

## O comércio de escravos na África Ocidental e Centro-Ocidental – século XVI

CECILIA SILVA GUIMARÃES\*

*Há em Lisboa, como em todo Reino, muitos negrinhos a quem o rei obriga a praticar a religião cristã e a aprender a ler e escrever o Latim (...). Este obriga também as raparigas negras a tecer, fiar fazer outros trabalhos que são próprios das mulheres.<sup>1</sup>*

A dificuldade de acesso a fontes primárias do século XV e XVI tende a minimizar, entre outras análises, as do comércio de escravos neste período. A historiografia clássica portuguesa demarcou o escravo apenas como um produto de luxo, objeto de ostentação, que aparecia de forma marginalizada na sociedade ibérica. Contudo estudos posteriores puderam demonstrar de forma mais minuciosa que os escravos exerceram um papel muito mais dinâmico e não só no âmbito econômico, como também no social e religioso. No século XIV, “o comércio de escravos na Península Ibérica e no espaço mediterrânico era um fenómeno estabelecido e perfeitamente organizado”. (MENDES, 2004: 13-14)

A bula *Romanus Pontifex* de 1455 legitimou o comércio de escravos e sua introdução na Europa cristã, justificando-o através da conversão e evangelização dos gentios africanos, escravizados por povos rivais ou capturados através da guerra justa. Este comércio foi incrementado na medida em que os portugueses chegaram à costa ocidental africana e estabeleceram contatos e negócios com os povos locais. A demanda europeia beneficiou-se da preexistência de um mercado de escravos na África, assim como de seu papel na formação econômica, política e social africana.

Antes da expansão pelo Atlântico, os escravos chegavam a Portugal através do Marrocos, um dos destinos das rotas caravaneiras que transportavam o ouro e marfim da África subsaariana. Modificando ou não a escravidão no continente africano, ao longo das navegações pela costa, os portugueses passaram a obter diretamente dos africanos, diversas mercadorias, principalmente, o ouro, o marfim, a pimenta e os

---

\* LA SALLE – Institutos Superiores / UCAM – Universidade Cândido Mendes

1 Itinerário de Jerônimo Munzer: Palavras de D. João II. Rei de Portugal, sobre a ilha de São Tomé, 1994. In BRÁSIO, Antônio. Monumenta Missionária Africana 1469-1599. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954.

escravos.<sup>2</sup> A primeira área de concentração de resgate foi Arguim, que começou a funcionar enquanto feitoria portuguesa em meados do século XV, estendendo um fornecimento regular de escravos pelo menos até o primeiro quartel do século XVI. Segundo Antônio de Almeida Mendes, entre os anos de 1512 e 1518, dos 3460 escravos embarcados em Arguim, 3319 desembarcaram em Lisboa. Cabo Verde e as regiões circunvizinhas representaram a segunda grande zona de resgate, a exemplo dos 3160 escravos que entraram na ilha de Santiago nos anos de 1513 a 1516. (MENDES, 2004: 29) Se Cabo Verde desempenhou a função de “placa giratória” na região norte dos Rios da Guiné, a ilha de São Tomé pôde exercer tal função no que diz respeito aos resgates tanto na costa da Mina quanto no Reino do Congo.

Foi em fins do século XV e início do XVI, que a Coroa Portuguesa fez da ilha de São Tomé a base de suas operações comerciais com os “Rios dos Escravos” e com o Congo. (SILVA, 2002: 321) Estes pontos percorridos, segundo Jaime Cortesão, fizeram com que a expansão dos portugueses nas terras continentais do golfo da Guiné fosse obra quase que exclusiva dos moradores da ilha, muito mais numerosos e ricos que os de quaisquer dos demais estabelecimentos.<sup>3</sup>

Antes de figurar como um “entreposto intercontinental”, São Tomé exerceu um papel importante no comércio de África em África. Após adquirir o direito de resgatar escravos na costa africana em 1485, os moradores da ilha iniciaram o tráfico com o reino do Benim – localizado na atual Nigéria – ainda em 1494 com apenas três navios do capitão-donatário Álvaro de Caminha. Outra região frequentada pelas armações santomenses, desde fins do século XV foi São Jorge da Mina. O grande atrativo era o ouro obtido pelos africanos nos cursos dos rios, cujo metal era arrastado e recolhido. Com receio de perder o lucrativo negócio, a Coroa Portuguesa construiu uma fortaleza, garantindo a São Jorge da Mina a posição de “umas das zonas mais

