratados* simply by signing contracts, usually in the presence of a Diamang official and the *chefe do posto*. That virtually all *contratados* could not read the document that bound them to labor for Diamang was inconsequential, as they were well aware that they were entitled to a salary, clothing, and rations, in exchange for six days of labor each week for a set number of months.

Indicative of the exploitative nature of the *contratado* regime, *chefes* immediately put arriving recruits to work, although they were compensated only for work performed from Dundo onward. Typically, *chefes* assigned only men tasks, which consisted mainly of various cleaning and weeding projects in the general vicinity of the *posto*, though they were not restricted to this. For example, in 1937, a Diamang official supported the decision of a *chefe do posto* to have gathered recruits work on the local airstrip, as “we do not want lots of idle men.”¹⁷ As such, the labor process for these African employees commenced well before any of them helped to extract a diamond from the Lunda soil.

Recruits also occasionally fled the *postos*, typically prompted by harsh treatment. A particularly aggressive administrator of Caluango *posto* in west-

¹⁶ It is also possible that the Depression and the attendant collapse of commodity prices dissuaded many recruits from fleeing, as Diamang may have represented the only revenue-generating option.

¹⁷ DAUC – Folder 86 34º – Henrique de Sousa Noronha. Relatório, da Viagem do Secretário a Vila Silva Pôrto, em September 16, 1937 (October 25, 1937): 13.

ern Lunda, for example, helped to precipitate a string of desertions in the early 1940s by forcing recruits to weed the terrain near the Luita River, some days until approximately 7:00 p.m. and without providing any rations.¹⁸

Before embarking for Dundo, Diamang also administered a medical exam for some recruits, which was intended to exclude those unfit for mine labor. With this measure, Diamang hoped to avoid paying for unsatisfactory recruits' trips to Dundo, where a more comprehensive examination was administered, only to have them rejected there. The company first introduced these exams in 1938, but administered them only sporadically and cursorily, and thus medical personnel in Dundo continued to reject many would-be laborers. In fact, informants rarely reported having to undergo a medical examination, or even any type of physical scrutiny, suggesting that Diamang had largely abandoned these exams by the 1950s.

5. Walking to Work: From the *Posto* to Dundo

Prior to 1948, *contratados* and any accompanying family members were required to set out on foot to Dundo from the *posto*. Before departing, *chefes* distributed rations, which *contratados* were then responsible for carrying to Dundo. Although allocations were most often inadequate for the journey, they still typically weighed upwards of 25–30 kilograms, and had to be consumed judiciously in order to ensure that they lasted for the entire trip. Further, even when parsimonious company officials acknowledged standard journey times to be greater than one month, they were reluctant to issue more than thirty days worth of rations. One official commented in 1926 that, “Consequently, *contratados* arrive in Dundo appearing as though they came from the middle of the jungle.”¹⁹

An infamous 1928 journey undertaken by *contratados* from Bailundo, over 1,000 kilometers away from Dundo, highlights the company's frugality. This trekking party included 250 families, consisting of 550 adults and

¹⁸ DAUC – Folder 86 44° – Letter, from A. Pinto Ferreira, O Director Técnico na Lunda, to Sr. Agente da Diamang em Vila Henrique de Carvalho, “Contratados de Camaxilo” (May 26, 1944).

¹⁹ DAUC – Folder 86 6° – Letter, from José Dias Mendes to Sr. Bernardo d’Almeida Azevedo, Chefe da Secção e Transportes, “Venda, pelos indígenas contractados, de artigos de vestuário” (May 24, 1926).



Families from Bailundo traveling to Dundo, 1928.
Arquivo da Diamang – Universidade de Coimbra – MAUC.

142 children, and one Diamang official, Francisco Abreu, who chronicled the excursion. Soon after departing, though, the trekkers found themselves short of rations and acutely hungry. During the first half of the trip, each member of the group – including Abreu – had been granted thirty days of rations, while they were only able to cover this distance in forty-five. After the second half of the trip totaled another twenty-three days, the party stumbled into Dundo on June 16, 1928. While Diamang officials exalted, Abreu immediately set about crafting a scathing account of the trek. In it, he admonished the company for failing to understand that the “realities” of the trip, which included eleven days of crossing rivers alone – an endeavor that at times required two days – should not be considered as “delays,” but rather anticipated and compensated for in the provisioning of rations.²⁰

²⁰ DAUC – Folder 86 12° – Francisco Moreira da Fonseca Abreu. Relatório ao Sr. Representante da Diamang, acerca da viagem que fiz ao Dundo, acompanhado 250 famílias indígenas, que veem aqui fixar residência (June 16, 1928). Perhaps as a result of this trip, only slightly more than half of the recruits who completed this trek ultimately fulfilled their contracts. DAUC – Folder 86 17° – Letter, from S.T. Kelsey to Sr. Representante da Diamang em Loanda (August 12, 1929).

While the subsequent embarrassment that this episode generated prompted company officials to boost future provision allotments, going forward ration deficiencies were still the norm and trekking parties regularly arrived in Dundo complaining of hunger. For example, less than a month after Abreu's group had arrived, Diamang failed to provide any rations at all to another group of over one-hundred recruits, suggesting that the Bailundo debacle may have prompted nothing more than a series of hollow promises.

In order to rectify these food insufficiencies, some recruits traded their company-issued clothes or blankets to local communities they passed en route to Dundo. This strategic act explicitly violated instructions that they had received from *chefes* at the *posto*, but even the corporal punishment that awaited them in Dundo was preferable to starving. Consequently, Diamang experimented with withholding these items until after workers arrived in Dundo, though ultimately only truck transport permanently solved the problem.

Prior to 1948, Diamang made only gradual and sporadic improvements to this portion of the journey. For example, by the late 1930s, Diamang had constructed shelters along some of the more well-traveled routes to Dundo at intervals of approximately one-hundred kilometers at which recruits were supposed to replenish their supplies. However, the company spaced the shelters unevenly and sufficiently stocked only a handful of them. Further, the shelters were in constant disrepair and during the rainy season offered inadequate cover for larger groups – or none at all if the group failed to cover the distances between them. Meanwhile, even on the eve of the implementation of mechanized transport, Diamang was still presenting to the metropolitan government a multitude of reasons why it was not feasible: “It was impossible during the (Second World) War because of a lack of vehicles and tires and restrictions on gasoline, and even today there are significant difficulties, including the long distances to be covered, the increased number of *indígenas*... and the (probable) necessity of special vehicles that can accommodate... with a certain comfort level, an appreciable number of individuals.”²¹

²¹ Torre do Tombo – Folder AMC51 – Letter from Ernesto de Vilhena to Marcelo Caetano, Ministro das Colonias, “Nota de Informação para O Ministro das Colonias” (January 27, 1947): 1. Diamang did, however, pick up any ailing recruits or accompanying family members in company trucks that daily traversed these routes.

In response, some recruits elected to delay their arrival in Dundo by either intentionally proceeding slowly or making unsanctioned detours. For example, in 1926 Diamang accused a group of *contratados* coming from Moxico of purposely taking extra time – in this case, ninety days – to reach their destination. Officials subsequently concluded that, “the only way to avoid this abuse that the *indígenas* commit was to guarantee them rations for only 30–35 days of the voyage.”²² This measure produced further hardships for trekkers, but also some successes for Diamang. Yet, a report from 1940 indicated that a group of *contratados* traveling from Camaxilo that year had returned to their villages after having received their rations before proceeding on to Dundo. Officials bemoaned that this diversion had delayed recruits’ arrival by over a week and, owing to their depleted rations, that they arrived in a weakened state.²³

More dramatically, many *contratado* recruits opted to flee during the long march from their respective *postos* to Dundo. In the early years of the *contratado* regime, recruits pursued this strategy rather facily, as they often traveled to the mines unchaperoned. During the first full decade of the company’s operations, records suggest that approximately 10–25% of recruits deserted, though on occasion whole groups failed to arrive in Dundo, infuriating officials and impairing production. These mass desertions caused considerable distress for the company officials and mine bosses who were counting on these new arrivals. A 1921 letter from Diamang to Angola’s High Commissioner reveals both the prevalence of this strategy and the immediate fiscal damage it caused, in addition to the much larger issue of thousands of lost man-hours: “About five months ago I requested 400 men of which I only received one-hundred, and twenty-two from another request for one-hundred, the rest having fled, without having up until now been substituted (for). Of two groups of thirty and another of fifty, not one worker arrived at the work site, and for all of them we had already paid out expenses, taxes and salaries, as well as rations during their

²² DAUC – Folder 86 5º – Letter, from Antonio Brandão de Mello to Sr. Antonio Cyrne, “Abono de rações a indígenas recrutados no Moxico” (April 10, 1926).

²³ DAUC – Folder 86 40.º – Letter, H.J. Quirino da Fonseca to the Snr. Rep. da Diamang (July 6, 1940).



Truck transport of recruits, c. 1948.
Arquivo da Diamang – Universidade de Coimbra – MAUC.

time at the *postos* and for the voyage, which are all now useless and non-reimbursable.”²⁴ Given this outlay, Diamang began to arrange for personnel to accompany and watch over their human investments during this segment of the trek. During the 1930s and 1940s, escalating profits enabled the company to either pay for the necessary personnel or ensure that *chefes* made the proper arrangements. Consequently, recruits, and especially those with accompanying family members, were decreasingly able to seize upon this portion of the journey as their moment to escape.

By 1947, a mixture of low-level government pressure and a desire to prevent workers from either deserting or even delaying their arrival in Dundo finally pushed Diamang to agree to phase in mechanical transport. Yet, while this development represented a watershed moment for *contratados*, the company’s implementation of this new system was both fitful and problematic. Bridges and rafts needed to cross Lunda’s numerous rivers had to be installed, logistical and scheduling difficulties often caused significant

²⁴ DAUC – Folder 84K3 1º – Letter, from Antonio Brandão de Mello, Representante das Companhias de Pesquisas Diamantes e Petróleo de Angola, to the High Commissioner of Angola, (April 24, 1921): 5.



