

ECONOMIA, TRANSPORTES E CAPITAIS NA RELAÇÃO DO ARQUIPÉLAGO DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE COM PORTUGAL DURANTE O SÉCULO XVI*

Comunicação apresentada pelo Académico
Arlindo Manuel Caldeira, em 12 de Fevereiro

Sabemos, ou julgamos saber, o dia e o mês em que os portugueses chegaram pela primeira vez às ilhas de São Tomé e Príncipe. Desconhecemos, no entanto, o ano.

De facto, sempre que julgavam a designação disponível, era prática corrente que os navegadores dessem às terras a que chegavam pela primeira vez o nome que, no calendário cristão, correspondia a esse dia inicial. Dentro dessa lógica, a ilha de São Tomé teria sido achada no dia 21 de Dezembro (dia do santo nos hagiólogos) e a do Príncipe, primeiro nomeada Santo Antão/Santo António, em 17 de Janeiro. Faltava saber o ano. Como se conhecia, como razoável certeza, que João de Santarém e Pedro (ou Pêro) Escobar (ou Escolar) tinham entrado em 1471 no golfo da Guiné¹, não tardou a considerar-se que seriam 1471-1472 os anos do achamento das ilhas e que teriam sido esses navegadores os seus protagonistas. Essa tradição chegou quase intocável aos nossos dias, apesar da escassa fiabilidade².

Acontece que o avanço ao longo do litoral do golfo da Guiné não foi imediato e os navios procuravam afastar-se o menos possível de uma costa ainda pouco conhecida, pelo que não é impossível que as ilhas se tenham mantido ignoradas durante algum tempo. E talvez, em alguma viagem de regresso, possam ter sido “achadas” mas não “descobertas”³. Embora não caiba aqui a fundamentação, pensamos que a efectiva “descoberta”, no sentido que lhe atribui Magalhães Godinho, das ilhas de São Tomé e do Príncipe só deve ter tido lugar em data próxima de 1480. Não muito longe, por isso, do início da colonização, iniciada já no reinado de D. João II, que, enquanto Príncipe, mas já responsável pela expansão, fora

* Este texto é a versão escrita da comunicação que apresentámos na Academia de Marinha, em 12 de Fevereiro de 2019, com o título “A carreira de São Tomé no século XVI: navios, produtos e capitais”.

¹ Damiano Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 2ª ed., Coimbra, s. l., 1960, pp. 208-211. A. H. de Oliveira Marques, “A expansão no Atlântico” in Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, pp. 89-91.

² António Galvão, *Tratado dos Descobrimentos*, 4ª ed., Porto, Livraria Civilização Editora, 1987, pp. 80-81; Damiano Peres, *História dos Descobrimentos ...*, p. 211; Luís de Albuquerque, *Os Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Publicações Alfa, 1985, p. 48.

³ “[Nos textos dos séculos XV e XVI] pequenas gradações de sentido distinguem ‘achar’ de ‘descobrir’: descobrir denota frequentemente uma exploração sistemática, enquanto achar se refere de preferência a determinada realidade cuja existência se ignorava, a um primeiro encontro” (Vitorino Magalhães Godinho, *O papel de Portugal nos séculos XV e XVI. O que significa descobrir? Os novos mundos e um mundo novo*, Lisboa, GTMECDP, 1994, p. 16).

homenageado com o nome da ilha que tinha sido chamada, quando do achamento, de Santo Antão/Santo António.

Início do povoamento

As duas ilhas eram desabitadas à data da descoberta e, pela pujança da vegetação e abundância de água, que evocavam a ilha da Madeira, aparentavam ser de colonização fácil, para quem ainda conhecia mal o rigor impiedoso dos trópicos.

O processo iniciou-se em 1485, com a nomeação de um membro da pequena nobreza, o escudeiro João de Paiva, para capitão-donatário, solução político-administrativa de ressonâncias senhoriais, experimentada com sucesso nos outros arquipélagos atlânticos.

Esperava-se poder criar aí uma próspera colónia de povoamento, baseada na policultura e na produção de açúcar, com uma presença significativa de residentes europeus e em que, a curto ou médio prazo, se julgava possível e desejável que a mão-de-obra importada de África fosse substituída por população mestiça, igualmente bem adaptada ao meio e ao tipo de exploração mas mais identificada com os colonizadores (por isso os incentivos expressos à miscigenação são uma constante desde o início⁴).

O objectivo central para este posto avançado “europeu” no Equador era que servisse de escala para viagens de ida e de regresso com destino à África Austral e à Índia, que era, por esses dias, um dos desígnios principais da expansão portuguesa, embora, quando essas metas foram atingidas, se tenha verificado que as rotas mais seguras não passavam por São Tomé⁵.

Mas a ilha tinha também um papel importante a desempenhar no próprio golfo da Guiné, no âmbito de uma estratégia regional que estava centrada no ouro da Mina. Pretendia-se que São Tomé servisse de base de apoio às feitorias da costa ocidental de África, quer em termos de defesa quer de abastecimento de produções alimentares destinadas às guarnições portuguesas e ao aprovisionamento dos navios negreiros.

Finalmente, a ilha devia passar a ser uma escala segura para os navios que, da Mina, regressavam à Europa, uma vez que o regime dos ventos exigia que as embarcações navegassem ligeiramente para sul e depois para oeste, antes de tomarem a direcção norte, rumo a casa.

Todo este ambicioso projecto só se realizou parcialmente.

A principal dificuldade na colonização da ilha de São Tomé teve a ver com a fixação de europeus, confrontados com um meio natural para eles profundamente hostil. Primeiro desencanto: o solo era fértil e a vegetação crescia com uma pujança inesperada mas o clima não permitia o desenvolvimento das plantas da triologia sagrada da alimentação mediterrânica: o

⁴ Arlindo Manuel Caldeira, *Mulheres, sexualidade e casamento em São Tomé e Príncipe*, 2ª ed., Lisboa, Cosmos, 1999, pp. 43-44.

⁵ São Tomé não foi mais que “escala ocasional” da carreira da Índia, dependente das vicissitudes da viagem de um ou outro raro navio. Ver Artur Teodoro de Matos, “As escalas do Atlântico no século XVI”, *Revista da Universidade de Coimbra*, 1988, vol. 34, p. 159.

trigo, a vinha e a oliveira. Os colonos da vaga inicial tiveram a maior dificuldade em aceitar, na sua dieta, as plantas tropicais, ficando dependentes, durante décadas, dos abastecimentos de Lisboa. Mais grave que isso, as doenças tropicais, em particular a malária, dizimavam sem piedade os recém-chegados. Pieter de Marees não hesitaria em escrever, em 1602, que era “o lugar com o clima mais insalubre do mundo”⁶.

Voluntários para irem viver no arquipélago vão ser poucos e só por razões obscuras. Entre eles, surgem alguns cristãos-novos que aproveitavam as estreitas aberturas nos impedimentos à sua movimentação para procurarem paragens menos opressivas do ponto de vista religioso, o que se tornaria ainda mais atractivo e urgente depois da introdução da Inquisição em Portugal, em 1536⁷.

O outro contingente de “povoadores” foi constituído, desde o primeiro momento, por degredados. Uns, gente condenada pelos tribunais a penas mais ou menos longas de degredo directamente para São Tomé ou para o Príncipe. Outros, homens e mulheres que aceitavam ver comutada a pena de morte, a que estavam destinados, em degredo permanente no arquipélago. Naturalmente que a presença desta população de cadastrados, ainda por cima sempre a pensarem na fuga para as Américas, também não ajudava à boa reputação das ilhas e à chegada de novos habitantes, vindos por sua vontade.

Os monarcas D. João II e D. Manuel I fizeram o possível para contrariar esta tendência negativa. Um dos processos foi a concessão de amplos privilégios a quem se dispusesse a ir viver “a terras tão remotas”, fossem governantes ou governados.

Tanto o primeiro capitão-donatário, João de Paiva (1485-1489) como João Pereira, que lhe sucedeu (1490-1493), tiveram, provavelmente por escassez de meios, uma actuação insatisfatória. Por isso, por desistência sua ou por falta de sucessores directos, o monarca pôde apostar na nomeação de um terceiro capitão donatário.

Em 1493, a escolha recaiu em Álvaro de Caminha, recebedor da alfândega, cavaleiro da Casa Real, e, aspecto fundamental, com alguma experiência de África⁸. Não foi, no entanto, fácil convencê-lo pois, por essa altura, “por ela [a ilha] ser tão pestífera, não queria lá ninguém ir”. Segundo a mesma fonte, D. João II “só o fez lá ir [a Álvaro Caminha] a povoá-la, com muitos rogos e mimos”⁹.

Em troca da imposição de residência efectiva na ilha, foram-lhe reforçados os poderes, adequando-os àquilo que era então viver no cabo do mundo, dando-lhe, nomeadamente,

⁶ Pieter de Marees, *Description and historical account of the Gold Kingdom of Guinea (1602)*, New York: Oxford University Press, 1987, p. 18.

⁷ Talvez assustado com esse interesse, D. Sebastião viria a proibir, através de um alvará de 1569, que, a partir dessa data, qualquer cristão-novo se pudesse fixar na ilha de São Tomé (Alvará de 21 de Novembro de 1569, *Monumenta Missionaria Africana (MMA)*, 1ª série, vol. II, pp. 570-571).

⁸ H. Baquero Moreno, “Álvaro de Caminha, capitão-mor da ilha de São Tomé”, in *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época: actas*, Porto: Universidade /CNCDP, vol. I, 1989, p. 311. Carta régia de 29 de Julho de 1493, in *Descobrimientos portugueses: documentos para a sua história (DP)*, pub. e pref. de João Martins da Silva Marques, vol. III, Lisboa: Inst. de Alta Cultura, 1971, pp. 404-405.

⁹ Carta de Diogo de Gouveia Senior para D. João III, 29 de Fevereiro de 1532, in Mário Brandão, *O processo na Inquisição de Mestre João da Costa*, Coimbra: Arquivo e Museu da Universidade, 1944, p. 314

jurisdição ilimitada nas áreas cível e criminal. Mas, sobretudo, a Coroa forneceu-lhe meios materiais e fez com que o acompanhasse um contingente de povoadores o mais alargado possível, embora constituído sobretudo por degredados¹⁰. Foi então que foram obrigados a seguir para São Tomé muitos meninos judeus de ambos os sexos, arrancados aos pais que, expulsos de Castela, não tinham podido pagar a alcavala que lhes fora imposta ao entrar em Portugal¹¹. Todos os meios eram bons para implantar a presença europeia na ilha.

A rasoura da morte foi impiedosa com os “meninos judeus” e com a maioria dos outros povoadores (o próprio Álvaro de Caminha morreria, de febres, em 1499) mas a capacidade de resistência humana permitiu que, ainda assim, ficassem no terreno uma dúzia de europeus que, juntamente com as centenas de africanos entretanto trazidos da costa africana, deram início ao povoamento do território.

