

Maria de Fátima Mendes Varela

**TEMA: A ILHA DE SANTIAGO NO TRÁFICO DE ESCRAVOS
(SÉCULO XVI-XVII)**

INSTITUTO SUPERIOR DE EDUCAÇÃO
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA E FILOSOFIA
Curso: Licenciatura em ensino de História

**INSTITUTO SUPERIOR DE EDUCAÇÃO
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA E FILOSOFIA**

Curso: Licenciatura em ensino de História

**TEMA: A ILHA DE SANTIAGO NO TRÁFICO DE ESCRAVOS
(SÉCULO XVI-XVII)**

**Monografia apresentada
Ao I. S. E.
para a obtenção do grau
de Licenciatura**

ORIENTANDA:

Maria de Fátima Mendes Varela

ORIENTADORA:

IVA MARIA CABRAL

Praia, 30 Setembro de 2006

O Júri:

Praia, _____ de _____ de 2006

Dedico este trabalho, aos
meus pais, irmãos e aos
restantes familiares, que sempre
acreditaram e apostaram no meu
sucesso.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar agradeço a Deus, pelo dom que me deu, e pela força e coragem que me proporcionou principalmente nos momentos difíceis, dando-me a certeza de vencer um dia.

Ao meu pai, Domingos Gomes Varela, pela força e dedicação e pelo apoio moral e intelectual que contribuíram para a minha personalidade como mulher.

A minha mãe, Etelvina Mendes Tavares, de poucos estudos mas com um coração grandioso, que sempre esteve presentes na minha vida.

Aos meus irmãos: Maria José, Zeza, Victor, Nate, Ti, amigos sinceros em todos os momentos, pelo apoio e pela confiança que sempre depositaram em mim.

Aos meus amigos, Olívio, Hirondina, Jenice, João da Mata, Nataniel, que sempre zelaram para o meu sucesso.

Aos meus professores do curso que nunca me negaram apoio para o esclarecimento das dúvidas.

A minha orientadora, Iva Maria Cabral, pelos concelhos, reclamações e ajudas que foram decisivos para realização e conclusão deste trabalho: muito obrigada.

A minha madrinha, Matilde Mendonça, pela ajuda e apoio constantes e imprescindíveis para a realização deste trabalho.

ÍNDICE

Introdução	pag. 8
Fundamentação teórica	pag. 10
Capitulo I – As origens da escravidão	pag. 14
Capitulo II – A função das ilhas de Cabo Verde nas rotas de comércio de escravos	pag. 21
Capitulo III – Os Agentes económicos envolvidos nas rotas comerciais no século XV a XVI	pag. 29
Capitulo IV – Os meios de pagamento no comércio de escravos em Cabo Verde e na Guiné	
1 -As mercadorias	pag. 35
2 - As letras de Câmbio	pag. 39

Capítulo V – As medidas fiscais para o controlo do comércio de escravos

Os impostos _____ **pag. 42**

Capítulo IV – O declínio do tráfico negreiro em Cabo Verde

1) - O fim de Santiago como entreposto comercial no século XVI a século XVII _____ **pag.45**

2) A ascensão de Cacheu _____ **pag. 52**

Conclusão _____ **pag. 55**

Bibliografia _____ **pag. 58**

Anexos

INTRODUÇÃO

Cabo Verde, pela sua posição privilegiada, a meio caminho entre a Europa, África e a América desempenhou desde a época de seu achamento um papel importante como ponto de escala, da navegação transatlântica. No século XVI o arquipélago tornou-se num grande entreposto de mercadorias africanas, sobretudo de escravos.

Numa altura em que o comércio e o trato negreiro atingiram um crescimento considerável, Cabo Verde passou a ser, pela sua localização geo-estratégica, um ponto de passagem de escravos provenientes das diversas regiões da Costa Ocidental Africana.

A sua posição geo-estratégica determinou desde muito cedo a obrigatoriedade do seu povoamento de modo que, efectivamente pudesse servir de apoio à navegação.

Como não tinha recursos naturais, e dado ao seu reduzido valor, não restava outra alternativa senão dar a primazia às actividades do comércio e da navegação. Por isso que desempenhou um papel importante não só no abastecimento dos navios com viveres como também serviu para facilitar o prosseguimento das viagens mais para o sul.

Tudo isso graça aos privilégios concedidos aos moradores da ilha de Santiago.

A recusa do branco do reino em vir para o arquipélago explicam, em grande parte, a razão de ser da Carta Régia de 1466, verdadeira carta foral dada aos moradores de Santiago e que viria a proporcionar a rápida colonização, desta ilha e da do Fogo. É tanto assim que, enquanto a navegação atlântica teve como ponto de passagem obrigatória a ilha de

Santiago, as coisas correram mais ou menos bem. A partir do momento em que a navegação passou a ser feita em direitura da costa africana para as Américas, Cabo Verde começou a entrar em decadência.

Não nos oferecem dúvidas, portanto, que a posição geo-estratégica do arquipélago cabo-verdiano é a razão principal, senão a única, que esta na base da ocupação inicial do seu espaço.

Sendo assim podemos afirmar que a posição geográfica e a conjuntura histórica atribuiu ao país um papel de crucial importância. Nesse contexto, o arquipélago como entreposto teve uma grande importância nas rotas de circulação e comercialização de escravos, entre os séculos XVI e XVII, período em que desempenhou um papel central nas transações comerciais realizadas no Atlântico, pois servia de elo de ligação entre a Costa Ocidental Africana, a Península Ibérica e o Novo Mundo.

Para a Coroa Portuguesa a posição geográfica do arquipélago tinha um valor estratégico para a integração nas rotas comerciais do Atlântico.

O trabalho agora apresentado tem como tema: **A Ilha de Santiago no tráfico de escravos (século XVI-XVII).**

Com este trabalho pretendo analisar o tráfico de escravo em Cabo Verde não como mão-de-obra utilizada na ilha para a produção interna, mas sim como mercadoria (peças) utilizada para a exportação. Isto desde o século XVI até a transferência ou substituição de Santiago por Cacheu, em meados do século XVII.

Antes de entrar no tema, faço um, pequeno apanhado sobre as origens da escravidão desde a antiguidade até a expansão europeia, depois analiso os principais agentes económicos envolvidos no tráfico em Cabo Verde entre os séculos XVI a XVII.

Em seguida debruço-me sobre: as funções que a ilha de Santiago teve nas rotas do comércio de escravos; os meios de pagamento dessa mercadoria valiosa em Cabo Verde e na Guiné; as medidas fiscais utilizadas para o controlo desse comércio.

E por último analiso, neste trabalho, a queda do comércio de escravos, em Cabo Verde na segunda metade do século XVII, a repercussão que isso teve na vida dos moradores da ilha e nas relações da Coroa Portuguesa com o arquipélago.

È, pois, dentro dessas linhas que iremos tentar dissecar a questão que nos propoemos abordar.

O trabalho vai acentuar-se na história do nosso arquipélago, no século XVI e início do século XVII.

A metodologia empregada visa essencialmente, uma melhor compreensão do nosso trabalho, analisaremos o mesmo de acordo com os itens anteriormente definidos.

Fundamentação teórica

Segundo a tese oficial, as ilhas de Cabo Verde foram descobertas, em 1460 por António de Noli e Diogo Afonso, se bem que existam várias análises que se referem ao conhecimento do arquipélago cabo-verdiano antes da chegada dos portugueses. O certo é que á chegada dos portugueses, as ilhas se encontravam desertas, na medida em que tudo teve que vir de fora, inclusive, o modelo de ocupação. Não houve que modificar nada previamente existente.

Segundo se depreende da carta de privilégios, de 12 de Junho de 1466, que o rei Afonso V concedeu aos moradores de Santiago, o início do povoamento da mesma teria acontecido entre 1461 e 1462.

A escolha do Tema “A Ilha de Santiago no Tráfico de Escravo Século XVI – XVII” surgiu através da leitura de algumas obras relativas à história Guiné e Cabo Verde. Como essas leituras não satisfizeram a minha curiosidade, resolvi escolher este tema para a minha tese de Licenciatura, a fim de aprofundar o meu conhecimento sobre o assunto e esclarecer algumas dúvidas. Por outro lado, escolhi este tema porque achei muito pertinente e merecedora de uma abordagem mais aprofundada. Com a ajuda da professora encontrei uma importante pista que me conduziu a escolha de elementos de maior interesse histórico no Arquivo Histórico Nacional.

Ao executar este trabalho não pretendo esgotar ou esclarecer tudo sobre a escravatura em Cabo Verde porque, mesmo que eu o quisesse, isso não seria possível, já que ainda existem muitas lacunas sobre o assunto e há imensas coisas por descobrir. Quero tão-somente dar mais um contributo para a História do nosso país dado que Cabo Verde desempenhou, um papel primordial no tráfico durante o longo período que foi a escravatura.

O arquipélago foi escolhido como a placa giratória não somente pela sua posição geo-estratégica como também pela garantia de segurança que oferecia, primeiro porque ficava a distância da costa e os escravos não podiam fugir e depois porque não era povoado e os oficiais régios podiam facilmente fazer a fiscalização alfandegária.

A partir do século XVI, Cabo Verde, passou a ser de facto, pela sua localização geo-estratégica, um ponto de passagem de escravos provenientes das diversas regiões da costa ocidental africana, numa altura em que o comércio e o trato negreiro atingiu um crescimento considerável.

A marca dessa passagem é testemunhada pelos documentos históricos, muito dos quais se encontram conservados no Arquivo Histórico Nacional. São documentos de natureza diversas, manuscritos, impressos, que constituem uma série de registos das correspondências oficiais das autoridades coloniais, processos judiciais, contrato de venda e registos de escravos, cartas de alforria, recenseamentos de negros alforriados das diversas ilhas, etc.

Embora a maior parte da documentação referente aos primeiros séculos de colonização, conseqüentemente, do tráfico de negros africanos não se encontra no Arquivo Nacional, para o século XIX e no que refere ao comércio de escravos, possuímos algum espólio que consideramos importante conservar, dispor numa base de dados e melhorar a sua condição de preservação, utilização e acesso.

Essas fontes documentais existentes, abarcam todo o período de 1836 a 1890 e, encontra no Arquivo e na Biblioteca Nacional onde se concentram todas as informações, referentes a despacho dos mais variados organismo existentes em Cabo

Verde. Com algumas lacunas, encontramos documentos importantes sobre a história do tráfico de escravos, constituindo, dessa forma, arquivos essenciais do nosso património histórico-arquivístico, da nossa memória nacional e do mundo.

Objectivo

O objectivo deste trabalho consiste:

- Estudar a origem do tráfico de escravo desde a antiguidade até a expansão europeia e os agentes económicos envolvidos nessa rota comercial.
- Averiguar as funções das ilhas de Cabo Verde nas rotas do comércio de escravos, os meios de pagamentos no comércio de escravos em Cabo Verde e Guiné e as medidas fiscais utilizadas para o controlo do mesmo.
- Analisar a queda do tráfico de escravos em Cabo Verde na segunda metade do século XVII.

Metodologia

Para fazer a análise histórica sobre o tráfico de escravos no arquipélago, vou utilizar como bibliografia de base o livro de António Carreira “ Cabo Verde-Formação e Extinção de uma Sociedade Escravocrata e os 3 volumes da História Geral de Cabo Verde”.

Escolhi esses 4 livros como bibliografia de base porque acho que são livros que neste momento dão maiores informações sobre o tráfico de escravos. Vou, ainda utilizar como bibliografia de referência a Internet, Boletins Oficiais, Senna Barcelos e outras fontes.

As minhas pesquisas vão ser feitas no Arquivo Histórico Nacional onde estão a maioria dos Boletins Oficiais e livros sobre a História de Cabo Verde desde a sua descoberta até a actualidade. Vou, ainda também utilizar a Biblioteca Nacional e bibliotecas privadas e pessoais.

Existem alguns constrangimentos devidos a insuficiência de dados estatísticos sobre os números de escravos entrados e saídos no arquipélago durante esses períodos.