Inspection in Dundo of incoming *contratados*, 1938.
Arquivo da Diamang – Universidade de Coimbra – MAUC.

delays at *postos*, and customized transport trucks seemed to be in perpetual shortage, leading the company to substitute them with “regular” trucks.

6. Getting to Work: A Temporary “Home” in Dundo

Regardless of how they arrived in Dundo, personnel from the company’s Health Services administered screening exams for all incoming male recruits.²⁵ These exams were intended both to keep workers carrying communicable diseases away from the mines and to disqualify physically incapable recruits. As early as 1922, for example, Health Services personnel were rejecting a significant number of recruits from Malange who were considered as: “very poor... and absolutely useless insofar as any kind of labor is concerned.”²⁶ Throughout Diamang’s first two decades, monthly and annual reports suggest that Health Services was rejecting approximately 10-15% of these contracted laborers.

²⁵ Health Services personnel also vaccinated both men and women against smallpox beginning in the late 1920s, and later for typhoid and intestinal parasites, as well.

²⁶ DAUC – Folder 84K3 2.; Letter from W. Rettie to Diamang representatives in Luanda (June 14, 1923): 1.

Table 1: Percentage of recruits refused in Dundo²⁷:

Year	Percentage refused
1925	14,25
1930 (April)	14,26
1933	13,00
1934	9,45
1935 (December)	10,93
1937	8,96

Over time, rejection rates generally declined, owing to better – if erratic – screening in the field, but ironically continued to include (prior to 1948) many who would have passed the exam had they not just concluded the draining walk.

For those *contratados* who passed the medical exam, Dundo became their temporary home as they adjusted to the rhythms and nature of regulated labor and waited for deployment to the mines. Forcibly removed from their respective home communities months earlier, by now *contratados* had already endured lengthy, taxing treks and presumably unprecedented encounters with medical staff. In turn, these jarring experiences portended the formidable, unremitting challenges that *contratados* and accompanying family members would face upon eventually reaching Diamang’s mines.

²⁷ Compiled from the following sources: DAUC – Folder 86 20.º – Contract Men Received during 1925; Quirino Fonseca, Relatório anual das acitvidades da companhia contra a doença do sono 1934 (March 2, 1935); DAUC – Folder 86 28.º - Secção de Trabalho Indígena, Relatório de Julho de 1935 (August 9, 1935); DAUC – Folder 86 30.º – Zea Bermudez, Diamang, Secção de Trabalho Indígena Contratados, Relatório de Dezembro de 1935 (January 9, 1936).

Silence des sources ou silence de l'Histoire ? Etudier la traite des esclaves transitant par la Côte française des Somalis, 1884-1940

COLETTE DUBOIS*

Parmi les routes sillonnées par les traitants, figurait en bonne place la mer Rouge, interface incontournable du trafic des esclaves au XIX^e siècle. Ainsi, des caravanes de captifs – hommes, femmes et enfants raziés en Ethiopie¹, voire dans le bassin du Haut-Nil –, gagnaient par des pistes caravanières la rive africaine de la mer Rouge méridionale, notamment le golfe de Tadjoura, d'où ils étaient déportés, par la voie maritime, vers les marchés de la péninsule arabique et de l'empire ottoman. Or, à compter de 1884, la puissance française mena une habile politique diplomatique auprès des sultans Afars et des notables Issas, pour prendre pied dans cette région au carrefour de l'Afrique et de l'Arabie, au débouché du Bab el Mandeb, créant en 1896 une colonie de 23000 km² : la Côte française des Somalis. La colonisation française allait-elle enrayer un trafic aux mains des traitants autochtones et arabisés ? Comment fit-elle pour combattre ces pratiques d'un autre âge ? Pour quels résultats ?

Le tragique destin de ces milliers d'humains arrachés à l'Afrique intérieure pour alimenter les flux de la traite orientale, est mal connu, y compris pour

* Université d'Aix-Marseille 1.

Centre d'Etudes des Mondes Africains, UMR-8171, site d'Aix-en-Provence.

¹ Orientations bibliographiques : Richard Pankhurst, *Economic History of Ethiopia 1800-1935*, Addis-Abeba, 1968 (un chapitre sur la traite) ; Bahru Zewde, *History of Modern Ethiopia 1855-1974*, James Currey, London, 1992 ; Jon R. Edwards, « Slavery, the Slave trade and the Economic reorganisation of Ethiopia 1916-1935 », *Africa Economic History*, 1982, n.° 11, pp. 3-14.

la CFS. Silence de l'histoire ou silence des sources ? Comment interpréter cette « occultation », cet oubli d'un passé proche ? L'historien dispose-t-il de matériaux pour lever le voile sur cette douloureuse question, où les victimes restent bien silencieuses ?

Cette communication se propose de présenter les sources européennes disponibles pour étudier une des routes de la traite orientale qui débouchait sur le golfe de Tadjoura et saisir jusqu'à la veille de la Deuxième Guerre mondiale le devenir de ce trafic humain, après l'implantation de la France sur la Côte des Somalis. Il conviendra de mobiliser des sources plurielles et disparates, à savoir des sources narratives (les récits de voyage, les articles de journalistes d'investigation, notamment de Joseph Kessel, les romans d'Albert Londres ou d'Henry de Monfreid, etc.), des sources diplomatiques (les rapports officiels qui tout en dénonçant la traite, décrivent les circuits et les modes opératoires des traitants), les dossiers officiels tant des administrateurs français de la CFS que des officiers de Marine, français ou anglais, qui arraisonnèrent des boutres convoyant entre les deux rives de la mer Rouge des esclaves, les sources missionnaires – les sœurs franciscaines et les frères capucins ouvrirent une station catholique à Obock (1886) puis dix ans après à Djibouti –, les sources iconographiques. En dépit d'intéressants apports informatifs, des zones d'ombres demeurent. La limite des sources expliquerait-elle un chantier à peine entrouvert ?

1. Reconnaître l'existence d'une traite active dans la Corne de l'Afrique au cours du second XIX^e siècle

La traite des esclaves animait les échanges entre l'hinterland de l'Afrique orientale et les rives de la mer Rouge et du golfe d'Aden², bien que, depuis le congrès de Vienne de 1815, l'Europe la condamnât. Les réseaux de cette

² C. Dubois, *Djibouti 1888-1967. Héritage ou frustrations ?*, Paris, L'Harmattan, 1997 ; « La traite des esclaves dans la littérature coloniale. Exotisme humanitaire ou sordide réalité ? (Afrique nord-orientale XIXe-XXe siècles) », in *Littératures et temps colonial. Métamorphoses du regard sur la Méditerranée et l'Afrique*, Aix-en-Provence, Edisud, 1999, pp. 131-141.

traite orientale sont connus³, en partie grâce aux sources narratives et aux rapports des Européens.

1.1. Une approche réaliste : les récits des voyageurs

Au cours du XIX^e siècle, le continent africain – notamment l'Abysinie – attirait les explorateurs qui, en traversant des contrées inconnues, entraient en contact avec de nouvelles sociétés. En observant leurs activités, ils relevaient que l'esclavage existait et que le trafic d'esclaves animait les échanges intra-régionaux. En dénonçant la traite, ils donnaient aux Etats européens un argument humanitaire instrumentalisé pour soutenir leur politique coloniale.

Leurs récits de voyage décrivaient les réseaux de la traite négrière. Par caravanes, les Africains capturés sur les hautes terres de l'Éthiopie, voire au Soudan, gagnaient, par étapes, les ports de la mer Rouge. Ainsi Tadjoura, capitale du sultanat afar de Tadjoura, terminus d'une piste caravanière, – tout comme les ports de Berbera et de Zeïla sur le golfe d'Aden – « a été et est le centre d'un honteux trafic d'esclaves », comme Paul Soleillet, négociant-explorateur, s'en indignait⁴. Et de constater :

La famille de Tadjoura, Aboubeker pacha de Zeïla, a le triste privilège d'avoir monopolisé ce trafic entre ses mains. Personnellement en me rendant d'Obock au Choa, j'ai rencontré deux caravanes d'environ cent esclaves. La première à Allouli, le 14 mai 1882, appartenait au pacha Aboubeker, conduite par son fils, Maki. La seconde, dans les plaines d'Emer, le 26 septembre 1882, était sous la conduite d'un de ses captifs, Assard, son homme de confiance.

Que sait-on de ces esclaves, communément qualifiés de Gallas ? Ce terme – aujourd'hui péjoratif – désigne les Oromos, groupes sociaux de

³ On peut citer S. Daget et F. Renault, *Les Traités négrières en Afrique*, Paris, 1985, pp 217-227. Pour prolonger et renouveler les débats : Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Traités négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004 ; « Traités et esclavages : vieux problèmes et nouvelles perspectives ? », dans *Outre-mers*, n.° 336-337, 2002, 2^e semestre.

⁴ Soleillet P., *Récit d'une exploration commerciale en Éthiopie, 1881-1882*, Rouen, Gagniard, 1886, p. 81. A compléter avec des sources privées conservées au centre des Archives d'outre-mer d'Aix-en-Provence, le CAOM, Papiers Léonce Jore, 54 APC 1, dossier 5, p. 53.

l’Ethiopie méridionale, alors non chrétiens non musulmans. Si les provinces peuplées d’Oromos payèrent un lourd tribut à la traite orientale, elles ne furent pas les seules, puisque l’aire des prélèvements avait atteint tant le Soudan nilotique que les régions au sud du royaume du Choa. En parlant indifféremment de « Gallas », les observateurs européens du second XIX^e siècle ne nous renseignent pas sur l’origine géographique des victimes.