---

2 Trabalhos recentes divergem-se em relação à importância do tráfico transatlântico. As principais discussões giram em torno do impacto demográfico, político e econômico que as sociedades africanas podem ter sofrido atendendo a nova demanda por escravos. Para Paul Lovejoy a escravização tinha um papel marginal e era estruturada na “etnia e nos laços de dependência, entre os quais figuravam o parentesco e a escravidão”. Com a expansão europeia pelo Atlântico e consequentemente o desenrolar do comércio de escravos, a escravidão institucionalizou-se modificando as diferentes estruturas do continente africano. John Thornton discorda argumentando que no momento em que os europeus chegaram à costa africana, já encontraram um comércio de escravos estabelecido e apenas inseriram-se nos negócios, muitas vezes ditados pelos africanos. (THORNTON, 2004; LOVEJOY, 2002)

3 Exemplo: S. Jorge da Mina, fortaleza de Achem e do Cabo Corso. (CORTESÃO, 1968: 38)

importantes do comércio português na costa ocidental de África e o principal centro de obtenção de ouro desde os fins de século XV até 1637”, ano em que foi conquistada pelos holandeses. (FARO, 1958: 308) O ouro era adquirido através de troca de mercadorias vindas da Europa ou de outras regiões africanas, a exemplo dos produtos vindos da ilha de São Tomé, entre eles os escravos. Além disso, São Jorge da Mina dependia dos produtos alimentares provenientes de São Tomé e no mesmo caravelão carregado de alimentos, partiam para a fortaleza os 500 escravos e escravas, que os arrendatários do trato da ilha eram obrigados a fornecer por ano.

Porque os tratadores, que hora, tem arrendado o trato da dita ilha, são obrigados per seu arrendamento de darem em cada hum anno pera o resgate da dita cidade de Sam Jorge até b centos (500) de escravos e escravas, e assim todos os coris e contas pardas que nos rios resguatarem , vós requerereis aos ditos tratadores, ou aos seus feitores que vos entreguem os ditos escravos, os quaes serão lotados e escolhidos de cada tres peças hũa, das idades que costumão levar à dita cidade de Sam Jorge, como no dito arrendamento hé declarado (...) (FARO, 1958: 318-327)

A obtenção do ouro no Castelo de São Jorge da Mina exigia “manilhas de cobre da Flandres, lambeis e aljavarias do Norte da África, cauris, alaquecas e roupa preta da Índia.” Curiosamente as mercadorias saíam da Índia com destino à Lisboa, onde eram reembarcadas para a Ilha de São Tomé e daí levadas nos caravelões da Mina até a costa do ouro. “A carreira de São Tomé estendia assim um braço até a feitoria de São Jorge da Mina: uma mera prestação de serviços, sem mercadoria de retorno.” Segundo Maria Emília Madeira Santos esse desvio de mercadorias através de São Tomé tinha o objetivo de aliviar a carreira da Mina na tentativa de garantir o transporte de ouro com a maior segurança possível.<sup>4</sup> O ouro deveria sair da fortaleza em cofres selados e em caravelas especiais para tal transporte. Ainda no início do século XVI, os escravos passam a configurar como mais uma mercadoria de troca neste processo. Nas regiões do Benim, Rio Real, Rio Formoso, Rio dos Forcados e posteriormente nas terras

---

4 Sobre a rota da Mina ver BARATA, José Alberto Leitão. Do castelo de S. Jorge ao castelo de S. Jorge – A rota da Mina entre 1482 e 1567. In MENESES, Avelino de Freitas de; COSTA, João Paulo Oliveira. *O Reino, as ilhas e o mar oceano. Estudos em homenagem a Arthur Teodoro de Matos*. Vol. III. Lisboa, Ponta Delgada, 2007. e MOTA, A. Teixeira. Duarte Pacheco Pereira. Capitão e Governador de São Jorge da Mina. In *Mare Liberum*. Revista de História dos Mares. Coimbra, Comissão Nacional para as comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Número 01, dezembro de 1990. Esta última referência trata-se de um levantamento comentado das fontes relacionadas à São Jorge da Mina e estende-se de 1490 à 1556.

