



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

Instituto de Ciências Humanas

Departamento de Geografia

**CARTOGRAFIA DO COMÉRCIO ATLÂNTICO DE ESCRAVOS
ENTRE A ÁFRICA E A AMÉRICA PORTUGUESA ENTRE OS
SÉCULOS XVI E XIX.**

Maria Cristina da Silva Fernandes

**Brasília
2013**

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

Instituto de Ciências Humanas
Departamento de Geografia

**CARTOGRAFIA DO COMÉRCIO ATLÂNTICO DE ESCRAVOS
ENTRE A ÁFRICA E A AMÉRICA PORTUGUESA ENTRE OS
SÉCULOS XVI E XIX.**

Maria Cristina da Silva Fernandes

Monografia apresentada ao
Departamento de Geografia da
Universidade de Brasília, como
requisito parcial para obtenção do grau
de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Renato Fontes
Guimarães.

**Brasília
2013**

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

Instituto de Ciências Humanas
Departamento de Geografia

**CARTOGRAFIA DO COMÉRCIO ATLÂNTICO DE ESCRAVOS
ENTRE A ÁFRICA E A AMÉRICA PORTUGUESA ENTRE OS
SÉCULOS XVI E XIX.**

Maria Cristina da Silva Fernandes

Monografia de Prática e Pesquisa de Campo II submetida ao Departamento de Geografia do Instituto de Ciências Humanas da Universidade de Brasília como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharelado em Geografia.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Renato Fontes Guimarães

Orientador – Departamento de Geografia da Universidade de Brasília

Prof^a. Dr^a. Selma Alves Pantoja

Examinadora – Departamento de História da Universidade de Brasília

Prof. Dr. Osmar Abílio de Carvalho Júnior

Examinador – Departamento de Geografia da Universidade de Brasília

**Brasília
2013**

“A batalha do guerreiro não está fora, está dentro.” Arjuna

AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho foi possível com a contribuição de várias pessoas. Gostaria de agradecer a cada uma delas, e em especial ao professor Renato Fontes Guimarães pela chance de aprofundar meus conhecimentos através da concessão de duas bolsas de iniciação científica nos anos de 2012 e 2013. Obrigada pela oportunidade, atenção e pelas críticas. Agradeço ao professor Osmar Abílio de Carvalho Júnior (Departamento de Geografia) e à professora Selma Alves Pantoja (Departamento de História) por aceitarem participar desta banca. É uma honra. Agradeço ao Estevam Thompson pela orientação e revisão deste trabalho. Obrigada pela paciência, confiança e pelas conversas e críticas sempre construtivas. Você me inspira. Agradeço aos colegas de curso, Jonathas Vinagre e Hugo Crisóstomo, que contribuíram através de suas experiências, ideias e discussões para a elaboração dos mapas deste trabalho. Agradeço aos amigos e familiares que acompanharam minha trajetória e torceram pelo meu sucesso. Agradeço aos meus pais Antonio Pinheiro Fernandes e Maria de Fátima da Silva Fernandes pelo amor, cuidado, educação e apoio incondicional. O esforço e a dedicação de vocês foram essenciais nesta conquista. Por fim, agradeço à minha professora Sat Anand Kaur por me guiar com reverência e carinho na busca pelo equilíbrio fundamental para a realização deste trabalho. Sat Nam!

RESUMO

Estima-se que o comércio atlântico de escravos movimentou em seus quatro séculos de duração 12,5 milhões de africanos para as Américas e Europa, transformando, assim, esses espaços. Portugal e o Brasil tiveram papel de grande destaque neste episódio, tornando-se os maiores comerciantes de escravos do Mundo Atlântico. Esta pesquisa tem como objetivo espacializar o tráfico atlântico, enfatizando a relação comercial estabelecida entre possessões portuguesas na África e a América entre os séculos XVI e XIX. Os mapas aqui apresentados ilustram as principais regiões exportadoras e receptoras de escravos, bem como os aspectos físicos do Atlântico - ventos e correntes marítimas - os quais influenciaram na configuração do comércio.

Palavras-chave: Cartografia do Atlântico, Tráfico de Escravos, ArcGIS 10

ABSTRACT

The Atlantic Slave Trade is estimated to have moved 12.5 million Africans to the Americas and Europe in four centuries of trade. Portugal and Brazil became the biggest slave traders of the Atlantic World. The goal of this research is to spatialize the slave trade, emphasizing the commercial relations established between Africa and the Americas between the 16th and 19th centuries. The maps here presented illustrate the main exporting and importing regions as well the physical aspects of the Atlantic – winds and maritime currents – which influenced the configuration of the trade.

Keywords: Atlantic Cartography, Slave Trade, ArcGIS 10

LISTA DE IMAGENS

Mapa 01 – Fluxo de Africanos Escravizados (XVI).....	42
Mapa 02 – Fluxo de Africanos Escravizados (XVII).....	43
Mapa 03 – Fluxo de Africanos Escravizados (XVIII).....	44
Mapa 04 – Fluxo de Africanos Escravizados (XIX).....	45

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Fluxo de escravos embarcados por região (séculos XVI –XIX).....25

Tabela 02 – Fluxo de escravos desembarcados por região (séculos XVI –XIX).....25

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	10
2. METODOLOGIA.....	11
3. CARTOGRAFIA E PODER.....	13
 NA CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO	
4. ASPECTOS GERAIS DA ESCRAVIDÃO.....	15
 E DO COMÉRCIO ATLÂNTICO DE ESCRAVOS	
4.1. Definição.....	15
4.2. A escravidão africana e o comércio de longa distância.....	16
5. ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO ATLÂNTICO.....	19
 E SUA INFLUÊNCIA NO COMÉRCIO MODERNO	
 DE ESCRAVOS (SÉCULOS XV-XIX)	
5.1. As correntes marítimas e atmosféricas do Atlântico.....	21
6. O COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO.....	24
 DE ESCRAVOS (SÉCULOS XV-XIX)	
6.1. Participação portuguesa no comércio atlântico de escravos.....	25
6.1.1. Abertura do comércio Atlântico (século XV).....	26
6.1.2. Incremento do comércio Atlântico de escravos (séculos XVI-XVII).....	28
6.1.3. Auge do comércio Atlântico de escravos (século XVIII).....	32
6.1.4. O comércio “ilegal” de escravos (século XIX).....	34
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	36
8. REFERÊNCIAS.....	39
9. ANEXOS.....	42
9.1. Anexo 1.....	42
9.2. Anexo 2.....	43
9.3. Anexo 3.....	44
9.4. Anexo 4.....	45

1. INTRODUÇÃO

O comércio atlântico de escravos, iniciado no século XV com a expansão marítima europeia e com duração de quatro séculos, banalizou a exploração do ser humano ao comercializar mais de 12,5 milhões de africanos e enviá-los através do oceano Atlântico em migrações forçadas para mercados nas Américas. Essa atividade objetivava a consolidação das sociedades e economias que surgiram a partir do episódio conhecido pela historiografia como a “abertura do Atlântico” e a construção de um “Novo Mundo”.

Embora a escravidão seja uma instituição encontrada em diversas sociedades dentro e fora da África muito antes desse período, a invenção do comércio atlântico de escravos reificou diversos povos africanos transformando-os em mercadoria essencial para o desenvolvimento das sociedades desse “Novo Mundo”. Esse comércio promoveu o deslocamento de milhões de indivíduos de diversas partes de África para mercados do continente americano, em um movimento que os historiadores chamam “Diáspora Africana”. Essa nova modalidade de escravidão e comércio de seres humanos assumiu um grau de violência contra homens, mulheres e crianças sem precedentes históricos (MEDINA & HENRIQUES, 1996: 83).

Se por um lado este episódio revela as atrocidades e o horror a que eram submetidas às diversas populações africanas tiradas à força de suas terras e mandadas para as Américas através de um acerto comercial feito entre europeus e chefes africanos locais, por outro lado, as manifestações culturais de origem africana reproduzidas em território americano adquiriram uma conotação de resistência à exploração e auxiliaram na construção de novos arranjos culturais.

Diante do reconhecimento da importância do continente africano para a formação do mundo atlântico e das sociedades americanas e da necessidade de se ampliar e aprofundar as pesquisas científicas sobre o comércio de escravos, sua importância para a Modernidade e suas implicações para o Mundo Contemporâneo, esta pesquisa tem por objetivo espacializar o fluxo de africanos escravizados entre a África e as possessões portuguesas nas Américas entre os séculos XVI e XIX. Para tanto, foram elaborados quatro mapas, um para cada século, contendo o contingente de escravos movimentados entre a África, Europa e as Américas, bem como os aspectos físicos do oceano Atlântico

– correntes marítimas e ventos – os quais influenciaram o estabelecimento das rotas e portos comerciais do comércio atlântico de escravos.

A elaboração de uma cartografia especializada sobre a história do comércio de escravos entre África e Brasil e a produção de ferramentas analíticas que possam ser utilizadas por acadêmicos em suas pesquisas é de fundamental importância para o avanço dos estudos africanos em nosso país. Além disso, com a promulgação da Lei 10.639/2003 que obriga o ensino da história e cultura africana e afro-brasileira no ensino fundamental e médio tem havido uma demanda grande por materiais didáticos que permitam a aproximação ao tema por parte do público não especializado.

2. METODOLOGIA

Para a elaboração dos mapas sobre o comércio atlântico de escravos entre os séculos XVI e XIX foi necessário o uso de diversas referências. Mapas antigos e contemporâneos com a localização das regiões exportadoras e importadoras, estudos sobre a movimentação das correntes marítimas e dos ventos oceânicos, imagens de radar e diversos dados quantitativos.

As fontes de dados quantitativos utilizadas nessa pesquisa foram retiradas do mais completo banco de dados já criado sobre o comércio Atlântico de escravos, *The Trans-Atlantic Slave Trade Database* - projeto coordenado pelo historiador David Eltis que conta com a contribuição de especialistas de várias partes do mundo, e está disponível no link <<http://www.slavevoyages.org>>. Este banco de dados reúne um amplo conjunto de informações sobre o comércio atlântico de escravos contendo fontes referentes a 34.948 viagens transatlânticas através das quais foi possível chegar à estimativa apresentada no trabalho de 12,5 milhões de africanos escravizados embarcados em diversas regiões da África e aos 10,7 milhões de africanos escravizados desembarcados, principalmente nas Américas. O banco de dados oferece várias possibilidades de pesquisa, o critério adotado neste trabalho é a soma de escravos embarcados e desembarcados por amplas regiões.

Um dos produtos gerados por este banco de dados é o *Atlas of the Transatlantic Slave Trade (2010)*, de David Eltis e David Richardson, o qual forneceu informações físico-geográficas das correntes marítimas e ventos do Atlântico, que foram vetorizados

e transformados em *shapes* no ArcGis 10, ferramenta utilizada na produção dos mapas. Criou-se assim um *shape* para as correntes marítimas quentes, um *shape* para as correntes marítimas frias e um *shape* para os ventos. Foram utilizadas ainda informações hidrológicas e Modelos Digitais de Elevação com base em dados da missão SRTM (*Shuttle Radar Topography Mission*)¹ obtidos no *HydroSHEDS*, banco de dados do *U.S. Geological Survey*². Foi feita uma seleção por atributos para criar *shapes* contendo apenas os rios de maiores portes na África e na América do Sul, a fim de otimizar a visualização dos mapas. As altitudes são expressas nos mapas através da gradação de cor, onde as partes mais claras correspondem as menores altitudes e as partes mais escuras correspondem as maiores altitudes, conforme mostram as legendas.

