

O Atlântico Sul para além da miragem de um espaço homogêneo (séculos XV-XIX)

Estevam C. Thompson

Mestre em História Social

Professor Assistente de História da África

Universidade de Brasília

historiasafricanas@gmail.com

RESUMO: A abertura do Atlântico no século XV representou a integração das regiões africanas costeiras e das povoações que habitavam o interior do continente com sociedades com as quais anteriormente não havia contato. No caso da África Centro-Occidental essa abertura representou a descoberta de “novos mundos”, anteriormente isolados do contato com a Europa e as Américas. A História Atlântica tem inspirado centenas de novos trabalhos com seu olhar transnacional sobre este espaço. Esse olhar instrumentaliza o historiador a trabalhar as redes mercantis que muitas vezes transpunham os limites impostos pelos Estados, operando para além do projeto “colonial” europeu para a região. O Atlântico Sul – embora possa ser visto como um espaço integrado por meio de correntes marítimas particulares e rotas de navegação bem desenhadas – caracteriza-se por sua heterogeneidade e a pela constante transformação de seus espaços durante os séculos do comércio de escravos.

PALAVRAS-CHAVE: África Atlântica, Mundo Atlântico, Atlântico Sul.

ABSTRACT: The opening of the Atlantic in the 15th century represented the integration of African coastal regions its populations who inhabited the interior with societies unknown to them until then. In the case of West Central Africa, this “opening” represented the discovery of “new worlds” previously isolated from Europe and the Americas. Atlantic History and its transnational perspective has inspired hundreds of new researches about this space. Its perspective allows historians to work mercantile webs that often transposed limits imposed by the States, operation beyond the European “colonial” project for the region. The South Atlantic – although it might be seen and a region integrated by its maritime currents and well drawn sailing routes – is characterized by its heterogeneity and by constant transformations in the centuries of the slave trade.

KEYWORDS: Atlantic Africa, Atlantic World, South Atlantic.

Por milhares de anos a África Atlântica permaneceu afastada do restante do mundo¹, mantendo limitadas relações econômicas, políticas e culturais com a Europa e o Mediterrâneo e possivelmente nenhum contato com as Américas antes do evento histórico conhecido como

¹ Alguns historiadores falam de um “isolamento” de partes da África em relação a outras partes do mundo, LOVEJOY, Paul E. *A escravidão na África*. Uma história de suas transformações. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, p. 42. Outros parecem concordar que houve ao menos um “desencrave” da África com o estabelecimento de rotas comerciais atlânticas a partir do século XV, THORNTON, John. *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico 1400-1800*. Trad. Marisa Rocha Motta. São Paulo: Campus. 2004, p. 54.



“abertura do Atlântico”². As populações africanas que habitavam a África Ocidental mantinham algumas relações comerciais externas ao continente através das rotas transaarianas de longa distância que os levavam ao *Mare Nostrum* europeu e ao Mundo Islâmico. No caso da África Centro-Ocidental essas relações exteriores eram ainda mais limitadas³, embora houvesse contatos com a costa oriental africana por meio de rotas terrestres estabelecidas através do Monomotapa⁴. As lideranças africanas não habitavam as regiões costeiras do Atlântico, mas encontravam-se no interior, com as “costas voltadas para o mar”⁵.

O processo de abertura do Atlântico a partir do século XV forjou um espaço inédito de interações comerciais e culturais que podemos chamar de “Mundo Atlântico”. Este “novo mundo” que emergiu dessas interações atlânticas caracteriza-se por sua heterogeneidade e por suas interações multiculturais, das quais as sociedades africanas participaram de forma ativa e contundente. O estudo deste espaço multifacetado exige a adoção de abordagens que possam lidar com as características transnacionais das relações comerciais e culturais próprias desses contatos. A historiografia atlanticista nos últimos trinta anos tem valorizado tanto essas dimensões transnacionais quanto a participação ativa das sociedades africanas na construção do chamado “Mundo Atlântico” e pode auxiliar na construção de histórias sobre territórios atlânticos como, por exemplo, Rio de Janeiro e Benguela em finais do século XVIII.

Assim sendo, a História Atlântica – novo ramo da produção historiográfica – mesmo que ainda defrontando-se com diversas críticas teóricas e limitações conceituais, tem ganhado espaço na comunidade científica como uma abordagem que permite outro entendimento das construções culturais, sociais e identitárias que acompanharam a “abertura” do Oceano Atlântico a partir do século XV. A adoção de perspectivas provindas dessa corrente historiográfica pode

² Como destaca John Thornton “Além de os marinheiros europeus fornecerem rotas oceânicas diretas para áreas que estavam em contato com a Europa, através de caminhos por terra muito mais custosos e de difícil acesso (como a África Ocidental e Ásia Oriental), os navios alcançaram locais que não haviam anteriormente mantido contato recíproco com o mundo externo”, in: THORNTON, John. *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico*, p. 53.

³ Thornton considera a região “centro-oeste da África” um “novo mundo”, assim como as Américas. THORNTON, John. *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico*, p. 54.

⁴ Havia rotas terrestres que conectavam regiões longínquas da porção sul do continente africano desde muito antes da chega de europeus na costa centro-ocidental. A região conhecida pelos portugueses como *Monomotapa* (*Mwene a Mutapa*) era dotada de suas próprias redes mercantis que lusos e luso-africanos procuravam explorar desde finais do século XVI. Em meados do século XVII expedições portuguesas tentaram estabelecer rotas comerciais diretas que ligassem a região de “Angola” ao território do *Monomotapa*, de onde eles sabiam que provinham grandes quantidades de ouro para os mercados da costa oriental, PEREIRA, Manuel César, Discurso sobre a conquista das Minas de Monomotapa, *Boletim da Sociedade Geográfica de Lisboa*, 8^a. série, n. 09-10, Lisboa: Sociedade Geográfica de Lisboa, 1888-1889, p. 540. Ver também: HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola: dinâmicas comerciais e transformações sociais no século XIX*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 1997, p. 244.

⁵ 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, n. 20/21, v. 1, p. 80, 1997/1998.



auxiliar o estudo das sociedades africanas que habitavam toda a costa atlântica e daquelas sociedades interioranas com as quais elas mantinham contato. A ampliação da abordagem histórica para dimensões atlânticas, deixando de lado recortes reduzidos de histórias “nacionais” ou “imperiais”, pode trazer um novo entendimento em relação aos processos de empréstimo, apropriação e adaptação sofridos durante a criação de “sociedades inéditas”⁶ neste espaço atlântico.

Um projeto transnacional de História Atlântica

A História Atlântica não é o resultado da soma das histórias dos diferentes povos que habitavam as margens deste oceano⁷. Se assim fosse, essa nova abordagem historiográfica não conseguiria alcançar seu maior objetivo, que é a elaboração de uma historiografia “trans-imperial” e “transnacional”⁸. Desta forma, o olhar atlanticista deve procurar as instituições e as relações que transcendem esses limites teóricos e não deve privilegiar uma determinada “nação” ou “império”, evitando também se concentrar em processos históricos ocorridos somente em um determinado hemisfério. Não há motivos para se destacar as “linhas de influência” leste-oeste em detrimento daquelas que correm na direção norte-sul. Todos os eixos devem ser considerados⁹.

A História Atlântica é, portanto, o estudo de uma extensa região geográfica formada pelos continentes que circundam o Oceano Atlântico e pelas populações que habitam o interior desses territórios¹⁰. Essa região pode ampliar-se não somente para o interior dos continentes¹¹, mas também estender-se para além do próprio Atlântico, incluindo a costa oriental de África e

⁶ HENRIQUES, Isabel Castro. *Os Pilares da Diferença: Relações Portugal – África séculos XV-XX*. Portugal: Ed. Caleidoscópio, 2004, p. 116.

⁷ BAILY, Bernard. *Atlantic History: concepts and contours*. Cambridge: Harvard University Press, 2005, p. 60.

⁸ A ideia de um “estudo histórico transnacional” não é uma exclusividade nem mesmo uma percepção originada na História Atlântica, ver: GABACCIA, Donna. A long Atlantic in a wider world. *Atlantic Studies*, v. 1, n. 1. London: Routledge, p. 03, jan. 2004. Desde a década de 1940, trabalhos sobre o tráfico de escravos como o já clássico *Capitalismo e Escravidão* de Eric Williams procuravam explorar as interações “transnacionais” necessárias para o desenvolvimento do tráfico de escravos e a ascensão do Capitalismo Industrial na Inglaterra, WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Trad. Denise Bottmann. Companhia das Letras: São Paulo, 2012 [1944].

⁹ MORGAN, Philip; GREENE, Jack P. The present state of Atlantic History. *Atlantic History: A Critical Appraisal*. New York: Oxford University Press, 2009, p. 09-24.

¹⁰ GAMES, Alison. Teaching Atlantic History. *Itinerario*, v. XXIII, n.2, Leiden: Grafaria, 1999, p.162. Segundo Celma Agüero, “[...] o Atlântico relacionou também rotas fluviais da África e da América Latina que ofereceram prolongação ao oceano ao por em contato sociedades e estados localizados a centenas de quilômetros das costas”, AGÜERO, Celma. Los intercambios del Atlántico sur: un proyecto de Historia y prospectiva. *Crises e Revoluções: Estudos afro-brasileiros, africanos e asiáticos*. Brasília: UNB-LGE, 1998, p. 130.

