

O TRÁFICO DE ESCRAVOS PARA O PORTUGAL SETECENTISTA: UMA VISÃO A PARTIR DO “DESPACHO DOS NEGROS DA ÍNDIA, DE CACHEO E DE ANGOLA” NA CASA DA ÍNDIA DE LISBOA

Filipa Ribeiro da Silva¹

Introdução

A 23 de novembro de 1757, Miguel Ribeiro, cirurgião-mor na Carreira da Índia trouxe perante os oficiais régios da Casa da Índia, em Lisboa, três jovens escravos: João, António, e António, e duas jovens escravas: Inácia e Antónia. Eles tinham acabado de chegar da Índia a bordo da Nau *Santo António e Justiça*. João estava destinado a Frei Fernando de Jesus Maria, e Inácia seria entregue ao Doutor Joaquim Borges de Figueiroa, enquanto os outros três tinham sido trazidos para a capital portuguesa por conta e risco de Ribeiro².

No decurso do século XVIII, tal como os jovens acima mencionados muitos escravos foram desembarcados em Lisboa e foram registrados na Casa da Índia, bem como em outras alfândegas localizadas em diversas cidades e vilas portuárias ao longo da costa portuguesa. Pouco é, porém, sabido sobre o tráfico de escravos para Portugal, e para a Europa do Sul, após o século XVI³.

Nos últimos anos, a produção historiográfica sobre o tráfico de escravos e a escravatura têm vindo a aumentar, no entanto, a maioria destes estudos têm incidido sobre o tráfico de escravos transatlântico e as suas ligações com o Oceano Índico; e sobre a escravatura nas Américas e em África⁴. Mais recentemente, e,

¹ Doutora em História pela Universidade de Leiden. Professora Assistente do Departamento de História da Universidade de Macau. E-Mail: <fsilva@umac.mo>.

² Instituto dos Arquivos Nacionais/ Torre do Tombo (IAN/ TT), Alfândega de Lisboa, Casa da Índia (AL, CI), livro (lv.) 894, folios (fls.) 1-9v.

³ Sobre o desembarque e presença de escravos em Portugal, ver: BARROS, Amândio J. M. “O Porto e o Trato de Escravos no século XVI”, *Africana Studia*, n. 7, 2004, p. 31-51. ARAÚJO, F.; Alves, S. “A comunidade escrava de Leça da Palmeira seiscentista”, *Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto – História*, 3ª série, n. 5, 2004, p. 193-210. MESQUITA, Maria H. M. “Escravos em Angra no século XVII: uma abordagem a partir dos registos paroquiais”, *Arquipélago – História*, 2ª série, n. 9, 2005, p. 209-230. RIJO, D. “Os escravos na Lisboa joanina”. Disponível em: <<http://www.ghp.ics.uminho.pt>>. Acesso em: 03 mar. 2013. REGINALDO, L. “África em Portugal: devoções, irmandades e escravidão no Reino de Portugal, século XVIII”, *História*, vol. 28, n. 1, 2009, p. 289-319. LAHON, D. “Inquisição, pacto com o demônio e ‘magia’ africana em Lisboa no século XVIII”, *Topoi*, vol. 5, n. 8, jan./jun. 2004, p. 09-70. FONSECA, J. da. *Escravos no Sul de Portugal: séculos XVI-XVII*. Lisboa: Colibri, 2002. LAHON, D. *Esclavage et confréries noires au Portugal durant l’Ancien Régime (1441-1830)*. Thèse (Doctorat en Histoire). École des Hautes Études em Sciences Sociales. Paris, 2001. NETO, M. C. “Os Negros em Lisboa no século XIX”, *Garcia de Orta – Série Antropobiologia*, Lisboa, vol. 7, n. 1/2, 1994, p. 01-14.

⁴ Sobre o tráfico de escravos transatlântico, ver: ELTIS, D.; Richardson, D. (orgs.). *Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database*. New Haven: Yale University Press, 2008. CURTO, J. C. & SOULODRE-LA-FRANCE, R. (eds.). *Africa and the Americas: interconnections during the slave trade*. Trenton: Africa World Press, 2005. ELTIS, D. et al. *The trans-Atlantic slave trade*: CD-ROM. Cambridge: Cambridge University Press, 1999. ELTIS, D.; RICHARDSON, D. *Routes to slavery: directions, ethnicity, and mortality in the transatlantic slave*

em parte, estimulado pelo Projecto EURESCL: Tráfico de Escravos, Escravatura e Abolições e suas Heranças na História e Identidades Europeias, financiado pelo 7º Programa Estrutural da União Europeia, os investigadores têm demonstrado um maior interesse pelo estudo da presença escrava na Europa e a chegada de escravos ao velho continente⁵. Esta nova historiografia tem mostrado que a presença escrava na bacia mediterrânica remonta à Antiguidade e o seu fluxo continuou durante todo o período medieval através dos circuitos mediterrânicos e transaarianos⁶.

Esta produção historiográfica tem também colocado em evidência o papel da expansão portuguesa e espanhola em direção ao sul ao longo da costa ocidental africana na abertura de uma nova rota para a importação de escravos para a Europa. No decurso dos séculos XV e XVI, o número de escravos trazidos para a Europa, em particular para a Europa do Sul, aumentaria e a sua presença tornar-se-ia uma constante não apenas nas cidades e vilas portuárias, mas também no meio rural a trabalhar nos campos e a desempenhar outras funções⁷. Esta crescente importação

trade. Londres: Frank Cass, 1997. KLEIN, H. S. *The middle passage: comparative studies in the Atlantic slave trade*. Princeton: Princeton University Press, 1978. CURTIN, P. D. *The transatlantic slave trade: a census*. Madison: University of Wisconsin Press, 1969. Sobre o tráfico de escravos no Oceano Índico, ver: ALPERS, E. A. "The French slave trade in East Africa (1721-1810)", *Cahiers d'Études Africaines*, vol. 10, n. 37, 1970, p. 80-124. CAMPBELL, G. (org.). *The structure of slavery in Indian Ocean Africa and Asia*. Londres: Frank Cass, 2004. ALLEN, R. B. *Slaves, freedmen, and indentured laborers in colonial Mauritius*. Cambridge: Cambridge University Press, 2006. Sobre a escravatura nas Américas, ver: ELTIS, D., et al. *Slavery in the development of the Americas*. Cambridge: Cambridge University Press, 2004. ELTIS, D. *The rise of African slavery in the Americas*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000. FOGEL, R. *Without consent or contract: the rise and fall of American slavery*, Nova York: Norton, 1989. DAVIS, D. B. *Inhuman bondage: the rise and fall of slavery in the New World*. Oxford: Oxford University Press, 2006. Sobre a escravatura na África, ver: BOTTE, R. *Esclavages et abolitions en terres d'Islam: Tunisie, Arabie saoudite, Maroc, Tunisie, Soudan*. Bruxelas: A. Versailles ed., 2010. LOVEJOY, P. *Transformations in slavery: a History of slavery in Africa*. Cambridge: Cambridge University Press, 1983. BROWN, C. et al (orgs.). *Repercussions of the Atlantic slave trade: the Interior of the Bight of Biafra and the African Diaspora*. Trenton: Africa World Press, 2005. PETRE-GRENOUILLEAU, O. (org.). *From slave trade to empire: Europe and the colonization of Black Africa 1780's-1880's*. Londres: Routledge, 2004.

⁵ Disponível em: <<http://www.eurescl.eu/>>. Ver também: GUILLEN, F & TRABELSI, S. (orgs.). *Esclavages en Méditerranée et en Europe continentale: espaces de traite et dynamiques économiques (Moyen Age et Temps Modernes)*. Madri: Casa de Velasquez, 2012. BOTTE, R. & STELLA, A. (orgs.). *Couleurs de l'esclavage sur les deux rives de la Méditerranée (Moyen Age – XXe siècle)*. Paris: Karthala, 2012.

⁶ SOYER, F. "El comercio de los esclavos musulmanes en el Portugal medieval: rutas y papel económico". *Espacio, Tiempo y Forma*, 3ª série, n. 23, 2010, p. 265-275. PALACIOS, F. J. M. *La Esclavitud en Valencia durante la Baja Edad Media (1375-1425)*. Tese (Doutorado em História). Universidad de Valencia. Valencia, 2006. VERLINDEN, C. *L'Esclavage dans l'Europe médiévale* – Vol. 1. Bruges: De Tempel, 1955. BRADLEY, K. *Slavery and society at Rome*. Cambridge: Cambridge University Press, 1994. PHILLIPS, W. D. *Slavery from Roman Times to the Early Atlantic Slave Trade*. Manchester: Manchester University Press, 1984.

⁷ FONSECA, J. da. "Senhores e escravos no Alentejo (séculos XVI-XVII)", *Ler História*, n. 43, 2002, p. 39-55. STELLA, A. *Histoires d'esclaves dans la Péninsule Ibérique*. Paris: Ed. de EHESS, 2000. ELBL, I. "The volume of the early Atlantic slave trade, 1450-1521", *The Journal of African History*, vol. 38, n. 1, 1997, p. 31-75. PIMENTEL, M. do R. *Viagem ao fundo das consciências: a escravatura na época Moderna*. Lisboa: Colibri, 1995. SAUNDERS, A. C. de C. M. *A Social History of black slaves and freedmen in Portugal, 1441-1555*. Cambridge: Cambridge University Press, 1982. TINHORÃO, J. R. *Os negros em Portugal: uma presença silenciosa*. Lisboa: Caminho, 1988. LÓPEZ, J. L. C. *Los orígenes de la esclavitud negra en España*. Madri: Maiombe, 1986. ALONSO,

e presença de escravos foi particularmente visível em cidades como Lisboa, Cádiz e Sevilha. De acordo com Almeida Mendes, “por volta de 1520, entre 15 e 20% da população de Lisboa e 10% da de Sevilha e Valência, tinha nascido em África ou era de origem africana”⁸. No entanto, a maior parte desta historiografia têm se centrado somente nas centúrias de Quatrocentos e Quinhentos⁹.

Este estudo procura preencher esta lacuna na historiografia relativa aos séculos seguintes, pelo menos parcialmente, através da análise da chegada de escravos a Portugal e Lisboa entre 1756 e 1763.

Para tanto, utilizaremos os registros da Casa da Índia de meados do século XVIII. Estas fontes primárias integradas nas coleções do Conselho da Fazenda e da Alfândega de Lisboa e depositadas no Arquivo Nacional da Torre do Tombo incluem vários livros relativos ao pagamento dos direitos régios sobre a importação de escravos. Os chamados *Despacho dos Pretos da Índia e Despacho dos Pretos de Cacheu e Cabo Verde* contém informação preciosa para identificar as características e estudar organização do tráfico de escravos para Lisboa. Ambos os arrolamentos fiscais contém informação sobre os escravos incluindo o seu nome, sexo, local de origem ou de embarque, os navios utilizados no transporte, o valor dos escravos e os impostos pagos. Frequentemente, os oficiais régios fizeram também nota do nome e profissão dos indivíduos tributados e de situações em que os mesmos se apresentavam na Casa da Índia para declarar os escravos em nome próprio ou de outrem, bem como as situações em que haviam trazidos tais escravos para Lisboa por sua própria conta e risco ou por conta e risco de outrem. Este tipo de informação permite-nos reconstruir, pelo menos em parte, a organização deste comércio, e estabelecer paralelos com outras rotas escravistas.

Infelizmente não dispomos de uma série completa destes livros. O seu número é reduzido e, em regra, as suas datas são posteriores a 1755. Tal fato é, em parte, consequência do forte terremoto seguido de maremoto que atingiu Lisboa e vastas áreas do sul de Portugal naquele ano. Estes desastres naturais reduziram a capital portuguesa a ruínas, especialmente toda a zona junto à linha d’água do Tejo, onde estavam localizados o Palácio Real, a Alfândega, a Casa da Índia e outros edifícios

V. C. *La esclavitud en Valencia durante el reinado de los Reyes Católicos (1419-1516)*. 2 vols. Valencia: Ayuntamiento, 1964.

