

VERSÃO PROVISÓRIA

COAUTORIA COM LÚCIO SOUSA, “OS PORTUGUESES E O COMÉRCIO DE ESCRAVOS NAS FILIPINAS (1580-1600)”, *PORTUGAL E O SUESTE ASIÁTICO: 500 ANOS / PORTUGAL AND SOUTHEAST ASIA: 500 YEARS*, LISBOA, CH-FLUL E NICPRI ;(CENTRO DE HISTÓRIA DA FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE LISBOA E NÚCLEO DE INVESTIGAÇÃO EM CIÊNCIA POLÍTICA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS), 2013, 288P
ISBN: 978-989-8068-15-6; ISBN: 978-989-98699-1-2

OS PORTUGUESES E O COMÉRCIO DE ESCRAVOS NAS FILIPINAS (1580-1600)¹

THE PORTUGUESE AND SLAVE TRADE IN THE PHILIPPINES (1580-1600)

Maria de Deus Beites Manso

NICPRI / Universidade de Évora, Portugal

Lúcio de Sousa

NICPRI / Universidade de Évora, Portugal. FCT, Post-Doctoral Fellow

Resumo: *Contrariamente a uma conceção “história oficial”, onde sobressai um Império organizado e controlado pelos agentes da coroa, o acesso a novos acervos documentais, nomeadamente asiáticos, contribuíram para o conhecimento de uma presença portuguesa, algo desarrumada e espontânea, onde os comerciantes privados assumem um papel preponderante na expansão e organização comercial de entrepostos como Malaca ou Macau. O presente artigo tem como principal objetivo estudar o tráfico escravo entre as praças portuguesas de Malaca e Macau, entre 1580 e 1600, época que corresponde, parcialmente, ao período da união ibérica.*

Abstract: *Contrary to recorded, “official history,” whereby the Portuguese Empire is portrayed as organized and controlled by Crown officials, new documents, particularly on Asia, have unearthed new evidence on Portuguese presence in the area. Though oftentimes spontaneous and unorganized, Portuguese commercial activities in Asia followed a very successful pattern whereby private traders played a major role in the expansion and organization of the Portuguese Empire in Asia, e.g., Malacca or Macau. This article thus focuses on slave trade between Malacca and Macau, two major Portuguese trade posts in Asia, at a time when two Iberian nations were united under one crown (1580-1600).*

¹ Este trabalho conta com o apoio da FCT.

No decorrer do presente artigo, sempre que mencionarmos o monarca Filipe II de Espanha, corresponderá a Filipe I de Portugal.

Contrariamente a uma conceção “história oficial”, onde sobressai um Império organizado e controlado pelos agentes da coroa, o acesso a novos acervos documentais, nomeadamente asiáticos, contribuíram para o conhecimento de uma presença portuguesa, algo desarrumada e espontânea, onde os comerciantes privados assumem um papel preponderante na expansão e organização comercial de entrepostos como Malaca ou Macau². O presente artigo tem como principal objectivo estudar o tráfico escravo entre as praças portuguesas de Malaca e Macau, entre 1580 e 1600, época que corresponde, parcialmente, ao período da união ibérica.

Infelizmente, sobre o período em questão e área geográfica, existe pouca bibliografia e fontes disponíveis. Entre as diversas obras consultadas, destacamos o trabalho de L. F. Thomaz³ o qual, demonstra a prática de escravatura na época do Sultanato de Malaca e durante o início do período português. O autor tenta esclarecer a tipologia dos escravos (públicos - urbanos, privados - domésticos, fruto de endividamento), mas não se debruça sobre a rota Malaca-Manila-América. Sobre a mesma temática, gostaríamos de mencionar o historiador Kerry Ward, o qual destaca a conquista de Malaca, em 1511 e o papel dos escravos no comércio do Sudeste-asiático⁴. Sanjay Subrahmanyam também investiga a *mão-de-obra* escrava no *Estado da Índia* no século XVI⁵, porém centra a sua análise, essencialmente, no continente indiano, ignorando Macau e Manila.

No decorrer do presente artigo utilizaremos os vocábulos: *contrabando*, *comércio privado*, *comércio informal*, para caracterizar as movimentações comerciais, nos mares da China, que escapavam ao controlo régio. Quando utilizamos *contrabando*, significa comércio privado que era apenas organizado por comerciantes euro-asiáticos, sem a participação ou conivência das autoridades locais. *Comércio privado* e *comércio informal* significam comércio fora da esfera de controlo régio, porém com a participação activa das élites administrativas e religiosas locais.

Antes da chegada dos portugueses ao Sudeste-asiático, a cidade de Malaca juntamente com 彭亨 (Pahang), 急蘭丹 (Kelantan) e 古里班卒 (Panchor?) na península malaia, pertencia à constelação de cidades comerciais e reinos tributários da Dinastia

² Rossabi, Morris, “The “Decline” of the Central Asian Caravan Trade,” In James D. Tracy ed., *The Rise of Merchants Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge University Press, 1990.

Sakuma, Shigeo 佐久間重男, *Nichi Min kankeishi no kenkyū* 日明関係史の研究 Tokyo: Yoshikawa kōbunkan, 1992.

Satō Hisashi 佐藤長 *Chūsei Tibettoshi ken'yū* 中世チベット史研究 Kyoto: Dōhōsha shuppan, 1986.

Sawada Minoru 澤田稔, “Jūroku seiki zengo no Chūō Ajia ni okeru tsūshō nettowaku” 一六世紀前後の中央アジアにおける通商ネットワーク. In Kawamura Tomotaka 川村朋貴 et. al. eds, *Kaiiki sekai no nettowakuto jūssōsei* 海域世界のネットワークと重層性 Tokyo: Katsura shobō, 2008.

Sugaya, Nariko 菅谷成子, “Supein ryō Firipin no seiritsu” スペイン領フィリピンの成立. In Ikehata Yuikiho 池端雪浦 et.al. eds., *Tōnan Ajia kinsei no seiritsu* 東南アジア近世の成立. Tokyo: Iwanami shoten, 2001.

³ Luís Filipe Thomaz, “A escravatura em Malaca no século XVI”, in *Studia*, 53, pp. 253-316.

⁴ O autor argumenta que além de serem comercializados, alguns escravos podiam participar nestes mercados, comprando escravos para eles próprios, aliviando o seu trabalho e obrigações De salientar, que este tipo de comércio é bastante diferente daquele que conhecemos relativamente ao comércio escravo transatlântico. A diferença reside no facto de ser praticado de forma mais reduzida e misturada com outras mercadorias. Não é portanto de estranhar o aparecimento de tecidos, ouro, prata, armas e produtos locais, nestas embarcações. *The Cambridge World History of Slavery, Volume 3, AD 1420–AD 1804* (Editors: David Eltis, Stanley L. Engerman, Cambridge), Cambridge Univ. Press 2011, October 2011, pp.171-172.

⁵ Sanjay Subrahmanyam, “Notas sobre a mão-de-obra na Índia pré-colonial (séculos XVI a XVIII)”, in: Carla Maria Junho Anastasia, Eduardo França Paiva (org.), *O trabalho mestiço: maneiras de pensar e formas de viver - séculos XVI a XIX*, São Paulo, Annablume Ed., 2002, pp.464-479.

Ming, referidos no *Ta-Ming huitian* 大明會典⁶. A chegada dos portugueses à Ásia e a queda do Sultanato de Malaca (1511), então o principal centro de comércio e distribuição de produtos do Sudeste-asiático, alterou a configuração mercantil de toda a região. Como resultado, os mercadores chineses, muçulmanos e de Ryukyu (琉球諸島), os quais habitualmente frequentavam Malaca, deslocaram-se para entrepostos comerciais alternativos, dispersando-se por toda a Península Malaia, Sumatra e Java. Paralelamente emergem tensões entre os sultanatos islâmicos do Sudeste-asiático e os colonatos lusos⁷. É também nesta altura que os portugueses entabulam os primeiros contactos com mercadores de origem chinesa. Ambicionam, desta forma, aceder às feiras de Cantão, como seria explicitado pelo cronista João de Barros⁸ (1496-1570) nas suas descrições da embaixada de Tomé Pires (1516) ao Imperador Zhengde (正德) (1491-1521) ou da viagem de Simão de Andrade à China (1519). No pólo oposto dos intentos lusos, as autoridades Ming não estavam interessadas no comércio com os recém-chegados europeus, e as frotas envolvidas no contrabando seriam sistematicamente expulsas. Para as autoridades provinciais, os *folanji* (佛郎機), ou portugueses, representavam apenas uma nova extensão dos denominados *wakō* 倭寇 (a junção de dois caracteres 倭 significando *japoneses*, e 寇 significando, *bandidos, ladrões, invasores*). Em rigor os *wakō* (倭寇) não eram apenas piratas japoneses, mas também chineses, malaios, entre outros, tendo os portugueses - na primeira metade do século XVI - passado, igualmente, a fazer parte daquela designação. É esta influente associação de mercadores-contrabandistas-mercenários-piratas portugueses, à mistura com chineses, e japoneses, que daria origem, na segunda metade do século XVI, à intermediação lusa nos mares da China.