¹¹ Donna Gabaccia lembra que em seu período inicial o Mundo Atlântico não se estendia muito ao interior dos continentes africano e americano e muitas vezes não contava com a participação de populações nativas. Esses nativos, por sua vez, contavam com movimentos migratórios e de comércio internos tão ativos quanto aqueles empreendidos no Atlântico, GABACCIA, Donna. A long Atlantic in a wider world, p. 06.



suas redes comerciais no Oceano Índico¹². Ademais, é a combinação entre rotas marítimas e fluviais que possibilita a consolidação desta “zona atlântica”¹³. A cronologia do “Mundo Atlântico”, por sua vez, não é uniforme¹⁴. Geralmente seu recorte temporal estende-se do período das *Grandes Navegações* e dos “grandes encontros” do século XV¹⁵ ao momento de acelerada “globalização” promovida pelo capitalismo nos séculos XIX¹⁶ e XX¹⁷, tendo nas revoluções políticas e sociais da segunda metade do século XVIII¹⁸ o elemento criador de uma suposta “unidade civilizacional”¹⁹.

São vários os estudos dedicados a grande “circulação de ideias” no século das revoluções²⁰ e à difusão de preceitos filosóficos e estruturas políticas comuns por diversas partes do Mundo Atlântico²¹, que comprovariam, segundo alguns historiadores, a existência do “Atlântico” como um “sistema”, ainda que um “sistema altamente descentralizado”²². Essas ideias e costumes espalharam-se através de redes de trocas transoceânicas e das “diásporas mercantis” que ocorreram no início do Mundo Moderno, permitindo o desenvolvimento de sistemas interconectados. Essas diásporas mercantis e culturais teriam, por sua vez, permitido a ascensão deste “sistema Atlântico”²³. Assim, as revoluções sociais e políticas do século XVIII aproximaram intimamente os territórios atlânticos²⁴, ainda que suas sociedades se mantivessem altamente diferenciadas, jamais estáticas ou monolíticas²⁵.

O “Atlântico moderno” assistiu pela primeira vez na História a ascensão de uma “comunidade hemisférica”²⁶. Isto significa dizer que pessoas de determinadas comunidades atlânticas partilhavam, senão valores em comum, ao menos os impactos decorrentes de eventos que aconteciam em diferentes pontos deste mundo conectado pelo oceano. Para alguns historiadores, a comparação entre “perspectivas hemisféricas” de sociedades do norte e do sul

¹² BAILYN, Bernard. Introduction: Reflections on Some Major Themes. *Soundings in Atlantic History: latent structures and intellectual currents 1500-1830*. Cambridge: Harvard University Press, 2011, p. 08-09.

¹³ THORNTON, John. *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico*, p. 55.

¹⁴ BAILYN, Bernard. *Atlantic History*, p. 61.

¹⁵ BAILYN, Bernard. *Atlantic History*, p. 03; AGÜERO, Celma. Los intercambios del Atlántico sur, p. 130.

¹⁶ GABACCIA, Donna. A long Atlantic in a wider world, p.07.

¹⁷ MORGAN, Philip; GREENE, Jack P. The present state of Atlantic History, p. 21.

¹⁸ LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A Hidra de Muitas Cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. Trad. Berilo Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2008, p. 224-261.

¹⁹ BAILYN, Bernard. *Atlantic History*, p. 19.

²⁰ MORGAN, Philip; GREENE, Jack P. The present state of Atlantic History, p. 14.

²¹ O'REILLY, William. Genealogies of Atlantic History. *Atlantic Studies*, Vol. 1, No. 1, 2004, p. 67-68.

²² BAILYN, Bernard. Introduction: Reflections on Some Major Themes, p. 14.

²³ GREEN, Toby. *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa – 1300-1589*. New York: Cambridge University Press, 2012, p. 14-15.

²⁴ LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A Hidra de Muitas Cabeças*, p. 367-369.

²⁵ BAILYN, Bernard. *Atlantic History*, p. 17-26.

²⁶ ELTIS, David. Atlantic History in Global Perspective, p. 141.



podem ajudar a transcender definitivamente as análises enquadradas em recortes nacionais ou imperiais²⁷. Outros estudiosos do tema, no entanto, propõem expandir ainda mais a percepção deste espaço partilhado, deixando de lado as diferenças hemisféricas e as comparações entre os Atlânticos norte e sul, construindo uma historiografia que leve em conta a grande mobilidade vivenciada sobre este oceano, desvendando as conexões transatlânticas deste processo²⁸.

Neste Mundo Atlântico heterogêneo e interligado, mesmo aquelas pequenas comunidades em regiões remotas da África tinham suas histórias afetadas por mudanças que ocorriam em outras partes do mundo, por vezes desconhecidas por elas²⁹. Havia a possibilidade de ter-se a vida completamente alterada por mudanças que ocorriam na costa atlântica oposta, a milhares de quilômetros de distância. As vidas de pessoas aparentemente dependentes apenas de relações econômicas e sociais locais estavam, na verdade, conectadas a transformações em lugares distantes³⁰. Desta forma, sendo o Atlântico um espaço que conecta sociedades inteiras, ainda que a milhares de quilômetros umas das outras, ele não pode mais ser considerado apenas um “corpo d’água”³¹, mas deve ser visto como um “espaço vivo”, movimentado pela intensa circulação de pessoas, costumes e notícias.

É importante reforçar que o “Mundo Atlântico” foi uma experiência cultural única, mas isso não significa que ele foi apenas um. Não existe modelo unificador capaz de abarcar todas as experiências vividas neste espaço diversificado. O resultado desta interação entre as culturas no Atlântico – tanto aquelas da costa quanto as que se encontravam no interior dos continentes – não foi “uma sociedade atlântica”, mas uma variedade delas, fundamentalmente diferentes umas das outras e daquilo que seriam caso não tivessem sido envolvidas nessa experiência atlântica³². Portanto, estudos que privilegiam a análise deste “Mundo Atlântico” devem levar em consideração que este era um “mundo” formado por realidades distintas, e não representa um espaço homogêneo, nem mesmo um território unificado de inspiração “braudeliana”³³. Ele é na verdade formado por uma variedade de “atlânticos”, que embora não estejam necessariamente

²⁷ GREENE, Jack P. Hemispheric History and Atlantic History. *Atlantic History: A Critical Appraisal*. New York: Oxford University Press, 2009, p. 301.

²⁸ GAMES, Alison. *Atlantic History*, p. 746.

²⁹ FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Transforming Atlantic Slaving: Trade, Warfare and Territorial Control in Angola, 1650-1800*. 160f. Tese (Doutorado em História). UCLA, Los Angeles, 2003, p. 104.

³⁰ GAMES, Alison. *Teaching Atlantic History*, p. 163.

³¹ RUSSELL-WOOD, A. J. R. The Portuguese Atlantic, 1415-1808. *Atlantic History: A Critical Appraisal*. New York: Oxford University Press, 2009, p. 104.

³² ELTIS, David. *Atlantic History in Global Perspective*, p. 141.

³³ GABACCIA, Donna. A long Atlantic in a wider world, p. 06. Gabaccia está provavelmente criticando a colocação feita por Thornton na introdução de seu mais conhecido livro, THORNTON, John. *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico*, p. 41. Bernard Bailyn também nega essa inspiração “braudeliana” em seu texto que se tornou uma das grandes referências sobre o que é História Atlântica, BAILYN, Bernard. *Atlantic History*, p. 04-05.



circunscritos em limites nacionais são muitas vezes identificados pela origem dos agentes que movimentavam este espaço. Existiriam, portanto, versões portuguesas, espanholas, inglesas, francesas e holandesas desse Mundo Atlântico.

Breve história da historiografia do Atlântico

O “Mundo Atlântico” é uma criação dos estudiosos que procuravam entender as dinâmicas históricas de certas sociedades que partilhavam deste espaço³⁴. Ele é na realidade um conceito “anacrônico”, pois representa um recorte teórico posterior ao período retratado³⁵. Em outras palavras, o “Atlântico” foi uma “região inventada” muito depois do momento histórico do qual ele trata. Ninguém jamais lutou ou morreu pelo “Atlântico”, como se esta fosse uma nação a ser defendida. A existência deste espaço só se comprova através da circulação de pessoas, bens e ideias³⁶.

A percepção de que este oceano exerceu grande influência sobre as diversas sociedades banhadas por suas águas data de estudos do final do século XIX³⁷, embora somente em meados do século seguinte o termo tenha começado a ser utilizado academicamente. Já em meados da década de 1940 alguns historiadores com preocupações ideológicas e religiosas apoderaram-se da análise “atlanticista” para a construção de um discurso de unidade entre o “mundo ocidental cristão” contra a ameaça do mundo comunista ateu³⁸.

Assim, o “Atlântico” faz parte do discurso político e ideológico do “Mundo Ocidental” desde ao menos meados do século XX, sendo apresentado por esse discurso como uma “comunidade extensa” que une especialmente o mundo de língua anglófona. Reforçada pelos conflitos da Guerra Fria³⁹ essa abordagem “atlanticista” altamente politizada ajudou na construção da imagem de um “Atlântico branco” formado por uma única civilização, constituído sobre sólidas raízes culturais de tradição greco-romana/judaico-cristã⁴⁰. Trabalhos desenvolvidos com esta perspectiva dedicavam-se exclusivamente à análise das rotas que ligavam as colônias

³⁴ GAMES, Alison. Atlantic History: Definitions, Challenges and Opportunities. *American Historical Review*, June, 2006, p. 741-743.

