

José Domingos Costa
Faculdade de Letras
Universidade de Lisboa, Portugal

josedomcosta@yahoo.com

João Menino – Comerciante ou Escravo?

Referenciada nos relatos do Piloto Anónimo a presença em São Tomé de João Menino, “homem muito velho”, “negro riquíssimo”, como ele se lhe refere, esta figura tem sido apresentada, pela generalidade dos investigadores, como prova de que, a par dos europeus e dos “filhos da terra”, não teriam sido apenas os escravos negros trazidos do continente os únicos africanos a constituírem a cadeia de povoadores do arquipélago. Na mesma altura, de sua livre vontade, teriam vindo também outros africanos, aproveitar-se das oportunidades de negócio entretanto geradas na ilha, mormente pelo florescente cultivo da cana-de-açúcar. Sem pretender pôr em causa as linhas de investigação seguidas anteriormente pelos historiadores que referem a existência de João Menino, nem tão-pouco as suas conclusões que lhe atribuem a condição de comerciante, é objectivo deste trabalho, caminhando noutra direcção, levantar a hipótese de este homem poder ter sido originalmente escravo e, ao beneficiar do decreto régio de D. Manuel I, assinado em 1517, conseguir a alforria e, conseqüentemente, a sua liberdade.

Palavras-chave: piloto anónimo, João Menino, miscigenação, filhos da terra, escravo, alforria

João Menino - Trader or Slave?

In the account of his trips to São Tomé, the anonymous pilot refers to the presence at the island of João Menino, “very old man”, “very rich black”. The majority of researchers has presented this character as evidence that it were not just Europeans, the “sons of the land” and the black slaves from the mainland, the lonely people who has constituted the chain of settlers in the archipelago. At the same time, have been also other Africans, by their own initiative, to take advantage of business opportunities created though the island, especially the burgeoning crop of sugar cane. Without calling into question the lines of research previously pursued by historians who report the existence of João Menino, nor do their conclusions which confer him the status of trader, is objective of this work, walking in another direction, hypothesize that this man could have originally been a slave and, having the benefit of the royal decree of King Manuel I, signed in 1517, achieve manumission, and thus his freedom.

Keywords: anonymous pilot, João Menino, miscegenation, sons of the land, slave, manumission

Introdução

A referência a João Menino - que dá origem a este trabalho -, surge-nos, em escassas sete linhas, no meio de um texto atribuído a um piloto anónimo de Vila do Conde, no qual este relata uma das suas viagens a São Tomé, decorria a terceira década do século XVI (Albuquerque, 1989, p. 33).

Traduzido do português para o italiano, este importante escrito foi publicado pela primeira vez em Veneza no ano de 1550, incorporado numa não menos importante antologia de viagens - *Navigazioni et Viaggi* -, compilada por Giovanni Battista Ramusio (Caldeira, 2000, p. 11).

Para que melhor se possa entender quem era Menino e o que se julga representar na sociedade da São Tomé seiscentista, será de toda a utilidade que se faça um pormenorizado enquadramento, antes de qualquer outra referência.

Assim, começar-se-á por abordar a colonização da ilha e o ciclópico esforço encetado para o seu povoamento, as tentativas para torná-la auto-suficiente em bens alimentares, a estrutura fundiária escolhida, o tipo de economia que a partir daí se desenvolveu, a sociedade que foi sendo edificada, tendo em linha de conta as condições entretanto criadas.

Referir-se-á, de igual modo, a importância que a escravatura e o comércio de escravos tiveram na economia santomense da época, o contributo da monocultura da cana sacarina para o desenvolvimento da ilha e o papel das alforrias na construção daquilo que se poderá considerar uma sociedade nova.

A Descoberta

Os reis portugueses encontraram nas donatárias um processo expedito para, por interpostas pessoas, mas sempre da sua inteira confiança, administrarem os domínios de além-mar que iam ficando na posse da coroa. Elas eram, no fundo, uma resposta arguta para se contrapor à impossibilidade prática do rei poder exercer a soberania directamente sobre os novos territórios e até, através desse expediente, serem angariadas formas de financiamento que viessem a suportar os elevados custos da epopeia marítima.

A Madeira e os Açores - mais tarde as ilhas de Cabo Verde -, devem a este sistema o sucesso do seu povoamento. Não seria, pois, de estranhar, que igual princípio se continuasse a aplicar, à medida em que ia progredindo a expansão portuguesa.

Foi assim que, já no tempo de D. Afonso V, através do arrendamento do monopólio do resgate e trato da Guiné ao comerciante de Lisboa Fernão Gomes, foi dado um passo de muito significado para a expansão marítima. Através do contrato estabelecido, que tinha a duração de 5 anos (1469-1474), Fernão Gomes via-se obrigado em cada ano, para além do pagamento de 200 mil reais à Coroa, à exploração de cem léguas de costa em direcção a Sul, a partir da Serra Leoa (Cunha, 2001, p. 8).