Segundo Yakazaki Takeshi⁹ a presença portuguesa em Macau, a partir de 1557, dever-se-ia a Lin Xiyuan, o qual viu na aliança com os portugueses uma forma de libertar, controlar e impedir os ataques de piratas na região de Cantão. A partir daqui, Malaca ficaria definitivamente ligada a Macau através de uma rota que aglutinaria interesses comerciais do *Estado da Índia*, e de inúmeros comerciantes privados que circulariam entre a plataforma comercial Malaca-Macau. Durante as décadas que se seguiram à fundação de Macau, o referido comércio desenvolver-se-ia extraordinariamente, sendo marcado

⁶ *Da Ming huitian* (Collected statutes of the Great Ming, 1587 ed.), chapter 105-108, *libu* 禮部 55-58, *chaogong* 朝貢 1-4.

J. K. Fairbank and S. Y. Teng, "On the Ch'ing Tributary System," *Harvard Journal of Asiatic Studies*, vol. 6, no.2, 1941, pp.219-238.

Sobre a estrutura e evolução do sistema tributário Ming e sobre o comércio realizado entre a China, Sudeste-asiático e Japão, a obra de Nakajima Gakusho é incontornável.

Nakajima Gakushō 中島嶽章. 2003. "Eiraku nenkan no Nichi-Min chōkō bōeki" 永楽年間の日明朝貢貿易. *Shien* 史淵 140.

Nakajima Gakushō. 2007a. "Jūroku seikimastu no Fukken-Firipin-Kyūshū bōeki" 十六世紀末の福建-フィリピン-九州貿易. *Shien* 史淵 144. 冊.

Nakajima Gakushō. 2007b. "Hōwa to Tsūkō: Sen gohyaku kyūjū yonen no Ninpō kaikō mondai wo megutte" 封倭と通貢——一五九四年の寧波開貢問題をめぐって——. *Tōyōshi kenkyū* 東洋史研究, pp. 66-2.

⁷ Peter Borschberg, *Iberians in the Singapore-Melaka area and adjacent regions (16th to 18th century)*, Wiesbaden: Harrassowitz, 2004, p.33.

⁸ João de Barros, *Ásia de João de Barros - Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento e conquista dos mares e terras do Oriente – Terceira Década (Sexta edição, actualizada na ortografia e anotada por Hernâni Cidade, Notas históricas finais por Manuel Múrias)*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1946, p.306.

⁹ Yamazaki Takeshi "The Maritime interactions between Lingnan, Hainan, Annan and Japan in the 16th century" in *Maritime East Asia in the 16th and 17th Centuries: New Sources and Perspectives*, Society for the Maritime Asian History, Osaka University, 29th January, 2010, p.24.

por quatro acontecimentos, ocorridos entre 1571 e 1582: o estabelecimento oficial de Manila como capital espanhola nas Filipinas (1571); a consolidação da chegada de prata americana à Ásia, através do galeão de Manila; em 1571, entrou o primeiro navio de Macau, em Nagasáqui (長崎), cidade que viria a transformar-se no porto de entrada do comércio europeu no Japão; a fusão das coroas.

A abertura do comércio privado entre Macau, Malaca e Manila

A 15 de Abril de 1581, nas Cortes de Tomar, Filipe II de Espanha é coroado Rei de Portugal¹⁰. Pelo facto, todas as praças portuguesas seriam obrigadas a prestar um juramento de obediência ao novo monarca. O então Vice-Rei da *Nueva España*, Don Lorenzo Suárez de Mendoza (1580-1583), ordena que as praças portuguesas no Sudeste-asiático e China sejam informadas da nova conjuntura política. O encargo coube ao Governador das Filipinas, Don Gonzalo Ronquillo de Peñalosa (1580-1583), o qual, em 1582, enviou quatro importantes missões diplomáticas destinadas ao capitão-mor de Maluco, Dom Diego de Azambuja¹¹; ao então capitão-mor de Amboino, Dom Sanchos de Vasconcelos¹², ao capitão de Malaca, Dom João da Gama¹³, e ao capitão-mor da cidade de Macau, Dom Aires Gonçalves de Miranda. O emissário destinado a Macau, seria o jesuíta, Alonso Sánchez¹⁴. Não obstante, a aparente missão diplomática a Macau tinha uma segunda função, esta, subliminar, a qual apenas seria revelada na correspondência entre o então Bispo das Filipinas, Domingos Salazar (1581-1594), e o monarca ibérico¹⁵. O objectivo principal de Alonso Sánchez consistiria em obter junto das autoridades de Cantão, uma base de comércio na China, à semelhança do que acontecera desde 1557 com os portugueses de Macau. Contudo, a embarcação que transportava Alonso Sánchez acabaria sendo confiscada pelas autoridades chinesas, e enviada para Cantão, onde seria apresada. Através de informadores, esta notícia corre célere, chegando rapidamente ao conhecimento do Capitão-mor e dos habitantes da cidade de Macau. Os principais comerciantes portugueses elaborariam então um plano de resgate, reunindo mais de 2 mil ducados para subornar as autoridades. Pouco depois, Mattia Pennela, o jesuíta italiano Michele Ruggieri e Lopes Vieira, viajam para a cidade Cantão, a fim de negociarem com os mandarins.

As negociações entabuladas seriam bem sucedidas, e os participantes na missão diplomática de Don Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, libertados e reconduzidos a Macau¹⁶. Aí, a 18 de Dezembro de 1582, teria lugar uma importante reunião, no Colégio de São Paulo da Companhia de Jesus, estando presentes as principais personalidades da

¹⁰ Rei Filipe II de Espanha, Filipe I de Portugal.

¹¹ Carta ao Capitão-mor de Maluco, 1582

AGI, Patronato 24, Ramo 61

¹² Carta ao Capitão-mor de Amboino, 1582

AGI, Patronato 24, Ramo 61

¹³ Carta ao Capitão-mor de Malaca, 1582

AGI, Patronato 24, Ramo 61

¹⁴ Carta do Bispo das Filipinas ao Rei, Manila, 18 de Junho de 1583.

AGI, Patronato 25, Ramo 8.

¹⁵ Carta escrita em Manila, a 18 de Junho de 1583.

AGI, Patronato 25, Ramo 8.

¹⁶ AGI, Filipinas, 79, N.17.

Lúcio de Sousa, *op cit*, 2010, pp.39-49.

sociedade europeia a viver em Macau. Como resultado, é elaborado um importante relatório oficial, com a assinatura dos principais nobres e comerciantes da cidade, reconhecendo Filipe II de Espanha como rei de Portugal.

No ano de 1582, o comerciante António Garcês seria capitão-mor da viagem comercial ao Japão. Paralelamente, partiria o experiente mercador André Feio, capitaneando um grande junco pertencente a Bartolomeu Vaz Landeiro, com mercadorias dos jesuítas e cidadãos de Macau. De salientar que apenas uma pequena parcela dessas mercadorias iria na embarcação capitaneada por António Garcês. Após os preparativos finais, os marinheiros chefiados por André Feio assumem as suas posições e, entre os tripulantes desta viagem, surpreendentemente, encontrava-se Alonso Sánchez e a restante tripulação espanhola, os quais tinham decidido viajar nesta nau. Dada a imprevisibilidade atmosférica, a aparente bonança dos mares da China daria rapidamente lugar a uma grande tempestade. Tanto a nau oficial como a não-oficial correm sérios riscos de naufragar. Após, sérias dificuldades em mar-alto, o capitão-mor, António Garcês, consegue conduzir a sua embarcação até ao porto de Kuchinotsu. Neste percurso, teria enfrentado nada menos do que três tufões. O outro grande junco, capitaneado por André Feio, devido ao mau tempo, seria desviado para a Ilha Formosa, actual Taiwan, onde naufragaria. Nem a grande experiência do capitão André Feio nesta rota - o qual já visitava os portos japoneses desde pelo menos 1574 - conseguiu salvar a embarcação e fazê-la ancorar no porto de destino. Segundo o jesuíta Francisco Pires, depois que o navio ficou encalhado na Ilha Formosa, com receio que se desfizesse devido à turbulência das ondas, os tripulantes decidiram construir duas jangadas. Numa delas resguardar-se-iam o capitão André Feio e outros tripulantes, juntamente com os jesuítas Pedro Gomes, Alonso Sánchez, Álvaro Dias e Francisco Pires¹⁷.

Após o naufrágio, os marinheiros do navio pertencente a Bartolomeu Landeiro, sob ordens do capitão André Feio, aproveitando a madeira do junco destroçado, acabariam por construir uma embarcação, tendo regressado a Macau. Todavia, os investimentos da cidade e dos jesuítas ter-se-iam irremediavelmente perdido, causando grande prejuízo à Missão japonesa e à comunidade europeia. Conforme nos esclarece Alonso Sánchez, na sua *Relación Breve*, uma vez chegada a tripulação a Macau, pretende regressar a Espanha com o resultado da missão diplomática, pois ao momento encontravam-se em Cantão, de partida, três navios lusos com destino a Goa. Antes da decisão final, o jesuíta recorreria ainda ao último trunfo: falar *com um português muy rico y principal de Macan que se llama Bartolome Baez cuyo hera el navio que se habia perdido en la ysla hermosa*¹⁸.

