

Da costa ocidental africana ao Brasil: caminhos da escravidão

From the African West Coast to Brazil: Ways of Slavery

De la costa de África occidental a Brasil: caminos de la esclavitud

Carlos Henrique Gileno¹
Rodrigo Dantas Medeiros²

Resumo

GILENO, C. H.; MEDEIROS, R. D. Da costa ocidental africana ao Brasil: caminhos da escravidão. *Rev. C&Trópico*, v. 43, n. 2, p. 63-81, 2019. DOI: [https://doi.org/10.33148/Cetropicov43n2\(2019\)art.3](https://doi.org/10.33148/Cetropicov43n2(2019)art.3)

O principal objetivo deste artigo é analisar alguns aspectos do comércio dos africanos escravizados na costa ocidental, da África até o Brasil, nos três primeiros séculos da colonização portuguesa nos trópicos americanos. Aquele vultoso e lucrativo negócio estava fundado nos caminhos percorridos pelos mencionados africanos nas guerras fratricidas, no cativeiro das tribos e da sua retirada das entranhas africanas para serem compulsoriamente transportados à América, onde eram utilizados como mão-de-obra primacial no movimento econômico das colônias.

Palavras-chave: Escravidão. África. Pumbos. Capitalismo mercantil. Colônia.

Abstract

GILENO, C. H.; MEDEIROS, R. D. From the African West Coast to Brazil: Ways of Slavery. *Rev. C&Trópico*, v. 43, n. 2, p. 63-81, 2019. DOI: [https://doi.org/10.33148/Cetropicov43n2\(2019\)art.3](https://doi.org/10.33148/Cetropicov43n2(2019)art.3)

The main purpose of this paper is to analyze some aspects of the trade of enslaved Africans on the west coast of Africa to Brazil in the first three centuries of Portuguese colonization in the American tropics. That large and lucrative business was founded on the paths taken by the mentioned Africans in the fratricidal wars, the captivity of the tribes and their withdrawal from the African bowels to be compulsorily transported to America, where they were used as a primary labor force in the economic movement of the colonies.

Keywords: Slavery. Africa. Pumbos. Mercantile capitalism. Cologne.

¹ Professor Assistente do Departamento de Antropologia, Política e Filosofia da Universidade Estadual Paulista (FCL - Campus de Araraquara). E-mail: rodrigo.de.medeiros@hotmail.com Orcid: <http://orcid.org/0000-0002-8825-24>

² Mestrando em Ciências Sociais pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Estadual Paulista (UNESP, campus de Araraquara). E-mail: rodrigo.de.medeiros@hotmail.com Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-8825-2485>

Resumen

GILENO, C. H.; MEDEIROS, R. D. De la costa de África occidental a Brasil: caminos de la esclavitud. *Rev. Ci & Trópico*, v. 43, n. 2, p. 63-81, 2019. DOI: [https://doi.org/10.33148/Cetropicov43n2\(2019\)art.3](https://doi.org/10.33148/Cetropicov43n2(2019)art.3)

El objetivo principal de este documento es analizar algunos aspectos del comercio de africanos esclavizados en la costa oeste de África a Brasil en los primeros tres siglos de colonización portuguesa en los trópicos estadounidenses. Ese negocio grande y lucrativo se fundó en los caminos tomados por los africanos mencionados en las guerras fratricidas, el cautiverio de las tribus y su retirada de las entrañas africanas para ser transportados obligatoriamente a América, donde fueron utilizados como fuerza laboral primaria en el movimiento económico de las colonias.

Palabras clave: Esclavitud. África. Pumbos. Capitalismo mercantil. Colonia.

1. Introdução

O fluxo de escravizados para o Novo Mundo entre os séculos XVI e XVIII impulsionou a mais lucrativa economia mercantil da história do ocidente moderno. Porém, os caminhos daquela empreitada comercial estavam consubstanciados nos primeiros contatos dos europeus com os nativos da costa ocidental da África, circunstância que provocou demasiado crescimento das guerras tribais e a ampliação da escravização interna que existia há tempos naquela parte do continente africano.

Do escambo dos chefes tribais à chegada do escravizado africano ao Novo Mundo, os cativos percorreram longo caminho de desafios, privações materiais e morais. Nesse ínterim, o desenvolvimento mercantilista e o próspero estabelecimento de colônias pelos europeus contribuíram para a intensificação do envio de cativos para a América. Esse comércio de escravizados possuía lógica própria de estrutura e funcionamento e se constituía em um dos principais produtos das importações coloniais.

Viu-se, pois, que o comércio atlântico de almas constituía uma empresa afro-americana, já que, do ponto de vista formal, seu funcionamento global só pode ser compreendido quando se leva em conta as características específicas de cada uma das etapas da longa cadeia que se estendia desde o interior africano até os mercados regionais no Brasil (FLORENTINO, 1997, p. 209).

Este artigo assinala alguns aspectos econômicos e sociais do comércio de escravizados, que contribuiu para a formação dos territórios americanos colonizados pelos portugueses.

2. Sob o sol da África

A princípio, os países da península ibérica não eram historicamente alheios à escravização que ocorria comumente nos embates entre as tribos africanas. Durante a grande expansão do Islã pelo norte da África, portugueses e espanhóis fomentaram o cativeiro de Mouros e Sarracenos que chegavam ao continente europeu como represália à morte e escravização dos cristãos pela onda jihadista islâmica. Nesse contexto, expandiram-se as explorações pelos reinos ibéricos, com Portugal chegando à costa ocidental africana pelos esforços militares do Infante Dom Henrique de Avis (1394-1460). Inicialmente, os portugueses conduziram os habitantes africanos para terras lusitanas com o intuito de resgatá-los da morte iminente ou do cativeiro imposto pelos seus inimigos.

Esse foi um dos motivos originários da escravização daqueles africanos islâmicos pelos portugueses e permaneceu conhecido como “resgate”. O espírito do moderno capitalismo mercantil propiciou aos portugueses entreverem grandes lucros com a possibilidade concreta de transformarem o africano muçulmano jurídica e socialmente em mercadoria.

