

Aula 7

O comércio atlântico de escravos e seus efeitos nas sociedades africanas

Andrea Marzano

Meta da aula

Identificar a engrenagem do comércio atlântico de escravos e suas consequências para as sociedades africanas.

Objetivos

Esperamos que, ao final desta aula, você seja capaz de:

1. avaliar os principais aspectos da montagem do comércio atlântico de escravos;
2. reconhecer o volume global do comércio atlântico de escravos, bem como as principais regiões fornecedoras de cativos no continente africano;
3. identificar o debate historiográfico sobre os efeitos do comércio atlântico de escravos nas sociedades africanas.

INTRODUÇÃO

Nesta aula, focalizaremos aspectos da montagem do comércio atlântico de escravos, bem como o debate historiográfico sobre os seus efeitos nas sociedades africanas.

Assim, embora as análises sobre o tráfico sejam pertinentes para o entendimento das sociedades americanas, nosso olhar estará voltado para a margem africana do oceano Atlântico.

A montagem do comércio atlântico de escravos

O interesse inicial dos europeus, em seus primeiros contatos com a África subsaariana, não era a obtenção de escravos. Segundo vários autores, a intenção dos portugueses era contornar a costa da África Ocidental para atingir as minas de ouro localizadas no Gana atual. Apenas após perceberem a presença da escravidão e o dinamismo do comércio de escravos no continente africano é que os europeus teriam se dedicado a vender cativos, primeiro de um porto africano para outro, em troca de ouro. O transporte de escravos africanos para as ilhas atlânticas – Madeira, Açores e Cabo Verde ainda no século XV e São Tomé no século XVI – só teria início algum tempo depois.

Alguns autores defendem que o comércio de escravos africanos para as Américas e o Caribe teria se tornado uma opção interessante para os mercadores portugueses, sobretudo a partir do século XVII, por vários motivos: tal mercado era mais acessível para eles que o asiático; não exigia a disponibilidade de ouro ou prata (que eram requeridos no Oriente em troca das especiarias); envolvia bens secundários, como tecidos e ferramentas, que eram trocados por escravos; possibilitava o uso de meios de transporte mais simples e baratos que os grandes galeões necessários ao comércio no Oriente.

Para alguns estudiosos, os portugueses optaram pela exploração econômica da costa ocidental africana com um mínimo de ocupação, em função das muitas doenças ali existentes. Outros, no entanto, explicam a opção pelo modelo de feitorias por motivos diferentes. A prática de comércio pelos europeus – e não apenas de comércio de escravos – foi sempre dependente da aceitação e do controle das elites africanas. As tentativas de evangelização e penetração no continente, com a exceção relativa do estabelecimento de uma colônia portuguesa em Luanda a partir do final do século XVI, nunca conseguiram se afastar do modelo de feitorias fortificadas no litoral, tributárias de comerciantes e autoridades africanas.

As informações acima permitem rediscutir, em outras bases, a ideia de que o modelo de feitorias era fruto e exemplo máximo dos objetivos dos europeus, que buscariam apenas o lucro no continente africano. É possível explicar o mesmo fato supondo-se, enfim, que lideranças africanas quisessem se beneficiar ao máximo do comércio europeu, recusando, contudo, maiores interferências em suas organizações políticas e sociais.

O controle exercido pelas autoridades africanas sobre os comerciantes europeus é evidenciado na trajetória dos chamados lançados. Os lançados eram, geralmente, portugueses que se dirigiam aos arquipélagos de Cabo Verde e São Tomé fugindo de punições por crimes cometidos ou perseguições religiosas – particularmente em se tratando de cristãos-novos –, cumprindo penas de degredo ou, simplesmente, “tentando a sorte”. Também não foram poucos os que passaram a viver nas ilhas, ou mesmo na costa africana, após sofrerem naufrágios.

Buscando favorecer o povoamento da ilha de Santiago, no arquipélago de Cabo Verde, o governo português publicou uma carta régia, em 12 de junho de 1466, autorizando os habitantes da ilha a realizarem comércio com a costa da Guiné, como era designada, nos séculos XV e XVI, toda a costa da África Ocidental. Desde então, os lançados passaram a importar escravos para o seu serviço, atividade que se desdobrou, posteriormente, na venda de

cativos para as Américas, fugindo ao controle da Coroa portuguesa que buscava, sem grande sucesso, reverter essa situação.

Os lançados formavam a maior parte dos habitantes das ilhas de Cabo Verde e São Tomé no século XVI, estabelecendo fortes relações com as autoridades africanas e casando-se com suas filhas. Muitos desses portugueses deixaram as ilhas e passaram a viver na costa da Guiné, onde se dedicaram ao comércio, sobretudo de escravos, em estreita ligação com os chefes africanos. Na costa da Guiné, os lançados viviam em territórios controlados por autoridades africanas, e toda a atividade comercial que exerciam dependia da autorização destas. No entanto, dentro desses territórios, tendiam a formar comunidades mestiças dotadas de culturas próprias, resultantes da mistura de elementos europeus e africanos, num hibridismo que se tornaria característico de diversas áreas em que a presença europeia foi frágil e precoce.