Graças à intermediação de Valignano, o jesuíta Alonso Sánchez consegue, finalmente, regressar a Manila, a bordo de um barco do armador Bartolomeu Vaz Landeiro, *Señor*

¹⁷ Como a gente vio que o junco dava tão grandes pancadas temerão os homens que se desfizesse o junco, e que a madeira matasse a gente, pello que das madeiras dos biles, e velas se fizerão duas jangadas, numa se meteo o Padre Christovão Moreira com huma cabeça das onze mil virgens; e chegou a terra quazi morto da muita agoa que bebo, porque as ondas virando a jangada, e o levou por vezes debaixo da agoa, e por isso ficou sempre doente e achacozo. Na champana se meteo o capitão Andre e alguns homens e os Padres Pedro Gomes, Alonso Sanchez, Alvaro Dias e eu, e como a maré já vazava chegamos a terra com muito trabalho pella costa de areal com a maior parte de Japoens que no junco hião o principal delles era moro João

Monumenta Missionum Societatis IESU – Monumenta Historica Japoniae I – Textus Catalogorum Japoniae 1553-1654, (ed. José Franz Schutte), Romae, Monumenta Histórica Societatis IESU a Patribus Eiusdem Societatis Edita, 1975, Francisco Pires S.J., *Pontos do que me alembrar*, p.387.

Biblioteca da Ajuda, Jesuítas na Ásia, Códice 49-V-3, Francisco Pires S.J., *Pontos do que me alembrar*, fl.4.

¹⁸ Colín-Pasttells, *op. cit.* 1904, II, p.300.

D. Pedro Torres y Lanzas, *op. cit.*, p.clxv.

*Capitan desta Ciudad*¹⁹. A referida embarcação seria capitaneada por Sebastião Jorge, ou Bastian Moxar, nome que lhe seria atribuído em Manila. Entre as inúmeras mercadorias que transportava, encontravam-se escravos de origem africana e do Sudeste-asiático²⁰.

A viagem em questão - Macau²¹ para Manila – trouxe importantes consequências para as respectivas comunidades mercantis já que, nesta ocasião, formalizar-se-ia um acordo informal entre o capitão Sebastião Jorge e o governador das Filipinas, Don Diego Ronquillo (1583-1584). No supracitado acordo, o capitão português, em nome do comerciante Bartolomeu Landeiro, comprometia-se a enviar, anualmente, um navio a Manila²². É também através desta viagem que obtemos as únicas notícias que possuímos sobre a forma como os grandes mercadores de Macau se faziam representar nos diversos portos para onde navegavam, assim como as mercadorias negociadas. A procuração, produzida em Macau, apresentada pelo capitão Sebastião Jorge às autoridades espanholas nas Filipinas e originalmente em português, seria traduzida para espanhol, tendo sido preservada uma cópia no *Archivo General de Indias*, em Sevilha. A procuração, além de nos dar detalhes sobre os principais representantes comerciais de Landeiro, obtemos anotações sobre o envolvimento dos mercadores privados de Macau no comércio de escravos:

Procuraçion

Sepan quantos este publico instrumento de la bastante procuraçion vieren como en el cristiano del nascimiyento de nuestro señor jesucristo de myll y quinyentos e ochenta años a los siete dias del mes de março del dicho año en este puerto del nonbre de dios partes de la China en las casas de mi, bernardino de araujo escrivano publico e judiçial e de difuntos destas dichas partes por el rrey nustro señor parescio bartolome vaez landero por el qual fue dicho a mi el dicho escrivano e testigos de yusoescritos que el por virtud deste poder hazia como de hecho hizo y ordeno e constituyo por sus procuradores sufyçientes e bastantes para en todo generales e bastantes con el mayor modo, via e manera que los podia e devia hazer y en derecho mas valiere a bastian jorge moxar e antonio vaz el viejo e anrique borges y melchior correa e antonio rrabelo (*tachado*: mayo) bravo e fernan de soberas y el padre nuno fernandez e antonio garces e antonio teixera lobo e damian gonçalez e antonio vieyra amostradores de la presente carta a los quales todos juntamente e cada uno de por si yn solidun e a quyen mejor lo pudiese hazer dixo el dicho constituynte que con libre e general administracion e dava e otorgava e de hecho luego dio e otorgo y concedio todo su libre y cumplido poder mandado comision especial e general para aquellos en su nonbre en este puerto de nonbre de dios de macon adonde

Va tachado mayo, no vala mas le cumpliere e con el presente poder hallarse puedan por el procurador pedir e demandar rescebir e cobrar e a sus manos aver toda su hazienda dinero piezas mercaderias horo plata esclavos y esclavas y todas las mas cossas que suyas fueren y de derecho le pertenesçieren y que de otra parte para el vinyere y estuviere por cobrar vender trocar e canviar y emplear y aruscar en las enbarcaciones naos y navios que bien les pertenesçieren e para las partes que quysieren por mar e por tierra a rriesgo del dicho constituyente hasta serle entregado y en todos sus hechos causas y demandas movidas e por

¹⁹ AGI, Patronato 24, Ramo 57.

Carta de Alessandro Valignano endereçada ao Governador das Filipinas, D. Gonzalo de Ronquillo, a 14 de Dezembro de 1582.

²⁰ Colín-Pastells, *op. cit.* 1904, II, p.301.

D. Pedro Torres y Lanzas, *op cit*, p.clxvii.

²¹ Embarcação de Bartolomeu Vaz Landeiro, capitaneada por Sebastião Jorge.

²² Lucio Sousa, *op cit*, pp.75-80.

mover así en las que fuere aver como rreo por ante qualesquier juezes e juezas a quien el conoçimiento dello con derecho pertenesçiere de partes los que le poderan poner avaçiones libelos y peticiones dar e firmar en juizio e fuera del e todo lo quel dicho constituyente haria y diria siendo presente sin falta alguna y no seran sytados ni demandados por ninguna avaçion nueva en nonbre del dicho constityente hasta no ser primero personalmente para dar de la causa verdadera ynformacion y en si rrazonar el officio de procuratorio y usar del el officio de procuratorio y usar del quando la cumpliere con poder deso o establecer e sustituir otros procuradores e revocallos si cumpliere prometiendo de aver todo por bien hecho E tambien firmo e valedero de oy para todo siempre y delos relevar del cargo que de la satisfaçion quel derecho en tal caso otorga e obligacion de todos sus bienes e hazienda que para ello obligo y en testimonio de fee y verdad dello firmo este juramento de poder con los testigos que fueron presentes Blas Ribero e valerio gentil y otros e yo el dicho escrivano quedo este poder en mi registro puse a dar vala con los testigos quedan firmados e dellas se hizo sacar por la autoridad que para ello tengo y lo concerta, así escriv e firme aqui de mio publico signo que esto tal como de yuso se sigue. Pago con el registro çinco maravedies²³.

Em suma, a subida de Filipe II ao trono de Portugal contribuiu para o desenvolvimento do comércio privado nas regiões periféricas do império, realizado entre as praças portuguesas e espanholas, o qual era controlado e financiado pelos mercadores que viviam na região. Neste período a presença portuguesa tinha atingido o auge da sua expansão no continente asiático. Dos portos de Malaca e Macau circulavam os escravos que, através do comércio regional, abasteciam não apenas as fortalezas e praças portuguesas, mas que ambicionava também monopolizar o abastecimento de escravos em Manila. Os portugueses, após se estabelecerem como os principais fornecedores de escravos no Sudeste- asiático, iniciam ligações comerciais, via Goa, com a Europa, e via Macau, com Manila e América²⁴. Assim como a economia portuguesa na região acentava na força laboral escrava, o mesmo ocorria com as colónias. Mas seriam os comerciantes de Macau e Malaca capazes de fornecer e monopolizar o comércio de escravos com as Filipinas, à semelhança com o que acontecia no comércio escravo entre o continente africano e a América espanhola?

O comércio de escravos: Malaca, Macau e Manila (1580-1600)

Sobre o comércio privado entre as praças portuguesas e Manila, chegam-nos diversas notícias referentes ao transporte de escravos para as Filipinas. A escravatura da Índia e de Malaca para Manila é descrita, pela primeira vez, por Frei Domingo Salazar, primeiro Bispo das Filipinas, na carta redigida a Filipe II, datada de 18 de Junho de 1583: “*Los portugueses traen indios esclavos de Malaca y de la India a vender*”²⁵ No entanto, Frei Domingo Salazar nada adianta sobre a origem dos escravos nem do (s) mercadore (s) que os negociavam.

²³ Lucio de Sousa, *op cit*, pp.215-217.

“*Información hecha a petición de Bastián Jorge Moxar en nombre de Bartolomé Báez Landero sobre el servicio que hizo de traer de Macao a Manila al padre Alonso Sánchez y padres de la Compañía de Jesús y de la orden de San Francisco. Manila, 28 de abril de 1583.*”

AGI, Filipinas, 79, N.17, fols.7-9

²⁴ *The Cambridge World History of Slavery, Volume3, AD 1420–AD 1804* , p.179.

²⁵ José Alvarez Taladriz, “Apuntes sobre el Cristianismo y la Esclavitud en Japón”, in: Valignano, *Adiciones...*,Tokyo, 1954, p.499.