³⁵ MORGAN, Philip; GREENE, Jack P. The present state of Atlantic History, p. 08.

³⁶ GERVAIS, Pierre. Neither Imperial, nor Atlantic: The merchant perspective on international trade in the eighteenth century. *History of European Ideas*. n. 34, 2008, p. 466.

³⁷ MORGAN, Philip; GREENE, Jack P. The present state of Atlantic History, p. 03-05.

³⁸ BAILYN, Bernard. *Atlantic History*, p. 11-13.

³⁹ O'REILLY, William. Genealogies of Atlantic History, p. 78.

⁴⁰ BAILYN, Bernard. *Atlantic History*, p. 12-13.



americanas do Atlântico Norte às suas metrópoles europeias, em seu esquemático “comércio triangular”⁴¹, tendo a África meramente como fornecedora de mão de obra escrava.

Durante a década de 1950 as perspectivas históricas “atlanticistas” mantiveram-se em grande parte influenciadas pelos conflitos ideológicos da Guerra Fria. Somente em fins da década de 1960 houve certo afastamento dessas questões políticas e ideológicas, o que permitiu a ascensão de uma historiografia independente que iria levar a uma explosão de trabalhos sobre o Atlântico nas décadas seguintes⁴². O impressionante trabalho empreendido por Philip Curtin em *The Atlantic Slave Trade: a Census (1969)*⁴³ proveu-nos com uma nova visão sobre o comércio de escravos e a diáspora africana para as Américas e tornou-se uma obra fundamental. Walter Rodney em *West Africa and the Atlantic Slave Trade (1967)*⁴⁴ e em *Como a Europa Subdesenvolveu a África* (publicada em inglês em 1972 e em português em 1975)⁴⁵ atizou toda uma nova geração de historiadores engajados em explorar o lado africano destas interações atlânticas. Trabalhos como esses inspiraram a produção historiográfica de “atlanticistas” e “africanistas” nas décadas de 1980 e 1990. Na última década do século XX o conceito de “Atlântico” fortaleceu-se ao ponto de começar a alterar a forma como se enxerga, se ensina e se pesquisa a história não somente do continente europeu, mas também da América e da África, pelo menos relativo ao período entre os séculos XVI e XIX⁴⁶.

O grande avanço no desenvolvimento da História Atlântica nas duas últimas décadas do século XX e na primeira década do século XXI teve como expoente os Estados Unidos, com teóricos como Bernard Bailyn, David Eltis, David Richardson, Stephen Behrendt, David Armitage, Philip Morgan, Jack Greene, Marcus Rediker, Peter Linabauh, Alison Games, John Thornton, entre outros. Não mais pautados pela Guerra Fria, os trabalhos desenvolvidos por esta nova geração de atlanticistas procuraram problematizar as antigas abordagens eurocêntricas e caucasianas produzidas durante o século XX em busca de uma representação multifacetada do chamado “Mundo Atlântico”, onde a história dos povos africanos envolvidos na construção deste espaço plural não fosse tratada como um apêndice da história dos povos europeus e de suas “conquistas atlânticas”. Esses autores expressam abertamente uma nova consciência sobre a importância dos povos africanos – a maioria numérica absoluta nos movimentos migratórios do

⁴¹ Alguns trabalhos recentes questionam a ideia de um “comércio triangular” mesmo para o Atlântico Norte, embora o conceito continue a ser utilizado por autores dedicados a esse espaço, REDIKER, Marcus. *O Navio Negro: uma história humana*. Trad. Luciano Vieira Machado. São Paulo, Companhia das Letras, 2011, p. 56.

⁴² GABACCIA, Donna. *A long Atlantic in a wider world*, p. 03.

⁴³ CURTIN, Philip D. *The Trans-Atlantic Slave Trade: a Census*. Madison: University of Wisconsin Press, 1969.

⁴⁴ RODNEY, Walter. *West Africa and the Atlantic Slave-Trade*. Nairobi: East African Publishing House, 1967.

⁴⁵ _____. *Como a Europa Subdesenvolveu a África*. [1972] Lisboa, Ed. Seara Nova, 1975.

⁴⁶ GABACCIA, Donna. *A long Atlantic in a wider world*, p. 01.



Atlântico – e sobre sua ausência em muitos dos trabalhos dedicados a essa abordagem *atlanticista*⁴⁷.

A abertura do Atlântico e a construção de um novo mundo

A abertura do Atlântico – este imenso oceano de interações comerciais e culturais – foi um dos grandes acontecimentos inauguradores da Modernidade⁴⁸. Esse magnífico processo teria se dado em três etapas: primeiramente com a conquista do Atlântico Sul oriental, que banhava o continente africano, com o contato principalmente dos marinheiros portugueses com as costas africanas ainda no século XV; seguida pela conquista do Atlântico Norte, com a acentuada importância dos metais preciosos provindos das colônias espanholas no Novo Mundo; e finalmente com a conquista do Atlântico Sul ocidental, ou seja, os entrepostos comerciais na costa brasileira e no Rio da Prata⁴⁹.

Segundo um dos grandes intelectuais do Atlântico setecentista, o filósofo e economista Adam Smith, a navegação transatlântica foi um dos maiores feitos da humanidade. Em suas palavras, “a descoberta da América e de uma passagem para as Índias Orientais pelo Cabo da Boa Esperança são os dois maiores e mais importantes eventos registrados na história da humanidade”⁵⁰. De fato, este era um episódio tão impressionante para a história da Europa que o pensador iluminista previa que seus efeitos só poderiam ser avaliados no futuro. Mesmo escrevendo no século XVIII sobre eventos acontecidos em finais do século XV Smith⁵¹ acreditava que não havia afastamento histórico suficiente para uma análise completa de suas implicações.

Suas consequências [da descoberta da América e de uma passagem para as Índias Orientais pelo Cabo da Boa Esperança] já têm sido muito grandes; entretanto, no curto período de dois séculos, decorrido desde que feitas essas descobertas, é impossível que já tenham podido enxergar todo o alcance de suas consequências. Não há sabedoria humana capaz de prever que benefícios e

⁴⁷ ELTIS, David. Precolonial Western Africa and the Atlantic Community. *Slavery and the Rise of the Atlantic System*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 98-104.

⁴⁸ SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993, p. 11. Nas palavras de Thornton, “As navegações europeias no Atlântico durante o século XV iniciaram um novo e inaudito capítulo na história da humanidade.” THORNTON, John. *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico*, p. 53.

⁴⁹ SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*, p. 12-13.

⁵⁰ SMITH, Adam. *A Riqueza das Nações: investigação sobre sua natureza e suas causas*, vol. II. Trad. Luiz João Baraúna. São Paulo: Nova Cultural, 1996 [1776], p. 116. Ver também: LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A Hidra de Muitas Cabeças*, p. 341.

⁵¹ Eric Williams elege Adam Smith (em sua cátedra) e Thomas Jefferson (em sua fazenda) como exemplos de ilustres homens do século XVIII que compreenderam as contradições e as possibilidades abertas pela interação “atlântica” desses continentes, WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*, p. 158.



que infortúnios podem ainda futuramente advir à humanidade através desses grandes acontecimentos.⁵²

A grande missão europeia (especialmente portuguesa) a partir do século XV foi a transformação do Oceano Atlântico de um espaço mítico e assustador em um espaço habitável. Seria a própria “domesticação” do oceano. A “metamorfose de um espaço líquido em espaço humano/socializado”⁵³. Os avanços náuticos e tecnológicos, assim como a mentalidade expansionista que tomou conta de Portugal no final desse século tornaram possível a navegação oceânica e a ocupação da várias ilhas atlânticas. Nessas ilhas (e.g. Cabo Verde e São Tomé) a produção de açúcar com mão de obra africana seria o ensaio para a grande ocupação das Américas⁵⁴. Tal ocupação não podia ser levada a cabo sem o aliciamento compulsório de milhares de braços para trabalharem nas fazendas e nos engenhos do Novo Mundo. Desta forma, desenvolveu-se entre os continentes banhados pelo Atlântico um sistema de comunicação e transporte de milhões de pessoas que viriam (voluntariamente ou não) habitar o Novo Mundo. O comércio negreiro tornou-se, assim, um dos principais elos do Mundo Atlântico, fruto da interação entre seus territórios que ao mesmo tempo auxiliava na construção dessa nova dinâmica aberta pela Modernidade.

Essa transformação do Atlântico de espaço mítico e assustador em espaço habitável⁵⁵ marcou para sempre as comunidades envolvidas nesse processo, estivessem elas localizadas às margens do oceano ou no interior desses territórios atlânticos⁵⁶. Ligadas por rotas marítimas abertas para o transporte regular de pessoas e produtos desde finais do século XV⁵⁷, essas comunidades que partilhavam o Atlântico construíram “circuitos articulados” de comunicação e

⁵² SMITH, Adam. *A Riqueza das Nações*, p. 116.

⁵³ HENRIQUES, Isabel Castro. *Os Pilares da Diferença*, p. 105.

⁵⁴ MEDINA, João; HENRIQUES, Isabel Castro. *A Rota dos Escravos: Angola e a Rede do Comércio Nегreiro*. Lisboa: CEGIA – Ministério da Cultura de Angola, 1996, p. 83.