Durante o século XVI, as plantações de cana-de-açúcar se deslocaram das ilhas atlânticas de Madeira e Açores para o arquipélago de São Tomé, de onde partiriam, no século seguinte, para a costa brasileira e as Antilhas. Já em São Tomé, o cultivo de cana-de-açúcar dependia da mão de obra escrava, proveniente, sobretudo, do “reino” do Congo, localizado, como vimos na Aula 5, na África Centro-Occidental.



Atende ao Objetivo 1

1. Que relações podem ser estabelecidas entre as autoridades africanas e o comércio atlântico de escravos?

Resposta Comentada

Todo o comércio realizado por europeus dependeu da aceitação das autoridades africanas. O mesmo pode ser dito sobre o comércio de escravos, cuja montagem foi facilitada pela existência prévia do cativo e da venda de seres humanos no continente africano. Mais do que autorizarem o comércio de cativos para o atendimento da demanda atlântica, autoridades africanas buscaram controlá-lo, aumentando seu poder e riqueza.

Os "lançados", indivíduos europeus instalados nas ilhas atlânticas ou na costa ocidental do continente, atuavam no comércio atlântico de escravos com o aval de autoridades africanas, vivendo em seus territórios e sendo, muitas vezes, seus subordinados. Sua estreita ligação com essas autoridades e, sobretudo, sua forte inserção nas comunidades locais, são demonstradas pelo fato de se casarem, frequentemente, com mulheres africanas, formando famílias mestiças dotadas de forte hibridismo cultural.

O período mais significativo da exportação de escravos africanos pelo Atlântico foi de meados do século XVII a meados do século XIX. Entre 1650 e 1870, esse comércio retirou do continente quase 11 milhões de cativos. A grande maioria dos africanos que atravessaram o Atlântico como escravos eram provenientes da costa oeste, englobando a África Ocidental e Centro-Ocidental.

Apenas com o auge da demanda, em finais do século XVIII, e com a concentração inicial da repressão ao tráfico ao norte do Equador, no século XIX, passaram a ser exportados números significativos de escravos da costa oriental. Esses números, no entanto, parecem não ter excedido 500 mil. Nesses 200 anos de maior dinamismo do tráfico atlântico, a África Ocidental exportou cerca de 5,7 milhões de escravos, enquanto a África Centro-Ocidental foi responsável pela transferência de cerca de 4,55 milhões de cativos.

Embora a Senegâmbia (região que engloba os atuais Senegal, Gâmbia, Guiné Bissau e Guiné) e a Alta Guiné (zona oeste da África Ocidental, entre a atual cidade de Dacar, no Senegal, e o Cabo das Palmas, na fronteira da Libéria e da Costa do Marfim) tenham sido as primeiras áreas que participaram do comércio atlântico de escravos, a África Centro-Ocidental, especialmente o “reino” do Congo, foi a maior fornecedora de escravos exportados para as Américas até o final do século XVII.

Apesar da preponderância da África Centro-Ocidental até o século XVII, a Senegâmbia e a Alta Guiné mantiveram-se como importantes fornecedoras para o mercado atlântico, com portugueses, franceses e ingleses disputando posições e estabelecendo feitorias fortificadas. Entretanto, a região declinou em importância para o comércio atlântico de escravos ao longo do século XVIII.

A partir da segunda metade do século XVII, inúmeras guerras entre estados centralizados propiciaram a intensificação da escravização na costa da Mina, na África Ocidental. Tal processo levaria o golfo do Benin a ser conhecido como “costa dos escravos”.

Considerando todo o período de vigência do tráfico, pode-se afirmar que a África Centro-Ocidental foi a região que forneceu cativos com mais regularidade para o mercado atlântico.

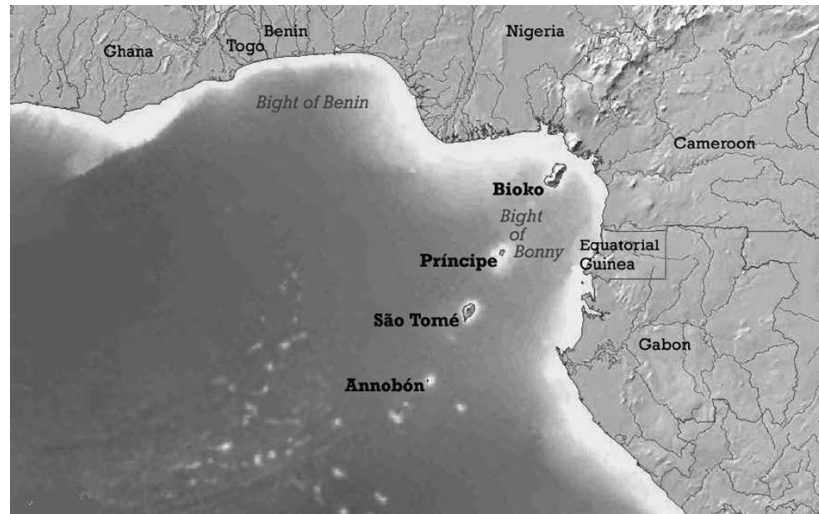


Figura 7.1: Golfo da Guiné.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a6/Gulf_of_Guinea_%28English%29.jpg