É durante a donataria de Caminha que são feitos, de forma continuada, os primeiros arroteamentos na fachada nordeste da ilha e são dadas as primeiras terras em sesmaria¹². Continuam-se as experiências de cultura de cana-de-açúcar, com excelentes resultados, mas, por falta de técnicos especializados para levantar os engenhos, não foi de imediato que se fez a sua transformação industrial. As culturas principais, nos terrenos úberes acabados de roubar à floresta, centravam-se nas plantas que garantiam a subsistência dos habitantes (apesar da relutância dos europeus) e alimentavam os escravos das armações¹³, escravos que eram, ao abrir o século XVI, a principal mercadoria de exportação. O movimento desse comércio de mercadoria humana era já de molde a atrair contratadores que, pelo menos desde 1514, arrendaram à coroa os direitos da alfândega¹⁴.

¹⁰ Na carta de doação da capitania a Álvaro de Caminha, em 29 de Julho de 1493, diz-se expressamente que “ele foi o primeiro que a dita ilha povooou por nosso mandado” (*DP*, III, 404-405). Ver também Testamento de Álvaro de Caminha, 24 de Abril de 1499 (*Ibidem*, pp. 504-515).

¹¹ Segundo Valentim Fernandes teriam sido enviados “dois mil meninos de oito anos para baixo” dos quais, em 1506, já só sobreviviam 600 (*Códice Valentim Fernandes*, leitura paleográfica, notas e índice de José Pereira da Costa, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1997, p. 163). De acordo com Diogo de Gouveia tinham ido com Caminha “mil duzentas e tantas almas de judeus” de que apenas viviam 50 ou 60 em 1532 (Mário Brandão, *O processo na Inquisição...*, p. 314). Do testamento de Álvaro de Caminha (1499) deduz-se que os meninos judeus não poderiam ser mais de mil (“Quando parti de Portugal, el-rei D. João me mandou dar mantimento, não sei se para dois anos, se para três, para mil pessoas...”, *DP*, vol. III, p. 509). Um manuscrito anónimo tardio, *Apologia em abono dos christãos cognominados novos deste reyno de Portugal* (1624) fala em “novecentas almas entre machos e fêmeas” de que, em pouco tempo, teriam perecido mais de dois terços (Elias Lipiner, *Os Baptizados em pé*, Lisboa: Vega, 1998, p. 26).

¹² O direito a esse tipo de concessão já era contemplado na carta que dava a capitania a João Pereira, em 3 de Fevereiro de 1490 (*DP*, vol. III, p. 360).

¹³ “Na ilha não há [mais] que semear inhames e cocos [“falso inhame” ou “matabala”] e colhê-los sem outro proveito” (Carta de Pedro Álvares de Caminha, 30 de Julho de 1499, *DP*, vol. III, p. 545). Segundo Valentim Fernandes, no início do século XVI, as únicas culturas lucrativas eram as dos inhames e do milho (*Códice Valentim Fernandes...*, p. 164).

¹⁴ Pedro José Paiva da Cunha, A organização económica em São Tomé: do início do povoamento a meados do século XVII, Dissert. de mestrado não publicada, Universidade de Coimbra, 2001, p. 123; Catarina M. Santos, «A formação das estruturas fundiárias e a territorialização das tensões sociais: São Tomé, primeira metade do século XVI», *Studia*, nº 54/55, 1996, p. 79; Carta de Bernardo Segura para o rei, 15 de Março de 1517 (*MMA*, 1ª série, vol. I, p. 380).

O grande passo em frente na economia insular seria a introdução de engenhos hidráulicos para transformação da cana-de-açúcar, o que aconteceu, parece provado, em 1515 ou 1516¹⁵.

A coroa, cada vez mais interessada na participação directa na economia da ilha, viu aí uma oportunidade de negócio que não quis desperdiçar. Investiu nos seus próprios engenhos de açúcar, tendo chegado a ter, um pouco mais tarde, o plano, apenas parcialmente concretizado, de instalação de 12 unidades de uma só vez¹⁶. Por outro lado, desde 1519, passam a ser os seus oficiais que asseguram, em exclusivo, o fornecimento de escravos à feitoria de São Jorge da Mina¹⁷. E, em 1522, aproveitando reais ou supostas irregularidades do capitão-donatário em exercício, foi extinta a capitania e a ilha passou para a posse directa da coroa¹⁸.

O interesse régio está obviamente relacionado com a fase de prosperidade que a ilha de São Tomé estava então a viver e que se vai traduzir durante algumas décadas, como veremos já de seguida, em capacidade exportadora e, conseqüentemente, num intenso relacionamento comercial com a metrópole. E é a partir do início dos anos 20 do século XVI que podemos falar numa “carreira de São Tomé” em funcionamento efectivo.

Os pilotos quinhentistas já a conheciam por esse nome, “carreira de São Tomé”. Referiam-se, naturalmente, ao seu troço central, o que interligava Lisboa e a ilha do Equador. Mas a “carreira de São Tomé” tinha vários prolongamentos, embora com movimento desigual. Em África, conectava-se com toda a costa fronteira à ilha (em particular com o delta do rio Níger) e estendia-se à Costa da Mina, ao Congo e a Angola. No sentido do Atlântico ocidental atingia as Caraíbas e o Brasil. Na Europa, a partir de Lisboa, alcançava, para Norte, os portos de Bruges, Antuérpia e Hamburgo e, para Sul, tomava a direcção ao Mediterrâneo, servindo sobretudo Sevilha, Génova e Veneza.

A sua duração no tempo foi, no essencial, a do ciclo do açúcar da ilha de São Tomé, isto é, aproximadamente, de 1520 a 1620. No resto do século XVII, a ligação de Lisboa a São Tomé vai-se debilitando até desaparecer por completo. Salvo em ocasiões excepcionais, os contactos entre Portugal e a ilha passam a fazer-se por mediação do Brasil. O seu apogeu comercial coincide com o meio do século XVI, não sendo por acaso que foi então que “os pilotos e mestres da carreira de São Tomé” criaram, em nome próprio, uma confraria e irmandade sob invocação de Nossa Senhora da Esperança junto da igreja do Convento de Nossa Senhora da Piedade, fundado em 1524¹⁹.

¹⁵ Torre do Tombo, Lisboa (T.T.), *Chancelaria de D. João III*, Doações, 15 de Setembro de 1515, Liv. 48: 71-71v.; Arlindo Manuel Caldeira, “Aprender os Trópicos: plantações e trabalho escravo na ilha de São Tomé” in *Subsídios para a história da escravatura insular: séculos XV a XIX*, Ponta Delgada: CHAM, 2013, p. 35.

¹⁶ O plano é anterior a 1527. Ver “Relatório de João Lobato”, 13 de Abril de 1529 (*MMA*, 1ª série, vol. I, p. 510-518).

¹⁷ Joseph B. Ballong-Wen-Mewuda, *São Jorge da Mina: 1482-1637. La vie d'un comptoir portugais en Afrique Occidentale*, Lisboa/Paris: CNCDP/Fundação Calouste Gulbenkian, 1993, pp. 325 e 338..

¹⁸ *As Gavetas da Torre do Tombo*, introd. A. da Silva Rego, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1977, vol. 3º, Gav. XIII-XIV, p. 12.

¹⁹ Biblioteca Nacional de Portugal, Reserv., Manusc. Il. 103, *Livro da Fundação, ampliação, e sitio do Conuento de N[ossa]. S[enho]ra da Piedade da Esperança da Cidade de Lix[bo]a*, fls. 7v-8.

Os navios

O número de embarcações que então circulava entre o reino e a ilha de São Tomé era significativo. Uma memória de 1554 fazia a estimativa de “trinta a quarenta ou mais navios” anuais²⁰ e, por volta de 1585, o cosmógrafo português João Galego subia a parada e calculava, de forma aparentemente exagerada, em 50 a 60 o número de navios provenientes de São Tomé que chegavam anualmente a Lisboa “carregados de açúcar (...) e de muita escravaria de negros”²¹. Mais ou menos pela mesma data, temperando os excessos do anterior testemunho, Duarte Lopes, o informador de Filippo Pigafetta, afirmava que, em 1578, a ilha produzia açúcar suficiente “para carregar 40 grossas naus”²².

A maneira como a última fonte caracteriza as embarcações deve ser entendida em sentido metafórico, mais para valorizar a produção de açúcar da ilha do que para entrar em questões de arqueação de navios. Não eram efectivamente grandes naus, do género das que viajavam para a Índia, aquelas que faziam a carreira de São Tomé.

Nem sempre, aliás, é fácil determinar a tipologia dessas embarcações, pela relativa indefinição com que são identificadas nas fontes. A designação menos esclarecedora é a de “navio” que tanto pode referir-se a um tipo concreto de embarcação de pequena ou média tonelagem, muito corrente nos séculos XVI e XVII, ou ser usada, como fazemos nos nossos dias, no sentido genérico de embarcação.

A maioria das embarcações portuguesas que ligavam a ilha de São Tomé à Europa (Lisboa, Antuérpia, Génova, Veneza...) era pequenas naus que raramente deviam ultrapassar as cem toneladas.

Uma amostra que reunimos de 25 embarcações que, entre 1530 e 1535, deram conta, na Casa da Mina, das mercadorias que tinham carregado em São Tomé não é muito conclusiva. Treze dessas embarcações eram “navios”; nove naus; duas caravelas; e uma “nau-urca” (talvez comprada na Flandres e seguramente com maior tonelagem do que os navios habituais na rota)²³. Mais esclarecedora é a informação sobre um total de 112 embarcações que, carregando açúcar de São Tomé, pagaram a taxa denominada “avaria” na Casa da Nação Portuguesa, no porto de Antuérpia, entre 1535 e 1548²⁴. Do conjunto, 82 (73,2%) eram naus, 15 (13,4%) navios, 14 (12,5%) caravelas e uma chalupa. Leonor Freire Costa que estudou a documentação a que esse conjunto pertence, incluindo a parte não publicada anteriormente por Virgínia Rau, pôde concluir pela preponderância das embarcações entre as 70 e as 100 toneladas²⁵.

²⁰ T.T., *Corpo Cronológico*, I/94/28, 22 de Novembro de 1554. Memória enviada ao rei por Cristovão Nunes. Publicado em *MMA*, 1ª série, vol. XV, p. 204.

²¹ João Gallego, *Descrição e roteiro das possessões portuguesas do continente da Africa e da Asia no XVI seculo*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1894, p. 13.

²² Duarte Lopez e Filippo Pigafetta, *Relação do Reino do Congo e terras circunvizinhas*, Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1951, p. 24.

²³ T.T., *Corpo Cronológico*, II parte, vários documentos.