Todas essas informações - hidrografia, relevo, correntes e ventos - alimentaram o banco de dados no Arc Gis 10 e constituíram a base física dos quatro mapas. As informações referentes às regiões de embarque e desembarque e ao volume de escravos movimentados durante o comércio Atlântico de escravos foram inseridas no banco de dados do ArcGis 10 através de tabelas contendo as coordenadas geográficas das regiões mostradas e o número de escravos embarcados e desembarcados nas regiões em cada um dos séculos tratados. Os símbolos que designam as regiões estão associados ao número de escravos embarcados e desembarcados por meio da ferramenta *proportional symbols*, a qual expressa a dinâmica do desenvolvimento do comércio Atlântico de escravos entre os séculos XVI e XIX através do tamanho dos símbolos adotados.

¹ Projeto internacional liderado pela Agência Nacional de Inteligência Geoespacial e pela NASA, dos Estados Unidos. Executada pelo ônibus espacial *Endeavour* durante 11 dias em fevereiro de 2000, seu objetivo foi obter a mais completa base de dados topográfica digital de alta resolução da Terra.

² Disponível em <<http://hydrosheds.cr.usgs.gov>>

3. CARTOGRAFIA E PODER NA CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO

O mapa é um discurso de conhecimento e poder sobre o lugar que representa e sua construção pode ser analisada política e historicamente. Assim sendo, a cartografia para além de representar um espaço pretensamente real constrói um discurso de poder sobre regiões a serem conquistadas e colonizadas.

“A cartografia define-se como a representação do espaço físico, conceitualmente demarcada e condicionada historicamente, pertencendo, assim, ao campo da história social das representações do espaço e da geografia física” (DIAS, 2011: 52).

Embora busque um conhecimento verdadeiro baseado em metodologia e procedimentos científicos e em medições cada vez mais precisas, a Ciência Cartográfica, assim como a História, é profundamente marcada por interesses políticos e ideológicos e por condições de produção que influenciam na elaboração de seu produto final, o mapa (CORTESÃO, 1960: 33-34, apud DUARTE, 1994: 17). Assim, mesmo que o mapa seja apenas uma representação gráfica do mundo real, ele revela a territorialidade das construções sociais e feições naturais do espaço geográfico mostrando os conflitos e fatos nele existentes. Os produtos cartográficos constituem importantes ferramentas para leitura e compreensão da história do território (ANJOS, 2010: 03).

Desta forma, a análise das condições políticas e econômicas do período no qual esses mapas foram produzidos, bem como a aproximação da biografia dos cartógrafos que os desenharam são essenciais para a compreensão do âmbito ideológico que condicionou a elaboração dos mapas, alertando para os objetivos e intenções neles implícitos (CORTESÃO, 1960: 33-34, apud DUARTE, 1994: 17).

Ademais, mesmo a localização do continente africano no desenho cartográfico do mundo obedece a disputas políticas e ideológicas que acompanharam o desenvolvimento da Cartografia como uma Ciência. O posicionamento da África à margem dos mapas *mundi* (centrados na Europa), assim como seu posicionamento abaixo do continente europeu são convenções historicamente construídas que imprimem um discurso de poder (DESTRO, 2011: 47-48).

Balizada por conhecimentos técnicos como latitude, longitude, relevo, hidrografia e dezenas de outros dados científicos, a cartografia torna-se uma pretensa representação da realidade física imediata do espaço (DUARTE, 1994: 17-18), no entanto esses mapas jamais serão o reflexo ou o espelho da realidade (LACOSTE, 1997: 211-212). Assim, determinadas escolhas técnicas podem gerar imagens distorcidas sobre a realidade que se pretende representar. Dependendo da projeção cartográfica adotada existem variações de forma, área e distância que podem acarretar em distorções graves, que por sua vez podem ser usadas na construção de discursos de dominação e superioridade.

A escolha da projeção cartográfica a ser adotada configura uma questão teórica e ideológica que tem consequências diretas na representação final dos espaços estudados. Isto porque o processo de representação de uma superfície curva em um plano incorrerá sempre em deformações, ou seja, todo mapa preserva certas características ao mesmo tempo em que deforma outras. Os sistemas de projeções cartográficas definem-se, portanto, pelo tipo de superfície de projeção utilizada (planas, cilíndricas, cônicas ou poliédricas) e pelos atributos de deformação que as caracterizam (D'ALGE, 2006: 08).

Adotada como um modelo clássico da cartografia, a *Projeção Cilíndrica Conforme de Mercator* traz vantagens para a cartografia náutica preservando os ângulos - visto que nela os paralelos e meridianos se cruzam formando ângulos retos - assim como o formato dos continentes (RAISZ, 1969: 60-61). Essa projeção apresenta o Equador como o paralelo padrão, ou seja, o paralelo onde a escala é verdadeira e, portanto as distorções são nulas. Na medida em que a latitude cresce, crescem também as distorções. Desta forma, essa projeção traz prejuízos visíveis para a representação de regiões como o continente africano, distorcendo sua área e diminuindo sua importância em relação a regiões localizadas em maiores latitudes.

Neste atual projeto, a projeção empregada é a *Cilíndrica Equivalente do Mundo*, a qual mantém a proporção da área, principalmente na zona equatorial, em detrimento da forma. Assim os continentes apresentam distorções em suas formas, porém suas áreas mantêm correspondência com as reais proporções. O foco está no Oceano Atlântico, a fim de destacar este espaço de interações culturais e comerciais que através de seus sistemas de correntes e ventos influenciou as rotas marítimas e a configuração do comércio. O sistema de coordenadas utilizado nos mapas produzidos foi o WGS 84,

mesmo sistema utilizado no *Google Earth* e em sistemas de posicionamento global (GPS). A escala dos mapas é de 1:60.000.000.

4. ASPECTOS GERAIS DA ESCRAVIDÃO E DO COMÉRCIO ATLÂNTICO DE ESCRAVOS

4.1. Definição

A escravidão foi um fenômeno de exploração do ser humano que esteve presente em diversos lugares do mundo desde a antiguidade clássica até o século XX, tendo como característica principal a relação de domínio de um indivíduo sobre o outro. Nesta relação, o dominado – o escravo – era visto como uma propriedade, devendo ter sua força de trabalho, bem como seu corpo, sob a disposição dos seus senhores. Estes, por sua vez, podiam usar da coerção para obterem a devida obediência (LOVEJOY, 1983: 29).

A condição de bem móvel é o que diferencia o escravo de outros trabalhadores também explorados. No Feudalismo, por exemplo, o trabalhador apesar de estar sob o domínio do seu senhor, devendo prestar-lhe serviços e entregar-lhe parte de sua produção, não podia ser comprado ou vendido em mercados, como acontecia com os escravos (LOVEJOY, 1983: 30). No entanto, vale ressaltar que nas sociedades africanas nem todos os escravos eram tratados como mercadoria, e a venda de alguns deles era, de fato, vedada (HENRIQUES, 2006: 76).

Uma característica inerente ao escravo é a sua condição de estrangeiro. Separado da sua terra de origem e de sua cultura, o escravizado era um exilado, condição que favorecia o controle do senhor sobre ele, apesar de não o impedir de manifestar sua resistência (LOVEJOY, 1983: 31).

“Dado fundamental do sistema escravista, a dessocialização, processo em que o indivíduo é capturado e apartado de sua comunidade nativa, se completa com a despersonalização, na qual o cativo é convertido em mercadoria na sequência da reificação, da coisificação, levada a efeito na sociedade escravista” (ALENCASTRO, 2000: 144).

Embora esta definição se aplique de maneira geral à escravidão, é preciso ressaltar o caráter mutável deste processo, que assumiu características bastante distintas no decorrer da sua expansão, revelando-se um processo dinâmico.

4.2. A escravidão africana e o comércio de longa distância

A escravidão já era uma prática ordinária em diversas sociedades africanas muito antes da abertura do comércio atlântico de escravos no século XV. Entretanto a prática escravagista dentro da África possuía características bem distintas das que foram adquiridas com o estabelecimento do comércio moderno de escravos (THORNTON, 2004: 124).

Antes de abordar a exploração e a comercialização de pessoas dentro do continente africano é importante fazer um adendo ao que se refere às terminologias *escravo* e *escravatura*. Ambos os termos são conceitos ocidentais derivados da palavra “eslavo”, que designa o povo nascido no leste europeu, submetido à escravidão na Europa na Idade Média e substituído aos poucos pelos africanos a partir do século XV. Como destaca Henriques:

“A utilização dos dois termos deve-se assim a uma operação banalizadora que, em certo sentido, cria uma espécie de homogeneidade das práticas sociais, negando o próprio sentido da história (...) nenhuma língua africana conhecia, antes da chegada dos europeus, a palavra *escravo* e menos ainda *escravatura*” (HENRIQUES, 2006: 62 e 67).

A imposição da utilização destes conceitos para referir-se às formas de dominação e comércio de pessoas no território africano rejeita as reais características desta prática no interior da África, definida por João Medina e Isabel Castro Henriques (1996: 90) como mais "sutil" que as formas praticadas no comércio exterior de escravos; sutileza que talvez justifique o fato de quase não existirem registros de revoltas por parte dos cativos no período anterior ao século XV.

A expansão de impérios, as disputas por rotas comerciais e por acesso aos rios eram alguns fatores desencadeadores de grandes conflitos entre as diversas etnias africanas (ALBUQUERQUE; FRAGA FILHO, 2006: 14). Organizadas principalmente através das relações de parentesco, pelas quais os indivíduos estabeleciam suas identidades, as etnias derrotadas nestas batalhas eram submetidas ao domínio das etnias vencedoras (MEDINA; HENRIQUES, 1996: 90).

O parentesco determinava o lugar do indivíduo na sociedade, desta maneira, a hereditariedade também o condicionava à escravidão ou à liberdade, a depender da regra de parentesco existente em cada sociedade. Além da guerra e da hereditariedade,

existiam outras maneiras pelas quais o indivíduo poderia tornar-se escravo. O cativo era uma forma de punir pessoas condenadas principalmente por assassinato, roubo, adultério e feitiçaria. A compra, venda ou troca eram outras maneiras de escravizar o indivíduo. Pessoas endividadas penhoravam parentes como garantia de pagamento da dívida, sendo elas libertadas com sua quitação (CARREIRA, 1978: 19-29; LOVEJOY, 1983: 30; HENRIQUES, 2006: 72-76).

A escravidão na África estava associada ao trabalho e a produção de riquezas, sendo que o próprio escravo configura um investimento financeiro e comercial. Os escravos deste sistema tinham sua força de trabalho utilizada principalmente na agricultura de pequena escala, podendo desempenhar outras funções dentro da sociedade, como o artesanato e o comércio, por exemplo, funções desempenhadas também por homens livres (LOVEJOY, 1983: 34).

Exceto nos casos em que fossem obtidos sob acusação de ligação com feitiçaria, situação na qual eram rejeitados, os escravos eram bem aceitos pela sociedade, podendo exercer, inclusive, funções de confiança. Além de desempenharem os mais diversos trabalhos, os escravos representavam a capacidade de auto sustentação da linhagem de seus senhores, assegurando status social a eles. Daí a preferência por escravizar mulheres neste sistema: a capacidade de reprodução garantia a ampliação do grupo, e, conseqüentemente, a continuidade da linhagem familiar (MEDINA; HENRIQUES, 1996: 94; HENRIQUES, 2006: 75-77).