CAPITULO I

UM PEQUENO APANHADO SOBRE AS ORIGENS DA ESCRAVIDÃO

Quase todo Mundo conheceu a escravatura. Geralmente essa escravidão, existiu desde a antiguidade em quase todo o Mundo, mas era doméstica.

Com a escravidão doméstica aumentava a capacidade de trabalho da família com a utilização de trabalhadores sem laços de parentesco. Os escravos desempenharam todos os tipos de trabalhos.

Nas sociedades onde existiram escravos, estes eram tratados como indivíduos retidos à força, sem raízes, nem história. Os escravos não foram os únicos utilizados em certas tarefas, nem os únicos a não terem liberdade para decidirem da própria vida.

Os servos também foram submetidos à servidão, ligados à terra, obrigados a servir aos seus senhores, sujeitos a regras rígidas, por isso pouco se diferenciavam dos escravos nos direitos que tinham e no trabalho que exerciam.

Mas, era a falta de todo o vínculo social que diferenciava o escravo do servo. Foi por causa desta condição, que o escravo foi preferido no mundo pré – industrial. Isto porque, sem laços de vínculo próprios das classes livres, inclusive dos servos, os escravos dependiam por completo da vontade do seu proprietário.

Este podia usa-lo a seu arbítrio.

Antes do século XV muitos povos possuíam escravos, mas estes constituíam apenas uma pequena fracção da força de trabalho, sem importância na produção de bens e serviços. As sociedades se alicerçavam no trabalho dos camponeses, de aldeões dedicados á agricultura e no trabalho de artesões especializados em diversas manufactura.

Estes dois grupos (camponeses e artesãos) eram os produtores principais, aos escravos estavam relegados os serviços domésticos ou o desempenho de trabalhos especiais para as classes altas.

Ocasionalmente, os escravos eram utilizados em trabalhos perigosos em empresas estatais (minérios) que nem sequer os camponeses submetidos (servos) podiam ser obrigados a realizar. Os escravos foram também utilizados nas obras públicas.

A escravidão existiu desde a antiguidade e em numerosas partes do Mundo. Mas o seu emprego na produção industrial ou mercantil inicia-se, segundo os investigadores, nos séculos imediatamente anteriores à Era Cristã, e teve a sua origem nas Cidades/Estados da Grécia e no Império Romano.

Na Grécia

Na economia da Grécia Clássica dos séculos VI e V antes de cristo a mão-de-obra escrava era utilizada nas grandes oficinas, onde produziam mercadorias para o mercado internacional.

Por isso a Grécia Clássica foi considerada pelos historiadores como a impulsora do desenvolvimento da escravidão. No entanto a escravidão na Grécia não teve a mesma importância que viria a ter no Império Romano.

Império Romano

A conquista romana, que criou no continente euro-asiático, o império mais extenso conhecido naquela época, abriu a porta a uma vasta economia de mercado. Outras nações, conquistadoras, empregaram como escravos os presos de guerra. Mas, foram os romanos que deram a escravidão uma dimensão desconhecida, até então.

Os seus exércitos absorviam até 10% da mão-de-obra camponesa masculina da Italia. Ao mesmo tempo, a nobreza enriquecida pela conquista de novos territórios e pelos tributos pagos pelos povos submetidos, adquiriram grandes extensões de terra.

Por isso, foi-lhe necessário recorrer a uma fonte abundante e barata de abastecimento de mão-de-obra ou seja a escravidão. Na base de todo o desenvolvimento económico romano estiveram os escravos.

A maior parte dos escravos eram prisioneiros de guerra, muitos eram adquiridos nos mercados tradicionais neste tipo de tráfico. São eles que trabalhavam nas minas, nas grandes obras públicas (vias, pontes, aquedutos e outros monumentos), nos campos, nas oficinas nos carregamentos e transportes terrestres e marítimos. Não havia casa de aristocrata ou mercador que não possuísse um considerável número de escravos. Alguns, trazidos da Grécia, são letrados e tornam-se pedagogos ou secretários do senhor, outros operários especializados, executavam obras de joalheria, muitos são criados domésticos, cozinheiros e executam toda a sorte de tarefas.

Na Roma os escravos conheceram condições diversas, muitas vezes desumanas, quase sempre lamentáveis. Alguns foram utilizados em espetáculos de circo como gladiadores que lutavam entre si, ou contra animais ferozes, até à morte. Alguns conseguiam a libertação, mas nem sempre a sua sorte mudava e enfrentavam grandes dificuldades em integrar-se na sociedade.

Entre as sociedades pré-industriais, a Romana destaca-se pelo desenvolvimento de seus centros urbanos e de seus mercados, a sua alimentação vinha da produção dos grandes latifúndios cultivados por escravos.

A mão-de-obra escrava permitiu a Roma a exibição de uma ostentação, uma grandiosidade monumental patente até aos nossos dias. Poucas civilizações da história da Humanidade terão revestido um carácter tão tipicamente escravista como a civilização romana. No seu apogeu os escravos representavam quase metade da população da Itália.

Os escravos tiveram um papel vital na maioria das empresas produtivas. A semelhança das outras sociedades, com escravos, Roma utilizou os escravos nos serviços domésticos e especializados. Mas, foi por causa da utilização dos escravos na produção de artigos e serviços para o mercado, que se considera os romanos como os criadores de um sistema escravagista semelhante aquele que viria, a partir do século XV, a ser estabelecido pelos europeus nos territórios conquistados.

As leis e costumes do Império Romano defendiam de forma legal a escravidão assim como as outras instituições da Europa Ocidental Moderna. Defendia de forma clara a garantia e o direito à propriedade do dono do escravo e negava ao escravo o direito a

liberdade pessoal. Mas também impunha algumas restrições ao poder do senhor sobre o escravo, não desprovia os escravos de toda a personalidade legal o que lhes garantia alguns direitos como acesso a propriedade e a segurança pessoal. Estes direitos eram aceites na medida em que não prejudicassem a mobilidade da força de trabalho escrava.

Mas, havia alguma diferença entre a escravidão Romana e a moderna. O regime escravocrata romano era um regime mais “aberto” do que aquele que viria a ser implementado pelos europeus, séculos depois, no Atlântico e no Novo Mundo, já que em Roma os escravos alforriados tinham a possibilidade de adquirir a plena cidadania, podiam acumular bens e dinheiro com que podiam comprar a sua liberdade, podiam ter uma religião, educação e família.

A escravidão na Europa diminui a partir do século V (até o século VIII d.C.), devido as invasões bárbaras que tiveram como consequência não só o enfraquecimento dos mercados urbanos e o desaparecimento do comércio internacional mas, também, a expansão da produção agrícola de subsistência.

A mão-de-obra escrava deixou de ser eficiente e voltou a predominar a mão-de-obra camponesa em toda a produção rural o que se vai reforçar com a Idade Média.

Idade Média

No início da Idade Média, com as invasões barbaras, a necessidade de defesa e de segurança deu origem a uma nova força de trabalho semi-servil, formada por camponeses que sacrificavam parte da sua liberdade em troca da protecção do senhor local. Assim os servos tomaram o lugar dos escravos que ainda havia na produção agrícola europeia.

No mundo mediterrâneo

A escravidão instalou-se na Europa, principalmente no mediterrâneo nos séculos VIII a XIII com as invasões muçulmanas, que trouxeram consigo o uso de escravos nas actividades agrícolas e industriais. O ressurgimento dos mercados internacionais estimulou os europeus/cristãos a participar no comércio escravagista e a utilizar essa mão-de-obra, sobretudo, na agricultura de plantação e produção açucareira.

Na Europa Continental cristã a escravatura apareceu a partir do século VIII, mas os escravos dedicavam-se as actividades de pouca importância que eram, na sua maioria domésticas, perdendo o papel que haviam desempenhado no Império Romano.

No final da Idade Média não havia nenhum Estado europeu que não tivesse escravos, mas a sua utilização como mão-de-obra na agricultura e na manufactura, em grande escala havia desaparecido.

Quando, no início do século XV, as primeiras caravelas portuguesas avistaram a costa da Guiné, a estrutura legal herdada de Roma seguia intacta na Europa cristã mas a escravidão como instituição havia desaparecido.

Em África

A escravidão também existia em África mas, antes do tráfico negreiro do Atlântico, a escravidão era uma instituição sem relevância como a da Europa Medieval Cristã, já que na maioria das sociedades do continente ela se circunscrevia ao âmbito doméstico.

Apenas nalguns Estados, principalmente sob o domínio muçulmano, os escravos desempenharam, talvez, actividades produtivas em algumas indústrias como mão-de-obra.

Mas existiam muitos escravos africanos fora do continente africano. Os numerosos Estados africanos compravam e vendiam livremente escravos e também os exportavam.

Desde a época pré-romana até á época moderna as caravanas transportavam escravos, através do Sahara, juntamente com outras mercadorias para o mediterrâneo (séculos IX e XIV).

Nas sociedades onde existiram escravos, estes eram tratados como indivíduos retidos à força, sem raízes, nem história.

A utilização da escravidão doméstica permitia o aumento da capacidade de trabalho da família. Os escravos desempenhavam várias funções, entre as quais: concubinas, vítimas para sacrifícios, guerreiros, administradores, trabalhadores rurais, ou seja não eram elementos decisivos na produção.

Contudo existiram Estados em África onde a escravidão teve um papel relevante no desenvolvimento económico, social e político. Os Estados islamizados da franja subsahariana usaram grandes quantidades de escravos como soldados ou como trabalhadores rurais.

Entre esses Estados o mais famoso foi o Império Songhay, no vale do Níger que produzia, no século XV, em plantações de regadio: trigo, arroz e outros alimentos que não só abasteciam o exército local mas também as caravanas que cruzavam o Sahara.

Havia também escravos a trabalhar nas minas de ouro no Sudão Ocidental, e nos depósitos de sal saharianos, assim como em plantações próximas dos centros comerciais da África Oriental e na ilha de Madagáscar. Mas esses Estados não foram duradouros porque no século XVI as invasões marroquinas destruíram o Império Songhay, e as secas desbarataram os outros Estados. Os regimes escravocratas da África foram potanto, raros e pouco duradouros antes da chegada dos europeus cristãos.

Apesar do uso comercial em grande escala dos escravos ter sido limitado, o seu emprego foi muito difundido.

Antes do trato europeu no Atlântico já havia comércio de escravos em África não só para o mercado interno mas também para a exportação. As primeiras levas de escravos foram levadas para fora do continente pelas rotas do Norte e do Leste e eram constituídas, ao contrário das que mais tarde cruzariam o oceano Atlântico, essencialmente, por mulheres e crianças.

Paralelamente a este tráfico tradicional, prosperou outro que satisfazia as necessidades internas. As mulheres também constituíam o pilar desse tráfico dado que o uso de escravos era doméstico.

Para abastecer a este dois tipos de tráfico (local e internacional) recorreu-se a toda a especie de praticas: a captura em guerra, das tribos pagos em escravos pelos povos submetidos, a escravidão como pena judicial. Todos esses métodos foram muito bem adaptados mais tarde, às necessidades do trato europeu do Atlântico.

A chegada dos exploradores e comerciantes europeus a costa subsahariana, a partir do século XV, transformou toda a história da escravidão africana. O tráfico intensificou-se,

modificaram-se as fontes de abastecimento e alterou-se o uso a que se destinavam os escravos.

A primeira preocupação dos portugueses foi, precisamente, enfraquecer as rotas comerciais muçulmanas, desviando o tráfico para a rota marítima por eles controlada. Este tráfico era, na realidade, um prolongamento do tráfico desenvolvido antes pelos muçulmanos através das rotas saarianas. A rota marítima permitiu aos europeus abastecer os mercados internos do Continente Africano, trocando na Costa escravos por ouro.

No final do século XV, com a abertura de uma feitoria de escravos em Cabo Verde e em São Tomé e com as relações que Portugal tinha com o Reino do Congo, a natureza do tráfico europeu muda substancialmente.

Na primeira metade do século XVI os barcos negreiro transportavam os seus carregamentos de África para a Península Ibérica (Lisboa e Sevilha) e os escravos eram distribuídos por todo o Mediterrâneo Ocidental. Aí os escravos desempenhavam apenas serviços domésticos e ofícios especializados, nunca foram utilizados como força de produção predominante.