⁵⁵ Embora alguns historiadores (GABACCIA, Donna. *A long Atlantic in a wider world*, p. 465) insistam que o Atlântico era (e ainda é) um lugar hostil e pouco habitado – a não ser pelas poucas ilhas que possui – não podemos esquecer que ele foi (e ainda é) residência temporária para milhões de pessoas que passavam meses (e no caso dos marinheiros e capitães de navios, anos) cruzando suas águas em milhares de embarcações que seguiam por rotas de navegação bem estabelecidas desde ao menos o século XVI. Essas embarcações eram habitadas por capitães, pilotos, marinheiros, grumetes e escravos das mais diversas origens, que ficavam confinados por meses a cada vez e precisavam interagir bem uns com os outros para garantir o sucesso da viagem, RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p.190; LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A Hidra de Múltiplas Cabeças*, p. 155-186; REDIKER, Marcus. *O Navio Nегreiro*, p. 195-229.

⁵⁶ HENRIQUES, Isabel Castro. *Os Pilares da Diferença*, p. 105.

⁵⁷ THORNTON, John. *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico*, p. 55.



comércio, que possibilitaram um alcance ampliado dessas redes de trocas, expandindo suas negociações para mercados “supra-atlânticos”⁵⁸.

Essas redes “supra-atlânticas” de comércio permitiram aos exploradores europeus estabelecerem relações diretas com regiões com as quais eles tinham pouco ou nenhum contato anterior, como no caso de Índia e China. As intensas trocas que se seguiram permitiram aos europeus incorporarem não somente cultura material, mas também técnicas e tecnologias que auxiliariam o próprio avanço desses marinheiros europeus em sua expansão marítima, dando a eles o controle das rotas comerciais que cruzavam o Oceano Atlântico⁵⁹. Os marinheiros europeus não encontraram ali a concorrência de outros experientes navegadores como no Oceano Índico, onde malaios, árabes e chineses desbravavam igualmente as rotas marítimas⁶⁰. Não havia, como nos mares orientais, outros comerciantes ou piratas no Atlântico.

A participação dos povos africanos na construção da África Atlântica

Muitas das narrativas sobre o Atlântico não dão conta da importância e o local das sociedades africanas na construção deste espaço⁶¹, a não ser como fornecedoras de mão de obra escrava⁶². Fica latente, portanto, a necessidade de mais trabalhos que contemplem a participação ativa de agentes culturais não europeus para a melhor compreensão dos processos que levaram à construção do Mundo Atlântico e de sua permanente reinvenção⁶³.

A história da África Atlântica deve ser capaz de exaltar a participação dos africanos para além de mercadoria essencial, procurando as contribuições desses homens e mulheres para a construção desse mundo integrado pelo oceano. Para isso é importante que a história da África Atlântica privilegie os aspectos culturais das sociedades envolvidas neste espaço. É fundamental que consigamos operar para além do “fenômeno econômico” e resgatar o lado humano dessas histórias⁶⁴. A abordagem meramente economicista sobre a participação das sociedades africanas

⁵⁸ BAILYN, Bernard. Introduction: Reflections on Some Major Themes, p. 04-09.

⁵⁹ MORGAN, Philip; GREENE, Jack P. The present state of Atlantic History, p. 08.

⁶⁰ BAILYN, Bernard. Introduction: Reflections on Some Major Themes, p. 06.

⁶¹ GREEN, Toby. *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa*, p. 14.

⁶² GABACCIA, Donna. A long Atlantic in a wider world, p. 05. Para uma crítica sobre a visão prévia de Bailyn e a ausência dos africanos em suas análises sobre o Atlântico, ver: CURTO, José; SOULODRE-LA FRANCE, Renée. Introduction: Interconnections between Africa and the Americas during the Era of the Slave Trade. *Africa and the Americas: interconnections during the Slave Trade*. New Jersey: Africa World Press, 2005, p. 01-02.

⁶³ ELTIS, David. Atlantic History in Global Perspective. *Itinerario*, v. XXIII, n.2, Leiden: Grafaria. 1999, p. 156.

⁶⁴ FERREIRA, Roquinaldo, *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the slave trade*, New York: Cambridge UP, 2012. p. 243.



na construção do Mundo Atlântico acaba por perpetuar a imagem de um “Atlântico branco” dominado pelas culturas europeias⁶⁵.

Logo, dados quantitativos do comércio atlântico de escravos geralmente não revelam os aspectos culturais e cotidianos das sociedades envolvidas. Embora sejam fundamentais para o entendimento da dimensão do comércio nos séculos da escravidão atlântica, eles não dão conta da complexidade de relações envolvidas na montagem das redes comerciais que permitiram a elaboração desses mesmos dados quantitativos. De posse desses importantes números, é possível adotarmos uma abordagem cultural que se preocupe em analisar as mudanças nas práticas produtivas e nas instituições sociais promovidas pelas interações atlânticas. Afinal, a reação e a participação das sociedades atlânticas no comércio de escravos são bem mais complexas do que as estatísticas nos permitem vislumbrar⁶⁶.

Sem uma perspectiva cultural sobre a presença africana no espaço atlântico, o papel dos africanos fica reduzido à escravidão – seja como escravo ou como mercador de escravos – não se levando em conta suas contribuições para o cotidiano, com as apropriações e adaptações que possibilitaram a fermentação de culturas “*creoles*”⁶⁷ ou “mestiças”⁶⁸ neste espaço atlântico. Ao mesmo tempo os dados quantitativos devem ajudar a revelar as trajetórias de pessoas reais que sofreram o violento processo de interação cultural e social promovido pela escravização e o comércio atlântico de escravos. Trabalhos acadêmicos de autores como Paul Gilroy, John

⁶⁵ ELTIS, David. *Atlantic History in Global Perspective*, p. 142-156.

⁶⁶ GREEN, Toby. *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa*, p. 04-09.

⁶⁷ O termo “*Creole*” tem sido amplamente utilizado por acadêmicos dedicados a estudos sobre o Mundo Atlântico (especialmente por aqueles do mundo anglófono), mas como destacado por Mariana Cândido, “o uso do termo *creole* na literatura é ambíguo e aberto ao debate”. Ver: CÂNDIDO, Mariana, *Enslaving Frontiers: Slavery, Trade and Identity in Benguela, 1780-1850*. Tese, (Doutorado em História), Universidade de York, Toronto, 2006, p. 06. Em português, assim como em espanhol, esse termo apresenta outras conotações, o que demanda cuidado no empréstimo do conceito. A adoção dessa terminologia por acadêmicos de língua inglesa foi fortemente influenciada pela discussão trazida pelos antropólogos estadunidenses Mintz e Price (MINTZ, Sidney; PRICE, Richard, *The Birth of African American Culture: An Anthropological Perspective*, Boston: Beacon Press, 1992.) e pelo já clássico artigo de Ira Berlin (BERLIN, Ira, *From Creole to African: Atlantic Creoles and the Origins of African-American Society in Mainland North America*, *The William and Mary Quarterly*, v. 53, n. 2, 1996.). Hoje em dia a utilização do termo gera debates acerca de sua imprecisão e de seu uso generalizado como uma “metáfora mestre” para as experiências de misturas culturais ocorridas principalmente no espaço atlântico, ver: GREEN, Toby. *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa*, p. 04-14.

⁶⁸ O conceito de “mestiço” dentro da historiografia brasileira e portuguesa apresenta uma grande vinculação ao trabalho do sociólogo brasileiro Gilberto Freyre (FREYRE, Gilberto, *Casa-Grande e Senzala*, Rio de Janeiro: Record, 1998 [1933]) e encontra ecos em obras de importantes historiadores brasileiros como José Honório Rodrigues (RODRIGUES, José Honório, *Brasil e África: Outro Horizonte – v. I*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964). A “mestiçagem racial” defendida por esses autores não encontra mais suporte nas Ciências Biológicas do século XXI, e a utilização do conceito “mestiço” está tão somente vinculada a “mestiçagens culturais” e não a aspectos biológicos ou “raciais”. Ver: GRUZINSKI, Serge, *O Pensamento Mestiço*. Trad. Rosa Freire d’Aguiar. São Paulo: Companhia das Letras. 2001, p. 39-62. Ver também: PANTOJA, Selma, *Redes e tramas no mundo da escravidão atlântica, na África Central Ocidental, século XVIII*. *História Unisinos*, v. 14, n. 3, São Leopoldo: Universidade do Vale do Rio dos Sinos, p. 240, set./dez. 2010; _____. Parentesco, comércio e gênero na confluência de dois universos culturais. *Identidades, Memórias e Histórias em Terras Africanas*. Brasília: LGE, 2006, p. 85-86.



Thornton e Toby Green, e a revisão da historiografia atlanticista promovida por historiadores como Bernard Bailyn e Philip Morgan procuram dar maior visibilidade aos agentes africanos envolvidos na contínua construção e reconstrução de identidades políticas e culturais próprias desta experiência atlântica⁶⁹.

No caso do Atlântico Sul, as diversas interações entre populações africanas e agentes comerciais portugueses deslocados para a África Centro-Occidental (muitas vezes identificados como luso-africanos) permitiu a ascensão de sociedades culturalmente “mestiças”, que partilhavam instituições e costumes locais com outros trazidos de além-mar. Esses “estrangeiros” estabeleceram residência em território africano e procuram inserir-se nas redes de comércio através de sua inserção nas estruturas africanas de parentesco⁷⁰. Eles casavam-se com mulheres locais, algumas delas filhas de poderosos líderes africanos⁷¹, incrementando assim suas atividades comerciais. Devemos nos lembrar de que os filhos dessas relações transculturais entre europeus e africanos continuaram a transformar o Atlântico Sul na medida em que suas sociedades eram também transformadas por ele. Assim, estudar essas relações não significa crer em uma comunidade homogênea, nem mesmo na existência de uma cultura ou civilização partilhada, mas de uma grande variedade delas⁷².

