

# ÁFRICA, “UMA SOCIEDADE MAIS FELIZ DO QUE A NOSSA”: ESCRAVOS E SENHORES TRANSITÓRIOS NAS REDES DO TRÁFICO NEGREIRO

*Jaime Rodrigues\**

## **Resumo**

Neste artigo, analiso as descrições feitas por viajantes e pelos próprios escravos sobre as fases do processo de escravização na África, especialmente em Angola. É analisado também o papel das guerras, das armas de fogo e das negociações comerciais no funcionamento do tráfico negreiro.

## **Abstract**

*This article analyses the descriptions of the phases of the slavery process in Africa, especially at Angola, given by travelers and the slaves themselves. The article also analyses the role of wars, fire weapons and commercial negotiations in the slave trade operation.*

## **Palavras-chave**

Escravidão; africanos; traficantes.

## **Key-words**

*Slavery; africans; slave traders.*

A história do tráfico negreiro tem suas raízes fincadas numa relação social que envolvia, a princípio, europeus e africanos. Essa visão global, porém, não nos leva muito longe: europeus e africanos não são sequer conceitos, menos ainda categorias analíticas capazes de definir seus membros, pelo grau de generalização que comportam. Além do mais, “europeus” e “africanos” são plurais permeados por divisões que os colocavam em campos diferentes no jogo de interesses do tráfico, gerando outras relações sociais, intercruzadas e complexas.

Muitos sujeitos se fizeram ativos nessas relações e a sua inserção na rede do tráfico de escravos tinha, entre outras características, uma presença mais ou menos transitória no território africano – o que os aproxima do nomadismo, ainda que nem sempre voluntário. Havia a Coroa portuguesa, interessada na conquista de terras e na arrecadação de impostos, administrando domínios cujas fronteiras se mostraram elásticas no tempo e no espaço. Contestando o domínio luso, muitos estrangeiros faziam contrabando de escravos, armas, munições e outros gêneros e contribuíam para a referida elasticidade dos limites coloniais portugueses. Por sua vez, grandes traficantes disputavam a primazia nos embarques de cativos com os pequenos traficantes, que lutavam com mais dificuldades para manter-se no negócio e se transferiam de uma parte a outra do litoral em busca de oportunidades comerciais. Já entre os poucos brancos residentes em Angola, muitos viviam de intermediar o comércio de escravos e enfrentavam a resistência dos povos da região, mantidos a duras penas a poucos metros das frágeis paliçadas que davam uma ilusória sensação de segurança aos enclaves portugueses, em meio ao universo hostil e distante da Europa natal. Quanto aos soberanos africanos, disputavam permanentemente o controle de terras e dos cativos com seus vizinhos e com os invasores europeus. Havia ainda outros sujeitos históricos, como os comerciantes ligados ao abastecimento dos navios e das concentrações de escravos para venda em feiras, barracões ou presídios do interior e do litoral, além de uma miríade de homens de etnias e inserções sociais variadas, de uma maneira ou de outra ligados ao tráfico negreiro – como os pumbeiros.<sup>1</sup> Por fim, o grupo mais importante e numeroso: os homens, as mulheres e as crianças escravizados.

Fazer atravessar milhões de pessoas pelo Atlântico pressupunha reunir condições favoráveis antecedentes à travessia. A primeira delas refere-se às maneiras pelas quais os africanos eram feitos escravos, objeto de estudiosos como Claude Meillasoux<sup>2</sup> – que identificou a emergência de uma economia continental africana baseada no tráfico de escravos, apontando a existência da escravidão comercial em toda a parte onde havia cativos para serem trocados por mercadorias. Outros, como João José Reis, sistematizaram os estudos sobre a escravidão por dívidas ou doméstica da África pré-colonial,<sup>3</sup> enquanto outros

ainda se concentraram nas transformações posteriores à chegada dos europeus, suas armas e mercadorias.<sup>4</sup> Essas transformações continuaram a ocorrer até os séculos XVIII e XIX, quando viajantes europeus – outro tipo de “nômade” que cruzava as fronteiras fluidas do centro-sul africano daquele período – ainda mencionavam os métodos brutais empregados na captura de africanos no interior e os meios utilizados para transportá-los até o litoral.

Bem-sucedida do ponto de vista da economia européia moderna, a atividade negreira teve um impacto profundo na África e tornou-se tema de interesse de diversos autores nas últimas décadas: demografia, economia, política e relações sociais foram os aspectos mais salientados por eles.<sup>5</sup>

Apreciações mais gerais sobre o impacto do tráfico na África não constituem o objeto privilegiado deste trabalho. O olhar, aqui, está voltado para a experiência do tráfico na vida dos que foram escravizados. Esses homens e mulheres foram retirados à força de seu território e de sua cultura de origem, atravessaram as fronteiras objetivas da terra e do mar e as subjetivas do medo e da sobrevivência. Os que sobreviveram e seus descendentes construíram uma memória coletiva que, além do sofrimento, envolveu as lembranças da escravização como processo que não surgiu espontaneamente nem foi unívoco, abrangendo interesses os mais diversos na África e no Brasil (ou, mais especificamente, em Angola e no Rio de Janeiro).

Esse modo de analisar o tráfico não impede que as transformações ocorridas nas sociedades africanas em função do comércio de homens e mulheres sejam incorporadas em alguns pontos da análise. Afinal, o contato entre africanos e europeus em diferentes lugares do continente africano criou uma dinâmica social que permitiu a consolidação do tráfico como negócio legítimo e socialmente aceito – embora nunca isento de contestações e conflitos. Sem essa dinâmica, todos os procedimentos empregados na captura de pessoas para serem escravizadas não seriam viabilizados. Este estudo concentra-se nesses procedimentos – fazendo referência, sempre que for conveniente, às transformações ocorridas nas sociedades africanas do período.