Os africanos fixados em pequenos grupos integraram-se com relativa facilidade na sociedade europeia da época. Adoptaram a cultura, a língua e a religião dos seus proprietários, e alguns escravos como por exemplo os chamados ladinos acompanhavam como guias e tradutores os europeus nas suas viagens de descobrimentos e conquistas.

A chegada dos portugueses ao Novo Mundo e às Antilhas marca o início de uma nova experiência na utilização da mão-de-obra escrava, vinda de África.

No início do século XVI, já estavam colonizadas as ilhas Atlânticas da Madeira, dos Açores, das Canárias, de Cabo Verde e de São Tomé.” Em Cabo Verde encontrava-se uma média de 5000 a 6000 escravos, das quais uma parte era para o consumo interno e a outra destinava-se à exportação para a Europa e para a América”¹

¹ A maior parte das informações usadas neste capítulo foram-nos cedidas pela professora Iva Cabral num texto retirado do livro: KLEIN, Herbert S., “A escravidão africana na América Latina e no Caribe”.

CAPITULO II

A FUNÇÃO DAS ILHAS DE CABO VERDE NAS ROTAS DE COMÉRCIO DE ESCRAVO

Inicialmente o advento dos comerciantes marítimos europeus pouco efeito tivera no comércio guineense. A África Ocidental e, na realidade a África em geral, tinham menos para interessar os primeiros aventureiros mercadores europeus. As necessidades que a Europa pré – industrial tinha de produtos ultramarinos eram essencialmente ou manufacturados de luxo, tais como sedas, drogas e perfumes, ou colheitas tropicais especializadas, tais como especiarias e açúcar. Ao contrário de muitos povos Asiáticos, os africanos não estavam organizados para os produzir para a exportação.

Como não existiam em Cabo Verde, riquezas naturais abundantes e significativas, o maior trunfo deste pequeno arquipélago foi a sua capacidade em desempenhar, após o seu povoamento, um papel activo nas redes de troca e de circulação entre diferentes espaços, transformando-se num entreposto escravocrata que aprovisionava com mão-de-obra escrava para as Antilhas, o Caribe, Brasil etc.

Na realidade, as ilhas mostraram-se, desde o início, desfavoráveis á ocupação humana. Ademais, não eram cenários daquilo que os portugueses buscavam: as especiarias, os metais preciosos, o comércio vantajoso para os seus próprios fins. Quer dizer, não existiam riquezas que podessem estimular a ida de colonos. A recusa do branco do Reino em vir para o nosso arquipélago explica, em parte, a razão de ser da Carta Régia de 1466, verdadeira carta de foral dada aos moradores de Santiago e que iria proporcionar a rápida colonização de Santiago e Fogo. Isso significa que só com os privilégios especiais

outorgados através da Carta de 1466 se tornou possível o povoamento, apesar da distância, da ausência de culturas e de riquezas.

Como não havia qualquer espécie vegetal utilizável para a alimentação, houve que introduzir, de imediato, as espécies agrícolas necessárias à subsistência e, posteriormente, introduziram-se outras originárias dos três continentes frequentados pelos portugueses.

Com isso podemos ver que uma das motivações fundamentais, senão a única, que esteve na base da ocupação inicial das ilhas tinha muito que ver com a posição geoestratégica das mesmas, tendo sido utilizadas, durante muito tempo, como base de apoio logístico á navegação Atlântica.

Outras motivações, de carácter eminentemente económico, tinham como origem base aquelas que anteriormente citámos e surgem na sequência das liberdades e franquezas que foram concedidas, visando, fundamentalmente, atrair potenciais moradores que não tardariam a chegar. Sem essas liberdades de comércio, consignadas na Carta Régia de 1466, e outras garantias fornecidas ao longo do tempo, o povoamento de Cabo Verde dificilmente se efectivaria.

“Efectivamente, quando chegaram os portugueses, apenas encontraram tamarindos, urzelas e dragoeiros e, além destes, uma vegetação bravia que cobria a superfície das ilhas.”²

A partir da carta de privilégios de 1466, que deu aos moradores de Santiago a possibilidade de comerciarem com a Costa Africana, e até à abolição da escravatura em 1876, o peso sócio-económico e cultural da escravidão foi marcante na estrutura da sociedade cabo-verdiana. Efectivamente, a economia de Cabo Verde esteve, durante muito tempo, indissociável do comércio de escravos, que foi o suporte dos senhores locais e das finanças do arquipélago, sobretudo no período áureo desse comércio (século XVI até meados do século XVII).

A procura e valorização de novas terras iam a par com o desenvolvimento do tráfico de escravos e da escravatura. Os europeus não resistiam aos trabalhos penosos sob o sol dos tropicos, também não era nada evidente que quisessem deixar a Europa para se dedicarem aos trabalhos do campo em outros países. Além disso Portugal necessitava

² ORLANDO, Ribeiro, “ A ilha de Fogo e as suas erupções, Pag. 85

mesmo de mão-de-obra escrava para as plantações de Madeira e Açores, onde o desenvolvimento das grandes plantações de cana-de-açúcar exigia cada vez mais escravos. E ainda exportava escravos para Itália e Espanha desde o início do tráfico.

Durante os dois primeiros séculos de colonização, os escravos representavam seguramente a mercadoria mais importante das exportações cabo-verdianas.

“Segundo os dados apresentados por João Barreto entre 1513 e 1515 chegaram a Santiago cerca de 2966 escravos provenientes dos rios de Guiné. Ainda segundo este autor, os escravos que custavam em média 3\$617 réis em Cabo Verde, eram revendidos aos espanhóis por 8\$000 réis.”³

Ainda um outro autor (Correia Lopes) confirma isso dizendo que desses “2966 escravos, 370 seguiram directamente para os portos de Espanha.”⁴

Com isso podemos ver a razão pela qual os comerciantes europeus e alguns chefes africanos preferiam o comércio de escravos ao de outras mercadoria, porque “o tráfico de escravos era tão rendoso que cortava pela base quase toda as tentativas para se desenvolverem outros tipos de comércio”⁵.

No século XVI e início do século XVII uma grande parte dos escravos que transitavam por Santiago, partiam com destino às Antilhas, América Central e Brasil. O aumento da procura de escravos nas colónias espanholas da América provocou o aumento acelerado dos preços dos escravos em Santiago.

Santiago funcionou durante quase dois séculos como entreposto do comércio de escravos. E isso revela-se muito claramente nele a importância que esta ilha assumiu como porto reexportador de negros para as regiões americanas e o reconhecimento dessa mesma função por parte da Coroa Portuguesa e dos mercadores Castelhanos. As primeiras levas dessa mercadoria preciosa foram exportadas para a Europa (Portugal, ilhas de Madeira, Canárias, Sevilha, Cádiz, Antuérpia, etc.) no início do século XVI começou-se a encaminhá-la para as chamadas Índias de Castela e mais tarde para outras partes do Novo Mundo.

³ ANDRADE, Elisa Silva, “As ilhas de Cabo Verde – da descoberta à independência Nacional (1460 – 1475), Paris, L` Harmattan, 1996. Pag. 62

⁴ Idem, Idem.

⁵ OLIVER E FAGE, Roland, J.D. “Terceiro Mundo, Breve História de África” 1ª edição portuguesa, editora Sá da Costa, 1980, pag. 151

Os escravos resgatados nos rios da Guiné eram trazidos pelos armadores para a ilha de Cabo Verde (Santiago) e os moradores-comerciantes da ilha e os próprios representantes do rei de Portugal aguardavam ansiosamente as naus que aí íam carregar os escravos. Grande parte dos negros trazidos da Costa de Guiné para ilha era posteriormente reexportada, alguns ficavam na ilha como mão-de-obra, mas a maioria, depois de ladinizados, eram vendidos para as Antilhas, para o Brasil, rio da Prata e outras terras da América do Sul.

Segundo o Livro de Receita da Renda das Ilhas de Cabo Verde de 1513 a 1516 e Livro dos Quartos e Vintenas de 1528 entraram em Santiago nesses anos os seguintes escravos⁶:

Ano	Numero de escravos	Media de peças por navio
1513	328	54
1514	1354	96
1515	1404	87
1528	1490	106

Estes dados permitem-nos afirmar que nos primeiros anos do século XVI entravam em Santiago por volta de 1490 escravos por ano numa média de 106 peças por navio.

Mas a escassez de informação não permite determinar qual foi o número exacto de escravos africanos entrados no arquipélago, quer para o povoamento, quer para a reexportação.

Importa, todavia acentuar que o tráfico para as Antilhas, começou com escravos procedentes de Santiago, mas desconhece-se a evolução e o volume desse tráfico.

Atendendo os dados a cima citados podemos ver que os escravos eram reexportados de Santiago para as outras paragens. Mas isso muitas vezes tem sido alvo de algumas interpretações ambíguas, porque em alguns documentos sobre a História de Cabo Verde

⁶ TORRÃO, Maria Manuel Ferraz, “A actividade comercial externa de Cabo Verde: organização, funcionamento”, evolução, In: *História Geral de Cabo Verde*, vo I. I, 1ª edição, Praia/ Lisboa, editora Instituto de Investigação Científica Tropical / Direcção Geral do Património Cultural de Cabo Verde, 1991, p. 275.

tem-se afirmado que, após 1472, os moradores de Santiago eram proibidos de venderem para fora da ilha os escravos resgatados na Guiné, que os escravos deviam ser utilizados unicamente no povoamento e no serviço da ilha.

No entanto, tem sido frequentemente falado do papel desempenhado por Santiago como centro reexportador de escravos e isso está documentalmente provado que os moradores de Santiago reexportavam escravos para Portugal e Castela feito de forma legal anotados e contabilizados em documentos oficiais.

A razão que levou Santiago a desempenhar um papel importante no comércio português na Costa da Guiné foi a sua posição geográfica. Já que “...a fixação dos reinóis nos Rios de Guiné, onde o clima (chuvas e alta humidade), o mosquito, a mosca do sono (a tsé-tsé), as características do terreno e da mata, e a hostilidade das gentes nativas, não tinha as probabilidades de êxito que se lhe deparava nas ilhas.”⁷

A nosso ver, a situação geo-estratégica do arquipélago determinou, desde logo, a obrigatoriedade do seu povoamento, de modo a que, efectivamente, pudesse servir de apoio logísticos à navegação.

Tudo indica na realidade, que foi essa a razão principal. Não havendo praticamente recursos locais, ou face ao seu reduzido valor, foi dada a primazia às actividades do comércio e da navegação. A importância das ilhas passou a estar fundamentalmente ligada ao oceano Atlântico. “Segundo Orlando Ribeiro a fortuna das ilhas dependeria essencialmente da importância da navegação atlântica”⁸.

A ilha de Santiago era um espaço perfeito e foi utilizado como uma espécie de feitoria guineense, tanto pela Coroa, como pelos seus contratadores, porque se situava perto da Costa da Guiné o que permitia realizar incursões rápidas e seguras. Nesse espaço recém-descoberto os portugueses podiam implantar a sua soberania com toda a segurança.

Assim Santiago, através do seu porto da Ribeira Grande, tornou-se num centro de importação de mercadorias europeias a serem reexportados para os Rios de Guiné e de

⁷ CARREIRA, António, *Cabo Verde – Formação e Extinção de Uma Sociedade Escravocrata (1460-1878)*, 2ª edição, Imprensa Nacional 1983, pag. 55.

⁸ PERREIRA, Daniel, estudo da História de Cabo Verde – 2ª edição, Praia / Cabo Verde, editora Alfa – Comunicações, Lda.2005, pag. 35.

mercadorias africanas a serem reexportados para a Europa e o Novo Mundo. Com isso a ilha torna-se num elo de ligação entre a Costa da Guiné a Península Ibérica e o Novo Mundo.

A relação comercial entre Cabo Verde e a Costa da Guiné começou logo depois da ocupação do arquipélago, porque a primeira medida tomada pela Coroa para incrementar o povoamento foi a concessão aos seus moradores de liberdades comerciais, principalmente nos Rios de Guiné.