En revanche, unanimement, ils évoquaient le traitant Aboubaker, suggérant que celui-ci détenait autour du golfe de Tadjoura le monopole de ce commerce. Qui est ce traitant décrit par l’explorateur Jules Borelli, qui le rencontra à Zeila en octobre 1885, comme⁵ « un homme de 70 ans, vêtu de blanc, coiffé d’un turban de même couleur, aux traits extrêmement mobiles, avec près de lui, deux de ses onze fils » ?

Au cours de la première moitié du XIX^e siècle, Ibrahim Abü Bekr⁶, Afar de Tadjoura, s’était enrichi en captant une partie des échanges abyssins. Ce notable en vue qui côtoyait à Tadjoura les détenteurs du pouvoir politique, franchissait un nouveau cap en 1859. Sa fortune bâtie sur le commerce et la traite lui permit de prendre en fermage la douane ottomane de Zeila, dynamique port en pays somali, où il devenait gouverneur, d’où son titre de ‘pacha’. Par ailleurs, ayant soutenu la France dans sa quête des meurtriers du ressortissant Henri Lambert, il devint protégé français⁷ ; ses boutres battant alors pavillon tricolore ne pouvaient être arraisonnés par les bâtiments de la Navy stationnés à Aden, comme s’en plaignaient les officiers chargés de combattre les négriers en mer Rouge.

En 1880, l’explorateur saint-simonien français, Denis de Rivoyre, dans son tableau économique de la Corne de l’Afrique, soulignait que la traite des esclaves, très active, animait les échanges dans les sultanats Afars, que

⁵ Borelli Jules, *Ethiopie méridionale. Journal de mon voyage aux pays Amhara, Oromo et Sidama (septembre 1885-novembre 1888)*, Paris, Ancienne maison Quentin, 1890, p. 5. Borelli relève que cet Afar exerce sur les Issas-Somalis une réelle autorité et qu’« il achemine plus volontiers ses caravanes par le pays Issa, car chez les Danakil, son crédit est contrebalancé par des influences rivales. »

⁶ Pour compléter : Marc Fontrier, *Abou-Bakr Ibrahim, pacha de Zeyla, marchand d’esclaves. Commerce et diplomatie dans le golfe de Tadjoura 1840-1885*, Paris, L’Harmattan, 2003.

⁷ Joint-Daguenet R., *Aux origines de l’implantation française en mer Rouge. Vie et mort d’Henri Lambert, consul de France à Aden, 1859*, Paris, Harmattan, 1992.

le sultan de Tadjoura prélevait des taxes diverses sur ce trafic aux mains de grandes familles autochtones, dont celle d'Ibrahim Abü Bekr⁸. Son témoignage rejoint celui de Paul Soleillet⁹ :

Le père et le grand-père du pacha Aboubeker étaient les plus riches marchands d'esclaves de Tadjoura. Lorsque Rochet d'Héricourt en 1838 vint au Choa, ce fut la famille Aboubeker qui le fit accompagner. De là, datent les relations des Aboubeker avec la France. Ayant paru nous aider lors de l'acquisition d'Obock, ils sont devenus protégés français. C'est en partie à cette qualité qu'il doit sa nomination comme pacha de Zeila. Depuis cette nomination, le pacha a été le maître omnipotent de Zeila. Avant moi et depuis Héricourt, aucun Européen n'avait pu parvenir au royaume du Choa sans se placer sous sa protection. Avant moi, le roi Ménélik n'avait pu recevoir d'armes ou d'autres produits de l'Europe que par l'intermédiaire d'Aboubeker. Ayant les routes du Choa en son pouvoir, Aboubeker avait sur le souverain de ce pays une très grande puissance. A quoi l'a-t-il employé jusqu'à présent? Depuis longtemps la traite est interdite au Choa. Le roi actuel, Ménélik II, est très franchement abolitionniste [sic] mais, ne pouvant se passer d'Aboubeker, il a, un temps, fermé les yeux sur son commerce criminel.

Comme pour tous les marchands musulmans (c'est ce qui leur donne une puissance d'action que vous ne pouvez soupçonner en Europe), les Aboubeker ont des maisons, des femmes du pays, des enfants partout où ils vont. Ils se trouvent partout dans leur famille, de Kaffa à Zeila, de Zeila à Bailloul. Aboubeker est pacha de Zeila, son fils Ibrahim Bey est gouverneur égyptien à Tadjoura ; un autre de ses fils, Bourhane, officier dans l'armée égyptienne, commande les troupes de Zeila. Ils sont à titres divers chargés de la police de la côte et de la suppression de la traite, à laquelle ils peuvent se livrer impunément.

Voici comment ils opèrent. Au moment où j'écris, ils ont deux routes pour revenir du Choa. L'une aboutit à Zeila et ne leur sert que pour le transport des marchandises tolérées : ivoire, café et peaux. L'autre qui aboutit à Ambabo, propriété particulière de cette famille entre Tadjoura et Sagallo, est le point où ils font arriver leurs caravanes d'esclaves composées d'enfants des deux sexes, destinés aux harems d'Égypte et de la Turquie. C'est à Ambabo qu'ils engraisser les filles et émasculent les garçons. Notre établissement de Sagallo les gênait, les obligeant à aller se cacher un peu plus loin. On les mène par des routes parallèles à la côte. Entre Retta et Bailloul, par une nuit plus ou moins sombre, on les

⁸ Denis de Rivoyre L., *Mer rouge et Abyssinie*, Plon, 1880; Obock, *Mascate, Bouchire, Bassorah*, Plon, 1883.

⁹ Lettre de Soleillet à M. Gauthiot, secrétaire général de la Société de géographie commerciale Obock, 24 janvier 1883, citée par Gros J., *Paul Soleillet en Afrique*, Paris, Alcide Picard et Kaan, 1888, p. 205.

embarque sur un boutre qui les transporte à Hodeida, Djedda ou Moka. De là, au moyen de correspondants associés, on les fait parvenir à Constantinople et à Alexandrie.

Les observations des européens, présents sur le terrain, font donc connaître une des routes empruntées par les caravanes d'esclaves qui aboutit sur le pourtour du golfe de Tadjoura, informent sur les pratiques des traitants dans la Corne de l'Afrique, éclairent les réseaux connectant les régions africaines où est prélevée « la marchandise humaine », aux marchés des provinces ottomanes de l'Arabie.

1.2. Les apports des sources administratives

En 1884, le gouverneur Léonce Lagarde chargé de fonder l'établissement français d'Obock corroborait leurs propos et livrait des précisions sur ce trafic¹⁰ :

Lors de ma première mission à Obock en 1884, toutes les criques de la côte depuis Obock jusqu'à Sagallo, servaient de ports d'embarquement pour les esclaves envoyés du Choa et expédiés sur la côte asiatique. Un enfant galla coûtait jusqu'à 800 francs au Caire, une fille valait bien 2000 francs, ou plus à Constantinople. Achetée au Choa, elle coûtait 150 à 200 francs. Dans la ville de Tadjoura seule, on vendait plus de 2000 enfants annuellement. Depuis les temps les plus reculés, ce commerce faisait la prospérité et la richesse des territoires Danakil qui, n'ayant aucune industrie que l'exploitation du sel, ne vivaient que de ce négoce. Le marché était public et très fréquenté ; on y venait même du golfe Persique.

L'implantation française pouvait-elle tarir ce trafic condamné ? « Il n'y a pas de grandes illusions à avoir au sujet de la traite trop lucrative. Trop de gens du pays y sont intéressés pour qu'elle disparaisse facilement. Le sultanat de l'Aoussa est le grand centre esclavagiste et les esclaves qui ne se vendront pas à Tadjoura, passeront par les montagnes pour arriver isolément

¹⁰ CAOM, série Côte française des Somalis, carton 6, dossier 8. Lettre de Léonce Lagarde au ministre de la Marine et des Colonies, 25 décembre 1888.

et nuitamment à la côte, afin d'y être embarqués »¹¹, déplorait Lagarde. Quelques mesures ponctuelles de répression ne pouvaient l'enrayer. Ainsi, un rapport de l'été 1889 relevait qu'une caravane de 500 esclaves arrivés à Tadjoura, après l'intervention du gouverneur, avait repris sa route pour atteindre, au Nord, le sultanat afar de Raheita où les Italiens, impuissants, l'avaient laissée passer !

Parfois, les opérations de répression menées sur terre et en mer, se soldaient par la libération de quelques captifs, sans que l'on puisse faire, au regard de ces actions ponctuelles, un bilan chiffré : quelques dizaines de victimes sauvées entre 1884 et 1899. D'autres sources, missionnaires ou judiciaires, pourraient-elles éclairer la question ?

1.3. Le devenir des esclaves libérés

Les frères capucins de Toulouse qui avaient créé la station missionnaire d'Obock en 1884, suivis par les sœurs franciscaines de Calais en 1888¹², témoins des opérations des traitants dans les sultanats Afars intégrés aux circuits négriers de la mer Rouge, se félicitaient que la puissance coloniale française, nouvellement implantée, tentait de les combattre. Cette répression portait ses fruits puisqu'ils recueillaient les enfants libérés pour les élever dans la foi chrétienne et leur donner une éducation – les premiers interprètes de la CFS sortirent des écoles missionnaires.

Par leur méditation, nous sont parvenus les récits de quelques victimes. Écoutons ces « sans-voix » de l'Histoire qui évoquent leurs souffrances et le mode opératoire des traitants¹³ :

¹¹ CAOM, série CFS, carton 6, dossier 8. Très nombreuses correspondances du gouverneur Léonce Lagarde abordant la question de la traite des esclaves. Relevons que tous les traités d'amitié signés par Lagarde, au nom du gouvernement français, et les chefs locaux, contiennent des clauses condamnant la traite des esclaves qui doit disparaître !

¹² Pour connaître l'implantation missionnaire, se reporter à Colette Dubois, *Des chrétiens à Djibouti en terre d'Islam aux XIX^e et XX^e siècles*, Paris, Karthala, 2004.