E foi durante a vigência deste acordo que se exploraram as costas do Golfo da

Guiné, se entrou em contacto com as riquezas da região da Mina, se visitaram pela primeira vez as ilhas que lhe estão ao largo: São Tomé - cujo descobrimento, nos inícios da década de 70, se atribui a João de Santarém e Pêro Escobar -, Príncipe, Ano Bom e Fernando Pó, actualmente Bioko.

Estratégia política

Com excepção da ilha de Fernando Pó, todas as outras eram desabitadas. Por razões que se devem prender com os levantamentos efectuados e com a avaliação daí resultante, que se traduziu no longo período de quase 16 anos que separou o seu achamento da concretização do interesse pela colonização da ilha, terá parecido à Coroa ser São Tomé aquela que reunia as condições mais favoráveis para o seguimento de uma política que, contando com as potencialidades da região, pudesse ser traduzida em incontestadas vantagens para os portugueses.

Com efeito, São Tomé estava situada a 300 quilómetros da costa (distância suficiente para não se recearem ataques dos povos do continente), desabitada até à descoberta como se disse (não sendo, por conseguinte, necessário qualquer esforço de conquista) e a maior de todas aquelas ilhas.

É natural que São Tomé, dada a sua posição estratégica, fosse para o futuro rei D. João II, que desde 1474 se encontrava à frente de toda a colossal empreitada dos descobrimentos, fosse por ele encarada como nevrálgico “ponto de aguada e carnagem necessárias aos navios que demandavam a Índia”, como viriam a sustentar os historiadores Francisco Tenreiro e Maria Benedita Araújo, citados por Pedro José Paiva da Cunha (2001, p. 12).

Facto que não chegaria a concretizar-se, contudo, pois a rota das caravelas rumo à Índia viria a passar muito mais a Ocidente, quase a roçar as terras de Vera Cruz, por força das correntes marinhas e do regime dos ventos muito mais favoráveis (Mau-ro, 1988, p. 127). Teria de ser reequacionado, por isso, o papel que São Tomé viria a desempenhar, que seria importante, sem dúvida, mas não aquele que inicialmente lhe tinha sido vaticinado.

Assim, sem qualquer interferência na mais destacada rota comercial portuguesa, que Vasco da Gama abriu pela primeira vez em 1498, uma outra razão viria a ser invocada para o povoamento da ilha e para o pesado investimento a que isso levava: A necessidade de reconhecimento das costa do Atlântico a sul do Equador, conferiam a São Tomé o estatuto de plataforma logística estratégica (Cunha, 2001, p. 12).

Ver-se-á adiante como a ilha se iria tornar, segundo Arlindo Caldeira, o centro de um projecto económico de dupla finalidade: um lugar de escala de escravos para revenda noutros mercados e a instalação de um importante pólo produtor de açúcar, com a disseminação de vastas plantações de cana sacarina em todas as áreas já colonizadas e a colocação de engenhos em zonas ribeirinhas a exemplo do que fora feito na Madeira, como fase intermédia da cadeia produtiva (Caldeira, 2000, p. 20).

É bom de ver que na génese desta estratégia de aproveitamento da ilha, estariam notícias enviadas a Lisboa por João Pereira, a quem João de Paiva, o primeiro donatário, mandara partir para a ilha, em 1486, à frente de um número indeterminado, mas certamente reduzido, de colonos, de forma a iniciar o seu povoamento (Garfield, 1992, p. 10). Notícias essas reforçadas sucessivamente com as novas que foram chegando dos diferentes donatários, nomeadamente as de Álvaro Caminha, o terceiro donatário da capitania de São Tomé, e as de Pêro Caminha, capitão provisório, que informou o rei - nesta época já D. Manuel I - ter descoberto muitos rios novos “em os quaes há muitos escravos e muito marfim”, aconselhando, implicitamente, a um aproveitamento eficaz das possibilidades da ilha, dada a sua posição geográfica favorável (Cunha, 2001, p. 12).

E o interesse da Coroa portuguesa por São Tomé vai-se tornando cada vez mais evidente também através da legislação saída das mãos do rei, concedendo privilégios a quem se dispusesse a demandar a ilha e aí se fixar. Começa por ser disso claro exemplo a “Carta de privilégio para os moradores de São Tomé poderem resgatar escravos e quaisquer outras mercadorias”, assinada em 16 de Dezembro de 1485 por D. João II que refere a determinado ponto:

... lhe outorgamos que eles (...) possam resgatar e resgatem escravos e quaisquer outras mercadorias que haver puderem nos cinco rios dos Escravos, que são além da fortaleza de São Jorge da Mina, reservando ouro, pedraria e especiaria e gatos-de-algália¹, que não poderão resgatar senão para nós... (Albuquerque, 1989, p. 45).

As condições de sobrevivência

O processo de povoamento mostra-se complexo e lento. Para além do envio de pessoas, tornava-se necessário prover o território de meios, como bens alimentares, que satisfizessem as necessidades mais elementares.