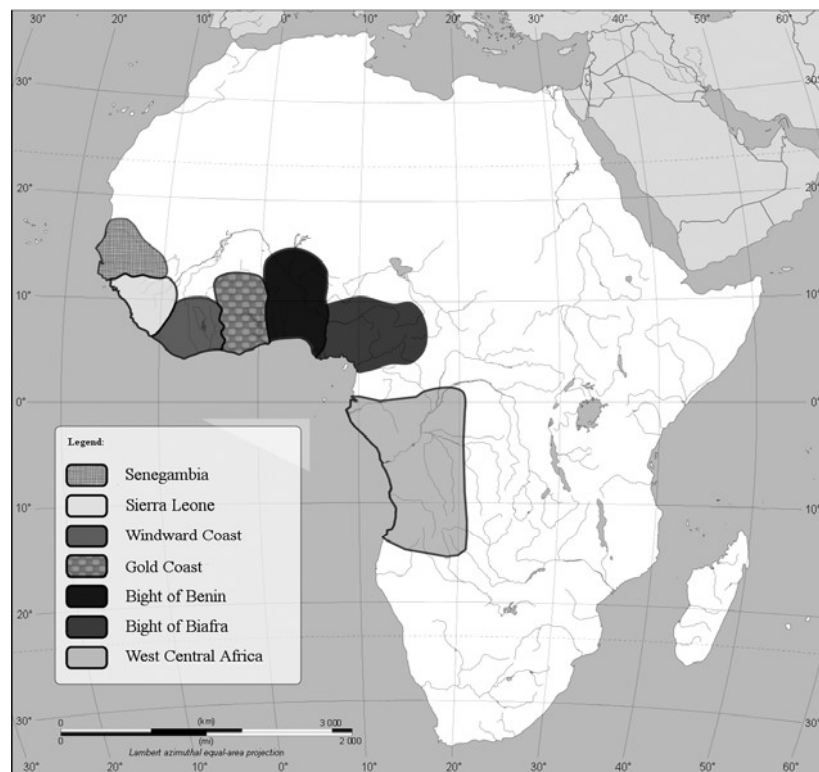


Figura 7.2: Regiões fornecedoras de escravos para as Américas.

Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Africa_slave_Regions.svg



Atende ao Objetivo 2

2. Apresente, em linhas gerais, o volume global do comércio atlântico de escravos, bem como as principais regiões fornecedoras de cativos no continente africano.

Resposta Comentada

Entre 1650 e 1870, quase 11 milhões de cativos saíram do continente africano em direção ao Atlântico. A maioria deles era proveniente da África Ocidental e Centro-Ocidental. Apenas uma parcela dos cativos vendidos para as Américas, que não excedeu 500 mil almas, era proveniente da costa oriental. A inserção da costa oriental nas rotas do tráfico foi decorrente, sobretudo, dos sucessivos acordos que proibiram, ao longo da primeira metade do século XIX, o comércio de escravos ao norte da linha do equador.

A Senegâmbia e a Alta Guiné foram as primeiras áreas que participaram do tráfico atlântico de escravos, perdendo importância nesse comércio apenas ao longo do século XVIII. Entretanto, a maior fornecedora de escravos exportados para as Américas até o final do século XVII foi a África Centro-Ocidental, especialmente o “reino” do Congo.

A partir da segunda metade do século XVII, a costa da Mina tornou-se grande fornecedora de cativos para as Américas. Entretanto, considerando todo o período de vigência do tráfico, pode-se afirmar que a África Centro-Occidental foi a região que forneceu cativos com mais regularidade para o mercado atlântico.

Na costa da Mina, ainda nos séculos XVIII e XIX, o comércio atlântico de escravos também seria, em grande medida, subordinado ao controle de autoridades africanas. Tal fato é demonstrado, exemplarmente, pela trajetória do traficante Francisco Félix de Souza, nascido em Salvador, Bahia, na segunda metade do século XVIII. Filho de uma escrava com um traficante português, Félix de Souza foi alforriado aos 17 anos. No final do século XVIII ou no início do XIX, estabeleceu-se no atual Benin, na "costa dos escravos", onde existia o "reino" do Daomé. Naquela época, o "rei" do Daomé dominava a baía do Benin, embora a região já contasse com feitorias fortificadas europeias, entre as quais a já antiga fortaleza portuguesa de São João Batista de Ajudá, localizada na atual cidade de Uidá.

O soberano de Daomé detinha o monopólio do comércio da região, com a prerrogativa de conceder autorizações especiais para as atividades realizadas pelos europeus. Em 1821, Félix de Souza tornou-se o primeiro conselheiro do "rei" de Daomé. Como a fortaleza de São João Batista de Ajudá tinha sido abandonada pelos portugueses, o baiano passou a comandá-la, controlando, por extensão, a cidade de Uidá, que se desenvolveu nos seus arredores. Segundo alguns autores, Félix de Souza teria se tornado, assim, vice-rei de Ajudá, sob o título de chachá. Por essa época, a fortaleza de Ajudá transformou-se num dos mais ativos entrepostos de embarque de escravos para as Américas.