⁸ MENDES, A. de A. “Slavery, society, and the first steps towards and Atlantic Revolution in Western Africa (Fifteenth-Sixteenth Centuries)”. In: GREEN, T. (org.). *Brokers of change: Atlantic commerce and cultures in precolonial Western Africa*. Oxford: Oxford University Press, 2012, p. 250.

⁹ STELLA, A. “L’Esclavage en Andalousie à l’époque moderne”, *Annales ESC*, vol. 47, n. 1, 1992, p. 35-63. VINCENT, B. “La Schiavitù nella penisola iberica”, *Nuevo Effermidi*, Dossier “Schiavi, corsari, rinnegati”, n. 54, 2001, p. 62-68. FONSECA, J. da. *Escravos em Évora no século XVI*. Évora: Câmara Municipal de Évora, 1997. FONSECA, J. da. *Escravos e senhores da Lisboa quinhentista*. Lisboa: Colibri, 2010. LAHON, D. *O negro no coração do Império: uma memória a resgatar. Séculos XV-XVIII*. Lisboa: EntreCulturas, 1999. MENDES, A. de A. *Eslavages et traites modernes: le temps des Empires Ibérique, entre Moyen Age et Modernité, entre Méditerranée et Atlantique (XVe – XVIIe siècles) – une Histoire Globale*. Thèse (Doctorat en Histoire). École des Hautes Études em Sciences Sociales. Paris, 2007. MENDES, A. de A. “Les réseaux de la traite ibérique dans l’Atlantique nord (1440-1640)”. *Annales – Histoire, Sciences Sociales*, vol. 63, n. 4, 2008, p. 739-768. MENDES, A. de A. “Portugal e o Tráfico de Escravos na primeira metade do século XVI”, *Africana Studia*, n. 7, 2004, p. 13-30.

administrativos. Como consequência, um vasto número de livros de registro destas instituições que controlavam o comércio colonial e europeu perderam-se.

Utilizando as poucas fontes disponíveis iremos examinar aqui a composição da população escrava chegada a Lisboa em meados do século XVIII, incluindo a sua distribuição etária e por sexos, a sua região e local e embarque, e os circuitos seguidos na sua importação para Portugal. Seguir-se-á uma análise da organização da importação dos escravos para Lisboa à época, os seus diferentes ramos, as pessoas envolvidas, as suas formas de participação nesta atividade, e o que este comércio poderá ter representado para o seu rendimento. Vamos, porém, começar com uma breve análise das estruturas jurídicas que regulavam a importação de escravos para Lisboa durante a maior parte do período moderno.

A importação de Escravos para Lisboa: a estrutura legal e fiscal

Até 1433, o comércio português com a costa ocidental africana, incluindo o tráfico de escravos, era livre para qualquer habitante de Portugal. Nesse ano o rei João I (1385-1433) concedeu a seu filho, o Infante Henrique (1394-1460), um monopólio sob todo o comércio e os territórios da costa ocidental africana. Após a morte do Infante (1460), a gestão do monopólio passaria então a estar, primeiro, sob a alçada de seus herdeiros e, mais tarde, da Coroa Portuguesa¹⁰.

A partir do final do século XV, os mercadores privados foram também autorizados a participar no comércio com a África e no tráfico de escravos através da concessão de licenças comerciais. Estas licenças eram concedidas inicialmente pelo próprio Infante e seus herdeiros, e, mais tarde, pelos reis portugueses. Entretanto, aos *capitães-donatários* e os povoadores/ colonizadores das ilhas de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe foram também concedidas autorizações para comerciar nas zonas costeiras fronteiras e desta forma também participar no tráfico de escravos¹¹.

Logo a partir da década de 1450 o Infante Henrique e mais tarde a própria Coroa passaram, também, a arrendar os direitos do donatário e da Coroa sobre os monopólios comerciais de várias regiões da costa ocidental africana. Entre as décadas de 1530 e 1640, o sistema de arrendamentos tornou-se comum. Os diferentes monopólios – a saber: o contrato de Cabo Verde e Rios de Guiné, o contrato de São Tomé e o de Angola – passaram assim a ser regulamente arrendados a mercadores privados conhecidos como contratadores. Cada um destes contratos incluía, naturalmente, o tráfico negreiro a partir das respetivas regiões, quer em direção a Portugal, quer a outras áreas do Império português, e chegando a estender-se às Índias de Castela durante a União Ibérica. Os contratadores tinham permissão para

¹⁰ DIAS, J. “As primeiras penetrações portuguesas em África”. In: ALBUQUERQUE, L. de (org.). *Portugal no mundo* – Vol. I. Lisboa: Alfa, 1989, p. 285. LOPES, M. “A exploração económica da Guiné e de Cabo Verde”. In: ALBUQUERQUE, *Portugal no mundo*, vol. I, p. 252.

¹¹ SERAFIM, C. M. S. *As ilhas de São Tomé no século XVII*. Lisboa: CHAM/ UNL, 2000, p. 11-13. HENRIQUES, I. C. “O Ciclo do açúcar em São Tomé nos séculos XV e XVI”. In: ALBUQUERQUE, *Portugal no mundo*, vol. I, p. 269. ALBUQUERQUE, L. de. “A colonização de São Tomé e Príncipe: os capitães do século XV” In: ALBUQUERQUE, *Portugal no mundo*, vol. II, p.189-190. TORRÃO, M. M. “Colonização de Cabo Verde: meios e objectivos” In: ALBUQUERQUE, *Portugal no mundo*, vol. II, p. 165-166.

comercializar e colocar os seus próprios agentes e assistentes em diferentes regiões. Estavam também autorizados a conceder avenças a outros mercadores privados. As avenças eram uma espécie de licença comercial que autorizava o avençador a exportar uma determinada quantidade de um produto específico dentro de uma área geográfica também específica. Os contratadores, em contrapartida, cobriam os riscos associados ao transporte, como naufrágio, incêndio ou captura por piratas e corsários¹².

A partir da segunda metade do século XVII o papel desempenhado em parte pelos contratadores foi assumido por diversas companhias comerciais outorgadas pela Coroa portuguesa, e às quais foram concedidos direitos sobre os monopólios do comércio com o Brasil e com várias regiões da costa ocidental africana¹³. A *Companhia Geral do Comércio do Brasil*, criada pelo rei João IV (1640-1656) em 1649, à qual foi concedida um monopólio sobre o comércio com o Brasil, excluindo o tráfico de escravos entre a costa ocidental africana, em especial Angola, e o referido território, foi uma das muitas companhias comerciais portuguesas a operar no século XVII. O seu principal objetivo era promover a recuperação do comércio destas regiões e garantir proteção naval às frotas mercantis a operar nestes circuitos intercontinentais, dadas as hostilidades entre Portugal e as Províncias Unidas no contexto da Guerra dos Trinta Anos¹⁴.

Durante este período outro importante conjunto de circuitos negreiros viria também a desenvolver-se no Atlântico sul, ligando diretamente Angola e o Brasil – o chamado Complexo do Atlântico Sul¹⁵. A partir da década de 1670 e integrado neste emergiria também um outro novo conjunto de circuitos negreiros que iriam ligar o Brasil à chamada Costa da Mina¹⁶, para satisfazer o crescimento contínuo

¹² BALLONG-WEN-MEWUDA, J. B. O. “A instalação de fortalezas na costa africana: os casos de Arguim e da Mina: Comércio e contactos culturais”. In: ALBUQUERQUE, *Portugal no mundo*, vol. II, p. 137-149. MAURO, F. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)* – Vol. I. Lisboa: Presença, 1997, p. 217-218. TORRÃO, “Rotas Comerciais...”, p. 29. COHEN, Z. “Subsídios para a história geral de Cabo Verde: os contratos de arrendamento para a cobrança das rendas e direitos reais das ilhas de Cabo Verde (1500-1560)”, *Studia*, Lisboa, n. 53, 1994, p. 336-338. SILVA, E. R. J. P. L. J. da. *A administração de Angola: século XVII*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de Lisboa. Lisboa, 1996, p. 221-253. NEWSON, L. A. & MINCHIN, S. *From capture to sale: the Portuguese slave trade to Spanish South America in the early seventeenth century*. Leiden: Brill, 2007. FISHER, J. R. *The economic aspects of Spanish Imperialism in America, 1492-1810*. Liverpool: Liverpool University Press, 2005. VILAR, E. V. *Hispanoamerica y el comercio de esclavos*. Sevilha: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1977. ROUNTON, L. B. *The African experience in Spanish America*. Cambridge: Cambridge University Press, 1976.

¹³ PEREIRA, D. “A fundação da Companhia de Cacheu, 1671-1676”. In: LOPES, Carlos (org.). *Mansas, escravos, grumetes e gentio: Cacheu na encruzilhada de civilizações*. Guiné-Bissau; Lisboa: IN-CM, 1993, p. 207, p. 215. COSTA, L. F. *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)* – Vol. I. Lisboa: CNCDP, 2002, capítulos 1 e 2.

¹⁴ COSTA, *O transporte...* BOXER, C. R. “Padre António Vieira, S.J., and the institution of the Brazil Company in 1649”. *The Hispanic American Historical Review*, vol. 29, n. 4, nov. 1949, p. 474-497. SMITH, D. G. “Old christian merchants and the foundation of the Brazil Company, 1649”. *The Hispanic American Historical Review*, vol. 54, n. 2, mai. 1974, p. 233-259.

¹⁵ ALENCASTRO, L. F. de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. ALENCASTRO, L. F. de. “The Economic Network of Portugal’s Atlantic World”. In: BETHENCOURT, F & CURTO, D. R. (orgs.). *Portuguese oceanic expansion, 1400-1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 2007, p. 109-137.

¹⁶ LOPES, G. A. *Negócio da Costa da Mina e comércio atlântico: tabaco, açúcar, ouro e tráfico de*

da procura de mão-de-obra escrava no Brasil destinada ao desenvolvimento da agricultura e da mineração. Durante a maior parte da primeira metade do século XVIII, mercadores luso-brasileiros sediados nas regiões de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro desempenhariam um papel fundamental neste negócio escravista¹⁷.

Na segunda metade do século XVIII esse papel seria também desempenhado por duas companhias comerciais: a *Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão* e a *Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba*, estabelecidas pelo rei José I (1750-1777) e seu secretário, o Marquês de Pombal, em 1755 e 1756, respetivamente. À primeira foram concedidos privilégios para fomentar a agricultura e o comércio com a região do Pará e do Maranhão, ficando também responsável pelo abastecimento de mão-de-obra escrava; enquanto a segunda fora criada para estimular o comércio com Pernambuco e Paraíba, ficando também encarregue do transporte de escravos para satisfazer as necessidades do mercado laboral da região¹⁸.

Porém, o Infante Henrique e a Coroa Portuguesa não se limitaram somente a regulamentar o tráfico negreiro através dos monopólios, dos contratos, e das companhias comerciais, mas também desenvolveram mecanismos e instituições para obter lucros indiretos do comércio negreiro através do controlo do tráfico e da sua taxaço.

Durante o período inicial do tráfico sob a jurisdição do Infante Henrique, a maioria das expedições para a costa ocidental africana partiam dos portos localizado ao longo da costa sul de Portugal (atual Algarve)¹⁹. Para organizar as suas expedições comerciais e cobrar os seus direitos sobre os produtos e homens importados pelos detentores das referidas licenças comerciais, o Infante iria criar na referida vila um corpo funcionários e estabelecer o primeiro mercado de escravos conhecido em Portugal.

Nas duas décadas seguintes, a exploração da costa africana ao sul da Serra Leoa, ao longo das costas da Malagueta, do Ouro e dos Escravos, sob o contrato

escravos - Pernambuco (1654-1760). Tese (Doutorado em História Econômica). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008. VERGER, P. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre os Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: do século XVII ao XIX*. Salvador: Corrupio, 1997. MANNING, P. "The slave trade in the Bight of Benin, 1640-1890". In: GEMERY, H. A. & HOGENDORN, J. S. (orgs.). *The uncommon market: essays in the Economic History of Atlantic slave trade*. Nova York: Academic Press, 1979, p. 107, p. 114-115. FERREIRA, R. "A primeira partilha de África: decadência e ressurgência do comércio Português da Costa do Ouro (ca. 1637 – ca. 1700)", *Varia Historia*, Belo Horizonte, PPGHIS-UFMG, vol. 26, n. 44, jul./ dez. 2010, p.4 79-498.