²⁴ Virgínia Rau, *O açúcar de São Tomé no segundo quartel do século XVI*, Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1971, pp. 13-16.

²⁵ Leonor Freire Costa, *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais: Patrimonia, 1997, p. 115.

Não é difícil explicar essa preferência dos armadores. Ao contrário do que sucedia com a rota do Cabo, a navegação na “carreira de São Tomé” funcionava em regime livre para os mercadores portugueses e não estava sujeita a outros constrangimentos, nomeadamente à obrigatoriedade de as embarcações navegarem em conserva (navegação por frotas). Além disso, a navegação não estava, ou estava pouco, condicionada pelo calendário: o chamado “piloto anónimo” aponta o mês de Fevereiro como o mais indicado para a partida de Lisboa mas ele próprio diz, e a documentação confirma, que os navios saíam “em todas épocas do ano”²⁶. Tudo isso, junto à duração relativamente curta das viagens (cerca de mês e meio de Lisboa a São Tomé e outro tanto à volta), era susceptível de atrair armadores que, mesmo sem grandes capacidades financeiras, podiam investir no transporte das mercadorias que circulavam nessa “carreira”, através do fabrico e exploração de navios de pequena e média tonelagem.

Ajudando a reduzir ainda mais os custos, a grande maioria desses navios (navios em sentido geral) não estavam equipados com artilharia. Embarcações ligeiras, os mestres e pilotos contavam que, em caso de um mau encontro com corsários, conseguiriam livrar-se do perigo recorrendo a uma fuga estratégica.

Quando, em 1544, 1552 e 1558, sucessivas provisões régias insistiram na obrigação de “naus e navios” das rotas atlânticas navegarem “armados e apercebidos [de gente] como parecer que cumprir”, nem essa insistência, que já não era, em si, sinal de eficácia da medida, nem as pesadas penas (em 1558 admitia-se a perda do navio pelos infractores) parecem ter sido suficientes para convencer muitos dos armadores com interesses na carreira de São Tomé, que continuaram a navegar sem bocas de fogo ou reduziram, pelo menos oficialmente, a arqueação das suas embarcações para menos de 50 toneladas, o que as isentava da referida obrigação.

Mesmo quando, em 1571, o rei D. Sebastião tornou o artilhamento obrigatório até para os pequenos navios (acima das 25 toneladas)²⁷, houve alguns mestres que continuaram a resistir, enquanto puderam, à sua instalação: pelos custos (quer em armamento quer em aumento da tripulação); pelo que entendiam ser a reduzida eficácia; e, sobretudo, porque lhes roubava capacidade de carga. No entanto, em 1593, os seis fretadores de uma nau que devia ir carregar açúcar a São Tomé e levá-lo a Hamburgo (via Lisboa) exigiram do mestre Francisco Pires Barcelos, vizinho de Vila do Conde, que a mesma estivesse “aparelhada com artilharia”²⁸. O aumento da frequência dos ataques corsários nas últimas décadas do século XVI, com origem nos países do Norte da Europa (Inglaterra, Holanda e também França), provavelmente mais do que a legislação, que havia sempre maneira de contornar, obrigava a reforçar os cuidados, adequando-os à preocupação dos carregadores.

²⁶ *Viagens de um piloto português do século XVI à costa de África e a São Tomé*, introd., trad. e notas de Arlindo Manuel Caldeira, Lisboa: CNCDP, 2000, p. 84.

²⁷ Para todas as medidas referidas, ver J.A. Pinto Ferreira, “Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino, no século de Quinhentos”, *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, vol. 30, 1-2, 1967, pp. 331-392.

²⁸ T.T., *Cartório Notarial nº 11*, 3 de Setembro de 1593.

Sempre que conseguimos identificar os portos de origem dos navios que circulavam na carreira de São Tomé deparamos com uma nítida predominância dos portos do Norte de Portugal o que mostra o dinamismo dos armadores locais e a capacidade dos estaleiros aí localizados no sentido de aproveitarem as oportunidades que lhes oferecia o comércio atlântico.

Das 68 embarcações que foi possível identificar entre as que, de 1539 a 1548, carregaram para Antuérpia açúcar de São Tomé, estavam registadas 52 (76,5%) em portos a Norte do Tejo (Vila do Conde, Porto, Azurara, Póvoa do Varzim e Viana do Castelo), com Vila do Conde em posição destacada com 31 presenças, quase metade do total geral. A grande Lisboa, Barreiro e Setúbal incluídos, contribuía apenas com 13 embarcações (uns modestos 19%), o Algarve (Tavira e Lagos) com duas e os Açores com uma²⁹.

Um rol dos navios mercantes dos portos do Norte de Portugal, mandado levantar em 1552, embora de forma menos flagrante, conduz-nos no mesmo sentido. É verdade que, em três dos portos que fazem parte da lista (Matosinhos, Leça e Aveiro), não consta São Tomé como destino e que no Douro (Porto e Massarelos), num conjunto de 22 navios, só um se dirigia a São Tomé. Em Azurara, porém, a situação era diferente: de 13 navios mercantes, 10 destinavam-se à ilha. No caso de Vila do Conde são identificados 42 navios, 10 dos quais estavam em São Tomé. Mas havia três em Lisboa, seis na Flandres e outros seis em portos do Levante, não sendo impossível que boa parte deles tivesse no seu livro de bordo a ilha do Equador³⁰. De qualquer forma, Amélia Polónia previne-nos que, ao longo da segunda metade do século XVI se dá uma perda do protagonismo dos náuticos de Vila do Conde, o que, segundo ela, se insere num movimento mais geral em que os mestres da Europa do Norte se vão apoderando do transporte marítimo e excluindo os portugueses³¹.

De facto, de forma autorizada ou não, vemos, em 1599, urcas flamengas de comércio a caminho de São Tomé³² e, nas primeiras décadas do séc. XVII, já são apenas navios estrangeiros que carregam o açúcar produzido na ilha e o levam para os seus países³³.

As mercadorias

Açúcar

Depois de um arranque algo demorado da fase industrial, a produção de açúcar em São Tomé desenvolveu-se, em seguida, muito rapidamente, como resposta a um acelerado

²⁹ Virgínia Rau, *O açúcar de São Tomé...*, pp. 13-16. O que de facto conhecemos é a residência do mestre, de onde podemos deduzir, apesar de alguma margem de erro, a proveniência da embarcação. Algumas das embarcações fazem mais do que uma viagem. Os valores indicados referem-se a embarcação/viagem.

³⁰ Fernando Castelo Branco, *A navegação da Metrópole para São Tomé nos meados do Século XVI*, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1971.

³¹ Amélia Polónia, *Vila do Conde. Um Porto Norteno na Expansão Ultramarina Quinhentista*, Tese de Doutoramento, Porto: Faculdade de Letras, 2000, p. 619.

³² T.T., *Cartório Notarial nº 7 A*, 19 de Novembro de 1599.

³³ Cristina Maria S. Serafim, *As ilhas de São Tomé no século XVII, Lisboa: Centro de História de Além-Mar, 2000, p. 247, quadro 42.*

aumento da procura desse produto nos mercados europeus³⁴. Enquanto que, para 1517, há apenas notícia de três engenhos em funcionamento em toda a ilha³⁵, cerca de vinte anos depois um visitante habitual refere já “60 engenhos movidos a água”³⁶ e, até próximo do fim do século, o seu número continuou a crescer³⁷.

Quantificar a produção propriamente dita não é, no entanto, tarefa fácil. Conhecemos o açúcar entrado na Casa da Mina, em Lisboa, em determinados anos, mas esses números estão longe de constituir séries contínuas e, aparentemente, diziam apenas respeito à produção das propriedades régias na ilha. Assim, entre 21 de Maio de 1550 e 27 de Julho de 1554, os feitores de São Tomé enviaram para o tesoureiro da Casa da Mina 24 676 arrobas de açúcar³⁸. E, entre 10 de Agosto de 1557 e 31 de Dezembro de 1560, o tesoureiro em exercício recebeu 40 263 arrobas da mesma proveniência³⁹.

Para a produção global, e a título meramente indicativo, podemos usar os números propostos por Vitorino Magalhães Godinho. Assim, repetindo-o, a dimensão da produção iria um pouco além das 123 mil arrobas em 1528, estaria próxima das 136 mil em 1535-1536, atingiria as 150 mil a meio do século XVI, as cerca de 175 mil em 1578 e as 200 mil em 1580⁴⁰. Sabemos que, a partir dessa última data, se dá uma queda quase vertical nesses quantitativos, devida a vários factores, entre os quais contam a instabilidade social (fugas e revoltas de escravos) e os ataques corsários, mas, sobretudo, a grave parasitose que, durante anos, atacou a cana-de-açúcar. Sujeita, ao mesmo tempo, à concorrência do açúcar brasileiro, em imparável ascensão, a ilha de São Tomé nunca mais recuperaria da quebra da produção registada no final do século XVI.

A crise no negócio do açúcar, com uma acentuada depreciação nos preços, consequência da crise europeia e mundial de início do século XVII, dará o golpe de misericórdia na economia de produção são-tomense, com o açúcar a deixar progressivamente de contar, ao longo desse século, como mercadoria de exportação.

Mesmo durante os anos felizes do apogeu, em que chegou a liderar o mercado mundial⁴¹, o açúcar de São Tomé nunca conseguiu resolver alguns problemas técnicos: o clima da ilha, caracterizado por uma humidade excessiva do ar, comprometia, na fase final, a secagem

³⁴ Arlindo Manuel Caldeira, “Learning the Ropes in the Tropics: Slavery and the Plantation System on the Island of São Tomé”. *African Economic History*, 39 (2011): 35-71.

³⁵ Carta de Bernardo Segura para o rei, 15 de Março de 1517 (*MMA*, 1ª série, vol. I, p. 389)

³⁶ *Viagens de um piloto português ...*, p. 107.

³⁷ Em 1578, por exemplo, haveria 70 a funcionar (Duarte Lopez e Filippo Pigafetta, *Relação do Reino do Congo e terras circunvizinhas*, Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1951, p. 24).

³⁸ T.T., *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, Privilégios, Livro 4, fls. 128-128v, Carta de quitação a Álvaro Mendes, 24 Julho de 1568.

³⁹ T.T., *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique*, Privilégios, Livro 9, fl. 84, Carta de quitação a Jerónimo Rodrigues Correia, 15 de Janeiro de 1575.

⁴⁰ Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, 2ª ed., Lisboa, Presença, vol. IV, pp. 96-97

⁴¹ J. H. Galloway, *The Sugar Cane Industry: An Historical Geography from Its Origins to 1914*, Cambridge [UK]: Cambridge University Press, 2005: 51 e 58-61.

dos “pães de açúcar”. Muitas vezes, era preciso recorrer a métodos artificiais de secagem em estufa, correndo o risco de não se conseguir evitar o fumo e de este prejudicar o gosto do produto. Mesmo quando tudo corria bem, o açúcar nunca tinha a dureza nem a brancura do congénere madeirense ou até do brasileiro e apenas suportava, sem começar a liquefazer-se, curtos períodos de armazenagem antes do embarque.