\* \* \*

Em fins do século XVIII, em função das numerosas petições contra o tráfico que lhe eram apresentadas, a Câmara dos Comuns inglesa patrocinou uma coleta de dados sobre o funcionamento desse comércio recorrendo a pessoas que viveram na América e aos viajantes que haviam tido contato com partes da África, entre o rio Senegal e Angola, de 1754 a

1789. O resultado dessa reunião de evidências foi a publicação, em 1791, de um volume de narrativas que serviu de base para os esforços em extinguir o tráfico negreiro inglês,<sup>6</sup> dando seqüência a uma série de coletâneas publicadas pelo Legislativo britânico.<sup>7</sup>

É de se notar que as experiências privilegiadas nessas obras foram as dos homens brancos de alguma forma ligados ao tráfico. Esse critério na reunião dos depoimentos pode ter influenciado a estrutura formal das narrativas posteriores. Afinal, mesmo quando havia a possibilidade de se conhecer, pela boca dos próprios africanos, os pormenores dessas experiências, eles sempre foram ouvidos rapidamente – como fez Robert Walsh, inglês que viveu alguns meses no Rio de Janeiro entre 1828 e 1829. Certa feita, ele participou do salvamento de uma escrava que, para fugir da polícia, atirou-se ao mar. Salva do afogamento, “ela contou então a sua história”, assim resumida pelo viajante nos aspectos referentes à viagem para o Brasil: “Era nativa de Mina, na costa da Guiné, tendo sido agarrada certa noite em sua choupana e arrastada para um navio negreiro; trazida para o Rio, foi vendida no mercado de Valongo (...)”<sup>8</sup>

A prisão e o transporte da mulher, certamente, eram mais detalhados e impactantes e se revestiam de outros significados para ela. Ao descrever esse processo de forma tão sumária, esse narrador e outros viajantes deram pouca importância à forma como os escravos viam sua própria condição. Os narradores de viagens, provavelmente, eram influenciados também pelos escritos publicados anteriormente e divulgados como propaganda contra o tráfico através das coletâneas do Parlamento inglês. Um indício disso é a menção a aspectos que já estavam presentes no volume editado em Londres décadas antes, como o roubo e a razia para captura de escravos.

Nos relatos da coletânea de 1791, guerra, roubo, adultério e pilhagem eram citados como formas corriqueiras de se conseguir escravos. Quase todos esses modos de captura eram comuns em lugares como a foz dos rios Senegal e Gâmbia. Era para lá que os mouros (*moors*) que dominavam o tráfico com o interior levavam as caravanas de escravos – compostas de prisioneiros de guerra, condenados por crimes ou produtos de pilhagens, de acordo com Dalrymple.<sup>9</sup> Os soldados negros muçulmanos atacavam uma vila e prendiam quantos podiam – um número variável entre trezentos e 3 mil de cada vez.<sup>10</sup> Tais informações sobre os mecanismos para se conseguir escravos seriam úteis na definição de uma estratégia inglesa de combate às bases do tráfico negreiro no litoral africano, tanto em termos militares quanto diplomáticos. Fosse para atacar os barracões, fosse para propor um acordo aos soberanos locais, era preciso conhecer em detalhes o funcionamento da captura.

A leitura do relato dos viajantes é uma porta de entrada para o universo dos conflitos que o tráfico detonava na África. As narrativas chamam a atenção para a disputa existente entre sociedades inimigas, com o objetivo de reduzir populações à escravidão e vendê-las

aos europeus. As guerras nem sempre resultavam no controle duradouro de uma área habitada por inimigos, podendo se traduzir numa rapina repetida com frequência variável. Dalrymple, embora não estivesse preocupado com o impacto disso na vida cotidiana dos africanos, deixou claro que as pessoas que corriam perigo criaram estratégias de sobrevivência. Quando o ataque de um grupo ao outro não era maciço, mas feito em menor escala – como no caso dos seqüestros –, havia alguma chance de escapar, desde que se tivesse sempre em mente um princípio básico de autopreservação: nunca ficar desarmado enquanto houvesse um navio negreiro na costa.<sup>11</sup>

Os viajantes brancos que conheceram a África não foram os únicos a produzir relatos sobre os confrontos que resultavam em prisões de africanos para serem escravizados. Muitos escravos também escreveram suas memórias e nelas narraram episódios desse tipo. Porém, da mesma forma que os viajantes brancos, eles também influenciaram e foram influenciados pela propaganda cristã e abolicionista dos séculos XVIII e XIX, especialmente na Inglaterra e nos Estados Unidos. As memórias de cativos se transformaram em um gênero literário de largo consumo nos países de língua inglesa – as *slaves narratives* –, sendo *The Interesting Narrative of the life of Oluadah Equiano, or Gustavus Vassa, the African* a mais famosa delas, publicada nos Estados Unidos em 1791 e reimpressa diversas vezes, além de ter sido traduzida em holandês, alemão e russo ainda no século XVIII. A narrativa de Equiano só foi impressa em Londres na década de 1820, numa edição que reduzia seus dois volumes originais a doze páginas num volume da série *The Negro's Friend*. Essa drástica redução devia-se à sua transformação em objeto de propaganda pelos filantropos abolicionistas que subsidiavam a publicação da série.<sup>12</sup>

Equiano nasceu em Benin, mas as reminiscências sobre sua terra natal eram confusas e excluía as guerras e o nomadismo voluntário ou forçado das tradições de seu povo – o ibo. Enquanto viveu entre eles, Equiano não viajou para muito longe, já que suas descrições da vegetação, dos hábitos alimentares e dos métodos agrícolas não eram muito diferentes do que ele conhecia na terra onde nasceu. Capturado, ele foi embarcado para a Virgínia, onde viveu como cativo por algumas semanas e logo depois tornou-se marinheiro na Nova Inglaterra. Escravo dos 10 aos 21 anos, Equiano passou a maior parte de seu cativeiro na Inglaterra, nas colônias inglesas do Caribe ou no mar. Convertido ao cristianismo, ele conseguiu comprar sua liberdade em 1766 e passou o resto de sua vida na Inglaterra ou viajando pelo mundo. Em 1788, quando escreveu suas memórias, estava associado ao movimento antiescravista britânico e assinou petições à rainha pedindo a abolição do tráfico negreiro.<sup>13</sup>