O “rei” também concedeu a Félix de Souza o controle sobre o comércio exterior. Assim, o mercador atuava como seu agente, detendo o privilégio da “primeira opção” no comércio de escravos em Uidá: os demais comerciantes só podiam fazer suas transações depois que ele tivesse vendido todos os cativos do “rei” e os dele próprio. Além disso, Souza exportava azeite de dendê, noz de cola e outros produtos do Daomé, enquanto importava tecidos, tabaco, aguardente, armas de fogo, pólvora e utensílios de metal, que eram trocados por escravos.



Figura 7.3: Félix de Souza.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6f/Francisco_F%C3%A9lix_de_Souza.jpg

A história de Félix de Souza evidencia vários aspectos interessantes da dinâmica de funcionamento do comércio atlântico de escravos. Em primeiro lugar, que muitos mercadores, oriundos do Brasil, atuaram no referido comércio e tiveram de negociar, respeitar e estabelecer relações familiares com autoridades africanas, desposando suas filhas (como fez o próprio Félix de Souza) e tornando-se, por vezes, seus funcionários. Vale lembrar que alguns

Africanos e crioulos

Os descendentes de africanos, nascidos no Brasil, eram chamados de crioulos. Embora essas designações tenham variado consideravelmente ao longo do período escravista, a expressão crioulo era geralmente associada aos escravos.

Chachá

Título honorífico oferecido pelo “rei” de Daomé ao traficante baiano Francisco Félix de Souza. Significava primeiro conselheiro, “vice-rei” da fortaleza de São João Batista de Ajudá e da cidade de Uidá, agente “real” no comércio exterior. Após a morte de Francisco Félix de Sousa, o título de chachá assumiu caráter hereditário, transferindo-se para seus descendentes.

desse traficante eram africanos libertos no Brasil que haviam regressado à África e permanecido no litoral, em vez de seguirem para as suas terras de origem. Outros eram antigos tripulantes de navios negreiros e ainda outros se instalaram na África como agentes dos grandes importadores ou como sócios de empresas familiares brasileiras. Uns poucos, fossem **africanos** ou **crioulos**, tinham feito viagens, ainda escravos ou já libertos, para adquirir cativos para os senhores ou ex-senhores na costa da África, onde depois se fixaram como agentes daqueles ou como comerciantes independentes.

Em segundo lugar, a trajetória de Félix de Souza demonstra que o tráfico de escravos envolvia a produção e o comércio de vários artigos intermediários. Como muitos comerciantes eram oriundos do Brasil, produtos brasileiros eram trocados na costa africana, servindo, inclusive, para o pagamento pela aquisição dos cativos.

Além disso, a história do traficante baiano deixa claro que a atividade negreira envolvia um organizado sistema de crédito. Os comerciantes pagavam adiantado, com os produtos acima mencionados, aos “reis”, chefes e comerciantes da terra, e aos negociantes muçulmanos que a frequentavam (no caso da África Ocidental), a fim de que eles adquirissem cativos no interior.

Por último, acompanhando os passos do **chachá**, historiadores demonstraram que uma ampla rede de serviços foi formada em função do comércio atlântico de escravos. Um agenciava a compra de cativos; outro cuidava da segurança dos depósitos de mercadoria humana; outro adquiria para ela alimento e água. Havia, ainda, quem mantivesse roçados, capoeiras e currais para gado miúdo, para abastecimento dos barracões e dos navios negreiros, bem como quem fornecesse ou contratasse canoas e remadores para transportar os escravos da praia às grandes embarcações.

Se na costa da Mina nem todos os elementos “estrangeiros”, envolvidos na organização do tráfico, eram europeus, o mesmo pode ser dito da África Centro-Occidental, especialmente dos portos de Luanda e Benguela, nos séculos XVIII e XIX. Como na costa da Mina, o tráfico angolano tinha poucos vínculos com Portugal, sendo

quase inteiramente controlado por negociantes “brasileiros”, ou mesmo euro-africanos – negros e mestiços que, embora nascidos na África, dominavam códigos culturais europeus como o catolicismo, a língua portuguesa e o hábito de vestir-se à europeia. A importância dos “brasileiros” no comércio atlântico de escravos, bem como a formação e a consolidação de uma elite euro-africana, resultavam, evidentemente, da fragilidade da presença portuguesa em Angola.