No ano de 1584, na sequência do acordo realizado entre o capitão Sebastião Jorge e o Governador Don Gonzalo de Ronquillo, entraram em Manila dois barcos de Macau, pertencentes ao comerciante Bartolomeu Landeiro, carregados de fazendas e escravos. Pouco depois, uma importante petição foi realizada por Gaspar de Ayala, fiscal da Audiência de Manila, a 12 de Setembro de 1584, para que os barcos portugueses pagassem o *almojarifazgo*²⁶. O *almojarifazgo*, ou almoxarifado, era um imposto aduaneiro sobre todos os produtos transportados entre os diversos portos da *Nueva España*. Esse imposto variava, segundo a região e movimentação comercial de determinado porto. No, no caso de Manila, era 3%. O fiscal que recebia esta taxa denominava-se *almojarifes*. A carta de Gaspar de Ayala revela-nos que nesse ano, tinha chegado a Manila uma embarcação de Macau - a qual se tinha recusado a pagar a tributação aduaneira – que transportava escravos e outras mercadorias: *los portugueses paguen almojarifazgo de sus mercaderías y esclavos tras la llegada a Manila de un barco de Macao*²⁷.

A chegada de escravos a Manila alteraria a configuração do comércio humano na região, o qual, até 1583, era controlado pelos ricos comerciantes de Acapulco e cidade do México. Os comerciantes europeus a viverem no México, eram os principais fornecedores de escravos africanos, os quais chegavam à América, principalmente, por intermédio dos negreiros portugueses que negociavam no Atlântico. Este facto pode ser testemunhado através das inúmeras cédulas reais emitidas durante os séculos XVI e XVII, para que a elite espanhola nas Filipinas não pagasse direitos, ou *almojarifazgo*:

Cédulas Reais atribuindo as licenças necessárias para o envio de escravos para as Filipinas, sem que fossem pagos direitos ²⁸	
Don Gonzalo Ronquillo de Peñalosa, Governador de Filipinas	15 escravos
Capitán Juan Pacheco Maldonado	2 escravos
Alonso Alvarez de Toledo	4 escravos
Gaspar de Ayala, fiscal da Audiência de Manila	3 escravos
Pedro Rojas, Ouvidor da Audiência de Manila	3 escravos negros
Capitán Gabriel de Rivera	2 escravos negros
Ouvidor Francisco Bravo	3 escravos negros
Capitán Juan Maldonado	15 escravos negros
Ouvidor Antonio Ribera Maldonado	3 escravos negros
Gómez Pérez de Mariñas, Governador das Filipinas	6 escravos
Hernando de Ávila, tesoureiro de la Real Hacienda de Filipinas	2 escravos
Antonio Morga, acessor do Governador das Filipinas	3 escravos negros
Don Francisco Tello, Governador das Filipinas	6 escravos negros

²⁶ AGI, Filipinas, 34, nº78

²⁷ AGI, Filipinas, 34, nº78

²⁸ AGI, Indiferente, 606.

Don Francisco Tello, Governador das Filipinas	4 escravas negras
Ignacio de Santibáñez, Arcebispo de Manila	3 escravos negros
Jerónimo de Salazar y Salcedo, fiscal da Audiência de Manila	3 escravos negros
Alvaro Rodríguez Zambrano, Ouvidor da Audiência de Manila	3 escravos negros
Cristóbal Téllez Almazán, Ouvidor da Audiência de Manila	3 escravos negros
Pedro Hurtado de Esquivel, escrivão da câmara da Audiência de Manila	3 escravos 2 mulheres de serviço
Don Pedro de Acuña, Governador das Filipinas	3 escravos negros
Frei Francisco de Ortega	3 escravos negros
Don Juan da Silva, Governador das Filipinas	? escravos negros

Em 1585, o rei Filipe II, numa carta enviada ao Vice-Rei da Índia Dom Duarte de Meneses, informou-o da viagem de Diogo Dias de Boavista, morador em Malaca, às Filipinas. Surpreendentemente, o Rei autorizou esta viagem pedindo, inclusive, que fosse bem acolhido e favorecido pelas autoridades:

Diogo Dias de Boavista morador nesta fortaleza (Malaca) sou enformado que foi com cartas minhas às Filipinas, e que ha muitos anos que me serve nesas partes: emcomendonos que o favoreceis em tudo o que poder ser, e me enformeis de seus serviços pera lhe fazer a merce que por eles merecer; e escrevereis como vollo asy encomendo, e que recebi a sua carta.²⁹

Embora desconheçamos a rota que Diogo Dias de Boavista terá seguido até às Filipinas, cremos que o percurso tenha sido o de Malaca-Manila. Esta viagem constituiria uma excepção às proibições de contacto comercial entre as esferas portuguesas e castelhanas no Extremo-Oriente. É na sequência desta viagem que o então Governador das Filipinas, Santiago de Vera, endereçou uma importante carta³⁰ a Filipe II, requerendo autorização para que o Vice-Rei da Índia enviasse *escravos negros* para trabalharem nos navios, substituindo a mão-de-obra espanhola:

“En esta tierra tiene Lustra majestad mucha costa (costo) con officiales del artillero y calafates para el adrezo de las naos y fabrica dellas que siendo Vuestra Majestad servido de mandar al virrey de la yndia me ynvie esclavos negros que alla hazen estos oficios se escusarian estos gastos pues a cada calafate español o carpintero se le dan trescientos ps(pesos?) porunario(?) de salario y con estos se compran en la yndia tres officiales y o le scripto sobre esto y no me los a ynbiado³¹.”

Os escravos negros a que acima nos referimos eram, na sua maioria, originários de Moçambique e serviam nos exércitos privados de mercenários dos grandes comerciantes portugueses³². Não é possível compreender a expansão portuguesa pelo Sudeste-asiático, China e Extremo-Oriente, sem estes escravos a soldo, ou *escravos de peleja*. Durante todo

²⁹ J.H. da Cunha Rivara (coord.), *Archivo Portuguez Oriental*, Nova Goa, Imprensa Nacional, 1861, Fascículo 3, p.41.

³⁰ 20 de Junho de 1585.

³¹ AGI, Filipinas, 18A, R.3, N.16.

³² Lúcio Sousa, *op cit*, p.122.

o século XVI, as embarcações portuguesas eram compostas por um diminuto contingente europeu.

A conquista de Goa e o alargamento das redes comerciais portuguesas obrigaria a um recrutamento cada vez maior destes escravos. Desta forma, os portugueses utilizam as redes comerciais de fornecimento de escravos pelos Gujaratis, e criam as suas próprias rotas. As naus da Carreira da Índia tinham por hábito fazer escala em Moçambique, onde adquiriam escravos a baixos preços, os quais eram posteriormente vendidos em Goa e enviados para toda a Ásia. Uma das descrições mais interessantes sobre este tipo de comércio seria realizado por um missionário italiano:

É questa isola delli portughesi dove hanno una fortezza con capitano molto honorato (D. Pedro de Castro). Sarà grande di longhezza di tre miglia incirca; li habitadori sono alcuni portughesi et altri naturali della terra, che si chiamano caffari: è gente negra et per l'ordinario vanno nudi, et è vecina a terra ferme che si vede; parte sono christiani et parte gentili(...) In questa isola le nave si empiano quasi di questi negri percioché i portughesi comprano questi negri, fanciulli, homini e donne; il loro prezzo è 5, 6, 7, scudi, et alle volte per una scatola di cotognata si compra un negro e per doi testoni. Queste nostre 4^e nave mi pare che comprassero da 1.200, i quali poi si adotrinano e si fanno christiani, e si servano di loro senza altro salario³³.

O comércio de escravos realizado entre Macau-Manila e Malaca-Manila esteve na origem de alguma tensão entre os representantes da *Audiência de Manila*³⁴ (Tribunal mais importante da Coroa espanhola nos territórios asiáticos das Filipinas) e os comerciantes privados portugueses. Estes últimos, desafiando as leis vigentes, recusavam-se a pagar o imposto aduaneiro, vendendo escravos e produtos a preços mais baixos do que a concorrência. As autoridades de Manila, em número reduzido, são incapazes de fazer respeitar a lei. Como último recurso, enviaram ao Rei uma carta, informando-o de que chegavam navios com escravos, oriundos de Malaca, de Macau, e de outras regiões da China e da Índia, os quais se recusavam a pagar direitos³⁵:

“A esta tierra traen de Malaca, Macan y otras partes de la China y de la yndia algunos esclavos y porque dicen que los derechos se pagan delos (...) Lo fiscal a pedido se cobren derechos de las mercaderias que de Macan e Malaca se traen y porque hasta agora no se an mandado llevar³⁶”

Apesar dos protestos, os comerciantes privados portugueses, possivelmente aproveitando o facto do comércio entre Manila e as praças portuguesas ser proibido, continuaram sem pagar os 3% de direitos pelos seus escravos e mercadorias, o que aumentou o descontentamento das autoridades espanholas.

A situação tornou-se de tal forma tensa, que os representantes da *Audiência de Manila*, ansiosos por resolver esta situação e, claro está, participarem nos lucros deste

³³ Fr. Fulvius Gregorii S.I. et P.A. Laerzio S.I., P. Ioanni B. Pescatore S.I, Rectori Noviciatus Romani. *Documenta Indica*, vol.XII, p.880.

³⁴ Audiencia y Cancillería Real de Manila.

³⁵ *Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias (1680)*

Título Quinze

De los almojarifazgos y derechos Reales

Ley xxii

En las Filipinas se impuso á tres por ciento, sobre el comercio de las mercaderias para la paga de la gente de guerra. Mandamos, que assi se guarde, y sobresea en lo demás, que se paga de estos derechos.