¹³ Sœur François Xavier, qui a fondé la station d'Obock et de Djibouti, avant de poursuivre son apostolat en Éthiopie (1896-1938) et à Madagascar, a livré en 1947 l'historique de l'implantation franciscaine en CFS. Durant la phase pionnière, ces religieuses étaient témoins de la traite des esclaves en mer Rouge. Tout comme leur communauté d'Aden qui accueillait les enfants libérés par les Britanniques protestants, elles ont recueilli une vingtaine de fillettes que leur confiait le gouverneur français.

Parmi la douzaine de fillettes confiées à nos sœurs, quatre sont particulièrement intéressantes. L'une, Rico, qui est devenue chrétienne, portera le nom de Marie Angélique. Elle a été volée à la tombée de la nuit, au moment où elle se trouvait, avec sa mère, dans un champ à cueillir leur récolte. En un clin d'œil, les malheureuses furent bâillonnées par un arabe qui les hissa sur un mulet. Il partit à toute vitesse, et marcha jusqu'au moment où il rejoignit un groupe d'autres marchands se livrant au même trafic. A ce moment là, la fillette fut séparée de sa mère qu'elle ne devait jamais revoir. Deux autres gardaient leurs troupeaux lorsqu'elles furent volées ; l'arabe les chargea sur ses épaules, puis lorsqu'il se fut éloigné, les fit marcher longtemps devant lui jusqu'au moment où il rejoignit une caravane, dont le butin consistait en enfants volés. Le soir au clair de lune, la caravane reprenait sa marche silencieuse. Harassées de fatigue, les pieds ensanglantés par les pierres et les épines, les pauvres fillettes ne trouvaient aucune pitié chez leurs ravisseurs qui activaient leur marche à coup de fouet [...] La Providence permit que ce groupe soit libéré, et confié par le gouverneur Lagarde aux religieuses [...] Un autre boutre ayant des esclaves à bord fut saisi. Une petite fille de six ans, très mignonne, donnée à nos sœurs par Lagarde, reçut plus tard, au baptême, le nom d'Elisabeth. Eblouie par l'éclat des verroteries que lui présentaient les marchands, et sur la promesse qu'ils lui firent de lui en donner si elle les suivait, l'enfant confiante s'éloigna de son village, croyant qu'elle allait revenir vers sa mère parée de beaux bijoux. Hélas, l'enfant ne revint jamais.

Témoignage précieux sur le mode opératoire des traitants, qualifiés d'« Arabes ». Étaient-ils originaire de la côte Afar islamisée ou provenaient-ils de la péninsule arabique ? Le doute en l'état de la documentation subsiste. Le rapt toujours invoqué par les témoins permettrait-il de capturer les victimes sans défense et à forte valeur « marchande », à savoir les enfants des deux sexes ? On ne peut généraliser cette hypothèse d'après les trop rares témoignages des victimes. Cependant, cet exemple nuance une idée selon laquelle les esclaves étaient « pour l'essentiel des captifs saisis dans les guerres incessantes »¹⁴. Pour alimenter le débat, une autre piste mériterait d'être creusée : l'exploitation des sources judiciaires, quand elles sont été sauvegardées.

¹⁴ Berhanou Abebe, *Histoire de l'Éthiopie d'Axoum à la Révolution (III^e millénaire avant notre ère-1974)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 1998, p. 84 (chapitre portant sur région de Guibé 1750-1850).

En effet, au cours de la procédure engagée à l'encontre de traitants pris « en flagrant délit », la déposition des esclaves libérés était recueillie. Reportons-nous à ce dossier¹⁵ :

Le navire de guerre anglais *Cornflower* stationnaire d'Aden, en surveillance sur les côtes de la Mer Rouge, arrêta au large de Djeddah, un sambouk indigène chargé d'une trentaine d'esclaves, la plupart des enfants de 8 à 20 ans. Tous avaient été enlevés en pays Wallo, en Abyssinie. Dès qu'ils aperçurent le croiseur, les négriers se jetèrent à la mer en abandonnant le convoi. Rejoints et ramassés par les embarcations mises à la mer, les trafiquants ainsi que les malheureux esclaves furent ramenés à bord et le commandant anglais, selon la coutume fit couler le boutre. Les coupables furent traduits devant la Cour d'Aden, mais comme le principal trafiquant n'était pas sujet anglais, et que le délit n'avait pas été commis dans les eaux territoriales anglaises, le tribunal se déclara incompétent pour le traitant du nom de Chehen Ben Omar et le renvoya devant notre juridiction. Les jeunes esclaves convoyés par des agents du Gouvernement britannique, furent également amenés à Djibouti, en vue de leur rapatriement en Abyssinie.

Avant leur transfert à Addis-Abéba, ils purent être entendus par le Juge d'instruction, et de leurs dépositions concordantes, on a pu tirer les renseignements suivants. Tous les esclaves du convoi se trouvaient au pouvoir de chefs ou de soldats abyssins, qui les avaient capturés. Le rapt se faisant généralement le soir, au moment où le malheureux captif allait ramasser du bois ou puiser de l'eau aux fontaines. Deux individus se précipitaient sur lui et lui appliquaient un tampon sur la bouche. Il était alors conduit pendant la nuit dans un « mad biet » local spécial où sont parqués les esclaves en attendant de prendre le chemin de la côte.

De la frontière abyssine à la mer, le convoi avait emprunté la piste qui traverse la région du lac Assal, dépression desséchée recouverte de sel, dont la traversée pour beaucoup des esclaves fut pénible. A Tadjoura, ils attendirent près de deux mois la venue du boutre qui devait les conduire à Meddy en Arabie. Cependant leur situation à Tadjoura n'était pas trop mauvaise en

¹⁵ Archives diplomatiques de Nantes, Fonds ambassade d'Addis-Abéba, série B, carton 5. Rapport sur la traite des esclaves en CFS, Djibouti, 15 février 1923.

comparaison des souffrances et des privations qu'ils durent endurer dans la suite du voyage. La nourriture à bord ne se composait que de dourah, céréale donnant une galette lourde. Quant à la boisson, tous témoignèrent unanimement qu'ils avaient été réduits à boire de l'eau de mer. Une des esclaves embarquée en état de grossesse, a mis au monde, deux jours après le départ de Tadjoura, un garçon qui vint grossir le convoi, à la grande satisfaction du propriétaire. Celui-ci originaire de la CFS, déféré devant le tribunal indigène de la colonie, le 26 août 1922, fut condamné à dix ans de travaux forcés et à 3000 francs d'amende par application de la Loi du 8 mars 1831. Il ne put éviter le maximum de la peine qu'en raison de son grand âge (65 ans). »

Même en disposant du nom de ce traitant, il est difficile de remonter la piste en recourant aux témoignages des Afars de Tadjoura, la loi du silence prévaut !

Récits des voyageurs, correspondances administratives, écrits missionnaires, dossiers judiciaires, en relevant l'existence d'une traite active en mer Rouge, éclairent la route des esclaves qui transite par les sultanats afars, avant d'atteindre les sites d'embarquement sur le pourtour du golfe de Tadjoura. Force est de relever que leurs informations pour utiles qu'elles soient, ne nous permettent pas d'évaluer quantitativement les flux (le chiffre de 2000 esclaves exportés de Tadjoura en une année est-il fiable ? quid des autres sites d'embarquement ?), ni de connaître l'origine géographique des esclaves et des traitants. Toutefois, une donnée demeure : à l'aube du XX^e siècle, la colonie française de la Côte des Somalis, fondée en 1896, restait une zone de transit pour des milliers d'Africains déportés.

2. Les campagnes antiesclavagistes de l'immédiat après la Première Guerre mondiale

Bien que la rive africaine de la mer Rouge et du golfe d'Aden fût passée, dans les deux dernières décennies du XIX^e siècle, sous contrôle de puissances européennes, elle vivait de trafics illicites : en parcourant la CFS, des caravanes d'armes et de munitions gagnaient l'Éthiopie qui, en retour, livrait des esclaves. Ces activités furent vivement dénoncées en Europe, notamment au lendemain de la Première Guerre mondiale, lorsque l'Éthiopie, soutenue

par Paris et Lisbonne, demanda son adhésion à la jeune Société des Nations. Cette virulente campagne antiesclavagiste éclaboussa la France, coupable de laisser les convois des traitants traverser la CFS.

2.1. Les sources officielles accusent

La presse relança le débat diplomatique. Dès 1921, les journaux britanniques défendirent la position du Foreign office, hostile à la candidature éthiopienne sous prétexte que le gouvernement d'Addis-Abeba ne réprimait pas efficacement la traite et que l'esclavage subsistait toujours dans ce pays féodal et arriéré. Au début des années 1920, ils diffusèrent largement des extraits des rapports d'enquête.

Face à ces attaques, le gouvernement français réclama à ses agents en poste à Djibouti ou dans les consulats de la mer Rouge, de rassembler des informations sur cette épineuse question. Le gouverneur de la CFS, Lauret, dressa un rapport sans ambiguïté¹⁶. Sans changement avec le passé, le territoire de la CFS offrait la meilleure route aux traitants :

La plus courte distance qui nous sépare de la frontière orientale de l'Abysinie ne dépasse pas 90 kilomètres. En traversant la zone désertique soumise à notre protectorat, on parvient aisément de l'Aoussa, province d'Abyssinie, à gagner la mer. Une piste depuis longtemps pratiquée par les caravanes mène à la côte sans trop de difficultés. Elle aboutit en différents points, notamment à Tadjoura et Ambado, sur la rive nord du golfe de Tadjoura. Il est naturel que certains Arabes de la côte orientale de la mer Rouge aient cherché, dans leurs relations avec des chefs abyssins, à bénéficier de cette situation pour pratiquer la traite des esclaves.