Embora a fundação da cidade de Luanda, em 1576, possa ser explicada pelo desejo de reforçar os interesses estatais portugueses no tráfico da África Centro-Occidental, a minguada presença administrativa e militar portuguesa tendeu a se tornar cada vez mais rarefeita, sobretudo no século XVIII. Desta forma, a influência que o governo de Luanda conseguia exercer resultava em muito de alianças com autoridades africanas. Já no século XVII, a integridade militar e institucional dos poucos territórios sob influência portuguesa passou a depender do apoio de “reinos” e potentados africanos. Além disso, até mesmo cargos administrativos – como nos **presídios** – eram ocupados frequentemente por africanos, ligados às autoridades “tradicionais” locais. Por conta disso, mesmo instituições ditas europeias – incluindo instâncias do aparelho jurídico local – tinham uma forte presença de características africanas.

Os comerciantes sediados em Luanda e Benguela – fossem eles “brasileiros” ou euro-africanos – possuíam estreitos laços com o Brasil. Alguns voltavam para o Brasil após muitos anos dedicados ao tráfico. Outros faziam viagens periódicas a negócio. Os negociantes de grosso trato tinham conexões com comerciantes “brasileiros” que vendiam, do outro lado do Atlântico, seus escravos. Outros, no entanto, iam pessoalmente para o Brasil para vendê-los.

Muitos traficantes viviam em Angola, mas possuíam mulher e filhos no Rio de Janeiro. Inúmeros eram, também, os que mandavam seus filhos, de uniões com mulheres africanas, para lá estudarem.

Comerciantes de escravos de Luanda e Benguela também eram filiados a irmandades religiosas católicas no Rio de Janeiro. Nos

Presídios

Estrategicamente localizados no caminho entre os portos e as áreas fornecedoras de escravos no interior, os presídios funcionavam como cárceres e, sobretudo, como marcos simbólicos da presença portuguesa em Angola.

testamentos, muitos deles deixavam instruções para que fossem rezadas missas por sua alma – e pela alma de parentes – naquela cidade.

Vários negociantes chegavam a Benguela como representantes de casas comerciais do Rio de Janeiro, ascendendo por meio do tráfico e ocupando cargos na administração local. Alguns não se restringiram ao comércio costeiro, indo buscar escravos no interior. O atrelamento do comércio atlântico de Benguela em relação ao Brasil era patente, estendendo-se não só aos capitais do tráfico, como também aos suprimentos usados nos navios negreiros. No final do século XVIII, os negociantes dependiam dos navios vindos do Brasil para a importação de fazendas e outros produtos que eram trocados por escravos. Cerca de 80% dos navios que saíam de Benguela iam para o Rio de Janeiro, entre 1796 e 1828. Além disso, comerciantes daquela cidade tinham grande importância no financiamento do tráfico.



Bebidas alcoólicas e tráfico

Desde o início da década de 1480, o vinho e a gerebita – aguardente de cana brasileira, conhecida também como cachaça – foram produtos essenciais, trocados por escravos na costa angolana e no interior próximo. Muitas das transações que exportaram legalmente mais de 3 milhões de africanos até 1830 envolveram essas bebidas alcoólicas estrangeiras. Dos 1.181.500 cativos exportados legalmente pelo porto de Luanda entre 1710 e 1830, cerca de 25% foram trocados por gerebita. Estima-se, ainda, que outros 8% tenham sido adquiridos em troca de vinho, outros tipos de aguardente e bebidas adicionais.

Embora tenham sido usadas, acima de tudo, na troca por escravos, as bebidas alcoólicas luso-brasileiras assumiram outras funções na África Centro-Occidental.

Missionários europeus ofereciam essas bebidas aos dirigentes africanos para acelerar a conversão, pois esses últimos aceitavam mais facilmente a presença dos primeiros quando eram presenteados com vinho, gerebita e outras aguardentes. A gerebita, em particular, era usada pela administração colonial portuguesa para obter trabalhadores forçados e para reduzir as deserções. Por fim, as bebidas alcoólicas importadas foram fontes de receitas, através do pagamento de impostos, para as câmaras municipais de Luanda e Benguela e para o governo colonial de Angola.

O impacto do comércio atlântico de escravos sobre a demografia e a economia africana: debate historiográfico

Na virada do século XIX para o século XX, o sociólogo americano e líder pan-africanista William Du Bois, bem como o militante negro Carter Woodson, buscaram dimensionar o volume e o impacto do comércio atlântico de escravos sobre as sociedades africanas. Marcadas pela perspectiva de denúncia, inseridas num contexto de luta política, tais análises foram, no entanto, imprecisas, tanto no que diz respeito aos cálculos sobre o número de africanos transferidos para as Américas, quanto no que concerne aos efeitos econômicos e demográficos desse comércio nas sociedades africanas.



Pan-africanismo

O pan-africanismo é uma ideologia supranacional que propõe a união dos povos africanos e afrodescendentes em defesa do continente africano e de suas populações. As ideias pan-africanistas surgiram entre intelectuais negros nascidos, sobretudo, nos Estados Unidos e no Caribe, em meio a lutas que envolviam a reivindicação de melhores condições de vida para os afrodescendentes dessas regiões.