Embora os escravos exercessem um papel importante na economia destas sociedades, a estrutura econômica dos Estados africanos antes do século XIX não se baseava na escravidão, ou seja, a escravidão era “incidental à estrutura da sociedade e ao funcionamento da economia”. Desta maneira, a escravidão só se tornou sistêmica quando os escravos passaram a desempenhar um papel essencial na produção, tornando-se a base estrutural da economia, consolidando-se como o regime de trabalho hegemônico (LOVEJOY, 1983: 39).

O desenvolvimento do comércio exterior de escravos está ligado à intervenção de mercadores muçulmanos no continente africano. Este contato alterou as relações políticas, econômicas e sociais das sociedades africanas, tornando-as mais violentas em decorrência da crescente reificação do ser humano, que é transformado em mera mercadoria a serviço da economia mundial (MEDINA & HENRIQUES, 1996: 98).

Embora provavelmente já existisse no passado uma integração entre a África e regiões externas (Mediterrâneo, Golfo Pérsico e Oceano Índico) é a partir do século VIII, com a expansão do islamismo no norte da África, que o comércio de escravos ganha novas proporções (LOVEJOY, 1983: 47).

Respaldados pela religião, que permitia a escravização de “infieis”, ou seja, de não muçulmanos, os árabes capturaram e escravizaram muitos africanos durante as guerras santas que expandiram o Islã no norte da África³. Para os seguidores de Maomé, a escravização era uma oportunidade de conversão, podendo o escravizado ser libertado após ser instruído nos preceitos islâmicos. No entanto, eram primordialmente as razões comerciais, e não as altruístas, que definiam a condição do escravizado, uma vez que este era uma peça fundamental para o comércio dos mercadores muçulmanos (ALBUQUERQUE & FRAGA FILHO, 2006: 16).

Com a intensificação do comércio de longa distância, tornou-se cada vez mais necessário o aumento do número de cativos, que além de servirem como moedas de troca nas negociações, eram incumbidos de carregarem as barras de sal, os tecidos, as armas, os objetos de cobre, as cestas de tâmaras, enfim, toda a mercadoria transportada nas viagens. Estima-se que as exportações através do deserto do Saara (650-1600), do Mar Vermelho e do Oceano Índico (800-1600) alcançaram um volume que varia entre 3,5 e 10 milhões de escravos – quase a mesma quantidade do tráfico atlântico, embora o último tenha se estendido por um período menor (LOVEJOY, 1983: 60).

No mundo árabe, as ocupações destinadas aos cativos eram diversas: agricultores, concubinas, artesãos, domésticas, tecelões, entre outras. Mas era como soldados que os escravos se faziam indispensáveis. A crescente busca muçulmana por novos territórios demandava um número cada vez maior de escravos para lutarem nas guerras, o que acentuou a violência nas buscas por novos escravos dentro do continente africano (ALBUQUERQUE & FRAGA FILHO, 2006: 19).

³ Seis rotas principais atravessavam o deserto: uma ia do norte da antiga Gana para o Marrocos; a segunda se estendia para o norte, de Tombuctu a Tuwat, no sul da Argélia; uma terceira passava do vale do Níger e das cidades hauças através do maciço de Air para Gate e Gadamés; uma quarta ia do Lago Chade para Murzuk, na Líbia; uma quinta alcançava o norte de Darfur, no Sudão Oriental, para o Vale do Nilo e Assiout; e uma sexta passava pelo norte de uma confluência do Nilo Azul e do Nilo Branco, em direção ao Egito. Os portos do Mar Vermelho serviam às terras altas da Etiópia e ao Vale do Nilo e incluíam Suaquim, Massáua, Tajura e Zeila. As cidades da África Oriental vinculavam-se por uma rota que se estendia em direção norte pela costa (LOVEJOY, 1983: 60-61).

Desta maneira, a escravidão doméstica foi aos poucos substituída pelo comércio escravo em larga escala. No século XV, com a chegada dos europeus na costa africana, o tráfico de escravos foi intensificado atingindo dimensões intercontinentais. A partir deste momento a África passou a desempenhar um papel cada vez mais importante para a economia mundial, na qual os escravos de lá exportados passaram a constituir a base do modelo econômico que emergia: o Capitalismo (KLEIN, 2002: 73; WILLIAMS, 2012: 50).

5. ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO ATLÂNTICO E SUA INFLUÊNCIA NO COMÉRCIO MODERNO DE ESCRAVOS (SÉCULOS XV-XIX)

Os aspectos físicos do continente africano estão intimamente associados à maneira pela qual se desenrolou o comércio atlântico de escravos. Desta forma, faz-se necessário destacar alguns destes fatores a fim de se compreender as suas influências na evolução do comércio negro.

A chamada “abertura do Atlântico” representou a integração de regiões do continente africano que estavam isoladas do contato com as sociedades europeias, como no caso da África Centro-Occidental. Em outros casos, nomeadamente com relação à África Occidental, esta foi uma “abertura” de rotas alternativas entre essas populações e as culturas mediterrânicas, que tradicionalmente mantinham contato através de rotas transaarianas de comércio. De certa forma, o relativo desconhecimento por parte dos viajantes europeus em relação à geografia africana e diversas limitações técnicas somente superadas na Modernidade contribuíram para a chegada relativamente tardia dos europeus em diversas regiões africanas de grande densidade populacional, como no caso do Kongo (GIORDANI, 1985: 33; THORNTON, 2004: 53-62).

Comparado a uma grande bacia rebaixada no centro e elevada nas bordas, o continente africano tem um litoral formado por dobras costeiras que dificultam a passagem dos complexos fluviais.

“Na África, as montanhas do litoral parecem afastar do oceano as águas que lhe escorrem dos flancos e impõem longos desvios pelo interior das terras a rios como o Níger ou o Congo, antes de darem passagem a um caudal navegável. Por vezes também, a rede fluvial desemboca apenas numa depressão interior, como é o caso do Chari-Logone, tributário do Chade. (...) Os contornos dos sistemas fluviais

são formados por trechos de fraca declividade unidos abruptamente por rápidos, quedas d'água e cataratas” (GIORDANI, 1985: 34).

Além do caráter inóspito do litoral africano, as correntes marítimas e o regime dos ventos atlânticos foram grandes barreiras naturais que dificultaram a navegação e a fixação europeia na costa ocidental da África, além de dificultar que as populações africanas que habitavam a costa Atlântica desenvolvessem tecnologias de navegação transoceânicas (THORNTON, 2004: 55). Isso não significa que não havia interesse por parte dessas populações locais em explorar as praias e a costa africanas, muitas vezes se beneficiando dos diversos produtos que o oceano lhes podia oferecer. Essas populações africanas eram muito habilidosas nas navegações de cabotagem (na costa) e fluviais (rio adentro) e barqueiros africanos foram utilizados desde cedo pelos capitães portugueses para a navegação em regiões desconhecidas pelos europeus (SANTOS, 1998: 85).

Somente no século XV, com o acúmulo de conhecimentos astronômicos, matemáticos e cartográficos, e com o desenvolvimento de técnicas e instrumentos náuticos – como a bússola, o astrolábio, a medição do tempo e o cálculo das latitudes – os portugueses passaram a dominar as correntes marítimas e atmosféricas do atlântico, utilizando-as a seu favor. Foram estes avanços científicos que permitiram as navegações por alto mar, as quais possibilitaram o descobrimento das ilhas atlânticas e a exploração cada vez mais ao sul da costa africana (BOXER, 2002: 42; FERRO, 1996: 44).

Desta forma, as navegações europeias no Atlântico durante o século XV romperam com o relativo isolamento geográfico do continente africano, possibilitando a intensificação das relações já estabelecidas entre as várias regiões do Velho Mundo e a ligação deste com as Américas. A conexão dos continentes europeu, africano e americano, foi importantíssima para o sucesso do comércio atlântico de escravos e, por conseguinte, para o estabelecimento de uma economia mundial unificada (THORNTON, 2004: 54).

5.1. As correntes marítimas e atmosféricas do Atlântico

A dinâmica de correntes marítimas e ventos do Oceano Atlântico desempenhou papel importante na configuração do comércio. Movimentando-se no sentido horário, no Hemisfério Norte e no sentido anti-horário no Hemisfério Sul as correntes e ventos do

Atlântico condicionavam as rotas marítimas estabelecidas influenciando tanto na escolha dos mercados escravagistas, quanto nos períodos de chegada e partida das embarcações (RUSSEL-WOOD, 2009: 96). O sentido da navegação e a ordem na qual os portos africanos deviam ser visitados eram determinados por essas condições físicas do oceano. Os capitães dos navios negreiros desenhavam suas trajetórias levando em consideração estes *windward markets* (BEHRENDT, 2011: 46), como se verifica no itinerário Benguela - Novo Redondo - Luanda - Cabinda - Loango.

Antes do advento dos navios a vapor na segunda metade do século XIX o domínio das correntes marítimas e atmosféricas era fundamental ao sucesso nas navegações. Desconsiderar esses fatores naturais significava perder tempo, suprimentos e por em risco a própria sobrevivência. Seis correntes marítimas atuavam nas costas atlânticas sob influência portuguesa: (1) Malvinas, (2) Equatorial, (3) Sul Equatorial, (4) Guianas, (5) Benguela e (6) Brasil, sendo que as quatro últimas constituem os “córregos de navegação” por onde as embarcações trafegavam periodicamente articulando espaços através de dois sistemas distintos do Atlântico dividido pela Corrente Sul Equatorial (BARROSO, 2009:52).

A *Corrente Sul Equatorial* é impulsionada pela Corrente Fria de Benguela, que começa próximo à região de Namibe, na costa angolana. Num movimento ascendente segue pelo Golfo dos Escravos, atravessa as imediações da ilha de Santa Helena até chegar próximo à costa brasileira, onde, nas proximidades do Cabo de São Roque, no Rio Grande do Norte, divide-se em duas: uma ascende ao norte da América portuguesa formando a Corrente das Guianas; e a outra desce dando origem a Corrente do Brasil, que segue até o Rio Grande do Sul encontrando-se com a Corrente Fria das Malvinas, onde retorna a África formando um grande círculo no sentido anti-horário no Atlântico Sul (BARROSO, 2009: 53-54).

A parte da *Corrente Sul Equatorial* que se desloca para o norte da América portuguesa passa pelos atuais estados do Ceará, Piauí, Maranhão e Pará passando a compor a Corrente das Guianas, que segue pela América Central formando a Corrente das Antilhas e depois a Corrente do Golfo. Esta é responsável pelo transporte de água para o norte e leste e começa a afastar-se do continente norte-americano rumo ao nordeste (NE) até a Latitude aproximada 45° N, Longitude 45° W, onde se ramifica na *Corrente Norte Equatorial*. Parte desta segue para leste (L) continuando o movimento

da Corrente do Golfo em direção à Europa. Nesta região os *Ventos Alísios* de Nordeste sopram a Corrente Norte Equatorial para Oeste (W), onde é abastecida pela Corrente das Canárias, que na costa africana passa no sentido sul sudoeste (SSW). Na parte ocidental a Corrente Norte Equatorial une-se a um ramo da Corrente Sul Equatorial, que atravessa o Equador em direção ao Caribe, onde encontra a Corrente das Guianas fechando, assim, o grande círculo no sentido horário do Atlântico Norte (MIGUENS, 1996: 263).

Assim, a dinâmica das correntes marítimas e ventos do Atlântico influenciou a decisão da Coroa quanto à divisão do território da América portuguesa em dois Estados (1621): o Estado do Brasil e o Estado do Grão Pará e Maranhão. Próximo ao Cabo de São Roque (RN) a Corrente Sul Equatorial se ramifica em duas: a Corrente das Guianas, que ascende pela América Central e flui no sentido horário facilitando a interação entre os portos situados ao norte do cabo com os portos de Portugal e da Alta Guiné; e a Corrente do Brasil, que desce próxima à costa sul americana e flui no sentido anti-horário facilitando a interação dos portos situados ao sul do cabo com os portos da África Centro-Occidental (ALENCASTRO, 2001:59).