Em Lisboa, em 1533, foi necessário intervir o próprio rei, que era, aliás, parte interessada como produtor, para mandar suspender uma postura camarária do ano anterior que proibia os confeitores da cidade de usarem açúcar de São Tomé no fabrico de confeitos e frutas cobertas por, alegadamente, ao contrário do da Madeira, não ser benéfico para a saúde⁴².

A pior qualidade, ou, pelo menos, o pior aspecto, do açúcar da ilha do Equador reflectia-se, naturalmente, nos preços. No mercado de Antuérpia, em 1552-1553, uma arroba de açúcar da ilha da Madeira era comprada por 6 a 8 florins enquanto o mesmo peso de açúcar de São Tomé não atingia os dois florins⁴³. Essa pronunciada diferença manteve-se nas décadas seguintes. Em 1578, também na Flandres, a arroba do açúcar da Madeira podia valer 2\$600 réis para 630 do são-tomense e, em 1582, 3\$000 e 950, respectivamente⁴⁴.

O preço baixo acabou por constituir uma grande vantagem competitiva, justificando a preferência demonstrada pelos mercados do Norte da Europa. Assim, entre 1536 e 1550, dos navios carregando açúcar entrados no porto de Antuérpia, 59% levavam o de São Tomé⁴⁵ e, em 1552-1553, 51% dos açúcares aí chegados provinham dessa ilha, 20% da Madeira, 10% das Antilhas e 19% de outras origens⁴⁶.

Os flamengos tinham visto na relação qualidade/preço uma oportunidade complementar de negócio. Uma vez que, depois de refinado, o açúcar são-tomense podia emparelhar, em valor de mercado, com o de outras proveniências, não tardaram a instalar-se, a bom ritmo, refinarias em Antuérpia: era apenas uma em 1508; 12 em 1535-1539; 24 em 1556⁴⁷.

No Norte da Europa, além de Antuérpia, também as cidades do Norte da Alemanha recebiam açúcar de São Tomé. Em Maio de 1593, os contratadores da ilha de São Tomé (Rui Lopes, Heitor Rodrigues e Baltasar Rodrigues de Chaves) fretaram a Tomé Dias o pataxo *Bom Jesus* para levar a Hamburgo 2 200 arrobas de açúcar daquela ilha⁴⁸. E, em Novembro do mesmo ano, o mesmo Baltasar Rodrigues de Chaves, com outros sócios, fretou a nau *São João*

⁴² Virgínia Rau, *O açúcar de São Tomé no segundo quartel do século XVI*, Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1971, pp. 6-7.

⁴³ John G. Everaert, “Les marchés du sucre en Flandre. Bruges et Anvers, centres de distribution (1470-1570)”, in Alberto Vieira (coord.), *História do Açúcar. Rotas e Mercados*, Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 2002, p. 198.

⁴⁴ Lúcio de Azevedo, *Épocas de Portugal Económico*, 2ª ed., Lisboa: Clássica Editora, 1947, p. 249.

⁴⁵ Num total de 212 navios, 126 terão levado açúcar de São Tomé, 88 como carga exclusiva, 38 como carga mista (Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, 2ª ed., Lisboa: Presença, 1983, vol. IV, p. 98).

⁴⁶ John G. Everaert, “Les marchés du sucre en Flandre...”, pp. 198-199.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 200.

⁴⁸ T.T., *Cartório Notarial nº 11*, 29 de Março de 1593.

Baptista para ir à ilha de São Tomé carregar 3600 arrobas de açúcar com destino, de novo, ao porto de Hamburgo⁴⁹.

No Mediterrâneo, nas chamadas “partes do Levante”, os grandes importadores do açúcar da ilha equatorial eram Génova e Veneza. O autor de um dos relatos sobre as viagens ao litoral africano publicado por Giovanni Battista Ramusio no livro *Delle navigatione et viaggi*, é um piloto de Vila do Conde, cujo nome desconhecemos⁵⁰, que, na primeira metade do século XVI, fazia com regularidade a ligação entre São Tomé e Veneza⁵¹. E, no final da década de 1580, ainda o mercador milanês, então a residir em Portugal, Francesco Rovellasca (irmão de Giovan Battista Rovellasca) surge, associado com os Carnesecchi e os Strozzi de Florença, na exportação de açúcar são-tomense para Veneza⁵².

É provável que, episodicamente, também se exportasse açúcar para as Antilhas⁵³ mas deve tratar-se de um fenómeno pouco significativo, subsidiário do comércio de mão-de-obra escrava, uma vez que, por esse tempo, a ilha de São Domingos competia com a de São Tomé na produção sacarina.

Escravos

Para povoar um território como o arquipélago de São Tomé e Príncipe, desabitado à data da chegada dos portugueses, e com justificada fama de malsão, a coroa portuguesa só tinha para oferecer facilidades nas trocas com a costa ocidental de África. No entanto, como não pretendia abrir mão do comércio do ouro, centralizado em São Jorge da Mina, que chamara a si como exclusivo régio, pouco mais sobrava que o tráfico de escravos.

Assim, logo em 1485, aos moradores que quisessem ir viver nesse fim do mundo (o mais remoto onde, por essa data, alguma vez um português tinha levantado parede), o rei deu-lhes autorização para comerciar “nos cinco rios dos escravos que são além da fortaleza de São Jorge da Mina”⁵⁴ⁱ. Pela carta régia de 1493, numa altura em que a costa era já melhor

⁴⁹ T.T., *Cartório Notarial nº 11, 3* de Setembro de 1593.

⁵⁰ É provável que se trate de um Fernão Afonso que, em 11 de Abril de 1539, fazia, em Veneza, uma sociedade com Giovanni Battista Ramusio e António Priuli provavelmente para os negócios do açúcar (Massimo Donattini, “Da Gonzalo Fernández de Oviedo a Fernão Afonso: l’umanesimo mercantile di Giovanni Battista Ramusio” in W. Boer, V. Lavenia e G. Marccoci (ed.), *La ghianda e la quercia. Saggi per Adriano Prosperi*, Roma: Viella, 2019, pp. 72-77).

⁵¹ *Viagens de um piloto português do século XVI* ... (Introdução).

⁵² Nunziatella Alessandrini, *Os italianos na Lisboa de 1500 a 1680: das hegemonias florentinas às genovesas*, Dissert. de Doutoramento, Lisboa: Universidade Aberta, 2009, p. 278.

⁵³ Regimento da feitoria de São Tomé, 2 de Agosto de 1532 (Joseph B. Ballong-Wen-Mewuda, *São Jorge da Mina...*, p. 612).

⁵⁴ *DP*, vol. III (1461-1500), p. 646. Edmundo Lopes identifica esses cinco rios a oriente de S. Jorge da Mina como sendo o rio da Volta, o rio da Lagoa, o rio Primeiro, o rio Formoso (ou do Benim) e o rio dos Escravos (Edmundo Lopes, *A escravatura. Subsídios para a sua história. Lisboa: Ag. Geral das Colónias, 1944*, p. 71). O mais provável, porém, é que se trate dos cinco “rios” do delta do Níger referidos por Duarte Pacheco Pereira: “rios” Primeiro (Mahin), Formoso (Benim), Escravos, Forcados e Ramos.

ⁱ Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses*, vol. III (1461-1500), p. 646.

conhecida, a área de resgate foi aparentemente alargada, estendendo-se “desde o rio Real e ilha de Fernando Pó até toda a terra do Manicongo”⁵⁵, mas em compensação interditava-se a área dos “rios dos escravos”, o muito povoado delta do Níger, entretanto arrendado em exclusivo ao mercador-banqueiro florentino Bartolomeo Marchionni, desde 1469 fixado na capital portuguesa⁵⁶.

De qualquer forma, uma das principais actividades do arquipélago vai ser a reexportação de escravos africanos para Portugal e também para a Mina, uma vez que, face ao falhanço de instalar uma feitoria no reino do Benim, em Uगतó, foram as ilhas que passaram a abastecer a feitoria-fortaleza de São Jorge da Mina, tendo mesmo sido entregue à ilha de São Tomé, a partir de 1519, o fornecimento exclusivo⁵⁷.

Aproximadamente por essa data, São Tomé vai tornar-se também, com Cabo Verde, um dos fornecedores de mão-de-obra às Antilhas espanholas, após o rei Carlos I (futuro imperador Carlos V) ter autorizado que estas fossem abastecidas directamente de escravos africanos, dispensando a passagem, até aí obrigatória, pela *Casa de Contratación*, em Sevilha⁵⁸, o que aproveitou sobretudo aos arquipélagos portugueses de África.

O envio de escravizados para as Antilhas obedecia a regras estritas, sendo mesmo referido um “Regimento das Antilhas”, que não sei se alguma vez foi passado a escrito. Os vendedores deviam ter em conta que o número de homens tinha de ser o dobro do das mulheres, a idade de qualquer deles não devia ser inferior a 15 nem superior a 40 anos e todas as “peças” deviam “boas e gordas e bem pesadas e escolhidas pelo piloto [do navio em que embarcavam] e por dois homens ajuramentados”. Em seguida, eram obrigatoriamente marcadas, no ombro direito, com um G (de Guiné). Foi depois de cumprir todos esses preceitos que o galeão *São Miguel* embarcou, em 1534, na baía de São Tomé 201 “peças” (134 homens e 67 mulheres), para entregar em Santo Domingo, ao feitor régio André Ferreira⁵⁹. No ano seguinte, três navios saídos da ilha levaram, com o mesmo destinatário, 671 “peças”, das quais 94 morreram durante a viagem⁶⁰.

Se Lisboa fora, inicialmente, o principal destino do comércio de escravos, passaram a ser as Caraíbas, conjuntamente com a Mina, que ocuparam esse lugar a partir da década de 1520. Isso não significa que Lisboa deixasse de receber africanos cativos nem que tivesse perdido imediatamente o papel que tinha de nó distribuidor na Europa: daí saíam, nessas

⁵⁵ *DP*, vol. III, p. 423.

⁵⁶ Jacques Heers, “Marchione, Bartolomeu”, in Joel Serrão, dir., *Dicionário de História de Portugal*, vol. II, p. 921; F. Guidi Bruscoli, *Bartolomeo Marchionni ‘Homem de grossa fazenda’ (ca.1450-1530). Un mercante fiorentino e l’impero portoghese*. Florença: Ed. Leo S. Olschki, 2014, pp. 118-119.

⁵⁷ Alan Ryder, *Benin and the Europeans, 1485-1897*, Londres: Longman, 1969; John L. Vogt, “The early São Tomé-Príncipe slave trade with Mina, 1500-1540”, in *Journal of African Historical Studies*, vol. VI, nº 3, 1973, pp. 453-467; J. Ballong-Wen-Mewuda, *São Jorge da Mina...*, p. 338.