³⁶ AGI, Filipinas, 18A, R.3, N.13.

comércio ilegal, enviaram para a Europa num mesmo ano, duas cartas³⁷, contestando e denunciando a forma como os portugueses negociavam em Manila. No seu conteúdo, as autoridades sublinhavam, entre outras coisas, que os escravos trazidos pelos portugueses deveriam pagar direitos: *Testimonio sobre que los portugueses paguen almojarifazgo*³⁸.

É na sequência desta contestação em torno do comércio de escravos, que o monarca Filipe II, a 21 de Janeiro de 1587, expediu uma importante missiva destinada ao Vice-Rei da Índia, Dom Duarte de Meneses (1584-1588), demonstrando ter sido informado das primeiras expedições, de carácter comercial, dos habitantes de Macau em Manila, assim como das tentativas menos conseguidas por parte das autoridades governamentais de Manila em estabelecerem um circuito comercial entre as Filipinas e a China, à semelhança do que acontecia com a colónia portuguesa. A sua posição relativamente a este assunto é inequívoca, condenando qualquer contacto entre as esferas de influência portuguesa e espanhola³⁹.

Independentemente das proibições, os comerciantes de Macau e Malaca, como sempre tinha acontecido até então, continuam a enviar navios comerciais para as Filipinas. Não obstante as directrizes régias, barcos portugueses continuam a chegar a Manila, como ficaria comprovado na missiva redigida pelo Governador das Filipinas, Don Santiago de Vera (1584-1590), para o Rei, de 26 de Junho de 1587, informando que, a par dos *mas de treinta* navios chineses de *razonable porte* que tinha visitado Manila, tinham, igualmente, chegado dois navios portugueses, os quais tinham conseguido ganhar muito dinheiro, causando grande descontentamento no seio da comunidade chinesa⁴⁰.

Apesar de não possuímos dados concretos sobre o comércio entre Macau-Malaca-Manila até ao final da década de 90, o próprio Bispo das Filipinas, Domingos Salazar, a 27 de Junho de 1588, referiu ter escrito uma carta para o Rei, a qual tinha sido enviada via Malaca, pelo que deduzimos da existência de uma embarcação de Malaca a visitar as Filipinas⁴¹. Recorrendo ainda ao memorial do Bispo Domingo Salazar, encontramos uma descrição que revela que o capitão Lope de Palacio, então a viver em Macau, enviou confidencialmente para as Filipinas uma carta. Evidentemente que a chegada deste memorial reservado, desde Macau até Manila, implicaria outra viagem clandestina, que a documentação oficial não revela⁴². Podemos, desta forma, concluir que, no ano de 1588, existem duas embarcações em Manila: uma primeira, de Malaca, e uma segunda, originária de Macau⁴³.

No ano seguinte, foi preparada em Macau uma nova viagem ilegal com destino a Manila. Organizada pelo próprio capitão-mor de Macau, Jerónimo de Sousa⁴⁴, nela participam os principais mercadores da cidade. Contudo, a morte súbita de Jerónimo de

³⁷ AGI, Filipinas, 18A, R.5, nº30 e 34, nº78.

³⁸ AGI, Filipinas, 34, nº78.

³⁹ *E porque na armada que ho anno de 85 foy pera essas partes vos mandey escrever que não avia por meu serviço terem os Castelhanos comercio nenhum nas partes da China e Malluco, nem os Portuguezes nas Filipinas, como entendeis que convem, senão somente boa correspondencia huns com os outros; e asy ho mandey escrever ao Viso Rey daquelas partes que ho avia por meu serviço*
APO, Fascículo 3, parte 1, p.80-81.

⁴⁰ Colín -Pastelles, 1904, vol, p.354, n.2.

⁴¹ Emma Helen-Robertson Blair, James Alexander, *The Philippine Islands 1493-1898*, Cleveland, 1903-1905, 55 vols, vol. VII, p.72, p.75.

⁴² Emma Helen-Robertson Blair, James Alexander, *op cit*, vol. VII, p.73-74.

⁴³ Relativamente às mercadorias, não obtivemos qualquer informação que nos possa esclarecer se teria existido algum comércio de escravos

⁴⁴ Emma Helen-Robertson Blair, James Alexander, *op cit*, vol.VII, p.79.

Sousa, nas vésperas da partida, lança Macau no caos político e a viagem acabou por ser cancelada. A viagem comercial anual da China para Nagasáqui, devido ao édito anti-cristão emitido por Tyotomi Hideyoshi (1536/37-1598), em 1587, o qual ilegalizava a presença dos jesuítas no Japão, também não se realizou. Macau encontrava-se numa situação quer política, quer económica, complicada, achando-se sem Capitão-mor e sem forma de sustento, na medida em que estes trajectos comerciais constituíam o seu financiamento anual. Se o comércio não fosse rapidamente reactivado, a colónia estaria condenada à extinção. O referido édito anti-cristão de Hideyoshi apontava, entre outras acusações, que os portugueses compravam japoneses para os escravizar, e pede para serem libertados, afirmando que pagaria aos portugueses o seu preço em prata.

“Chegarão estes dous homens tristes e enfadados com o recado que trazião, dizendo que Quambacudono, alem de outras muitas cousas com grande ira e indignação dissera, mandou particularmente dizer ao Padre tres.[...]

A terceira: eu tenho sabido que os portugueses e os siovens e cambojas que vem a estas partes fazer suas fazendas, comprão grande numero de gente e a levão cativa para seos reinos, desnaturando os japões de sua pátria, de seos parentes, filhos e amigos, e isto hé cousa insufrível. Pelo que o Padre faça que todos os japoens que athé agora se venderão, param a Índia e outras partes remotas, seião outra vez restituídos a Japão; e quando isto nam for possível pore estarem longe em reinos remotos, ao menos os que agora os portuguezes tem comprados os ponhão em sua liberdade, e eu darei a prata que lhe custarão⁴⁵.”

Quando o novo capitão-mor da cidade, Dom João da Gama, chegou a Macau em 1589, o panorama não seria possivelmente o mais agradável. Ao vazio político oficial, a comunidade também atravessava uma grave crise política local, com a morte do comerciante mais importante da cidade: Bartolomeu Vaz Landeiro⁴⁶. Ávido por obter uma maior margem de lucro, Dom João da Gama, contrariando todas as proibições régias, decidiu realizar a Viagem anual para a *Nova Espanha*, em vez de Nagasáqui⁴⁷.

Na última década do século XVI o comércio com as Filipinas (Manila) terá diminuído, em detrimento de outras regiões do Oriente, dado não encontrarmos muitas fontes sobre a presença portuguesa em Manila. É também possível, que o porto de Cavite, muito frequentado pelos contrabandistas de Macau e Malaca no início do século XVII, se tornasse num porto mais seguro para este tipo de comércio.

Apesar da escassez de informações, uma carta de Francisco de las Misas, feitor da Fazenda Real das Filipinas, datada de 31 de Maio de 1595, diz-nos que no corrente ano tinham chegado a Manila dois barcos de origem portuguesa, um proveniente de Malaca e um outro de Macau, com o objectivo de comercializar mercadorias e escravos⁴⁸. De facto, o tráfico de escravos atingia grande monta. Em 12 de Julho de 1596, o galeão de *San Filipe*, capitaneado por Matias de Landecho, parte de Manila, para o México com destino a Acapulco. As fortes tempestades e perigosas correntes quebram o mastro e o leme deste galeão, e lançam borda fora alguns homens que, assim, encontram a morte. O capitão Matias de Landecho em carta que escreveria ao novo Governador das Filipinas, Francisco Tello (1596-1602), alega como uma das principais causas dos acontecimentos que se seguem, a sobrecarga da embarcação:

⁴⁵ Luís Fróis, *Historia do Japam*, Lisboa, Biblioteca Nacional, vol.IV, 1983, pp.401-403.

⁴⁶ Lúcio de Sousa, *op cit*, pp.121-130.

⁴⁷ Lúcio de Sousa, *op cit*, pp.123-133.

⁴⁸ AGI, Filipinas, 29, nº57.

“me escribe el general don Mathias de landecho como vera Viestra Magestad por la que ba con esta le dio un temporal tan rrezio que por yr la nao muy sobrecargada ques la cudicia ordinaria de las naos de trato fue a dar a una de las yslas de Japon⁴⁹”

Um leme improvisado, e o conselho de Juan Pobre que estivera em terras de Sol-Nascente alguns meses antes, arrastam a embarcação para o Japão. Chegam a terras japonesas a 14 de Outubro de 1596⁵⁰. Quatro *fune* (船), ou barcos de pescadores japoneses, vão ao seu encontro⁵¹ e convencem os principais do galeão a aportarem em Urado em vez de Satçuma ou Nagasáqui, onde inicialmente pretendiam fundear âncora. A 19 de Outubro chegam a Urado ou, mais precisamente, a Tosa. A sobrecarga do galeão fez com que o calado da embarcação quase tocasse no fundo, numa área de baixa profundidade. Consultados o piloto-mor e o contramestre, decidiu-se que o galeão seguiria o seu percurso. Um pequeno desvio na rota, ocasional ou não, fez com que encalhasse nalgumas rochas e naufragou. A sua carga é rapidamente retirada e colocada em lugar seguro, sendo depois confiscada pelas autoridades japonesas ao serviço de Toyotomi Hideyoshi⁵².

O polémico incidente do galeão San Filipe também poria a descoberto escravos de origem africana, cujo destino seria o continente americano e serviria para deteriorar as relações comerciais entre as duas regiões.