¹⁷ FLORENTINO, M. *Em costas negras: uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995. VERGER, *Fluxo e refluxo...*, p. 21.

¹⁸ MENZ, M. M., "A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80)", *Afro-Ásia*, Salvador, n. 48, 2013, p. 45-76. CARREIRA, A. *As companhias pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a costa africana e o Nordeste brasileiro*. Porto: Presença, 1969. MARCOS, R. de F. *As companhias pombalinas: contributo para a História das Sociedades por acções em Portugal*. Coimbra: Almedina, 1997.

¹⁹ VOGT, J. L. "The Lisbon Slave House and African trade, 1486-1521". *Proceedings of the American Philosophical Society*, vol. 117, n. 1, fev. 1973, p. 02. SARAIVA, A. J. et al. *História da cultura em Portugal*. Lisboa: Bertrand, 1950, vol. 1, p. 594-597.

de Fernão Gomes (1469-1474), e a construção das fortalezas de Arguim (atual Mauritânia) e de São Jorge da Mina (atual Elmina, Gana), sob a direção do Infante Henrique e do rei João II (1481-1495), iriam também contribuir para aumentar o número de expedições, o volume de produtos e total de escravos chegados à capital portuguesa. Este aumento do movimento comercial em Lisboa terá colocado problemas logísticos às instituições régias da capital responsáveis pelo comércio colonial à época: a Casa de Ceuta e a Casa da Guiné – dado que todos os escravos trazidos para Lisboa por mercadores privados detentores de licenças e pelas frotas régias passavam a ser registrados na Casa da Guiné.

Numa tentativa para centralizar a organização e taxação do tráfico negreiro e do comércio africano, após a morte do infante Henrique, o rei Afonso V (1438-1481) ordenou a transferência da administração do monopólio para Lisboa. Em 1486, o rei João II (1481-1495) iria estabelecer o almoxarifado dos escravos, uma instituição administrativa e fiscal encarregue da organização do comércio negreiro em nome da Coroa e da taxação do tráfico negreiro conduzido por privados detentores de licenças para Lisboa. Inicialmente o almoxarifado foi integrado no complexo administrativo da Casa da Guiné, composto ele próprio de várias unidades fiscais e administrativas semelhantes, responsáveis por outros ramos do comércio colonial e seus monopólios régios.

Tal como os outros almoxarifados, o almoxarifado dos escravos tinha obrigação de manter um registro atualizado das receitas e despesas, da chegada de todos os escravos, sua avaliação e preços de venda. O almoxarifado tinha também a função de administrar o tráfico negreiro régio entre a costa ocidental africana e Lisboa, cobrar os vários direitos régios impostos sobre as importações de África, incluindo escravos e produtos, e arrendar os monopólios régios sob o tráfico de escravos a mercadores privados.

Porém, durante o século XVI, a administração régia seria sujeita a várias reorganizações que também afetaram o aparelho fiscal e financeiro da Coroa. O complexo das Casas seria então simplificado com a incorporação de várias Casas na – a partir de então – chamada Casa da Índia e Mina, incluindo a Casa dos Escravos²⁰.

Durante o século XVI, vários monarcas portugueses também tomaram medidas para centralizar o desembarque dos escravos em Lisboa, de forma a concentrar a coleta de impostos, a supervisão da avaliação dos escravos e as vendas na capital. No entanto, alguns escravos continuaram a ser desembarcados em outros portos de Portugal. Nesses casos, os mesmos deviam ser taxados nas respetivas alfândegas e almoxarifados. Uma prática semelhante foi adotada no império. Os escravos transportados diretamente da costa ocidental africana para

²⁰ GERALDES, C. A. C. *Casa da Índia: um estudo de estrutura e funcionalidade (1509-1630)*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de Lisboa. Lisboa, 1997. _____ . “Índia, Casa da”. In: *Dicionário de História de Portugal*. Porto: Figueirinhas, 1981, vol. III, p. 81-289. LUZ, F. M. da (org.). *Regimento da Casa da Índia*: manuscrito do século XVII existente no Arquivo Geral de Simancas. Lisboa: Ministério da Educação e Cultura; Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1992. PERES, D. (org.). *Regimento das Casas das Índias e Mina*. Coimbra: Instituto de Estudos Históricos Dr. António de Vasconcelos, 1947.

as Américas deviam pagar os referidos direitos régios nas feitorias, alfândegas e almoxarifados dos respetivos portos de partida ou chegada²¹. No século XVIII esta modalidade continuava ainda em uso: por exemplo, os navios da Carreira da Índia com escala na Bahia que transportavam escravos da Índia para essa cidade desembarcavam esses escravos, fazendo o seu registro e o pagamento dos direitos régios, nessa alfândega. Na Casa da Mina e Índia em Lisboa e nas alfândegas além-mar, os escravos e os produtos coloniais eram sujeitos a várias taxas. O *quinto* e a *vintena* eram os impostos mais importantes. Em meados do século XVIII, os escravos despachados na Casa da Índia continuavam ainda a pagar o *quinto*. A 23 de dezembro de 1756, por exemplo, Francisco Pacheco de Figueiredo pagou um total de 4.800 réis de direitos por dois escravos trazidos da Índia chamados, Liandro e João, os quais foram avaliados pelos oficiais da Casa em 24.000 réis²².

Uma vez analisada a estrutural legal e fiscal que regulava o tráfico negreiro para Portugal e o Império, passamos agora ao estudo do comércio de escravos para Portugal e Lisboa em meados de Setecentos.

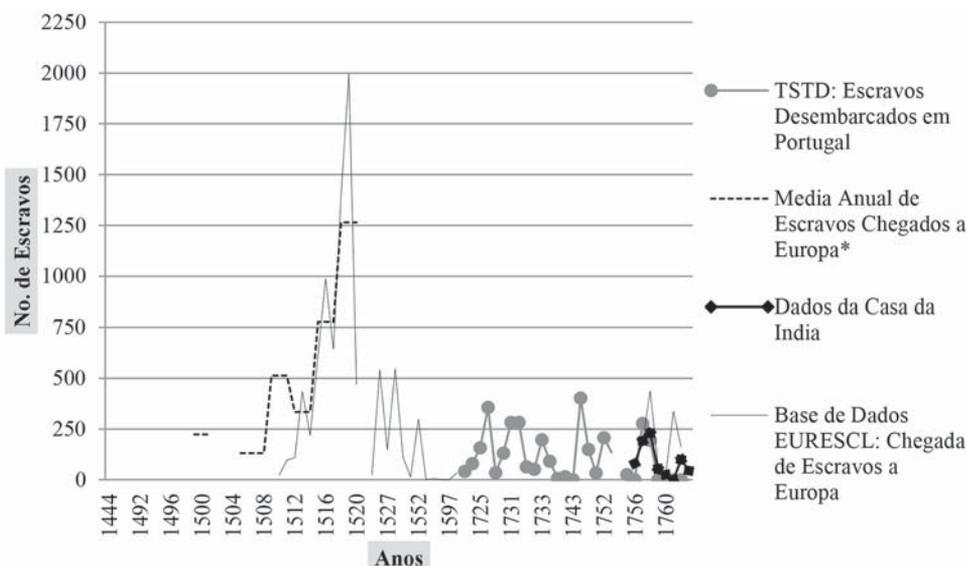
As Chegadas de Escravos a Portugal no Século XVIII

De acordo com a informação disponível na Base de Dados do Tráfico de Escravos Transatlântico (TSTD), 4.515 escravos foram desembarcados em Portugal durante o século XVIII. Embora estes valores não cubram todo o período, eles indicam que a média anual terá sido de cerca de 200 a 250 escravos por ano; e cerca de 2.000 a 2.500 escravos por cada período de dez anos (ver Gráfico 1). Isto significa que entre 1701 e 1763, ano de promulgação da lei de abolição da escravatura em Portugal, um total estimado de 15,000 escravos teria chegado ao território português. É provável, porém, que estes valores tenham sido ainda mais elevados devido ao desembarque ilegal de escravos sem registro.

²¹ DOMINGUES, A. “Administração e instituições: transplante, adaptação, funcionamento”. In: ALBUQUERQUE, L. de; SANTOS, M. E. M. (coord.). *História Geral de Cabo Verde*. Lisboa: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga; Praia: Instituto Nacional da Cultura de Cabo Verde, 1991, vol. I, p. 75-83. TORRÃO, *Colonização de Cabo Verde*, p. 154. SERAFIM, *As Ilhas de São Tomé*, p. 79-84, 113-115. SILVA, *A administração de Angola*, p. 205-220. Ver também: IAN/TT, *Conselho da Fazenda, Regimento da Alfândega de Lisboa (século XVIII)*. CRUZ, C. C. da. *O Tráfico negreiro da ‘Costa de Angola’, 1580-1640*. Tese de Licenciatura. Lisboa: Universidade de Lisboa, 1966, p.14-86. FELNER, A. de A. *Angola: apontamentos sobre a ocupação e início do estabelecimento dos portugueses no Congo, Angola e Benguela extraídos de documentos históricos*. Coimbra: Imp. da Universidade, 1933, p. 427-432, p. 487.

²² GERALDES, *Casa da Índia*. Luz, *Regimento da Casa da Índia*, p. 117-32. “Índia, Casa da”, p. 281-289. IAN/TT, AL, CI, lv. 894, fls. 1-9v.

GRÁFICO 1
CHEGADAS DE ESCRAVOS A PORTUGAL (1444-1763):
COMPARAÇÃO DE DADOS²³



No caso do tráfico negreiro transatlântico setecentista e oitocentista, o tráfico ilegal foi estimado em cerca de 30% do comércio legal e foi, em parte, estimulado pela crescente procura. Na Europa, essa procura era certamente menor do que nas Américas e é, por isso, provável que o comércio ilegal tenha representado menos de 30%. Se tomarmos como referência a média anual de escravos entrados em Portugal e estimarmos o comércio ilegal em cerca de 10%, o número de escravos chegados a Portugal nesse período teria atingido cerca de 220 a 275 escravos, e 2.200 a 2.750 escravos por década, aumentando a estimativa do total de escravos para a centúria de setecentos para 13.640 a 17.050. Se tomarmos como referência o valor de 30% de comércio ilegal e calcular a média anual e decenal estaríamos perante uma média anual de 260 a 325 chegadas, e 2.600 a 3.250 entradas por cada período de dez anos e uma estimativa total para o período de 1701 a 1763 de cerca de 16.100 a 20.000 escravos. Assim, entre 1701 e 1763, estimamos que pelo menos 15.000 a 20.000 escravos tenham sido desembarcados em Portugal (ver Tabela 1).

²³ As médias anuais estimadas foram calculadas pela autora. Fontes: TSTD: Escravos desembarcados em Portugal no século XVIII. Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org>>. Acesso em: 21 mar. 2013. Média Anual de Escravos Chegadas a Portugal: Dados de Almeida Mendes apresentados em várias publicações, incluindo: MENDES, “Slavery, society and the first...”, p. 243; MENDES, “Les réseaux de la traite ibérique...”, p. 739-768. MENDES, “Portugal e o tráfico de escravos...”, p. 13-30. MENDES, A. “The foundations of the system: a reassessment of the Slave Trade to the Spanish Americas in the Sixteenth and Seventeenth Centuries”. In: ELTIS & RICHARDSON, *Extending the frontiers...*, p. 63-94. Dados da Casa da Índia: IAN/TT, AL, CI, livro 894, folios 1-9v, 15-20; livro 895, folios 1-12, 15-20; livro 896, folios 1-6, 15-22; livro 1356, folios 2-4v; livro 1461, folios 2-5v, 15-16v. Base de Dados de Chegadas de Escravos à Europa – Projecto EURESCL. Disponível em: <http://www.eurescl.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=159&Itemid=149&lang=en>. Acesso em: 04 mar. 2013.