As descrições da África como um lugar idílico repetiam-se como parte da estrutura formal das narrativas de escravos: “não poderia existir na Terra uma sociedade mais feliz do

que a nossa. Todos viviam harmoniosamente juntos, não havendo disputas (...)”, escreveu o africano Zangara, secundado por Maquama, que afirmava ter nascido em um país muito bonito, o mais bonito que ele já viu.<sup>14</sup> Depois da narrativa sobre a terra natal, normalmente seguia-se a descrição da captura. Na terra de Zangara, a existência de homens brancos e de seus supostos poderes sobre-humanos era lendária, até que ele pôde ver alguns deles em uma de suas viagens. A experiência confirmou a lenda: manejadas pelos brancos, ele observou pela primeira vez em sua vida as armas de fogo, portadas por homens que falavam uma língua incompreensível e que barganhavam entre si negros de aparência deplorável. Como seu pai lhe explicou, tratava-se de escravos comprados pelos homens brancos e levados para trabalhar no país deles. Depois desse encontro marcante, todos na aldeia passaram a andar armados com facas, o que não impediu o ataque dos brancos e a pilhagem da vila.<sup>15</sup>

A pilhagem, como aconteceu na aldeia de Zangara, era uma ameaça constante para a qual muitos nativos tinham que estar sempre preparados, ativando sua percepção sensorial para detectar indícios na natureza ou mantendo espiões nas proximidades. Descoberta a presença de “assaltantes”, havia os que abandonavam suas choças e terras, incendiavam as matas, envenenavam as fontes de água e os animais das redondezas ou atacavam de surpresa o acampamento dos inimigos em potencial. Certamente, essa vigilância não funcionava sempre, pois do mesmo modo que as aldeias montavam sistemas defensivos, os pilhadores também desenvolviam suas estratégias – baseadas geralmente no elemento surpresa.<sup>16</sup>

Em geral, os viajantes trazem poucos detalhes da resistência à captura, já que seu contato com a África, na maioria das vezes, limitava-se ao litoral. Ainda assim, o que eles contaram se traduz em pistas de que essa resistência ocorria e que os captores se preparavam para lidar com ela. Vejamos o que diz Alexander Falconbridge:<sup>17</sup> de acordo com ele, no Rio Ambriz, o maior número de escravos vinha do interior, em grandes canoas que adentravam o sertão e do qual retornavam em oito ou dez dias. Em certa ocasião, ele viu chegarem 1.200 cativos de uma só vez nessas canoas, nas quais os captores portavam cutelos e mosquetes<sup>18</sup> – que o autor não pôde dizer para que serviam, mas que obviamente também eram empregados na prevenção ou repressão às revoltas dos prisioneiros.

A captura e o transporte em canoas até o litoral eram procedimentos comuns nos lugares da África onde as condições hidrográficas o permitiam. Um certo capitão Halls declarou que, quando um navio aportava em Velha Calabar ou no Rio Del-Rey, na África Ocidental, os comerciantes buscavam escravos em suas canoas de guerra, conseguidas previamente nos navios. As frotas eram compostas de três a dez canoas, cada uma com quarenta ou cinqüenta remadores, vinte ou trinta comerciantes, além de soldados com

mosquetes. Subindo os cursos dos rios, cruzando as fronteiras dos domínios de diferentes soberanos locais, essas frotas demoravam no interior entre dez dias e três meses, quando então retornavam com escravos aprisionados.<sup>19</sup>

Falconbridge era um homem cético quanto à possibilidade de tantos homens e mulheres serem prisioneiros de guerra – pelo menos até saber que seu conceito de guerra não era o mesmo usado pelos traficantes. Um deles esclareceu o termo numa conversa com o viajante, definindo o que a palavra *guerra* significava: esperar a noite cair, atear fogo às aldeias e prender tantas pessoas quanto fosse possível.<sup>20</sup> Tal tipo de guerra, ou seja, queimar aldeias e capturar os que tentavam se salvar, também era um procedimento comum em Velha Calabar, lugar em que o capitão negreiro Morley afirmava serem vendidas muitas pessoas condenadas por adultério ou roubo. No caso das mulheres, a simples suspeita de adultério podia resultar em venda aos mercadores do interior.

Um cativo africano embarcado no navio de Morley relatou o seqüestro do qual ele e quase todos os outros moradores de sua aldeia foram vítimas; sua mulher e filhos também haviam sido seqüestrados, embora não estivessem todos no mesmo navio.<sup>21</sup> Sabemos que era prática comum a escolha dos negros nos barracões pelos oficiais dos navios. Assim, se a fala de Morley puder ser estendida a outros capitães negreiros, ela indica um aspecto importante da experiência dos escravos no tráfico: a divisão das famílias, que podia ocorrer já no litoral africano, durante a escolha das peças a serem embarcadas.<sup>22</sup> As conseqüências disso eram marcantes para o resto da vida dos cativos, embora a demografia histórica e os estudos sobre a família escrava tenham mais elementos para analisar esse aspecto a partir da venda dos africanos nos mercados americanos.

A julgar por relatos extemporâneos, como o do inglês Lovett Cameron, na segunda metade do século XIX, a captura de escravos no interior da África nessa época não se diferenciava muito da captura daqueles que foram embarcados no tráfico transatlântico. O roubo e a violência praticados na África Oriental dominada pelos portugueses eram comuns; dali, os negros eram trocados por marfim e vendidos por negociantes da costa para trabalharem nas colônias diamantíferas inglesas da África meridional.<sup>23</sup>

Os relatos dos viajantes que passaram pela África entre o final do século XVIII e os meados do XIX e as narrativas de escravos abrem algumas brechas para entendermos a escravização e os conflitos dela resultantes. Mas essas obras também nos dizem algo sobre a sociedade da qual os narradores provinham, se pudermos sondar qual foi o impacto das informações sobre a captura de escravos africanos no imaginário europeu, pois, mesmo as *slaves narratives* dirigiam-se ao público europeu ou norte-americano e destinavam-se a impressioná-lo. Através de imagens e relatos compilados e editados, mesmo aqueles que

nunca haviam presenciado as cenas de violência do tráfico negreiro podiam conhecer os horrores vividos pelos africanos e creditar boa parte da violência à ausência da civilização entre eles.