Podemos, assim, depreender que as autoridades de Manila procuravam colmatar os impedimentos reais na escravização dos autóctones e tentavam obtê-los a partir da Índia portuguesa, Malaca e Macau, além dos escravos trazidos pela rota *Nueva España*–Manila. Seguindo a rota africana, os espanhóis da América adquiriam os escravos a baixo custo, custo esse que aumentaria com o prolongamento dessa rede desde a América até às Filipinas. Os fretes que eram cobrados a estes escravos também eram superiores, como comprova o *Pliogo de cargo a los Oficiales Reales de Acapulco, de los pesos de oro que cobraron, procedidos de fletes y derechos de 10 por 100 de las mercaderías y esclavos llegados a Filipinas* (Acapulco, 27 de Maio de 1598)⁵³.

Pelas fontes acima discriminadas, podemos verificar existência no último quinto do século XVI de uma importante rede escravagista que unia Malaca e Macau às Filipinas, contudo, seria igualmente oportuno saber se este comércio monopolizado pelos comerciantes privados portugueses se prolongaria também no sentido inverso, ou seja, a partir dos portos americanos, até às Filipinas, ou se teria sido irremediavelmente extinto pela concorrência portuguesa na Ásia.

Apoiados nas duas cédulas reais emitidas em Madrid, em 10 de Abril de 1597, a primeira das quais dirigida ao Governador das Filipinas e a segunda ao Vice-rei do México, regulamentou-se a atribuição de licença a funcionários e outros agentes régios, para puderem trazer escravos para as Filipinas. As cédulas demonstram igualmente que, apesar da existência de um circuito comercial que se estendia desde as praças

⁴⁹HIUT Carta de 18 de Maio de 1597 de Francisco Tello a Filipe II, Coleção Murakami.

⁵⁰ Juan Pobre de Zamora OFM, *Historia de la Pérdida y Descubrimiento del Galeón “San Felipe”*, Edición y Estudio por Jesús Martínez Pérez, OFM, Ávila, Institución “Gran Duque de Alba” de la Excmá Disputación Provincial de Ávila, 1997, p.19.

⁵¹HIUT Mateu de Mendonça, *Relacion del viagem del Galeon San Phelipe de Su Magd. Arribada que hizo al Japon y su perdida y lo que mas a sucedido año de 1596*, Coleção Murakami.II.

⁵² Juan Pobre de Zamora

OFM, *op.cit.*, 1997, pp.20-24

⁵³ AGI, Contaduría, 901.

portuguesas, até às Filipinas e, conseqüentemente, até à América; também existia um circuito inverso, em que escravos capturados nas costas ocidentais africanas, seriam transportados para a América e, alguns deles, seguiriam, via Pacífico, viagem até às Filipinas:

Cédula Real para o Governador das Filipinas, Don Francisco Tello ⁵⁴	Cédula Real para o Vice-rei da Nova Espanha, Conde de Monterrey ⁵⁵
<p><i>Don Francisco Tello Cavallero de la Orden de Santiago mi governador y capitan general de las yslas Philipinas y Presidente de mi audiencia Real que e mandado volver a fondar en la ciudad de Manila de las dichas yslas o ala persona o personas a cuyo cargo fuere el gobierno dellas porque e sido ynformado que muchos de los que vienen dessas yslas a la Nueva España y otras partes con liçencia traen para su serviçio de esclavos así negros como de los del Japon que se traen dessas yslas de la india oriental y conviene tener mucho la mano en estos m.do no permitais ni deis lugar a que se embarquen esclavos por granjeria ni para otros efectos ningunos como quiera que seos conçede que viniendo el Governador otro anseçesor le podais dar licencia para traer asta seis esclavos y acada uno de los oidores que vinieron quatro y a otras personas honradas mercaderes de causal ofiziales de mi hacienda que tambien vinieren de Asiento a la Nueva España o a estos Reynos para no volver los podreis así mismo conceder licencia para cada dos esclavos y esta orden y Reglas teneis para guardarla precisamente advirtiendo a que ay orden en la nueva españa para que se tomen por perdidos los que vinieren de otra manera. Fecha en diez dias de abril de mill y quinientos y siete años</i></p>	<p><i>Conde de Monterrey pariente mi Virrey Governador y capitan general de la nueva España o ala persona o personas a cuyo cargo fuere el gobierno della por aber entendido que de las yslas Philippinas se traen a essa tierra y otras partes muchos esclavos así negros como de los de Japon escriví al governador donde aquellas yslas que en ninguna manera de licencia para embarcarse ni que venga ningun esclavo por granjeria ni notra manera sino fuere que los gobernadores puedan traer asta seis esclavos y cada uno de los oidores que vinieron quatro y a otras personas honradas ofiziales de mi Hazienda o mercaderes de caudal que tambien binieren de asiento a essa tierra o a estos Reynos les pueda dar lizinçia de cada dos esclavos de lo qual estareis advertidos para ordenar al alcade mayor y ofiziales de Acapulco tengan cuidado de cumplimiento y execucion de esta orden y los esclavos que de otra manera vinieren de aquí adelante se tomen por perdidos. Fecha en diez dias de abril de mill y quinientos y siete años</i></p>

Apesar de não possuímos, para o século XVI, mais registos de embarcações de origem portuguesa visitando as Filipinas, encontramos referências a diversas transações comerciais que demonstram uma contínua circulação de escravos para Manila. Por exemplo, na tabela comercial de 1598 do comerciante Diogo Fernandes Vitória encontramos variadas referências a escravos. O português Diogo Fernandes Vitória, o qual se tornaria no mais importante comerciante da rede comercial Malaca-Macau-Manila da segunda metade do século XVI residiria inicialmente em Malaca⁵⁶, transferindo-se para Manila, onde compra o cargo de regedor da cidade. No final do século XVI, o referido

⁵⁴ AGI, Indiferente, 606, L.2, F.49f.

⁵⁵ AGI, Indiferente, 606, L.2, F.49f-49v.

⁵⁶ Data desconhecida.

mercador tinha construída uma rede comercial expressiva. Vitória estabelece importantes contactos comerciais com Moçambique; Mombaça; a cidade de Cambaia, situada na extremidade setentrional do golfo de Cambaia; Gujarat; Sindh; Bijapur; Golconda; Malabar; Ceilão; Coromandel; Bengala; Orissa; Pegu; Sião; Malaca; Molucas; China e Japão. 89% dos investimentos são realizados com a China e Japão e 7% com a cidade Malaca e as ilhas Molucas. O restante investimento é distribuído pelas demais cidades. Quanto aos bens comercializados, temos à cabeça seda crua, que corresponde a 51% do comércio total, o equivalente a 37,864 cruzados; em segundo lugar os tecidos de seda (38% - 27,672 cruzados); seguidos por cravo (*Syzygium aromaticum*) indiano e das ilhas Molucas (6% - 4,630 cruzados) e escravos (3% - 2,200 cruzados), além de outros produtos (2%)⁵⁷. A proveniência destes escravos não seria exclusivamente do Sudeste-asiático, ou China, Coreia e Japão. Alguns deles viriam da própria cidade de Goa, como confirmam as cargas que lhe seriam enviadas pelo próprio capitão-mor da cidade de Macau, António Garcês que, juntamente com diamantes, rubis, brincos, carpetes, pó de pérolas e algodão, também transporta escravos⁵⁸.

Traçando o percurso de dois escravos: António China e António Rosado

O primeiro caso que apresentamos é o de Anton Chino, ou António Chino, uma figura misteriosa, cujo testemunho permanece inédito nos arquivos da Inquisição Mexicana. A igreja local, perante a fama de feiticeiro, condena-o publicamente, excomungando-o e acusando-o à Inquisição⁵⁹.

António Chino nasceu em Cochim, num lugar chamado Cuane, por volta do ano de 1585. O seu pai chamava-se Chene e tinha como profissão escrivão, enquanto a sua mãe, de nome Unieche, era doméstica⁶⁰. Possivelmente, António não era descendente de uma família pobre, ou no limiar da pobreza. Um factor que corrobora este argumento é o facto de António Chino ser alfabetizado, aprendendo a ler e a escrever em criança, uma ferramenta de grande utilidade na profissão que desenvolveria mais tarde: comerciante. Como comerciante especializado na venda de pimenta, António viajaria por toda a Costa Malabar, entrando em contacto com o mosaico de culturas e religiões que negociavam nesta região: hindus, árabes, judeus, cristãos. Tendo completado trinta anos, um incidente iria marcar o destino de António para sempre, levando-o a viajar pelo mundo português e espanhol do século XVI. Como era costume nessa época na região de Cochim, António, mercador, juntamente com nove *chinos* dirigir-se-iam a um barco luso para vender pimenta. Depois da transação, possivelmente por ser uma hora tardia, este grupo de comerciantes aceitaria a sugestão da tripulação portuguesa e pernoitaria na embarcação. Confiando nos lusos, apenas tarde demais compreenderiam que se travava de uma armadilha, urdida eficazmente pelos portugueses para ficarem com a pimenta gratuitamente e ainda poderem rentabilizar o negócio com a redução dos mercadores em escravos. Aprisionados contra sua vontade e, para não deixar vestígios da ocorrência, o barco *alçaria as velas* com destino a Malaca⁶¹. O local onde este episódio se teria passado, permanece desconhecido, porém, é possível ter sido em Cochim, já que esta região era

⁵⁷ James C. Boyajian, *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, Baltimore: JHU Press, 2008, p.79.