Sua gênese, na segunda metade do século XIX, foi devida a pensadores como o padre episcopal Alexander Crummell (1819-1898), que nasceu nos Estados Unidos e adotou a identidade liberiana, e o padre antilhano Edward Wilmot Blyden (1832-1912). Outros grandes expoentes do movimento foram o sociólogo e escritor norte-americano William Edward Du Bois (1868-1963) e o jamaicano Marcus Garvey (1887-1940), que vivia nos Estados Unidos. Em 1914, Garvey criou, na Jamaica, a Associação Universal para o Aprimoramento do Negro (Unia), cujo principal objetivo era promover a emigração dos negros para a Libéria, que deveria ser a nação central para a "raça" negra. (Localizada na África Ocidental, a Libéria foi criada, no início da década de 1820, para abrigar negros livres ou libertos oriundos dos Estados Unidos. Tornou-se independente em 1847). Partindo, sobretudo, das Antilhas e dos Estados Unidos, as ideias pan-africanas chegaram à África. Os primeiros africanos a terem contato com essas ideias foram intelectuais de domínios britânicos na África Ocidental, como Costa do Ouro, Nigéria e Serra Leoa, que estudavam em universidades nos Estados Unidos, na Europa e mesmo na África.

Missionários negros, sobretudo norte-americanos, também foram fundamentais para a divulgação das ideias pan-africanistas no continente africano, sobretudo na África Ocidental. Nas regiões de dominação francesa, entretanto, a difusão do pan-africanismo foi tardia, ocorrendo entre as duas guerras mundiais. O pan-africanismo buscou apontar características positivas do “povo negro”, entendido como uma unidade, contradizendo, dessa forma, argumentos que justificavam a escravização dos africanos e, a partir de finais do século XIX, a expansão europeia na África. A triste situação dos africanos submetidos ao colonialismo foi uma de suas bandeiras, mas a solução para tal problema não era pensada, inicialmente, em termos de movimentos nacionalistas de libertação nacional. Contudo, em meados do século XX, os debates sobre a África e, sobretudo, a crítica à dominação europeia, tenderam a se afastar da perspectiva supranacional que caracterizava o pan-africanismo, assumindo, cada vez mais, feições nacionalistas e independentistas.



Figura 7.4: William Du Bois.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/12/WEB_DuBois_1918.jpg



Figura 7.5: Marcus Garvey.

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/12/Marcus_Garvey_1924-08-05.jpg

Tal imprecisão manteve-se, por muito tempo, como uma das principais características do debate sobre o assunto. Apenas no final da década de 1960 o historiador norte-americano Philip Curtin faria uma estimativa do comércio atlântico de escravos fortemente assentada em fontes primárias. Não sendo um militante, Curtin não pretendia denunciar as consequências do tráfico para o continente africano, mas tão somente estabelecer números mais confiáveis para o volume desse comércio.

Nos anos 1960, o historiador e militante guianense Walter Rodney, importante expoente do movimento Black Power na Jamaica, passou a defender a ideia de que a Europa, através do tráfico atlântico, subdesenvolveu a África por retirar do continente uma grande parcela dos homens em idade produtiva. Tal tese, publicada em livro no início dos anos 1970, culpabilizava os europeus pela montagem do comércio atlântico de escravos, ignorando o papel dos africanos nesse processo.



Movimento Black Power

O movimento Black Power surgiu nos Estados Unidos, nos anos 1960, estimulando a criação de instituições culturais e educacionais para as comunidades negras que duraram até os anos 1970. Após a sua criação, o movimento espalhou-se em vários países. Estreitamente relacionado à defesa dos direitos civis dos negros, defendia a formação de grupos organizados para a reivindicação política, tendo contribuído para a eleição dos primeiros deputados negros do Congresso americano. Tendo como mote a expressão "*black is beautiful*", o movimento enfatizou o orgulho racial como forma de elevar a autoestima dos afrodescendentes.

Em resposta a Rodney, o historiador britânico John Fage afirmou, nos anos 1970, a inexistência de dados estatísticos que permitissem afirmar que as perdas demográficas, decorrentes do comércio atlântico de escravos, causaram o subdesenvolvimento do continente africano. Suas objeções e argumentos foram pautados em sua própria pesquisa sobre a África Ocidental. De acordo com Fage, um percentual elevado de homens adultos era permanentemente ceifado pela malária e pelas guerras, tornando problemático atribuir a escassez de mão de obra masculina e produtiva ao comércio atlântico de escravos. Além disso, como apenas 1/3 dos traficados para as Américas eram mulheres, e era frequente a prática da poligamia, o número de nascimentos não teria se reduzido tanto quanto ocorreria se as sociedades americanas absorvessem homens e mulheres em igual número.

O mais importante, contudo, é que Fage ressaltou que muitas autoridades africanas estavam conscientes do perigo do impacto

demográfico do comércio atlântico de escravos, tomando medidas para controlar a situação. Para o autor, os relatos de europeus estão cheios de advertências contra a compra de escravos que tivessem sido tratados e preparados a fim de dissimular evidências de doenças ou de idade avançada. Desse modo, seria possível inferir que as sociedades da África Ocidental vendiam escravos para exportação adotando as medidas necessárias para evitar prejuízos mais sérios às suas economias e às suas perspectivas de crescimento. De acordo com Fage, à medida que se desenvolveu o comércio atlântico de escravos em cada parte da costa ocidental africana, se atingiu geralmente um nível de exportações que depois disso raramente foi ultrapassado.