Um bom exemplo disso é o reverendo Isaac Taylor, que, mesmo não sendo um viajante clássico, aventureiro ou cientista, especializou-se em compilar relatos de viagens que contavam ainda com o recurso das imagens. Ele publicou livros como *Scenes in Europe*, *Scenes in America* e *Scenes in Asia*, mas a obra que nos interessa aqui é *Scenes in Africa*, na qual os leitores puderam ver algumas ilustrações impressionantes sobre a vida naquele continente. Certamente, as cenas do tráfico chocaram seus leitores, como a gravura na qual um rapaz leva o pai e a mãe acorrentados pelas mãos a um barracão situado em uma praia e, no mar, um navio aguardando seu carregamento.<sup>24</sup> Páginas depois, surge a cena do seqüestro dos negros, na qual brancos armados com pistolas e espadas perseguem negros em fuga, num espaço com moradias cobertas de palha. Não falta também a clássica figura do corte longitudinal de um navio negreiro e a cena da venda dos escravos em leilão (suponho que ainda na África, já que há uma embarcação esperando ao largo).<sup>25</sup>

Essa leitura da obra de Taylor reforça a idéia de que, a partir do final do século XVIII, as narrativas de viajantes que foram à África ultrapassaram a condição de simples descrições de lugares exóticos e sociedades pouco civilizadas. De relatos pessoais, transformaram-se em provas condenatórias e memória instituída entre os europeus, o que subsidiava a política britânica de repressão à atividade. As impressões dos viajantes parecem ter se tornado verdades coletivas e argumentos políticos, ao mesmo tempo que foram apropriadas como fontes de inspiração na criação de outros relatos e na formação de uma memória social que se enraizou pouco a pouco. Por fim, essas mesmas impressões estiveram presentes na criação de uma base de apoio ao governo inglês junto a uma parcela significativa da população daquele país para acabar com o tráfico, em meio às diferentes perspectivas sobre a questão – envolvendo abolicionistas e fazendeiros coloniais, entre outros.<sup>26</sup>

Nesse sentido, a fala de lord Palmerston à Câmara dos Lordes em 26 de julho de 1844 é reveladora. Mesmo sem nunca ter pisado o solo da África e, portanto, sem jamais ter presenciado as violências cometidas no tráfico, ele pôde relatar as agruras vividas pelos africanos como se as tivesse visto com seus próprios olhos:

Quando aproxima-se a época da partida das caravanas da costa, homens armados cercam no meio da noite uma vila sossegada, a incendiam e apoderam-se de seus habitantes, matando os que resistem. Se a vila atacada é localizada sobre uma montanha que oferece mais facilidades para a fuga, os habitantes se refugiam às vezes nas cavernas. Os caçadores acendem grandes fogueiras nas entradas, e os que estão lá dentro ficam entre a morte por sufocação e a captura,



são forçados a se renderem; quando os fugitivos se refugiam nas alturas, os assaltantes os obrigam a entregar as fontes e, infelizmente, devorados pela sede, trocam sua liberdade pela vida (...).<sup>27</sup>

Mais de meio século depois de iniciadas as publicações das coletâneas pelo Parlamento inglês, Palmerston pôde utilizar-se das evidências como se elas fossem uma verdade única. Seu objetivo era conseguir o apoio dos parlamentares, num momento em que se acirrava a pressão para que o Brasil assinasse um novo tratado com a Grã-Bretanha, extinguindo o tráfico de escravos. Para alcançar seu objetivo – e não importa que ele não tenha sido plenamente atingido – o primeiro-ministro inglês utilizou argumentos baseados na tradição e enraizados no imaginário da sociedade britânica e, particularmente, no que os parlamentares acreditavam ser a verdade mais crua.

Essas reflexões não negam a violência direta existente no tráfico, entendida como a intimidação dos mais fortes ou mais numerosos sobre prisioneiros de guerra ou vítimas de rapina, através do uso de armamentos de vários tipos, resultando disso a escravização, o transporte, o mau tratamento e a venda de africanos como mercadorias.<sup>28</sup> De resto, houve perdas humanas em toda a África, não só porque milhões de homens, mulheres e crianças foram transferidos compulsoriamente para o outro lado do Atlântico, mas também porque muitos se perderam na captura, armazenamento, guerras e outras operações destinadas a produzir cativos durante a existência do tráfico.<sup>29</sup> Assim, se os relatos de viajantes, as narrativas de escravos e a propaganda abolicionista não podem ser encaradas como espelhos da verdade, também não são falsificações grosseiras de uma situação inventada; havia um referente que era o sofrimento experimentado pelos africanos em todas as fases do tráfico negroiro.

\* \* \*

Um meio eficaz de os traficantes conseguirem cativos em grande quantidade era promover conflitos entre os africanos, nos quais os derrotados seriam transformados em escravos. Esses conflitos – nos quais as armas de fogo introduzidas pelos europeus eram fundamentais – representavam um elo importante de um circuito que envolvia ainda trocas comerciais e acordos entre europeus e africanos de diversas etnias e hierarquias sociais, e que resultava na reunião de um contingente de cativos para exportação.

Uma carta escrita em meados do século XVIII pelo traficante inglês George Hamilton, atuante na África Ocidental, reconhecia que o tráfico institucionalizava o sistema de guer-

ras entre os africanos como fonte de abastecimento de escravos. Enviada ao seu sócio na Inglaterra, em agosto de 1740, a carta continha uma versão sobre o resultado (nem sempre favorável a todos os traficantes) dos conflitos étnicos e sua importância para o tráfico:

Sofremos um grave revés no nosso negócio. A partir do momento em que os fantis entraram em guerra contra os elmines, nenhum homem sensato, conhecedor da costa, poderia esperar outra coisa. Todos os circuitos comerciais estavam bloqueados; só havia raptos e rapinas. Se os fantis tivessem vencido, teríamos certamente obtido, à nossa conta, 800 ou mil escravos em condições muito vantajosas: mas, como foram derrotados e mesmo obrigados a fugir, tivemos prejuízos realmente consideráveis, pois eu tinha sido extremamente generoso com os chefes a fim de obter deles a garantia de, no seu regresso, me concederem a prioridade na escolha dos escravos que trouxessem da guerra.<sup>30</sup>