A navegabilidade a partir da região da Alta Guiné e da ilha de Cabo Verde para os Estados do Grão Pará e Maranhão e de lá para Portugal era, apesar da distância, feita com facilidade devido à dinâmica das correntes marítimas e atmosféricas do Atlântico Norte, que ligava essas regiões. Já a navegação a partir da porção norte da América portuguesa para os portos situados ao sul era bastante difícil, visto que era condicionada pelo sistema de correntes e ventos do Atlântico Sul, que movimenta-se no sentido oposto ao do Atlântico Norte. O tempo médio gasto nas viagens entre os portos de São Luís e Salvador, por exemplo, variava de 28 a 47 dias dependendo da força das correntes ou das monções sazonais dos ventos, cuja intensidade e direção variam durante o ano determinando os períodos semestrais para a navegação pela costa atlântica da América portuguesa, sendo a travessia terrestre utilizada como alternativa, não menos penosa, às adversidades naturais impostas pelo Atlântico (BARROSO, 2009: 55-57).

A divisão do território da América portuguesa em dois estados demonstra a forte relevância dos aspectos físicos do Atlântico na organização do comércio atlântico de escravos. Como aponta Barroso, “O Atlântico não aparece só como elo entre às margens

que afasta, mas também acabou por determinar divisões no espaço político administrativo do território da América portuguesa” (2009: 52). Uma vez que os sistemas de correntes marítimas e ventos do Atlântico condicionavam a navegação, fez-se necessária a rearticulação dos espaços de modo a adequá-los a sua lógica. Os principais pontos de influência portuguesa às margens do Atlântico também se integram ao seu ritmo e movimento. No Atlântico Sul profundas relações foram estabelecidas entre os portos do Rio de Janeiro e Angola, bem como entre os portos da Bahia e da Costa da Mina (BARROSO, 2009:53).

O crescimento da indústria negreira na capitania do Rio de Janeiro no século XVIII e de suas redes comerciais com os portos da África Centro-Occidental está relacionado com a posição geográfica que beneficiava as travessias atlânticas entre as costas brasileiras e angolanas (CURTO, 2002: 157). As intensas relações comerciais e sociais entre Rio de Janeiro e São Filipe de Benguela no final do século XVIII são desdobramentos da influência das correntes marítimas no estabelecimento de rotas do comércio atlântico (THOMPSON, 2012: 100). As correntes e marés da costa centro-occidental africana (no sentido ascendente) contribuíram para o isolamento de Benguela dificultando o controle metropolitano nesse porto (MILLER, 1999: 22). Uma viagem de barco saindo de Luanda podia levar até quatro meses devido às dificuldades de se navegar contra marés e ventos (FERREIRA, 2003:109), enquanto a travessia entre Benguela e Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX levava em média 36 dias (KLEIN, 1972: 899 – nota 06).

O comércio atlântico de escravos alterou profundamente os espaços envolvidos neste processo. Milhares de europeus migraram para as ilhas do atlântico e do Caribe e para as Américas; uma parcela maciça dos índios americanos foi aniquilada pelos europeus e milhões de africanos foram mandados para o “Novo Mundo”, constituindo, em algumas áreas a população majoritária (THORNTON, 2004: 54). Além da mudança demográfica, ocorreram nestes espaços alterações ecológicas. A circulação de plantas como a mandioca, a cana de açúcar, a pimenta e a bananeira somada às práticas extrativistas e à captura de animais transformaram a ecologia das regiões descobertas. Segundo Isabel Castro Henriques, a “revolução ecológica” é a base da primeira fase da escravatura atlântica, uma vez que “mobiliza capitais, permite lucros, exige força de trabalho abundante, barata e passiva. Os escravos são por isso absolutamente indispensáveis” (1996: 83).

6. O COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVOS (SÉCULOS XV-XIX)

Iniciado no século XV com a expansão europeia, o comércio atlântico de escravos representou uma das maiores formas de violência contra o ser humano de que se tem notícia na história (HENRIQUES, 1996: 83). Considerado um dos empreendimentos mais complexos do mundo pré-industrial, o comércio atlântico de escravos transportou pessoas e bens entre a África, a Europa e as Américas, movimentando uma quantidade enorme de capital. O desenvolvimento da agricultura comercial de exportação na América e o aumento das relações comerciais entre a Ásia e a Europa tiveram uma relação direta com o comércio de escravos africanos, que constituíram a força de trabalho sob a qual se estabeleceu o Capitalismo (KLEIN, 2002: 73; WILLIAMS, 2012: 50).

O comércio atlântico de escravos se transformou ao longo dos séculos devido a diversos fatores. As tabelas e mapas que se seguem mostram a evolução do comércio em números, bem como a dinâmica das regiões que mais importaram e exportaram africanos nos diferentes períodos, sendo a África Centro-Occidental a maior região exportadora, e o Brasil (América portuguesa) a maior região receptora do comércio atlântico de escravos.

TABELA 1: Fluxo de escravos embarcados por região nos séculos XVI ao XIX.

Regiões de Embarque	1501-1600	1601-1700	1701-1800	1801-1866	Total
Senegâmbia e Ilhas Atlânticas	147,281	136,104	363,187	108,941	755,513
Serra Leoa	1,405	6,843	201,985	178,537	388,771
Windward Coast	2,482	1,35	289,583	43,454	336,868
Costa do Ouro	0	108,679	1,014,529	86,114	1,209,321
Baía do Benim	0	269,812	1,284,585	444,662	1,999,060
Baía da Biafra	8,459	186,322	904,616	495,164	1,594,560
África Centro-Occidental e St.					
Helena	117,878	1,134,807	2,365,204	2,076,685	5,694,574
Sudeste Africano e Ilhas Índicas	0	31,715	70,93	440,022	542,668
Total	277,506	1,875,631	6,494,619	3,873,580	12,521,336

FONTE: Trans-Atlantic Slave Trade Database

TABELA 2: Fluxo de escravos desembarcados por região nos séculos XVI ao XIX.

Regiões de Desembarque	1501-1600	1601-1700	1701-1800	1801-1866	Totals
Europa	640	2,981	5,24	0	8,86
América do Norte	0	15,147	295,482	78,117	388,747
Caribe Britânico	0	310,477	1,813,323	194,452	2,318,252
Caribe Francês	0	38,685	995,133	86,397	1,120,216
América Holandesa	0	124,158	295,215	25,355	444,728
Oeste Índico Dinamarquês	0	18,146	68,608	22,244	108,998
América Espanhola	169,37	225,504	145,533	752,505	1,292,912
Brasil	29,275	784,457	1,989,017	2,061,625	4,864,374
África	0	3,122	2,317	150,13	155,569
Total	199,285	1,522,677	5,609,869	3,370,825	10,702,656

FONTE: Trans-Atlantic Slave Trade Database

6.1. Participação portuguesa no comércio atlântico de escravos

As rotas traçadas pelos europeus, a quantidade de escravos exportados, e as regiões nas quais os europeus buscavam seus cativos foram alteradas ao longo do desenvolvimento do comércio atlântico de escravos. A fim de facilitar a compreensão da dinâmica do comércio atlântico de escravos e a participação portuguesa neste longo processo, buscou-se fazer uma periodização histórica deste fenômeno. De acordo com Milton Santos (2008: 51) ao se tratar da inter-relação entre período e lugar, a periodização histórica pode ser um instrumento adequado, visto que a análise das “partes” proporciona a compreensão do fenômeno em sua totalidade. Desta forma, a participação portuguesa no comércio atlântico de escravos será abordada adiante em quatro períodos: o início do comércio atlântico de escravos (XV); sua expansão e incremento (XVI- XVII); seu auge (XVIII); e seu declínio (XIX).

6.1.1. Abertura do comércio Atlântico (século XV)

Interessados em encontrar fontes de ouro, terras, novos mercados e uma rota alternativa para o Oriente, os portugueses iniciaram suas expansões marítimas no século XV. Após conquistarem Ceuta (1415), importante centro comercial localizado no extremo norte da África, os lusitanos tomaram direção rumo ao sul da costa ocidental

africana abrindo caminho para que outras nações europeias também explorassem este espaço (PINTO, 1981: 153). No século XV, a presença portuguesa se restringiu inicialmente à costa da África Ocidental, mais especificamente à região da Senegâmbia, a qual engloba, em seu contexto histórico, além do Senegal e da Gâmbia, Guiné-Bissau e toda a área que circunda Serra Leoa (MANÉ, 1987: 02).

Os primeiros escravos foram capturados ao sul do cabo Bojador (Saara Ocidental) e levados para Portugal em 1441. Respaldados pela Igreja, que via na escravidão uma forma de cristianizar os hereges, os lusitanos, comandados pelo Infante D. Henrique, organizaram novas expedições de exploração na África chegando à ilha Arguim (atual Mauritânia) em 1443. Os escravos capturados neste período eram destinados principalmente à Europa, onde desempenhavam basicamente funções domésticas e agrícolas substituindo a defasagem de homens empenhados nas expedições marítimas (PINTO, 1981: 154).

A descoberta dos arquipélagos atlânticos ampliou a busca por novos escravos na costa africana. Os europeus, que até então importavam açúcar dos árabes, passaram a cultivar o produto nos espaços recém-descobertos. Assim como os espanhóis, que implantaram a cultura da cana-de-açúcar nas ilhas Canárias, os portugueses passaram a produzir açúcar nos arquipélagos de Açores e Madeira e, mais tarde, nos até então desabitados arquipélagos de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe, o que exigiu um grande número de escravos tanto para povoar as ilhas, quanto para implementar a cultura açucareira nestas áreas (PINTO, 1981: 155). Diante deste cenário, os europeus substituíram a usual e limitada forma de obtenção de escravos, a captura, por relações comerciais baseadas no intercâmbio de mercadorias que os chefes locais almejavam (MEDINA; HENRIQUES, 1996: 108; PINTO, 1981: 155).

A posição estratégica das ilhas de Cabo Verde, localizadas em frente à região da Senegâmbia, reforçou o comércio entre Portugal e esta região – principalmente com Guiné-Bissau –, transformando o arquipélago em um importante entreposto comercial de produtos como a noz de cola, sal, ferro e escravos, além do “algodão de Cachéu” (PRIORE; VENÂNCIO, 2004: 102).

Neste período, o ouro ainda era o produto mais desejado pelos portugueses, que seguiam suas explorações cada vez mais ao sul da costa oeste africana, mas a dificuldade em se chegar às fontes produtoras de ouro fez com que a presença lusitana

se limitasse ao litoral. Não obstante, a construção do forte São Jorge da Mina na Costa do Ouro (Gana), no ano de 1482, permitiu o estabelecimento de relações comerciais nas quais os portugueses trocavam escravos, vindos principalmente do Benim, por ouro em pó (PINTO, 1981: 157).

As ilhas de São Tomé e Príncipe desempenharam um papel importante para a expansão do comércio de escravos. As ótimas características do solo e o clima tropical de São Tomé favoreciam o cultivo da cana-de-açúcar na maior parte do ano. Desta maneira foi implantado nesta ilha, pela primeira vez, o modelo de produção que posteriormente seria adotado em grande parte das Américas: o sistema de *plantation*. Os escravos foram a princípio importados da Costa da Guiné, posteriormente, passaram a ser trazidos do Congo, uma vez que a proximidade geográfica entre São Tomé e a África Centro-Occidental intensificou o comércio escravagista entre os portugueses e os comerciantes congo-angolanos (MILLER, 1997: 22-24).