Os africanos e a exploração do Atlântico

Antes do século XV, embora ligada pela costa através da navegação de cabotagem empreendida por africanos em suas pequenas⁷³ e ágeis embarcações, a África Atlântica não produziu uma cultura marítima transoceânica. Isso não significa que não havia interesse por parte dos africanos em explorar o Atlântico e os muitos produtos que ele podia oferecer. Muitos tiravam seu sustento do mar e ainda enviavam produtos para os centros comerciais no interior.

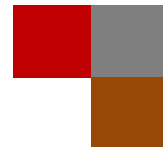
⁶⁹ WHITE, Deborah Gray. Yes, There is a Black Atlantic. *Itinerario*, v. XXIII, n.2, Leiden: Grafaria. 1999, p. 131.

⁷⁰ PANTOJA, Selma. Gênero e Comércio: As traficantes de escravos no mundo atlântico. *Travessias: Revista das Ciências Sociais e Humanas*. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2004, p. 79.

⁷¹ O comerciante húngaro Lászlo Magyar chegou a Angola em 1848, casou-se com a filha de um líder africano local e passou a organizar caravanas partindo de Benguela ao interior (Bié) em busca de escravos. Essas caravanas necessitavam de auxílio e autorização das lideranças africanas para que fossem bem sucedidas, e Magyar procurou inserir-se nas linhagens locais para desenvolver amplamente suas atividades comerciais, MAGYAR, Lászlo. Preparativos para a viagem aos países do interior (1859), *Viagem ao Sul da África* (1849-51), in: HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola*, p. 715-718. Ver também: HENRIQUES, Isabel Castro. Integração do comércio no religioso. *O Pássaro do Mel: Estudos de História Africana*. Lisboa: Colibri, 2006, p. 46-47.

⁷² GAMES, Alison. *Teaching Atlantic History*, p. 164.

⁷³ Embora essas embarcações africanas utilizadas na navegação ao longo da costa fossem pequenas em comparação aos enormes navios portugueses, elas podiam levar mais de 100 pessoas e uma grande quantidade de mercadorias. Elas não só navegavam bem ao longo das costas que continham perigosos bancos de areia, mas também eram muito eficientes na navegação fluvial, um dos principais acessos às riquezas produzidas no interior. Essas “canoas” ou “almadias” também eram utilizadas na defesa na costa e por vezes eram bem sucedidas em enfrentamentos contra as enormes e lentas embarcações europeias. Ver: SANTOS, Maria Emília Madeira. Os Africanos e o Mar, p. 84-85. Ver também: THORNTON, John. *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico*, p. 81; 172.



Peixe, sal, ostras e búzios que eram usados com moeda corrente atraíam trabalhadores para o mar. Eles constituíam suas moradas na costa, mas mantinham estreitos contatos com os soberanos africanos que habitavam o interior através de rotas terrestres e fluviais⁷⁴.

Embora muito habilidosos na navegação fluvial e costeira, ao que tudo indica os povos da África Atlântica não desenvolveram técnicas e embarcações que fossem capazes de enfrentar os furiosos mares de sua costa aberta. De acordo com Thornton, a relativa mansidão do Mediterrâneo em comparação com o Atlântico permitiu aos povos que partilhavam esse mar interno desenvolver embarcações suficientemente fortes e adquirir o conhecimento náutico necessário para que eles iniciassem suas jornadas atlânticas. Embora esses marinheiros europeus ainda tivessem muito a aprender sobre as particularidades da navegação transatlântica (o que começou realmente a ocorrer em finais do século XV), eles possuíam conhecimento náutico suficiente para sua realização. Os povos que habitavam a África Atlântica, por outro lado, não tiveram condições favoráveis para desenvolver a navegação oceânica, limitando-se a embarcações capazes de explorar a costa e os rios. A viagem transoceânica exigiria dos africanos “técnicas especializadas” que eles não puderam desenvolver “em viagens curtas em mares calmos”, como o fizeram os marinheiros europeus. Thornton conclui que mesmo que navegadores africanos tenham realizados viagens oceânicas de longa distância, elas foram incidentais:

Embora esses navegadores africanos possam ter realizado longas travessias em embarcações não planejadas para navegar em alto-mar, eles enfrentaram barreiras insuperáveis para fazer viagens de retorno a qualquer ponto familiar da costa africana.⁷⁵

Por outro lado, assim que tiveram a oportunidade de conhecer as embarcações e os segredos náuticos europeus, os africanos tornaram-se essenciais para o sucesso da navegação na costa e especialmente rio adentro⁷⁶. Barqueiros africanos, treinados originalmente em pequenas canoas e almadias⁷⁷, passaram a ser contratados pelos portugueses que exploravam os rios da Guiné devido ao seu conhecimento sobre a navegação fluvial e as especificidades dos rios. Muitos deles acabaram por se tornar pilotos dessas grandes embarcações, aos quais seus capitães depositavam grande confiança. “Sem esse técnico os navios portugueses nunca poderiam ter

⁷⁴ SANTOS, Maria Emília Madeira. Os Africanos e o Mar, p. 81.

⁷⁵ THORNTON, John. *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico*, p. 57.

⁷⁶ “A experiência de navegação dos africanos era aproveitada com frequência pelos navios portugueses [...] para subir o Gâmbia era preciso recorrer a um ‘piloto da terra’ que manobrasse a embarcação”, SANTOS, Maria Emília Madeira. Os Africanos e o Mar, p. 84.

⁷⁷ Com explica Maria Emília Madeira Santos, essas “almadias” eram embarcações africanas feitas de um só tronco, algumas delas grandes e largas. Em “Angola” havia também uma espécie de canoa feita de um só tronco chamada *ndongo*, ver: SANTOS, Maria Emília Madeira. Os africanos e o mar à chegada dos portugueses. Actas do II RIHA. Rio de Janeiro, 1996, p. 87 – notas 6 e 9.



iniciado as navegações fluviais tão rapidamente e sem percalços que nem sequer são referidos nas crônicas da época”⁷⁸.

Durante o século XVI muitos dos pilotos de navios de carreiras que navegavam entre as ilhas de Cabo Verde ou de São Tomé e a costa eram africanos a quem os armadores e capitães portugueses imputavam grande competência e em quem tinham plena confiança. Tamanha confiança nos pilotos causou preocupação à Coroa portuguesa que resolveu limitar a participação desses africanos no trato atlântico. Eles podiam servir, mas seriam impedidos de comandar as embarcações:

A confiança depositada nas capacidades de marinharia dos africanos chegou ao ponto de lhes ser entregue a capitania dos navios. Tal atitude fez temer que as navegações ficassem na sua dependência. A tal ponto esta prática se terá generalizado que em 1517 um documento régio proibia que os negros, mesmo forros, fossem investidos no cargo de capitães dos navios que iam de Santiago de Cabo Verde aos Rios da Guiné.⁷⁹

Como sugere Thornton, a geografia do Mundo Atlântico (ou o que ele chama de “zona atlântica”) é formada pela combinação entre rotas marítimas e rotas fluviais⁸⁰, que conectavam o interior dos continentes aos portos de várias partes deste mundo integrado por redes mercantis. Assim sendo, sem o auxílio desses marinheiros africanos esta integração jamais seria possível.

O Atlântico Sul: características físicas e interações comerciais bilaterais

Se hoje em dia vemos a unidade do Oceano Atlântico, devemos nos lembrar de que nossos ancestrais o viam como mares distintos. As regiões que convencionamos chamar de Atlântico Norte e Atlântico Sul são, na verdade, imposições bastante recentes⁸¹. Não obstante, a análise física do oceano nos revela a existência de dois sistemas naturais inversos e complementares que conectam o Mundo Atlântico. Ao norte, o sistema de correntes e ventos direcionava as vidas que cruzavam suas águas em um movimento no sentido horário, enquanto ao sul do equador os movimentos migratórios eram condicionados pelos regimes de ventos e por suas correntes marítimas no sentido anti-horário⁸².

⁷⁸ SANTOS, Maria Emília Madeira. Os Africanos e o Mar, p. 84.

⁷⁹ _____. Os Africanos e o Mar, p. 85.