A ilha constituía um ponto de encontro de vários produtos vindo da Europa e da Costa da Guiné, que, depois, eram reexportados para diversos lugares.

Os navios partiam de origens dispersas mas tinham um destino comum, Santiago, que funcionava como ponto geográfico de intercepção dos dois circuitos comerciais (africano e euro-africano) ou seja, em razão da sua posição geográfica, as ilhas de Cabo Verde foram chamadas a desempenhar, desde o início da progressão dos portugueses em direcção à ponta meridional da África, o papel de placa giratória desses dois eixos comerciais e ainda o local de troca dos produtos transportados pelos navios que efectuavam as referidas rotas. E como porto marítimo de passagem obrigatória, Cabo Verde viria a revelar-se de uma importância capital no prosseguimento das viagens mais para o Sul.

“A reexportação de escravos feitos ao longo do século XVI pelos moradores de Santiago constituía uma actividade comercial muito importante porque estes eram os detentores do comércio de escravos nos Rios da Guiné”.⁹ A ilha de Santiago além de entreposto de escravos, assumiu funções idênticas às de qualquer feitoria portuguesa noutras regiões, e foi um porto de escala precioso para o aprovisionamento e reparação das armadas portuguesas principalmente durante as primeiras décadas do século XVI. O arquipélago transformou-se num porto seguro para as armadas portuguesas no meio do Atlântico, um porto de salvação para os navios com avarias ou com necessidades, num porto de depósito e abastecimento alimentar (biscoito, vinho, azeite, carne, água, etc.).

⁹ TORRÃO, Maria Manuel Ferraz, «Actividade Comercial Externa de Cabo Verde, Organização, Funcionamento, Evolução», In: *História Geral de Cabo Verde*, vol. I, ob. cit. 1, p. 293.

Assim, Santiago era uma paragem obrigatória para os navios, não só para procurarem mercadorias, auxílio e alimentação, mas também por que era aí que se fazia a avaliação das peças importadas da Costa da Guiné e o pagamento dos impostos. Por isso no século XVI o tráfico era intenso em Santiago. As ilhas serviam de excelente ponto de escala, de uma verdadeira «auto-estradas» para as incursões de reconhecimento e exploração da faixa costeira Ocidental do Continente e do Atlântico Sul.

Não oferece, pois, contestação a importância e o papel que o arquipélago cabo-verdiano desempenhou ao longo da sua História, com uma ênfase particular para o final do século XV, todo o século XVI e a 1ª metade do século XVII.

Com as descobertas das Antilhas muitos mercadores de Lisboa e Sevilha em vez de percorrerem rio a rio os mercados da Guiné, gastando tempo, iam a Santiago adquirir escravos guineenses ou mandavam os seus procuradores adquirir escravos em Santiago já prontos para o embarque.

O abastecimento de escravos africanos, para os mercados de América Espanhola era a principal actividade dos moradores de Santiago, desde primeiras décadas do século XVI, devido ao aumento da procura de escravos pelos mercadores das Índias de Castela, tendo em conta que “os africanos eram um elemento fundamental para a exploração agrícola e mineira das terras da América Central.”¹⁰ O aumento da procura de escravos levou à extensão do tráfico, principalmente para o leste, mais na direcção do delta do Níger.

O aumento da procura de escravos africanos nesses mercados fez com que se aumentasse o seu preço, principalmente o dos escravos de Cabo Verde, que eram ladinos, que quer dizer que já estavam aculturados e cristianizados.

A partir de 1640 a ilha passou a ser uma escala ocasional ou seja passou a servir de apoio somente para navios em dificuldades porque se verifica um progressivo afastamento de algumas rotas.

Mas, Santiago permaneceu como o núcleo distribuidor e de concentração de todo o arquipélago, dali eram enviados para as outras ilhas principalmente Fogo, as mercadorias

¹⁰ Idem, Ibidem, p.18.

que chegavam do exterior e ainda era o local de troca de informação devido ao cruzamento de agentes de várias origens sobre o que se passava nas várias regiões do Mundo.

CAPITULO III

OS AGENTES ECONÓMICOS ENVOLVIDOS NAS ROTAS COMERCIAIS NO SÉCULO XVI E XVII

Até aos anos 30 do século XVI,¹¹ o comércio de escravos na Costa da Guiné era dominado apenas pelos moradores de Santiago, mas a partir dessa época apareceram em cena novos agentes, nomeadamente, os lançados, os franceses e mais tarde os ingleses e os castelhanos.

Foi igualmente no início do século XVI que surgiram os “lançados” portugueses, aos quais juntaram em seguida os habitantes de Cabo Verde, que serviam de intermediários nas trocas entre os povos da Costa e do interior do continente africano com os negreiros.

Eram considerados fora da lei pelas autoridades coloniais portuguesas, por praticarem ilegalmente o comércio e também por adoptarem os costumes dos povos autóctones da Costa e já não respeitarem as regras da religião católica. A este grupo inicialmente constituído por portugueses vindo de Portugal, juntaram em seguida os residentes nas ilhas, depois foi a vez dos mestiços e finalmente dos negros. Os cabo-verdianos que partiam nos navios negreiros ficavam na Guiné e tornaram-se tangomaos. Esta designação era dada no início apenas aos que faziam comércio ilícito, não só na zona de privilégios cabo-verdianos (do rio Senegal até a Serra Leoa) como em toda a costa ocidental africana.

¹¹ TORRÃO, Maria Manuel Ferraz. «Rotas Comerciais, Agentes Económicos, Meios de Pagamento» In: *História Geral de Cabo Verde*. Vol. II, 2ª edição., Lisboa/Praia. Editora Instituto de Investigação Tropical/ Instituto Nacional de Promoção Cultural, 2001, p. 76

Os franceses e os ingleses estabeleciam relações comerciais directamente com os autóctones mas principalmente com os lançados que lhes vendiam os produtos que trocavam no interior do continente, usando sobretudo as mercadorias defesas cuja utilização era proibida aos moradores de Santiago. Estes novos agentes comerciais (franceses, ingleses e holandeses) também assaltavam os navios de resgate dos moradores de Santiago na Costa, nas ilhas ou nas viagens entre o arquipélago e os Rios de Guiné.

Os lançados, conheciam muito bem o meio africano o que lhes permitia receber facilmente os produtos vindos da Europa, para os quais tinham um mercado certo e recebiam em troca escravos ou outros produtos tais como cera, marfim e âmbar. Esta parceria (entre os mercadores europeus e os lançados) trazia grandes vantagens no abastecimento dos navios e na possibilidade e facilidade de percorrer a Costa até a Serra Leoa várias vezes no ano, o que não acontecia com os mercadores da ilha de Santiago.

O sistema de contrato de arrendamento vigorou em Cabo Verde durante parte do século XV, todo o século XVI até 1664, quando começou-se experimentar a exploração através de Companhias. Estes contratos prejudicavam os negócios dos moradores na Costa, porque os novos agentes económicos dispunham de melhores condições para o tráfico, já que podiam utilizar uma grande variedade de mercadorias e não eram obrigados a comercializar, apenas, com mercadorias produzidas em Santiago.

Essa condição tinha constituído uma das limitações impostas aos moradores pela carta de 1472, que obrigava os moradores a levar apenas as mercadorias obtidas, na própria ilha, de «suas novidades e colheitas». A carta de limitação dos privilégios ditava, também, que os navios tinham de ser pertença dos moradores e por eles armados e capitaniados. Assim ficou vedada a parceria com os não moradores, assim como o fretamento de navios não registados na ilha.»¹² Os moradores que não cumprissem as leis comerciais estavam sujeitos a perderem não só os navios e as mercadorias, mas também todos os seus bens.

Esta limitação prejudicava a actividade mercantil dos moradores, porque havia um grande desequilíbrio entre os produtos oferecidos pelos moradores e a procura dos

¹² CARREIRA, António, ob. cit. p. 38

africanos, já que eram poucos os produtos de Santiago que tinha uma grande procura na Costa da Guiné.

A Coroa reservava para si não só o domínio do comércio em varias regiões como também a utilização de certas mercadorias, por exemplo o algodão do Fogo. Analisando a grande variedade de produtos que os moradores não podiam utilizar no comércio e sendo estes os de maior procura dos africanos podemos ver que poucas eram as chances que os produtos dos moradores tinham para competir na Costa com os comerciantes europeus.

No início do século XVI, os moradores de Santiago eram os principais agentes do tráfico porque “o circuito africano era totalmente dominado por eles, na medida em que a prerrogativa outorgada por D. Afonso V, em 1466, de se poder comercializar livremente na costa fronteira ás ilhas era unicamente para o usufruto dos vizinhos dessa ilha /.../”¹³. Faziam parte deste circuito os armadores, que eram homens influentes da sociedade e dispunham de meios suficientes para armar navios e para adquirir mercadorias que eram trocadas por escravos na Guiné que posteriormente eram vendidas na ilha ou fora dela.

O que significa que os armadores dominavam não só o comércio externo como também a produção interna da ilha, já que eles eram os seus grandes proprietários rurais.

Normalmente os navios eram armados por uma única pessoa, mas havia casos de parceria entre os moradores.

Para além dos armadores, participavam no tráfico, e nas viagens os pequenos comerciantes não armadores e os encomendadores.

Os participantes nas viagens, não armadores, eram pessoas que se deslocavam à Costa para adquirir produtos locais e pertenciam a várias categorias sociais, tais como pilotos, mestres, marinheiros, interpretes, sapateiros, pequenos comerciantes, pequenos proprietários rurais.

Os encomendadores eram normalmente pessoas que pertenciam as camadas sociais mais privilegiadas mas não podiam armar navios na Costa, por isso faziam encomendas.

¹³ TORRÃO, Maria Manuel Ferraz, «Actividade Comercial Externa de Cabo Verde: Organização, Funcionamento, Evolução», In: *História Geral de Cabo Verde*, vol. I, ob. cit, p. 267.

Eram constituídos normalmente por oficiais régios, clérigos, viúvas que com a morte dos maridos assumiam os comandos dos negócios.

A partir de 1566 a Coroa começou a perder o controlo da situação e por isso estabeleceu novas formas de actuação que consistiram numa abertura dos portos da Guiné a novos parceiros de negócio, privilegiando os contratadores de Cabo Verde em detrimento dos moradores. Isso levou, mais tarde, a substituição da Ribeira Grande por Cacheu enquanto mercado fornecedor de escravos para as Índias de Castela.

As novas condições de contratação resultaram num duro golpe no exclusivo comercial na Costa dos moradores de Santiago.

De 1566 a 1574 a Coroa modificou as regalias concedidas aos rendeiros, quer nos resgates, quer na escolha de parceiros, o que lhes trouxe grandes vantagens:

- 1º - Facilidade de obtenção de escravos nos Rios de Guiné. Os contratadores tinham na Costa feitores que lhes forneciam o número de escravos pretendidos, reduzindo assim o tempo de viagem, e os preços das mercadorias; e podiam armar directamente para o Cacheu com mercadorias europeus.
- 2º - Porque como tinham feitores e escritvães na Costa escapavam ao controle dos oficiais régios e da própria Coroa.

Os rendeiros pagavam uma renda anual referente aos impostos do trato e estabeleciam subcontratos com vários comerciantes que pagavam uma determinada quantia por cada peça, a concepção de licenças e assentos era feita pela Coroa. Embora fossem estes indivíduos que solicitavam as licenças para importar escravos, não eram eles que se encarregavam habitualmente nem do transporte nem da compra de mercadoria.

Existiam vários agentes económicos que punham em movimento esta rota comercial: os italianos e portugueses estantes na Costa, grandes comerciantes castelhanos com ligações a Portugal, e pequenos comerciantes que fretavam as suas naus para o transporte dos negros. Normalmente eram estes indivíduos que executavam as necessárias operações para satisfazer os pedidos dos habitantes das ilhas do Novo Mundo, levando-lhes os tão desejados escravos.

Por exemplo em Castela eram muitos os mercadores que se empenhavam neste comércio, procurando retirar dele o máximo proveito possível.