de Manicongo, as manilhas, os cauris e demais mercadorias, eram trocados por escravos que seriam transacionados por ouro na costa africana. (SANTOS, 1990: 652)

Os escravos, após desembarcarem em São Tomé eram reembarcados para três áreas principais: a mencionada São Jorge da Mina, Portugal e Antilhas. Para São Jorge da Mina, de 50 em 50 dias deveriam partir os carregamentos compostos pelos escravos mais jovens e fortes. Em 10 meses, foi registrada a entrada de 2.060 peças de escravos vindos de São Tomé e a partir dos documentos nos quais temos acesso, no período que se estende de 1510 a 1559, podemos contabilizar um total de 23 viagens para São Jorge da Mina, enquanto que para Lisboa contabilizamos apenas 14 viagens. Para o Reino só eram enviados os “escravos de segunda categoria”, ou seja, aqueles que eram rejeitados na Mina e também não serviam para trabalhar nas roças de São Tomé e das Antilhas. (MENDES, 2004: 23) Foi “no final da década de 20, enquanto a cultura do açúcar florescia, que a carreira de São Tomé subdividia-se ainda, estendendo um braço mais longo até as Antilhas” (SANTOS, 1990: 655), região na qual chegavam, a partir de 1525, dois a três navios por ano, com o carregamento médio de 200 escravos cada um. (MENDES, 2004: 23)

Se levarmos em consideração os 10.000 escravos solicitados ao Rei do Congo em 1529, podemos constatar que entre 1510 e 1559 foi transportado pelas embarcações santomenses pelo menos um total aproximado de 34.610 escravos; 4.649 peças de escravos, além dos 18 carregamentos com quantidade indeterminada de escravos. Problematizando ainda mais esses números é necessário ressaltar que:

Escravo era mercadoria susceptível de ser contabilizada. Uma peça era uma medida padrão correspondente a um escravo na pujança do vigor com uma estatura de 1,75 m. A peça das Índias representa um negro de 15 a 25 anos. Um de 8 a 15 ou de 25 a 35 não forma uma peça inteira: são preciso três para fazer duas peças. As crianças de menos de 8 anos e os adultos de 35 a 45 contam por meia peça. (FERRONHA, 1989: 357)

Quando os portugueses entraram em contato com o Reino do Congo, na década de 1480, já tinham estabelecido relações sistemáticas no Golfo da Guiné. Desta forma, levando também em consideração a posição geográfica da ilha de São Tomé, provavelmente os contatos dos seus moradores nas terras de Manicongo começaram desde muito cedo. Basta recordarmos a “Carta Régia de privilégio aos moradores de

São Tomé de 24 de setembro de 1485”, que já autorizava os contatos.<sup>5</sup> Porém nos primeiros anos do século XVI, as relações comerciais ainda não eram tão intensas. Segundo Duarte Pacheco Pereira “nesta terra se resgatam alguns escravos em pouca quantidade; e até agora não sabemos que haja outra mercadoria.” (PACHECO, 1988: 171)

O trajeto até o Congo era complicado e a rota de São Tomé até Mpinda extremamente mais longa do que o retorno. Aos capitães dos navios era recomendado que fossem ligeiros nos carregamentos, porém a espera era inevitável, uma vez que os escravos ficavam concentrados na capital Mbanza Congo – a São Salvador cristã – e precisavam se deslocar até o litoral. Ainda que os navios pertencessem ou não à Coroa Portuguesa, toda a tripulação, desde o capitão até o mais simples marinheiro, podia carregar escravos. Os membros do Clero que moravam tanto em São Tomé, quanto no Congo, também estavam sempre presentes nas transações. Em São Tomé os interessados nos negócios com o Congo, principalmente o comércio de escravos, formaram um grupo bastante heterogêneo composto por comerciantes; grandes, médios e pequenos fazendeiros produtores de açúcar; funcionários régios e religiosos. Não estamos falando somente de homens brancos europeus, mas também dos brancos nascidos na ilha, dos mulatos e dos negros livres. (CALDEIRA, 2088: 11-12)