As ilhas atlânticas, além de desempenharem a importante função de entrepostos comerciais foram, portanto, juntamente com o continente europeu, os principais polos receptores de mão-de-obra escrava no século XV, sendo a maioria dos escravos exportados para estas áreas trazidos da Senegâmbia e da Alta Guiné (COSTA E SILVA, 2002: 787).

A conquista da América portuguesa no século XVI ampliou novamente de forma significativa a necessidade de mão de obra escrava, marcando o início de uma nova fase do comércio atlântico de escravos baseada no plantio extensivo de cana e na produção sistemática de açúcar. A partir de então é possível espacializar o comércio de escravos com dados mais consistentes.

6.1.2. Incremento do comércio Atlântico de escravos (séculos XVI-XVII)

Inicialmente, o comércio negreiro foi destinado principalmente às colônias espanholas, que obtinham escravos por meio de *asientos*, tendo o Caribe, o México e os Andes como principais receptores de escravos entre 1501 e 1600 (FLORENTINO, 2009: 30). A Alta Guiné continuou sendo a principal região fornecedora de mão de obra escrava para a América espanhola, sendo Cachéu e Cartagena os principais portos de embarque e desembarque, respectivamente. A Senegâmbia foi, por sua vez, a segunda

maior exportadora de cativos até o início do século XVII (COSTA E SILVA, 2002: 788 e 792).

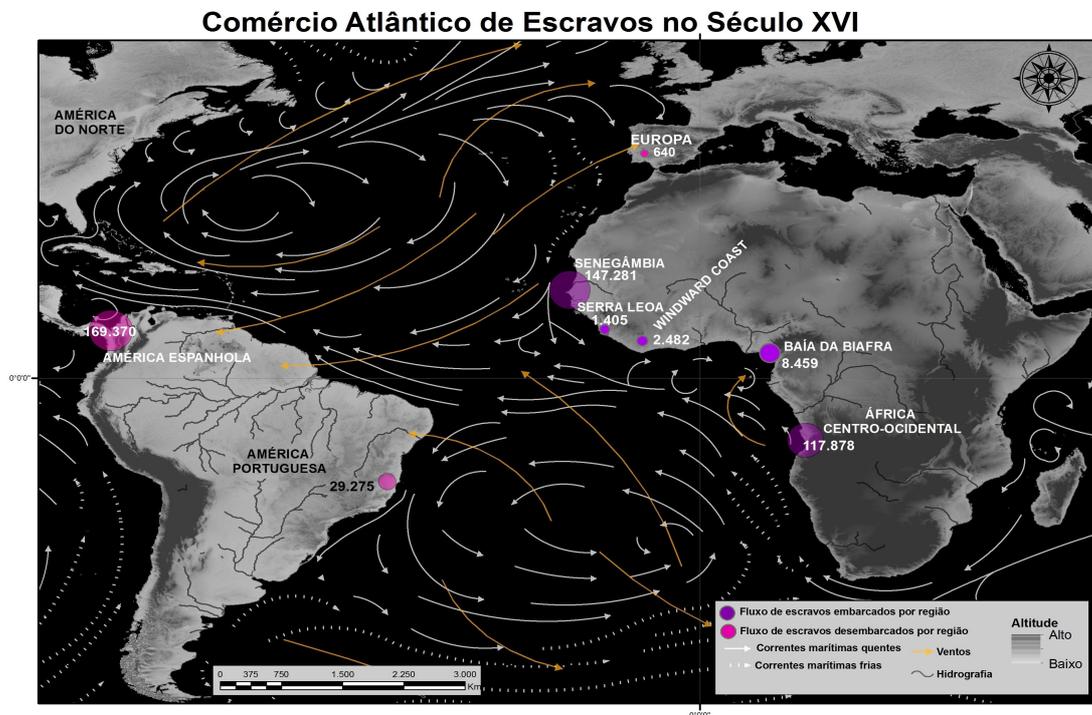
Em meados do século XVI a cana-de-açúcar foi introduzida na América portuguesa ampliando consideravelmente a demanda por mão de obra escrava. A partir de então o Brasil passou a receber cativos nascidos em Alta Guiné e na Senegâmbia, porém estes embarcavam em Portugal, no arquipélago de Cabo Verde ou na ilha de São Tomé (COSTA E SILVA, 2002: 788).

Pierre Verger (1987: 09-10) classifica a fase do comércio escravo para o Brasil durante a segunda metade do século XVI, como o ciclo da Guiné, designando “Guiné” como a costa oeste ao norte do Equador. A fim de suprir a demanda por escravos para as colônias hispânicas e portuguesas nas Américas, o predomínio lusitano se intensificou no litoral oeste africano tornando a região compreendida entre os atuais Senegal e Camarões o principal polo exportador de escravos no século XVI. Neste mesmo período a região congo-angolana (também conhecida como África Centro-Occidental) já despontava como o segundo maior fornecedor de mão de obra escrava do continente (FLORENTINO, 2009: 30).

Em fins do século XVI iniciou-se o segundo ciclo do comércio de escravos para o Brasil, no qual a maioria dos cativos importados foi tirada da região congo-angolana (VERGER, 1987: 10). Com a decadência do Reino do Congo, os portugueses se voltaram para Angola, que além de ter uma população mais densa que o Congo, estava em melhor posição para atender ao aumento da procura portuguesa. Desta maneira, Portugal intensificou sua participação no comércio de escravos em Angola, o que deu novo impulso à atividade em Luanda e (a partir de 1617) em Benguela (PINTO, 1981: 159-160).

Conforme é possível observar no mapa 01, durante o século XVI o destino dos escravos negociados se restringiu à América espanhola, à América portuguesa (Brasil) e à Europa. Embora a maior parte dos escravos tenha sido dirigida às possessões espanholas no Novo Mundo, foram os portugueses quem forneceram os cativos aos espanhóis através dos *asientos*. Desta forma, durante todo o século, os lusitanos foram os protagonistas do comércio Atlântico de escravos para a América espanhola. No século XVI, os escravos foram tirados principalmente da África Ocidental, especialmente da Senegâmbia. No final do século, a África Centro-Occidental passou a

exportar um contingente mais significativo de escravos em decorrência da demanda exigida pelo Brasil (FLORENTINO, 2009: 30). Segue o mapa 01:



No século XVII, o desenvolvimento do sistema de *plantation* nas colônias britânicas, holandesas e principalmente na América portuguesa, demandou uma quantidade de mão de obra escrava cada vez maior. Desta maneira, a disputa pela costa africana tornou-se mais acirrada entre as nações europeias, que estabeleceram fortes ao longo do litoral africano. Neste século, os europeus importaram quase sete vezes mais escravos do que no século XVI (KLEIN, 2002: 75).

Angola e a Costa dos Escravos (que se estendia do rio Volta ao rio Benim) tornaram-se as principais fomentadoras de cativos para as Américas, ultrapassando a Alta Guiné e a Senegâmbia. A crescente demanda por escravos no Brasil fez com que Luanda se tornasse desde o início do século XVII o mais importante porto atlântico de embarque de escravos (COSTA E SILVA, 2002: 789).

Na primeira metade do século XVII, o comércio de escravos para as Índias de Castela estava sob o parcial domínio espanhol. Para Cartagena, todavia, foram os portugueses quem levaram escravos embarcados na Senegâmbia, nos Rios da Guiné e

em Angola, cuja participação no comércio para Cartagena aumentou significativamente no primeiro quartel deste século (COSTA E SILVA, 2002: 792).

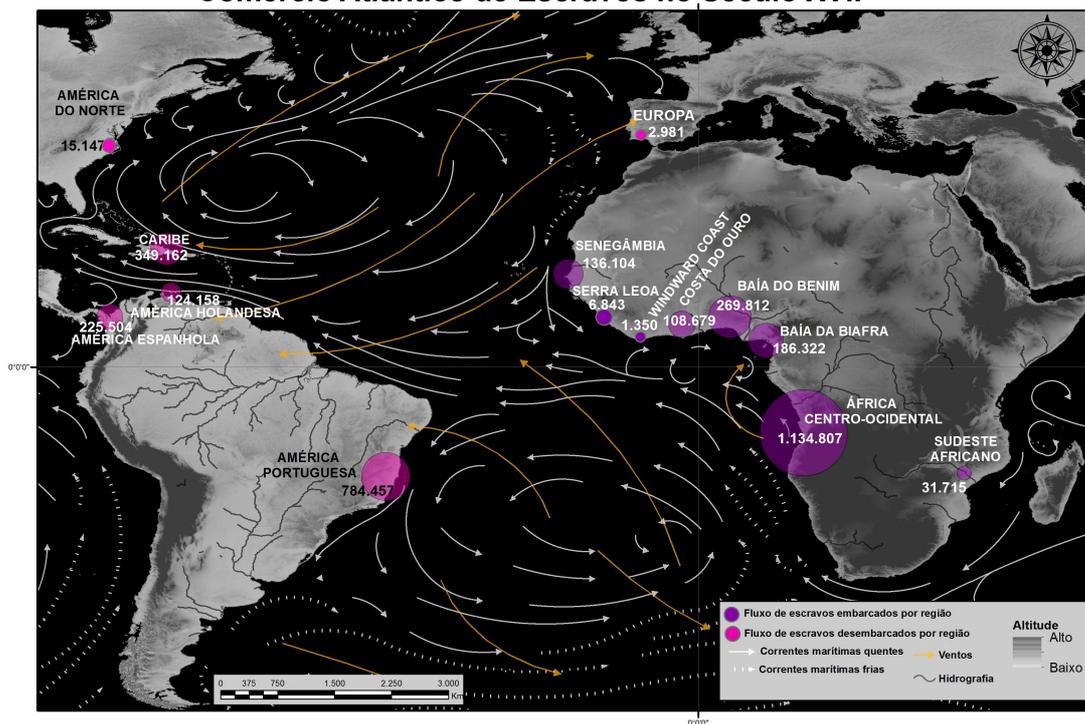
Na segunda metade do século XVII, a Costa do Ouro tornou-se uma importante região de importação e exportação de escravos (FLORENTINO, 2009: 31). Neste mesmo período, a procura por escravos na África Centro-Occidental (Cabinda, Malembo, Sônio e Loango) se intensificou. Além dos portugueses e dos luso-brasileiros, holandeses, franceses e ingleses buscavam ali mão de obra para trabalhar em suas possessões nas Américas (COSTA E SILVA, 2002: 835).

O ouro e os diamantes descobertos em meados da década de 1690 e a demanda por escravos para trabalhar nas minas da capitania do interior do Rio de Janeiro ocasionaram o aquecimento da economia desse porto atlântico e de suas plantações de cana de açúcar. A expansão desses dois setores econômicos da colônia – a mineração e as plantações açucareiras – levou as casas comerciais do Rio de Janeiro a estabelecerem negócios com o porto de Luanda, assim como faziam baianos e pernambucanos meio século antes. Uma vez que a indústria mineira das Gerais continuava a se expandir durante as primeiras décadas do século XVIII, a fabricação de cachaça no Rio de Janeiro teve que acompanhar esse crescimento, visto que este produto era fundamental para o mercado negreiro que abastecia as minas. (CURTO, 2002: 153-154).