⁵⁸ José Luis Cortés López, *Esclavo y colono (Introducción y sociología de los negros africanos en la América española del siglo XVI)*. Salamanca: Ediciones Universidad, 2004, pp. 23-38.

⁵⁹ T.T., *Corpo Cronológico*, II /196/147, Conhecimento de 19 de Dezembro de 1534.

⁶⁰ T.T., *Corpo Cronológico*, II /205/13, 1 de Dezembro de 1535.

datas, escravizados para o Mediterrâneo, sobretudo para o Sul de Espanha, mas também para a Europa do Norte, nomeadamente para Antuérpia⁶¹.

O número de escravos saídos de São Tomé para Lisboa variou muito, mas concentrou-se sobretudo na primeira metade do século XVI, período em que foi o arquipélago o principal fornecedor de mão-de-obra cativa à metrópole.

Eram os navios que traziam o açúcar e outras mercadorias para Lisboa que preenchiam com escravos parte das suas capacidades de carga. Um aspecto a reter é exactamente o facto de, na “carreira de São Tomé”, não haver, em momento nenhum, “navios negreiros”, isto é, navios especializados no tráfico de escravos e dedicando-se, em exclusivo, a essa prática. Assim, por exemplo, em 1532, a nau-urca *Conceição*, de que era mestre João Afonso, saiu de São Tomé com 670 caixas de açúcar (cerca de 3 200 arrobas), 27 quintais de marfim, 33 quintais de pau vermelho e 150 “peças de escravos machos e fêmeas de todas as idades”⁶². Esta promiscuidade nas cargas fazia com que os escravizados viajassem, literalmente, amontoados, sendo a mortalidade elevadíssima. No exemplo que demos, 78 dessas pessoas não chegaram ao seu destino⁶³. Nos anos de 1525 e 1526, deixaram a feitoria de São Tomé 555 escravizados, mas só entraram 303 na Casa da Guiné⁶⁴. Nos anos de 1532-1534, saíram 1265, mas devido aos que morreram no mar e às duas dezenas vendidas nas escalas nos Açores, só chegaram 785⁶⁵.

Em 1532, com a produção de açúcar já perfeitamente instalada, ainda o rei de Portugal recordava ao seu feitor na ilha de São Tomé que “o negócio em que mais principalmente consiste o proveito do trato dessa feitoria é no resgate dos escravos” pelo que lhe recomendava que enviasse quantos navios pudesse para o comércio nos “rios”⁶⁶.

Durante o século XVI, os mercadores de São Tomé e Príncipe que negociavam escravizados na costa africana frequentavam sobretudo o vasto arco do golfo da Guiné (entre o cabo da Palmas e o cabo de Lopo Gonçalves), preferindo embora, sempre que lhes era possível, alguns dos esteiros do gigantesco delta do Níger, a região que na altura designavam como “dos rios”. Alguns dos destinos mais batidos eram os “rios” do Benim (*Benin River*), dos Forcados (*Forcados River*) e Real (embocadura comum do *New Calabar River* e do *Bonny River*). No entanto, à medida que a procura de trabalhadores aumentou, nomeadamente com a multiplicação dos engenhos de açúcar na ilha e com o crescimento das vendas de mão-de-obra escrava para o exterior, o tráfico foi-se estendendo ao Loango e ao reino do Congo (os navios de São Tomé surgem

⁶¹ Esquecendo provavelmente Sevilha, Jean Denucé afirma que, no século XVI, Antuérpia era, depois de Lisboa, a cidade europeia com maior número de “habitantes de cor” (J. Denucé, *L’Afrique au XVIe siècle et le commerce anversois*, Anvers: De Sikkel, 1937, p. 30).

⁶² T.T., *Corpo Cronológico*, II /181/129, 19 de Março de 1533.

⁶³ T.T., *Corpo Cronológico*, II/210/91, 4 de Agosto de 1533.

⁶⁴ T.T., *Corpo Cronológico*, I /47/97, 13 de Novembro de 1531.

⁶⁵ T.T., *Corpo Cronológico*, I /57-58, II /174/85; II /176/56, II /178/49, II /181/122, II /181/129, II /182/67, II /184/17, II /190/106, II /195/41, II /207/15, II /207/15, II – 210-91, III /11/102.

⁶⁶ Regimento da feitoria da ilha de São Tomé, 2 de Agosto de 1532, in J. B. Ballong-Wen-Mewuda, *São Jorge da Mina*: p. 618.

no porto de Mpinda desde o início do século XVI) e avançou depois para Sul até à foz do rio Cuanza e mesmo para lá dele, atingindo provavelmente já a região de Benguela.

O papel do arquipélago de São Tomé e Príncipe como entreposto no tráfico atlântico de escravos não seria duradouro. Para a região da Mina, o fluxo de vendas enfraquece ainda na década de 1530, para o que se juntou a diminuição na procura e as quebras no afluxo de ouro à costa, com os problemas de consciência do rei D. João III a quem repugnava ver cristãos vendendo escravos, alguns já baptizados, a infiéis.

A saída para a Europa em geral e para Lisboa em particular era subsidiária do comércio do açúcar e desapareceria com ele no início do século XVII. Por sua vez, o tráfico mais lucrativo, o que se fazia com a América Espanhola, estava demasiado pressionado pela concorrência internacional, enquanto que um novo destino ascendente — o Brasil — seria sobretudo aproveitado por Angola, através do tráfego directo entre as duas margens do Atlântico.

Ao longo do século XVII, neste como nos outros campos económicos, São Tomé e Príncipe caminhava para um progressivo isolamento.

“Pau vermelho”

Seguramente que não foi, em momento nenhum, o principal produto de exportação da ilha de São Tomé. No entanto, poucos foram os navios saídos dessa ilha nas primeiras décadas do século XVI que, embora levando como carga primeira açúcar ou escravos, não transportassem também, para descarregar na Casa da Mina, uma quantidade variável de “pau vermelho”.

Alguns exemplos. Em Outubro de 1530 o o feitor Manuel Vaz enviou por Afonso Fernandes, mestre do navio *Marieta*, 508 arrobas de açúcar e 120 quintais de pau vermelho⁶⁷. Em Janeiro de 1532, a nau *Santa Maria da Luz* embarcou 500 caixas de açúcar (o equivalente a 2362 arrobas) e 60 quintais de pau vermelho em achas⁶⁸. No ano seguinte, o navio *São Miguel*, de que era mestre Vicente Rodrigues, recebeu em São Tomé, para trazer para Lisboa, 2386 arrobas e meia de açúcar em caixas e caixões, 50 “peças de escravos machos e fêmeas de todas as idades” e 50 quintais de pau vermelho, que ajudavam no acondicionamento das caixas de açúcar⁶⁹.

Este “pau vermelho” provinha de uma árvore (com o nome botânico de *Pterocarpus soyauxii* ou *Pterocarpus tinctorius*) muito comum nas florestas húmidas da costa ocidental de África, da Serra Leoa a Angola, designada em kimbundu por *takula*. Além de ser uma madeira resistente, própria para carpintaria de exterior, era sobretudo procurada pelas suas propriedades tintureiras, que também eram, aliás, reconhecidas localmente.

Embora se trate de uma planta diferente do pau brasil, os oficiais da Casa da Mina empilhavam os troncos africanos e americanos no mesmo armazém e, em 1526, pareciam não saber distingui-los⁷⁰.

⁶⁷ TT, *Corpo Cronológico*, II/165/80, 26 de Outubro de 1530.

⁶⁸ TT, *Corpo Cronológico*, II /173/112, 31 de Janeiro de 1532.

⁶⁹ TT, *Corpo Cronológico*, II /181/122, 15 de Outubro de 1533 e II/210/91, 24 de Março de 1534.

⁷⁰ TT, *Corpo Cronológico*, II /171/62, Conhecimento 4 de Janeiro de 1531.

Alguns da madeira exportada por São Tomé talvez fosse proveniente da própria ilha (faltam-nos informações consistentes) mas a maioria era, de certeza, proveniente da costa continental. Logo em 1517, João Fialho informava o capitão donatário da ilha do Príncipe, António Carneiro, de que o navio *Oliveira* trouxera do Benim escravos, marfim e “36 paus vermelhos”⁷¹. E, em 1519, no *Regimento do Trato de S. Tomé*, instruíam-se os escrivães da feitoria, para que, no momento da descarga dos navios vindos da costa, registassem, além dos escravos e do marfim, o número e o peso de paus vermelhos⁷².

Mais tarde, será do Loango e de Angola que sairá a “tacula”⁷³ perdendo São Tomé o controlo, parcial ou total, sobre este produto de exportação. De qualquer forma, esse tipo de madeira já tinha sido, então, suplantado pelo pau brasil nas suas potencialidades tintureiras.

Marfim

Como aconteceu com o “pau vermelho”, também o marfim nunca constituiu um dos produtos principais que circulavam na carreira de São Tomé, embora tenha estado presente, durante o século XVI, na carga de muitos dos navios que, saídos da ilha, vinham aportar a Lisboa.

Escrevendo no início da centúria de Quinhentos, Duarte Pacheco Pereira não se esqueceu de referir os locais, na órbita dessa ilha do Equador, onde os portugueses costumavam comprar marfim. Começa por referir o interior do reino do Benim e o rio homónimo, a que ele chama rio Formoso. Refere, de passagem, a região do rio dos Forcados e demora-se um pouco mais na serra e rio dos Camarões, a zona continental frente à ilha de Fernando Pó, pois, diz ele, “nesta terra há muitos e grandes alifantes, dos quais os dentes, que marfim chamamos, costumamos comprar; e por uma manilha de cobre se acha aqui um grande dente de alifante”⁷⁴.

Os preços não tardaram a subir, sinal da procura. Em 1517, a tripulação do navio *Oliveira*, já atrás citado, propriedade do capitão donatário da ilha do Príncipe António Carneiro, trouxe do Benim 187 dentes de marfim que comprou por 1 623 manilhas de cobre, isto é, por um preço médio de 8,7 manilhas por dente de elefante (o preço médio por que o mesmo navio comprou cada escravizado foi de 57 manilhas)⁷⁵.

⁷¹ TT, *Corpo Cronológico*, I /22/70, 24 de Agosto de 1517.

⁷² *Regimento do Trato de S. Tomé*, 1519 (MMA, 1ª série, vol. IV, p. 130).