O despontar do tráfico de escravos realizado pelos portugueses através da ilha de São Tomé gerou vários conflitos de origem política e econômica. A partir da complexidade da formação da sociedade santomense, aliada ao desejo de comercializar sem a interferência da Coroa Portuguesa e dos problemas relacionados à atuação dos comerciantes da ilha no Congo, podemos problematizar as relações de poder estabelecidas no espaço Atlântico. Os comerciantes de São Tomé perderam o direito de traficar livremente no Congo a partir de 1512, ano em que Portugal assumiu as trocas com as terras de Manicongo. Neste mesmo ano D. Manuel confia a Simão da Silveira um regimento que “é de fato o exemplo demonstrativo desta primeira fase do encontro com o outro, em que se tenta estabelecer um conjunto de relações de comércio, de amizade e de aliança.” (FERRONHA, 1989: 345) Em seguida, agravando ainda mais a situação dos santomenses, no ano de 1514, D. Manuel autorizou Antônio Carneiro,

---

5 Carta Régia de privilégio aos povoadores de São Tomé. Sintra, 24 de setembro de 1485. In BRÁSIO, Antônio. Monumenta Missionária Africana 1471-1531. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954.

secretário da Ilha do Príncipe, a explorar o comércio com o Benim por quatro anos. Em vista desta realidade, mesmo de maneira ilegal, São Tomé intensificou sua relação com o Congo. As tentativas portuguesas de controle sob a região congoleza não cessaram e em 1519 foi determinado que qualquer escravo ou mercadoria só poderia sair do Congo em navios de El-Rei, ficando os particulares proibidos de abastecimento.<sup>6</sup>

Os portugueses de São Tomé já estavam cientes da importância comercial de Angola e tudo indica que estes homens foram os primeiros a frequentar o porto de Luanda, em benefício do rei de Angola e detrimento do soberano do Congo, prejudicando também a Coroa Portuguesa, que não era beneficiada com estas transações. Em 1548, o Rei do Congo fez a denúncia a D. João III, que determinou a proibição deste tráfico, porém o rei de Angola também resolveu reivindicar enviando uma embaixada a Lisboa. Em 1549, São Tomé obteve o arrendamento do comércio antes proibido. (CORTESÃO, 1990: 46)

Com o intuito de organizar o comércio de escravos que se desenvolvia paralelamente à produção de açúcar, a Coroa portuguesa estabeleceu o Regimento do Trato de São Tomé, em 08 de fevereiro de 1519.<sup>7</sup>

Nós elRey fazemos saber a vós Álvaro Frade, caualeiro de nossa casa, que ora emquarregamos de feitor do nosso trato dos espravos da Ilha de Sam Tomee, que tinham os tratadores e a Pero Denis, que emquarregamos de recebedor e a Joam de Ferreira e [a] Joam de Lixboa de esprivaees, que este he o Regimento e maneira que neste negoço e trato avemos por bem que tenhais.<sup>8</sup>

O Regimento apontava as medidas e princípios a serem aplicadas nas atividades relacionadas ao tráfico de escravos:

1) Em relação aos meios humanos, deveria ser escolhido os melhores mestres e pilotos, assim como todo o restante da tripulação. Além dos que ocupavam os

---

6 Alvará para as autoridades da Mina e São Tomé, Évora, 18 de novembro de 1519. BRÁSIO, António. Monumenta Missionária Africana 1471-1531. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954.

7 Regimento do Trato de São Tomé, Almeirim, 08 de fevereiro de 1519. BRÁSIO, António. Monumenta Missionária Africana 1471-1531. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954.

8 Regimento do Trato de São Tomé, Almeirim, 08 de fevereiro de 1519. BRÁSIO, António. Monumenta Missionária Africana 1471-1531. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954.

cargos administrativos, como os escrivães e contadores, que deveriam levar o respectivo Regimento nos resgates realizados nos Rios da costa africana.

Item. Vós escolhereis pêra pilotos e mestres dos nosos que amdandar nos ditos resgates os milhores e mais certos que lá ouver, e asy marinheiros e grometes. (...)

Item. Escolhereis pesoas pêra mamdardes por esprivãees dos nauios que mamdardes aos Rios, autos pêra jso e de verdade, e seram postos per vós e pelo contador, por que terá conheçimemto das que pêra jso seram pertemçemtes e leuaram ho Regimento/acustumado que soë leuar e será asynado por vós ambos; (...)<sup>9</sup>

2) Os pagamentos eram estabelecidos de acordo com o cargo ocupado. Ao feitor era pago 30.000 reais por ano com moedas do Reino, além de 1% de todo dinheiro que se obtinha através da venda de escravos para o Reino e também das mercadorias obtidas no resgate. O contador recebia 12.000 reais e o sexto do 1% dos escravos e mercadorias vendidos na cidade da Mina. O recebedor tinha o direito de obter 12.000 reais em moedas do Reino, mais o terço do respectivo 1%.