São Tomé como terra desabitada, de recursos visíveis possuía apenas a sua luxuriante vegetação. Nada que se afigurasse viável para garantir a sobrevivência dos seus primeiros habitantes. Seria Lisboa a providenciar os alimentos iniciais, sistema de cuja eficácia o testamento de Álvaro Caminha se viria a queixar, referindo-se às provisões que D. João II enviara para dois ou três anos: “foi logo assim gastado, que durou muito pouco tempo” (Albuquerque, 1989, p. 75).

Para obstar a essas carências, foram, com o decorrer dos tempos, tomadas algumas medidas que, enquadradas naquilo a que se poderá chamar de política de tentativa-erro, não deixaram de dar os seus frutos.

Assim, de Cabo Verde vieram bois, ovelhas e cabras; da Guiné também cabras, para além de galinhas; de Portugal foram porcos, vacas e bois. Sem qualquer sucesso foi, contudo, a tentativa de introdução do cavalo e do burro.

Constatadas as condições grandemente favoráveis do território para a pecuária,

¹ Gato-de-algália é um mamífero carnívoro, da família dos viverrídeos, com cerca de 90 centímetros de comprimento e com umas glândulas anais que produzem uma secreção acre e oleosa, conhecida por almíscar, utilizada na produção de perfumes.

cedo esta actividade começou a apresentar resultados, fazendo com que ramos complementares, como a salga, se viessem a desenvolver. De tal sorte isso se verificou, que o mercado passou de consumidor também a exportador de carne destinada ao abastecimento da feitoria de São Jorge da Mina (Cunha, 2001, p. 21).

Foram, por outro lado, ensaiadas novas culturas agrícolas. Os resultados da tentativa de introdução do trigo, do centeio, da cevada, da vinha, da oliveira, foram desanimadores. Verificava-se o crescimento das plantas, mas sem qualquer tipo de fruto.

Como substituto do pão feito a partir do trigo (ou dos seus substitutos centeio e cevada) passou a usar-se o inhame, proveniente da África continental. Era comido assado ou cozido acompanhando carne ou peixe, ou ainda ralado como complemento de diversos pratos. Acudia ainda nos suprimentos aos navios que passavam pela ilha (Cunha, 2001, p. 24). O inhame era muito duradouro, a ver pelo que dele dizia o Piloto Anónimo: “aturam frescas muitos meses e passam um ano sem se perderem” (Albuquerque, 1989, p. 27).

Introduziram-se ainda o milho zaburro, importado do continente, que dava várias colheitas ao ano, a palmeira e a bananeira, importantes na alimentação dos escravos. Experimentaram-se com muito sucesso outros produtos que constavam anteriormente da dieta alimentar dos colonos, como as hortaliças (alfaces, couves, rábanos, beterraba e aipo), cebolas e alhos, melões, abóboras, nabos, cabaças e hortelã. De referir um único óbice - e de peso -, a contrapor-se ao facto de crescerem em poucos dias: as suas sementes não se multiplicavam (Albuquerque, 1989, p. 23). Tornava-se necessário, a cada ciclo reprodutivo, mandarem-se vir novas sementes de Portugal.

Um exemplo de introdução bem sucedida engloba algumas árvores de frutos: figueiras, laranjeiras, macieiras e limoeiros, todas elas com grandes frutos e muito sumo “que não é para crer”, como a esse facto se refere o manuscrito de Valentim Fernandes (1940, p. 124).

A pesca constituiu-se, naturalmente e desde cedo, uma importante fonte alimentar e de rendimento para os moradores de São Tomé. E de tal forma devia pesar nos seus proventos que levava muitos deles, mar adentro, e apesar das 40 léguas de distância², a procurarem as águas de Ano Bom, por proporcionarem grandes pescarias. Como a isso alude o Piloto Anónimo “Tem ela uma grande pescaria, e os que habitam em São Tomé vão ali pescar repetidas vezes” (Albuquerque, 1989, p. 21).

Também a exploração da madeira se revestia de uma particular importância para a comunidade. Com as árvores das matas que se desbravavam para os seus terrenos darem lugar às plantações de cana, obtinha-se a madeira para se construírem as casas daquilo a que viria a ser Povoação, a capital. Com ela se reparavam também os navios que se dirigiam à ilha, havendo, inclusivamente, a notícia da construção de pelo menos duas embarcações que haveriam de demandar as costas do Golfo e do Congo. Dos seus densíssimos bosques, como os classificava o piloto de Vila do Conde, se retirou também a madeira que haveria de ser mandada para fora.

² Todas as consultas efectuadas reportam equivaler uma légua a aproximadamente 5 quilómetros. O antigo sistema métrico português viria a estabelecer a *légua métrica* (Decreto de 2 de Maio de 1855) e a fixá-la como medida equivalente a 5 mil metros, certamente como oficialização da prática corrente anterior.