⁷³ Em Angola, dizia o padre Garcia Simões, em 1575, que, “pelo sertão dentro”, havia “um pau vermelho, algum tanto cheiroso”, a que, moído, gabava as propriedades terapêuticas e de que dizia parecer-se com o pau brasil, mas não tão vermelho (Carta para o Provincial, Vila de S. Paulo, 20 de Outubro de 1575, MMA, 1ª série, vol. III, pp. 133-134). Por sua vez, Pedro Sardinha contava, em 1611, que em Angoi, um porto do Loango, se resgatava “uma sorte de pau vermelho como o do Brasil”, mas de pior qualidade, de que valia o quintal cinco ou seis tostões em Luanda (MMA, 1ª série, vol. VI, p. 54).

⁷⁴ Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de situ orbis. Côte occidentale d'Afrique du Sud Marocain au Gabon*, trad. e notas Raymond Mauny, Bissau, Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1956, pp. 134, 136, 140 e 148.

⁷⁵ T.T., *Corpo Cronológico*, I /22/70, 24 de Agosto de 1517. Um ano antes, uma nau de São Tomé, à revelia do donatário do Príncipe, que detinha então o exclusivo do comércio “dos rios”, teria comprado no Benim, 75 quintais de marfim que corresponderiam a 800 dentes, número que parece exagerado (Inquirição sobre os armadores de São Tomé, 19 de Novembro de 1516, MMA, 1ª série, vol. I, pp. 492-499).

Mas, tanto quanto parece, os preços continuavam em ritmo ascendente. Apenas cinco anos depois, o navio *São Miguel* obteve no Benim 228 dentes de elefante. Desse conjunto, comprou 31 com tecidos e os restantes 197 com manilhas, pagando por eles 3 845 manilhas, o que dá, para estes últimos, um valor médio de quase 20 manilhas por unidade, embora saibamos que os dentes maiores foram pagos a 50 manilhas cada um⁷⁶.

Não temos notícia de nenhum navio que alguma vez tenha saído da ilha de São Tomé para a Europa trazendo um carregamento exclusivo ou sequer maioritário de marfim, que teve sempre um papel secundário na composição das cargas. Em 1530, a nau *Santa Maria do Monte*, de que era piloto João Velho, foi despachada de São Tomé em direcção à Casa da Mina, em Lisboa, com 160 “peças de escravos”, 120 quintais de pau vermelho e quatro quintais e uma arroba de marfim⁷⁷. Destes últimos, foram entregues em Lisboa 4 quintais e 28 arráteis. A quebra dos quatro arráteis (a arroba tinha, em princípio, 32 arráteis) há-de ter tido a ver mais com critérios de pesagem do que com uma, pouco provável, perda de peso durante a viagem.

Em Agosto de 1532, a nau *Santa Maria d’Ajuda*, pilotada por João Eanes, que veio a naufragar nas costas da Galiza, trouxe, com 220 caixas de açúcar e cem “peças de escravos machos e fêmeas de todas as idades e sortes” (dos quais 77 viriam a morrer afogados), 16 dentes de marfim, com o peso, à partida, de quatro quintais, três arrobas e 23 arráteis⁷⁸.

Por sua vez, em Março de 1533, a nau-urca *Conceição*, do mestre João Afonso, morador em Azurara, recebeu na feitoria em São Tomé, para transportar para o reino, além de 150 escravos, 670 caixas de açúcar e 33 quintais de pau vermelho, 27 quintais e meio e 28 arrobas de marfim, peso correspondente a 99 dentes⁷⁹. No ano seguinte, também no regime de carga mista, a nau *Pena* trouxe 126 dentes, num total de 36 quintais 3 arrobas e 28 arráteis de marfim⁸⁰.

Em números mais globais, sabemos que o “recebedor do trato da ilha de São Tomé”, Pero Vaz da Quinta, recebeu, entre Junho de 1582 e 28 de Junho de 1586, 253 quintais duas arrobas e 30 arráteis, o que, à média do navio anteriormente referido, corresponderia a mais de 800 dentes de elefante⁸¹.

Um outro recebedor, Gaspar Cadena, registou, entre 23 de Junho de 1589 e o fim de Dezembro de 1602, 196 quintais e 20 arráteis de marfim (qualquer coisa como 560 dentes), que encaminhou para Lisboa. Trata-se de uma média anual incomparavelmente mais baixa do que a do período anterior, o que parece poder deixar-nos concluir que a quebra global que se sente no comércio da ilha desde o fim do século XVI, afectou também as exportações de marfim⁸².

⁷⁶ Alan Ryder, *Benin and the Europeans...*, pp. 61-62.

⁷⁷ T.T., *Corpo Cronológico*, II/165/80, 26 de Outubro de 1530.

⁷⁸ T.T., *Corpo Cronológico*, II /178/49, 12 Agosto de 1532; III /11/102, 1532-1533.

⁷⁹ T.T., *Corpo Cronológico*, II /181/129, 19 de Março de 1533; II/210/91, 2 de Agosto de 1533.

⁸⁰ T.T., *Corpo Cronológico*, II/210/91, 16 de Julho de 1534.

⁸¹ T.T., *Chancelaria de D. Filipe II*, Privilégios, Livro 2, fl. 25 e 25v, 1 de Agosto de 1602.

⁸² T.T., *Chancelaria de D. Filipe II*, Privilégios, Livro 1, fl. 51v, 20 de Outubro de 1602.

Os capitais

A partir do início do século XVI, logo que se consolida o povoamento e o espaço recém-ocupado passa a acolher uma economia de exportação, a ilha e a carreira de São Tomé tornam-se áreas privilegiadas de captação de investimentos quer de particulares quer da própria Coroa.

O rei, para lá da cobrança de direitos alfandegários, nunca criou constrangimentos à circulação nos principais circuitos comerciais, mas investiu directamente na produção de açúcar e, durante períodos mais ou menos longos, chamou a si o exclusivo do tráfico de escravos entre a costa africana e a ilha, bem como o fornecimento de mão-de-obra cativa à feitoria-fortaleza de São Jorge da Mina.

Os investimentos privados na “carreira de São Tomé” dirigiram-se, por um lado, ao transporte mas também, como teremos oportunidade de ver, ao comércio propriamente dito.

No caso do transporte, como as condições da carreira não implicavam, pelas razões já atrás enunciadas, o recurso a navios de grande arqueação, esse facto permitiu que investidores com moderados recursos financeiros, quase sempre residindo, como ficou dito, em portos secundários, no norte de Portugal, pudessem investir na armação das embarcações que transportavam, através do Atlântico, o açúcar, os escravos e outras mercadorias saídas de São Tomé. Ainda assim, não era invulgar o fraccionamento da propriedade dos navios, o que alargava ainda mais as possibilidades de acesso a potenciais interessados menos abonados e era uma forma de dispersar os riscos de investimento.

Foi assim que Gonçalo Afonso Maio e dois outros moradores de Vila do Conde, mais António Luís, morador em Azurara, e Miguel Dias, de Lisboa, mandaram fazer em Vila do Conde uma nau que, em Janeiro de 1576, estava “acabada e aparelhada, fornecida e armada com tudo o necessário para ir para a ilha de São Tomé”, tendo custado um total de 2 052\$624 réis. Dois dos sócios tinham um terço cada um, um dos sócios um sexto e os outros dois repartiam entre si o sexto restante. No valor total da nau incluíam-se “29 milheiros de telha que na dita nau vão por conta de todos e 3 tonéis de breu para a dita nau gastar e o que sobejar se vender”⁸³.

À parte esse pequeno investimento “comercial”, o lucro principal que os cinco sócios esperavam obter era, seguramente, o dos fretes cobrados aos carregadores, uma vez que a relação mais habitual dos armadores com os mercadores era como fretadores das embarcações.

Foi ao sistema de frete pré-estabelecido que recorreu, por exemplo, em Março de 1593, Tomé Dias, de Viana da Foz do Lima, mestre, piloto e senhorio do pataxo *Bom Jesus*, surto no Tejo, quando se comprometeu com os contratadores de São Tomé, Rui Lopes, Heitor Rodrigues e Baltasar Rodrigues de Chaves, a trazer da ilha para Lisboa e de Lisboa para Hamburgo 2 200 arrobas de açúcar em caixas. De São Tomé para Lisboa o frete seria de 160 réis por arroba e de Lisboa para Hamburgo de seis cruzados por tonelada de 54 arrobas⁸⁴.

⁸³ T.T., *Cartório Notarial nº 1*, 4 de Janeiro de 1576.

⁸⁴ T.T., *Cartório Notarial nº 11*, 29 de Março de 1593.

Podia, no entanto, haver outro tipo de entendimento entre armadores e capitalistas, dando origem a sociedades, tipo em comandita, como a que em 1586, formaram de uma parte, Gaspar Rodrigues, morador em Lisboa, mestre e senhorio da nau *Nossa Senhora da Ajuda*, e um seu irmão e, da outra parte, o mercador Heitor Coronel. Este responsabilizava-se pelo carregamento da nau e os dois irmãos, além do transporte, comprometiam-se “a vender e beneficiar as mercadorias em São Tomé o melhor que pudessem”, trazendo o resultado em açúcar ou escravos. Dos lucros finais obtidos, dois terços seriam para Coronel e um terço para os dois irmãos⁸⁵.

Desde o início do povoamento da ilha de São Tomé que a actividade económica que mais atraiu os grandes investidores privados (os “mercadores de grosso trato”) foi a do comércio de escravos com a costa africana, designadamente com o delta do rio Níger e, em particular, com o reino yoruba do Benim.

Logo em 1486, apenas um ano depois da nomeação do primeiro capitão-donatário para a ilha do Equador, o comércio dos “rios dos escravos” (os braços da foz do Níger) foi arrendado por dez anos, em exclusivo, ao comerciante florentino Bartolomeo Marchionni, por 1 100\$000 reis anuais⁸⁶. Em 1502, o exclusivo foi entregue ao próspero cristão-novo e cavaleiro da Casa Real, Fernão de Loronha (que teve por duas vezes o monopólio do comércio do pau-brasil) e outros rendeiros se sucederam, sempre com a obrigação contratual de abastecerem também São Jorge da Mina com escravos e coris.

A adjudicação dos contratos podia contemplar a cobrança pelos contratadores do conjunto dos direitos alfandegários sobre a saída de mercadorias, mas a parte mais aliciante continuava a ser o exclusivo do comércio com a costa africana, pelo que o contrato se designava muitas vezes por “contrato dos escravos”. Nesse regime de monopólio, cabia aos contratadores a venda de licenças aos mercadores particulares que quisessem participar no tráfico entre a ilha e o continente africano.

Será com o argumento dos elevados lucros dos contratadores (“tratadores” dizia-se então, associando-os directamente à actividade do trato) que os funcionários régios na ilha convenceram o monarca português das vantagens da sua participação nesse negócio. Assim, a partir de 1519 e 1529 a Coroa passou a administrar directamente, através da feitoria instalada em São Tomé, tanto o comércio na costa de África como o abastecimento da Mina.