C'était en CFS que se réalisait la connexion entre réseaux terrestre et maritime :

Les besoins des diverses contrées de l'Arabie sont considérables et à ce point de vue, l'Éthiopie est un immense réservoir. Par surcroît, l'Éthiopie a un besoin constant d'armes et de munitions. Les échanges

¹⁶ Archives des Affaires étrangères, Centre de Nantes. Ambassade Addis-Abeba, carton 5. Rapport sur la traite des esclaves en Côte française des Somalis, Gouverneur Lauret, Djibouti, le 15 février 1923.

d'armes contre des esclaves étaient inévitables, les boutres ainsi étant assurés du fret dans les deux sens du voyage.

Et de préciser les modalités de ce trafic et les destinations des déportés :

Ce sont généralement des femmes et des enfants, mêmes de jeunes hommes, de 6 à 20 ans, qui alimentent les marchés abyssins, car l'achat comme le rapt se pratique avant de traverser notre protectorat. La traversée du désert Dankali se fait par caravanes de 40 à 50 personnes, mais parfois aussi de 200. Les fatigues de la route ne sont pas grandes; les captifs se reposent quelquefois près de deux mois à Tadjoura ou à Ambado ou en d'autres points de la côte, avant de prendre la mer. A ce moment, les esclaves peuvent changer de propriétaire. Les armes et les munitions, venant en contrebande, représentent la monnaie d'échange: elles viennent de Khokha, de Djeddah ou de Meddy dans le vilayet de l'Idrisis. Le départ de la côte dankalie se fait à la tombée du jour. Les boutres longent la côte, passent par nuit noire au large du poste d'Obock pour échapper à la surveillance française, traversent le détroit et se dirigent sur Taïf, près de Khokha. De là, ne pouvant débarquer leur cargaison interdite par l'Imam Yahya, ils continuent à longer la côte jusqu'à Meddy, importante étape du voyage. Les boutres ne dépassent généralement pas ce point, ils reviennent vers Tadjoura, après avoir effectué un nouveau chargement d'armes. De Meddy, de nouveaux sambouks transportent les esclaves jusqu'à Lith, puis à Rueys, à une demi-heure au nord de Djeddah où ils sont reçus par le Cheikh Abdul Hamid. Ils sont alors envoyés selon les besoins soit sur Djeddah ou directement sur La Mecque où se tient vraiment le marché aux esclaves. Les impôts perçus sur la marchandise sont payés à un fonctionnaire spécial à Rueys.

Les vifs débats diplomatiques, relayés par les médias, contribuèrent à ancrer l'idée qu'au cœur du XX^e siècle, la Corne de l'Afrique, et plus largement les pays riverains de la mer Rouge, demeuraient un bastion de la traite négrière¹⁷. Le drame de ces milliers d'esclaves qui sillonnaient encore les sentiers de la honte, mobilisa les journalistes.

¹⁷ J-R. Edwards, dans un article « Slavery, the slave trade and the economic reorganisation of Ethiopia 1916-1935 », paru dans *African Economic History* (n.° 11, 1982), a démontré qu'à partir des années 20, l'évolution économique était défavorable à la traite et que la chute des prix encourageait la transformation de l'économie négrière en économie licite (cuir et café). Pour une mise au point récente, lire: Alain Rouaud, *Le Négus contre l'esclavage. Les édits abolitionnistes du ras Täfäri*, Paris, ARESAE-INALCO, 1997.

2.2. Les journalistes d'investigation accusent

En 1930, Joseph Kessel, jeune et aventureux écrivain, qui avait découvert l'existence de l'esclavage, lors de son séjour au Moyen-Orient en 1926 où il avait puisé son inspiration pour son reportage intitulé *La Palestine* et son roman *La Syrie*, sentait qu'il tenait là un sujet d'enquête sensationnel. Reconnu comme grand reporter¹⁸, sollicité par les journaux français, il accepta l'offre du puissant patron¹⁹ du *Matin* qui lui donna carte blanche et un confortable budget pour mener son investigation sur la traite en Afrique orientale.

Kessel se rendit donc en Ethiopie, pays d'où partaient les convois qui transitaient par la CFS. En dépit de l'opposition du gouverneur français Chapon-Baissac, en poste à Djibouti depuis 1924, Joseph Kessel fit appel aux services d'Henry de Monfreid, pirate et contrebandier, qui s'avéra être également propriétaire d'esclaves – son vaste domaine d'Haroué, non loin de Diré-Daowa, étant mis en valeur par des esclaves comme cela se pratiquait²⁰. Son premier contact avec les sociétés éthiopiennes lui fit saisir les réalités d'une société esclavagiste²¹.

Recommandé par Monfreid, Kessel entra en contact avec Saïd, un marchand d'esclaves qui « avec sa courte barbe et son poignard en ceinture, avait beaucoup d'allure ». Celui-ci lui proposa d'accompagner une caravane d'esclaves qu'il conduisait à travers le désert et les Monts Mabla pour atteindre le golfe de Tadjoura en CFS. D'une crique discrète, il embarquait les esclaves sur un boutre qui se rendait en Arabie.

Kessel et ses compagnons ont donc cheminé avec un convoi de sept femmes et de quatre hommes, résignés à leur malheur. Originaires du Soudan

¹⁸ Kessel rejoignait le trio vedette des grands reporters d'aventure, Louis Roubaud, Edouard Helsey et Albert Londres qui, de 1926 et 1930, avait publié des articles sur la dangereuse vie des pêcheurs de perles du golfe d'Aden, thème de son roman *Les Pêcheurs de perles* publié en 1931.

¹⁹ Pour de plus amples renseignements sur ce reportage pour lequel Maurice Bunau-Varilla fit une avance d'un million de francs, le plus gros budget d'avant-guerre pour un reportage, lire Yves Courrière, *Joseph Kessel ou Sur la piste du lion*, Paris, Plon 1985. Pour remonter la piste des esclaves, Kessel a fait appel à Henry de Monfreid et fut accompagné par quatre amis, dont Emile Peyré, médecin militaire, parfait arabisant qui lui traduisit les propos des « négriers ».

²⁰ Se reporter aux biographies : D. Grandclément, *L'incroyable Henry de Monfreid*, Paris, Grasset, réédition 1998 ; Ph. Baraduc, *Henry de Monfreid, flibustier de la mer Rouge*, Paris, Arthaud, 1998.

²¹ Kessel qui découvre un monde féodal, s'aperçoit que les individus qu'il croise, sont des esclaves rossés de coups à la moindre incartade. Il note qu'un homme ou une femme au visage négroïde ne peut être libre : un Amhara a le droit de s'approprier un Chamikalla, un Sidamo, un Oualamo, un Oromo, etc.



Colonne d'esclaves, photo prise par Kessel en 1930.
Olivier Weber, *Kessel, le nomade éternel*. Arthaud, 2006.

où ils ont été ravis par des chasseurs d'hommes, ils ont marché pendant des centaines de kilomètres avant d'atteindre la région d'Harrar où ils ont été rachetés par Saïd, leur nouveau maître. Mis en confiance, ce traitant livra des informations sur son commerce. En cours de route, si un chef de village éthiopien avait besoin d'argent, le traitant lui prêtait la somme requise, en échange de « marchandises humaines ». Autre mode opératoire : la chasse aux esclaves. Kessel assista à une scène de rapt : l'un des fidèles lieutenants de Saïd, tapi au fond d'un défilé étroit, bondit sur une jeune fille qui vaguait à ses occupations. Cette captive grossit la caravane convoyée, mais Kessel tourmenté par ce qu'il avait vu, la racheta 30 livres, avec promesse qu'elle regagnerait son village.

Par ailleurs, désireux d'aller jusqu'au bout de son reportage, malgré les fatigues et les privations du périple de près de cinq semaines, Kessel qui n'avait pu être embarqué avec les esclaves, chercha à gagner le Yémen.



Le boutre de Henry de Monfreid, photo prise par Kessel en 1930.

Olivier Weber, *Kessel, le nomade éternel*. Arthaud, 2006.

Henry de Monfreid mit alors à sa disposition son voilier de seize mètres et son équipage de neuf marins. Lors de la traversée du détroit du Bab el Mandeb, le *Mousterieh* affronta une terrible tempête et parvint, à l'aide de la seule voile nommée « fortune carrée », à s'abriter dans une île volcanique. Là, Kessel trouva amarré un boutre, également venu se mettre à l'abri : c'était un navire de négrier. Les passeurs qui n'avaient pas prévu de vivres pour longue traversée demandèrent des rations de biscuits et de riz à Kessel, pour nourrir leur « cargaison humaine » : le journaliste reconnut les esclaves du traitant Saïd.

Son reportage²² *Marché d'esclaves* publié sous forme de feuilleton par *Le Matin* décrivait méticuleusement la longue marche de ce convoi au travers

²² Son reportage fut lancé avec des moyens publicitaires que Paris n'avait jamais connus, des milliers d'affiches porta couvrirent les murs. Dès la parution du premier article, à la Une sur quatre colonnes le 26 mai 1931, le tirage du *Matin* augmenta de 150 000 exemplaires. La pression des lecteurs du *Matin*, qui réclamaient toujours plus de dépaysement pour oublier les méfaits de la crise américaine, fut telle qu'elle poussa Kessel à publier, dès



La une du *Matin*, juin 1930.
Olivier Weber, *Kessel, le nomade éternel*.
Arthaud, 2006.

de la CFS, jusqu'au moment de son discret embarquement au fond du golfe de Tadjoura pour la péninsule arabique. Outre de précises informations sur la route empruntée par les traitants, Kessel abordait l'aspect lucratif de ce commerce humain (prix de vente des esclaves selon l'âge et le sexe, droits de douane payés par les traitants). Plaidoyant pour la fin du commerce des hommes, il fustigeait deux monarchies féodales de la contrée qui l'enouageaient : l'Éthiopie – le régent Tafari avait introduit timidement des lois pour combattre l'esclavage et la traite – et le royaume du Hedjaz et du Nedjd, fondé par Ibn Séoud en 1927.