Item. os ordenados que vós ditos ofiçiaees aveis daver com os ditos carguos sam os seguintes. Item. Vós dito Álvaro Frade, feitor, trinta myll reaes por anno da moeda do reguno (...) E mais vós dito Álvaro frade avereis ho huũ por cemto de todo ho dinheiro que se fezer por vemda dos espravos que vierem teer ao Regno e de todas as merquadorias que dos ditos resguates vierem (...). Item. ho dito contador Lopo Ferreira avemos por bem que aja alem dos doze myll reaes que tem do mantimemto de seu offiçio, ho sexsto do dito huũ por cemto dos espravos e merquadorias que vierem do dito trato e se venderam qué por nosos ofiçiaees e asy na nosa çidade da myna, na sobredita maneira. Item. ho dito recebedor Pero Denis averá doze myll reaes por anno da moeda do Regno e mais ho terço do dito huũ por cemto.<sup>10</sup>

3) No que diz respeito aos cuidados com os escravos, além de ressaltar que não fossem embarcados escravos doentes e que estes deveriam continuar nas roças até ficarem curados, as questões sobre a acomodação e alimentação durante a viagem também foram estabelecidas.

---

9 Regimento do Trato de São Tomé, Almeirim, 08 de fevereiro de 1519. BRÁSIO, Antônio. Monumenta Missionária Africana 1471-1531. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954.

10 Regimento do Trato de São Tomé, Almeirim, 08 de fevereiro de 1519. BRÁSIO, Antônio. Monumenta Missionária Africana 1471-1531. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954.

Item. vos lembramos que nõ embarqueis nos nauios da quarreira espravos doemtes nem mall despostos, que pareça que quor[r]rem risco de morte de virem pelo maar. E os taes leixeis ficar nas roças pêra quareçerem e virem nos outros nauyos, como forē saãos. Emcomemdamdo os as quaseyros que por bem de suas doemças os curem/ e tratem bem. E porem vossa visytaçam e amdada sobre elles háde ser ho que lhe mais hádaproveitar.

Item. tambem vos lembramos que traguam os nauios que amdarem a quarreira suas pomtes solhadas de tauoado de paaõ bramquo, que lá há muyto, pêra virem os espravos bem goardados do frio e chuiua e suas camas feitas do dito tauoado, debaixo da cuberta e alem diso muy prouidos de jnhames e azeite de palma, quaroço e banana e allguã malagueta e seus paaos pêra roer, avisamdo asy mesmo aos pilotos que tenham e façam teer deles bom cuidado e ponham boa regra nos mantimentos, defendemdo aos mareantes que lhos nam guastem.<sup>11</sup>

4) Havia uma grande preocupação com os procedimentos em relação as mortes de escravos nas viagens:

Item. avisareis aos pilotos e esprivaees dos nauios da quarreira que se se (sic) lhacomteçer de morrer alguõ espravo, amtes que lho lamcem ao maar se veja a marca delle pera se saber se hé dos nosos e se leua a nosa marca; e façase diso asemto com testemunhas, no quall elas asynaram quando asy acomteçer de morrer espravo nosso; e sem vos ser mostrada a dita çertidam e asemto nam conhecereis ao tall piloto e escriptvães da morte do tall espravo. (...) E se hà torna viagem ou estamdo no resguate, morrer alguõ espravo dos nosos, nam será lamçado ao maar sem primeiro ser visto se he dos nosos. E semdo ho asentarse há no dito liuro em titulo apartado sobre sy/ como aos tamtos dias de tall mes, de tall anno, em tall porto ou viagem, se achou huõ espravo morto e se lançou ao maar per amte ho piloto e mestre e outras testemunhas do navio; e todas asynaram no dito asemto. (...)12

5) Na tentativa de controlar as transações realizadas através da ilha de São Tomé, o registro das mercadorias figurou como um dos mecanismos oficiais:

Item. quando mamdardes os nauios aos resgates receberam do dito feitor as merquadorias neçesarias os pilotos deles e deixarlam conhecimento delas em huõ liuro que pera jso jso estará na cassa, apartado sobre sy. E quarregarlhas há em receita o esprivam do nauio pera delas vyr dar cõta. (...) E chegados à Ilha desembarquaram os espravos e merquadorias na nossa feitoria, semdo presentes vós ditos nosos ofiçiaees, como já dito he. E loguo ho outro dia ou mais çedo, se bem poder seer, presentes todos, ho piloto e esprivam, viram daar cõta do resguate da dita armaçã, estamdo presente o

---

11 Regimento do Trato de São Tomé, Almeirim, 08 de fevereiro de 1519. BRÁSIO, Antônio. Monumenta Missionária Africana 1471-1531. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954.