O sistema fundiário e o fomento agrícola

Desde que o povoamento começou a ganhar alguma consistência, que as terras foram sendo entregues aos colonos em regime de sesmarias, por cinco anos, de forma a garantir uma maior e mais racional produtividade da terra. Logo que esse prazo findava, as terras ficavam ou não na propriedade do usufrutuário, em conformidade com o maior ou menor aproveitamento que lhes fora dado.

Verificou-se também o aparecimento das fazendas reais, cujo objectivo era a produção de bens alimentares destinados à alimentação dos escravos, que eram enviados para a ilha à espera de serem revendidos noutras paragens. Mais tarde, quando a indústria do açúcar era já uma actividade florescente, estas terras passaram também a albergar as plantações de cana-de-açúcar e os engenhos. Engenhos esses que, acrescente-se, em finais da década de 30 do século XVI, eram já “coisa” de sessenta, segundo aquilo que conta o Piloto Anónimo, produzindo-se a apreciável quantidade de cento e cinquenta mil arrobas de açúcar (Albuquerque, 1989, p. 23), o equivalente a 2 mil duzentas e cinquenta toneladas.

O Povoamento

Se no início as insuficiências alimentares eram um forte motivo que obstava ao povoamento da ilha, constatar-se-ia, logo a seguir, ser o clima o motivo maior para afastar os europeus da sua ida para aquelas paragens.

Aplicar-se-ia aqui, plenamente, uma reflexão do escritor florentino Tiziano Terzani feita a outro propósito e noutro contexto: “A vida era dominada por uma grande incerteza e a morte uma companheira constante”.

Com efeito, o clima ali era demasiado húmido e de calor extremo, foco de uma parafernália de assustadoras doenças, fatais para quem, como os colonos europeus, estariam longe de poder suportar.

São Tomé começou, decorridos os primeiros tempos, a dar de si a imagem de uma ilha demoníaca e infernal, onde a sobrevivência era não apenas improvável, como o paradigma de uma condenação à morte. Ninguém queria ir para São Tomé.

Coube ao Estado rodear-se de políticas que conduzissem ao efectivo povoamento da ilha. Socorrendo-se dos condenados à pena capital a quem, por “piedosa” medida, se comutava a pena, transformando-a em degredo, cedo se começou a criar um número indeterminado de potenciais e efectivos colonizadores da ilha do inferno, obrigados a seguir para aquelas paragens.

Em paralelo, as autoridades portuguesas, procuraram construir uma imagem idílica de São Tomé, contrapondo à pouco convidativa imagem da ilha, o “mito da abundância”, valendo-se da circunstância de o território ser de uma fecundidade insuperável. Facto esse que até D. João II reportava, dizendo que “tinha lá feito plantações de cana de açúcar e que as canas crescem três vezes mais que na Ilha da Madeira e produzem bom açúcar” (Münzer, 1931).

Não teriam sido satisfeitos, de imediato, os desígnios da Coroa. Só paulatinamente

essa imagem de “hossanas e bem-aventuranças” se foi difundindo, o que fez com que só paulatinamente também os resultados fossem aparecendo. E tanto foi assim que, em 1506, Valentim Fernandes não referencia a presença em São Tomé de nenhum colono de outra nacionalidade que não a portuguesa, sendo só muitos anos depois aludida pelo Piloto Anónimo, que, para além de muitos portugueses, reportava a presença de comerciantes castelhanos, franceses e genoveses (Albuquerque, 1989, p. 22).

Vimos já que os degredados constituíram a primeira e mais significativa leva de colonos com que a povoamento se iniciou. Muitos deles, refira-se, que não perecendo na metrópole às mão de um verdugo, viriam, por ironia do destino, a finar-se, logo nos primeiros dias na ilha, debaixo dos efeitos de um clima aziago e de misteriosas doenças.

Eram de tal ordem numerosos os contingentes de degredados que, para além de compensarem a razia provocada pelos óbitos, satisfizeram, ao fim de alguns anos, e em paralelo com o crescimento demográfico, as necessidades que o povoamento originara. Por via dos excedentes, a partir de 1535 passaram a ser encaminhados de Portugal directamente para o Brasil.

A par dos degredados, teremos de considerar também aqueles que vieram para São Tomé de sua livre vontade. Em escasso número, na primeira leva, podem resumir-se a alguns casos, em que se referenciam, por exemplo, dois carpinteiros da casa de Valentim Fernandes que não teriam resistido às doenças e muitos poucos mais. Havia ainda, naturalmente, o caso daqueles a quem estavam destinados altos cargos administrativos e alguns dos seus familiares. Com Álvaro Caminha, o terceiro donatário, vai entretanto um número já significativo de pessoas livres, como refere Arlindo Caldeira, que sugere ainda ter sido nessa altura que aportam à ilha as primeira mulheres europeias (Caldeira, 1999, p. 34).