« L'esclavage existe aux portes même de la civilisation », déclarait Kessel au retour de cet étrange périple. Manière de reconnaître que la communauté internationale était coupable de fermer les yeux et d'accuser la France, puissance administrant la CFS, incapable d'enrayer la traite qui transitait sur son sol. Qu'en était-il ?

le 23 juin, *Les Secrets de l'Arabie* qui eurent autant de succès que la chasse aux esclaves en Éthiopie. Par ailleurs, il faisait paraître dans *Gringoire* une autre version de son expérience, sous le titre « Sous le ciel abyssin ».

2.3. Combattre la traite : une priorité des administrateurs français ?

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, Lauret, gouverneur de la CFS, réclamait au ministre des Colonies des moyens accrus pour réprimer les traitants. Sans moyens de coercition, la traite se maintenait, car 25 militaires répartis sur 150 km entre Obock et la frontière avec l'Erythrée italienne, ne pouvaient efficacement surveiller les points d'embarquement des esclaves acheminés depuis l'Éthiopie. La police des mers n'était pas mieux lotie. Il recommandait d'occuper effectivement le pays Afar, principalement le sultanat de Tadjoura, en créant un poste administratif et quatre nouvelles garnisons. « Si on occupe Tadjoura, il y aura lieu de surveiller la côte de ras Syan à ras Doumeira, car il est évident que le commerce deviendra important sur cette côte où, en divers endroits, les boutres peuvent aborder et faire la contrebande. C'est à ce prix que la répression pourra être efficace »²³, insistait-il. Or il quitta son poste en 1924, sans avoir pu réaliser ce qu'il préconisait, laissant à son successeur, le gouverneur Chapon-Baissac, le soin de le faire. Ce dernier fit de la répression des activités illicites, son objectif prioritaire, d'où les tensions avec Henry de Monfreid, aventurier sans scrupule et contrebandier notoire.

Renforcer la surveillance côtière pour prévenir l'embarquement des d'esclaves²⁴, tel fut un de ses buts. À compter de 1926, quatre forts s'édifièrent sur les sites côtiers de Doumeira, Mouhlélé, ras Syan et Godoria, tenus par 8 gardes. Au total, 60 hommes répartis en six postes surveillaient 150 km de rivage, du sud de Tadjoura à l'Erythrée. Certes, ce dispositif renforcé, avec doublement des effectifs, montrait la fermeté de la France pour lutter contre les traitants, mais c'était encore bien insuffisant !

L'arsenal juridique s'étoffait. Chapon-Baissac promulgua de nouveaux arrêtés pour dissuader les contrevenants : tout boutre qui s'approchait à moins de 500 mètres du rivage, était considéré comme suspect et les militaires devaient l'inviter à gagner le rivage pour vérifier sa cargaison. En cas de non-obtempération, à la quatrième sommation, ils ouvraient le feu, en visant le mât, puis l'équipage. Dans les faits, ces petits postes isolés n'avaient

²³ CAOM, Affaires politiques 696. Lettre du gouverneur de la CFS, Lauret, à M. le ministre des Colonies, le 23 mars 1921.

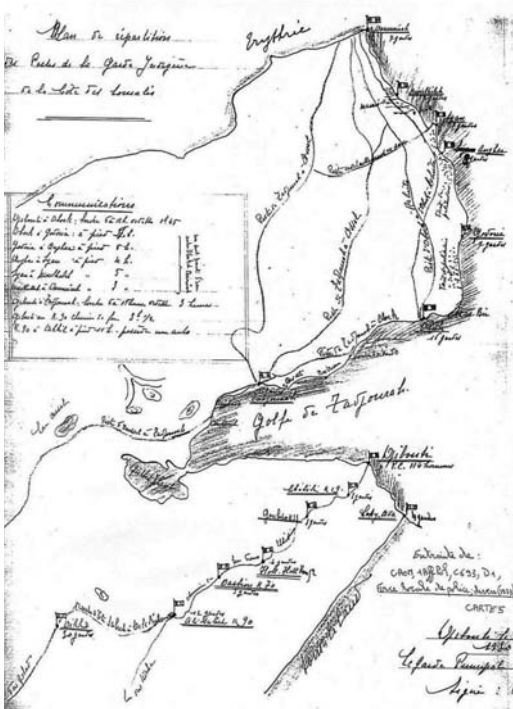
²⁴ CAOM, Affaires politiques carton 696, dossier 1 et carton 693, dossier 1.

pas l'armement dissuasif pour contraindre les traitants, comme en font état les journaux des poste !

Toutefois, à compter de 1928, des signes de changement se dessinaient. Chapon-Baissac lança une politique pour contrôler la CFS intérieure, mettant fin au dualisme entre Djibouti-ville où s'exerçait la souveraineté de la France, et l'hinterland laissé aux mains des chefs locaux. La réforme administrative de 1928 créa trois cercles administratifs : Djibouti, Gobad-Dikkil, et des Adaëls. Occuper la CFS, c'était interdire aux traitants d'accéder à la mer, *via* le territoire français. L'occupation de Tadjoura réclamée depuis près de trente ans, se réalisa en mars 1928 ! Le Gouverneur profita de la succession du sultan²⁵, pour détacher soixante gardes à Tadjoura qui tinrent garnison dans un fort doté de trois canons. Les premières années d'occupation furent tendues : massacre de trois gardes à Agraf Eylal, décès du chef de poste, M. Thiebaut, sans doute empoisonné. Afin de mieux tenir le sultanat afar, en avril 1931, Tadjoura devenait chef-lieu du cercle des Adaëls, à la place d'Obock.

Pour mieux contrôler l'espace et les hommes, des moyens furent dégagés. Des tirailleurs commandés par des officiers français remplacèrent les gardes indigènes ; des pistes carrossables furent ouvertes pour relier Tadjoura aux postes voisins d'Obock et de Dikhil ou pour accéder aux monts Mabla, région sensible par où transitaient les convois d'esclaves qui cherchaient à atteindre la côte ; enfin, une piste était aménagée à Obock en 1935 pour les avions chargés de la surveillance aérienne. Par ailleurs, l'arrêt du 6 novembre 1928 avait créé un peloton méhariste, à la charge du budget local, ayant comme mission la sécurité des voies de communications intérieures et la surveillance du mouvement caravanier. Pour tenir 23 000 km², le gouverneur de la CFS disposait en 1931 de 258 gardes ou méharistes recrutés localement et de 120 tirailleurs sénégalais. Moyens encore trop dérisoires :

²⁵ Selon la tradition, à la mort du sultan Mahammad Arbâhim survenue le 6 août 1927, le vizir Habib Houmed (famille Dinitte) devait lui succéder. Mais le gouverneur Chapon Baissac, en conflit avec le vizir soupçonné d'avoir soutenu l'attaque meurtrière des miliciens à Agraf Eylal, s'oppose à sa nomination (Habib Houmed est déporté à Madagascar) et confère en décembre 1928 l'investiture à l'un des fils du sultan défunt, Houmed Mahammad Arbâhim, en violation de la coutume.



L'occupation du territoire de la Côte française des Somalis en 1933.
CAOM, 1 aff. Pol., C696.

la garnison d'Obock de seize gardes, sans sous-officier français, n'avait que des fusils et une seule mitrailleuse !

La police de la mer n'était guère mieux lotie, en dépit d'un louable effort. Les puissances européennes ayant des intérêts en mer Rouge collaboraient pour réprimer les traitants – l'emploi des hydravions avait été écarté, car trop onéreux. Ainsi, en 1923, l'avisio *Diana* de la division navale française du Levant, temporairement attaché à Djibouti, la *Clematis* bâtiment anglais et l'*Adula* navire italien furent chargés d'intercepter les voiliers chargés d'esclaves. Mais, au 1^{er} janvier 1925, Beyrouth rappela le *Diana*, laissant la CFS sans surveillance maritime ! La colonie chercha à être autonome : ainsi, l'administration locale arma trois boutres à moteur, dont l'un

sombra mystérieusement en 1930²⁶. Toutefois, observateurs et diplomates européens en poste en mer Rouge regrettaient que ce déploiement répressif ne s'accompagnât pas d'un contrôle renforcé du déplacement des individus. Ils recommandaient, en vain, aux puissances coloniales (Grande-Bretagne, Italie, France) de délivrer des passeports à tous ces ressortissant, y compris africains, quittant les ports africains de la mer Rouge²⁷.

Les dispositions adoptées par l'administration française de la CFS – certes limitées –, ont toutefois gêné les traitants contraints à rentrer dans la clandestinité, comme en témoignèrent Kessel ou Monfreid : caches discrètes pour rassembler la caravane, marche de nuit, embarquement dans des sites déserts, attente des meilleures conditions pour traverser la mer Rouge.

La traite entrée dans la clandestinité animait encore les circuits commerciaux du territoire de la CFS. Alors que la politique volontariste impulsée par la France pour enrayer ce commerce humain qui transitait par la CFS, commençait à porter ses fruits, le reportage de Joseph Kessel « popularisa » le drame humain de ces milliers d'Africains arrachés à leurs villages. Les lecteurs, informés par ce journaliste de grand renom, pouvaient croire que la traite des esclaves sévissait ouvertement en Afrique orientale, alors qu'au tournant des années trente, elle entrait dans sa phase de « repli ». Synergie amplifiée par le succès des romans d'aventures. En effet, encouragé par le succès de ses reportages sur l'Arabie et l'Éthiopie, Joseph Kessel s'attela à la rédaction de deux romans d'aventures, dont l'intrigue reposait sur son vécu, livrant en juin 1930, *Marchés d'esclaves* (titre au pluriel alors que le reportage, publié sous forme de feuillets dans le *Matin* était au singulier), puis en 1932, *Fortune carrée*. La traite n'y était pas, contrairement au premier, un thème majeur, mais le destin de l'esclave Yasmina qui accompagnait les aventuriers et les esclaves de la plantation du Harrar en rappelaient l'existence. Quelques données informatives sur le traitant Saïd²⁸ «qui venait d'une

²⁶ CAOM, 1 Affpol, c. 696, dossier 1.