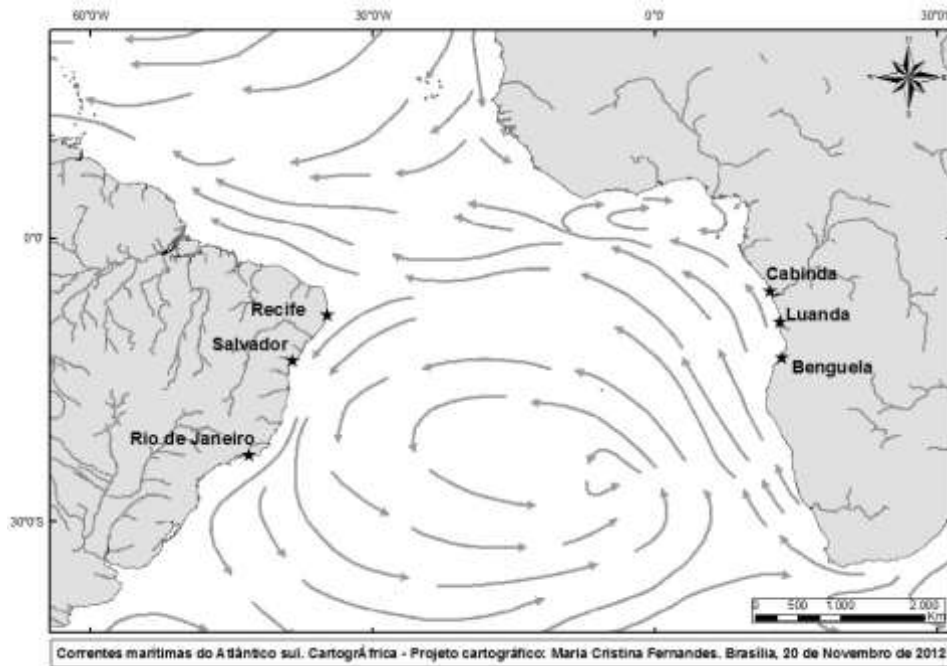
⁸⁰ THORNTON, John. *A África e os Africanos na Formação do Mundo Atlântico*, p. 55.

⁸¹ GAMES, Alison. *Atlantic History*, p. 743.

⁸² BEHRENDT, Stephen D. Ecology, Seasonality, and the Transatlantic Slave Trade. *Soundings in Atlantic history: latent structures and intellectual currents 1500-1830*. Cambridge: Harvard University Press, 2011, p. 46-53;

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A Hidra de Muitas Cabeças*, p. 09.

⁸² BAILYN, Bernard. *Atlantic History*, p. 19.



Essa combinação de ventos e correntes determinava os períodos de partida e chegada das embarcações atlânticas⁸³, bem como a direção na qual as negociações negreiras deveriam seguir. Afinal de contas, os marinheiros podiam aproveitar-se dos ventos para cruzar o Atlântico, mas jamais alterar sua incidência, volume, velocidade ou direção⁸⁴. Desta forma, os capitães de navios em operação neste complexo ambiente natural escolhiam muitas vezes mercados de escravos que acompanhassem a lógica dos ventos e correntes atlânticas. Esses “*windward markets*”⁸⁵ – ao exemplo de Benguela, Luanda e Cabinda – tinham na sua relação com os aspectos físicos do Atlântico uma de suas principais virtudes; estavam localizados de acordo com as exigências logísticas da navegação nos séculos do comércio atlântico de escravos.

Interligado por redes articuladas de ideias e instituições, os territórios pertencentes ao Atlântico Norte teriam se consolidado durante o século XVIII, partilhando revoluções, modelos políticos e projetos ideológicos. O Atlântico Sul setecentista, por sua vez, diferenciava-se do Atlântico norte não somente em seu regime de ventos e correntes marítimas, mas nas particularidades comerciais e sociais que surgiram da consolidação de sociedades afastadas das nações europeias e unificadas por rotas marítimas próprias. Por vezes negligenciado pela historiografia atlanticista e seus muitos trabalhos concentrados nas dinâmicas próprias do hemisfério norte de língua anglófona, o estudo do Atlântico Sul apresenta outras configurações

⁸³ RUSSELL-WOOD, A. J. R. “The Portuguese Atlantic, p. 96.

⁸⁴ BEHRENDT, Stephen D. Ecology, Seasonality, and the Transatlantic Slave Trade, p. 46.

⁸⁵ _____. Ecology, Seasonality, and the Transatlantic Slave Trade, p. 53.



sociais, políticas e econômicas de comunidades de comerciantes em operação entre África e Brasil, às margens do controle colonial e do monopólio comercial portugueses.

Mesmo com o grande avanço da historiografia atlanticista no tocante a participação africana na formação do “Atlântico Norte”, há ainda muitas outras sociedades que tem sua participação negligenciada, especialmente aquelas do hemisfério sul. Mesmo trabalhos como o clássico *Atlântico Negro* de Paul Gilroy⁸⁶ – que reconhecem a ativa participação das culturas africanas na complexa configuração do Mundo Atlântico – ainda apresentam uma forte tendência à valorização das rotas e das dinâmicas do Atlântico Norte, em especial aquele de língua inglesa⁸⁷, não abrangendo a grande complexidade do que acontece ao sul do equador. O Atlântico Sul, largamente envolvido com o mundo de língua portuguesa, tem uma história bem diferente a contar⁸⁸.

O estudo do Atlântico Sul demanda um novo olhar. As complexas redes comerciais estabelecidas entre os mercados consumidores de escravos na América portuguesa e os fornecedores na costa africana deram a esse espaço outra configuração, especialmente no tocante ao caráter “bilateral” encontrado nas negociações entre seus portos⁸⁹. Essas “trocas bilaterais” – ou “two-way trade”⁹⁰ – diferenciavam fortemente as dinâmicas comerciais e culturais no hemisfério sul. Agentes privados – dedicados especialmente ao comércio de escravos – operavam nas rotas do Atlântico Sul, navegando diretamente entre a costa da África Centro-Occidental e os portos brasileiros, rompendo com o projeto português de “monopólio colonial” até meados do século XIX⁹¹.

Os trabalhos de Alberto da Costa e Silva, Selma Pantoja, Luis Felipe de Alencastro, Manolo Florentino, Roquinaldo Ferreira, Mariana Cândido, entre outros historiadores brasileiros, têm se mostrado essenciais para o estudo deste imbricado espaço atlântico ao sul do equador. Africanistas estrangeiros como Philip Curtin, Pierre Verger, Paul Lovejoy, José Curto, Joséph Miller, Isabel Castro Henriques, Toby Green, George Brooks, Philip Havik, Peter Mark, José Horta, Deborah Gray White, entre vários outros, podem ajudar a compreender as interações

⁸⁶ GILROY, Paul. *O Atlântico Negro: Modernidade e Dupla Consciência*. Trad. Cid Knipel Moreira. São Paulo: Editora 34, 2001.

⁸⁷ WHITE, Deborah Gray. Yes, There is a Black Atlantic, p. 129.

⁸⁸ O'REILLY, William. Genealogies of Atlantic History, p. 74.

⁸⁹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Videntes: Formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 324; FERREIRA, Roquinaldo, *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World*, p. 07.

⁹⁰ KLEIN, Herbert S. The Portuguese Slave Trade from Angola in the Eighteenth Century. *The Journal of Economic History*, v. 32, n. 04, p. 909, dec. 1972.

⁹¹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. Brazil in the South Atlantic: 1550-1850. *Mediations*, v. 23 n.1, p. 137, Fall 2007.



africanas com o Atlântico, problematizando o olhar do historiador brasileiro sobre sua própria história, afastando-o das armadilhas de uma análise demasiadamente “nacional”.

Redes comerciais negreiras no Mundo Atlântico

Segundo alguns historiadores atlanticistas, o desenvolvimento da história econômica do Mundo Ocidental pode ser analisado em suas dimensões atlânticas⁹². As redes mercantis desenvolvidas no Atlântico conectaram diferentes regiões banhadas por este oceano, tornando-as parte de um mesmo território comercial e financeiro “transimperial”. Evidencia-se, portanto, que banqueiros ingleses aliados a comerciantes portugueses envolviam-se no comércio de escravos para as possessões “lusas” no Atlântico Sul. Muitos comerciantes “brasílicos” – ou seja, aqueles agentes comerciais lusos em operação a partir das praças brasileiras – eram por vezes financiados por investidores britânicos e não necessariamente por seus compatriotas de Portugal⁹³. Da mesma forma, os escravos comercializados em alguns portos na África Centro-Occidental – como no caso de Loango – tinham como principais consumidores marinheiros que navegavam sob bandeiras variadas. Outros investidores “estrangeiros” também participavam do comércio de escravos em “Angola” caracterizando a ausência de um real monopólio português na região, ou mesmo de uma suposta lealdade de seus “súditos” à Coroa portuguesa.

O comércio estava no centro do processo Atlântico. De certa maneira foi esse comércio Transatlântico a principal razão para a criação dos “impérios” que o circundavam. Os mercadores são, por sua vez, “atlanticistas quintessenciais, tanto a nível pessoal quanto profissional”⁹⁴. Mesmo quando o fenômeno atlântico promove misturas para além das atividades comerciais é através dos mercadores e de suas redes que essas interações tornam-se possíveis. Eles são não somente responsáveis pelas trocas mercantis, mas são os primeiros a experimentar as diversas trocas culturais que caracterizam o Mundo Atlântico.

Para aqueles historiadores que acreditam na existência de um “sistema atlântico”, o comércio atlântico de escravos está no coração deste sistema, uma peça fundamental para o funcionamento da “economia atlântica”⁹⁵. Desde o século XV a “escravidão atlântica” e o comércio atlântico de escravos produziram mudanças em linhagens africanas, suas estruturas políticas e suas relações de gênero, e ajudaram a construção de identidades “creoles” variadas no

⁹² BAILYN, Bernard. *Atlantic History*, p. 47.

⁹³ _____. *Atlantic History*, p. 84-85.

⁹⁴ GERVAIS, Pierre. *Neither Imperial, nor Atlantic*, p. 466.

⁹⁵ BAILYN, Bernard. *Atlantic History*, p. 94.