Entretanto, à Europa iam chegando as notícias das enormes potencialidades da ilha, misturadas, obviamente, com os ecos do “mito da abundância” que, desde cedo as autoridades portuguesas se interessaram em propalar. O rendoso comércio de escravos, primeiro, e o do açúcar logo a seguir, foram o rastilho que incendiou a cobiça de muitos estrangeiros, que começaram a demandar essas paragens. Daí a já referida menção do Piloto Anónimo à presença de comerciantes de várias nacionalidades na ilha.

Vindos em 1493 com Álvaro de Caminha, chegaram também a São Tomé 2000 meninos judeus, cujos pais vieram para Portugal, expulsos de Espanha pelos reis católicos. Era objectivo da Coroa afastá-los das más influências dos seus progenitores, em primeiro lugar (Caldeira, 1999, p. 39), que fossem convertidos ao cristianismo, em segundo, e, finalmente, que ajudassem ao povoamento. Do conjunto deles, de que nenhum excedia os oito anos, diria Pêro de Caminha terem dado boa conta da missão que lhes fora cometida. A sua integração na restante comunidade através do casamento, teria sido, contudo, problemática, tal como refere Valentim Fernandes: “poucas delas, dizia, parem dos homens alvos, muito mais parem as alvas dos negros e as negras dos alvos”. Do contingente inicial de 2000 meninos judeus, indica ele

também, estar, em 1505/1506, reduzido apenas a 600.

A crescer a todos estes elementos, veja-se agora o papel dos escravos negros: eles eram resgatados na costa continental, para serem integrados no colonato onde eram indispensáveis nos trabalhos agrícolas. A cada colonizador eram atribuídos normalmente dois escravos, logo que se iniciavam os trabalhos de amanho da terra. Se esse número se mostrasse insuficiente eram-lhe fornecidos mais escravos ou, em alternativa, ele comprava-os.

Constata-se assim que o escravo negro era uma peça fundamental no equilíbrio económico da ilha, vindo a tornar-se ainda mais imprescindível com o florescimento das plantações da cana-de-açúcar - donde se retirava um produto apetecido e de larga demanda por toda a Europa -, cuja introdução na ilha se terá dado por volta de 1494, vinda da ilha da Madeira, que forneceu também os técnicos que transmitiram as artes de a cultivar.

O recurso ao trabalho escravo foi, pois, o caminho encontrado para se atingirem os objectivos de uma actividade que, durante largas décadas do século XVI, se mostrou frutuosa e altamente lucrativa, enriquecendo os colonos que povoavam a ilha e uma larga teia de intermediários. Essa actividade que se constituía como um enorme sorvedouro de mão-de-obra, disponível, como se sabe, mesmo ali ao lado, na costa continental, veio permitir que, em paralelo, se desenvolvesse a actividade do tráfico esclavagista.

São Tomé era já, nos inícios do século XVI, uma plataforma importante na rota dos escravos da região, ponto de escala para o comércio negreiro com a Europa e ilhas do Atlântico Norte. Disso nos dá conta Valentim Fernandes, referido por Luís Albuquerque (1993, p. 504):

E há agora muitos cativos ricos ou degredados que deles têm catorze e mais escravos, que trabalham e roçam e criam inhames e milho, com que ganham bem. E haverá ao menos nesta ilha de escravos dois mil, que sempre roçam e cavam e trabalham, afora dos escravos do resgate, que são às vezes cinco ou seis mil.

O comércio de escravos sofrerá um ainda maior incremento a partir de 1525, altura em que se inicia a rota transatlântica, directamente de São Tomé para as Antilhas, e mais tarde para o Brasil.

Em 1506, conforme refere Celso Batista de Sousa, reportando-se a dados novamente de Valentim Fernandes, a população de São Tomé distribuía-se da seguinte forma: 600 descendentes de judeus castelhanos; 200 moradores na povoação principal (na maioria degredados); 1000 moradores em toda a ilha (sem esclarecer se os descendentes de judeus se encontram entre eles); 2000 escravos a trabalhar; 5 a 6000 escravos para resgate (Sousa, 1990, p. 234).

As alforrias

O clima de São Tomé, as doenças e o caudal de mortos que arrastavam, provocavam naturais desajustes na estrutura demográfica da Ilha. Desta forma, o inusitado número de óbitos ocorrido em permanência entre os europeus, levou a que fosse encorajada a união entre brancos e negros, tendo, inclusivamente, D. João II ordenado a atribuição de uma escrava negra a cada colono branco, incentivando dessa forma a miscigenação e tentando fomentar o aumento da população da ilha (Seibert, 2002, p. 37).

“... mas às vezes acontece”, refere o piloto anónimo, “que os ditos mercadores, morrendo-lhes as mulheres brancas, as tomam negras, no que não lhe fazem muita dificuldade...” (Albuquerque, 1989, p. 22).