Estes comerciantes eram pessoas que não tinham uma ligação permanente nas relações comerciais, mas investiam as suas poupanças em companhias de carácter familiar que compravam os escravos e outros produtos africanos nos mercados de Cabo Verde e Guiné. Essas pequenas companhias baseavam-se, segundo Maria Manuel Ferraz “/.../ na ligação entre dois indivíduos: um que permanecia em terra e investia o capital e outro que embarcava no navio e ia efectuar o negócio, investindo, portanto o seu trabalho”¹⁴.

Essa divisão era feita de forma igual ou desigual consoante o capital investido e o trabalho. Podiam participar pessoas (mercadores) com maior ou menores recursos financeiros e pessoas com fraca ligação comercial, investindo as suas poupanças neste comércio que era o caso das viúvas, mulheres solteiras, mareantes das carreiras Atlânticas (mestres, pilotos e marinheiros) e pessoas que viajavam nos navios que iam resgatar a Cabo Verde ou Guiné.

A duração destas associações era, habitualmente, limitada a uma só viagem no fim do qual se dividiam os lucros, pois em caso de perda o prejuízo era suportado pelo mercador que se encarregava do encargo financeiro. Esta forma de associação só na segunda metade do século XVI foi fixada na legislação comercial portuguesa.

“ A partir do terceiro quartel de século XVI este tipo de sociedade comerciais invadem decisivamente o trato de Cabo Verde e Rios de Guiné”¹⁵.

A integração de novos agentes económicos no circuito que era dantes do exclusivo dos moradores contribui, significativamente, para o aumento do tráfico. Além disso houve dois factores que contribuíram de forma decisiva: o primeiro foi a grande procura de metais preciosas na Europa e o segundo foi o crescimento da procura de escravos nos mercados da América Espanhola.

O aumento da procura de escravos na América foi muito importante para os moradores de Santiago que viviam essencialmente da reexportação das mercadorias resgatadas na Costa. E também bastante significativo para os europeus que tinham um grande interesse no incremento deste comércio porque os escravos constituíam uma peça fundamental na exploração das terras no Novo Mundo.

¹⁴ TORRÃO, Maria Manuel Ferraz, «Rotas Comerciais, Agentes Económicos, Meios de Pagamento» In: *História Geral de Cabo Verde*, Vol.II, ob. cit. p.84.

¹⁵ TORRÃO, Maria Manuel Ferraz, ob.cit.p. 85

Apesar de todos esses agentes económicos contribuírem para o desenvolvimento deste circuito, cada um tinha o seu interesse próprio.

Os contratadores foram os responsáveis pela introdução de novos agentes económicos, nomeadamente os comerciantes portugueses e espanhóis com quem firmavam subcontratos de venda de escravos, dado que tinham feitores em S. Domingos onde faziam os despachos, fomentando eles próprios o trato directo com a Costa, deixando Santiago de fora.

O novo sistema de contrato marginalizava a ilha e os seus moradores porque os escravos dos Rios de Guiné passaram a ser exportados directamente para as Índias Ocidentais, anulando assim completamente o circuito de reexportação de Santiago e os fornecedores de escravos deixaram de ser os moradores insulares para serem os comerciantes estabelecidos na Guiné.

CAPITULO IV
OS MEIOS DE PAGAMENTO NO COMÉRCIO DE ESCRAVOS EM CABO
VERDE

1. – As Mercadorias

Como já foi dito nos capítulos anteriores o arquipélago de Cabo Verde, particularmente a ilha de Santiago, foi um verdadeiro entreposto comercial desde o início da sua ocupação até os meados do século XVII.

Para caracterizar a actividade comercial do arquipélago de Cabo Verde é necessário estudar além dos agentes envolvidos neste tráfico (que já foram estudados no capítulo anterior) os produtos nele transaccionados.

Em Santiago convergiam dois grandes circuitos comerciais, que partindo de locais diferentes e transportavam mercadorias dispares que aí se cruzavam. O arquipélago de Cabo Verde desde muito cedo depara-se com dificuldades em atrair povoadores, devido à existência de uma série de condicionalismo, tais como o distanciamento em relação ao Reino, as condições climáticas e a inexistência de recursos naturais. Estes factores funcionaram como entrave ao desenvolvimento de empreendimentos e por outro lado dificultou o ritmo da ocupação.

A fragilidade da agricultura e a escassez de recursos naturais fez do arquipélago um país dependente da importação desde o início da sua descoberta. Os colonos europeus que vieram para cá importavam uma série de produtos para poder manter a sua dieta alimentar.

Sobre às mercadorias que vinham da Costa para Santiago, possuímos informações concretas, visto que há alguns registos de chegadas de navios à ilha transportando escravos, milho, arroz, marfim e cera.

Na realidade, um dos principais produtos da rota Guiné/ Santiago eram os escravos, resgatados em diversos portos do litoral africano. Assim no arquipélago encontrávamos africanos de diferentes etnias: jalofos, mandingas, banhuns, buramos casangas, jabundos, falupos, arriatas, balantas, beafares, nalus, guogulins entre outros originários das regiões mais meridionais.

Não se sabe, no entanto, quais eram as etnias predominantes no arquipélago, porque os documentos existentes não nos apresente um dados credível sobre isso, conhecemos apenas quais eram os portos para onde se dirigiam com mais frequência os navios da rota Santiago/Costa, dado que isso se encontra nos registos das entradas dessas mesmas embarcações. “Embora se deva salientar que cerca de vinte e seis etnias diferentes estiveram na base da formação social cabo-verdiana, não se sabe aqui referir, face aos limites desta apresentação, as influências sociais, culturais ou outras que lhe vêm da costa fronteira”¹⁶

Depois da carta de limitação dos privilégios (1472), os moradores de Santiago só podiam efectuar trocas comerciais com produtos da própria ilha, ou seja, era muito reduzida a quantidade de mercadorias que podiam levar legalmente para a Costa. De entre elas podemos destacar o cavalo e o algodão. Estes eram os dois produtos base desse comércio. Os armadores de Santiago “/.../ trocavam cavalos por escravos principalmente no início do século XVI”.¹⁷

Uma das grandes falhas para o estudo dessa época é a falta de indicação, nos textos conhecidos, das quantidades de mercadorias dadas por cada escravos e por isso não se

¹⁶ PEREIRA, Daniel A. « A fundação da Companhia de Cacheu 1671-1676» In: *Estudos da História de Cabo Verde*, ed. Alfa – Comunicações, Lda, Praia – Cabo Verde, pag. 143

¹⁷ TORRÃO, Maria Manuel Ferraz, «Actividade Comercial Externa de Cabo Verde, Organização, Funcionamento, Evolução» In: *História Geral de Cabo Verde*, vol. I, ob. cit., p. 271.

pode saber com exactidão o custo de cada peça. No entanto António Carreira afirma que “/.../ Vendem os ditos cavalos por 10 ou 20 cabeça de escravo cada um /.../”¹⁸

Dos produtos utilizados no comércio com a Costa Africana o algodão era o mais procurado. Além dos cavalos e do algodão não existia em Santiago, nesta época, outros produtos que atraíssem as populações africanas, o que reduzia grandemente as possibilidades comerciais dos moradores.

No entanto eram variadas as mercadorias trocadas nos portos dos Rios de Guiné, de entre as quais temos os tecidos (pano vermelho, azul e verde, lenços, alquicês, roupas da Índia), contarias, alaquecas, objectos metálicos (manilhas de latão, bacias latão, estanho, ferro e cobre).

A Coroa e os contratadores utilizavam grandes variedades de produtos, os considerados produtos régios, como o pano vermelho, amarelo, lenços, mantas de Alentejo, manilhas de latão, bacias de barbear, pincéis de estanho, braceletes de estanho, alaquecas, matamungo e olho de peixe.

A exportação de Santiago para a Costa da Guiné subdividia-se em dois grupos:

- 1^a - As mercadorias que eram transaccionadas legalmente pelos moradores: vacas, cavalos, algodão, couro, pele, carnes etc.
- 2^a - As mercadorias que eram comercializadas pela Coroa onde se destacava o algodão do Fogo.

A ilha de Santiago era o porto de chegada dos produtos do litoral africano tais como escravos, marfim, cera e também como porto reexportador dos mesmos produtos para a Europa e o Novo Mundo.

A participação de Santiago na reexportação dos escravos trazia grandes vantagens para o arquipélago, já que os seus lucros eram utilizados no abastecimento da ilha, não só com produtos alimentares vindos da Europa (como trigo, farinha, grão, vinho, azeite, passas, amêndoas, figos, nozes, azeitonas, queijo e açafraão), mas também com produtos vindos da Guiné tais como milho e arroz. Os primeiros produtos faziam parte da dieta da elite europeia e os segundos eram importados para a alimentação dos escravos.

¹⁸ CARREIRA, António, *ob. cit.*, p. 93.

Grande parte das necessidades quotidianas (alimentação, vestuário e utensílios) dos europeus que viviam na ilha era suprida pela importação.

Os produtos que normalmente eram trocados com escravos em Cabo Verde eram: farinha (trazida por grandes e pequenos comerciantes), vinhos (vindos do Reino e das Canárias) ferro (Europa), algodão (Santiago e Fogo).

Durante os dois primeiros séculos da colonização, /.../os escravos representaram seguramente a mercadoria mais importante das exportações cabo-verdianas”.¹⁹ Segundo os dados apresentados por João Barreto entre “1513 e 1515 chegaram a Santiago 2966 escravos provenientes dos Rios de Guiné”²⁰.

Era frequente em Santiago a troca de farinha do Reino por escravos, uma vez que a procura do primeiro género era grande nas ilhas, essa troca era realizada habitualmente por grandes e pequenos comerciantes.

Das mercadorias entradas no porto de Ribeira Grande a que mais rapidamente se vendia e a bom preço era:”o vinho, o azeite, as conservas de frutos, as especiarias (tais como açafrão, pimenta e gengibre), os tecidos e peças de vestuário.”²¹

Estes produtos de fácil e segura colocação no mercado de Santiago eram aí transaccionados a preço elevados. Para isso contribuía a diminuição da frequência com que se efectuava o circuito, Península Ibérica/Santiago, e a consequente subida de preço dos transportes.

A abertura dos portos africanos aos comerciantes Ibéricos e a possibilidade facultada pela Coroa aos contratadores de negociarem com mercadorias defesas permitiram o desembarque na Costa guineense de uma variada gama de produtos, que moviam uma inevitável concorrência ao algodão e panos de Cabo Verde. Chegavam com bastante frequências aos portos dos Rios de Guiné, proveniente da Península Ibérica, panos rudes, tecidos finos, camisas, calças, chapéu, utensílios em cobre e latão. O ferro da Europa era a mercadorias mais apreciada e valorizada na região.

¹⁹ ANDRADE, Elisa Silva, *As Ilhas de Cabo Verde – da descoberta à Independência Nacional (1460-1475)*, Paris, 1996 p. 62

²⁰ ANDRADE, Elisa Silva, *ob. Cit*, p. 62

²¹ TORRÃO, Maria Manuel Ferraz, *ob. cit.*p.97

A crescente concorrência de estrangeiros no comércio dos Rios de Guiné foi um factor determinante para que a Coroa Portuguesa começasse a conceder aos contratadores o privilégio da utilização do ferro no comércio com a Costa. O interesse e as vantagens obtidas nos resgates, por todos os que comercializavam com esta mercadorias, levaram a que se generalizasse a ideia de que o Rei deveria conceder licença para a realização deste comércio, como forma dos comerciantes portugueses enfrentarem a concorrência estrangeira na Costa.

2. As Letras de Câmbio

“A circulação de produtos desempenhava um importante papel nas trocas do comércio de escravos, o que não impedia os mercadores de se socorrerem de outros meios de pagamento, para além de simples trocas, de género a género, para efectuar as suas transacções”²².

A partir da segunda metade do século XVI com o aumento de comerciantes envolvidos no tráfico de Cabo Verde e Guiné tornou-se corrente a utilização de letras de Câmbio.