TABELA 1
ESTIMATIVA DA ENTRADA DE ESCRAVOS EM PORTUGAL (1440-1763)²⁴

Períodos	Média Anual de Escravos Chegados a Portugal*	Nº de anos por Período	Nº Estimado de Escravos importados
1440-1550	2.000	110	c. 200.000
1550-1600	1.000	50	c. 50.000
1601-1700	500	99	c. 49.500
1701-1763	260 – 325	62	c. 16.400 – 21.100
Estimativa Total	-		c. 300.000 – 500.000

Importa, porém, comparar estes valores com os dados coligidos no registro do Despacho dos Escravos na Casa da Índia para o período de 1756 a 1763. Nestes anos, um total de 728 escravos foram declarados à Casa da Índia em Lisboa para fins fiscais. Este valor seria equivalente a uma média anual de 90 escravos ou a um máximo de 100 escravos. Os 728 escravos registrados não surgem, porém, distribuídos de forma idêntica durante o período estudado. Nos anos de 1757 e 1758 o número de escravos declarados à Casa foi consideravelmente mais elevado relativamente aos anos de 1756, 1760 e 1763 (ver Gráfico 1). Estes valores mais elevados poderão ter sido resultado de uma crescente procura de mão-de-obra nos anos seguintes ao terremoto de Lisboa, dados os trabalhos de reconstrução a decorrer na cidade e em outros locais no sul do país. Esta hipótese pode ser corroborada pela distribuição dos escravos por sexos e grupos etários que analisaremos em maior detalhe mais adiante.

No entanto, é provável que estes valores tenham sido mais elevados, quer devido ao carácter incompleto da coleção de fontes à nossa disposição, quer devido ao tráfico ilegal. Se tomarmos como referência a taxa de 10% de comércio ilegal e adicionar o respetivo valor à média anual de chegadas de escravos a Lisboa, a média anual atingiria 100 escravos, e 1.000 escravos por cada década. Em contrapartida, se tomarmos como referência o valor de 30% e calcularmos a média anual e decenal iremos atingir um total de 120 escravos por ano e 1.200 escravos por década. Com base nestes cálculos, estimamos que entre 1701 e 1763 Lisboa tenha recebido um total entre 6.200 e 7.440 escravos. A comparação das médias anuais estimadas e dos dados disponíveis na TSTD sugere, porém, que mais de metade dos escravos chegados a Portugal não teria sido desembarcada em Lisboa. A capital portuguesa teria recebido menos de 40% dos escravos chegados ao Reino. Mas, como referido anteriormente, estes valores foram certamente

²⁴ As médias anuais estimadas foram calculadas pela autora. Fontes: TSTD: Escravos desembarcados em Portugal no século XVIII. Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org>>. Acesso em: 21 mar. 2013. Média Anual de Escravos Chegados a Portugal: Dados de Almeida Mendes apresentados em várias publicações, incluindo: MENDES, “Slavery, society and the first...”, p. 243; MENDES, “Les réseaux de la traite ibérique...”, p. 739-768. MENDES, “Portugal e o tráfico de escravos...”, p. 13-30. MENDES, A. “The foundations of the system: a reassessment of the Slave Trade to the Spanish Americas in the Sixteenth and Seventeenth Centuries”. In: ELTIS, & RICHARDSON, *Extending the frontiers...*, p. 63-94. Dados da Casa da Índia: IAN/TT, *AL, CI*, livro 894, folios 1-9v, 15-20; livro 895, folios 1-12, 15-20; livro 896, folios 1-6, 15-22; livro 1356, folios 2-4v; livro 1461, folios 2-5v, 15-16v. Base de Dados de Chegadas de Escravos à Europa – Projecto EURESCL. Disponível em: <http://www.eurescl.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=159&Itemid=149&lang=en>. Acesso em: 04 mar. 2013.

superiores aos que sugerem as poucas fontes primárias disponíveis. De qualquer forma, este valor dá-nos uma ideia da representatividade dos registros da Casa da Índia relativamente às restantes chegadas de escravos a Portugal.

Contudo, para analisar o tráfico de escravos para a Lisboa e o Portugal setecentistas é também essencial comparar o número de escravos declarados à Casa da Índia neste período com o volume do tráfico nos séculos precedentes, nomeadamente nas centúrias de Quatrocentos e Quinhentos, para as quais dispomos de dados e estimativas confiáveis.

A informação coligida por Almeida Mendes, bem como os elementos disponíveis na Base de Dados das Chegadas de Escravos à Europa Moderna, organizada no âmbito do Projeto EURESCL, mostram que até a década de 1510 o número de escravos chegados a Portugal através das rotas atlânticas era idêntico aos valores apresentados na TSTD para o século XVIII e aos valores coligidos nos livros de registro da Casa da Índia para os anos de 1756 a 1763. As chegadas de escravos no período inicial do tráfico, ou seja, 1499-1515 e 1521-1594 parecem ter sido idênticas ao período de 1725-1763, com valores na maioria dos casos inferiores a 500 escravos (ver Gráfico 1).

O elevado número de escravos importados para Portugal na década de 1520 aparenta ter sido excepcional. Por um lado, esses valores parecem ter sido consequência da crescente procura de mão-de-obra escrava nas Américas, que era fornecida através de rotas comerciais a partir da Península Ibérica e das ilhas atlânticas, como as Canárias – importante porto de escala no transporte de escravos na *carrera de las Indias*²⁵. Por outro lado, estes elevados valores de importação para Portugal poderão ser reflexo da solução encontrada àquela altura para alimentar o mercado laboral ibérico, que tinha falta de mão-de-obra devido a vários fatores, incluindo: a) a migração de portugueses e espanhóis para o Império; b) a constante flutuação de uma parte da população da península, envolvida em atividades de cariz marítimo; c) e as várias vagas de judeus, cristãos-novos, conversos e muçulmanos que deixaram a península na sequência da expulsão de Espanha (1492), da conversão forçada em Portugal (1497) e do início das políticas de perseguição por parte dos tribunais inquisitoriais ibéricos (1478-1834; 1536-1821).

As linhas de tendência mostram claramente que no início do tráfico negreiro para Portugal através do Atlântico a média anual de escravos rondava os 500, diminuindo gradualmente ao longo do período moderno, atingindo cerca de 250 escravos em meados do século XVIII (ver Gráfico 1).

Se tomarmos como referência estes valores e assumirmos que os mesmos teriam decrescido gradualmente ao longo de quatro grandes períodos: 1440-1530, 1530-1600, 1601-1700 e 1701-1763 veremos que cerca de 500.000 de escravos teriam chegado a Portugal durante todo o período moderno (ver Tabela 1). No entanto, importa salientar que a tendência dominante para todo o período estudado mostra um gradual declínio no número de escravos chegados a Portugal. Esta tendência terá continuado nos anos pós-1763, dada a promulgação da lei de abolição da

²⁵ Veja-se, por exemplo: CABRERA, M. L. *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI*. Tenerife: Ediciones del Excmo Cabildo Insular de Gran Canaria, 1982.

escravatura em Portugal e as subseqüentes dificuldades levantadas a todos aqueles que quisessem importar escravos para o Reino.

Meio milhão de escravos é, certamente, um valor muito baixo quando comparado com o total de africanos forçados a atravessar o Atlântico em direção às Américas. Porém esta estimativa vem reforçar a ideia de que o tráfico para a Europa não foi insignificante, bem como não foi marginal a presença de escravos entre os europeus e, em particular, entre a população portuguesa. Para uma população que nunca excedeu os dois milhões ao longo de todo o período moderno, a entrada de meio milhão de escravos no Reino tornou a sua presença, certamente, bastante visível.

Regiões e locais de embarque

Nesta análise do tráfico negreiro para a Lisboa de meados de setecentos importa também conhecer as regiões e locais de embarque dos escravos aí chegados. De acordo com a informação disponível na TSTD, os escravos chegados a Portugal durante o século XVIII haviam sido embarcados na costa ocidental africana. A Senegambia e as ilhas atlânticas de Cabo Verde surgiam, assim, como as principais regiões de embarque, donde teriam partido 81% dos escravos. Enquanto os restantes 19% haviam sido transportados a partir do Benin²⁶, da Serra Leoa, da Costa da Ouro, de Biafra e do golfo da Guiné, por esta ordem de importância²⁷.

Os registros de escravos da Casa da Índia fornecem uma imagem mais complexa das regiões e locais de embarque dos escravos trazidos para a capital portuguesa: 60% dos escravos despachados na Casa da Índia foram trazidos para Portugal na Carreira da Índia, que ligava Lisboa a Goa – cidade sede do governo do Estado da Índia; apenas 40% dos escravos foram transportados a bordo de navios que operavam no Atlântico (ver Gráfico 2).

De fato, a análise detalhada do número de entradas anuais de escravos mostra que apenas em 1759 e 1760 o total de escravos chegados através das rotas atlânticas foi superior ao total trazido nas frotas da Índia (ver Gráfico 2). Dado o número de escravos transportados através do Atlântico neste período e o fato da gradual recuperação do comércio português com a Ásia só ter início no início da década de 1750, à primeira vista, estes dados constituem uma grande surpresa²⁸.

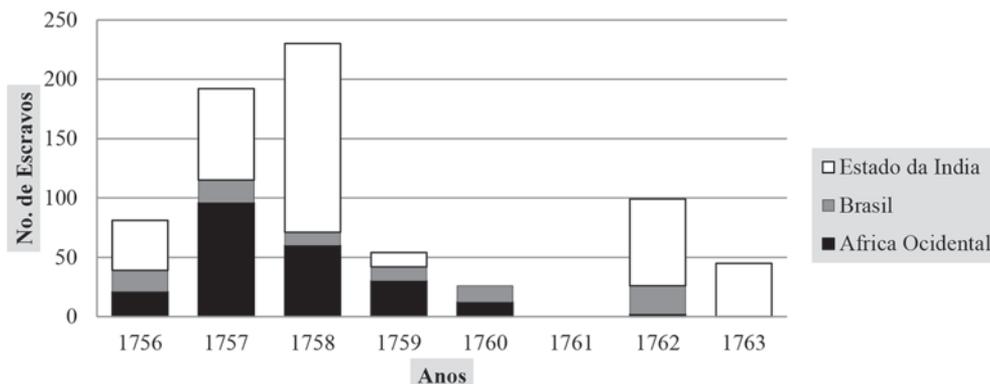
²⁶ Para mais informações sobre este comércio e os mercadores responsáveis, veja-se, por exemplo: LAW, R. “The evolution of the Brazilian community of Ouidah”, *Slavery and Abolition*, n. 22, 2001, p. 22-41. RIBEIRO, A. V. “O comércio das almas e a obtenção de prestígio social: traficantes de escravos na Bahia ao longo do século XVIII”, *Locus – Revista de História*, vol. 12, n. 2, 2006, p. 09-27. FLORY, R. *Bahian society in the mid-colonial period: the sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Recôncavo, 1680-1725*. Tese (Doutorado em História). Texas University. Austin, 1978. LUGAR, C. *The merchant community of Salvador, Bahia, 1780-1830*. Tese (Doutorado em História). State University. Nova York, 1980. SMITH, D. G. “Bahian merchants and planters in the seventeenth and early eighteenth centuries”, *Hispanic American Historical Review*, vol. 58, n. 4, 1978, p. 571-594. KENNEDY, J. N. “Bahian elites, 1750-1822”, *Hispanic American Historical Review*, vol. 53, n. 3, 1973, p. 415-439.

²⁷ Dados disponíveis em: <<http://www.slavevoyages.org/>>. Acesso em: 21 fev. 2013. Cálculos feitos pela autora com base no número total de escravos desembarcados em Portugal durante o século XVIII.

²⁸ Sobre a recuperação da participação portuguesa no comércio asiático neste período, ver, entre outros: GODINHO, V. M. “Os portugueses e a Carreira da Índia 1497-1810”. In: _____.

Porém, uma análise mais atenta do contexto pode ajudar-nos a entender melhor estes valores.