No século XIX, as guerras tribais ainda tinham esse papel, embora a qualidade informativa das fontes para o período seja sensivelmente menor. Todavia, os momentos de conflito generalizado entre os povos africanos impediam o bom funcionamento dos negócios negreiros. É o que demonstra a carta de Caetano Alberto de França, enviada de Molembo para sua irmã, na Bahia, pela escuna *Emilia* em princípios de 1821, explicando as razões que retardavam sua volta para casa – “motivada pelas guerras que há no sertão entre os gentios, o que fez não aparecer cativos em abundância”. Os conflitos, além de diminuírem o número de escravos para embarque, podiam ocasionar, algumas vezes, a morte dos próprios comerciantes instalados na África, conforme o boato que o mesmo França passou adiante ao escrever a Antônio Francisco Ribeiro: “Cá correu a notícia de que os negros, em Badagri, mataram a José de Souza Marques, e outro que julgo ser Francisco Bento, porém não há maior certeza”.<sup>31</sup>

Embora os conflitos interétnicos e a própria escravidão fossem anteriores à colonização europeia iniciada no século XVI, o significado de ambos foi transformado com o tráfico transatlântico, a ponto de a própria escravidão ter sido reinventada em outros moldes nas diversas partes da África. Sistematizando a produção historiográfica a respeito, João Reis afirma que havia dois tipos de cativo: o doméstico ou de linhagem, no qual “os escravos funcionavam principalmente como unidades reprodutivas, ou como fator multiplicador de dependentes para determinada linhagem ou grupo de parentesco”, e o escravismo, que conheceu várias formas – basicamente voltadas para a produção comercial e “em condições semelhantes aos cativos brasileiros, jamaicanos ou americanos”.<sup>32</sup>

A introdução de armas de fogo perpetuou e incrementou o sistema de guerras, envolvendo vários circuitos. De um lado, elas eram iniciadas por povos que participavam ativamente do tráfico, combatendo e aprisionando escravos entre outros povos. De outro lado,

esses povos defendiam-se dos vizinhos belicosos que adotavam tal política, utilizando-se também das armas de fogo. Além disso, não se pode esquecer que os portugueses, primeiros introdutores dos armamentos de fogo na África, acabaram vendo o feitiço voltar-se contra o feiticeiro, a julgar pelas constantes reclamações dos funcionários de Sua Majestade em Angola sobre o abuso com que o produto era vendido aos africanos.

Reclamar foi o que fez o governador de Angola, José Gonçalo da Câmara, em 1780, afirmando que nem a falta de navios vindos de Portugal impedia os comerciantes de conseguirem a pólvora em outros lugares. Uma das conseqüências desastrosas da falta de controle na introdução desse produto eram os contínuos levantes dos negros contra os portugueses, devido à “muita pólvora que têm, estando nós mesmos dando-lhes gêneros para empregarem em nossa ruína”<sup>33</sup> e prejudicando a construção da fortaleza de Cabinda – interesse mais imediato da Coroa portuguesa naquele momento, contra o que os nativos resistiam bravamente.

O número e a freqüência de navios envolvidos no tráfico negreiro deixam claro que o Rio de Janeiro era o principal elo comercial de Angola. Nesse caso, a pólvora vinha a bordo dos navios que largavam o porto carioca para carregar escravos em Luanda. Uma boa quantidade dela (trinta barris) foi apreendida em 1781 nas corvetas N. S. das Brotas e S. João Nepomuceno, deixando os comerciantes luandenses indignados, pois afirmavam que o produto fora expedido cumprindo-se todas as exigências legais. Além disso, a pólvora era “gênero franco” no sertão, necessária para o abate dos elefantes cujos marfins tanto rendiam para a Alfândega portuguesa “e para matarem outros animais cuja carne serve de sustentação às armações de escravos resgatados enquanto os têm em seu poder”.<sup>34</sup>

Nessa ocasião, os comerciantes de Luanda sequer mencionaram o uso da pólvora pelos africanos para resistirem à presença portuguesa. Mas, em outras oportunidades, o perigo da transformação da pólvora e das armas de fogo em “primeiros gêneros de permutação geral” com os africanos foi percebido, assim como o uso delas contra os portugueses nos momentos mais convenientes aos nativos. Em 1786, expondo seu pensamento sobre as necessidades dos africanos, Rafael José de Melo deixou claras as diferenças civilizatórias entre europeus e africanos, embora elas não garantissem o domínio português sobre Angola de forma pacífica:

Os negros, a quem sua feliz estupidez dispensa de muitas precisões miseráveis que o luxo e a sensualidade fazem necessárias nos sábios países da filosofia; os negros, que a favor duma frugalidade original e das estações favoráveis dos trópicos, nem pretendem a gala, nem o abrigo, nem a honestidade dos vestidos, têm conhecido a utilidade real da nossa pólvora e das nossas armas de fogo, e a inteira preferência que estes gêneros devem ter nas suas trocas com os brancos.<sup>35</sup>

Já os traficantes eram mais explícitos e menos dados a reflexões filosóficas e morais. Afinal, quando se tratava de satisfazer às necessidades dos comerciantes africanos com os quais lidavam, não era o caso de entrar em considerações tão subjetivas. Joaquim Pinto de Sousa, capitão do brigue negreiro Venturoso, apreendido pelos ingleses em Badagri, em seu depoimento disse ter sido carregado para lá pelos temporais, mas como seu objetivo era comprar escravos ao sul do Equador, aproveitou a escala imprevista e trocou parte de seus gêneros por barris de pólvora, “por ser gênero de grande valia e consumo no dito porto de Molembo”. Seu navio levava aguardente, sal, coral grosso, fazendas, chapéus de Braga e rolos de tabaco.<sup>36</sup>

A pólvora e as armas de fogo provocaram muitas transformações entre os povos da África. Elas tiveram uma ligação direta com a organização do tráfico negreiro e favoreceram a expansão territorial em muitas áreas. Sociedades africanas que se envolveram com o tráfico transformaram-se em mercadoras ou, nas palavras de Reis, “sociedades (...) especializadas na captura de cativos com a finalidade principal de negociá-los”. Para alcançar essa posição, foi preciso somar algumas condições, como a centralização do poder nas mãos de uma classe dominante; a criação de uma burocracia e de uma legislação que legitimassem e irradiassem a “hegemonia dos privilegiados”; a formação de um eficiente corpo militar estatal, utilizado tanto para controle social interno quanto para as guerras de conquista; e o desenvolvimento de uma rede comercial dinâmica que suprisse os mercados consumidores da mercadoria humana.<sup>37</sup>