O aumento na procura por escravos para as Américas reforçou as atividades portuguesas em África, resultando na construção do Forte de São João Baptista de Ajudá, em Daomé (1677-1680), e na instalação de uma feitoria em Bissau, em 1696 (PINTO, 1981: 166). O principal polo de influência portuguesa era a costa norte de Angola, porém os lusos continuaram comprando escravos nos portos da Senegâmbia e nos primeiros locais onde obtiveram escravos africanos (COSTA E SILVA, 2002: 779).

Entretanto, a corrida por escravos não se restringiu à costa ocidental africana. O substantivo crescimento da produção de açúcar na América portuguesa - que fez com que as exportações da África Centro-Occidental superassem as dos portos do norte - e a descoberta de minas de ouro em Minas Gerais em fins do século XVII provocaram uma intensa procura por escravos, os quais passaram a ser importados também da África Oriental, principalmente dos portos de Moçambique. (PINTO, 1981: 167). Segue o mapa 02:

Comércio Atlântico de Escravos no Século XVII



6.1.3. Auge do comércio Atlântico de escravos (século XVIII)

No século XVIII, o tráfico atlântico de escravos alcançou seu apogeu devido à expansão das *plantations* nas Américas. A especialização na produção de algodão da porção sul das 13 Colônias britânicas na América do Norte, a extração de ouro e diamantes nas minas no Brasil e o desenvolvimento da indústria açucareira no Caribe e demais regiões das Américas fizeram com que neste período as exportações de escravos para o Novo Mundo chegasse a 5,6 milhões, quase seis vezes mais que o contingente exportado para lá no século anterior (DUCHET, 1981: 55; LOVEJOY, 2002: 188).

Do total de escravos exportados para as Américas no século XVIII, mais da metade foi destinada às colônias das ilhas caribenhas e aproximadamente um terço desembarcou no Brasil. Menos de um décimo dos cativos foram enviados para a América espanhola e 6% foram mandados para a América do Norte, onde além do algodão, cultivava-se tabaco e arroz (THORNTON, 2004: 409).

Tanto nas ilhas do Caribe quanto no Brasil, os escravos trabalhavam nos engenhos de açúcar e nas minas. Segundo Costa e Silva (2002:816), no início das explorações das

minas no Brasil, houve uma preferência por escravos oriundos de regiões auríferas da África, uma vez que estes sabiam extrair o ouro dos rios e cavar os túneis nas minas.

A África Centro-Occidental, o Golfo do Benim e o Golfo de Biafra, foram as principais regiões fornecedoras de mão de obra escrava para as Américas durante o século XVIII. A maior parte dos escravos exportados neste período saiu da porção centro-occidental da África: 30 a 45% do total de cativos comercializados. O Reino do Daomé aparece em segundo lugar, com aproximadamente 40% das exportações do século XVIII. O Golfo de Biafra também teve participação bastante relevante, chegando a exportar na década de 1780 quase 30% do total de escravos comercializados. Serra Leoa, Costa do Ouro e Senegal tiveram uma participação secundária nas exportações deste século (THORNTON, 2004: 394-395).

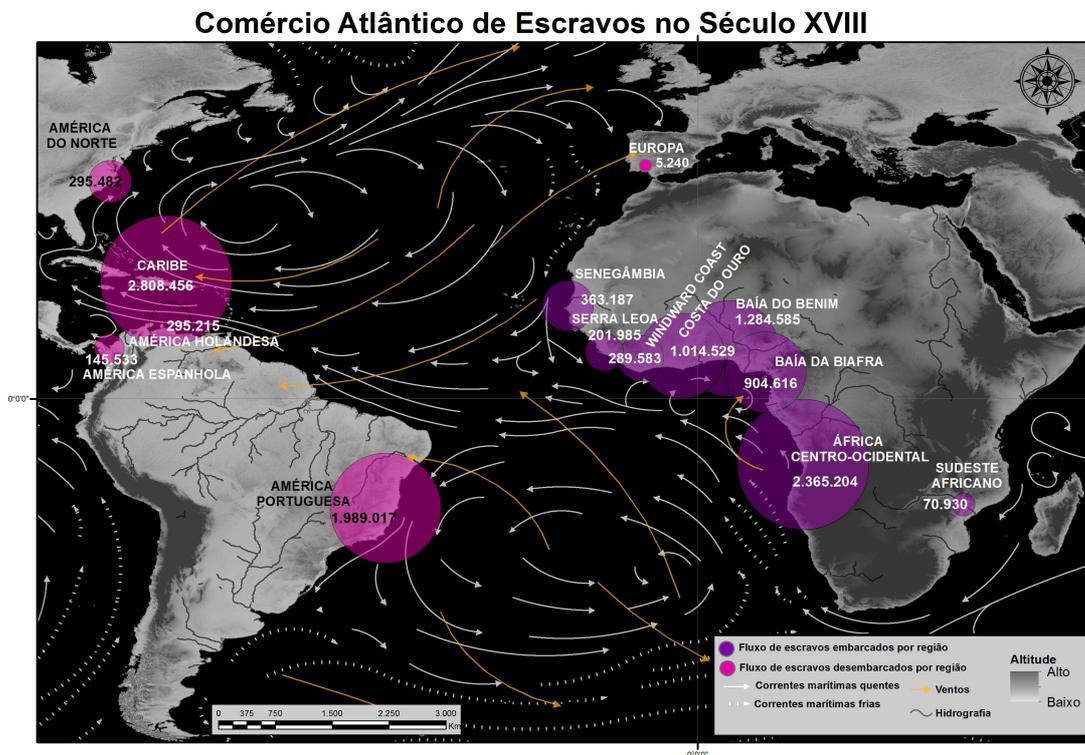
De acordo com o mapa 3, a maior parcela dos escravos exportados no século XVIII foi tirada da África Occidental. Entretanto, o comércio português foi mais intenso na região da África Centro-Occidental. Em 1701 os portugueses perderam o *asiento* que lhes assegurava o fornecimento de escravos para as colônias espanholas, concentrando desta forma as suas exportações exclusivamente no Brasil.

Durante o “ciclo da Costa da Mina”, referente aos três primeiros quartos do século XVIII, os escravos desembarcados na Bahia eram trazidos principalmente da Costa do Ouro. A partir de 1770 a exportação de escravos oriundos do Golfo de Benim foi intensificada, dando início ao “ciclo da Baía do Benim”, que se estendeu até 1850. Durante todo este período, Angola e Moçambique (em menor quantidade) também exportaram escravos para o Rio de Janeiro (VERGER, 1987: 9-13).

A criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão na segunda metade do século XVIII, criada para abastecer essas regiões com os escravos necessários para o desenvolvimento de sua agricultura, também intensificou as exportações para o Brasil, que recebeu mão de obra escrava de Cacheu, Bissau e Santiago (CARREIRA, 1978: 44; COSTA E SILVA, 2002: 793).

O século do apogeu do comércio atlântico de escravos foi também marcado pelo início do declínio do sistema escravagista. Os ideais libertários que culminaram na Revolução Francesa (1789), a revolução dos escravos em São Domingos (1791) e a crescente disseminação dos movimentos antiescravagistas por intelectuais, religiosos e

pela massa popular, foram alguns dos fatores que contribuíram para a abolição da escravidão no século seguinte. Entretanto, foram as modificações surgidas na política econômica da Grã-Bretanha após a secessão das colônias americanas, que moveram a luta pela abolição do comércio de escravos. A revolução industrial que acontecia na Inglaterra via na escravatura um obstáculo à expansão comercial, desta forma, o período do tráfico legal de escravos chega ao seu fim no século XIX (ABRAMOVA, 1981: 27; PRIORE; VENÂNCIO, 2004: 174). Segue o mapa 03:



6.1.4. O comércio “ilegal”⁴ de escravos (século XIX)

Se no século XVIII o comércio de africanos escravizados foi a base sob a qual se estabeleceram a indústria e o comércio colonial dos Estados europeus, o fortalecimento econômico proporcionado pela acumulação de capital alcançado neste período implicou na necessidade de se ampliar o mercado consumidor dos produtos manufaturados. Desta

⁴ Utilizo aqui o termo “ilegal” entre aspas por entender que a ilegalidade do comércio de escravos a partir do início do século XIX é uma determinação eurocêntrica, mais especificamente um projeto da Grã-Bretanha. Para muitas autoridades africanas o comércio de escravos permaneceu uma atividade legal e bem quista até meados do século XX.

forma, a Grã-Bretanha iniciou uma luta pelo fim do comércio atlântico de escravos (ABRAMOVA, 1981: 25-27).

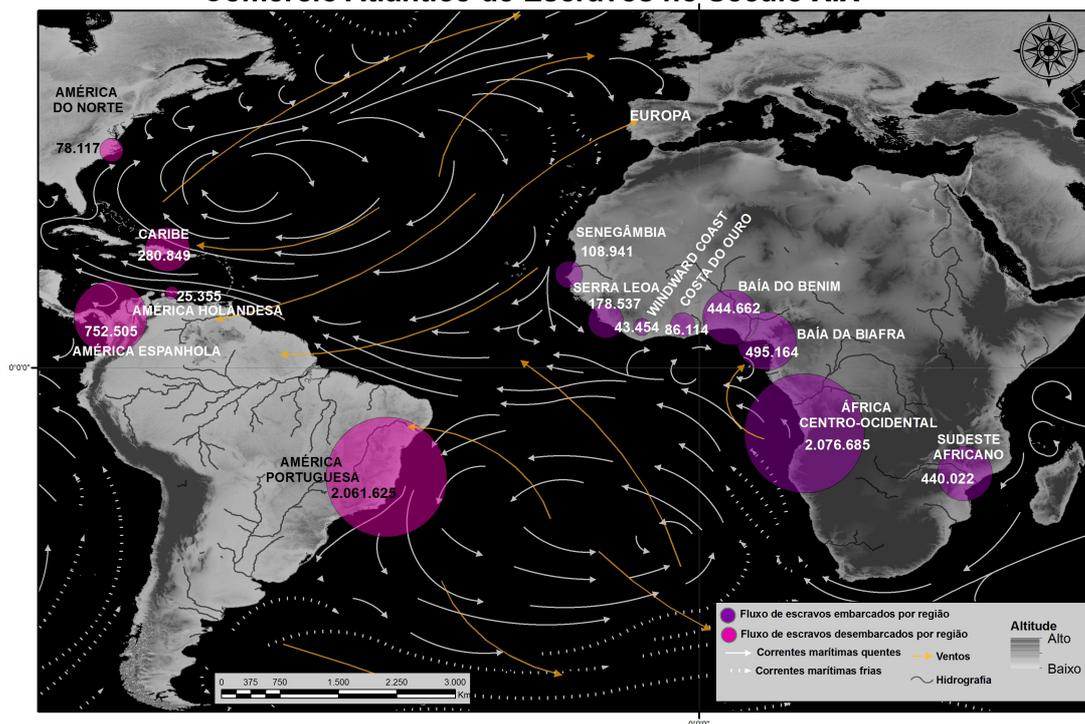
A luta pela abolição do comércio de escravos e da escravidão perdurou por várias décadas e rendeu inúmeras polêmicas. Se a justificativa inicial para o comércio de africanos foi de cunho religioso, durante a campanha abolicionista foram utilizados inclusive argumentos racistas a fim de classificar os africanos como inferiores aos europeus e assim respaldar o imperialismo na África (ABRAMOVA, 1981: 31).

Entre 1803 e 1836, praticamente todos os países europeus abandonaram a prática escravagista. Porém, mesmo com a promulgação da Lei Eusébio de Queiroz, em 1850, a relação comercial entre a antiga “América portuguesa” e África continuou intensa no século XIX. O Brasil (independente do Império Português desde 1822) recebeu neste século o maior fluxo de escravos da história do comércio atlântico. Os escravos desembarcados nos portos brasileiros neste período vinham de Moçambique e principalmente da África Centro-Occidental, que exportou uma quantidade de cativos para o Brasil ainda maior que a do século anterior (FLORENTINO, 2009: 33).