GRÁFICO 2 REGIÕES DE EMBARQUE DOS ESCRAVOS CHEGADOS A LISBOA (1756-1763)²⁹



Durante os séculos XVIII e XIX, as participações portuguesa e brasileira no tráfico negreiro transatlântico aumentou, de fato, consideravelmente³⁰. Porém, este crescente volume do tráfico foi, por um lado, dirigido à economia brasileira, onde a mão de obra escrava era essencial para a produção de açúcar e tabaco, bem como para a mineração³¹. Por outro lado, parte deste comércio foi desenvolvido exclusivamente no chamado complexo do Atlântico Sul, através de circuitos que ligavam o Brasil a Angola e à Costa da Mina, tendo poucas ligações com Portugal. É muito provável que as frotas das companhias comerciais fossem das poucas a utilizar Lisboa como porto de partida e destino final. É, por isso, pouco provável que navios saídos de regiões de plantação e minas, onde o trabalho dos escravos era fundamental, transportassem um elevado número deles no trecho final de sua viagem para Portugal.

Por outro lado, o transporte direto de escravos entre a costa ocidental africana e Portugal terá também sido bastante limitado, uma vez que as rotas diretas e o

Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar: séculos XVI-XVIII. Lisboa: Difel, 1990, p. 333-374. PEDREIRA, J. *Os homens de negócio da praça de Lisboa: de Pombal ao Vintismo (1755-1822) – diferenciação, reprodução e identificação – um grupo social*. Tese (Doutorado em História) Universidade Nova de Lisboa. Lisboa, 1995, p. 339-341. MONT SERRATH, P. O. *O Império Português no Atlântico: ajuste e exploração (1640-1808)*. Tese (Doutorado em História Econômica). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013, p. 264.

²⁹ Fontes: IAN/TT, AC, CI, lv. 894, fls. 1-9v, 15-20; lv. 895, fls. 1-12, 15-20; lv. 896, fls. 1-6, 15-22; lv. 1356, fls. 2-4v; lv. 1461, fls. 2-5v, 15-16v.

³⁰ ELTIS, D. & RICHARDSON, D. “A New Assessment of the Transatlantic Slave Trade”. In: ELTIS & RICHARDSON, *Extending the Frontiers...*, p. 01-60. ELTIS, D.; BEHRENDT, S. & RICHARDSON, D. “National participation in the Transatlantic Slave Trade: new evidence”. In: CURTO & SOULODRE-LA-FRANCE, *Africa and the Americas...*, p.13-42.

³¹ LOPES, G. A. “Brazil’s colonial economy and the Atlantic slave trade: supply and demand”. In: SILVA, F. R. da & RICHARDSON, D. (orgs.). *Circuits of exchange: slaves, capital and networks in Atlantic Commerce (16th - 19th centuries)*. No prelo.

transporte regular entre Portugal, as ilhas atlânticas junto ao continente africano e os territórios na região da atual Guiné-Bissau e Angola haviam diminuído³². O comércio e os restantes contatos eram, em parte, assegurados por navios das referidas companhias comerciais, as quais estavam mais interessadas em transportar escravos para o Brasil do que para Portugal como, aliás, evidenciam os seus livros de contabilidade. Essa ideia é corroborada pelo fato de a maioria dos navios envolvidos no transporte de escravos do Brasil para Portugal terem sido, na verdade, navios de guerra e não navios mercantes, como explicaremos em maior detalhe mais adiante. Nesse contexto, para as pessoas sediadas em Lisboa que pretendiam obter escravos, o abastecimento a partir da Carreira da Índia ter-se-á apresentado como uma alternativa viável.

Embora existam muitas referências ao transporte de escravos a bordo das frotas da Índia, este comércio têm sido retratado na historiografia como acidental e insignificante em termos numéricos, pois estes escravos pertenceriam, em sua maioria, a passageiros e membros das tripulações³³. Embora muitos desses indivíduos não fossem mercadores ou comerciantes de escravos e tivessem poucas ligações com atividades comerciais, é possível que também estivessem envolvidos num negócio de importação de escravos para Lisboa, de forma a reforçar o seu rendimento, como iremos explicar em pormenor mais adiante.

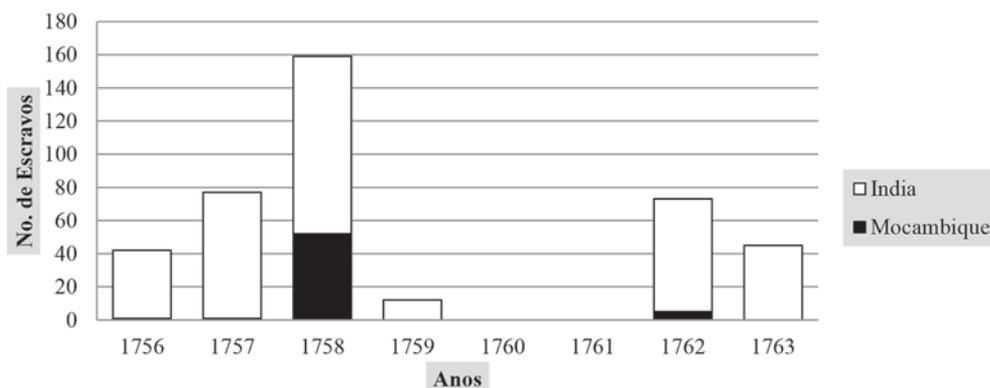
De outro ponto de vista, podemos ainda argumentar que o transporte de escravos na Carreira da Índia para Lisboa e também para o Brasil (escala regular durante o período estudado) poderá ter se desenvolvido ao longo do século XVII como um negócio alternativo para as tripulações, os passageiros e os negociantes, de forma a compensar o declínio no comércio das especiarias e de outros produtos asiáticos nesse período, tendo continuado na centúria seguinte, apesar do crescimento do comércio asiático português.

No entanto, importa conhecer quais foram exatamente as principais zonas e locais de embarque para os escravos chegados a Lisboa entre 1756 e 1763: 56% dos escravos despachados pela Casa da Índia haviam sido embarcados no Estado da Índia, enquanto 30% foram transportados da África Ocidental, e apenas 14% do Brasil (ver Gráfico 2).

³² NEVES, C. A. das. *S. Tomé e Príncipe na segunda metade do século XVIII*. Lisboa: CHAM, UNL, 1989. ALBUQUERQUE, L. de & SANTOS, M. E. M. (orgs.). *História geral de Cabo Verde* – Vol. I. Lisboa: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga; Praia: Instituto Nacional da Cultura de Cabo Verde, 1991, vários capítulos. SANTOS, M. E. M. (org.). *História geral de Cabo Verde* – Vol. II. Lisboa: Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga; Praia: Instituto Nacional da Cultura de Cabo Verde, 1995, vários capítulos.

³³ BRITO, B. G. de (org.). *História trágico-marítima*, 2 vols. Lisboa: Oficina da Congregação do Oratório, 1735-1736. AXELSON, E. *Portuguese in South East Africa 1488-1600*. Johannesburg: Ernest Oppenheimer Institute of Portuguese Studies, 1973, p. 205. MATOS, A. T. de. *Na rota da Índia: estudos de História da expansão portuguesa*. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1994, p. 247. GUINOTE, P. et al. *Naufrágios e outras perdas da Carreira da Índia: séculos XVI e XVII*. Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998, p. 347, p. 363-365.

GRÁFICO 3
PRINCIPAIS LOCAIS DE EMBARQUE DE ESCRAVOS
NO ESTADO DA ÍNDIA (1756-1763)³⁴



Para a maior parte do período estudado, o Estado da Índia foi a principal região de embarque, com a exceção dos anos de 1757, 1759 e 1760. Nestes anos, a maioria dos escravos despachados na Casa da Índia foi trazida da África Ocidental. Quanto ao Brasil, em nenhum dos anos estudados este território surge como um grande ponto de embarque de escravos (ver Gráfico 2). Estes dados reforçam a ideia já aqui apresentada de que era pouco provável que o Brasil, com uma economia baseada em trabalho escravo, fosse uma zona importante de exportação de escravos para Lisboa e Portugal.

No Estado da Índia, a Índia surge com o principal local de embarque (certamente a cidade de Goa). Moçambique, região que emerge no século XVIII como importante centro abastecedor de trabalho escravo quer para o Oceano Índico e para os circuitos atlânticos³⁵, parece ter desempenhado um papel menor no transporte de escravos na Carreira da Índia com destino a Lisboa em meados do século XVIII, sendo o ano de 1758 a única exceção a esta tendência mais geral (ver Gráfico 3).

Tal como sugerem os dados disponíveis na TSTD relativos às viagens de escravos para o Portugal setecentista, nos registos da Casa da Índia os escravos provenientes da África Ocidental foram embarcados na sua maioria na Senegambia, mais precisamente em Cacheu, que à época se encontrava integrado nos monopólios das companhias comerciais. Por outro lado, Angola, embora neste período fosse a principal região abastecedora de trabalho escravo para as Américas³⁶, no comércio de

³⁴ Fontes: IAN/TT, AC, CI, lv. 894, fls. 1-9v, 15-20; lv. 895, fls. 1-12, 15-20; lv. 896, fls. 1-6, 15-22; lv. 1356, fls. 2-4v; lv. 1461, fls. 2-5v, 15-16v.

³⁵ CAPELA, J. & MEDEIROS, E. *O tráfico de escravos de Moçambique para as ilhas do Índico: 1720-1902*. Maputo: Núcleo Editorial da Universidade Eduardo Mondlane, 1987. CAPELA, J. *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique: 1733-1904*. Porto: Afrontamento, 2002. CAPELA, J. *Dicionário de negreiros em Moçambique: 1750-1897*. Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2007.

³⁶ Sobre a crescente participação de Angola no tráfico de escravos transatlântico no decurso do período moderno, veja-se, entre outros estudos: SILVA, D. D. da & ELTIS, D. "The slave trade to Pernambuco, 1561-1851". In: ELTIS & RICHARDSON, *Extending the Frontiers...*, p. 108-110. RIBEIRO, A. V. "The transatlantic slave trade to Bahia, 1582-1851". In: ELTIS & RICHARDSON,

escravos para Portugal desempenhou um papel marginal, embora os mercadores da capital portuguesa tenham desempenhado um papel importante no financiamento do comércio negreiro entre Portugal, Angola e Brasil³⁷. Além disso, a maioria dos escravos trazidos de Angola para Lisboa foram transportados não a bordo de navios mercantes, mas sim de navios de guerra, tal como no caso do Brasil, já referido. Os escravos enviados do Brasil foram também, em sua maioria, embarcados em áreas sob a jurisdição das companhias comerciais, como Pará e Pernambuco.

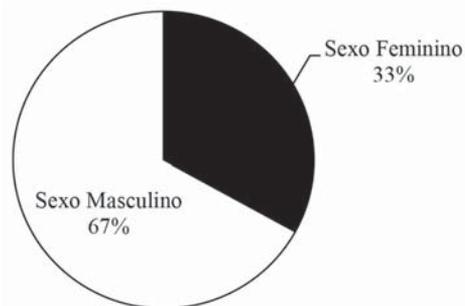
Perfil dos escravos desembarcados na Lisboa setecentista

Para sabermos mais sobre os escravos chegados à capital portuguesa em meados do século XVIII é fundamental também identificar o nome, o gênero, a idade e, eventualmente, a origem e as tarefas desempenhadas por estes indivíduos. Por exemplo, a 24 de abril de 1758, entre os escravos registrados na Casa da Índia, contavam-se quatro jovens crioulos da Bahia: Ant3nio, Jos3, In3cia e Joaquim. Os quatro chegaram a Lisboa a bordo do navio de guerra Nossa Senhora das Brotas, sob a responsabilidade do capit3o-de-mar-e-guerra Ant3nio de Brito Freire³⁸.

G3nero

Entre 1756 e 1763, a maioria dos escravos despachados na Casa da Índia em Lisboa eram indiv3duos do sexo masculino. As escravas representavam apenas $\frac{1}{3}$ do total (ver Gr3fico 4).

GR3FICO 4
G3NERO DOS ESCRAVOS CHEGADOS A LISBOA (1756-1763)³⁹



Extending the Frontiers..., p. 130-154. CALDEIRA, A. "Angola and the seventeenth century South Atlantic Slave Trade". In: SILVA & RICHARDSON, *Circuits of exchange*. CANDIDO, M. P. *Fronteras de esclavizaci3n: esclavitud, comercio y identidad en Benguela, 1780-1850*. M3xico: Colegio de Mexico Press, 2011. CANDIDO, M. P. "Trade Slavery, and Migration in the interior of Benguela: The case of Caconda, 1830-1870". In: HEINTZE, B. & OPPEN, A. von (orgs.). *Angola on the move: transport routes, communication and History*. Frankfurt am Main: Lembeck, 2008, p. 63-84.