Um exemplo de sociedade produtora de escravos pode ser encontrado entre os bantu da África Central: os bawoyo, que ocuparam a foz do Rio Zaire a partir de migrações vindas do Congo.<sup>38</sup> Os bawoyo criaram o reino Ngoyo na região que hoje corresponde a Cabinda – importante centro produtor de sal antes do tráfico de escravos transatlântico. No século XVI, os reis de Ngoyo assinaram acordos com os portugueses, que passaram a aproveitar a estrutura administrativa desse reino para o funcionamento do tráfico. Os *mambucos*, administradores do litoral, eram vistos pelos traficantes como vice-reis; os *manfucas*, responsáveis pelo comércio e cobrança de impostos, adquiriram também grande importância no tráfico.<sup>39</sup>

A terminologia que designava os funcionários do reino Ngoyo era utilizada desde pelo menos o final do século XVIII, como informa o relatório de uma expedição militar portuguesa realizada em 1780. Chegando a Cabinda, o capitão informou que o soba do lugar, “a quem os naturais chamam *mambuco*”, já o esperava e o recebeu bem. O mesmo capitão deu conta de que, em Molembo – distante cerca de 25 léguas e situado no reino de Cacongo –, o soba

era chamado de *mafuca* e tinha como função “a inspeção da marinha e está encarregado de publicar pelas povoações circunvizinhas a chegada de alguma embarcação dirigida para o comércio”.<sup>40</sup>

Essa burocracia regional do tráfico ainda estava em funcionamento em meados do século XIX, como revela o processo de apreensão da barca John Bob por dois navios de guerra britânicos, ao carregar escravos na feitoria do conhecido traficante Manuel Pinto da Fonseca, em Cabinda, em 23 de maio de 1842.<sup>41</sup> Nesse processo, os réus apresentaram a testemunha Edmundo Gabriel, que relatou o que teria acontecido depois da apreensão do navio: ele teria ido à terra com o capitão John Foote, comandante do Madagascar (um dos navios apreensores) e cerca de cem marinheiros e soldados ingleses. Dirigiram-se a um barracão, onde tiveram contato com o Príncipe Jack e seus subordinados: “Francisco Franque, Príncipe Sam, Manfeuca Franque, Manfeuca de Pinta de Cabinda e o ‘Comedor de Pintá (...)’”. Esses nomes, que combinam palavras das línguas portuguesa, inglesa e bantu faladas em Ngoyo, são sinais claros da existência de uma língua franca de comércio, marcada pela influência dos principais envolvidos no comércio negreiro naquela região. Uma tradução livre dos significados, estranhos para o escrivão, foi anotada em um glossário à margem da folha:

Príncipe Jack: “espécie de soberano”;  
Francisco Franque: “chefe do porto”;  
Príncipe Sam: “chefe da cidade”.<sup>42</sup>

O termo *manfeuca* é, certamente, uma corruptela de *manfuca* – o responsável pelo comércio e cobrança de impostos na região de Cabinda. O Príncipe Jack, seguramente, era um *mambuco*, e a distinção social desses homens proeminentes da região era visível na indumentária – traço distintivo que originou a própria palavra Ngoyo, nome com que os *bawoyo* designavam a Cabinda portuguesa.<sup>43</sup>

O Príncipe Jack estava vestido com traje europeu, com uma capa de manto vermelha, com uma gorra de pano verde na cabeça, a qual só usam os *mambeucas* [mambucos] ou chefes, sobre a qual trazia um chapéu armado com algumas plumas e na mão uma bengala com castão de prata. Calçava também sapatos e meias, o que nenhum dos outros indígenas usava (...).<sup>44</sup>

Os outros chefes também se vestiam “com roupa de pano superior” e “gorras verdes” na cabeça, embora diferente das do Príncipe Jack. “Os indígenas, ao falarem com o Príncipe, ajoelhavam aos seus pés”, e este, além de receber as reverências, era também a fonte das leis, de acordo com a testemunha: em Cabinda, elas eram feitas pelo Príncipe Jack e respei-

tadas por todos os “indígenas”, como ocorre em qualquer “país selvagem”. Essas leis estavam sujeitas à pressão externa e à experiência anterior: afinal, o John Bob já estava no porto desde o início de abril, descarregando mercadorias para trocá-las por escravos quando os navios ingleses chegaram a Cabinda, em 23 de maio de 1842. Após essa data, os “indígenas” impediram a continuação do desembarque, sob a alegação de que isso era contrário às leis do Príncipe Jack – que falava um “mau inglês”, mas certamente tinha conhecimento suficiente da língua franca para entender que os dois navios da Armada britânica estavam naquelas águas para combater o tráfico e todos os que nele estivessem envolvidos.<sup>45</sup>

Ao estudar o papel das experiências africanas em uma rebelião de escravos ocorrida na Carolina do Sul – região abastecida principalmente pelo porto de Cabinda –, John Thornton levantou a possibilidade de que pessoas de outras partes da África Central estivessem envolvidas na rebelião, já que Cabinda também servia aos negócios dos traficantes vili, que revendiam escravos provenientes de outras regiões.<sup>46</sup> Um dos aspectos dessa experiência era o conhecimento que muitos dos revoltosos já possuíam na manipulação de armas de fogo, graças à introdução desses artefatos nas guerras africanas pelos traficantes portugueses.<sup>47</sup> Assim, os negócios do tráfico eram favorecidos pelas guerras entre reinos rivais e por relações comerciais nas quais nem todas as partes tinham envolvimento direto nos conflitos.

O contato com os europeus alterou as relações sociais no interior dos reinos africanos e também as relações econômicas entre eles. Antes dos descobrimentos portugueses, reinos como Ngoyo tinham economias complementares às de outros reinos. Com o tráfico, essas sociedades do litoral transformaram suas organizações tradicionais e voltaram-se para o comércio com os europeus.

\* \* \*

Ao longo do processo de conquista e colonização da África, a exploração das divergências entre os reinos africanos foi uma prática reiterada dos portugueses, com o objetivo de tirar disso algum proveito comercial. Além do estímulo à guerra, os tratados de comércio também podem ser incluídos no rol das estratégias utilizadas para esse fim.