Em 1444 o capitão Lançarote desembarcou em Lagos (Algarves) 200 ou 235 escravos negros, que vendeu. Madeira e Canárias eram focos do comércio. E os maometanos da África também os traziam a Portugal para trocarem pelos prisioneiros que os Portugueses lhes faziam.

[...]

O certo é que já então eram anualmente importados em Portugal 7000 a 8000 escravos. Portugal e Espanha viram os seus mercados inundados de Africanos; Sevilha, sobretudo, e Lisboa eram verdadeiras alfândegas desse abominável e negro tráfico: devendo todos dar entrada em Lisboa “quanto a Portugal” a fim de pagarem o imposto. Por forma que logo desde 1539 a capital do Reino apresentava no mercado anualmente 10 a 12.000 escravos (MALHEIRO, 1976, p. 23-24).

O comércio de homens e mulheres, oriundos da África, significava aos vendedores africanos o escambo que objetivava a obtenção de valores de uso; para os europeus, exprimia intercâmbios de valores de troca e de circulação mercantil enquadrados na construção de um vasto império comercial. Não obstante, a Igreja Católica - instituição importante no contexto intelectual e político - não se furtou a condenar práticas sociais que transgrediam as normas do Direito Canônico³. Em Bula de 7 de outubro de 1462, o Papa Pio II - Enea Silvio Piccolomini (1405-1464)

³ O Direito canônico é o conjunto de cânones e decretos papais que regem as relações e os interesses jurídicos da Santa Sé, disciplinando alguns pontos de fé e os direitos dos fiéis e do clero católico. Por sua vez, o Direito natural é formado por princípios que compõem a própria personalidade humana, visando o bem-estar e o bom senso por meio da justa razão.

- procurou censurar aquela escravização, ao afirmar que o comércio de cativos era um *magnum scelus* (grande crime).

Em 1537 o Papa Paulo III reprovou o cativo, mesmo dos pagãos. E se alguns em diversas épocas o toleraram, foi a título de resgate, na errada intenção, visto o fato que não podiam abolir diretamente, de melhorar a sorte dessa mísera gente e de reduzi-los à fé cristã (MALHEIRO, 1976, p. 24).

No entanto, o comércio que ocorria no litoral do ocidente africano provocou convulsão social ao desencadear a organização de um mercado interno relacionado às intenções mercantis dos portugueses advindos do litoral e entrelaçados nas redes de agentes denominados pombeiros ou pumbeiros. Fosse pela terra ou pelos rios, os pumbeiros adentravam ao interior do continente até chegarem aos pumbos, que eram os pontos comerciais onde se realizavam o escambo de escravos com as tribos que ali os levassem. Dos pumbos, os escravos comprados seguiam acorrentados até o litoral e esperavam nos portos o embarque para o continente americano. Havia pumbeiros brancos, porém quase sempre eram mulatos, negros livres ou escravos de confiança (GORENDER, 1980).

Deve ser notado que o escambo de escravos desencadeia a oferta de uma série de outros produtos africanos. Mesmo com o transporte de camelos no Sahel, de canoas nas redes fluviais da Alta Guiné e da Costa da Mina, e de barças nos rios de Angola, o cativo apresentava-se como uma mercadoria capaz de carregar outras mercadorias. Assim, os circuitos terrestres de tráfico de escravos formavam outras tantas vias de transporte de *commodities* entre o sertão e a costa africana. Era intensa a atividade das feiras sertanejas angolanas, designadas em quimbundo pelo substantivo que passou a definir no Brasil todo e qualquer pequeno comércio: kitanda. Remessas de marfim, cera de abelha (muito apreciada no Brasil para o fabrico de velas), peles, almíscar, cobre, ouro, goma, azeite de palma etc., afluíam aos portos de tráfico, permitindo arredondar os lucros obtidos no carregamento de escravos (ALENCASTRO, 2000, p. 114).

Os africanos escravizados, por tribos rivais ou capturados diretamente pelos europeus, ficavam despojados de personalidade jurídica ao serem transformados em *coisa*, ou seja, em propriedade de outrem (GILENO, 2013). A Europa contribuiu para a logística e dinâmica do comércio daqueles africanos escravizados: não dispunha de significativa presença de europeus no interior africano, mas a sua movimentação no litoral impulsionava o processo escravista no interior ao contribuir para o desenvolvimento das redes de escravização. O historiador Robin Law, ao analisar o emprego do vocábulo

português “Mina”, pelos europeus na Costa do Ouro, atualmente localizada em Gana, assinala que diversos países do Velho Mundo disputavam a primazia do referido comércio.

Entretanto, ao contrário do que é usualmente assumido, é questionável em que medida as embarcações portuguesas/brasileiras destinadas à Costa da Mina recolhiam todos os seus escravos na Costa dos Escravos. A partir de 1637, os holandeses passaram a reivindicar o direito de controlar o tráfico português na Costa dos Escravos, usando para isto a emissão de passaportes. Com esta atitude, restringiam a presença portuguesa aos portos a leste do Rio Volta: Popó (depois denominado Gran Popó), Ajudá, Jaquim (atual Godomé) e Ekpè, todos eles situados no litoral da atual República do Benim. Entretanto, pode-se duvidar de que esta restrição tenha sido plenamente eficaz, aventando-se que as embarcações portuguesas/brasileiras negociassem parte dos escravos a oeste do Rio Volta. Entre 1680 e 1683, por exemplo, os portugueses usurparam dos dinamarqueses o Forte de Christiansborg, situado em Acra. Obviamente, neste período, juntamente com outros europeus, eles negociaram escravos e ouro nesta localidade [...]. O feitor de um navio inglês que procurava escravos em Winneba, reino de Agona, no começo de 1681, registrou que, em sua visita anterior a esta localidade, havia comprado escravos lado a lado de uma embarcação portuguesa. Em Alampo, a leste, vários relatos das décadas entre 1680 e 1700 fazem alusão à compra de escravos por portugueses e outras nações européias nas imediações. Documentos ingleses se referem à presença de duas embarcações portuguesas em Alampo no início de 1681, provavelmente comprando escravos. Depois disto, ainda no mesmo ano, uma embarcação inglesa reclamou da competição com outra, portuguesa, que estaria pagando melhores preços que os praticados por eles [...] (LAW, 2006).