³⁷ MENZ, M. M. "As "geometrias" do tr3fico: o com3rcio metropolitano e o tr3fico de escravos em Angola (1796-1807)". *Revista de Hist3ria*, n. 166, jan./ jun. 2012, p. 185-222.

³⁸ IAN/TT, *AL, CI*, lv. 896, fls. 1-6.

³⁹ Fontes: IAN/TT, *AC, CI*, lv. 894, fls. 1-9v, 15-20; lv. 895, fls. 1-12, 15-20; lv. 896, fls. 1-6, 15-22; lv. 1356, fls. 2-4v; lv. 1461, fls. 2-5v, 15-16v.

Estes valores são bastante semelhantes aos elementos disponíveis na TSTD. Embora a TSTD apenas forneça informação sobre a distribuição dos escravos por gênero para algumas viagens do século XVIII destinadas a Portugal, nos casos em que dispomos de dados, os escravos do sexo masculino (incluindo adultos e jovens) representam cerca de 75% do total dos escravos desembarcados, enquanto as escravas (incluindo mulheres adultas e jovens) contabilizam apenas ¼ do total⁴⁰.

Estes são, porém, resultados bastante diferentes daqueles apurados para os escravos importados para Portugal nos séculos XV e XVI. De acordo com Almeida Mendes, no início da expansão europeia as mulheres “constituíram a maior parte dos escravos africanos introduzidos na Europa do Sul”⁴¹. Quais terão sido, portanto, as causas desta mudança na composição da população escrava importada para Lisboa em meados do século XVIII?

Uma das possíveis causas imediatas poderá ter sido o terremoto de 1755, que afetou fortemente a cidade. É provável que, devido às operações de limpeza, remoção de escombros e trabalhos de reconstrução que se seguiram, a procura de trabalhadores escravos tenha aumentado nos anos seguintes àquele desastre natural.

Mas, na verdade, a informação disponível na TSTD para as viagens no início do século XVIII já aponta para uma predominância de escravos homens. Sendo assim, é possível que esta mudança tenha ocorrido mais cedo, eventualmente desencadeada por mudanças sociais e econômicas de longo-termo.

Ao se analisar esta mudança numa perspectiva de longa duração, vários fatores devem ser tomados em consideração. No século XVII, o Império português e seus circuitos comerciais passaram por uma fase de estagnação econômica que poderá ter contribuído para alterar o tecido social de Lisboa. Um comércio de menores proporções terá gerado menos riqueza, e este fato teve certamente consequências sob o número de criados e escravos que cada agregado familiar podia empregar, bem como sobre o total de escravos empregados pela municipalidade, pela Casa Real, pela aristocracia, pelo clero e pelas ordens monásticas na cidade. Por outro lado, a retração do comércio no século XVII poderá ter contribuído também para reduzir o número de estrangeiros e de pessoas em trânsito na cidade, diminuindo assim a procura de mão-de-obra escrava em suas ruas bem como para outros tipos de trabalhos de limpeza urbana e de ordem doméstica. Além disso, é essencial ter também em conta que, durante este período, a maior parte das regiões do sul europeu passou por uma fase de estagnação demográfica, com regiões a apresentar taxas muito baixas de crescimento populacional. Sem pressão demográfica sobre as cidades e o campo, e com um menor volume de riqueza, o número de escravos

⁴⁰ Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org/>>. Acesso em: 21 fev. 2013.

⁴¹ MENDES, “Slavery, society, and the first steps...”, p. 251. MENDES, A. “Traite de Maures: traites des Noirs ou les visages de l’esclavage au Portugal (XVe – XVIe Siecles)”. In: CENTRO de Estudos Africanos da Universidade do Porto (org.), *Trabalho forçado africano: experiências coloniais comparadas*. Porto: Campo das Letras, 2008, p. 13-30. MENDES, A. “Portugal e o tráfico de escravos”. In: In: CENTRO, *Trabalho forçado africano...*, p. 01-21. PIMENTEL, M. do R. “O escravo negro na sociedade portuguesa até meados do século XVI”. In: *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época: Actas*, vol. IV. Lisboa: Universidade do Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1989, p. 165-177.

e de criados tendeu, certamente, a decrescer.

No começo do século XVIII a economia do Império entraria uma nova fase de crescimento, em parte devido ao início da mineração do ouro no Brasil. Este fato certamente aumentou os níveis de riqueza na Corte Portuguesa e na capital. Porém, a extração do ouro no Brasil também estimulou a migração de homens jovens de Portugal para a Colônia em busca de uma vida melhor⁴². É provável, portanto, que no século XVIII o mercado laboral português tenha tido falta de mão de obra masculina destinada à execução de trabalhos pesados, e não tanto de mulheres escravas, como nos séculos XV e XVI. E nos anos imediatamente seguintes ao terremoto de 1755 essa procura de homens escravos terá aumentado, como referimos anteriormente.

Distribuição Etária

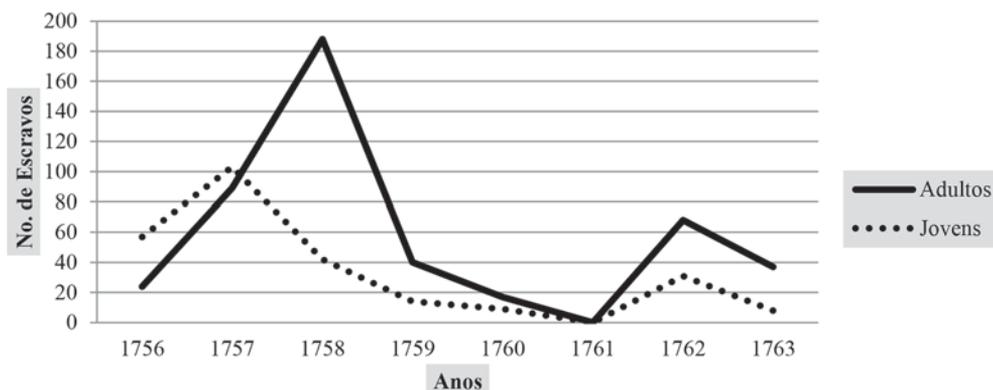
Essa falta de mão de obra escrava masculina em idade adulta na Lisboa setecentista é reforçada através da análise da distribuição etária dos escravos chegados à cidade em meados da centúria: 64% dos escravos despachados na Casa da Índia entre 1756 e 1763 eram adultos, enquanto os escravos jovens representavam apenas $\frac{1}{3}$ do total. O número de adultos foi especialmente elevado nos anos seguintes ao terremoto de 1755, como mostra o Gráfico 5.

Esta informação valida a ideia já aqui apresentada de que parte dos escravos trazidos para Lisboa durante o período em análise foram utilizados na reconstrução da cidade e de outras regiões de Portugal afetadas por esse desastre natural. Simultaneamente, esta evidência reforça o nosso argumento de que a mão de obra masculina adulta era insuficiente na Lisboa setecentista.

Porém, se analisarmos a distribuição dos escravos por gênero e grupo etário, de acordo com suas principais regiões de embarque, denotam-se algumas diferenças importantes que merecem a nossa atenção. O número de escravos homens transportados a bordo da Carreira da Índia e embarcados no Brasil foi sempre claramente superior ao total de escravas, enquanto entre os escravos embarcados na África Ocidental as razões homem/ mulher e adulto/ jovem foram sempre mais equilibradas. Estes diferentes padrões na distribuição dos escravos por gênero, grupo etário e região de embarque podem ficar a dever-se a três fatores principais: a) as preferências dos mercados laborais lisboeta e português na sua procura por mão de obra escrava; b) a disponibilidade de escravos nas regiões de embarque; e também c) os riscos associados às viagens que os escravos tinham de fazer até chegar a Lisboa (de preferência com boa saúde).

⁴² Para uma visão geral da emigração portuguesa veja-se, entre outros estudos: ENGERMAN, S. L. & NEVES, J. C. das. "The bricks of an Empire 1415-1999: 585 years of Portuguese emigration". *The Journal of European Economic History*, vol. 26, n. 3, 1997, p. 471-510. GODINHO, V. M. "L'Emigration Portugaise (XV – XX siècles) – une constante structurale et les réponses aux changements du monde". *Revista de História Económica e Social*, n. 1, jan./ jun. 1978, p. 05-32. GODINHO, V. M. "L'émigration portugaise du XV^{ème} siècle à nos jours: histoire d'une constante structurale". In: VV. AA. *Conjoncture économique: structures sociale – hommage à Ernest Labrousse*. Paris: La Haye Mouton, 1974, p. 254-275.

GRÁFICO 5
GRUPOS ETÁRIOS DOS ESCRAVOS CHEGADOS A LISBOA (1756-1763)⁴³



Por um lado, dada a presença regular de mulheres escravas da Senegambia em Lisboa e no mercado laboral português desde o século XV, não é surpreendente que as escravas da região, quer adultas, quer jovens, continuassem no século XVIII a representar cerca de metade dos escravos embarcados nessa região do continente africano, e também representassem quase metade das escravas importadas para a capital nesse período.

Por outro lado, dado o elevado número de escravos homens em idade adulta importados para o Brasil através do tráfico transatlântico, também não é surpreendente que a maioria dos escravos trazidos do Brasil Colônia para Portugal fosse de homens adultos.

No que diz respeito aos escravos importados na Carreira da Índia, a preferência era dada aos homens adultos e não às mulheres e aos jovens. Na época considerava-se que os homens adultos tinham mais resistência para sobreviver com sucesso à longa rota do Cabo. As mulheres, por outro lado, eram frequentemente vistas como um elemento desestabilizador a bordo, tanto entre os passageiros como junto às tripulações, constituídas essencialmente por homens. Não é, assim, surpreendente

⁴³ Fontes: IAN/TT, AC, CI, lv. 894, fls. 1-9v, 15-20; lv. 895, fls. 1-12, 15-20; lv. 896, fls. 1-6, 15-22; lv. 1356, fls. 2-4v; lv. 1461, fls. 2-5v, 15-16v. Observações: Os oficiais responsáveis pela coleta de impostos na Casa da Índia, tal como outros oficiais régios espalhados pelo Império fizeram, com regularidade, uso de diminutivos para distinguir crianças e adultos. Para isso, utilizaram expressões como: *negrinho(a)*, *pretinho(a)*, *moleque(a)*. Este tipo de informação permite inferir, pelo menos grosseiramente, o grupo etário dos escravos. Numa tentativa para distinguir crianças e jovens, analisamos e comparamos o valor dos impostos pagos por estes tipos de escravos. Porém, na maioria dos casos o valor pago por crianças e moleques foi idêntico. A distinção entre os grupos etários das crianças e dos jovens com base na terminologia utilizada pelos oficiais régios e o valor dos impostos pagos revelou-se, no entanto, extremamente problemática e pouco conclusiva. Frente a esta situação e dado o caráter vago dos termos utilizados para distinguir as crianças dos jovens optamos por dividir a população escrava somente em dois grupos principais: jovens e adultos (os últimos geralmente referidos nas fontes como *preto(a)* ou *negro(a)*).

que os homens adultos prevalecessem entre os escravos transportados a bordo das frotas da Índia.

A origem dos escravos

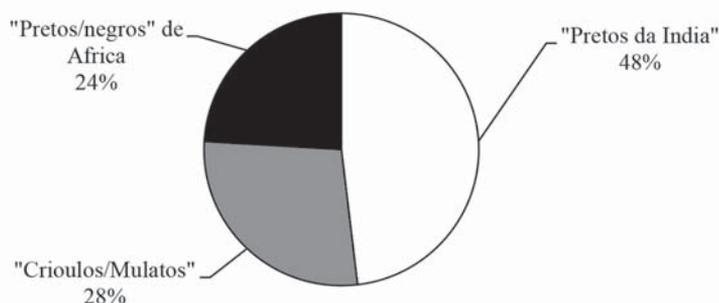
Dado que a maioria dos escravos chegados a Lisboa entre 1756 e 1763 eram trazidos do Estado da Índia e não da Costa Ocidental Africana ou do Brasil, importa apurar, portanto, sua origem. Quando se referiam à ela, os oficiais régios da Casa da Índia utilizaram quase sempre duas expressões: “vindo de” e “de”, que pode significar vir de um determinado local ou então ser natural de um determinado local. Para cerca de 5% dos escravos registrados na Casa da Índia durante o período estudado dispomos de claras referências à sua origem, utilizando expressões como: *Pretos da Índia*; *Negros da Índia*; *Negros gentios de Cacheu*; *Preto da Baia*; *Preto crioulo da Baia*; *Mulato crioulo do Rio*; *Mulato do Maranhão*; *Preto natural de Moçambique*; entre outras expressões.