⁵⁸ James C. Boyajian, *op cit*, p.81.

⁵⁹ AGN, Inquisición, vol.456, expediente 2, fol. 71v.

⁶⁰ AGN, Inquisición, vol.456, expediente 2, fol. 70f.

⁶¹ AGN, Inquisición, vol.456, expediente 2, fol. 70v.

um dos principais centros fornecedores de pimenta e também era habitada desde o início do século XVI por uma importante comunidade europeia.

Chegados a Malaca, os comerciantes escravizados são vendidos aos habitantes da cidade. António China é comprado por *benti sinco fardados que bale cada uno sis reales*⁶², ou seja, por 155 reales, a moeda então corrente na cidade. O primeiro dono seria um piloto de nome António Gomes⁶³, o qual o levaria à Igreja para ser convertido ao catolicismo e baptizado. No decorrer da cerimónia, a nossa vítima receberia o nome cristão do seu proprietário⁶⁴, passando a ser conhecido como *Anton China*, ou António China. Em Malaca viveria cinco anos, de 1615 a 1620. Relativamente a este período, desconhecemos as tarefas que desempenhava, mas estariam provavelmente relacionadas com o comércio da pimenta. Existe uma forte possibilidade de que, devido aos conhecimentos linguísticos de António, este tivesse servido como tradutor, ou *jurubaça*, termo com que então eram designadas as pessoas que intermediavam os negócios entre europeus e comerciantes asiáticos, desde o Sudeste-Asiático, até ao Japão.

De Malaca, António Gomes viaja com este escravo para Macassar e Ilhas Molucas, vendendo-o a um outro português de nome Francisco Farinhas, pela quantia de 50 pesos. Este mercador teria ligações com as Filipinas, o destino seguinte de António China. Em Manila, o comerciante Francisco Farinhas vende-o a um calafate de nome Miguel, o qual viajava para Acapulco a bordo do famoso galeão comercial que ligava a Ásia à América espanhola⁶⁵. Na América, António China é novamente vendido pelo valor de 150 pesos a um homem de apelido Fanvexa. Sobre este último, desconhecemos o nome próprio, profissão, ou nacionalidade. De qualquer forma, existe uma elevada probabilidade de se tratar de um comerciante de escravos, já que pouco tempo depois, António é levado para a cidade de Vera Cruz, no actual México, onde é uma vez mais vendido pelo preço de 250 pesos. Nesta ocasião, o capitão português chama-se Jacinto da Silva⁶⁶, com quem viveria mais de 16 anos, desde 1634 até 1650, na região de Cuinacan. António, além de servir o seu amo, dedicar-se-ia à adivinhação, prevendo o futuro dos habitantes da povoação e, paralelamente, descobrindo os autores de roubos. Em pouco tempo, as suas previsões correctas granjeiam-lhe a fama entre a população, e ganha a alcunha de *o sábio* ou *o sahuri*⁶⁷. A fama do escravo António como feiticeiro e adivinho chega então à Inquisição do México, onde é instaurado um processo de averiguação.

Enviado para os cárceres secretos da Cidade do México, António apresenta-se perante a Inquisição a 9 de Março de 1652⁶⁸, onde revela a sua genealogia e como se tornara escravo. No seu *discurso de vida* percebemos como fora raptado e reduzido à escravatura, e a ilegalidade da captura, é assunto sobre o qual os inquisidores não manifestam qualquer opinião. Em rigor, António seria um homem livre, porém a ausência de direitos quando se é escravo e o desconhecimento do contexto social colonial quando se é estrangeiro, impedem semelhante tentativa. Para a sua liberdade era necessária a ajuda dos documentos oficiais e a vontade da Igreja.

⁶² AGN, Inquisición, vol.456, expediente 2, fol. 71f.

⁶³ AGN, Inquisición, vol.456, expediente 2, fol. 70v.

⁶⁴ AGN, Inquisición, vol.456, expediente 2, fol. 71f.

⁶⁵ O galeão de Manila.

⁶⁶ AGN, Inquisición, vol.456, expediente 2, fol. 71f.

⁶⁷ AGN, Inquisición, vol.456, expediente 2, fol. 56f.

⁶⁸ AGN, Inquisición, vol.456, expediente 2, fol. 70f.

Contudo, este não seria um caso único. Temos também o exemplo do escravo António Rosado, nascido em Goa, por volta de 1590. Em 1651, quando cai nas malhas da Inquisição, acusado de renegado⁶⁹, Rosado tem 61 anos, quase a mesma idade de António China quando foi preso⁷⁰. O pai de Rosado era um capitão do Vice-rei da Índia, e o avô, André Furtado. Os seus bisavôs do lado paterno seriam um capitão geral de Goa e de Malaca, o qual falecera na viagem de retorno Goa-Lisboa, e uma escrava de Moçambique. A mãe de Rosado, com uma genealogia menos ilustre, era uma moura-cristã livre de Terrenate. Nos primeiros 27 anos de sua vida, Rosado vive em Goa, onde serve a importante Ordem dos Franciscanos. Mais tarde presta serviços a vários amos, viajando desde a Índia para o Sudeste-Asiático e, finalmente, Filipinas. Apesar da sua condição de homem livre, o seu amo em Manila vende-o ilegalmente e, apesar dos protestos de Rosado, é enviado para a América onde não conseguirá recuperar a liberdade⁷¹. O seu testemunho é tão cruel, quanto comovedor, e o seu comportamento atípico demonstra o transtorno psicológico a que foi submetido durante o período de escravidão. Privado de liberdade, à mercê dos maus tratos dos seus donos, Rosado revolta-se contra a hipocrisia de um sistema colonial prepotente, algo que enfurece o Santo Ofício. Contrariamente a António China, Rosado, renega a ideologia dominante, na tentativa de escapar a um estatuto marginal no qual não se enquadrava.

Rosado, assim como António China, são dois casos raros, não apenas de escravos instruídos oriundos da Índia portuguesa a viverem no México, mas também devido às suas faixas etárias. Ambos têm mais de sessenta anos de idade, quando a média de vida de um escravo na América do século XVII era extremamente baixa.

Os principais intervenientes no comércio Malaca-Manila nos finais do século XVI

O comércio privado entre Malaca e Manila, constituído não apenas de escravos mas também de outras mercadorias, assumiu tais dimensões nos últimos anos do século XVI, que o próprio Rei foi obrigado a interferir⁷². Em nome do monarca ibérico, Albuquerque ordenou que à excepção das naus da *Carreira da Índia*, nenhuma outra embarcação se dirigisse às fortalezas de Maluco e Amboino a carregar cravo para depois o transportar para Manila, de onde passaria posteriormente para o México através do galeão de Manila e era distribuído pelos portos espanhóis na América. Estas embarcações ilegais concorriam directamente com a embarcação real que anualmente fazia escala nas fortalezas de Maluco e Amboino para a compra do cravo. O citado Alvará impunha que daquele momento *em diante nenhum capitão das ditas fortalezas de Maluco e Amboino, nem outro oficial nem pessoa de qualquer qualidade e condição que seja, mande nem possa mandar dellas nem doutro qualquer porto de sua jurisdição embarcação alguma par as Manilhas*⁷³. Esta lei também provava que um dos estratagemas utilizados pelos comerciantes portugueses para contornarem as proibições reais consistia em enviarem embarcações para outros portos, e daí fazerem os trajectos comerciais com os lugares de

⁶⁹ *Información contra Antonio Rosado por Renegado. Mexico, 1651.*

⁷⁰ António China tinha mais cinco anos que António Rosado.

⁷¹ AGN, Inquisición, vol.454, expediente 37.

⁷² Consulte-se o Alvará que o Vice-Rei da Índia Matias de Albuquerque (1591-1597) manda publicar a 15 de Abril de 1597.

⁷³ José Heliodoro da Cunha Rivara (org.), *Archivo Português Ultramarino* (APO), Fascículo 3, Nova Goa, Imprensa Nacional, 1861, pp.758-760.

destino. Desta forma, em vez de o circuito ser realizado directamente, era efectuado um outro com diversas escalas, sendo a legislação real ludibriada e rodeada. O Vice-Rei da Índia Matias de Albuquerque enviaria a Maluco e Amboino o galeão São João com este Alvará, para que este fosse publicado e obedecido nas feitorias portuguesas⁷⁴. Porém, quem seriam os protagonistas deste comércio? Seria ele apenas realizado por pequenos mercadores desconhecidos?

No presente ano o Rei receberia informações do seu enviado a Malaca, o licenciado José Paes, com o cargo de Ouvidor geral para realizar, entre outras coisas a devassa *dos que vão e mandão á Manilha*⁷⁵. O resultado do inquérito para apurar responsabilidades relativamente ao comércio ilegal é francamente surpreendente. As investigações realizadas pelas autoridades governamentais apuraram que os principais obreiros do comércio praticado via Malaca-Manila eram os próprios capitães, mostrando que as mais altas patentes do Império português se encontravam envolvidas no comércio ilegal com as Filipinas.