A extensão das trocas a uma dimensão transcontinental estimulou a divulgação do sistema de pagamento à distância. Pois isso facilitava a transferência de fundos entre os vários mercados e uniformizava a grande variedade de moedas locais existentes. O emprego do papel-moeda facilitava o funcionamento dos grandes negócios do tráfico de escravos. Este devido a extensão geográfica que abarcava e tendo em conta o montante de capitais investidos não podia ser realizado por trocas directas e muito menos em moedas. Por isso eram utilizadas as letras de câmbio.

²² TORRÃO, Maria Manuel Ferraz, «Rotas Comerciais, Agentes Económicos, Meios de Pagamento» In: *História Geral de Cabo Verde*, vol. II, ob. cit. p. 102

A letra de câmbio, era para além de um simples instrumento de pagamento utilizado na transferência de verbas, um instrumento de crédito. Esta nova forma de pagamento foi desenvolvida nos locais onde a insegurança das rotas marítimas se faziam sentir devido a presença de corsários que atacavam as embarcações. A própria Coroa servia-se deste sistema para recolher as verbas da fazenda dos defuntos em Cabo Verde e da rendição dos cativos de Santiago.

Os principais utilizadores deste meio de pagamento eram os particulares residentes em Lisboa, que encarregavam alguns moradores de Santiago da cobrança das dívidas ou arrecadação de bens de familiares falecidos em Cabo Verde ou na Guiné.

Era igualmente utilizado pelos agentes económicos envolvidos em relações comerciais, que estavam fixados em vários pontos do circuito do tráfico de escravos, pelos contratadores do trato e por um grande número de pequenos comerciantes de Lisboa.

De acordo com os dados disponíveis podemos afirmar que os números de agentes envolvidos nessas transacções não deveria ser grande, visto que na documentação encontra-se quase sempre os mesmos nomes que efectuavam esse movimento comercial e consequentemente que utilizavam as letras de câmbio.

No último quartel do século XVI, era comum a utilização de letras de câmbio, evitando-se assim a transferência de mercadorias ou de espécies metálicas de Santiago para Lisboa. Os bens e os capitais arrecadados ficavam em Cabo Verde e só se fazia permuta com o valor do objecto.

O pagamento da letra enviada da ilha para Lisboa não era feito ao indivíduo que tinha capital em Cabo Verde, pois era entregue a um seu representante nomeado para o efeito que podia ser um familiar, amigo ou procurador, ou seja de Lisboa vinha para ilha uma certa quantia sob a forma de crédito, com o qual se compravam escravos, os quais eram pagos da ilha para Lisboa por letras.

Segundo, Maria Manuel Torrão “/.../ a partir de 1570 até ao final de segunda década do século XVII o recurso ás letras de câmbio, como meio de pagamento de

operação de crédito, se vulgarizou nas ligações entre Cabo Verde e o Reino”.²³ Mas, como nos diz a mesma investigadora, a partir da segunda metade do século XVII, desaparece totalmente da documentação a utilização deste meio de pagamento em Santiago devido ao desaparecimento do tráfico.

²³ Idem, *ibidem*, p. 106

CAPITULO V

AS MEDIDAS FISCAIS PARA O CONTROLO DO COMÉRCIO DE ESCRAVOS

1. Os Imposto

A primeira intervenção da Coroa Portuguesa para controlar o tráfico em Cabo Verde foi a criação de órgãos fiscais.

A estrutura deste órgão foi-se complexificando à medida que as relações comerciais se expandiam. Os órgãos fiscais nas ilhas eram representados pelos seguintes oficiais régios: contadores, almoxarife, escrivães e feitores da Fazenda Real.

O primeiro agente régio nomeado para a cobrança de imposto, em Santiago, foi o almoxarife que chega a ilha logo após a doação de carta de privilégios de 1466.

No século XVI aparecem na Ribeira Grande os corregedores do Rei que fiscalizavam, não só o tráfico como também a Câmara, garantindo a fidelidade da comunidade local ao centro metropolitano e zelando pela observação das regras impostas ao comércio da Guiné.

Com essas medidas a Coroa pretendia estabelecer uma fiscalização mais apertada na exportação de escravos e sobretudo na cobrança dos direitos devidos, isto em face ao grande contrabando que se fazia.

Os impostos alfandegários recaíam, sobretudo, nas importações da Guiné (quarto e vintena) e sobre as entradas e saídas (dízimos) de mercadorias de Santiago para outros

destinos. Desses impostos uma parte era transferida para a metrópole e a outra, era gasta no arquipélago para a manutenção de funcionários civis, militares e eclesiásticos.

Normalmente havia grandes irregularidades nas cobranças dos impostos e isso prejudicava não só o crescimento da economia da ilha, como também a própria Fazenda Real, pois “saíam, por exemplo, 300 ou 400 escravos e só se declaravam para o efeito de cobrança de imposto 100”²⁴.

A cobrança dos impostos era a única forma para manter a liquidez da economia cabo-verdiana. Na compra de um certo número de escravos os comerciantes pagavam às finanças do Rei uma espécie de taxa por cada escravo comprado.

Até as primeiras décadas de seiscentos as ilhas viviam essencialmente do tráfico. O erário público mantinha-se fundamentalmente da cobrança de direitos alfandegários, lançados sobre os escravos resgatados na Costa.

A Coroa dispunha de um meio fiscal que lhe permitia exercer um controlo eficiente sobre este comércio, sem ignorarmos as frequentes irregularidades cometidas por alguns funcionários.

Até à segunda metade do século XVI, todos os navios que fossem resgatar escravos à Costa da Guiné eram obrigados a aportar, em Santiago, a fim de ali pagar os direitos devidos. Com a intensificação do tráfico, muitos navios deixaram de cumprir essa determinação, levando as mercadorias directamente da Costa Africana para a América Central.

Todas as despesas referentes ao tráfico eram pagas pelos senhores dos escravos e na ausência destes eram feitos pelos capitães dos navios. Os escravos que entravam legalmente na alfândega, que já tinham pagos os direitos de entrada, não eram taxados, novamente, à saída.

Para evitar as fraudes eram registados nos livros da alfândega todos os dados dos escravos, o nome, o sexo, a idade, a altura e sinais dos escravos e se entregava aos senhores os recibos. Essa função era da responsabilidade dos administradores dos

²⁴ Idem, *ibidem*, p. 46

concelhos e das autoridades, a fim de se poder verificar a identidade dos escravos e evitar a substituição dos mortos pelos vivos.

O contrabando era feito em grande escala, sobretudo pelo facto dos poderes públicos locais, não possuírem meios de fiscalização suficientes e eficientes, mas também pela degradação moral das autoridades já que todas elas negociavam com escravos, incluindo o clero, numa desordenada concorrência com os negociantes habituais.

Nessa época em Cabo Verde o comércio miúdo não pagava impostos, primeiro porque as mercadorias usadas nas transacções não passavam pelas alfândegas e segundo porque as grandes receitas arrecadadas com o lucrativo comércio de escravos na Guiné traziam um desinteresse da fiscalização sobre esse pequeno comércio. “Os produtos que não pagavam impostos de exportação eram os seguintes: peru, patos, galinhas, bodes, cabras, carneiros, leitões, mel, ovos, queijos de país farinha de pão, feijão de toda a qualidade, frutas do país, cebola, hortaliças, legumes verdes, palha, ervas.”²⁵ Também, não recaía qualquer impostos sobre os produtos comprados.

Havia produtos que tinham entrado livre no arquipélago, tais como: do milho, arroz, feijão, mandioca seca, carnes frescas e salgadas e gorduras de porco.

A lei que regulamentava o pagamento de imposto desses produtos já existia desde há muito tempo mas só que não foi posta em prática para não colidir com os interesses económicos dos poderosos da ilha de Santiago e com os dos próprios agentes régios. Só se começou a cobrar alguns direitos de entrada e saída desses produtos no tempo do ouvidor Sebastião Botelho (1724-1727) a partir do início do século XVIII.²⁶

²⁵ Ver Ilídio Baleno, “ Reconversion do comércio externo em Tempo de Crise e o Impacto da Companhia Grão Pará e Maranhão, In: História Geral de Cabo Verde (coord. Maria Emília Madeira Santos), vol III, Lisboa. 2002 e ver no anexo outros produtos transaccionados nessa época por escravos.

²⁶ Ver Ilídio Baleno, ob. cit.

CAPITULO VI

O DECLÍNIO DO TRÁFICO EM CABO VERDE

1. O fim de Santiago como entreposto comercial no século XVII

O período da História de Cabo Verde, compreendido entre os finais do século XVI e meados do século XVII, é caracterizado por uma progressiva desaceleração da economia do arquipélago. Desde o início do século XVII, ou mesmo nas duas últimas décadas de Quinhentos, que a situação económica, seja em Cabo Verde, seja nos “Rios de Guiné” era de molde a suscitar sérias apreensões ao governo de Lisboa.

Na realidade, a política portuguesa de exploração dos “tratos e resgates” da costa ocidental africana defrontava-se com sérias dificuldades, tanto por causa da proliferação dos “lançados ou tangomaos”, como pela concorrência de outras potências marítimas emergentes.

Nos princípios de Seiscentos, a posição portuguesa nos “Rios de Guiné” sofrera já um enorme desgaste. E isso está comprovado por numerosa documentação.

Com o objectivo de obstar às fraudes que se cometiam, fosse na Alfândega de Santiago e nos “Rios de Guiné”, o Rei transferiu o pagamento dos custos dos despachos da

Ribeira Grande para Cacheu, o que redundou em prejuízo da economia e finanças cabo-verdianas, na medida em que sempre foi uso, e estava estipulada legalmente, a obrigatoriedade dos navios que fossem resgatar escravos à costa da Guiné aportarem em Santiago, para pagarem os direitos devidos, e só depois, seguirem o seu caminho.

Com isso a sua importância enquanto entreposto do comércio de escravos sofre grandes crises que culminam quando, em 1644, com o alvará de 12 de Setembro, o Rei autoriza os navios saídos do Reino para o tráfico de escravos nos Rios de Guiné pagarem os direitos devidos no porto de Cacheu, em vez de o fazerem em Santiago.²⁷

Mas, foi na Provisão de Dezembro de 1647 que ficou definitivamente assente que “/.../ sem embargo dos decretos e ordens que houver em contrário se paguem (os direitos) nas partes donde saírem /.../” os navios. Segundo a mesma historiadora “com esta provisão sobre os direitos dos escravos, a cidade da Ribeira Grande teve decretada oficialmente a sua morte como depósito de escravos e como centro urbano mercantil.”²⁸

Assim a partir dessa data Santiago é substituído, legalmente, por Cacheu como centro de controlo do tráfico português na Guiné.

Como acima foi dito a transferência do pagamento de direitos para Cacheu prejudicou as finanças das ilhas de Cabo Verde porque a escala em Santiago, dos barcos provenientes da Guiné, constituía uma das principais fontes de receitas e, por consequência, da ida dos navios a Santiago dependia a vida das ilhas.

As autoridades desta ilha reclamaram por tal procedimento, porque “ os rendimentos dos direitos constituía o suporte da terra. Era com esse dinheiro que se pagavam os ordinários: vencimentos aos filhos da folha e as cômguas ao clero”²⁹.

A retracção do movimento comercial implicava, pois, de imediato, a quebra do montante da receita fiscal captada através da alfândega. Mas também punha em causa toda

²⁷ CABRAL, Iva, Ribeira Grande: Vida urbana, gente, mercancia, estagnação, In: História Geral de Cabo Verde, vol. II, ob. cit, p. 273

²⁸ Idem, ibidem.

²⁹ CARREIRA, António – “ Tratos e resgates dos portugueses nos rios de Huiné e ilhas de Cabo Verde nos começos do século XVII”, In Revistas de História Económica e Social, Nº 2, Julho/ Dezembro, Lisboa, 1978, p.92

a economia interna, produtora de matérias-primas para a troca na compra de escravos da Costa da Guiné, e afectava a actividade comercial dos moradores que vendiam os produtos locais às tripulações dos navios que ali se iam abastecer.