Não foram os portugueses os únicos europeus que reavivaram a escravidão na modernidade. Em 1441, o navegador lusitano Antão Gonçalves introduziu os primeiros africanos escravizados em Portugal. Contudo, essa prática de escravização era conhecida de outros territórios europeus, africanos e asiáticos ao abranger diversas etnias e crenças religiosas.

No Oriente, observa-se que, já desde os anos 800 a 1000, as expedições árabes contra a Anatólia não visavam nem a conquista nem o estabelecimento, mas a procura de prisioneiros destinados à escravidão. Um documento chinês de 1178, confirma a existência desse comércio desde longa data numa ilha que será, possivelmente, a de Madagáscar. Notícia a existência de “*uma*

ilha no mar onde vive muitos selvagens, de corpos negros e cabelo encarapinhado, que eram atraídos com comida e capturados, para depois serem vendidos “como escravos às nações árabes, onde atingiam preços muito elevados” [...] As repúblicas italianas e os mercadores do levante hispânico intensificaram esse tráfico desde os finais do século XIII, até a primeira metade do século XV [...] (PIMENTEL, 1995, p. 22).

Em particular, os portugueses conquistaram as aldeias da costa ocidental africana e realizaram o aprisionamento de seus habitantes. Porém, essa tarefa beligerante foi deixada para os chefes tribais que eram atraídos por artigos europeus ou americanos, muitas vezes provenientes do Brasil, sendo igualmente munidos de armas de fogo, fornecidas fundamentalmente pelos ingleses. Os africanos apresadores estimularam o aferramento de pessoas nos confrontos estabelecidos entre as tribos rivais: a atividade prioritária de inúmeras tribos do interior passou a ser a captura para o cativeiro, fonte de subsistência de estados litorâneos como o de Daomé, nascido do comércio de escravos que vigorou no século XVII. Os prisioneiros eram trocados por panos, ferragens, trigo, sal, armas e munições. O historiador britânico Robin Blackburn apontou a oferta inglesa de armas de fogo.

[...] os ingleses exportavam sozinhos uma média de 300.000 armas por ano para a África Ocidental. Este fluxo de armas de fogo, embora de baixíssima qualidade, ajudou a alimentar a fofalha das lutas intestinas. A conversão ao islamismo refletia algumas vezes a resistência de alguns povos africanos à escravização, mas as jihads muçulmanas também incharam a oferta nas feitorias negreiras da costa. Os principais estados e impérios africanos e o sofisticado complexo comercial que se estendia a partir da costa foram incentivados a fornecer quantidades cada vez maiores de cativos em troca de um sortimento estonteante de mercadorias (BLACKBURN, 2003, p. 467).

O comércio luso-brasileiro da escravidão organizou complexa e extensa rede de interesses entre as regiões africanas. Em Angola, Portugal consolidou a sua influência e domínio: a difusa presença dos lusitanos naquele território favoreceu o sistema comercial negreiro composto por mercadores afro-portugueses, que levaram mercadorias do interior para as feiras de escravizados que ocorriam nos pumbos; em troca, conduziram caravanas de escravizados até o litoral.

Embora os caçadores predatórios de escravos agissem no interior, ali também funcionavam mecanismos estritamente comerciais. Os chefes africanos tinham de encontrar um suprimento de escravos ou deixariam de receber as mercadorias de que precisavam para atrair e satisfazer seus seguidores. A rivalidade

entre diversos chefes africanos dava mais valor ao acesso a tecidos finos, objetos de metal, rum e outras mercadorias; ainda assim, o chefe que se aproveitasse desses suprimentos logo descobriria que só tributos humanos satisfariam seus credores. Os mercadores lisboetas que transportavam escravos de Angola para o Brasil não compravam diretamente os escravos, e sim cobravam dos comerciantes angolanos de escravos o custo do transporte e o preço das mercadorias que lhes haviam sido fornecidas a crédito. Desta forma eles minimizavam seu próprio risco e asseguravam o pagamento de seus serviços, em espécie ou em promissórias sacadas contra compradores brasileiros. Os comerciantes de escravos de Luanda estavam assim tão presos num círculo apertado de crédito quanto os chefes africanos - embora, naturalmente, os cativos fossem as verdadeiras vítimas do 'caminho da morte' (BLACKBURN, 2003, p. 475).

Pouco importava a personalidade jurídica dos cativos, mas o lucro dos grupos sociais que movimentavam o comércio escravista. Da mesma maneira, esse comportamento permeava as ações daqueles que lidavam diretamente com a captura e as primeiras negociações. Caso análogo é encontrado nos chefes tribais que mantinham mulheres escravizadas para constituir parte dos seus séquitos ou obsequiar seguidores. Ademais, os mencionados chefes perceberam que era mais lucrativo acrescentar vultoso número de crianças ao negócio - especialmente do sexo masculino - para facilitar o trabalho no carregamento dos navios. Conjuntamente, havia preferência pela rota entre a costa ocidental africana e o Brasil, porquanto era mais curta e direta do que a triangulação percorrida pelos navios negreiros para levar a sua "carga" para locais longínquos e que ofereciam maiores riscos (BLACKBURN, 2003).

Essas ações eram crescentes e contribuíram sobremaneira para o desenvolvimento exponencial do escambo: a tribo que capturasse membros de tribo rival não necessitaria ficar com os cativos, mas poderia trocá-los por diversas mercadorias e, portanto, dinamizar a prática do escambo.

Os negros começaram logo em África uma luta fratricida, incessante, bárbara, a fim de arrebanharem e fazerem prisioneiros, que vinham trazer aos negreiros, a troco de miçangas, lãs, ouropéis, e outras miunças de valor quase mínimo. Os brancos também os iam prear, como fizeram com os índios. Reduzidos assim os negros à escravidão, e convertidos em mercadoria, desaparecia o ente humano, para só restar o objeto ou efeito de comércio, como tal tratado na feitoria, a bordo dos navios que os deviam transportar, e no lugar do seu destino, ainda que pelo mau trato morressem às centenas ou milhares, pois eram facil-

mente substituídos. Em mão dos compradores na colônia, eram apenas instrumentos de trabalho, como tais considerados e destinados a transformarem o seu suor em ouro para os senhores, pouco importando que morressem exaustos dentro em breve tempo; aí estava a África para suprir (MALHEIRO, 1976, p. 39).