Mundo Atlântico⁹⁶. Durante o século XVIII a economia no Atlântico crescera de tal forma que para alguns historiadores poderia ser entendida como uma economia unificada e coerente⁹⁷. Não obstante, para além da discussão sobre a existência de um “sistema atlântico” coeso ou mesmo de uma “economia atlântica” consistente, não resta muita dúvida quanto à integração entre os mercados africanos e americanos com regiões para além de seu oceano comum, o que Bernard Bailyn convencionou chamar de “mercados supra-atlânticos”⁹⁸.

Assim, enquanto a prata produzida nos Andes era essencial para as trocas com a China e a Índia, os tecidos produzidos nos mercados orientais (seda, coromandel, chita) eram essenciais para o comércio na África Atlântica. Trocados por escravos estes tecidos asseguravam o envio de mão de obra para os portos brasílicos, em especial para a Baía da Guanabara. Uma vez no Rio de Janeiro, parte desses escravos seria contrabandeada ao Rio da Prata e de lá para as minas de prata do Peru. Havia, portanto, uma complexa rede comercial que conectava as diversas partes do Atlântico, ainda que fosse uma rede informal e privada, em grande parte organizada sob regras de parentesco e compadrio.

No Atlântico Norte, o comércio transoceânico conectava territórios como *New England* a outros mercados atlânticos através de redes mercantis gerenciadas por famílias de comerciantes. Essas empresas familiares enviavam seus membros mais confiáveis – filhos, irmãos, cunhados – para representar seus interesses nesses mercados⁹⁹. A prática de escolher parentes como sócios refletia a racionalização dos negócios negreiros e a tentativa de diminuição dos riscos que envolviam essa atividade¹⁰⁰. No Atlântico Sul, apesar de suas particularidades, podemos encontrar empresas familiares como aquelas em operação em *New England*, tendo muitas de suas “sociedades” baseadas em relações de parentesco, envolvendo a participação de pais, filhos, irmãos, sogros e cunhados. Além desses parentes próximos, unidos por laços de sangue e casamento, havia também o seletivo grupo de “compadres” que compunham a rede social na qual esses comerciantes estavam inseridos. Esses importantes homens de negócio fortaleciam seus laços pessoais ao se tornarem padrinhos e tutores dos filhos de seus compadres, sendo muito

⁹⁶ GREEN, Toby. *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa*, p. 284-286.

⁹⁷ BAILYN, Bernard. Introduction: Reflections on Some Major Themes, p. 08-16.

⁹⁸ _____. Introduction: Reflections on Some Major Themes, p. 08.

⁹⁹ _____. *Atlantic History*, p. 47.

¹⁰⁰ GERVAIS, Pierre. Neither Imperial, nor Atlantic, p. 468.



vezes também escolhidos como testamenteiros, os responsáveis por acertar as contas das sociedades deixadas por um falecido membro da comunidade de comerciantes¹⁰¹.

Alguns dos muitos marinheiros e militares portugueses que desembarcavam nos portos da África Centro-Occidental no século XVIII inseriam-se nas redes comerciais africanas ao se casarem com importantes mulheres locais¹⁰², estabelecendo assim contatos com os agentes africanos do comércio com os sertões¹⁰³. Além disso, esses “brasílicos” buscavam incrementar sua participação nas decisões políticas ao ocuparem posições estratégicas na burocracia portuguesa. Favorecidos pela escassez de pessoas letradas capazes de ocupar cargos na “administração colonial”, alguns desses comerciantes de escravos (muitos deles degredados de Portugal ou do Brasil) chegavam a ocupar posições importantes como membros do “Senado da Câmara”¹⁰⁴. Eles usavam a máquina colonial para incrementar suas negociações negreiras¹⁰⁵, muitas vezes apontando seus parentes próximos para outros cargos da administração¹⁰⁶. Controlavam a política e a economia locais e tinham certa capacidade bélica a sua disposição para quando fosse necessário incrementar as negociações nos “sertões angolanos”¹⁰⁷.

Circulação de pessoas e ideias nos portos do Atlântico Sul setecentista

O Atlântico Sul no século XVIII unia regiões distantes e pertencentes a continentes diferentes em um mesmo território atlântico. O grande volume de pessoas que cruzava suas águas fazia dele um espaço vivo e socializado, partilhado por povos de diversas origens e costumes.

¹⁰¹ Para alguns exemplos de trajetórias de empresas negreiras familiares em atividade no Atlântico Sul, Ver: THOMPSON, Estevam C. *Negreiros nos Mares do Sul: Famílias traficantes nas rotas entre Angola e Brasil em fins do século XVIII*. 2006. 149 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de Brasília, Programa de Pós-Graduação em História, Brasília.

¹⁰² PANTOJA, Selma. Au coeur des affaires: parents et compères dans le commerce en Angola au XVIIIème siècle. (Conferência) *Africa here, Africa there*. Canadian Association of African Studies, 5 a 7 de maio de 2011. Ver também: _____. Parentesco, comércio e gênero na confluência de dois universos culturais, p. 81-97; _____. Angola nas Vésperas da Independência do Brasil. *Dos Movimentos Independentistas ao Processo de Descolonização: O Caso de Angola, Cabo Verde e Brasil* (Conferência). Cabo Verde: Arquivo Histórico Nacional de Cabo Verde, 2001, p. 16.

¹⁰³ Existem vários nomes para esses agentes do comércio negreiro nos sertões “angolanos”: *sertanejos, pombeiros, aviados, feirantes, funantes, ambaquistas e quimbares*. Os agentes africanos desse comércio negreiro são geralmente chamados “pombeiros” ou “pumbeiros” enquanto o termo “sertanejo” é geralmente reservado para os comerciantes “brancos” que começaram a liderar caravanas ao interior a partir de fins do século XVIII. Segundo Henriques, “os portugueses têm (sic) constantemente necessidade de recorrer à competência dos africanos para assegurar as suas relações comerciais com o mato”. HENRIQUES, Isabel Castro. *Percursos da Modernidade em Angola*, p. 115-123.

¹⁰⁴ PANTOJA, Selma. Três Leituras e Duas Cidades: Luanda e Rio de Janeiro no Setecentos. *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 106.

¹⁰⁵ CURTO, José C. Movers of Slaves: The Brazilian Community in Benguela, c. 1722-1832. Texto não publicado, apresentado na CONFERÊNCIA INTERNACIONAL ANGOLA ON THE MOVE: TRANSPORT ROUTES, COMMUNICATIONS, AND HISTORY, Berlin: 24-26 September, 2003, p. 20. Captado em: <www.yorku.ca/nhp/seminars/2003_04/jcurto_tubmanseminar.doc>. Acesso em: 15 de março de 2006.

¹⁰⁶ PANTOJA, Selma. Três Leituras e Duas Cidades, p.101-108.

¹⁰⁷ Como destaca Selma Pantoja, havia poucos atrativos para uma carreira militar em Angola, a não ser a participação no comércio de escravos, ver: _____. Angola nas Vésperas da Independência do Brasil, p. 15.



Embora fosse um espaço que se caracterizasse pela heterogeneidade de sua população, o Atlântico Sul setecentista consolidou-se através de suas rotas comerciais e das redes sociais e políticas que as organizavam. Na África Centro-Occidental os marinheiros e comerciantes “brasílicos” que frequentavam os portos de Luanda e Benguela desde o século anterior ajudaram a transformá-los nos maiores exportadores de escravos para o mercado Atlântico do século XVIII.

Desde finais do século XV os europeus haviam desvendado os movimentos do oceano e de suas correntes marítimas e haviam estabelecido rotas regulares de circunavegação sobre suas águas, consolidando-se como os grandes senhores da navegação atlântica¹⁰⁸. Diferentemente do que encontraram nas “Índias Orientais” – um oceano regularmente frequentado por diversas sociedades e culturas (chineses, árabes, malaios) e com rotas bem definidas e grandes portos sob controle local – os europeus não encontraram competição para a exploração das rotas atlânticas¹⁰⁹.

Os avanços científicos do século XVIII aproximavam regiões distantes do globo “congregando” economias locais, nacionais e internacionais¹¹⁰. O grande desenvolvimento dos navios e da tecnologia náutica possibilitou travessias atlânticas cada vez mais velozes e seguras. Embarcações menores e mais rápidas (como a corveta, munidas de três mastros para aproveitamento máximo dos ventos) ficaram mais populares durante a segunda metade do século XVIII, permitindo uma mobilidade ainda maior das populações que partilhavam este imenso espaço atlântico¹¹¹.

Os portos serviam como difusores de novidades e ideias para todas as partes do Atlântico. Neles, marinheiros, soldados, comerciantes, funcionários da Coroa e outros viajantes eram responsáveis pela circulação de notícias, informações que trafegavam dentro e para além do chamado “Atlântico português”¹¹². A grande integração do Atlântico em meados do século XVIII pode ser evidenciada pela grande circulação de ideais¹¹³ e pela rápida difusão das inovações tecnológicas deste século. A comunicação e o movimento regular de pessoas¹¹⁴ por sobre suas

¹⁰⁸ THORNTON, John. *A África e os Africanos na Formação do Mundo*, p. 57-59.

¹⁰⁹ BAILYN, Bernard. Introduction: Reflections on Some Major Themes, p. 06.