²⁷ L'intervention du Cherif Ibrahim à l'Académie des sciences d'outre-mer, lors de la séance du 7 mai 1931, s'achève sur cette conclusion, que défendait par ailleurs, le quai d'Orsay. Il livre une carte de mer Rouge, où ne figure la route des esclaves qui aboutit sur le golfe de Tadjoura ; en revanche, on y trouve celles qui débouchent à Souakim, port du Soudan anglo-égyptien, et à Massawa (Érythrée italienne) !

²⁸ J. Kessel, *Fortune carrée*, Editions Julliard, 1955, p. 182.

crique pas loin de Raïeta où il avait embarqué, pour l'autre côté de l'eau, vers son pays, Djizan, qui se trouve entre le Yémen et le Hedjaz, une bonne cargaison d'esclaves», sur la piste empruntée par les esclaves « un chemin terriblement difficile et dangereux qui passe chez les Abyssins, les Issas, les Danakil, qui doit se faire en quatre jours ».

La notoriété de Kessel et son sens de l'amitié contribuèrent à lancer un nouvel auteur, Henry de Monfreid, dont les romans *Les Secrets de la mer Rouge*, *Aventures en mer*, *La Croisière du haschich*, *Le Lépreux*, etc., et le journal de bord²⁹ décrivaient fidèlement les produits de contrebande (armes et munitions, drogue, esclaves) et les réseaux des activités illicites, qui existaient en Afrique orientale durant l'entre-deux-guerres. Après la guerre de 1939-45, alors que la traite avait disparu de l'Afrique orientale, le souvenir de cet odieux trafic restait gravé dans la mémoire des Occidentaux. En effet, les nouvelles générations de jeunes découvraient la Corne de l'Afrique des années trente, soit par les rediffusions des œuvres de Kessel ou de Monfreid, soit par des romans inédits, tels *Tous n'étaient pas des anges* (Plon, 1963) de J. Kessel ou *L'Esclave du batteur d'or* de Monfreid, publié en 1958. Ce dernier roman reconstituait l'histoire étonnante d'Amina, jeune Ethiopienne, vendue par son père au marchand arabe Saïd Safi, puis acheminée avec cinq jeunes filles de 12 à 14 ans et trois garçons vers une crique du Ghoubet, pour être déportée au Yémen où elle fut acquise par un riche batteur d'or. Ce roman d'aventures, coupé de tout repère chronologique, regroupe donc tous les poncifs et les stéréotypes sur les aventuriers de la mer Rouge : le marchand d'esclaves, les plongeurs soudanais dont certains étaient prêts à tuer pour voler la récolte perlière, l'orfèvre d'origine israélite implanté au Yémen, la jeune fille réduite à l'état de marchandise, la longue et douloureuse marche des esclaves arrachés à leurs villages :

²⁹ Édités au cours des années 1930, grâce au soutien de Joseph Kessel, les romans d'Henry de Monfreid séduisirent les lecteurs français. L'auteur ne cherchait pas à dissimuler ses entreprises à la limite de la légalité, telle trafic du haschich. Il se présentait comme un commerçant, aventurier sans scrupules, en butte à l'hostilité de l'administration coloniale. Outre ses romans, Monfreid relate ses faits dans un journal écrit de 1913 à 1971, partiellement publié: *Journal de bord*, Paris, Arthaud, 1984.

Faredj apprit que l'Arabe Saïd Safi avec sa caravane était parti depuis deux jours, sur la piste de Tchertcher, la plus courte pour atteindre le Harrar. De telles caravanes sont lentes à cause de précieuses marchandises qu'elles transportent. Celle-ci se composait de cinq jeunes filles de 12 à 14 ans et de trois enfants mâles, beaucoup plus jeunes.³⁰

Ces romans qui furent des succès d'édition connurent, avec les adaptations filmées, un nouvel élan. L'année 1937 vit le premier tournage des *Secrets de la mer Rouge* par Richard Pottier, avec Harry Baur et Henry de Monfreid tenant son propre rôle. *Fortune carrée* fut produit en 1958 par le consortium Pathé, avec l'acteur Paul Meurisse dans le rôle de l'aventurier Mordhom. Enfin, la première série en couleur de la télévision française, réalisée par Pierre Lary en 1966, adaptait les *Secrets de la mer Rouge*. Romans et films entretenaient le mythe d'une Corne de l'Afrique, bastion de la traite des esclaves, terre des trafics les plus illicites, théâtre de toutes les aventures. Idées reçues confortées par la bande dessinée, dont les vignettes de Hugo Pratt dans *Les Ethiopiennes* (Casterman, 1978).



³⁰ H. de Monfreid, *L'esclave du batteur d'or*, Castor Poche, Flammarion, 1990, p. 44.

3. Conclusion

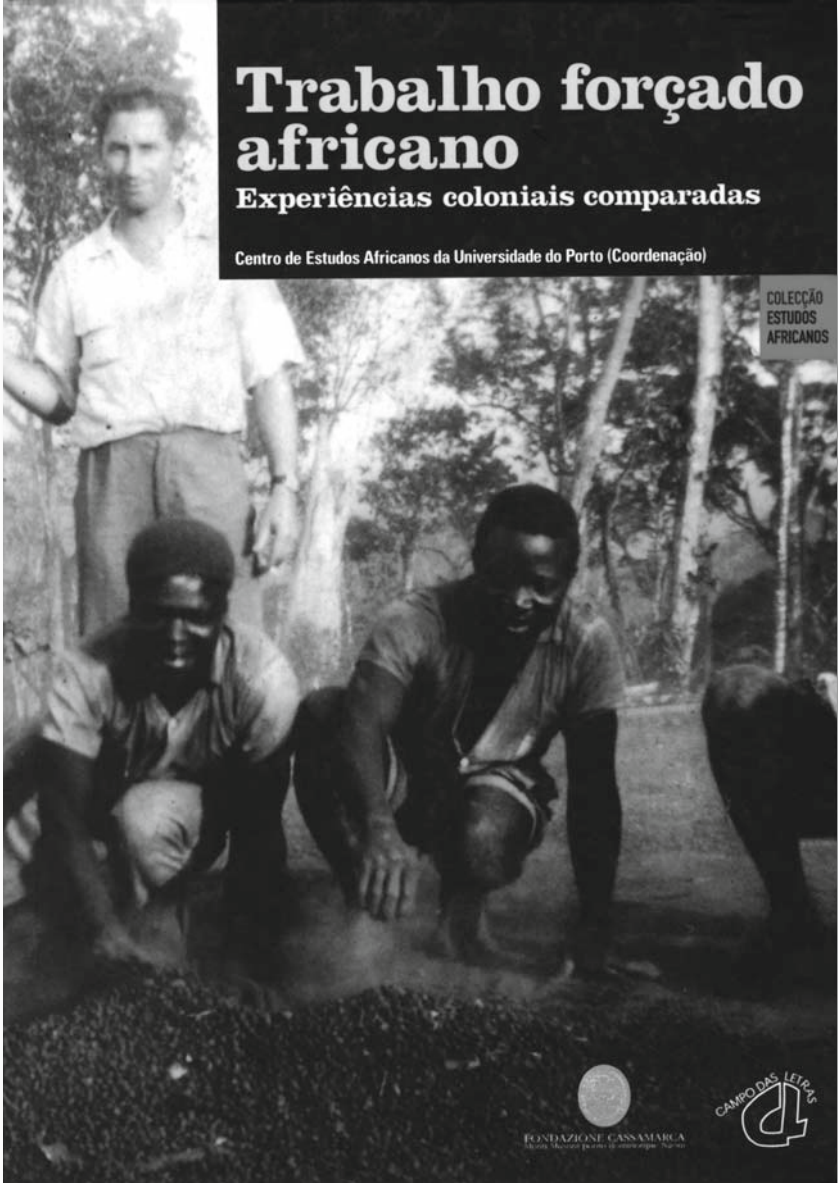
Les différentes sources européennes mobilisées livrent des données sur un des flux qui alimente la traite orientale et sur une des routes qui traverse les sultanats afars : au XIX^e siècle, Tadjoura est le port d'embarquement des esclaves déportés vers le monde ottoman narratives. Itinéraires suivis par les convois d'esclaves et modes opératoires des traitants se précisent, sans être en mesure d'estimer l'ampleur du trafic.

Force est de souligner que la colonisation française ne parvient à endiguer ce commerce humain que très tardivement, à la fin des années 1920, au lendemain d'une vive campagne antiesclavagiste. A partir de là, la traite qui transite par la CFS, entre dans la clandestinité. La route des esclaves continue à déboucher sur des sites discrets du golfe de Tadjoura, au fond du Goubbet. Endiguée mais non enrayée, la traite en déclin se maintient. L'occupation italienne de l'Ethiopie, après la campagne militaire de 1935-36, et la militarisation de la CFS pour se préparer à une éventuelle menace de la part de Mussolini accélèrent le processus en vue de tarir ce trafic des hommes. La mer Rouge reste bien un bastion de la traite tardive, comme le répand dans l'opinion les romans d'aventures, les reportages et les films qui en dénonce le caractère inhumain.

De nombreuses zones d'ombre demeurent : l'origine des esclaves, Soudanais ou Ethiopiens ? ; la nationalité des traitants. Sont-ils des autochtones ou viennent-ils de la proche Arabie ? Henry de Monfreid, s'il s'en défend, prit-il part à ce trafic des hommes ? Dans l'état actuel des sources, il est plus aisé de saisir l'évolution des flux et les pratiques. Ce chantier entr'ouvert peut-il être défriché avec d'autres sources et d'autres témoignages ?