Os representantes da cidade de Malaca, ávidos por participarem no comércio com as Filipinas, escreveriam ao Rei solicitando a legalização de uma via comercial entre as duas regiões. Apesar das proibições vigentes, a Câmara de Malaca confirmou, igualmente, a participação activa e directa dos capitães da cidade neste comércio. Por sua vez, o monarca numa tentativa para extinguir este trato ilegal, enviou instruções ao Vice-Rei Dom Francisco da Gama, de Lisboa, a 10 de Fevereiro de 1598, para que fosse produzida uma provisão régia interditando este comércio e para a realização de uma *devassa* anual sobre o trato realizado em Manila. Esta *devassa* tinha como objectivo não apenas localizar os portugueses envolvidos nas ilegalidades, mas enviá-los presos para Goa e Lisboa. Este documento testemunhou paralelamente o confronto existente entre as directrizes centrais e a administração local, assim como a frágil estabilidade social e comercial da união ibérica. Afigura-se, assim, notável, a proporção que este comércio informal ganhou, controlado mormente por portugueses, situação que desafiava abertamente o poder judicial de Goa. Parece-nos significativo que, em detrimento dos interesses do Império, estas altas patentes sobrevalorizassem a legislação existente, desautorizando-a e desenvolvendo actividades comerciais informais:

*E assy me escreve a Camara da ditta cidade sobre mandar levantar a defesa do comercio desse estado para as Felipinas, que lhe estranho na resposta disto, porque não ha de tratar de deixar de haver effeito a dita defesa, em em que se procedeo com fundamentos claros da importancia de que he para o serviço de Deos e meu, e bem desse estado; pello que de novo vos encomendo e mando que façaes comprir a ditta defesa inteiramente; e porque a mesma Camara me escreve que os Capitães de Malaca sem embargo da defesa correm com o dito comercio, mandey passar a provisão que vay nestas vias para cada anno se tirar devassa deste caso conforme a ella, de que tereis particular cuidado, e me escrevereis cada anno o que nisto se fizer*⁷⁶.

No seguimento da correspondência acima analisada, e para desincentivar a participação de altas patentes governamentais no comércio ilegal entre Malaca e Manila, foram enviadas novas instruções ao Vice-Rei da Índia, de Lisboa a 12 de Março de 1598. O

⁷⁴ APO, Fascículo 3, p.759.

⁷⁵ Esta situação é referenciada na carta do Rei, de Lisboa, a 10 de Março de 1598, para o então Vice-Rei da Índia Dom Francisco da Gama. APO, Fascículo 3, p.862.

⁷⁶ APO, Fascículo 3, p.828.

monarca ibérico recusa-se a revogar a proibição, exigindo que a mesma fosse cumprida inteiramente. Uma vez mais, ordenava-se a realização de uma *devassa* anual, de forma a apurar as pessoas envolvidas neste trato, para serem julgadas e condenadas por infracção dos seus regimentos e das proibições reais. Uma ideia que nos parece ser curial sublinhar, é precisamente esta produção de legislação, com reflexos sobre as posses ultramarinas, procurando atender às necessidades régias e não aos diferentes horizontes geográficos e económicos em que os portugueses se movimentavam, portanto desconhecedoras da realidade sócio-cultural e económica das sociedades em que se movimentavam os europeus. Podemos assim concluir que, uma coisa era a vontade régia, outra era a realidade em que se moviam os comerciantes. Este facto prova que a coroa não controlava todas as actividades, nem nunca se reproduziu um único modelo de governação e que nem sempre as determinações régias eram atendidas. De qualquer forma, em termos gerais, parece seguro afirmar que a clivagem existente entre a realidade económica das fortalezas portuguesas e a legislação real escorada numa forte centralização régia, predomina nestes espaços ultramarinos, em que os limites espaciais da legislação eram facilmente alargados e ultrapassados pelos interesses económicos locais. O poder régio não excedia os “limites da fortaleza”. As políticas na região obedeciam aos interesses das autoridades locais, predominantemente não ocidentais, contrariando em inúmeras ocasiões as directrizes dos monarcas ibéricos.

Eu El Rey faço saber aos que este alvará virem que eu sou informado que depois de ter mandado defender per muitos respetos de serviço de Deos e meu, e bem do estado da Imdia, o comercio dele pera as Felipinas e das ditas Felipinas para outros lugares do mesmo estado, se não goarda esta minha defessa tão inteiramente como nela he declarado, de que me averia por mui desservido se asi fosse, que não acabo de crer, pelo que mamdo ao meu Vissorrey e Governador da Imdia, que ora he e ao diante for, que faça tirar devassa cada anno das pessoas culpadas no dito comercio, e proceder contra eles breve e sumariamente, como for justiça, fazemdosse com efeito execução nos culpados polas penas de sua condenação na dita culpa os capitães de Malaca depois da dita defessa, ora tenham acabado seu tempo, ou estem aimda anualmente na dita capitania, ou a servão depois pelo tempo em diante, e nos capitulos de sua residencias se acrecentará este para nelas se perguntar por este caso em particular alem das devasas que conforme a esta provisão mando que se tirem cada anno. E esta se registará nos livros da Relação e contos de Goa, e nos de minha fazenda, e cassa da Índia e valerá como se fosse carta começada em meu nome e passada por minha chancelaria⁷⁷.

Entre os diferentes capitães de Malaca gostaríamos de destacar a figura de Francisco da Silva de Meneses, o qual substituíra Pêro Lopes de Sousa no ano de 1594 e seria substituído por Martim Afonso de Melo (1597). Francisco da Silva Meneses teria sido um dos capitães mais corruptos da fortaleza portuguesa. A sua acção seria de tal forma nefasta, que o próprio Vice-Rei Matias de Albuquerque ver-se-ia obrigado a interferir no seu governo. Apesar de Dom Francisco da Silva de Meneses ser oriundo de uma das mais importantes famílias da nobreza portuguesa e de ser Cavaleiro da Ordem de Avis, nem isso parece tê-lo protegido da Provisão Régia que o Vice-Rei da Índia Matias de Albuquerque emite em Goa a 28 de Março de 1597. Nela constava que um junco propriedade do Rei de Camboja ter-se-ia recolhido na fortaleza de Malaca. Este junco realizava a torna-viagem ao Japão, de onde vinha carregado de mercadorias. O então

⁷⁷ Carta do Príncipe para o Vice-Rei da Índia, de Lisboa, a 12 de Março de 1598 APO, Fascículo 3, parte 2, pp.869-870.

capitão de Malaca, Dom Francisco da Silva Meneses, confiscara o junco e respectiva carga, apesar de tal acto ser ilegal e contrário à legislação vigente. A carga seria composta por prata, tecidos, artilharia e *moços e moças*, ou seja escravos. O Vice-Rei da Índia Matias Albuquerque ordenava que o capitão de Malaca pagasse o junco e conteúdo confiscado, e *fazer execução nas mãos e quaesquer outros bens do dito Francisco da Silva até realmente pagar a valia do dito junco, prata, fazendas, moços, e moças que nelle vinham*⁷⁸.

Em 12 de Abril de 1597, de Lisboa, o Rei também respondeu ao então Bispo de Malaca, Dom João Ribeiro, o qual solicitou que o seu regresso a Portugal fosse efectuado por via das Filipinas. Teria este pedido do Bispo a intenção de legalizar um circuito marítimo entre Malaca e as Filipinas? Demonstraria apenas a existência de uma rota marítima informal já estabelecida entre Malaca e as Filipinas?

Independentemente de qual o motivo subjacente a este requerimento, o Rei na carta que escreve para o Vice-Rei da Índia Dom Francisco da Gama recusa este pedido, sendo do parecer *que em nenhum modo convinha darse-lhe esta licença nem abrirse este caminho que está cerrado pela defessa que eu delle tenho feito*⁷⁹.

Considerações finais

Tendo como pano de fundo a fusão das coroas portuguesa e espanhola, evidenciámos como no cenário asiático os comerciantes lusos desempenhariam um papel de relevo no comércio escravo das Filipinas. Podemos ainda identificar claramente um circuito de escravos que ligava Malaca e Macau a Manila. É bastante provável que Macau fornecesse as Filipinas de cativos provenientes do Japão e da Coreia, pois um elevado número de escravos era transportado anualmente na Nau que realizava o circuito comercial entre Macau e Nagasáqui. Paralelamente, podemos também reconhecer um circuito comercial de escravos asiáticos que ligava Malaca a Manila, assim como um terceiro que ligaria praças indianas, sob administração portuguesa, às Filipinas, os quais seriam os grandes fornecedores de escravos africanos.

Os impulsionadores deste trato - figuras insuspeitas devido ao sistema político e administrativo que representa, ou seja, os interesses da coroa de Portugal - são as figuras do capitão de Malaca e do capitão-mor de Macau. A forma independente como se relacionam com as autoridades de Manila, à revelia das autoridades portuguesas, e apesar das proibições régias, originam correspondência vária. Estas missivas, em formato de proibições e inquéritos, têm como finalidade o encerramento desta rede comercial. São também os abusos dos comerciantes portugueses, recusando-se pagar os fretes cobrados no porto de Manila, que despoletarão as queixas por parte dos comerciantes locais, e inquirições por parte das autoridades centrais portuguesas. É devido a esta polémica, que o tráfico de escravos protagonizado pelos portugueses é descoberto.

Apesar da escassez de documentação, podemos, mesmo assim, reconhecer que esta rede de comércio escravo era movimentada e financiada por interesses e dinheiro de investidores privados, mormente comerciantes locais, não existindo sobre eles um controlo régio efectivo.

⁷⁸ APO, Fascículo 3, pp.751-753.

⁷⁹ APO, Fascículo 3, pp.701-702.