Inexistia processo acumulativo capitalista mercantil moderno entre as formações africanas, visto que o comércio interafricano apresentava caráter trivial de troca de valores de uso entre as partes. Ao venderem os seus prisioneiros aos comerciantes de escravos europeus, os chefes tribais ambicionavam obter produtos que serviam aos seus consumos particulares ou ao próprio entesouramento. Assim, reforçavam o seu prestígio social ao ostentarem ou redistribuírem artefatos com o intuito de garantirem a lealdade de seus súditos.

Os capturados nas guerras tribais perdiam a liberdade e a personalidade ao serem vendidos como simples mercadorias pelos escravizadores africanos, que praticavam o escambo com os comerciantes escravocratas europeus associados ao nascente capitalismo mercantil da época. Os chefes tribais vencedores daquelas guerras poderiam adquirir indefinidamente novos cativos para trocar com produtos que mantinham o seu prestígio social. Essa conjuntura era vantajosa para os comerciantes europeus, que tinham como gastos iniciais a compra de navios, os pagamentos às respectivas tripulações e a aquisição dos produtos utilizados para trocar com escravizados que seriam vendidos principalmente na América.

Dessa forma, foi organizada ampla cadeia de interesses econômicos. Enquanto o fornecedor primário africano obtinha o escravizado a baixo custo para transformá-lo em valor de uso, os comerciantes da Europa o compravam por preços que - apesar de todos os custos iniciais - representavam apenas ínfima fração do preço final do cativo no mercado americano. Se entres as tribos africanas, os escravizados representavam a aquisição do valor de uso proporcionado pelo escambo, na América, personificavam mercadorias de elevado valor que incentivavam a acumulação do capital mercantil moderno.

A intensa presença de compradores europeus de escravizados fez com que os chefes tribais africanos aproveitassem a concorrência crescente ao estenderem as suas exigências sobre a quantidade e a qualidade dos produtos que recebiam em troca dos escravizados que estavam sob os seus jugos. Esse fator provocava variação no preço final dos cativos e revelava progressiva aspiração ao lucro mercantil oriundo da escravização dos africanos, provocando simultaneamente acentuada expansão do mercado escravagista nas metrópoles e colônias da época.

Paulatinamente os negreiros portugueses ganham o controle dos mercados hispano-americanos, desbancando os traficantes genoveses no último quartel do século XVI. Em seguida, os portugueses conseguem segurar portos e feitorias africanas, e obtêm a quase-totalidade das licencias - uma espécie de guia de exportação - expedidas por Madri para aprovisionar a América espanhola de

“peças da Índia”. Enquanto as ilhas atlânticas (Canárias, Madeira, Açores, Cabo Verde e São Tomé) e a península Ibérica formavam o maior mercado consumidor de africanos, duas zonas do Continente Negro atraíam os armadores: a Guiné-Cabo Verde, origem de 51% dos escravos, e a região Congo-Angola, de onde saíam 34%. Nas últimas décadas do Quinhentos, quando o mercado americano afirma sua preeminência na demanda negreira, o grosso do tráfico se desloca para a bacia do Congo e para Angola [...] (ALENCASTRO, 2000, p. 77).

3. Dos caminhos da morte ao novo mundo

O intelectual pernambucano Gilberto de Mello Freyre (1900-1987) descreveu, em seu valioso livro *Casa Grande & Senzala* (1933), as características dos escravizados africanos que desembarcaram periodicamente em terras brasileiras desde o século XVI. Os cativos procediam de diferentes localidades do continente africano e muitas vezes pertenciam a culturas milenares. Ademais, algumas dessas pessoas capturadas professavam a religião islâmica, que se expandiu pelas regiões norte, central e costa leste da África. Ao desembarcarem na colônia brasileira, aqueles escravizados portavam as peculiaridades dos seus modos de vida social: formas de trabalho, religião, costumes e organização familiar, entre outros. Destarte, por mais que fossem privados das suas personalidades jurídicas e sociais, influenciariam culturalmente a sociedade colonial.

Os escravos vindos das áreas de cultura negra mais adiantada foram elemento ativo, criador, e quase que se pode acrescentar nobre na colonização do Brasil; degradados apenas pela sua condição de escravos. Longe de terem sido apenas animais de tração e operários de enxada, a serviço da agricultura, desempenharam uma função civilizadora.

[...]

O Brasil não se limitou a recolher da África a lama de gente preta que lhe fecundou os canaviais e os cafezais; que lhe amaciou a terra seca; que lhe completou a riqueza das manchas de massapê. Vieram-lhe da África “donas de casa” para seus colonos sem mulher branca; técnicos para as minas; artífices em ferro; negros entendidos na criação de gado e na indústria pastoril; comerciantes de panos e sabão; mestres, sacerdotes e tiradores de reza maometanos [...] (FREYRE, 2015, p. 390-391).

Em contrapartida, a busca crescente pela abundante mão-de-obra escravizada, induziu os governos das metrópoles a organizarem ordenamentos jurídicos

que estabelecessem racionalidade ao comércio mercantilista: os escravizados não eram considerados pessoas na acepção lata do termo, porém, mercadorias que seriam acorrentadas e estocadas nos portos para serem lançadas nos porões dos navios que cruzavam o Oceano Atlântico. Nesse âmbito, a escravização dos africanos foi legalizada em muitos Estados modernos, confirmando a juridicidade do comércio de escravizados.

A colônia brasileira apresentava rota eficaz para o transporte de escravizados oriundos do litoral ocidental africano, tornando-se o território com maior número de escravizados do Ocidente. A princípio, os escravizados foram introduzidos nas capitânicas da Bahia e São Vicente, espalhando-se posteriormente pelas mais diversas regiões da colônia.