Índice

<i>Prefácio</i>	7
PARTE I – CIRCUITOS TRANSATLÂNTICOS DO TRÁFICO DE ESCRAVOS	
<i>Escravos de mar em fora. As condições de transporte no tráfico negreiro do Atlântico Sul durante o século XVII</i> Arlindo Manuel Caldeira	13
<i>Rivalry on the Loango Coast: A Re-examination of the Dutch in the Atlantic Slave Trade</i> Stacey Sommerdyk	49
<i>A jazida de braços: o tráfico de Pernambuco com a Costa da Mina na primeira metade do século XVIII</i> Gustavo Acioli Lopes	63
PARTE II – CIRCUITOS DO “CONTRATO” E DO TRÁFICO ILEGAL	
<i>A compra dos “contratados” para São Tomé – A fase do mercado livre (1880-1903)</i> Maciel Santos	85
<i>Working While Walking: Forced Laborers’ Treks to Angola’s Colonial-Era Diamond Mines, 1921-1948</i> Todd Cleveland	159
<i>Silence des sources ou silence de l’Histoire ? Etudier la traite des esclaves transitant par la Côte française des Somalis, 1884-1940</i> Colette Dubois	175

A black and white photograph of a man standing and two men crouching in a rural setting. The man standing is on the left, wearing a light-colored short-sleeved shirt and trousers. The two men crouching are in the foreground, looking down at the ground. The background shows trees and a dirt path.

Trabalho forçado africano

Experiências coloniais comparadas

Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto (Coordenação)

COLEÇÃO
ESTUDOS
AFRICANOS



FONDAZIONE CASSAMARCA

Porto, Museu do Alto do Lameirão, 4100-101

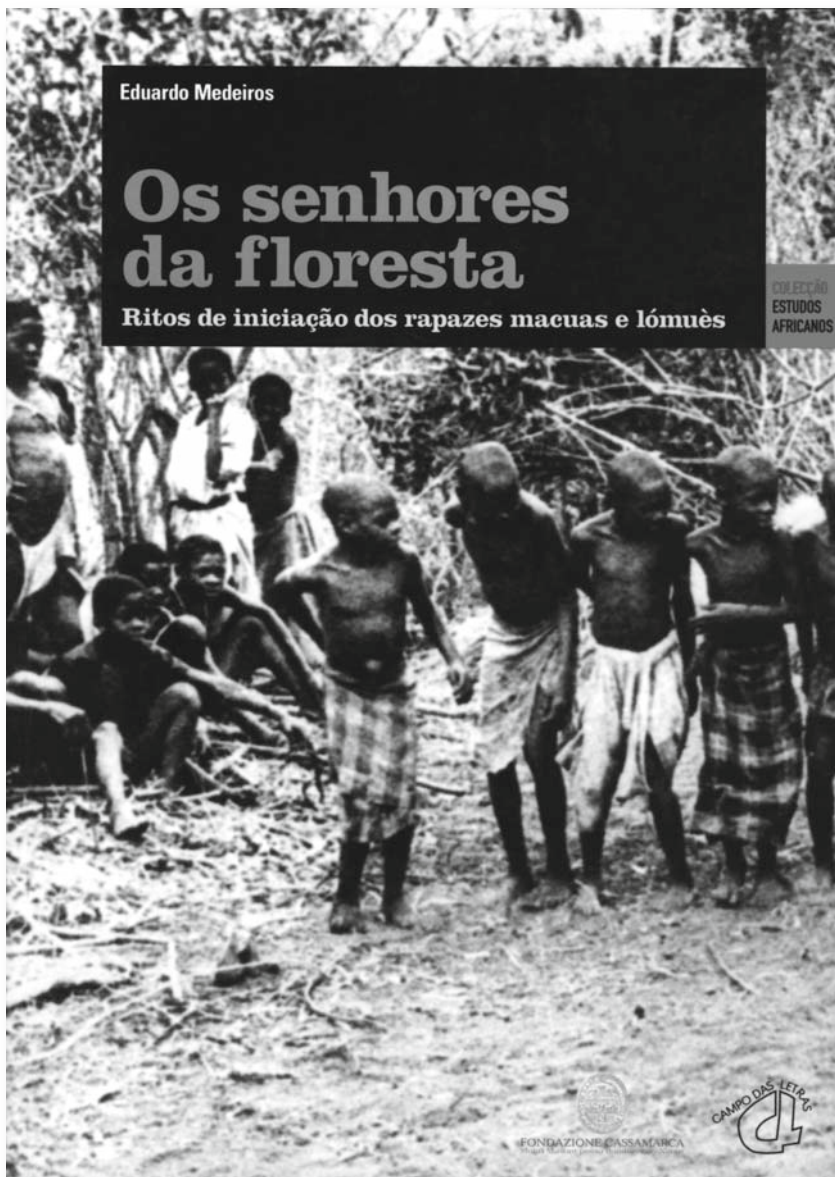
CAMPO DAS LETRAS


Eduardo Medeiros

Os senhores da floresta

Ritos de iniciação dos rapazes macuas e lómues

COLEÇÃO
ESTUDOS
AFRICANOS



FONDAZIONE CASSANARICA

viale Mazzini, 100 - 41013 Cassanese (MO) - Italia

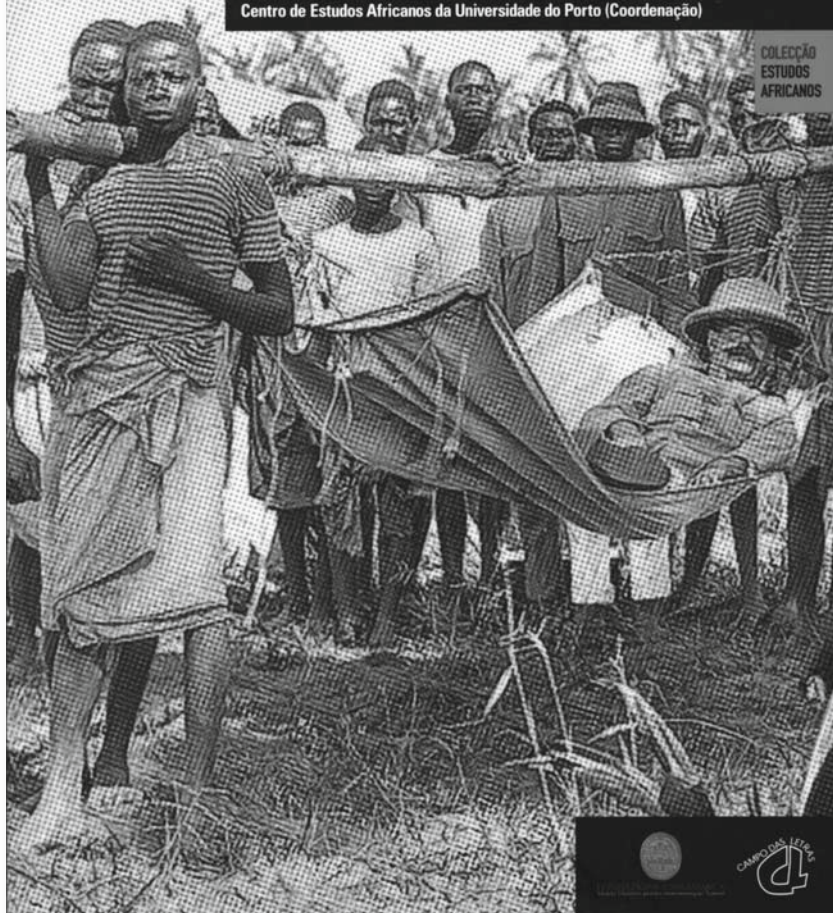


Trabalho forçado africano

Articulações com o poder político

Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto (Coordenação)

COLEÇÃO
ESTUDOS
AFRICANOS



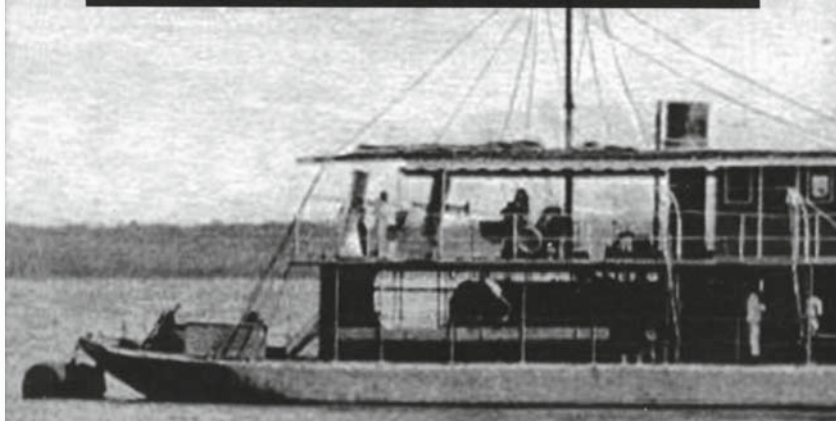
CAMPO DAS LETRAS
UNIVERSIDADE DO PORTO

COLEÇÃO
ESTUDOS
AFRICANOS

Luis Brito Frazão

Contribuição para a História Postal do Baixo Zambeze

O correio no Inhamitanga, na Conceição e no Chinde



Trabalho forçado africano o caminho de ida

A bibliografia científica sobre o trabalho forçado africano incidiu desde o seu início (há mais de quatro décadas) sobre a reconstituição dos fluxos migratórios. “Quantos foram?”; “de que regiões africanas?”; “para onde?”; “quando?” começaram por ser as perguntas a que um prodigioso esforço colectivo de investigação praticamente já respondeu.

A questão do “como” está agora no centro do debate. A produção do escravo, premissa desse movimento migratório de milhões que durou séculos, é um processo menos conhecido. O que se passava no interior das sociedades africanas para delas saírem mercadorias humanas? Como eram estas aspiradas a partir do exterior? E como foram fisicamente deslocadas?

A síntese apresentada neste volume, que reúne alguns dos últimos trabalhos discutidos nos encontros do Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, tenta entrar na “caixa negra” das migrações que fizeram o mundo moderno.

ISBN 978-989-8139-18-4



hnmus