12 Regimento do Trato de São Tomé, Almeirim, 08 de fevereiro de 1519. BRÁSIO, Antônio. Monumenta Missionária Africana 1471-1531. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954.



conhecimento que teuer leixado das merquadorias que lhe foram entregues pelo feitor e hy estamdo asy todos , se presentes a jso poderdes estar, se lamçaram em receita polos espravos da feitoria nos liuros do recebimento do feitor, toddos espravos e ho preço por que se compraram e asy ho marfim, pao vermelho e outras merquadorias e do dito marfym e pao vermelho se fará loguo deçaraçam de quantos damtes sam e asy paaos e do que pesam. (BRÁSIO, 1954)

As cláusulas finais destinam-se especificamente ao envio de escravos e demais mercadorias, como “corys, comtas pardas, ortiguas e pannos de Beny[m]”, para São Jorge da Mina, cumprindo os mesmos trâmites de controle e prevenção já mencionados no Regimento. (BRÁSIO, 1954) Em 28 de fevereiro do mesmo ano, D. Manuel acrescentou o aproveitamento de escravos no aprendizado de “calafates e carpenteiros de Rybeira”; detalhes para evitar a demora no embarque e desembarque, assim como atividades ilegais e; que para obter uma venda melhor os escravos deviam ser embarcados misturados, com “tamtas molheres” e “asy de moços de hũa certa ydade e asy mamçebos e velhos”. (SOUSA, 1990: 413)

Parte dos escravos que chegavam à São Tomé deveriam ser marcados com ferro em brasa de forma a identificá-los como propriedade régia.

Item. fareis poor huũ marca aos nosos espravos que dos ditos Rios vierem e será dhum ãssere no braço direito com huũa cruz como nos ho comtador dise que há lá costumauã poor nas nosas peças e defemdereis que nimguem nom marque da dita marca nem no dito braço, sob perdimento da dita peça.<sup>13</sup>

Em seguida eram transportados para as fazendas de El-Rei, e muitas vezes trabalhavam na produção de açúcar até a hora do reembarque. Contudo, o grande número de escravos em trânsito e a incapacidade de abrigá-los nas fazendas reais ocasionaram a solicitação da colaboração de particulares, configurando a São Tomé a característica de “armazém”: “Era ainda São Tomé grande ‘armazém’ de escravaria no Atlântico; não só depósito de ébano que vinha da costa africana, como local de procriação”. (TENREIRO, 1961: 72) Neste período, além de aprenderem diversas atividades relacionadas à produção açucareira e de subsistência, muitos escravos “aprendiam o português, ou, melhor, o crioulo do português que se falava em São Tomé

---

<sup>13</sup> Regimento do Trato de São Tomé, Almeirim, 08 de fevereiro de 1519. BRÁSIO, Antônio. Monumenta Missionária Africana 1471-1531. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954.

e que servia de língua franca comercial em boa parte dos Rios dos Escravos.” (SILVA, 2002: 322)

Com um número expressivo de escravos, seja em trânsito ou permanentes na ilha, rapidamente começaram a surgir levantamentos e alvoroços relacionados a este grupo. No período do capitão Álvaro de Caminha (1493-1499) há relatos de escravos fugidos para os matos. (CALDEIRA, 2004: 109) Segundo Catarina Madeira Santos, “paralelamente ao processo de formação do espaço ordenado das roças e fazendas ia surgindo outro espaço, este desordenado, não dominado: a serra ou o mato.” (SANTOS, 1996: 76) As fronteiras eram visíveis, limitando as fazendas e impedindo uma extensão da ordenação social, caracterizando o mato como a região da desordem para os colonos e de fuga e liberdade para os escravos. Considerada como uma zona marginalizada a floresta tornou-se um problema ainda mais sério quando os escravos fugidos transformaram-na em seu próprio território, agrupando-se nos mocambos. Para Isabel Castro Henriques os mocambos de São Tomé teriam a mesma definição que os quilombos do Brasil, ou seja, era a designação dada as instalações dos escravos africanos que fugiam para o mato. Contudo Catarina Madeira apresenta-nos outras definições: num primeiro momento a palavra mocambo era utilizada para identificar o principal capitão de escravos, aquele que incentivava as fugas e ataques às fazendas e, posteriormente tal designação referiu-se de uma forma geral as revoltas de escravos. (HENRIQUES, 2000: 114; SANTOS, 1996: 81)