Aqueles escravizados eram nativos da Guiné, Congo, São Tomé, Angola, Mina, Moçambique e de outras localidades da costa central e oriental do continente africano, sendo o território colonizado pelos lusitanos na América “[...] o maior comprador isolado de escravos [...] responsável por 31% do total” (BLACKBURN, 2003, p. 466).

Conforme a historiadora Mariana Pinho Candido, apenas os números de escravizados comprados não demonstram efetivamente como as pessoas eram capturadas e escravizadas ou as suas experiências individuais. É exígua a quantidade de relatos autobiográficos dos escravos sobreviventes que se dispunham a compartilhar profundamente as suas observações e sentimentos: os relatos existentes geralmente estavam circunscritos a descrições genéricas de que os escravizados foram “[...] enganados, sequestrados, e escravizados, indicando como o limite entre liberdade e cativo era tênue” (CANDIDO, 2013, p. 240).

Ao escrever sobre Benguela, o terceiro maior porto em que ocorria o comércio de escravos na costa africana, Mariana Pinho Candido afirma que o comércio de africanos escravizados existia naquela região antes da chegada dos portugueses; porém, os negócios se alteraram substancialmente com a chegada dos navios que cruzavam o Oceano Atlântico. Sobre as origens dos cativos, relata a autora:

As poucas autobiografias existentes - a maior parte disponível somente em inglês - tem representado o relato modelo dos processos de captura. Em sua totalidade se referem a indivíduos oriundos da região entre o rio Senegal e a baía de Biafra, conhecida como a África Ocidental, e não da região centro ocidental de onde vieram a maioria dos escravizados desembarcados nas Américas, oriundos em especial do antigo reino do Congo e das colônias portuguesas de Angola e Benguela. Apesar de a historiografia não mostrar ainda nenhuma documentação que forneça autobiografias de escravos centro africanos, alguns estudos começam a ser publicados, explorando esse segmento dos mais de cinco milhões de africanos capturados e deportados dessa região (CANDIDO, 2013, p. 248-249).

O estudo de Mariana Pinho Candido reflete os dados contidos na *Trans-Atlantic Slave Trade Database*⁴, site que registra o número de africanos escravizados embarcados e desembarcados, especificando as suas regiões de origem e destino. Para uma melhor análise, foram dispostas neste artigo duas tabelas formuladas por aquela base de dados.

Na **Tabela 1**, consta o número de escravos embarcados entre 1501 e 1900, em períodos de 100 anos. Na **Tabela 2**, são apontadas as grandes regiões onde desembarcaram os africanos escravizados no mesmo espaço temporal e disposição da **Tabela 1**. Podemos observar que a região centro ocidental africana foi o lugar de origem da grande maioria dos cativos, com seus números liderando em todos os períodos, totalizando 5.694.574 escravos retirados de suas terras.

Assim como é grande o número de escravos provenientes daquela região central africana, igualmente destacável é o destino da maioria dos africanos escravizados que eram embarcados nos transatlânticos, tendo o Brasil como o principal destino da grande maioria desses escravos, com 5.532.119 indivíduos que desembarcaram em terras brasileiras.

Os demais portos de desembarque de africanos escravizados oscilavam na quantidade de cativos que recebia, tendo muitas regiões sofrendo quedas vertiginosas na quantidade de escravos que lá chegavam: caso do Caribe e da América do Norte, que tiveram um grande fluxo de escravos entre 1701 e 1800 e após essa data, uma acentuada queda.

Diferente era o caso do Brasil, que manteve fluxo de africanos escravizados em constante alta até a segunda metade do século XIX. Assim, temos a região centro ocidental africana como o principal território de origem dos cativos, e o Brasil como a região preponderante de desembarque.

Tabela 1: Embarque de escravos africanos, em períodos de 100 anos.

	Senegambia and off-shore Atlantic	Sierra Leone	Windward Coast	Gold Coast	Bight of Benin	Bight of Biafra	West Central Africa and St. Helena	South-east Africa and Indian ocean islands	Totals
1501-1600	147.281	1.405	2.482	0	0	8.459	117.878	0	277.505
1601-1700	136.104	6.843	1.350	108.679	269.812	186.322	1.134.807	31.715	1.875.632
1701-1800	363.187	201.985	289.583	1.014.529	1.284.585	904.616	2.365.204	70.930	6.494.619
1801-1900	108.941	178.537	43.454	86.114	444.662	495.164	2.076.685	440.022	3.873.579
Totals	755.513	388.770	336.869	1.209.322	1.999.059	1.594.561	5.694.574	542.667	12.521.335

Fonte: *Trans-Atlantic Slave Trade Database*

⁴ Disponível online em: <<https://www.slavevoyages.org/voyage/database>>.

Tabela 2: Grandes Regiões de desembarque de escravos africanos, em períodos de 100 anos.

	Europe	Mainland North America	British Caribbean	French Caribbean	Dutch Americas	Danish West Indies	Spanish Americas	Brazil	Africa	Totals
1501-1600	903	0	0	0	0	0	241.917	34.686	0	277.506
1601-1700	3.639	19.956	405.117	50.356	145.980	22.610	313.301	910.361	4.312	1.875.632
1701-1800	6.256	358.845	2.139.819	1.178.518	339.559	81.801	175.438	2.210.931	3.451	6.494.618
1801-1900	0	93.581	218.475	99.549	28.654	25.455	860.589	2.376.141	171.137	3.873.581
Totals	10.798	472.382	2.763.411	1.328.423	514.193	129.866	1.591.245	5.532.119	178.900	12.521.337

Fonte: *Trans-Atlantic Slave Trade Database*

É importante destacar que, nem todos os africanos que chegaram às Américas - ou principalmente ao Brasil - tiveram somente seu destino selado por uma derrota em um conflito bélico com uma tribo rival, por exemplo.