Durante as décadas seguintes, manter-se-ia o sistema de monopólio mas oscilou-se entre a administração régia e o arrendamento a particulares, sendo estes atraídos sobretudo pela possibilidade de exportarem escravizados para o Brasil e para a América Espanhola. Neste último caso, havia um condicionamento importante: a necessidade da compra prévia de licenças que, embora passadas pela *Casa de Contratación* estavam dependentes do favor régio, pelo que nem sempre eram fáceis de obter por quem não se movimentasse nos meios

⁸⁵ T.T., *Cartório Notarial nº 1*, 4 de Janeiro de 1586.

⁸⁶ F. Guidi Bruscoli, *Bartolomeo Marchionni ...*, pp. 118-119.

financeiros da corte de Madrid. Esse aspecto introduzia no negócio uma dimensão internacional que se reflecte, por certo, nos interessados no contrato, mesmo quando isso não nos aparece de forma evidente.

Em 1579, devido ao rápido crescimento das exportações de escravizados a partir do porto de Luanda, o contrato de São Tomé foi separado do de Angola, o que augurava uma rápida decadência do contrato da ilha. No entanto, a união das coroas ibéricas, em 1580, e a expectativa de um acesso facilitado aos mercados da América Espanhola tornaram mais atractivo para os grandes comerciantes europeus o tráfico “dos rios” e a exportação de escravos a partir de São Tomé.

Entre Junho de 1583 e Junho de 1589, administrou o contrato de São Tomé o mercador de origem milanese Giovan Battista Rovellasca⁸⁷, que o arrematou por 11 000\$000 anuais, tendo conseguido do monarca espanhol o direito passar às Índias Espanholas, nos seis anos do seu arrendamento, 1800 escravizados⁸⁸.

A partir de então, e até cerca de 1620, limite do nosso trabalho, os contratadores da ilha foram sempre cristãos-novos bem inseridos, pelas suas relações familiares ou comerciais, na rede de conversos espalhada pela Europa. Foi o caso, num dos contratos do final do século XVI, de Heitor Rodrigues e Baltazar Rodrigues Chaves e, num outro (1606-1617), dos irmãos, cedo desavindos, Jorge Rodrigues da Costa e Fernão Jorge da Costa⁸⁹.

O “contrato dos escravos” cobria, no entanto, apenas uma parte da actividade económica que circulava pela “carreira de São Tomé”, mantendo-se aberto a outros interesses o seu segmento principal, o da ligação com a Europa. O que a documentação nos mostra é que as oportunidades de negócio que o arquipélago de São Tomé e Príncipe proporcionava iriam permitir a participação de um número alargado de agentes económicos, que podiam ser grandes comerciantes (inseridos em redes internacionais), mercadores nacionais de menor dimensão (muitas vezes associados em parcerias) e até profissionais de outras áreas que não esperaríamos ver a tentar a sua sorte nas actividades mercantis.

Entre os grandes comerciantes, havia frequentemente estrangeiros, representantes em Lisboa de interesses internacionais, interesses dos quais muitas vezes apenas conhecemos quem dá a cara no terreno. Por exemplo, em 1525, o mercador genovês João de Odon (Giovanni de Odone) comprou ao monarca português (que administrava então o monopólio do

⁸⁷ Nunziatella Alessandrini, *Os italianos na Lisboa de 1500 a 1680: das hegemonias florentinas às genovesas*, Dissert. de Doutoramento, Lisboa: Universidade Aberta, 2009, p. 266. Giovan Battista Rovellasca é muitas vezes considerado como um mercador italo-flamengo pois viveu muito tempo em Antuérpia, onde o pai, o mercador milanês Gerolamo Rovellasca estava estabelecido. Giovan Battista chegou a Lisboa em 1577 e não tardou a participar em importantes negócios nomeadamente o contrato da pimenta (onde era sócio de vários financeiros portugueses e estrangeiros) e, anos depois, o contrato da alfândega. Os seus financiamentos provinham dos grandes homens de negócio milaneses, cujos interesses representava em Lisboa.

⁸⁸ Maria Graça M. Ventura, *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela (1541-1556)*. Lisboa: Colibri, 1998, p. 32.

⁸⁹ José Gonçalves Salvador, *Os magnatas do tráfico negreiro*, São Paulo: Pioneira, 1981, p. 34.

tráfico com a costa africana) 600 escravos pela importância de 3 240\$000, a saldar em dois pagamentos⁹⁰. No ano seguinte, em 1526, mostrando o interesse italiano por este ramo de negócio, foi outro genovês, Estêvão de Espíndola (Stefano de Spinola), participando de uma sociedade que tinha João Francisco Affaitati como fiador, quem comprou ao rei o mesmo número de “peças de escravos” a entregar em São Tomé⁹¹. Décadas depois, é Giovan Battista Rovellasca, por essa altura, como vimos, “contratador dos escravos”, quem aparece a comprar, também ao monarca, “da novidade dos açúcares da ilha de São Tomé e do Príncipe”, 6000 arrobas, a 530 réis cada arroba, referentes, pelo menos, a cada um dos anos de 1587 e 1588⁹². Da mesma forma, Gaspar Peres (Pels?), identificado na documentação como mercador flamengo, morador em Lisboa, surge em diferentes anos, entre 1573 e 1590, a comprar açúcar são-tomense⁹³. E Luís Godim e Sebastião Bacler (Bachor?), que se auto-intitulam mercadores alemães residentes em Lisboa, compram, em 1599, a Gaspar de Sousa Lobo, fidalgo da Casa d’el Rei, proprietário em São Tomé, quatro mil arrobas de açúcar para levar em duas urcas à Flandres⁹⁴.

Mais presentes do que os estrangeiros são os grandes mercadores cristãos-novos portugueses, também eles integrados em redes mercantis europeias ou mesmo mundiais, e que, isolados ou em sociedade, aparecem a participar quer no comércio de escravos quer no do açúcar.

É, por exemplo, o caso do mercador André Faleiro (com interesses na rota do Cabo e relações privilegiadas com a Europa do Norte⁹⁵) que, em 1591, como procurador de Duarte Gomes Solis, de quem era parente, comprou a Pêro Vaz da Quinta (que tinha sido recebedor do trato em São Tomé) duas mil arrobas de açúcar⁹⁶. Em 1593, vemo-lo associado ao referido Pêro Vaz da Quinta, a Bernardo Drago, a Baltasar Rodrigues (rendeiro do contrato dos escravos) e a António Faleiro de Abreu (outro parente seu, proprietário em São Tomé, onde fora recebedor do trato e procurador de Manuel Fernandes de Elvas). Os cinco sócios fretaram a Francisco Pires Barcelos, vizinho de Vila do Conde, a nau *S. João Batista*, de que ele era mestre e piloto, para trazer açúcar de São Tomé e levá-lo a Hamburgo⁹⁷. Sabemos ainda que, entre outros negócios, André Faleiro comprou, pelo menos nos anos de 1606 e 1607, as novidades do açúcar das propriedades da Misericórdia de Lisboa na ilha, num total de 7 440 arrobas⁹⁸.

⁹⁰ T.T., *Núcleo Antigo*, nº 590, , fl. 61, 1525.

⁹¹ T.T., *Corpo Cronológico*, II/131/154, Alvará régio de 17 de Fevereiro de 1526.

⁹² BNP, Reservados, *Fundo Geral*, 637, fl. 16.

⁹³ T.T., *Cartório Notarial nº 7 A*, 2 de Novembro de 1573; *Cartório Notarial nº 11*, 14 de Junho de 1590.

⁹⁴ T.T., *Cartório Notarial nº 7 A*, 19 de Novembro de 1599.

⁹⁵ André Faleiro pertencia a uma das maiores poderosas famílias de cristãos-novos, tendo recebido o título de cavaleiro fidalgo da Casa Real. Perseguido pela Inquisição, exilou-se em Hamburgo e depois em Veneza onde seria conhecido como Jacob Aboab. Além de África, teve, com o irmão António, uma participação económica activa na rota do Cabo. Pelas suas relações comerciais com a Europa do Norte foi escolhido em 1606 como cônsul da Nação Portuguesa de Antuérpia, em conjunto com Rodrigo Ximenes.

⁹⁶ T.T., *Cartório Notarial nº 7A*, Agosto de 1591.

⁹⁷ T.T., *Cartório Notarial nº 11*, 3 de Setembro de 1593.

⁹⁸ T.T., *Cartório Notarial nº 7-A*, 13 de Março de 1608.

Entre outros exemplos de mercadores cristãos-novos, refira-se, na década de 1580, o próspero comerciante Bento Dias de Santiago, interessado sobretudo, no transporte de escravos da ilha de São Tomé para a capitania de Pernambuco, onde possuía o *engenho de São Bento*⁹⁹. Ou António Rodrigues da Veiga que surge, no início do século XVII, a fretar com Jorge Lopes de Abrantes, Gaspar da Costa da Palma e Diogo Ribeiro, mas em que é ele o sócio maioritário, uma caravela para trazer açúcar de São Tomé¹⁰⁰. Ou ainda Baltasar Rodrigues de Matos, que virá a ser um dos banqueiros de D. João IV e tinha correspondentes no México e em Sevilha, a comprar escravos em São Tomé (onde o pai era tesoureiro dos bens dos defuntos e ausentes) e enviá-los para o porto de Vera Cruz¹⁰¹.

Aos mercadores, podiam vir associar-se elementos da pequena nobreza (os cavaleiros-mercadores caracterizados por Magalhães Godinho). Dois importantes mercadores da praça do Porto, Simão Vaz (correspondente da casa firma castelhana de Simón Ruiz) e Henrique Dias, associaram-se, em 1569, com Vicente Rodrigues, cavaleiro fidalgo da casa da Infanta D. Maria, que aparece mais vezes neste tipo de negócios, para fretarem a nau *Santiago*, ancorada no porto de Viana. Esta, uma vez carregada, devia sair daí para a Madeira para embarcar vinhos, ir a São Tomé trocá-los por 80 a 100 escravos que, numa lógica de comércio triangular, levaria à Baía, de onde, como retorno, traria açúcar e algodão para a cidade do Porto, pondo-se ainda a hipótese de seguir, depois, para Antuérpia¹⁰².

No entanto, os cavaleiros também podiam dispensar os mercadores (se é que eles o não eram ou tinham sido) quando vislumbravam actividades lucrativas. Três cavaleiros fidalgos, Francisco Rodrigues Freitas e Miguel da Rua, moradores no Porto, juntamente com Manuel da Rocha Pereira, “morador na sua quintá no Pombeiro”, associaram-se para fazer, na Casa dos Contos do Reino, um contrato de prestação de serviços com Gonçalo Dinis (de quem ficavam por fiadores e principais pagadores), o qual devia comprar em São Tomé ou em Angola, “certa cópia de escravos” e transportá-los para o Brasil¹⁰³.

