

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 afectos 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 desafogo 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.