Não resta dúvida que as guerras, razias e conflitos políticos resultaram em grande número de cativos, avidamente consumidos pelos comerciantes transatlânticos. Num ciclo vicioso, a comercialização ao longo da costa levava à ocorrência de mais guerras e conflitos armados. Especialistas em história da África, há décadas, enfatizam como alguns líderes e comerciantes africanos participaram no tráfico de escravos. Quanto a África centro ocidental, Jan Vansina, Beatrix Heintze, Joseph Miller, John Thornton, José Curto, Linda Heywood, Catarina Madeira Santos e Roquinaldo Ferreira demonstraram como sobas, sobetas e outras autoridades políticas estavam involucrados no comércio atlântico e dependentes dos seus lucros e mercadorias. Em alguns casos, pessoas foram escravizadas em outras situações, como o caso dos condenados por crime, dívida, ou aqueles simplesmente sequestrados ou enganados por conhecidos ou autoridades coloniais, que se aproveitaram da instabilidade política para capturar pessoas livres em situações vulneráveis. Apesar dessa instabilidade que caracterizou o período do comércio atlântico, leis locais e coloniais surgiram para regulamentar quem era passível de captura (CANDIDO, 2013, p. 258-259).

Igualmente, é fundamental ressaltar que a rota escravista que se estabeleceu entre a África e a América continha características sombrias. Os escravizados eram considerados mera carga; mercadorias que, na visão comercial dos escravagistas,

deveriam proporcionar maior lucro final e menor risco de perdas. Além disso, era alta a mortalidade dos escravizados nos navios que os transportavam compulsoriamente para a América.

Na maior parte do século XVI, a mortalidade foi alta para os homens livres e o seria ainda mais para os escravos. Contudo, o aperfeiçoamento da navegação a vela tornou as viagens transoceânicas mais seguras nos séculos posteriores, caindo a mortalidade para os homens livres a uma taxa em torno de 1% como se infere de numerosos relatos, embora as condições de conforto, mesmo para os passageiros privilegiados, continuasse longe dos padrões hodiernos. Já para os negros trazidos à América, a letalidade não deve ter baixado senão em cerca de 50% numa estimativa certamente favorável. Em 1569, afirmava Frei Thomaz de Mercado, com relação aos negros embarcados nos navios tumbeiros, que “maravilha é não diminuírem de vinte por cento”. Para os séculos XVIII e XIX, julga Mauricio Goulart que a taxa média de mortalidade dos negros em viagem pode ser razoavelmente fixada em 10%. Ainda assim, apesar da redução, um percentual elevado. Em termos médios, a mortalidade dos escravos nas viagens transoceânicas pode ser estimada em cerca de dez vezes com relação à mortalidade dos homens livres. Omite-se, neste raciocínio, o tráfico do período ilegal, provavelmente muito mais devastador (GORENDER, 1980, p. 139).

Assim, para a compreensão de alguns aspectos do alto percentual de mortes de escravizados nos tumbeiros, é significativo avaliar o preço de compra na África e o preço de venda no Brasil.

Certos itens do navio e os gastos com a tripulação eram invariáveis qualquer que fosse a lotação dos porões. Em consequência, o aumento do número de escravos transportados traria tão-somente o acréscimo do preço de compra do estoque global de negros e mais a elevação não muito considerável nos gastos com sua manutenção. Em tais circunstâncias, valia a pena arriscar. Qualquer variação para menos no percentual de mortalidade elevaria o lucro do traficante. A superlotação devia ser a regra, atenuando-se ou acentuando-se o grau de mortalidade a bordo conforme diversos fatores (duração da viagem, circunstâncias meteorológicas, condições de saúde da carga escrava no momento do embarque, estado higiênico dos gêneros alimentícios e da água potável, etc.) (GORENDER, 1980, p.140).

Na proporção em que as hostilidades infligidas pelos colonos aos indígenas faziam diminuir a oferta de mão-de-obra autóctone, a procura por braços escravizados africanos aumentava. Caso diminuíssem as remessas de africanos, os colonos novamente estimulavam o apresamento dos indígenas, a despeito da legislação que os protegia da escravização. Portanto, a dinamização da economia mercantil escravista exigia incessante deslocamento de escravizados africanos para a colônia brasileira. Igualmente, o comércio escravista moderno estimulou a busca por outras mercadorias que constituíssem a movimentação comercial permanente entre a África e a América.

Ao encontro da variedade da oferta africana, existia uma demanda difusa e diversificada de bens estrangeiros no Continente Negro. Ao lado das manufaturas europeias, e asiáticas, se alinhavam os produtos brasileiros de escambo: os zimbos, a farinha de mandioca, a “jeribita” (cachaça), tabaco, cavalos, fubá de milho, marmelada, peixe seco e salgado, queijos, louça de barro etc. Algumas dessas mercadorias tinham usança nos rituais religiosos e nas cerimônias políticas. Outras eram indispensáveis para compor o banzo - unidade de compra de escravo formada por vários produtos e utilizada para adquirir escravos no sertão. Feiras de trato e reinos negreiros do interior se apresentam como câmaras de compensação para onde convergem diferentes redes de troca. Todos esses fluxos levavam o comércio continental de longa distância e as trocas marítimas a se acoplarem às estruturas aldeãs de consumo doméstico na África Ocidental e Central (ALENCASTRO, 2000, p.115).

4. Mão-de-obra africana

No decorrer dos séculos XVI e XVII, a contínua expansão da produção açucareira no nordeste da colônia dependia da entrada de africanos escravizados, demonstrando a superioridade rentável da mão de obra do cativo africano em relação ao trabalho compulsório indígena.

Do lado dos senhores de engenho, pesaria o fato de que se tornaria mais difícil o recebimento de lucros efetivos em espécie. Do lado dos comerciantes, o problema era inverso: significaria um maior dispêndio em dinheiro adiantado na forma de escravos (e o dinheiro era uma mercadoria escassa), e maiores prazos e riscos para o retorno; em outras palavras, precisavam ficar expostos mais tempo e em maior volume de dinheiro aos riscos do negócio. Não bastassem esses senões, havia outro bem maior: a mão-de-obra, apesar das queixas dos senhores em relação aos índios – e, de resto, a queixa quanto à capacidade do escravo era

característica estrutural da escravidão -, não chegava a ser um grande problema, tendo em vista a relativa facilidade de obtê-la. Para mudar tal situação, foi preciso recorrer ao método tradicional do mercantilismo: intervenção governamental. As sucessivas leis sobre a liberdade dos índios (sete legislações diversas e contraditórias, entre 1570 e 1611), se, do ponto de vista social, como mostrado, davam a impressão de vacilação, do ponto de vista econômico tiveram um efeito inequívoco: desvalorizar o escravo índio ante o escravo africano. Como mercadoria comprada para ser empregada a longo prazo, o preço de venda do escravo reflete expectativas de retorno durante todo o ciclo de vida – a base de todos os cálculos, portanto, é a garantia da titularidade sobre a “mercadoria” por todo seu período de vida. Nesse sentido, a expectativa de perda total do investimento por uma decisão legal refletiu-se imediatamente sobre o valor presente do escravo índio (CALDEIRA, 2001, p. 64).