Embora nenhuma destas expressões contenha informações específicas sobre a origem étnica destes cativos, elas nos dão uma indicação dos principais grupos que compunham a população escrava chegada a Lisboa em meados do século XVIII. De acordo com os dados obtidos, estes escravos podiam ser divididos em três grandes grupos: a) africanos, com origem na África Ocidental e Oriental; b) crioulos ou mulatos, com origem no Brasil, descendentes de relações entre europeus, africanos e índios brasileiros; c) e asiáticos, principalmente com origem no Estado da Índia. Estes poderiam ser indianos ou asiáticos de pele escura ou descendentes de africanos levados para o Estado da Índia ou já aí nascidos, fruto de relações entre africanos ou indivíduos de diferentes origens.

Com base na informação disponível procuramos, assim, identificar o grupo predominante entre os escravos chegados à Lisboa setecentista. Os chamados “Pretos” ou “Negros da Índia” representavam cerca de metade dos escravos registrados na Casa da Índia (ver Gráfico 6). Neste grupo contavam-se, certamente, escravos de origem africana levados regularmente de Moçambique para as cidades da Índia portuguesa, especialmente Goa, ou os seus descendentes. Contudo este grupo também incluía, certamente, população escrava de origem asiática de complexão escura e que, por essa razão, eram denominados pelos oficiais régios da Casa da Índia de “Negros da Índia”. É, porém, impossível determinar com precisão a origem asiática ou africana destes escravos.

GRÁFICO 6

ORIGEM “ÉTNICA” DOS ESCRAVOS CHEGADOS A LISBOA (1756-1763)⁴⁴



Os crioulos e mulatos do Brasil representavam 28% dos escravos registrados na Casa da Índia (ver Gráfico 6). Consequentemente, a maior parte dos escravos chegados do Brasil era já nascida na colônia, descendente de pais africanos ou filhos de relações conjugais inter-raciais. Os escravos com claras raízes no continente africano formavam, na verdade, o menor grupo de escravos desembarcados na Lisboa setecentista, contabilizando apenas 24% do total (ver Gráfico 6).

Importa, no entanto, apurar se estes dados sobre as origens da população escrava são representativos para a totalidade dos escravos desembarcados em Lisboa e Portugal durante o século XVIII. Se cruzarmos a informação acima analisada com os elementos relativos às regiões e locais de embarque, os valores acima apresentados aparentam ser válidos para o Estado da Índia. Porém, a proporção de crioulos e mulatos, e de africanos terá sido a inversa, ou seja, o número de escravos de origem africana terá sido superior ao de crioulos e mulatos do Brasil, já que os primeiros representavam 30% dos escravos registrados na Casa da Índia, e os últimos apenas 14%, como referimos anteriormente.

De qualquer modo, se tomarmos como referência as fontes aqui analisadas, as importações de escravos para Lisboa em meados do século XVIII aparentam ter sido dominadas por escravos oriundos da África oriental, do subcontinente Indiano e, eventualmente, de outras regiões ainda mais a Oriente. Esta informação nos dá, assim, uma imagem muito diferente da população escrava da Lisboa quinhentista, dominada por escravas e escravos da Senegambia. À época estes escravos representariam cerca de $\frac{1}{3}$ da população ativa da cidade⁴⁵.

Os escravos provenientes do Estado da Índia, com origem quer no subcontinente Indiano, quer noutras partes da Ásia ou de Moçambique, parece ter vindo assim substituir, pelo menos em parte, o papel antes desempenhado pelos escravos oriundos da Senegambia nos mercados laborais lisboeta e português, pois no

⁴⁴ Fontes: IAN/TT, AC, CI, lv. 894, fls. 1-9v, 15-20; lv. 895, fls. 1-12, 15-20; lv. 896, fls. 1-6, 15-22; lv. 1356, fls. 2-4v; lv. 1461, fls. 2-5v, 15-16v. Para a divisão dos grupos etários, considerem-se as observações do gráfico anterior.

⁴⁵ MENDES, "Slavery, society, and the first steps...", p. 243, p. 252. LAHON, *O Negro do coração...* Veja-se também: BUARCOS, J. B. de. *Tratado da majestade, grandeza e abastança da cidade de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1990. OLIVEIRA, C. R. de. *Lisboa em 1551*: sumário. Lisboa: Livros Horizonte, 1987. OLIVEIRA, Fr. N. de. *Livro das grandezas de Lisboa (1551)*. Lisboa: Vega, 1991.

decorso do período Moderno a sua mão de obra se tornara essencial do outro lado do Atlântico. Numa época em que as regiões da África Ocidental estavam ocupadas com o abastecimento de mão de obra escrava para os mercados laborais das economias emergentes de plantação e mineração das Américas, não é de se espantar que as necessidades dos mercados laborais de Lisboa e Portugal fossem satisfeitas com escravos do Oriente, tal como estava, então, organizado este negócio de importação de escravos para Lisboa em meados de setecentos.

A organização do Negócio

O Transporte

De acordo com a informação disponível na TSTD, durante o século XVIII apenas 31 viagens desembarcaram escravos em Portugal⁴⁶. Estes elementos sugerem que não foram muitos os navios negreiros envolvidos no transporte de escravos para a metrópole. Esta situação terá ficado a dever-se, em parte, à limitada procura de mão de obra escrava no Reino, em comparação com os territórios das Américas, bem como aos limitados lucros que se podiam obter no negócio negreiro com Lisboa e Portugal.

Os registos da Casa da Índia apontam ainda para outro aspeto importante: embora se encontrem referências a chegadas de escravos a Lisboa em navios mercantes, na maioria dos casos eles são transportados em pequeno número e juntamente com produtos vários. Entre os navios mercantes envolvidos neste tipo de atividade podemos citar, a título de exemplo, o *Santa Madalena e Almas*, o *Nossa Senhora da Nazaré e Santa Ana e Almas*, e o *Nossa Senhora da Esperança*. Estes três navios chegaram a Lisboa em 1757 trazendo a bordo 56, 40 e 9 escravos, respetivamente. A sua carga era, certamente, completada com outros produtos como marfim, açúcar e tabaco.

Os navios de guerra que patrulhavam o Atlântico e protegiam os comboios de navios mercantes, especial os que circulavam nas rotas Brasil/Portugal carregados de ouro, pedras preciosas e outros artigos de valor, também foram utilizados como meio de transporte para fazer chegar escravos a Lisboa. Em 1759, por exemplo, o navio de guerra *Nossa Senhora da Caridade e São Francisco de Paula* trouxe a bordo 30 escravos, enquanto em 1759 o *Nossa Senhora da Arrábida* transportou outros 9 escravos, e em 1762 o navio de guerra da frota da Bahia desembarcou mais 14 escravos em Lisboa⁴⁷.

Além disso, é importante ter em conta que a maior parte dos escravos chegados a Lisboa em meados do século XVIII foram transportados nas frotas da Índia. De acordo com os registos da Casa da Índia, em 1758, por exemplo, os navios *Nossa Senhora dos Prazeres*, *Santo António e Justiça*, *São José Rei de Portugal*, e *Conceição*, todos vindos na frota da Índia, trouxeram um total de 162 escravos. O *São José Rei de Portugal* transportou 73, o *Nossa Senhora dos Prazeres* 39, o *Conceição* 36, e o *Santo António e Justiça* 14 escravos⁴⁸.

Estes dados sugerem, assim, que o tráfico de escravos para Lisboa em meados

⁴⁶ Disponível em: <<http://www.slavevoyages.org>>. Acesso em: 21 fev. 2013.

⁴⁷ IAN/TT, AL, CI, lv. 895, fls. 15-20; lv. 896, fls. 15-22; lv. 1461, fls. 15-16v.

⁴⁸ IAN/TT, AL, CI, lv. 896, fls. 1-6; lv. 895, fls. 1-12.

do século XVIII não era um negócio especializado. É provável, na verdade, que a especialização ocorrida no tráfico transatlântico nunca tenha sido uma realidade na importação de escravos para Lisboa e Portugal durante todo o período moderno, dado que os elementos disponíveis para os séculos XV e XVI também indicam que os navios combinavam o transporte de escravos com produtos vários oriundos da África Ocidental, incluindo ouro, cera, âmbar, marfim e outras mercadorias.

Ao contrário do tráfico de escravos transatlântico, no qual a elevada procura de mão de obra nas Américas – o que contribuiu para um crescimento do volume de comércio e conduziu a uma especialização do negócio – a baixa procura de escravos no sul da Europa (em particular após a abertura das rotas diretas entre a África Ocidental e as Américas na década de 1510), terá contribuído para manter este negócio com baixos níveis de especialização e, potencialmente, também com baixo níveis de investimento.

Desse modo, provavelmente, ao contrário do tráfico de escravos transatlântico, dominado em parte por companhias comerciais monopolistas e ricos homens de negócios, a importação de escravos para Lisboa e Portugal tenha sido uma atividade desenvolvida por pequenos investidores interessados em aumentar os seus rendimentos regulares e os rendimentos dos seus agregados familiares, através de pequenas margens de lucro obtidas com a importação de pequenos lotes de escravos, bem como através do arrendamento da sua força de trabalho a terceiros. Este ponto conduz-nos à última questão que pretendemos abordar neste estudo: quem eram os principais participantes no tráfico de escravos para Lisboa e Portugal no século XVIII?

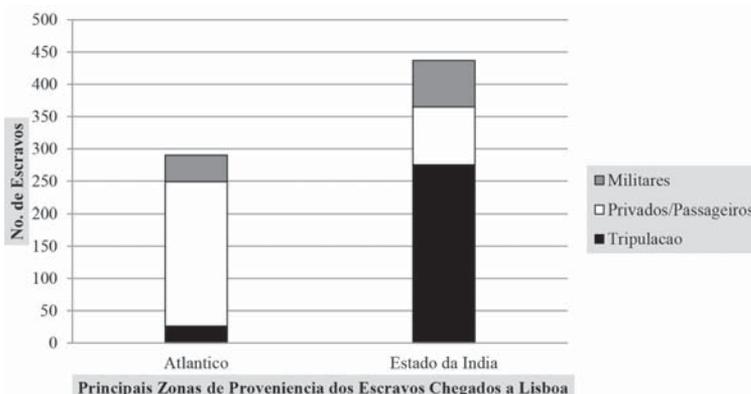
Participantes no tráfico

A maior parte dos escravos importados para Lisboa em meados do século XVIII foi trazida por membros da tripulação dos navios ou por privados. Mas também os militares que serviam ao Exército e à Marinha também surgiram envolvidos nestas operações, ainda que com menor frequência (ver Gráfico 7). Esta informação, fornecida pela Casa da Índia é, na verdade, idêntica aos dados disponíveis na TSTD e na historiografia sobre o tráfico de escravos transatlântico. Capitães de navios e privados parecem ter sido os dois grupos mais importantes envolvidos nele, juntamente com as companhias comerciais monopolistas⁴⁹.

Existem, porém, diferenças no que diz respeito à participação destes grupos no tráfico de escravos através dos circuitos atlânticos e da Carreira da Índia. Os privados surgem mais ativos no comércio de escravos para Lisboa através das rotas atlânticas; enquanto o tráfico de escravos nas frotas da Índia era uma operação controlada majoritariamente por membros das tripulações, já que tanto os passageiros como os militares (da Marinha e do Exército) apresentam poucos registos de escravos na Casa da Índia em Lisboa (ver Gráfico 7).