O debate sobre as consequências do comércio atlântico de escravos teria continuidade, nos anos 1980 e 1990, nos trabalhos de Paul Lovejoy, discípulo de Rodney, e David Eltis, discípulo de Fage. Eltis concentrou suas atenções na perspectiva apontada por Fage, aprofundando a ideia de que não se pode relacionar o tráfico atlântico de escravos ao subdesenvolvimento do continente. O desdobramento de sua pesquisa caminhou na direção de um levantamento exaustivo dos registros existentes sobre o comércio de escravos na África e nas Américas. Num primeiro momento, foi elaborada uma revisão dos números apresentados por Curtin, através do acréscimo de novas fontes. Em seguida, foi lançada a ambiciosa ideia da criação de um site com todo o material coletado e trabalhado estatisticamente. O projeto ganhou forma em 2006 com a apresentação do "Voyages. The Trans-Atlantic Slave Trade Database" (<http://www.slavevoyages.org/tast/about/history.faces>). Mais uma vez, seria realçada a participação africana na montagem do tráfico atlântico de escravos.

Embora seja menos radical que Rodney na culpabilização dos europeus pelo subdesenvolvimento africano, sobretudo por enfatizar a existência de escravidão na África e o papel assumido pelos africanos no comércio atlântico de escravos, Lovejoy afirma que o impacto do tráfico no continente foi muito grande, por várias razões. Em função da preferência por adultos do sexo masculino,

teria provocado uma enorme escassez de mão de obra, gerando um atraso no desenvolvimento econômico que seria visível até os dias de hoje. Além disso, a montagem do comércio atlântico, que gerou a organização de mecanismos voltados para o fornecimento constante e quase sempre crescente de cativos, teria intensificado e modificado as características da escravidão no próprio continente africano, provocando também o despovoamento de certas regiões pela migração de populações que temiam a escravização.

Lovejoy aponta, ainda, relações entre o comércio atlântico de escravos e as alterações políticas na costa africana. Para ele, o aumento da capacidade de produção de cativos dependeu basicamente da guerra. Cada vez mais, o poderio dos estados africanos da costa baseava-se em sua capacidade de controlar as rotas do tráfico em seu território e de proteger seus habitantes das expedições de apresamento de comerciantes e “reinos” vizinhos, fazendo recuar para o interior a fronteira da escravização. A disputa pelo controle de portos e feiras de venda de escravos criava rivalidades crescentes e levava os estados à guerra. Caminhando na mesma direção, Lovejoy afirma que, desde o final do século XVII, uma série de guerras na África Central deu origem à consolidação de novos estados cujo poder era baseado, sobretudo, na escravização e na venda de cativos.

Concordando com Fage e David Eltis e discordando de Lovejoy no que diz respeito ao impacto do tráfico atlântico de escravos, John Thornton acrescentou novos elementos ao debate ao afirmar o papel central dos africanos, e até mesmo o controle por estes, do referido comércio. Citando a correspondência trocada, na primeira metade do século XVI, entre o “rei” do Congo Afonso Nzinga e o rei de Portugal D. João III, Thornton demonstra que o Manicongo não apenas se beneficiava do comércio atlântico de escravos, como também tomava providências para controlá-lo. As cartas trocadas entre os dois soberanos também seria analisada, no final dos anos 1990, pelo historiador britânico Robin Blackburn.

Para Thornton, o comércio atlântico de escravos e o protagonismo dos africanos no mesmo tinham sólidas origens nas sociedades

e sistemas legais africanos. Quando chegaram à África atlântica, os europeus encontraram africanos que eram senhores de escravos, que desempenhavam todo tipo de atividades. Se os europeus interessaram-se rapidamente pelo comércio de escravos foi porque estes últimos já eram, antes da sua chegada, a principal forma de riqueza privada. Por outro lado, como vimos em outras aulas, já existia o comércio transaariano, envolvendo a exportação de escravos para o norte da África e para o Oriente Médio. Das rotas transaarianas, o comércio de escravos teria se deslocado para o Atlântico. Desse modo, a organização social preexistente à chegada dos europeus teria sido muito mais responsável do que qualquer força externa para o desenvolvimento do comércio atlântico de escravos. Por fim, e nesse ponto discordando de Lovejoy, Thornton afirma que não é possível comprovar que as transformações na escravidão no continente e o atraso do desenvolvimento econômico africano tenham sido motivados pela exportação de cativos através do Atlântico.

O debate sobre o impacto do tráfico atlântico no continente africano, que opunha fundamentalmente, nos anos 1980 e 1990, Paul Lovejoy e David Eltis, acabou sendo entendido, no Brasil, como uma polêmica entre Lovejoy e Thornton, em função da edição brasileira de seus livros em 2002 e 2004, respectivamente. Entretanto, cabe ressaltar que a principal preocupação de Thornton não era discutir o impacto do comércio atlântico de escravos, e sim demonstrar o controle deste pelos africanos, na esteira do que havia sido sugerido por Fage.