Nesse cenário econômico, era evidente que o trabalho do escravizado africano era mais lucrativo, inclusive porque a mão de obra africana tinha expectativa de ser utilizada por um período mais longo do que a nativa. Esses fatores indicavam a preferência pelo trabalho compulsório dos africanos, principalmente após a aplicação da legislação que obstruía a escravização dos indígenas. Destarte, além de ser indispensável à estrutura econômica do capitalismo mercantil, a mão de obra do escravizado africano se convertera em moeda que supria o circuito intercolonial (CALDEIRA, 2001).

É relevante constatar que - apesar da enorme importância do comércio açucareiro - a extração do ouro era outra fonte de elevados lucros. A descoberta de reservas auríferas em Minas Gerais provocou extraordinário crescimento da mão de obra escravizada africana na região sudeste, elevando a população de cativos para 33.000 em 1713. Essa ampliação demográfica transformou Minas Gerais em Capitania no ano de 1720. Em 1738, a população de escravizados africanos naquela localidade totalizava mais de 100.000 indivíduos que sobreviviam em situação de acentuada penúria ao trabalharem nas minas.

[...] infligiu taxas altíssimas de mortalidade àqueles que a ela se dedicavam. Os escravos trabalhavam em grupos de seis ou doze, e muitos mineiros não tinham mais que um grupo destes, embora um pequeno número de mineiros possuísse até trinta ou cinquenta escravos. O trabalho de batear ouro podia ser realizado durante o ano todo; frequentemente exigia que os escravos passassem muitas horas mergulhados em água fria, provocando muitas doenças e uma alta taxa de mortalidade. [...] O garimpeiro sempre tinha a possibilidade de enganar o mineiro esconden-

do no corpo uma pequena quantidade de ouro. Escravos negros eram em geral proibidos de sair da mina em que estavam trabalhando, e os que mantivessem com eles relações comerciais podiam sofrer pesadas sanções (BLACKBURN, 2003, p. 592).

A despeito da constante utilização do trabalho indígena e da reduzida presença de imigrantes europeus - em sua maioria portugueses - a mão de obra do escravizado africano reinava soberana na agricultura e na mineração. Em verdade, os ciclos econômicos no Brasil, a partir de 1550 (açúcar, ouro e café), derivavam do trabalho escravo resultante de toda a pilhagem ocorrida na África. Foi nessa conjuntura que o comércio de escravizados africanos provocou o desenvolvimento simultâneo de “diferentes zonas produtivas”: por exemplo, a indústria açucareira manteve a sua importância econômica e era mais rentável que a extração aurífera durante o século XVIII (ALENCASTRO, 2000). Robin Blackburn expõe em números a importância dessa vultosa massa de escravizados africanos que aportaram na colônia.

A grande maioria de cerca de 1,8 milhão de africanos trazidos do outro lado do Atlântico pelo tráfico negreiro luso-brasileiro ficou no Brasil. Como não existem dados censitários abrangentes sobre o Brasil, as estimativas de sua população negra escrava são especulações: em 1700 poderia haver entre 80.000 e 120.000 escravos negros, que representariam cerca de um terço da população total; em 1750 poderia haver mais de meio milhão de escravos negros numa população total de um milhão e meio de habitantes. Um censo de 1798 registrou a presença de nada menos que 1.582.000 escravos – alguns deles, talvez, índios – numa população total de 3.248.000 habitantes (BLACKBURN, 2003, p. 590).

O comércio mercantil derivado do sistema escravista estabelecia os valores de troca do cativo africano em consonância com as suas condições físicas, circunstância que influenciaria na decisão de enviar o escravizado adquirido para a agricultura ou à mineração.

A maior segurança, simplicidade e eficácia quanto aos custos do tráfico negreiro nas áreas do Atlântico Sul significava que, tradicionalmente, os preços eram mais baixos e a mão-de-obra escrava mais barata para fazendeiros e mineiros do Brasil. Uma série de corridas do ouro elevou o preço dos escravos na zona açucareira de 80 mil-réis em 1700 para 120 mil-réis em 1710 e 140 mil-réis em 1750. Nos próprios distritos auríferos, os impostos e o custo do transporte aumentaram o preço de um escravo de primeira

linha para 400 mil-réis em 1735. A importação anual de 10.000 escravos nos anos “pobres”, chegando a 20.000 escravos por ano na década de 1730, foi a prodigiosa reação colonial à oportunidade oferecida pela extração de ouro (BLACKBURN, 2003, p. 590).

Por fim, entre 1807 e 1888⁵, as condições políticas e econômicas do Novo Mundo mudaram substancialmente. A Monarquia Constitucional Parlamentar - devido à sua importância crescente no cenário mundial e como líder regional na América do Sul - não poderia continuar a ser um país onde ainda existiam escravizados. Nesse âmbito, o Império brasileiro incentivou o processo de abolição gradual da escravatura.

O Imperador Dom Pedro II (1825-1891) e a sua filha e sucessora ao trono, Princesa Isabel (1846-1921), eram opositores das ambições escravistas da oligarquia cafeeira que atentava apenas para seus próprios interesses comerciais. A Lei Eusébio de Queirós (1850), a Lei do Ventre Livre (1871), a Lei dos Sexagenários (1885) e a Lei Áurea (1888) - sancionada pela princesa regente do Brasil Dona Isabel, no dia 13 de maio de 1888 - consolidaram o processo da abolição gradual.