Desta medida, objectivamente destinada a promover o crescimento da demográfico, viria a resultar o aparecimento de um terceiro grupo populacional - para além dos brancos e dos negros -, que haveria de ficar conhecido como «filhos da terra». Era constituído por mulatos, pardos ou mestiços, três designações para significar o mesmo tom de pele, que desempenhou papel interventivo de relevo na sociedade são-tomense, particularmente a partir do momento da promulgação, por D. Manuel I, de dois decretos régios.

O primeiro, de 29 de Janeiro de 1515, determinava que os filhos mulatos de colonos brancos e suas mães, fossem alforriados e conseqüentemente passassem a ser livres. O segundo, de 24 de Janeiro de 1517, ia mais longe e alforriava os escravos do sexo masculino que tinham vindo com os primeiros povoadores, bem como os seus descendentes.

Estes dois documentos são de importância inquestionável para um novo ordenamento demográfico de São Tomé, com repercussões futuras em toda a sociedade da ilha.

Passou-se a ter então um sociedade que tinha como suporte económico um sistema de monocultura da cana, a que se deve juntar o tráfico de escravos, e com uma população segmentada em três grupos diferenciados:

O primeiro, minoritário, de europeus brancos, no topo da pirâmide social, e a monopolizar os principais cargos da administração civil, judicial, eclesiástica e militar, proprietários dos engenhos e fazendas, detentores dos canais de escoamento e comercialização da produção e participando activamente no tráfico de escravos que naquela altura alimentava o plantio e cultivo da cana-de-açúcar, bem como o comércio negreiro;

A seguir vinham os «filhos da terra», que progressivamente se foram afirmando no seio da sociedade, nomeadamente após a morte dos seus progenitores, quando herdavam as suas terras e fazendas, passando a dispor dos meios necessários à sua ascensão, tanto social como económica;

Por último, os africanos vindos do continente. Uns, em larga maioria, trazidos à

força, homens resgatados da costa fronteira e destinados a trabalharem a terra em regime de escravatura e outros, poucos, que investiam e participavam nas actividades ligadas ao comércio.

João Menino

O texto que nos fala, de forma breve, sobre João Menino, foi escrito pelo Piloto Anónimo de Vila do Conde, num período de tempo que se estima entre os meses de Outubro de 1540 e nunca depois de Setembro/Outubro do ano seguinte³. É um documento muito rico em dados e pistas, um alfobre de informações valiosas não apenas sobre São Tomé, como também sobre as ilhas de Cabo Verde, em particular sobre Santiago e, em escala mais reduzida, sobre as costas da Guiné e da Malagueta, e ainda o reino do Congo.

Esse segmento de texto que nos dá a conhecer João Menino, diz o seguinte:

Por cinco vezes estive aqui com navios, principiando no ano de 1520, afirmo ter falado com um negro chamado João Menino, homem muito velho, o qual dizia ter sido conduzido ali, com os primeiros que foram da costa de África para esta ilha, quando ela foi povoada por ordem do nosso rei; e este negro era riquíssimo e tinha filhos, netos e bisnetos casados, os quais já tinham filhos (Albuquerque, 1989, p. 36).

Tem sido muitos os historiadores e investigadores que se debruçaram já sobre este importante escrito do Piloto Anónimo, pois ele, o texto, vem permitir preencher lacunas na história da expansão portuguesa que a inexistência de fontes se encarrega de criar.

Muitos são também que referenciam a fugaz passagem que dá conta da existência daquele negro muito velho e riquíssimo, que teria sido João Menino. Alguns atribuem-lhe a condição de comerciante, outros, em menor número, a de antigo escravo, a quem a piedade do rei venturoso abriu as portas da liberdade.

Sigamos agora o trilho das diferentes argumentações que analisámos, utilizadas para melhor caracterizar a condição de João Menino na história.

Luís da Cunha Pinheiro no seu trabalho *A conflitualidade social e institucional em S. Tomé ao longo do século XVI* (2005, p. 2), refere: “O segundo [grupo] integrava os [negros] livres, uns poucos que investiam e participavam nas actividades económicas. Um destes africanos foi João Menino um negro, nas palavras do piloto anónimo, “riquíssimo”.

Isabel Castro Henriques, no livro *Os pilares da diferença, Relações Portugal-África. Séculos VX-XX* (2004, p. 209), diz por seu turno: “africanos livres, «riquíssimos» - como é o caso de «um negro chamado João Menino» referido pelo piloto anónimo -, que integravam provavelmente os primeiros grupos colonizadores da ilha”.

³ Muito se tem opinado sobre a data da elaboração deste texto. Cremos que Arlindo Caldeira (2000, p. 45) reduz o leque de possibilidades, remetendo a sua redacção para “o final de 1540 ou na primeira metade de 1541”. A precisão dos meses é uma opção nossa, justificada por se saber a data da nomeação do bispo de São Tomé, D. Bernardes da Cruz (referido na narrativa do Piloto Anónimo), e a data aproximada da morte do Conde della Torre, a quem a obra do piloto foi dedicada.