A partir do início do século XVII, o arquipélago começa a perder a posição que, anteriormente, ocupava na corrente das trocas e a importância que detinha enquanto ponto estratégico dos circuitos marítimos que ligavam as rotas do Império Português e Castelhana na África e na América.

O desvio por Santiago tornava, ao que parece à travessia mais longa e aumentava os riscos de mortalidade entre os escravos. Com isso o Conselho Ultramarino pediu, a 24 de Novembro de 1644, a D. João IV, que autorizasse que o levantamento dos direitos sobre a exportação de escravos se fizesse em Cacheu, permitindo aos navios partirem directamente para o Brasil. O acordo foi concedido no ano seguinte, pelo Alvará de 10 de Fevereiro.

Assim podemos dizer que a primeira metade do século XVII marca o início da desvinculação de Cabo Verde do grande “mercado Atlântico”³⁰. A partir daí as ilhas perdem interesse estratégico e são votadas a um certo abandono por parte do poder central.

O comércio e o tráfico feitos pelos moradores de Santiago foram de curta duração, ou seja Santiago funcionou como depósito de escravos para a exportação de “1462 a 1647, apenas 185 anos”³¹. Para esse desfeito concorreram: as leis restritivas à actividade comercial no século XVI; o corso e a pirataria; a concorrência exercida pelos estrangeiros; a afluência dos comerciantes reinóis a esse comércio; a supressão da escala obrigatória em Santiago; a actuação dos lançados e tangomaos; a fraca capacidade organizativa dos portugueses incluindo a falta de capitais e meios humanos e mais tarde a criação das grandes Companhias Monopolistas, sem esquecer que a União das duas Coroas, portuguesa e espanhola, fez com que os inimigos desta última se voltassem, também, contra as possessões lusas no Atlântico.

³⁰ Ver Ilídio Baleno, “Reconversão do comércio externo em Tempo de Crise e o Impacto da Companhia Grão Pára e Maranhão, In: História Geral de Cabo Verde (coord. Maria Emília Madeira Santos), vol III, Lisboa. 2002

³¹ CARREIRA, António, ob. cit., p.179.

As leis sobre a actividade de estrangeiros, cedo provocaram o êxodo dos homens de negócio de Santiago para os Rios de Guiné, com os seus capitais, arruinando assim a economia insular. Todo o comércio passou a fazer-se à margem de Santiago, impedindo a consolidação da sua situação económica. Desse modo só chegavam às ilhas algumas mercadorias trazidas, em regra, pelo negócio clandestino de panos da terra, de gados, de couro, precisamente por serem produtos reservados à Coroa. E esses produtos eram insuficientes para dar prosperidade à comunidade.

Desde a 2ª metade do sec. XVI os moradores de Santiago vinham perdendo a posição que detinham no comércio, em geral, e no tráfico de escravos em particular, devido a concorrência activa dos estrangeiros. Isso fez com que a ilha perdesse a posição de depósito de mão-de-obra escrava.

“ Segundo o Sargento-mor Francisco de Andrade por volta de 1567 os tratos e resgates em vários portos, do Rio Senegal à Gambia, estavam perdidos para os comerciantes portugueses e para os moradores de Santiago.

O trato da Serra Leoa estava em vias de se perderem, restavam, apenas o dos Rios da Gambia, de S. Domingos e das Ilhas de Bijagós, onde os vizinhos de Santiago continuavam a actuar, embora também sofrendo, aí, a concorrência estrangeira.

Alguns anos mais tarde, André Álvares d'Almada confirma isso acrescentando que os habitantes de Santiago já tinham perdido o controlo do comércio do rio de Gambia, onde os ingleses se instalaram. E ainda, Donelhas reforça dizendo que o comércio de Casamansa e dos Rios de São Domingos e Grande estavam em decadência, se não perdidos para os colonos de Santiago”³².

A quando do reinado de Portugal pela dinastia dos Filipes de Espanha, as ilhas de Cabo Verde perderam a sua posição de placa giratória do tráfico de escravos destinados às plantações das Américas. Entretanto, os espanhóis tiraram proveito da política colonial portuguesa e orientaram o circuito de escravos para as Índias Ocidentais sem escala em Santiago, para evitar o controlo dos carregamentos e o pagamento dos direitos exigidos pela Coroa.

As ilhas perdem assim uma das suas principais fontes de riquezas. Com isso os franceses, ingleses e holandeses ocuparam posições chave para o comércio e no fim desse

³² Idem, Ibidem, Pag. 147- 149.

período a zona de influência portuguesa encontravam-se reduzida a metade, quer dizer do rio Casamansa ao Bolola, actualmente província da Guiné Bissau.

“No final desse reinado (Filipes de Espanha) a obrigatoriedade de passar pelo Santiago já não foi restabelecida, com efeito, o tráfico de escravos da Guiné-Bissau para o Brasil manteve-se depois da restauração de 1640 /.../ entretanto, o tráfico de escravos, orientado de Angola para o Brasil foi interrompidos com a tomada de Luanda pelos holandeses em 1641”³³.

Um outro factor desestruturador do comércio português na zona em apreço é, sem dúvida, a concorrência de franceses, ingleses e holandeses, paralelamente ao ataque de corsários á navegação e ás posições em terra. Toda a documentação referente a história de Cabo Verde, que é do nosso conhecimento, demonstra com toda a clareza, esse facto. Por exemplo a formação da Companhia de Cacheu, é uma das razões que se apresenta para que efective o contrato, tudo isso devido a pressão, cada vez maior da concorrência estrangeira.

A concorrência comercial fez com que os moradores de Santiago perdessem, nos finais do século XVI e início do XVII, as suas posições de armadores no comércio com a Costa; provocou a desvinculação de Cabo Verde das redes de circulação Oceânica; e acabou com o exclusivo português no comércio com a costa ocidental africana.

Isso trouxe consequências nefastas para os moradores de Cabo Verde porque se deparam, desde então, com grandes dificuldades na obtenção de escravos, não só para o consumo interno como também para a realização dos stocks para à exportação, o que enfraquece, cada vez mais, o papel do arquipélago como entreposto comercial. A própria Coroa Portuguesa tinha dificuldades em fazer frente a essa concorrência, acabando por apenas ter o controlo da região dos Rios de Guiné (actual Guiné Bissau).

“O Rei sentia-se altamente lesado”³⁴, já que tinha cada vez menos meios para defender seus interesses na Costa, devido à mancomunação dos negociantes de escravos de Santiago com os traficantes, reinóis e estrangeiros. Como os oficiais régios não possuíam

³³ ANDRADE, Elisa Silva, As ilhas de Cabo Verde – da descoberta a Independência Nacional (1460-1878) pag. 64

³⁴ CARREIRA, António, ob. cit. p.42

meios para fiscalizar os negociantes espalhados nos Rios de Guiné, estes recebiam dos franceses e dos ingleses as mercadorias que lhes eram negadas (as mercadorias defesas) e com elas compravam escravos e géneros tais como ouro, marfim, cera, algália, couros, etc.

O comércio no Atlântico implicava não só investimentos em mercadorias, como também grandes investimentos em meios técnicos (embarcações e seus apetrechos) e na defesa.

O preço dos escravos aumentou, devido a grande busca de mão-de-obra no Novo Mundo. Os moradores de Santiago não conseguem concorrer nesse mercado com os europeus, já que a qualidade e o baixo preço das mercadorias oferecidas pelos concorrentes desvalorizam as mercadorias cabo-verdianas e torna-as pouco competitivas e menos rentáveis.

Nessa altura (século XVII) já não eram os armadores de Cabo Verde que operavam nesse circuito (Cabo Verde/Guiné), pois este passa a ser explorado fundamentalmente pelos estrangeiros ou por agentes sem ligações prévias com o arquipélago, que não tinham quaisquer interesse em regressar a Santiago, onde o poder de compra era muito fraco.

E como os moradores de Cabo Verde perderam a capacidade de actuar no tráfico de escravos, os poucos escravos que entravam nas ilhas chegavam através de intermediários.

Assim, as ilhas deixaram de ter grandes quantidades de escravos a preço acessível quer para a exportação, quer para a produção interna.

Os escravos, agora, eram exportados da Costa da Guiné directamente para Índias Ocidentais o que anulava o circuito africano (Cabo Verde/Costa da Guiné/Cabo Verde).

Os agentes económicos de Cabo Verde não se encontravam em condições de continuar a operar no circuito comercial de Cabo Verde/Guiné/Cabo Verde e de usufruir dos lucros do tráfico, porque não dispunham de cabedais suficientes para investir nos meios técnicos que lhes permitiriam fazer o tráfico com segurança. Por isso armar para Guiné passou a ser uma actividade ocasional para os moradores da ilha porque se antes contavam com os seus próprios barcos para fazer a ligação com a Costa, agora estão totalmente dependentes dos armadores reinóis.

Deste modo, os moradores de Santiago ficaram sujeitos às condições impostas pelos reinóis para o transporte das mercadorias destinadas ao resgate dos escravos. Essas condições eram lhes desfavoráveis devido ao elevado preço dos fretes, ao baixo custo das mercadorias trazidas pelos comerciantes europeus em comparação com o custo das mercadorias “nadas e criadas” na ilha e a grande arbitrariedade e abusos cometidos pelos governadores, cuja participação no comércio era activa.”³⁵

A própria Coroa portuguesa tinha dificuldades em fazer frente a concorrência e com a perda da hegemonia portuguesa na Costa Ocidental Africana, já não tinha como defender a política de exclusividade comercial anteriormente praticada.

“A partir do século XVII, o comércio Atlântico é uma actividade onde o poderio militar tem um peso cada vez mais decisivo, pelo que não basta ter pretensões locais de exclusivo.”³⁶ Com uma força militar poderosa os novos agentes, asseguraram o controlo comercial no Atlântico, causando pânico e terror, assaltando barcos, dirigindo actos de guerra, não só contra as armações portuguesas na Costa da Guiné, como também contra as ilhas de Cabo Verde, tentando assim neutralizar a base de penetração e de controlo militar luso na região.

Na impossibilidade de instalação de uma base de defesa no Atlântico os portugueses tornaram-se incapazes de proteger um espaço geográfico tão amplo, o qual englobava múltiplas rotas: a Costa Africana, Brasileira e o Arquipélago de Cabo Verde. Com isso, a situação económica e financeira dos tradicionais usuários da renda e lucros do comércio de escravos e outras mercadorias foi-se degradando, verificando-se a fuga dos comerciantes brancos para outras paragens. O caos instala-se e a recuperação parecia inviável. Os réditos reais baixaram perigosamente.

Os assaltos dos piratas e corsários (franceses, ingleses e holandeses) que, navegando próximo da Costa Africana e das ilhas de Cabo Verde, aguardavam a passagem dos navios para os assaltarem e tomarem as mercadorias. Estes constituem outros factores que contribuíram para a crise económica de Santiago.

³⁵ BALENO, Ilídio, ob. cit. p.163

³⁶ HAUDRÉRE, apud BALENO, (2002, p.162).

Dos assaltos realizados destacaremos, aqui, aqueles que tiveram maior impacto no arquipélago: “/.../ os de 1536 a 1538, 1542, 1544, 1562 a 1568, aqui com destaque para os piratas ingleses John Hawkins e John Lovell, de 1585 por Drake, de 1598 por Flamengos e outros, e o de 1712, da autoria do almirante francês Cassard.”³⁷

A importância das ilhas de Cabo Verde vai, assim, diminuindo ao longo de todo o final do século XVI e mais ainda durante o século XVII, por causa do corso e da concorrência praticada pelas potências europeias, designadamente a Inglaterra, a Holanda, e a França criando muita instabilidade no mar e em terra, fazendo afugentar as embarcações com receio de serem saqueadas, provocando a decadência económica das ilhas.

2. A Ascensão de Cacheu

A vila de Cacheu que fica situada na Costa da Guiné (actual Guiné-Bissau), mais concretamente no Rio de São Domingos, vai a partir da década quarenta do século XVII substituir Santiago como porto de exportação de escravos. Isso porque os mercadores reinóis passam a adquirir, aí, os escravos, indo directamente para o Novo Mundo sem fazer escala em Santiago.