⁴⁹ Veja-se entre outros estudos: MILLER, J. C. “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, n. 1, 1984, p. 01-56. RIBEIRO, “O comércio das almas...”, p. 09-27. ANTUNES, A. & SILVA, F. R. da. “Amsterdam merchants in the Slave Trade and African commerce, 1580’s-1670’s”. *Tijdschrift voor Economisch en Sociale Geschiedenis*, vol. 9, n. 4, 2012, p. 03-30.

GRÁFICO 7
PRINCIPAIS GRUPOS SOCIOPROFISSIONAIS DOS INDIVÍDUOS TAXADOS
NA CASA DA ÍNDIA PELA IMPORTAÇÃO DE ESCRAVOS PARA LISBOA
(1756-1763)⁵⁰



A importação de escravos por membros das tripulações da Carreira da Índia poderá ser, em parte, justificada pelos regimentos que regulavam os seus postos e privilégios da Carreira, privilégios esses que facilitavam tal tipo de atividade. Pilotos, mestres de navios, escrivães e capitães estavam autorizados a transportar, isentos de direitos régios e de frete, um ou dois escravos por viagem⁵¹.

No período aqui examinado, o preço do frete cobrado por cada escravo pela Casa da Índia, na Carreira, era de 1.000 réis. Além disso, por cada escravo importado para Lisboa (ou para o Reino), a pessoa responsável pagava ainda à Casa da Índia $\frac{1}{5}$ do valor do dito escravo em direitos devidos à Coroa Portuguesa. Portanto, os referidos privilégios reduziam os custos associados à importação de escravos da Ásia para a Europa para alguns membros das tripulações das frotas da Índia. Não é de se admirar, por isso, que os oficiais de alta patente das tripulações, como pilotos, capitães e mestres de navios, surjam entre os principais importadores de escravos para Lisboa: frequentemente estes indivíduos importavam vários escravos por viagem, e isto era especialmente comum entre os mestres de navio a servir na Carreira. Em 1762, por exemplo, Francisco Vieira, mestre da *Nau São José*, trouxe a seu cargo 18 escravos da Índia, avaliados em 240.000 réis. Parte desses escravos havia sido importada em nome próprio e por sua conta e risco. Contudo, muitos oficiais da Carreira – e por vezes também militares – traziam escravos da Índia e de Moçambique para atender pedidos ou encomendas feitas por residentes em Lisboa e Portugal. Em 1757 José do Polar, mestre de navio da *Nau São Francisco Xavier*, trouxe de Moçambique para Lisboa uma jovem escrava chamada Margarida, por

⁵⁰ Fontes: IAN/TT, AC, CI, lv. 894, fls. 1-9v, 15-20; lv. 895, fls. 1-12, 15-20; lv. 896, fls. 1-6, 15-22; lv. 1356, fls. 2-4v; lv. 1461, fls. 2-5v, 15-16v. Para a divisão dos grupos etários, considerem-se as observações do gráfico anterior.

⁵¹ IAN/TT, AL, CI, vários livros.

conta de Francisca Carreira Ramos⁵².

No entanto, os residentes de Lisboa que faziam encomendas junto aos oficiais de alta patente das tripulações das frotas da Índia e dos mestres de navios a operar no Atlântico não eram os únicos pequenos investidores no tráfico de escravos para Lisboa. Marinheiros, carpinteiros, pessoal administrativo, médicos, e até mesmo religiosos a servir na Carreira também surgem envolvidos neste tipo de atividade. Estes tendem, porém, a deter uma participação mais modesta no tráfico, importando na maioria dos casos um único escravo ou um máximo de dois a três. Tal como os oficiais das tripulações, eles também traziam escravos da Índia e/ ou de Moçambique para atender a pedidos específicos que lhes haviam sido feitos. Em 1756, por exemplo, Dionísio Álvares Barroso, marinheiro da *Nau São Francisco Xavier*, trouxe duas jovens escravas da Índia, uma delas por sua conta e risco, e outra por conta e risco de Dona Bridizia Thereza Xavier do Bom.

Já entre os membros da tripulação de baixa patente era mais comum trazer escravos da Índia por sua própria conta e risco. Em 1763, Francisco José, marinheiro da *Nau Santo António e Justiça*, por exemplo, trouxe da Índia um escravo adulto chamado Urbano, de sua conta e risco. Uma vez chegados a Lisboa esses escravos seriam, muitas vezes, incorporados no agregado familiar (restrito ou alargado) do marinheiro ou artesão responsável por sua importação, ou mesmo vendidos no mercado de escravos de Lisboa, a residentes da própria cidade ou de outros locais do Reino. Em outros casos, os escravos eram colocados ao ganho, como prestadores de serviços vários, revertendo o rendimento de seu trabalho para seu senhor. Esta era uma prática muito comum não só em Lisboa, mas em quase todas as cidades do Império.

Assim, ao contrário do tráfico de escravos transatlântico, o comércio negreiro para Lisboa parece ter sido um negócio não especializado, operado majoritariamente por membros de tripulações de navios e pequenos investidores, ambos responsáveis pela importação de pequenos lotes de escravos. O negócio era também financiado por investidores ocasionais, que viam na importação de um ou mais escravos apenas uma oportunidade para ciar uma fonte de rendimento extra para o seu agregado familiar. Esta informação nos dá uma imagem muito diferente da importação de escravos e da sua venda na Lisboa quinhentista, tal como descrita por John Vogt⁵³.

Embora nos registros da Casa da Índia seja ainda possível identificar alguns indícios da compra e venda de escravos em grandes lotes por homens de capital que atuavam como intermediários, esta prática parece ter sido ocasional. Custódio

⁵² IAN/TT, AL, CI, lv. 894, fls. 15-20; lv. 895, fls. 15-20; lv. 896, fls. 15-22; lv. 1461, fls. 15-16v. Práticas semelhantes podem ser encontradas entre os mestres de navios a navegar nos circuitos atlânticos, quer em direção a Lisboa, quer a operar nas rotas negreiras do Atlântico Sul. Recentemente a historiografia sobre a participação Luso-brasileira no tráfico de escravos do Atlântico Sul também têm mostrado que não somente os mercadores ricos surgem envolvidos nestas atividades. Muitos pequenos investidores surgem também envolvidos no negócio fazendo encomendas a capitães de navios e outros membros da tripulação, que adquiriam escravos em troca de um pagamento fixo em espécie ou em gênero. Pagamento esse feito antes ou imediatamente após a viagem estar concluída. LOPES, *Negócio da Costa da Mina*.

⁵³ VOGT, "The Lisbon Slave House...", p. 11.

Ferreira Góis é um dos poucos indivíduos que encontramos nos registros da Casa a declarar um lote de 30 escravos, em 1757, e outro de 8 em 1758. Porém, o seu nome não volta a surgir nos registros da Casa para o restante dos anos estudados.

A escala do tráfico de escravos na Lisboa quinhentista parece ter estado diretamente associada à reexportação da mão de obra escrava para as Américas. No início do século XVI, com a emergência dos circuitos diretos entre a África e as Américas, o tráfico de escravos em grande escala e toda sua organização logística seria transferida para a África e, em particular, para as Américas.

Considerações Finais

Em meados do século XVIII, quando os debates sobre a abolição do tráfico de escravos começavam a emergir, o comércio de escravos e a escravatura eram vistos essencialmente como fenômenos estranhos à Europa, incluindo a Península Ibérica, cujos principais portos haviam sido conhecidos entre os viajantes pela constante presença de escravos durante todo o período moderno.

Esta imagem de uma Europa Ocidental e de uma Península Ibérica sem escravos e escravatura nos séculos XVIII e XIX tem, de algum modo, sido mantida e perpetuada pela investigação mais recente sobre a temática, ao se privilegiar o estudo do tráfico transatlântico e as várias formas de escravatura nas Américas. O tráfico e a escravatura na Europa, especialmente em sua porção meridional e em Portugal, tem sido retratado, essencialmente, como um fenômeno do final da Idade Média e dos séculos XV e XVI.

Este estudo desafia algumas dessas ideias através da análise das chegadas de escravos a Lisboa na segunda metade do século XVIII. Aqui demonstramos que os escravos não só foram uma presença constante em Portugal até às vésperas da abolição da escravatura no Reino, mas sua origem não estava exclusivamente na costa ocidental africana. Escravos com origem na África Oriental e na Ásia também moraram e trabalharam nas ruas da Lisboa setecentista.

O nosso estudo também coloca em evidência que durante o período moderno nem todos os circuitos negreiros se tornaram especializados, utilizando somente navios concebidos para esse comércio e exclusivamente dedicados ao transporte de escravos e provisões para sua alimentação e da tripulação. A informação aqui analisada mostra também que o volume do tráfico não aumenta de forma consistente ao longo do período moderno em todos os setores e ramos específicos do tráfico de escravos.

Acreditamos que demonstramos também que o tráfico de escravos não era somente um negócio para “grandes investidores”, ou seja, poderosos e ricos homens de negócio sediados na Europa, nas Américas e na África. Frequentemente, membros das tripulações dos navios, oficiais e militares de alta e baixa patente surgem envolvidos nele. O mesmo se aplica a compradores e negociantes de escravos em Lisboa, que operavam numa perspectiva de pequena escala. Além disso, o número e atividades desempenhadas pelos escravos nas economias europeias e o seu contributo para as economias locais era muito distinto daquele das Américas.

Finalmente, a informação aqui apresentada sugere que o tráfico de escravos para Lisboa e Portugal setecentistas tinha muito mais em comum com o tráfico do

século XV para a Península Ibérica através das rotas atlânticas e com o comércio de escravos do Mediterrâneo, do que com o tráfico negreiro transatlântico e do Oceano Índico no século XVIII, quer em termos de escala, quer em termos de organização.



RESUMO

A historiografia sobre o comércio de escravos e a escravidão na Europa Ocidental tem-se centrado, principalmente, no estudo da presença de escravos africanos na Península Ibérica durante os séculos XV e XVI, em particular no que se refere à sua chegada aos portos portugueses de Lisboa, Porto e Lagos, e as cidades espanholas de Cádiz e Barcelona. O papel dos escravos e da escravidão nas economias ibéricas nos séculos seguintes e da contribuição dos escravos africanos não-negros foram, portanto, grosseiramente negligenciados. Este trabalho pretende preencher parcialmente essa lacuna, através da análise da importação de escravos para a Lisboa setecentista. Nossos principais objetivos são: a) distinguir as rotas marítimas utilizadas neste comércio, incluindo circuitos de todo o Atlântico e Índico, bem como os portos de embarque de escravos, e os portos de escala durante essas viagens; b) identificar os homens envolvidos neste negócio; c) identificar os mecanismos comerciais utilizados; d) avaliar o número de escravos que chegam; e) discutir a origem geográfica e étnica desses escravos; f) identificar os compradores de escravos em Lisboa; e g) compreender a organização desse negócio.

Palavras Chave: Tráfico de Escravos; Lisboa; Portugal; Século XVIII.

ABSTRACT

Most of the historiography on Slave Trade and Slavery in Western Europe has focused mainly on the presence of enslaved Africans in Iberia during the fifteenth and sixteenth centuries. This scholarship also has centred its attention almost exclusively on the arrival of enslaved Black Africans into the Portuguese ports of Lisbon, Oporto, and Lagos, and the Spanish cities of Cadiz and Barcelona. The role of Slave Trade and Slavery in Iberian economies in the following centuries and the contribution of non-Black African slaves have been therefore grossly overlooked. This paper will partially fill this void in the literature by looking into the import of various enslaved people into mid-eighteenth century Lisbon. Our main goals are: a) to distinguish the maritime routes used in this commerce, including circuits across the Atlantic and the Indian Oceans, as well as the ports of embarkation of the slaves, and the ports of call during these journeys; b) to identify the men involved in this business; c) to identify the commercial mechanisms used; d) to assess the number of slaves arriving in this port; e) to discuss the geographical and ethnic origin of these slaves; f) to identify the slave buyers in Lisbon and g) to explain the organization of the business.

Keywords: Slave Trade; Lisbon; Portugal; 18th century.

Artigo recebido em 09 set. 2013.

Aprovado em 22 out. 2013.