Oficialmente só se tomou conhecimento desta questão social na década de 1530. Tanto que em 1534 foi criado um novo cargo administrativo, o de Meirinho da Serra, que tinha o objetivo de tentar anular a fronteira que surgiu da permanência destes escravos fugidos no interior da ilha. “A fuga de escravos é apresentada como um mal para o qual não havia remédio possível.” Os escravos fugidos buscavam a proteção dos “capitães do mato”, que em São Tomé tratava-se do chefe das quadrilhas, que promoviam os ataques às fazendas e incentivavam as fugas. Suas investidas eram destruidoras:

(...) he verdade e notoreo que o mocãbo cõ muita gente no mato quanto dano podem em matar e roubar homes e destrójr fazendas, o que todo hé perda e dano do povo desta jlha e moradores dela e desseruviço delRey noso senhor e

mujta perda de sua fazenda he rendas que em esta ilha tem (...)14

A ocorrência cada vez maior de ataques às fazendas e aos “homens brancos e pretos que lá foram contra elles”<sup>15</sup> (os escravos fugidos), levou a criação da *guerra do mato*. Os custos da guerra, divididos entre os moradores e o rei, eram registrados no “Livro do Mato de Receita e Despesa”, porém a falta de dinheiro pode ser apontada como uma das causas do alongamento dos conflitos. Este se tornou um fato constante no cotidiano de São Tomé e os homens que participavam podiam ser recompensados com a carta de cavaleiro. Num período de 10 anos, entre 1538 e 1548, encontramos pelo menos nove casos de obtenção de grau de cavaleiro devido aos serviços prestados na *guerra do mato*, são eles: Diogo Fernandes, Marcos Gonçalves, André Rodrigues, Simão Lopes Rebelo, Tomé Rodrigues, Diogo Rosário, Fernão Martins, Pêro Vaz Manhoz de Pereira e Manuel Pires. (SANTOS, 1996: 86)

A preocupação em relação aos ataques às áreas de cultivo, não só da cana-de-açúcar, mas também de produtos que garantiam a subsistência, foi expressa no Regimento do Trato da Ilha de São Tomé de 1532. Refere-se que:

(...) sou enformado, que por medo dos ditos escravos do mato estão despovoadas as fazendas de detras da sera, he seus donos as não ousam aproveitar, nem outras muitas em que soyam semear mantimentos, de que procedeo a moor parte da fome he necessidade dos anos passados, com que este trato esteve tão daneficado (...) vos encomendo e mando que, com todo o cuidado provejaes como em minhas fazendas se semeem as mais inhames he mantimentos que pode ser, pera deles se poder prover a feitura, e pera isso poreis nellas caseiros e escravos em abstença, que o poçam e saibam fazer, poemdo muita deligença em fazer com todo resguardo e segurança de lhe nom poderem fazer dano os ditos fugidos (...) (FARO, 1958: 334)

Durante todo o século XVI, os ataques e fugas continuaram acontecendo, porém nas últimas décadas as investidas se multiplicaram, a exemplo do ano de 1574, no qual um grande grupo de escravos fugidos avançou em direção a cidade de São Tomé, mas a população os obrigou a recuar. Sem falar no caso do negro Amador que em

---

14 Carta dos Juizes de São Tomé aos oficiais régios. Ilha de São Tomé, 06 de setembro de 1535. BRÁSIO, Antônio. Monumenta Missionária Africana 1532-1569. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954.

15 Carta para o Feitor e Oficiais de São Tomé. Lisboa, 12 de dezembro de 1531. BRÁSIO, Antônio. Monumenta Missionária Africana 1471-1531. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954.