Há, no entanto, um comércio bastante mais informal que contou muito na carreira de São Tomé. Em 1568, os moradores na cidade do Porto Francisco das Neves, mercador, António de Freitas e Francisco Rodrigues (apenas identificados como “cidadãos”), Estêvão Garcês, tabelião, Brás Velho, ourives da prata, João Gonçalves, anzoleiro, e Pedro Álvares, barbeiro, nomearam, em comum, um procurador para os defender, sendo unicamente nesse aspecto que os seus interesses convergiam. Seis anos antes, tinham enviado, separadamente, para São Tomé, as “fazendas” que cada um pudera disponibilizar ao cuidado de um mesmo encarregado, que

⁹⁹ T.T., *Cartório Notarial nº7A*, 17 de Outubro de 1585.

¹⁰⁰ T.T., *Cartório Notarial nº 7-A*, 16 de Março de 1608.

¹⁰¹ T.T., *Cartório Notarial nº 7A*, 23 de Setembro de 1609 e 14 de Novembro de 1609.

¹⁰² ADP - Po. 1º, 3ª série, liv. 33, fl. 63v-67v, 21 de Dezembro de 1569 (ap. Amândio Jorge Morais Barros, *Porto, a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*. Tese de doutoramento *on line*. Porto: FLUP, 2004, pp. 169-175)

¹⁰³ ADP, Po. 1º, 3ª série, liv. 74, fl. 65-67, 31 de Janeiro de 1584 (ap. Amândio J. M. Barros, *Porto, a construção de um espaço marítimo...*, vol. II, pp. 319-322)

devia vender essas fazendas em São Tomé pelo melhor preço e enviar, como retorno, para cada um deles, açúcar ou escravos. Como esse agente morrera antes de cumprir a sua missão, os sete portuenses procuravam agora recuperar os seus investimentos¹⁰⁴. Não eram, aliás, os únicos que tinham tentado aproveitar a oportunidade de obter lucros na ilha, enviando as mercadorias que conseguiam adquirir com as suas poupanças. Gaspar Fernandes, tanoeiro, residente em Lisboa, encarregou, em 1592, Pedro Álvares, piloto da carreira de São Tomé, de lhe vender na ilha uma quarta de vinho e meia quarta de farinha e conseguir em troca um escravo¹⁰⁵. Com um objectivo semelhante, cerca de 1600, Luís Álvares Gago, alfaiate, morador em Lisboa, enviou para um conhecido em São Tomé, uma encomenda de velas de cera e farinha¹⁰⁶, da mesma forma que, em data próxima, Afonso Fernandes, sapateiro, também de Lisboa, mandara por um seu primo, que veio a morrer naquela ilha, uma encomenda, de que desconhecemos, porém, o conteúdo¹⁰⁷.

Embora não possamos quantificar este comércio informal e “desprofissionalizado”, que a documentação só em condições muito particulares contempla, ele teve provavelmente, um peso nada dispiciendo no conjunto das trocas que a carreira de São Tomé proporcionou durante mais de um século.

Bibliografia

Albuquerque, Luís de. *Os Descobrimentos Portugueses*, Lisboa: Publicações Alfa, 1985.

Alessandrini, Nunziatella. “Os italianos na Lisboa de 1500 a 1680: das hegemonias florentinas às genovesas”, Tese doutoramento: Universidade Aberta, Lisboa, 2009.

As Gavetas da Torre do Tombo, introd. A. da Silva Rego, Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1977.

Azevedo, Lúcio de. *Épocas de Portugal Económico*, Lisboa: Clássica Editora, 1947.

Ballong-Wen-Mewuda, Joseph B. *São Jorge da Mina: 1482-1637. La vie d'un comptoir portugais en Afrique Occidentale*, Lisboa/Paris: CNCDP/Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

Barros, Amândio Jorge Morais. “Porto, a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos”. Tese doutoramento: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004. Publicada, em edição revista e abreviada, por Academia de Marinha, 2016.

Brandão, Mário. *O processo na Inquisição de Mestre João da Costa*. Coimbra: Arquivo e Museu da Universidade, 1944.

¹⁰⁴ ADP, Po. 1º, 3ª série, liv. 27, fl.s 29v-32 (ap. Amândio J. M. Barros, *Porto, a construção de um espaço marítimo...*, vol. II, pp. 137-141).

¹⁰⁵ T.T., *Cartório Notarial nº74*, 2 de Abril de 1592 (ap. Jorge Fonseca, *Escravos e Senhores na Lisboa Quinhentista*, Lisboa: Colibri, 2010, p. 132)

¹⁰⁶ T.T., *Cartório Notarial nº 1*, 21 de Junho de 1604.

¹⁰⁷ T.T., *Cartório Notarial nº 1*, 8 de Março de 1604.

- Brásio, P^{de} António, ed. *Monumenta Missionaria Africana (África Ocidental)*, Série I, vols. I-XV. Lisboa: Agência Geral do Ultramar (Academia Portuguesa da História depois do vol. XII), 1952-1988.
- Bruscoli, F. Guidi. *Bartolomeo Marchionni 'Homem de grossa fazenda' (ca.1450-1530). Un mercante fiorentino e l'impero portoghese*. Florença: Ed. Leo S. Olschki, 2014.
- Caldeira, Arlindo Manuel. "Learning the Ropes in the Tropics: Slavery and the Plantation System on the Island of São Tomé". *African Economic History*, 39 (2011): 35-71.
- Caldeira, Arlindo Manuel. *Mulheres, sexualidade e casamento em São Tomé e Príncipe (séculos XV-XVIII)*, 2ª edição, Lisboa: Edições Cosmos/GTMECDP, 1999.
- Castelo Branco, Fernando. *A navegação da Metrópole para São Tomé nos meados do Século XVI*. Lisboa : Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1971.
- Códice Valentim Fernandes*, leitura paleográfica, notas e índice de José Pereira da Costa, Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1997.
- Cortés López, José Luis. *Esclavo y colono (Introducción y sociología de los negros africanos en la América española del siglo XVI)*. Salamanca: Ediciones Universidad, 2004.
- Costa, Leonor Freire. *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais: Patrimonia, 1997.
- Cunha, Pedro José Paiva. "A organização económica em São Tomé: do início do povoamento a meados do século XVII". Tese de mestrado: Universidade de Coimbra, 2001.
- Denucé, Jean. *L'Afrique au XVIe siecle et le commerce anversois*. Anvers: De Sikkel, 1937.
- Descobrimientos portugueses: documentos para a sua história*. Publ. e pref. de João Martins da Silva Marques, Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1971.
- Donattini, Massimo. "Da Gonzalo Fernández de Oviedo a Fernão Afonso: l'umanesimo mercantile di Giovanni Battista Ramusio" in W. Boer, V. Lavenia e G. Marcocci (ed.), *La ghianda e la quercia. Saggi per Adriano Prosperi*. Roma: Viella, 2019, 65-82.
- Everaert, John G. "Les marchés du sucre en Flandre, Bruges et Anvers, centres de distribution (1470-1570)". In Alberto Vieira (coord.), *História do Açúcar. Rotas e Mercados*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 2002, 192-202.
- Ferreira, J. A. Pinto. "Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino, no século de Quinhentos". *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, 30, no. 1-2 (1967), 331-392.
- Fonseca, Jorge. *Escravos e Senhores na Lisboa Quinhentista*. Lisboa: Colibri, 2010.
- Gallego, João. *Descrição e roteiro das possessões portuguesas do continente da Africa e da Asia no XVI seculo*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1894.
- Galloway, J. H. *The Sugar Cane Industry: An Historical Geography from Its Origins to 1914*, Cambridge [UK]: Cambridge University Press, 2005.
- Galvão, António. *Tratado dos Descobrimientos*, 4ª ed., Porto: Livraria Civilização Editora, 1987.
- Godinho, Vitorino Magalhães. *O papel de Portugal nos séculos XV e XVI. O que significa descobrir? Os novos mundos e um mundo novo*. Lisboa: GTMECDP, 1994.

- Godinho, Vitorino Magalhães. *Os descobrimentos e a economia mundial*, 2ª ed. Lisboa: Presença, 1983.
- Heers, Jacques. “Marchione, Bartolomeu”, In Joel Serrão (ed.), *Dicionário de História de Portugal*. Porto: Iniciativas Editoriais, 1963-1973, II, 921.
- Lipiner, Elias. *Os Baptizados em pé*, Lisboa: Vega, 1998.
- Lopez, Duarte, e Filippo Pigafetta. *Relação do Reino do Congo e terras circunvizinhas*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1951.
- Marques, A. H. de Oliveira. “A expansão no Atlântico” in J. Serrão e A. H. de O. Marques (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, Lisboa, Editorial Estampa, 1998.
- Marques, João Martins da Silva, ed. *Descobrimientos portugueses: documentos para a sua história*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1971.
- Matos, Artur Teodoro de Matos. “As escalas do Atlântico no século XVI”, *Revista da Universidade de Coimbra*, 34 (1988), 157-183.
- Moreno, H. Baquero. “Álvaro de Caminha, capitão-mor da ilha de São Tomé”, in *Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época: actas*, Porto: Universidade /CNCDP, vol. I, 1989, 299-313.
- Pereira, Duarte Pacheco. *Esmeraldo de situ orbis. Côte occidentale d’Afrique du Sud Marocain au Gabon*. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1956.
- Peres, Damião. *História dos Descobrimientos Portugueses*, 2ª ed., Coimbra: s. l., 1960.
- Marees, Pieter de. *Description and historical account of the Gold Kingdom of Guinea (1602)*, New York: Oxford University Press, 1987.
- Polónia, Amélia. “Vila do Conde. Um Porto Nortenho na Expansão Ultramarina Quinhentista”, Tese doutoramento: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2000.
- Rau, Virgínia. *O açúcar de São Tomé no segundo quartel do século XVI*. Lisboa: Centro de Estudos de Marinha, 1971.
- Ryder, Alan. *Benin and the Europeans, 1485-1897*. Londres: Longman, 1969.
- Salvador, José Gonçalves. *Os magnatas do tráfico negreiro*. São Paulo: Pioneira, 1981.
- Santos, Catarina M. “A formação das estruturas fundiárias e a territorialização das tensões sociais: São Tomé, primeira metade do século XVI”, *Studia*, nº 54/55 (1996), 51-91.
- Serafim, Cristina Maria. *As ilhas de São Tomé no século XVII*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar, 2000.
- Ventura, Maria Graça M. *Negreiros portugueses na rota das Índias de Castela (1541-1556)*. Lisboa: Colibri, 1998.
- Viagens de um piloto português do século XVI à costa de África e a São Tomé*. Trad., introdução e notas de Arlindo Manuel Caldeira. Lisboa: CNCDP, 2000.
- Vogt, John L. “The early São Tomé-Príncipe slave trade with Mina, 1500-1540”, *Journal of African Historical Studies*, VI, no 3 (1973), 453-467.