Gerhard Seibert, no seu livro *Camaradas, Amigos e Compadres* (2002, p. 34), seguindo a mesma linha de raciocínio de Isabel Castro Henriques, fá-lo da seguinte forma:

Embora a maioria dos negros fosse constituída por escravos, a cor da pele não dizia necessariamente muito acerca do estatuto social da pessoa, visto que, entre os primeiros colonos, se encontravam escravos brancos e pelo menos um negro livre de Portugal. Também participavam activamente na formação da sociedade crioula africanos livres do continente.

Manuela Cardoso, que em *Cabo Verde e S. Tomé e Príncipe – Educação e infra-estruturas como factores de desenvolvimento* (2007, p. 276), se debruça também sobre o assunto, refere-se-lhe nos termos seguintes:

No século XV-XVI, época da chamada I colonização, o povoamento foi assegurado por dois grupos bem distintos: o dos “europeus”, heterogéneo, constituído por portugueses (século XV) e no século seguinte também por castelhanos, franceses e genoveses, interessados na “formação de uma sociedade nova” e o grupo dos “africanos”, também heterogéneo, formado por escravos trazidos pelos europeus da costa do Benin, Guiné, Gabão e Congo e por africanos livres.

Pedro José Paiva da Cunha, rejeitando liminarmente o estatuto de ex-escravo para João Menino, escreve a esse propósito na sua dissertação de mestrado *A organização económica em São Tomé: do início do povoamento a meados do século XVII* (2001, p. 64):

Os negros estimados como mão-de-obra são estimados em 2.000 (...) Destes dois milhares de africanos, ainda podemos acrescentar alguns negros livres, provenientes da costa ocidental africana, utilizados nos primórdios da ocupação para facilitar os contactos comerciais com os navios.

Creemos poder ser este o estatuto de um negro, encontrado na ilha pelo piloto anónimo durante a sua primeira viagem ao local, em 1520, de nome João Menino, homem já muito velho que lhe disse ter sido conduzido para São Tomé com os primeiros a ir da costa de África, a mando de D. João II, segundo o testemunho que citamos, era «riquíssimo», porquanto não parece crível tratar-se de um escravo liberto pela ordem de alforria dada em 1515 aos escravos dos primeiros povoadores.

Remata Pedro José Paiva da Cunha desta forma:

Se esta pequena minoria conseguiu vencer segundo o estilo de vida europeu, enriquecendo e absorvendo o *modus vivendi* dos reinóis, ao ponto de criarem as filhas «ao nosso modo, tanto nos costumes como no traje» e de serem até considerados pelos europeus

«inteligentes», bem diferentes eram as condições de vida dos restantes estratos dos africanos de São Tomé.

O conjunto de cinco depoimentos que fica para trás, espelha a posição daqueles investigadores que advogam pertencer João Menino ao reduzido número dos negros continentais livres que veio para São Tomé comerciar e enriquecer.

Não deixa, entretanto, de ser curiosa a posição que sobre o tema manifestou Celso Batista de Sousa, na sua dissertação de mestrado, sob o título *S. Tomé e Príncipe. Do descobrimento ao século XVI* (1990, p. 285):

Uma vez livres, os negros passaram a dar curso à sua iniciativa própria. Muitos enriqueceram e atingiram um elevado nível de vida em tudo igual aos europeus mais abastados. Segundo o relato do piloto anónimo, moravam na Ilha de São Tomé “habitantes negros de grande inteligência e ricos”.

Sem se referir uma só vez a João Menino, poderá, contudo, subentender-se da alusão a “uma vez livres” a sua aceitação da passada condição de escravo do negro Menino.

Finalmente, uma opinião que se situa nos antípodas das cinco primeiras: vem de Arlindo Manuel Caldeira e está claramente plasmada em *Viagem de um piloto português do século XVI à costa de África e a São Tomé*, livro onde vem publicado o texto do piloto anónimo, que merece de Arlindo Caldeira uma longa e bem alicerçada introdução, numa obra de que é ainda tradutor e responsável pelas notas, fundamentais para uma maior clarificação dos textos editados. Diz Caldeira em nota (2000, pp. 119-120) situar-se em 1485 a primeira tentativa de povoamento da ilha, ano em que D. João II nomeia capitão de São Tomé João Paiva, escudeiro da casa real, e concede alguns privilégios aos povoadores, permitindo-lhes o comércio dos “escravos e quaisquer outras mercadorias que haver puderem nos cinco rios de escravos que são além da fortaleza de São Jorge da Mina”.

Nessa nota, este investigador avança com a hipótese de ter sido nessa data (1485) que João Menino terá sido levado para São Tomé. Raciocínio que faz todo o sentido se tivermos em conta a passagem em que o Piloto Anónimo, afirma ter-lhe João Menino dito “[...] ter sido conduzido ali, com os primeiros que foram da costa de África para esta ilha [...]” (Albuquerque, 1989, p. 36).