¹¹⁰ BARREIRO, José Carlos. Marinheiros, portos e sociabilidades: O Brasil e a ascensão do Atlântico Sul (1780-1850). In: CONGRESSO INTERNACIONAL DA BRASA – BRAZILIAN STUDIES ASSOCIATION, 8, 2006, Nashville. Anais..., Nashville, USA: BRASA, out. 2006. p. 02-03.

¹¹¹ SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*, p. 34.

¹¹² RUSSELL-WOOD, A. J. R. The Portuguese Atlantic, p. 98.

¹¹³ FERREIRA, Roquinaldo. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World*, p. 240-241.

¹¹⁴ Na língua portuguesa, assim como nas línguas inglesa e francesa, o termo “comunicação” (do latim *communicare*, significando “tornar comum”) pressupõe transmissão e passagem de um ponto para outro, seja em termos de



águas teve impacto não somente no cotidiano – com os diversos empréstimos culturais realizados entre suas diferentes regiões – mas também na política das “nações atlânticas”, com a difusão das ideias revolucionárias e das ambições constitucionais por várias de suas margens¹¹⁵, o que poderia ser chamado de uma “circulação pan-atlântica de ideias”¹¹⁶.

“Redes de associação pan-atlânticas” conectavam pessoas, objetos e crenças dentro de uma determinada região e entre diferentes lugares¹¹⁷. Este “espaço pan-atlântico” de circulação de ideias e relações comerciais era profundamente influenciado por redes de contrabando que atuavam às margens do controle europeu¹¹⁸. Assim como as redes envolvendo cristãos-novos na África Ocidental em finais do século XVI¹¹⁹, as redes de contrabando organizadas por agentes privados do comércio de escravos entre a África Centro-Ocidental e o Brasil no século XVIII atuavam em ambos os lados do Atlântico, o que significava que mudanças econômicas, políticas e sociais nesses continentes estavam conectadas.

Podemos, portanto, imaginar cidades como Rio de Janeiro e Benguela como um mesmo extenso território atlântico, constituído por uma “comunidade de circulação”¹²⁰ ao invés de as vermos como comunidades fixas, estabelecidas permanentemente em um único território de caráter “nacional”. Comunidades como essa apresentam claramente “circuitos articulados” de comércio e comunicação¹²¹. Não somente as mercadorias circulavam de forma regular em rotas atlânticas bem estabelecidas, mas também as informações. Um eficiente sistema de comunicação conectava Peru à Sevilha e Virgínia à Irlanda¹²², assim como mantinha informados os habitantes do território atlântico que unia o Rio de Janeiro a Benguela.

Considerações finais

informações ou mesmo de indivíduos. Assim sendo, a comunicação entre Angola e Brasil no espaço atlântico representava a migração de pessoas e a intensa troca de informações que se seguia. Como destaca Aurora Ferreira, “Constituindo uma forma de interação entre os homens, a comunicação tem, no entanto, um duplo sentido: por um lado supõe uma interação entre um emissor e um receptor de mensagem, resultando, por conseguinte em uma intercomunicação; por outro, pressupõe também o sentido de ‘possibilidade de passagem e de transporte entre dois pontos’ (fala-se então de vias de comunicação)”. FERREIRA, Aurora. Do passado ao presente: tráfico comercial e as redes de comunicação, fatores privilegiados da modernidade. *Angola on the move: Transport Routes, Communications and History*. Lambeck: Frankfurt, 2008, p. 184.

¹¹⁵As ideias Iluministas e revolucionárias circularam e fomentaram movimentos sociais em ambos os hemisférios atlânticos. A Revolução Pernambucana de 1817 é um belo exemplo dessa circulação dos ideais do Iluminismo e de seus modelos políticos. Essas ideias eram difundidas por meio de movimentos maçônicos locais. Panfletos contendo essas ideias revolucionárias circulavam igualmente em Pernambuco e em Luanda, ver: PANTOJA, Selma. *Angola nas Vésperas da Independência do Brasil*, p. 23-24.

¹¹⁶ BAILYN, Bernard. Introduction: Reflections on Some Major Themes, p. 07.

¹¹⁷ MORGAN, Philip; GREENE, Jack P. The present state of Atlantic History, p. 08.

¹¹⁸ MILLER, Joseph C. *Way of Death*, p. 469.

¹¹⁹ GREEN, Toby. *The Rise of the Trans-Atlantic Slave Trade in Western Africa*, p. 209.

¹²⁰ MORGAN, Philip; GREENE, Jack P. The present state of Atlantic History, p. 12.

¹²¹ BAILYN, Bernard. Introduction: Reflections on Some Major Themes, p. 03-04.

¹²² BAILYN, Bernard. *Atlantic History*, p. 95.



A abertura do Atlântico representou a integração das regiões africanas costeiras e das povoações que habitavam o interior do continente com regiões com as quais anteriormente não havia contato. No caso da África Centro-Occidental essa abertura representou a descoberta de “novos mundos”, anteriormente isolados do contato com a Europa e as Américas. Esse realtivo isolamento em relação a outras sociedades atlânticas não significava um desinteresse pelo oceano por parte das populações africanas. Na verdade, havia uma série de atividades relacionadas à exploração do Atlântico nas quais os africanos eram extremamente habilidosos. Fosse na pesca, na extração de sal ou na coleta de ostras e búzios, os africanos que ocupavam a costa atlântica mostravam grande intimidade com o mar e provavam-se excelentes nadadores e barqueiros.

Os africanos também desenvolveram uma eficiente rede de navegação costeira e fluvial que permitia o controle estratégico da foz dos rios e do acesso ao interior. Os limites de seu conhecimento náutico eram impostos pela violência do Atlântico, que dificultou o aprendizado na arte de navegar, diferentemente do que ocorreu com os povos do Mediterrâneo, que tiveram milênios de treinamento em seu “mar interno”. Por outro lado, assim que aprenderam a ciência da navegação oceânica os africanos se tornaram essenciais para a exploração da costa e dos rios da África Atlântica. Além de muitos se tornarem pilotos, alguns deles chegaram a capitães de navios, contratados por armadores europeus para operarem especialmente entre a costa e as ilhas atlânticas.

Não obstante, os estudos indicam que os europeus tiveram um extenso domínio sobre as atividades náuticas e comerciais no Oceano Atlântico. Diferentemente do que ocorria nos mares das “Índias Orientais”, onde a concorrência era forte, as embarcações que navegavam o Atlântico sob bandeiras europeias só tinham outros europeus a temer. Embora diferentes nações estivessem envolvidas na exploração desse espaço (sendo possível falarmos em Atlântico “português” ou “holandês”) as atividades dos marinheiros e comerciantes que davam vida ao Atlântico não estavam necessariamente circunscritas e limitadas por interesses nacionais. Organizados em redes mercantis informais (muitas vezes em associação com parentes e “compadres”), esses comerciantes operavam de forma a defender seus interesses e aqueles de seus sócios, muitas vezes rompendo as pretensões monopolistas das nações que representavam.

A História Atlântica – embora ainda bastante criticada e por vezes desacreditada – tem se fortalecido e inspirado centenas de novos trabalhos. Seu olhar transnacional sobre este espaço instrumentaliza o historiador a trabalhar as redes mercantis que muitas vezes transpunham os limites impostos pelos Estados. Os estudos sobre as sociedades que movimentavam o Atlântico



Sul pode se beneficiar desse olhar. Ele possibilita uma análise mais ampla dessas redes mercantis especialmente no século XVIII quando a circulação de ideias e instituições transformou profundamente várias de suas sociedades. Nas últimas décadas os historiadores “atlanticistas” têm dedicado especial atenção à participação ativa de diversas sociedades africanas para a construção do chamado “Mundo Atlântico”.

O Atlântico Sul – embora possa ser visto como um espaço integrado por meio de correntes marítimas particulares e rotas de navegação bem desenhadas – caracteriza-se por sua heterogeneidade e a pela constante transformação de seus espaços durante os séculos do comércio de escravos. Não existe apenas um modelo unificador para as experiências comerciais e culturais no Atlântico Sul¹²³. Como bem observa Pierre Gervais, cada rede mercantil tinha sua visão particular de “Atlântico”. Os comerciantes de determinada região geralmente interagiam com aqueles com os quais tinham desenvolvido relações pessoais próximas, portanto suas relações estavam balizadas por determinadas práticas e direcionadas por rotas específicas: “escolhas geográficas eram moldadas por relações comerciais possíveis”¹²⁴. Se por um lado havia um elemento comercial unificador desses espaços atlânticos, havia também demandas e dinâmicas particulares de cada uma dessas regiões, especialmente no tocante ao comércio de escravos no interior do continente africano, em grande parte na mão das autoridades africanas¹²⁵. As populações africanas envolvidas com o comércio no Atlântico Sul participaram ativamente da construção deste espaço e ajudaram a forjar a nação que hoje conhecemos com Brasil.

Recebido em: 20/11/2012
Aprovado em: 28/12/2012

¹²³ Alguns historiadores concebem o Atlântico Sul como “uma única unidade cultural e societária”, ver: FERREIRA, Roquinaldo, *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World*, p. 08.

¹²⁴ GERVAIS, Pierre. *Neither Imperial, nor Atlantic*, p. 472.

¹²⁵ Henriques destaca que essas autoridades africanas exerciam uma forte hegemonia comercial nas trocas negreiras realizadas no interior. Os europeus interessados em desenvolver negociações no interior tinham que obedecer uma série de demandas africanas para que o comércio fluísse, HENRIQUES, Isabel Castro. *Integração do comércio no religioso*, p. 41-56.