De fato, houve uma experiência acumulada no trato de negócios com as embaixadas de soberanos africanos. Essas negociações, envolvendo diversos soberanos da África Ocidental e o vice-rei português na Bahia, ocorreram pelo menos desde 1750 – fato conhecido dos vice-reis posteriores, que sempre se remetiam ao tratamento dispensado à embai-

xada anterior, dando a cada novo embaixador uma importância menor. A primeira embaixada da qual temos registro, enviada à Bahia pelo rei Tegbessu do Daomé em 1750, foi considerada uma “grande novidade nunca vista no Brasil”, repleta de pompas e cerimônias e incluindo caros presentes. Já as demais receberam um tratamento menos obsequioso, muito embora a Coroa portuguesa tenha feito algumas concessões – como a de manter no cargo o diretor da fortaleza de Ajudá, a pedido do rei Agonglô, do Daomé, em 1796.<sup>48</sup> Quando, em 1810, os reis de Ardra (Porto Novo) e Daomé enviaram suas embaixadas para tratar de questões do tráfico, a “grande novidade” já adquirira outro sentido: os embaixadores ficaram retidos em Salvador “tanto para não fazer despesas inúteis quanto para evitar de dar à população da capital [o Rio de Janeiro] um espetáculo de novidade que teria provocado confusões”. A negociação ficou a cargo do conde dos Arcos, então governador da Bahia, instruído pela capital a dispensar aos embaixadores “toda a atenção que pode merecer seu caráter, se a conduta deles for normal (...)”.<sup>49</sup>

Os embaixadores esperaram suas respostas por exatos dois anos: chegados em 7 de setembro de 1810, foram dispensados em 10 de setembro de 1812, por orientação vinda da Corte carioca, que ordenou o transporte em condições decentes e confortáveis para seus países de origem.<sup>50</sup> Nesse meio tempo, no Rio de Janeiro, o conde de Galveas compreendeu que as pretensões de um opunham-se às do outro. O rei do Daomé oferecia exclusividade de comércio a Portugal (vale dizer, ao Brasil), enquanto o de Ardra propunha facilidades e “toda a qualidade de cooperação da sua parte”, mas não exclusividade.<sup>51</sup>

O oferecimento do Daomé não era novidade. Afinal, era essa a quarta embaixada que os soberanos daquele reino enviavam ao Brasil e, já na segunda, em 1795, ofereciam essa mesma exclusividade de comércio, recusada por razões como a concentração excessiva de navios e a necessidade de abastecê-los num mesmo lugar, a diminuição da liberdade dos mestres em escolherem os escravos para compra e a elevação dos preços que um monopólio nas mãos do rei do Daomé acarretaria.<sup>52</sup> Todavia, não é de todo impossível que essa recusa reiterada mascarasse um conflito entre os interesses da Coroa (que preferia ter múltiplas fontes de abastecimento sem se comprometer formalmente com nenhum soberano do litoral africano) e os traficantes baianos (que tinham uma clara preferência pelos escravos vindos da África Ocidental e mesmo na época do tráfico ilegal continuaram a abastecer a Bahia com cativos daquela região).

As queixas do rei de Ardra contra o do Daomé e vice-versa, bem como as vantagens que ambos ofereciam, certamente visavam o que poderiam obter no comércio de escravos, a partir das transformações pelas quais ele certamente passaria depois da assinatura do tratado com a Inglaterra em 1810. Galveas, após consultar o ministro dos Negócios Estran-

geiros, garantia que “o nosso tráfico da escravatura deveria continuar não só naqueles portos pertencentes ao domínio de S.A.R. e naqueles que se julgasse com direito a sua coroa, mas ainda em todos os mais em que os seus vassallos se achassem em posse de fazer aquele comércio”. O argumento era que o Brasil precisava aumentar seus braços, como freqüentemente se afirmava nessa época para justificar o tráfico.<sup>53</sup> O regente português se limitou a expor as queixas em relação a alguns procedimentos do rei de Agomé, contrários aos comerciantes portugueses que traficavam ali,<sup>54</sup> mas não se comprometeu com nenhum dos embaixadores.

Os soberanos africanos ao norte da linha do Equador deram outras provas de que conheciam os termos do tratado assinado entre Portugal e Inglaterra e tomaram providências para garantir a continuidade do tráfico, negociando diretamente com a Corte portuguesa no Rio de Janeiro. Adoxa, rei de Onim (Lagos), tentou fazer isso ao recorrer à antigüidade dos negócios realizados entre seus súditos e os europeus. A tradição mult centenária de trocas comerciais embasava seu argumento, pois elas já se faziam “no tempo dos meus antepassados, e do falecido meu pai o rei Logu; e também já no meu tempo antes dos ingleses impedirem às nações o comércio de escravos”.<sup>55</sup>

O que irritava Adoxa era o andamento das negociações entre ingleses e portugueses na questão do comércio africano, sem que ele (ou qualquer outro soberano africano) jamais fosse chamado à mesa do acordo – e vale dizer que essa é uma questão ignorada nos estudos sobre o tema. Nas considerações feitas sobre os relatos dos viajantes estrangeiros no litoral da África, afirmei que eles são portas de entrada para o universo dos conflitos presentes no tráfico, mas que normalmente ignoram a experiência africana. A retomada desses depoimentos na criação de uma estratégia de combate ao tráfico por parte dos ingleses talvez esteja na raiz do solene “esquecimento” dos africanos envolvidos no tráfico, deixados de lado quando se tratava de assinar acordos formais sobre a questão. Mais uma vez, a África era reduzida à visão de unidade desprovida de forma e especificidade, relegada a uma posição secundária no binômio civilização *versus* barbárie. Sendo bárbaros, não havia por que convocar reis de qualquer território africano para uma decisão que envolvia princípios da civilização européia, empenhada nesse momento em acabar com o tráfico de escravos.