Foi somente no final do século XIX, com a lei Áurea de 1888, que a escravidão chegou ao fim no Brasil. Na África, contudo, o comércio de escravos e a escravidão interna atingiram níveis nunca antes vistos, e persistiram até o século XX (LOVEJOY, 2002: 29). O século XIX é marcado, desta forma, pelo fim da exploração do comércio de cativos por parte dos europeus no Novo Mundo e pelo início de uma nova corrida imperialista dessas potências sobre o continente africano, especialmente com Conferência de Berlim em 1884-1885 (COSTA E SILVA, 1994).

Como se pode observar no mapa 4, as exportações para a Europa acabam, e o fluxo de escravos com destino às colônias europeias cai significativamente.

Comércio Atlântico de Escravos no Século XIX



7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A escravidão é, conforme vimos, a prática de dominação de um ser humano sobre o outro, que adquiriu características e proporções diferentes ao longo dos séculos. O sistema escravagista atlântico, organizado entre o continente africano, a Europa e as Américas, foi um fenômeno de grande importância para a formação econômica e social das sociedades atlânticas, só possível com o estabelecimento de laços comerciais entre líderes africanos e os comerciantes europeus.

Eram os líderes das regiões produtoras de escravos que forneciam estes cativos em feiras no interior do continente. Além de cuidarem do abastecimento de escravos, esses líderes locais controlavam as relações comerciais em seus territórios, exigindo o pagamento de taxas e tributos por parte daqueles que queriam ter acesso às valiosas mercadorias humanas. Desta forma todos os europeus dependiam da colaboração das lideranças e de diversos agentes africanos (dentre guias, tradutores, carregadores, etc.) para o sucesso de suas negociações (THORNTON, 2004: 48; COSTA E SILVA, 2002: 789).

Embora os líderes africanos tenham desempenhado um papel ativo no comércio de escravos e muitos tenham se beneficiado desta prática, o continente africano foi o maior prejudicado com o estabelecimento do comércio moderno de escravos. Além de inúmeras guerras travadas com o objetivo de se conseguir mais escravos, milhões de pessoas foram tiradas de suas terras e mandadas à força para o outro lado do Atlântico. Dos 12,5 milhões de escravos exportados para o Atlântico 10,7 milhões chegaram vivos ao seu destino, uma diferença de 14,4% resultante, em grande parte, de mortes derivadas das péssimas condições a que eram submetidos nas longas viagens em alto mar.

O descobrimento das Américas foi um fator fundamental para o desenvolvimento do comércio escravagista no Atlântico. Esse oceano, por sua vez, foi o espaço que permitiu o estabelecimento de relações comerciais e culturais entre os continentes africano, americano e europeu. Através do desenvolvimento dos conhecimentos náuticos e cartográficos foi possível transformar o Atlântico de um “espaço mítico e assustador” em um “espaço habitável” (HENRIQUES, 2004:105).

Embora o comércio transatlântico de escravos tenha exercido papel fundamental na história atlântica, este episódio foi segundo Klein (2002, 67), uma das áreas menos estudadas da historiografia ocidental até final do século XX. De acordo com o historiador tal “desinteresse” pelo estudo do comércio atlântico de escravos tem razões intelectuais e políticas, devido ao fato de este fenômeno estar intimamente associado ao imperialismo europeu na região, sendo a questão moralmente difícil de tratar (KLEIN, 2002: 67).

A relevância em se aprofundar as pesquisas sobre tal temática é inquestionável, visto que o comércio transatlântico de escravos foi de grande importância para a formação das sociedades atlânticas. Os portugueses, além de terem sido os precursores nas explorações pelo atlântico, foram os responsáveis pelo maior número de escravos exportados do continente africano nos quatro séculos do comércio. O Brasil, por sua vez, foi o país que mais recebeu africanos escravizados a partir do século XVII, tendo, portanto, uma ligação histórica e cultural fortíssima com a África.

No início do século XXI o continente africano passou a ganhar grande visibilidade nas ciências humanas e sociais no Brasil. Desde 2003, o estudo da história da África e dos povos africanos se tornou uma obrigação para os ensinos fundamental e

médio. A promulgação da Lei 10.639/2003 prevê a inclusão obrigatória das disciplinas História da África e dos afrodescendentes na formação da sociedade brasileira. Esta demanda gerou um incremento nos estudos acadêmicos sobre a África no país tornando essencial a produção de mapas que levem em conta os recortes abordados e a historiografia atual sobre o tema, permitindo abordagens mais profundas que considerem os diversos fatores econômicos, sociais, geográficos e culturais envolvidos neste complexo fenômeno histórico. O ArcGis 10 se mostrou uma ferramenta eficiente para a elaboração desses produtos cartográficos, visto que possibilita traçar uma interface entre esses vários aspectos permitindo uma melhor leitura e compreensão do fenômeno analisado.

8. REFERÊNCIAS

ABRAMOVA, S. U. “Aspectos ideológicos, doutrinários, filosóficos, religiosos e políticos do comércio de escravos”. In: UNESCO. *O tráfico de escravos negros sécs. XV-XIX*. Lisboa: Edições 70, 1979.

ALBUQUERQUE, Walmyra R de; FRAGA FILHO, Walter. *Uma história do negro no Brasil*. Salvador: Centro de Estudos Afro-Orientais; Brasília: Fundação Cultural Palmares, 2006. Disponível em: <<http://www.ceao.ufba.br/livrosevideos/pdf/uma%20historia%20do%20negro%20no%20brasil.pdf>>, acesso em out/2010.

ALENCASTRO, Luís Felipe de. *O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia de Letras, 2000.

ANJOS, Rafael Sanzio dos. “A Geografia do Brasil Africano, O Congo e a Bélgica – uma aproximação”. *Revista Eletrônica: Tempo - Técnica - Território*, V.1, N.3 (2010).

BARROSO, Reinaldo dos Santos. *Nas rotas do Atlântico equatorial: tráfico de escravos rizicultores da Alta Guiné para o Maranhão (1770-1800)*. (Mestrado em História) Universidade Federal da Bahia, UFBA, 2009.

BEHRENDT, Stephen D., “Ecology, Seasonality, and the Transatlantic Slave Trade”. In: *Soundings in Atlantic history: latent structures and intellectual currents 1500-1830*. Cambridge: Harvard University Press, 2011.

BOXER, Charles R. *O império marítimo português: 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

CARREIRA, António. *Notas sobre o tráfico português de escravos*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1978.

COSTA E SILVA, Alberto da. *A manilha e o libambo*. Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira. 2002. P. 779-848.

_____. O Brasil, a África e o Atlântico no século XIX. *Estud. av.*, São Paulo, v. 8, n. 21, Aug. 1994. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40141994000200003&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 1 Dez. 2010.

D'ALGE, Júlio César Lima. “Cartografia para Geoprocessamento”. In: *Introdução à Ciência da Geoinformação*. São José dos Campos: Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, 2006.

DIAS, Thiago Alves. “O espaço cartográfico enquanto escrita de poder”. *Navigator*, vol. 07, No. 13. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2011.

DESTRO, Letícia. “A África e os Africanos nas fabulações cartográficas”. *Navigator*, vol. 07, No. 13. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2011.

DUARTE, Paulo Araújo. *Fundamentos da Cartografia*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1994.

DUCHET, Michèle. “As reações perante o problema do tráfico negreiro: análise histórica e ideológica”. In: UNESCO. *O tráfico de escravos negros sécs. XV-XIX*. Lisboa: Edições 70, 1979. p. 39-67.

ELTIS, David; RICHARDSON, David. *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*. New Haven, Yale University Press. 2010.

FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Transforming Atlantic Slave: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800*. Tese (Doutorado em História). UCLA, Los Angeles, 2003.

FERRO, Marc. *História das colonizações: das conquistas à independência: séculos XIII a XX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

FLORENTINO, Manolo. “A diáspora africana” In: *História viva*, v. 6, n. 66, p. 28-33, abr/2009.

GIORDANI, Mário Curtis. *História da África anterior aos descobrimentos*. Rio de Janeiro: Vozes, 1985.

HENRIQUES, Isabel Castro; MEDEIROS, Isabel (coord.). Lugares de Memórias da escravatura e do tráfico Negreiro. [S. l.: s.n., ?]. “Comitê Português de a Rota do Escravo”, [Projeto intersetorial e transdisciplinar da UNESCO].

HENRIQUES, Isabel Castro. *Território e Identidade: A construção da Angola colonial (c. 1872-1926)*. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2004.

_____. *Os pilares da Diferença: Relações Portugal – África séculos XV-XX*. Portugal: Ed. Caleidoscópio, 2004.

_____. “Reflexões sobre o ‘escravo’ africano”. *O Pássaro do Mel: estudos de história africana*. Lisboa: Colibri, 2006.

KLEIN, Herbert S. “The Portuguese Slave Trade from Angola in the Eighteenth Century”. In: *The Journal of Economic History*, vol. 32, No. 04, Dec. 1972.

_____. *O comércio atlântico de escravos: quatro séculos de comércio escravagista*. Lisboa: Replacação, 2002.

LACOSTE, Yves. *A Geografia, isso serve em primeiro lugar para fazer a Guerra*. Campinas: Ed. Papyrus, 1997.

LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África: uma história de suas transformações*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

MANÉ, Mamadou. “Algumas Observações Sobre a Presença Portuguesa na Senegâmbia até ao séc. XVII” In: *Revista ICALP*, vol. 18, Dezembro de 1989, 117-125. Disponível em:

<<http://cvc.instituto-camoes.pt/bdc/revistas/revistaicalp/senegambia.pdf>> Acesso em: out/2010.

MEDINA, João; HENRIQUES Isabel Castro. *A rota dos escravos: Angola e a rede do comércio negreiro*. Lisboa: CEGIA, 2006

MIGUENS, Altineu Pires. *Navegação: A Ciência e a Arte. Volume 1: Navegação costeira estimada e em áreas restritas*. Marinha do Brasil, 1996.

MILLER, Joseph C. “A Economia Política do Tráfico Angolano de Escravos no século XVIII”, In: Selma Pantoja and José Sombra Saraiva, *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1999.

_____. “O atlântico escravagista: açúcar, escravos e engenhos” In: *Afro-Ásia*, v. 19, n. 20, p. 9-36. 1997. Disponível em: http://www.afroasia.ufba.br/pdf/afroasia_n19_20_p9.pdf>. Acesso em: ago/2010.

PINTO, Françoise Latour da Veiga. “A participação de Portugal no tráfico negreiro”. In: UNESCO. *O tráfico de escravos negros sécs. XV-XIX*. Lisboa: Edições 70, 1979.

RAISZ, Erwin. *Cartografia Geral*. Rio de Janeiro: Editora Científica, 1969.

RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. *The Portuguese Atlantic, 1415-1808. Atlantic History: A Critical Appraisal*. New York: Oxford University Press, 2009.

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

SANTOS, Maria Emília Madeira. “Os Africanos e o Mar: conhecimento e prática à época da chegada dos portugueses”. *África: Revista do Centro de Estudos Africanos da USP*. São Paulo: USP, 1997-1998. 79-92.