Ainda segundo Caldeira, Menino teria atingido a liberdade em 1517, através da carta de 24 de Janeiro, na qual D. Manuel I alforriava os escravos machos dados aos primeiros colonizadores da ilha, tendo-se registado o seu enriquecimento através da sua provável participação no tráfico negreiro efectuado com a costa de África.

A dar-se a circunstância de ter chegado à ilha em 1485 com cerca de 20 anos, continua o autor, teria à volta de 75 em 1540, idade mais que suficiente para poder ser considerado “muito velho” e com a numerosa descendência que o Piloto Anónimo lhe atribui.

De todos os textos analisados, parece-nos ser este, o de Arlindo Caldeira, aquela

que aprofunda mais a questão de João Menino. Muito embora a argumentação se movimente quase permanentemente no campo das hipóteses, ela parte de pressupostos perfeitamente plausíveis.

Em trabalho por nós apresentado, em 2009, na Faculdade de Letras, subordinado a este mesmo título: “João Menino - Comerciante ou Escravo?”, pretendeu colocar-se em causa, utilizando argumentação que se considerava com alguma consistência, a teoria dominante de que João Menino teria sido um negro vindo da costa de África de sua livre iniciativa, teoria essa de que se deixaram já aqui cinco exemplos.

Os argumentos nessa altura esboçados, apesar de carecerem de maior sustentação teórica, e espelharem parca bibliografia, apontavam na mesma direcção daquela que Arlindo Caldeira nos indica, sendo importante referir-se ter o trabalho sido feito numa altura em que desconhecíamos a sua obra. Essas alegações tentavam mostrar, da mesma forma, a possibilidade de João Menino ter sido escravo, alforriado em 1517.

Como caminho ainda não explorado por nenhum dos autores consultados sobre o tema, era avançada a análise semântica da expressão “o qual dizia **ter sido conduzido** ali, com os primeiros que foram da costa de África para esta ilha”.

Assim, interpretávamos “ter sido conduzido” como expressão que não se compreendia em situação de “ida de livre vontade”, tudo levando a crer que “os primeiros que foram da costa de África para esta ilha” - e isso faz todo o sentido face às necessidades de povoamento -, tenham sido escravos e não comerciantes.

Conclui-se afirmando que este assunto não se esgota aqui. Uma das pistas que continuamos a perseguir é a da origem do apelido “Menino”. É possível que a sua descoberta nos aproxime mais desta tão enigmática figura, deste “muito velho” e “riquíssimo” negro.

Referências

A Ilha de São Tomé nos Séculos XV e XVI, comentários de Luís de Albuquerque, transcrição em português actual de Luís Albuquerque e Maria da Graça Pericão (1989). Lisboa, Publicações Alfa.

Albuquerque, L. (1993). A colonização de São Tomé e Príncipe: Os capitães do século XV. In *Portugal no Mundo*, Tomo I. Lisboa: Selecções do Reader's Digest, SA.

Caldeira, A. M. (1999). *Mulheres, Sexualidade e Casamento em São Tomé e Príncipe (Séculos XV a XVII)*. Lisboa: Edições Cosmos e Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

Cardoso, M. (2007). *Cabo Verde E S. Tomé e Príncipe - Educação e infra-estruturas como factores de desenvolvimento*. Porto: Edições Afrontamento.

Cunha, P. J. P. (2001). *A organização económica em São Tomé: do início do povoamento a meados do século XVII*. Dissertação de mestrado não publicada. Coimbra: Universidade de Coimbra, Portugal.

Garfield, R. (1992). *A History of São Tomé island, 1470-1655, the key to Guinea*. Chicago, Illinois: Library of Congress.

Henriques, I. C. (2004). *Os Pilares da Diferença. Relações Portugal-África. Séculos VX-XX*. Lisboa: Centro de História, Universidade de Lisboa.

Mauro, F. (1988). *Portugal, o Brasil e o Atlântico – 1570-1670*, vol I. Lisboa: Editorial Estampa.

Münzer, J., *Itinerarium*, in *História dos Descobrimentos Portugueses*, vol 6, Prefácio, organização e notas de José Manuel Garcia, Lisboa, Editorial Presença.

O Manuscrito de Valentim Fernandes (1940). Lisboa: Ed. da Academia Portuguesa de História.

Pinheiro, L. C. (2005). *A conflitualidade social e institucional em S. Tomé ao longo do século XVI*. In *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*. Lisboa: Centro de História de Além-Mar, FCSH/UNL. Acedido em 17 de Março, 2012, de http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/luis_cunha_pinheiro.pdf

Seibert, G. (2002). *Camaradas, Clientes e Compadres*. Lisboa: Vega.

Sousa, C. B. (1990). *S. Tomé e Príncipe. Do descobrimento ao século XVI*. Dissertação de Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Portugal (policopiada).

Viagens de um Piloto Português do século XVI à costa de África e a São Tomé, introdução, tradução e notas de Arlindo Manuel Caldeira (2000). Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.