O debate contaria, ainda, com a participação de outros historiadores e outros elementos. Referindo-se a uma região da África Ocidental, no Gana atual, que comprava escravos e vendia ouro e noz de cola antes da chegada dos europeus, o historiador nigeriano Joseph Inikory demonstra, a partir de pesquisas realizadas desde o final dos anos 1970, como ela acabou se transformando em exportadora de escravos para o mercado atlântico. A região seria marcada pela atomização em várias unidades até o século XVII, quando o “reino” de Ashanti surgiu como unidade política

forte. No século XVIII, o “reino” já seria poderoso o suficiente para impedir a escravização de seus súditos, passando a empreender guerras para a obtenção de escravos para o mercado atlântico. Para Inikori, as principais consequências do tráfico atlântico na região seriam o declínio da atividade agrícola e um considerável impacto demográfico. Inikori aproxima-se, assim, da ideia de Lovejoy a respeito das profundas transformações derivadas do comércio atlântico de escravos no continente africano.

Também Patrick Manning entrou no debate, afirmando que o comércio atlântico de escravos teve um impacto demográfico catastrófico no continente. Nesse aspecto, é vigorosamente contrariado por Joseph Miller, que afirma que, num cálculo grosseiro, entre o início do século XVII e o início do século XIX, apenas 0,01% da população africana teria se evadido do continente por meio do tráfico, sendo que o crescimento demográfico atingia a cifra de 0,5% por ano. Para Miller, até meados do século XVIII o impacto demográfico existiu mas estava longe de ser catastrófico, já que a maior parte das mulheres permaneceu na África e o índice de natalidade se manteve.

Embora afirme que o impacto demográfico do comércio atlântico de escravos não tenha sido sempre catastrófico, Miller abre caminho para a consideração de outras consequências, talvez mais sutis, entre os povos africanos. Referindo-se ao tráfico na África Centro-Occidental, Miller demonstra que o raio atingido pela captura de escravos e pela violência dela decorrente foi penetrando cada vez mais o continente, sugerindo que a fuga para o interior tenha sido uma estratégia importante para grupos étnicos africanos, temerosos da escravização. No decorrer da fuga, entretanto, novos grupos surgiram entre os séculos XVI e XIX. Por outro lado, muitos escravos teriam sido aprisionados por pessoas próximas, inclusive parentes, fazendo com que, na memória dos africanos, a escravização ficasse associada à ideia de traição. O tempo da escravização seria, para os africanos, um tempo de violência extrema, em que não se podia confiar em ninguém e, para preservar o grupo, tudo era permitido. Inclusive escravizar outros grupos.

Resposta Comentada

Ao afirmar que a Europa subdesenvolveu a África por meio do comércio atlântico de escravos, Walter Rodney parte de dois pressupostos. Primeiro, que os europeus foram os únicos agentes desse comércio, sem qualquer participação das autoridades africanas. Segundo, que o tráfico atlântico retirou do continente grande parte dos homens em idade produtiva, comprometendo irremediavelmente o seu desenvolvimento futuro.

Esses dois pressupostos são vigorosamente contrariados por John Thornton. Sobre a dinâmica do comércio atlântico de escravos, Thornton afirma que contou com a participação decisiva de autoridades e de agentes intermediários africanos. Afirma, ainda, que se os europeus se interessaram pelo comércio de escravos, foi porque encontraram africanos que tinham, compravam e vendiam cativos. Desse modo, a organização social preexistente à chegada dos europeus teria sido muito mais responsável do que qualquer força externa para o desenvolvimento do tráfico atlântico. Por fim, Thornton defende que não há dados que permitam comprovar que o atraso do desenvolvimento econômico africano tenha sido motivado pela exportação de cativos.

RESUMO

Entre meados do século XVII e meados do século XIX, cerca de 11 milhões de africanos atravessaram o Atlântico na condição de escravos. Embora esses escravos fossem procedentes da África Ocidental, Centro-Ocidental e, em menor escala, da costa oriental, pode-se dizer que, em termos globais, considerando todo o período de vigência do comércio atlântico de escravos, a África Centro-Ocidental foi a maior fornecedora de cativos para as Américas.

Não há unanimidade entre os historiadores sobre as consequências do comércio atlântico de escravos para as sociedades africanas. Se alguns afirmam que o tráfico foi responsável, inclusive após o seu encerramento, pelo subdesenvolvimento africano, outros alegam que não há evidências confiáveis a esse respeito.

Apesar da existência de discordâncias e enfoques diferenciados, os estudos mais recentes reconhecem a participação de africanos na montagem e na manutenção do comércio atlântico de escravos, tendendo a abandonar a perspectiva militante de culpabilização exclusiva dos traficantes oriundos da Europa e das Américas.

Informação sobre a próxima aula

Na próxima aula, abordaremos o fim do comércio atlântico de escravos e a transformação das sociedades africanas no século XIX.