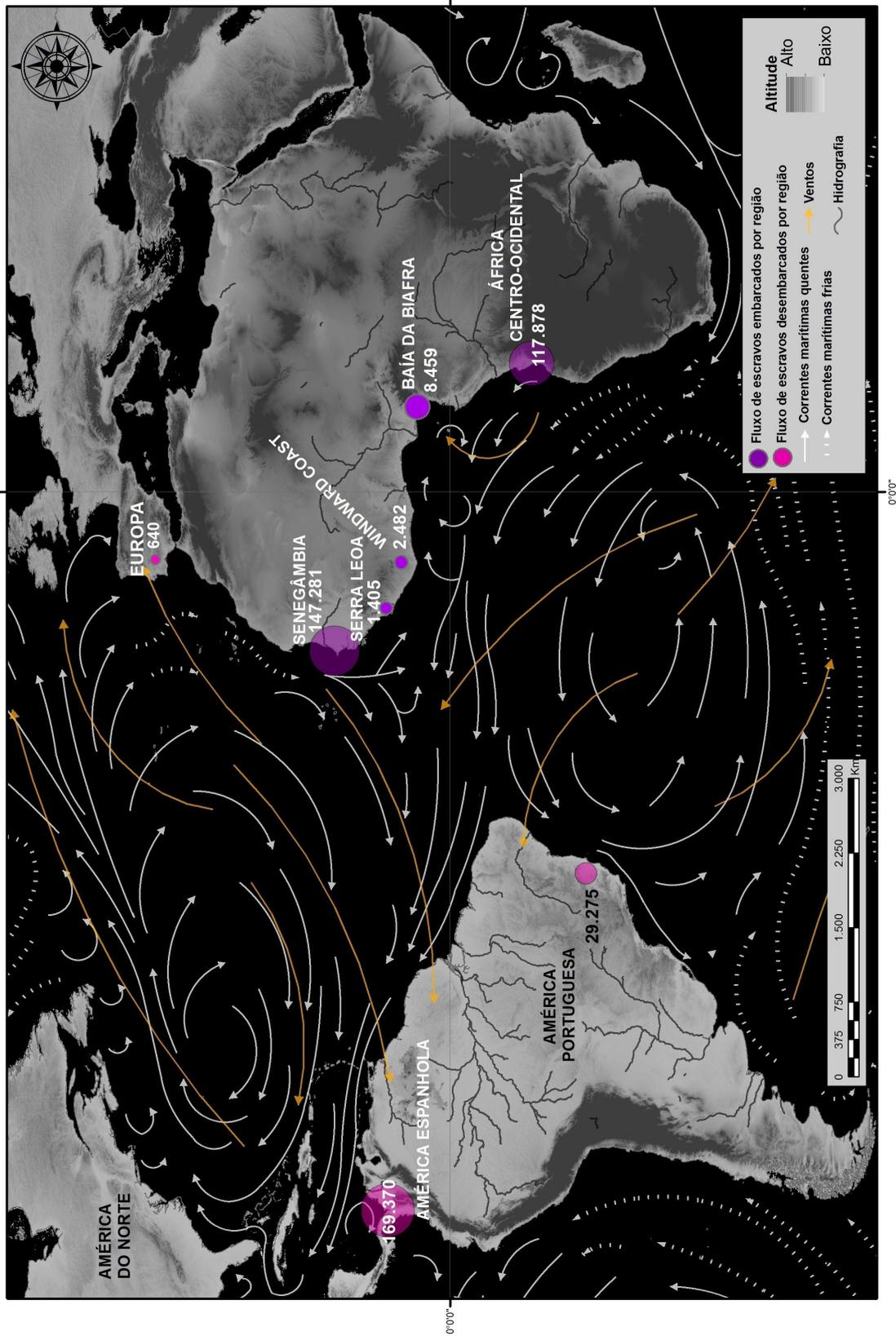
SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

THOMPSON, Estevam C. “O Atlântico Sul para além da miragem de um espaço homogêneo (séculos XV-XIX)”, *Temporalidades - UFMG*, Vol. 04, No. 02, (2012).

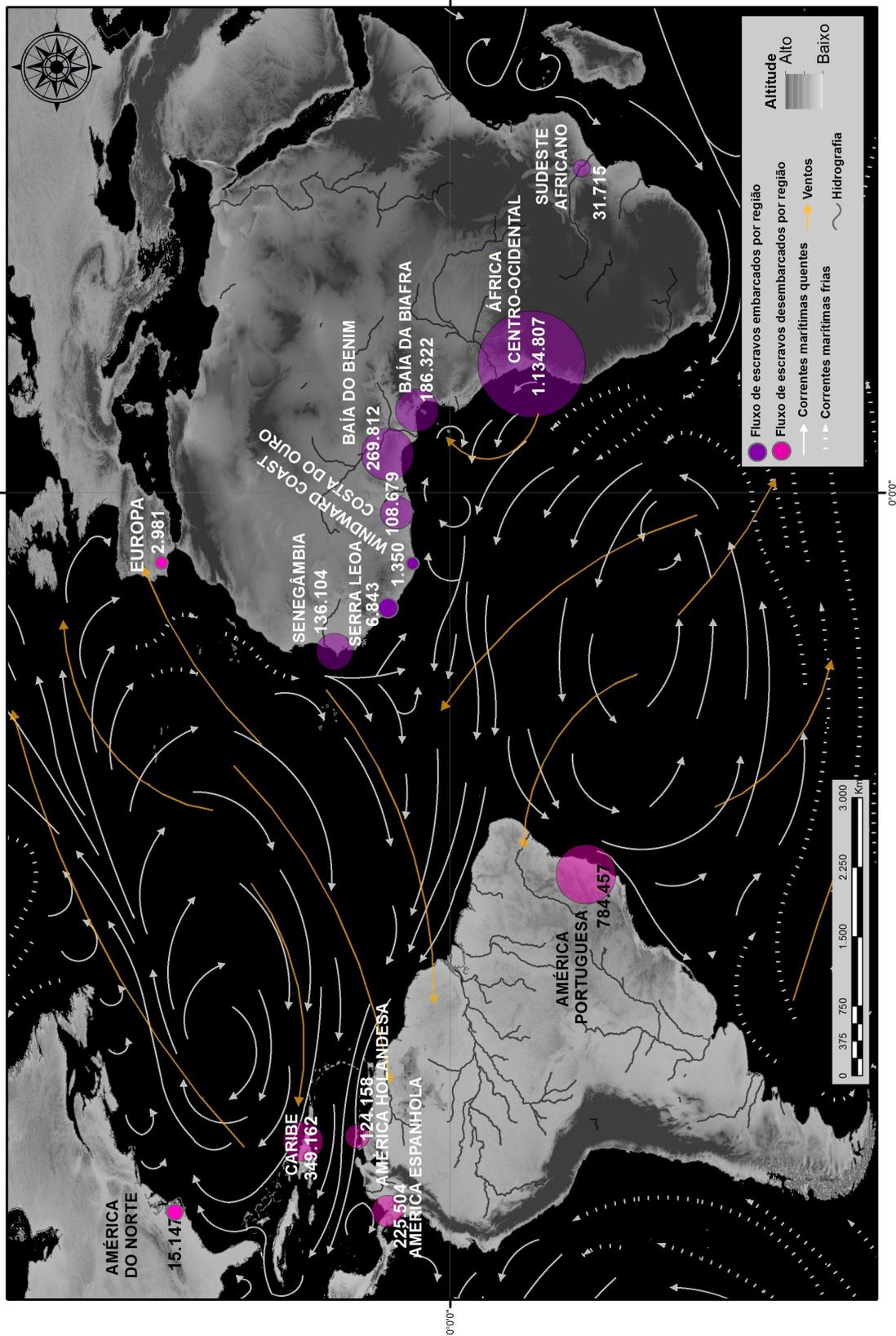
VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benim e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVIII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987.

WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

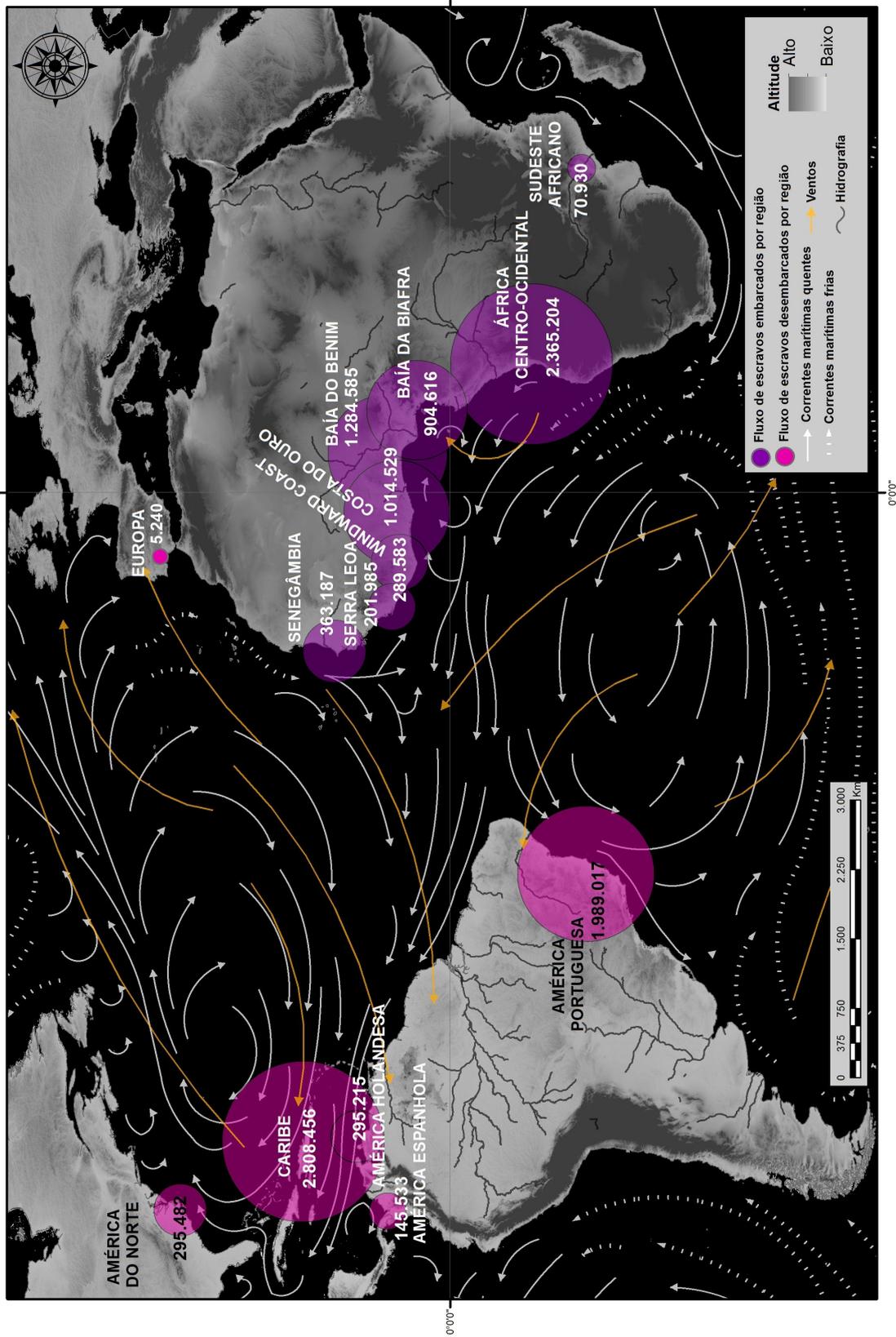
Comércio Atlântico de Escravos no Século XVI



Comércio Atlântico de Escravos no Século XVII



Comércio Atlântico de Escravos no Século XVIII



Comércio Atlântico de Escravos no Século XIX