1595 liderou a maior revolta de escravos de São Tomé. Com a participação de cerca de 2.500 negros e mulatos, os ataques, destruições, combates e incêndios espalharam o pânico pela povoação da ilha. Diante da derrota dos “negros alevantados”, seus homens de confiança decidiram entregá-lo e este foi enforcado e esquartejado pelos europeus.(HENRIQUES, 2000: 118-119)

Tratando-se de uma “sociedade jovem” – formada por diferentes grupos, seja de brancos, mulatos, negros livres e escravos – “afastada dos centros de poder, onde os oficiais régios eram, por vezes, oficiais de seus próprios interesses” (SANTOS, 1996: 75-76), os esforços desenvolvidos pela Coroa Portuguesa, na tentativa de centralizar o comércio transatlântico e manter a ordem social, tiveram um sucesso parcial, já que podemos perceber uma gama de estratégias realizadas por aqueles que desejavam burlar as regras estabelecidas por El-Rei. A relação entre Portugal, São Tomé, Congo e Angola no que diz respeito principalmente ao comércio de escravos pelo Atlântico, seja intercontinental ou de África para África, pode ser problematizada, pois apesar de Portugal deter o controle formal sobre a construção e manutenção das regras a serem seguidas, tal centralidade não eliminou as dinâmicas políticas e sócio-econômicas desenvolvidas nas regiões de além-mar.

## **BIBLIOGRAFIA**

BRÁSIO, Antônio. *Monumenta Missionária Africana – 1469-1599*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954.

CALDEIRA, Arlindo. Rebelião e outras formas de resistência à escravatura na Ilha de São Tomé. In *Africana Studia – Revista Internacional de Estudos Africanos*. Centro de Estudos Africanos. Universidade do Porto. Nº 07 janeiro-dezembro 2004.

\_\_\_\_\_. Tráfico de escravos e conflitualidade: o arquipélago de São Tomé e Príncipe e o reino do Congo durante o século XVI. IN *Ciências & Letras*, nº 44, Porto Alegre (Brasil), Jul/Dez. 2008.

CORTESÃO, Jaime. *Os Descobrimentos Portugueses*. Volumes I, II e III. Lisboa, Imprensa Nacional- Casa da Moeda, 1990.

FARO, Jorge. A organização Comercial de S. Jorge da Mina em 1529 e as suas relações com a Ilha de São Tomé. BSGL – Biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa. Janeiro de 1958, vol. XIII, número 51.

FERRONHA, António Luís Alves. O comércio português de escravos nos séculos XV e XVI. In ALBUQUERQUE, Luís de. (dir) *Portugal no Mundo*. Lisboa, Publicações

Alfa, 1989.

HENRIQUES, Isabel Castro. São Tomé e Príncipe – A invenção de uma sociedade. Lisboa: Veja Editora, 2000.

LOVEJOY, Paul. A escravidão na África: Uma história de suas transformações. Rio de Janeiro, Ed. Civilização Brasileira, 2002.

MENDES, Antônio de Almeida. Portugal e o Tráfico de Escravos na primeira metade do século XVI in *Revista Internacional de Estudos Africanos*. Universidade do Porto, Centro de Estudos Africanos. Nº 07 janeiro-dezembro 2004.

PEREIRA, Duarte Pacheco. *Esmeraldo de situ orbis*, introd. e anot. históricas de Damião Peres, 3ª ed., Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1988.

SANTOS, Maria Emília Madeira. Rotas Atlânticas, o caso da carreira de São Tomé. Centro de Estudos de História e de Cartografia Antiga. Série Separatas 226. Lisboa, Instituto de Investigação Tropical, 1990.

SANTOS, Catarina Madeira. A formação das estruturas fundiárias e a territorialização das tensões sociais: São Tomé, primeira metade do século XVI in *Revista Studia*, nº 54/55, 1996.

SILVA, Alberto da Costa. A Manilha e o Libambo – A África e a escravidão, de 1500 a 1700. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: Fundação Biblioteca Nacional, 2002.

SOUSA, Celso Batista. São Tomé e Príncipe. Do descobrimento aos meados do século XVI. Desenvolvimento interno e irradiação no Golfo da Guiné. Dissertação de Mestrado em História Moderna a apresentar à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Lisboa, 1990.

THORTON, John. A África e os africanos na formação do mundo atlântico, 1400-1800. Rio de Janeiro: Elsevier/Campus. 2004.