Porém, a Lei Áurea provocou o descontentamento dos grandes latifundiários apoiados pelo Partido Republicano e pelos militares positivistas. A consequência daquela insatisfação oligárquica foi o golpe de estado republicano em 1889. A queda de Dom Pedro II impossibilitou o Terceiro Reinado da Princesa Regente. De fato, Dona Isabel, na qualidade de regente, assumira o protagonismo na luta contra a escravidão, conseguindo aboli-la em poucos meses. As suas bem sucedidas ações políticas demonstraram a viabilidade do Terceiro Reinado, situação que causava intenso desagrado à *intelligentsia* que compunha o núcleo do Partido Republicano, promovendo o agravamento dos ataques diretos contra a princesa (BARMAN, 2005).

De fato, a promulgação da Lei Áurea deu muita popularidade à princesa na massa de brasileiros, que passou a chamá-la de *Redentora*. Ao mesmo tempo, seu papel na abolição suscitou ódio e até desprezo nas classes que controlavam a riqueza do Brasil. Sobretudo os proprietários rurais não lhe perdoavam ter apoiado a abolição sem nenhuma compensação pela “propriedade” perdida, pois, para eles, os ex-escravos não passavam disso. Uma vez recuperados do choque da Lei Áurea, passaram a exigir compensação, e sua campanha explica as observações de D. Isabel no relato sobre a crise da abolição [...]. Seu gênero intensificava a rejeição dos fazendeiros, que identificavam direito de propriedade com virilidade. Que uma mulher exercesse o poder já era motivo suficiente para ultraje, mas que se servisse desse poder para privá-los de sua propriedade era, em última instância, um insulto à sua masculinidade (BARMAN, 2005, p. 255-256).

⁵ na primeira data foi estabelecida o *Slave Trade Act* na Inglaterra e na segunda a decretada a Lei Áurea no Brasil.

A maioria dos ex-escravizados apoiava o protagonismo da família imperial durante o processo da abolição e o projeto de integração dos ex-cativos como cidadãos, que seria proposto no Terceiro Reinado. Todavia, a República proclamada em 1889 não elaborou políticas públicas que objetivassem a integração dos ex-escravizados: o Brasil se livrara das correntes que aprisionavam grande parcela de seu povo, porém os governos republicanos que se sucederam pouco contribuíram para qualquer integração da população outrora escrava.

5. Considerações finais

Foi árduo e longo o caminho percorrido pelos escravizados africanos desde a captura por tribo rival ou diretamente pelos europeus. A sua transformação em objeto de escambo, a ida aos pumbos, a espera nos portos e o seu transporte nos porões dos navios negreiros, os apartaram de suas famílias e os forçaram a servir - sob a chibata e humilhações corriqueiras - os senhores da casa grande. De acordo com Gilberto Freyre, esses escravizados possuíam história milenar, famílias, trabalho e religião. Nesses termos, não poderiam ser considerados *coisa*: portavam lembranças, sentimentos e culturas legadas pelos seus antepassados e influenciaram decisivamente a formação do povo brasileiro (FREYRE, 2015).

Em contrapartida, o capitalismo mercantil moderno - na sua incessante busca pelo lucro - desenvolveu e incentivou as guerras fratricidas, que já ocorriam na África, ao contribuir com o envio de armas e estimular o escambo praticado pelos chefes tribais. Por outro lado, os comerciantes europeus promoveram o caminho de morte desses escravizados até o continente americano, que se tornou um dos fluxos comerciais mais lucrativos de sua época.

Igualmente, a incessante busca por mão de obra nas colônias americanas dizimou primeiramente os indígenas. Entretanto, o trabalho compulsório dos autóctones foi posteriormente obstaculizado pelas Leis metropolitanas e pelos missionários, fato que tornou inviável a utilização da mão de obra indígena perante a abundante presença dos braços escravizados à disposição na costa leste africana. Os resgates realizados no início da exploração dos Estados ibéricos, na África, foram transmutados em busca pelo lucro mercantil, que gerou ordenamentos jurídicos, que definiam as regras para esse comércio de almas. A dignidade humana cedeu lugar à transformação do escravidão africano em *coisa*, instrumento de trabalho, máquina bípede.

Referências

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul: Séculos XVI e XVII**. São Paulo: Companhia Das Letras, 2000.
- BARMAN, Roderick J. **Princesa Isabel do Brasil: Gênero e poder no século XIX**. São Paulo: Editora Unesp, 2005.
- BLACKBURN, Robin. **A construção do escravismo no Novo Mundo**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2003.
- CANDIDO, Mariana P. O limite tênue entre liberdade e escravidão em Benguela durante a era do comércio transatlântico. In: **Revista Afro-Ásia**, Salvador, n. 47, 2013, p. 239-268.
- CALDEIRA, Jorge. **A Nação Mercantilista**. Ensaio sobre o Brasil. São Paulo: Editora 34, 2001.
- FREYRE, Gilberto. **Casa Grande & Senzala: formação da família brasileira sob o regime da economia patriarcal**. São Paulo: Global Editora, 2015.
- FLORENTINO, Manolo. **Em Costas Negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)**. São Paulo: Companhia Das Letras, 1997.
- GILENO, Carlos Henrique. **Perdigão Malheiro e a crise do sistema escravocrata e do Império (1822-1889)**. São Paulo: Editora Annablume, 2013.
- GORENDER, Jacob. **O Escravismo Colonial**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1980.
- LAW, Robin. Etnias de africanos na diáspora: novas considerações sobre os significados do termo “Mina”. In: Niterói: **Revista Tempo**, v. 10, n. 20, jan. 2006.
- MALHEIRO, Perdigão. **A Escravidão no Brasil: Ensaio Histórico, Jurídico, Social**. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 1976.
- PIMENTEL, Maria do Rosário. **Viagem do fundo das consciências: a escravatura na época moderna**. Lisboa: Colibri História, 1995.
- TRANS-ATLANTIC SLAVE TRADE DATABASE. Disponível em: <https://www.slave-voyages.org/>. Acesso em: 15 de outubro de 2019.