Essa escala, agora, só interessava aos moradores da ilha, pois os navios que aportavam na Ribeira Grande não só pagavam impostos, como traziam as mercadorias necessárias para o consumo. Para os mercadores Ibéricos (Portugal e Espanha), a escala em Santiago significava apenas mais despesas e um atraso no transporte de escravos para os portos da América.

³⁷ CARREIRA, António, «Notas Sobre o Tráfico português de Escravos», 1ª edição. Editora Faculdade de Ciências Sociais e Humanas Universidade Novas de Lisboa, Lisboa, 1978. p. 30.

O Rio S. Domingos era, praticamente, desde o início da ocupação das ilhas de Cabo Verde, o mercado privilegiado dos moradores de Santiago para efectuarem os seus resgates na Guiné. Esta feitoria, inicialmente tinha um funcionamento irregular, já que era uma feitoria estabelecida a bordo de um navio porque as populações autóctones não aceitavam a construção de um estabelecimento fixo nas suas terras. A Coroa, também, manifestava-se, totalmente, adversa a qualquer fixação efectiva dos portugueses na Costa. Com isso “/.../ a Coroa atingia ambos os objectivos: participava nos circuitos comerciais que lhe interessava sem dar azo a que os seus súbditos tivessem terreno firme para se instalarem na região.”³⁸

O crescimento mercantil de Cacheu deveu-se a instalação de homens brancos, ricos e abastados (muitos deles vizinhos de Santiago), no Rio de S. Domingos onde comercializavam livremente. A Coroa para controlar esse comércio teve que instalar, aí, os seus feitores e outros oficiais da alfândega que faziam os despachos, contabilizavam os escravos exportados e cobravam impostos aos comerciantes que tinham acesso directo à Guiné.

Isso proporcionou a fixação em Cacheu de um grande número de indivíduos interessados em se tornarem intermediários no comércio dos africanos com os mercadores europeus. “Foi assim que começou a aparecer em Cacheu uma comunidade de mercadores e por volta de 1588, formou-se um núcleo populacional português, que mais tarde se tornaria a vila de Cacheu”³⁹.

O desenvolvimento desse espaço (Cacheu) deve-se ao desenvolvimento de rotas directas da Guiné para as Índias de Castela a partir da segunda década do século XVII, quando Santiago depara-se com uma grande crise comercial e Cacheu aparece como um grande mercado de venda de escravos.

No início, a Coroa portuguesa tinha interesse em manter a ilha de Santiago como centro de controlo do tráfico na Costa Ocidental Africana, porque era ali que ela exercia a sua soberania. Na Costa da Guiné o seu poder era limitado, resumindo-se apenas aquele que os chefes locais quisessem dar.

³⁸ COHEN, Zelinda, ob. cit., p.189 a 273.

³⁹ Ver Ilídio Baleno, Pag.

Mas face à pressão dos ingleses, franceses e holandeses a Coroa não vai ter a outra opção se não concentrar os seus esforços em S. Domingos, deixando para segundo plano os interesses dos moradores de Santiago. Caso contrário correria o risco de perder a influência que tinha na Costa da Guiné e parte do lucro que advinha do tráfico que ali se desenvolvia, já que a presença francesa e inglesa era cada vez mais forte.

Nessa época (século XVII) a Coroa Portuguesa, já não tinha mais condições de impor nada porque estava economicamente e militarmente enfraquecida, e não tinha como conciliar os interesses do arquipélago com os da Costa.

Os moradores de Cabo Verde fizeram tudo para evitar o desenvolvimento de Cacheu enquanto mercado de escravos alternativo. Mas, desde 1610, já era visível a superioridade comercial de Cacheu em relação a Ribeira Grande.

CONCLUSÃO

Ao analisar o tráfico de escravos em Cabo Verde podemos concluir que o arquipélago desempenhou um papel importante como ponto de escala da navegação no Atlântico, desde o seu achamento até meados do século XVII.

A Coroa Portuguesa apercebendo-se da importância desse espaço no Atlântico, no que diz respeito a sua posição geográfica próxima da Costa da Guiné, começou logo a tomar providências para a sua colonização. Assim, ocupando este espaço os mercadores portugueses ficavam mais próximos dos mercados africanos, o que lhes permitia fazerem incursões mais rápidas e seguras à Costa.

A partir desse ponto estratégico a Coroa Portuguesa procurou por em prática o seu objectivo, que era a formação de um entreposto comercial, para o melhor controlo do comércio marítimo na região que dava acesso à Índia, impedindo, com isso, o avanço dos concorrentes.

Assim podemos ver que a colonização do arquipélago de Cabo Verde teve como razão principal motivos estratégicos, ou seja ao nosso ver, a situação geo-estratégica do arquipélago determinou, desde logo, a obrigatoriedade do seu povoamento, de modo a que, efectivamente, pudesse servir de base de apoio logísticos à navegação, já que a sua posição, não só facilitava a penetração comercial dos portugueses na Costa da Guiné, como era fundamental para manter o exclusivo comercial, e o controlo dos preços sobre os produtos africanos.

Tudo indica, que essa foi a razão principal porque não havendo praticamente recursos naturais, e ainda face ao seu reduzido valor, foi dada a prioridade às actividades do comércio e da navegação. A partir daí a importância da ilha passou a estar

fundamentalmente ligada à navegação e ao oceano Atlântico. Com efeito, em razão da sua posição geográfica desempenhou desde o início, o papel de placa giratória no quadro do abastecimento dos navios com água, alimentos, apetrechos e ainda como porto marítimo de passagem obrigatória, dos navios para o pagamento dos direitos devidos.

Cabo Verde tornou-se, também, num ponto estratégico para o desenvolvimento do tráfico de escravos. Aí foram implementadas infra-estruturas que viriam a atribuir a Ribeira Grande o papel de núcleo central desse tráfico.

Os agentes económicos envolvidos no comércio de escravos contribuíram grandemente, não só para o alargamento das rotas comerciais e para o aparecimento de novos mercados consumidores de escravos entre as quais as Índias Ocidentais e o Novo Mundo, como também para a queda de Santiago como entreposto.

As limitações comerciais, impostas pela Coroa aos moradores de Santiago, diminuí a sua capacidade de concorrência uma vez que não podiam adquirir mercadorias europeias para revenderem na Costa, já que só podiam levar produtos originários da ilha. Isso era desvantajoso para as suas actividades porque os impossibilitava de enfrentar a concorrência devido a reduzida quantidade de mercadorias que podiam utilizar no tráfico.

Com a extensão do tráfico de escravos a uma dimensão transcontinental, já não era possível fazer a troca de género a género. O aumento do comércio vai estimular a divulgação de um novo sistema de pagamento à distância, que é a letra de câmbio. Este novo sistema facilitava a transferência de fundos entre os vários mercados e uniformizava a grande variedade de moedas locais.

A partir de meados de Século XVII, a economia do arquipélago caracterizava-se por uma progressiva desaceleração. A sua importância, enquanto entreposto do comércio de escravos, vai sofrer grandes crises levando a que em 1647 Santiago seja substituído, legalmente por Cacheu como centro de controlo do tráfico português na Guiné.

A transferência do entreposto de Santiago para S. Domingos prejudicava as finanças das ilhas de Cabo Verde porque os direitos de entrada e saída constituíam as

principais fontes de receita e, por consequência, da ida dos navios a Santiago dependia a vida da sua população.

Essa transferência punha em causa, também toda a economia interna, produtora de matérias-primas para a troca na compra de escravos e prejudicando a actividade comercial dos moradores, pagamento de ordinários dos funcionários e ainda vai contribuir para a decadência da Ribeira Grande.

Um outro factor destruturador do comércio português na zona em apreço é, sem dúvida, a concorrência de franceses, ingleses e holandeses, as leis restritivas das actividades comerciais principalmente no século XVI, o corso, a pirataria, a actuação dos lançados, a fraca capacidade organizativa dos portugueses...etc.

Devido a incapacidade da Coroa Portuguesa em por cobro a essa situação a partir de meados do século XVII, a situação económica e financeira da ilha, os lucros do comércio de escravos e outras mercadorias foi-se degradou-se, verificando-se a fuga dos comerciantes brancos da Ribeira Grande para Cacheu.

Se no final do século XVI, os moradores do arquipélago haviam perdido a sua posição no comércio de escravos, em muitas regiões da Costa da Guiné, podemos afirmar que a partir da primeira metade do século XVII, o arquipélago perde definitivamente a sua posição estratégica nos circuitos marítimos do tráfico de escravos e desvincula-se do grande mercado Atlântico.

BIBIOGRAFIA

I - fontes impressas

Boletim Oficial de Cabo Verde:

- 1) N° 8 de 1843
- 2) N° 58 de 1844
- 3) N° 130, 167, 168 de 1846
- 4) N° 45 de 1850
- 5) N° 92 de 1852
- 6) N° 153 de 1854

II - Estudos Gerais

ALMADA, André Alvares de, *Tratado Breve dos Rios de Guiné*. Lisboa, Edição de Luís Silveira, 1946.

ANDRADE, Elisa Silva, *As ilhas de Cabo Verde – da “Descoberta” à Independência Nacional (1460-1475)*, Paris, L’ Harmattan, 1996.

BARCELOS, Cristiano José de Senna, *Subsídio para a história de Cabo Verde e Guiné*, partes I-VI, Lisboa, Tip. Da Academia Real das ciências de Lisboa, 1899-1913.

BARCELOS, Cristiano José de Senna, *Subsídio para a história de Cabo Verde e Guiné*, parte II Lisboa, Tip. Da Academia Real das ciências de Lisboa, 1899.

CAPELA, José, *Escravidão – A Empresa de Saques, O Abolicionismo (1810-1875)*. Coleção “As Armas e os Varões”. Porto. Editora Afrontamento, edição do Autor. Outubro, 1974.

CARREIRA, António, *Cabo Verde – Formação e Extinção de Uma Sociedade Escravocrata (1460-1878)*, Porto. Imprensa Portuguesa, 1972.

- *Notas Sobre O Tráfico Português de Escravos*, 1ª edição, Lisboa, editora, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas Universidade Nova de Lisboa, 1978.

- *Panaria Cabo-Verdiano – Guineense*, 2ª Edição, ICL, 1983.

- *As Companhias Pombalinas de Navegação Comércio e Tráfico de Escravos do Ocidente Africano para o Nordeste Brasileiro*, Imprensa Nacional/ Casa da Moeda, Lisboa 1982.

- *Migrações nas Ilhas de Cabo Verde*, Universidade Nava de Lisboa, 1977.

História Geral de Cabo Verde (coord. Luís de Albuquerque e Maria Emília Madeira Santos), Vol. I, Edição conjunta de Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga do Instituto de Investigação Científica Tropical e da Direcção Geral do Património Cultural de Cabo Verde, Lisboa, 1991.

História Geral de Cabo Verde (coord. de Maria Emília Madeira Santos), vol. II, Lisboa, Edição conjunta do Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga do Instituto de Investigação Científica Tropical e do Instituto Nacional da Cultura de Cabo Verde, 1995.

História Geral de Cabo Verde (coord. de Maria Emília Madeira Santos), vol. III, Lisboa, Edição conjunta do Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga do Instituto de Investigação Científica Tropical e do Instituto Nacional de Investigação, Promoção e Património Cultural, 2002.

SILVA, António Leão Correia e, *História de um Sahel Insular*, 2ªed, Cidade da Praia, Ilha de Santiago, Cabo Verde, Edit. Spleen, 1996.

- *Combates pela História*, Vol. I, Edit. Spleen, Praia, 2004.

PERREIRA, Daniel A., *Estudos da História de Cabo Verde*, 2ªed, Cidade da Praia, Ilha de Santiago, Cabo Verde, Edit. Alfa- Comunicação, Lda, 2005.

OLIVER E FAGE, Roland, J.D. *Breve História de África*, 1ª Ed., Lisboa, Editora Sá da Costa, 1980.

[Http:// escravos. ahn.cv](http://escravos.ahn.cv)

ANEXO