Mas Adoxa acreditava ter bons argumentos para debater e o fato de estar sendo deliberadamente ignorado não escapou à sua percepção. Ele reagiu à possibilidade de ver desaparecer de seus portos os navios negreiros dos quais seu reino tanto dependia:

Não me consta que nos portos declarados [Appé, Porto Novo e Badagri] (...) nenhuma destas nações fizesse tratado algum com os ingleses ou que lhe franqueassem o mais pequeno palmo



de terra para sua habitação, sem que estivessem empregados no seu negócio, quanto mais para fazer um pequeno reduto em que pudessem cavalgar uma só peça e que por esta posse e título pudessem chamar os portos declarados acima seus domínios, e virem sem atenção tomar os navios de nação amiga e aliada, bem como aconteceu no meu porto que fizeram prisioneiros a três navios portugueses que se achavam a largar no dia seguinte e todos muito felizes (...).<sup>56</sup>

A irritação de Adoxa se traduziu em um oferecimento concreto de franquear o litoral de seu reino, “em meu nome e dos meus sucessores”, para que o monarca de Portugal mandasse “edificar quantos fortes quiser e terem o título de praias portuguesas, sem que para isso eu queira tributo ou débito algum, só sim desejo à boa amizade e opulência do comércio (...)”.<sup>57</sup> O que talvez o rei de Onim não tivesse como saber ou não podia considerar era que, naquele momento, seu congêneres português não tinha disposição ou força política para aceitar uma oferta tão generosa, indispondo-se com seu único aliado europeu fora do alcance das garras do império napoleônico, ao qual seu próprio reino sucumbira. Manter os termos do tratado de 1810 com a Inglaterra era a ordem do dia na agenda diplomática lusitana.

Os acordos comerciais não se davam apenas entre os soberanos e seus prepostos – como nas embaixadas para a Bahia desde 1750 –, mas também entre particulares e representantes dos reis africanos – como ocorreu desde que os portugueses fizeram os primeiros carregamentos de escravos no século XV e continuou a acontecer posteriormente com comerciantes europeus de outras nacionalidades, em negociações de maior ou menor êxito.<sup>58</sup>

Os portugueses acumularam experiência em acordos desse tipo. Um deles, do qual restaram algumas evidências, deu-se em torno da concessão de uma área para o estabelecimento de uma feitoria em Cabinda em 1783, antes do início da construção da fortaleza local. De um lado, estavam Antonio Januário do Vale, capitão da fragata N. S. da Graça, onde o acordo foi assinado, e o engenheiro militar Luís Cândido Furtado. De outro, o “Mambuco Muinspuçula, príncipe e senhor das terras adjacentes à enseada e porto de Cabinda, e o governador príncipe Cafí do mesmo porto, e o seu manfuca Luifunga e camador Samba e mais oficiais da sua corte”.<sup>59</sup> O acordo previa, além da instalação de uma feitoria de comércio na baía de Cabinda, a vassalagem das autoridades nativas à rainha de Portugal, em troca da promessa de que os portugueses que “os insultarem ou por qualquer modo os maltratarem” ficariam sujeitos a penalidades.<sup>60</sup>

No entanto, cerca de um mês depois, o governo português em Luanda reprovou os termos do acordo, pois eles eram a prova e a confissão de que os príncipes locais eram os verdadeiros senhores de Cabinda – “palavras expressas no dito tratado” –, ao passo que a coroa portuguesa julgava-se soberana daquela área. Portugal não queria obter ali apenas a

concessão de um estabelecimento comercial, pois isso não limitava o direito dos estrangeiros também fazerem o comércio de escravos naquele porto; o objetivo da Coroa era ver seu título de domínio sobre aquelas terras reconhecido.

Pouco depois da reprovação desse tratado, os portugueses voltaram a negociar com os africanos de Cabinda. Os termos foram expostos ao embaixador do mambuco em tom mais áspero, na tarde de 11 de novembro de 1783: ele deveria converter-se ao catolicismo, render vassalagem a dona Maria I e fazer o comércio exclusivamente com os portugueses “somente agora no princípio”, para no futuro admitir negócios com estrangeiros (obviamente, uma estratégia para ganhar tempo e estabelecer um domínio efetivo sobre o lugar). Outros termos do tratado previam que os africanos de Cabinda se desdobrariam para evitar a concorrência comercial de Molembo, além de firmarem uma aliança militar entre o mambuco e os portugueses no combate ao soberano de Molembo. Se não aceitasse as proposições do tratado, “tão úteis para a sua felicidade temporal e espiritual”, o mambuco ficaria exposto

(...) às hostilidade da guerra que lhes havemos de fazer, sujeitando à força das armas, e apesar de uma grande mortandade dos seus vassalos e ruína das suas povoações, tanto do mambuco como do rei de Cabinda, tendo a desgraça de perecerem às nossas mãos, arruinarem todo o seu comércio e interesse e ver reduzir a cinzas as suas moradas.<sup>61</sup>

Apesar da demonstração de força, a presença portuguesa em Cabinda foi efêmera. A fortaleza local, construída em 1783, foi destruída logo depois; o lugar ficou abandonado, sendo regularmente visitado como porto livre por embarcações negreiras de outras nacionalidades.

Os acordos e as guerras envolvendo a posse de Cabinda no fim do século XVIII lançam uma luz sobre os interesses que se cruzavam quando se tratava de definir os poderes em uma área de fronteiras pouco definidas, na qual o tráfico era tão ostensivo. A coroa lusa, os senhores da terra, os franceses que faziam trocas ali e mesmo os traficantes aparecem como partes interessadas em definir a quem pertencia, afinal, aquele território.

Luanda reprovou os termos do acordo inicial com as autoridades de Ngoyo por enxergar nele uma vantagem apenas, e que seria usufruída exclusivamente pelos traficantes – a pretendida feitoria. Nenhuma palavra era dita ali sobre o domínio português efetivo ou a instalação de uma alfândega que arrecadasse tributos à Coroa, nem mesmo sobre o papel de Luanda e sua primazia no controle das demais áreas do litoral angolano. Os traficantes, por sua vez, diante da opção entre uma vassalagem fiel a Sua Majestade e um comércio vantajoso em Angola, ficaram com a segunda alternativa. Nessa e em outras oportunidades, eles deixaram claro que eram comerciantes, cuja razão de ser era o abastecimento de navios negreiros para o Brasil, e resistiram sempre que eram pressionados a se submeter a

novas taxas. Fixar o domínio português em Angola era tarefa na qual eles não pretendiam desempenhar um papel relevante, especialmente se tivessem que pagar por isso e encarecer o preço dos escravos que transportavam. Afinal, as possibilidades comerciais de Cabinda tinham sido “descobertas” pelos traficantes, presentes naquele porto antes de qualquer fortaleza ou outro estabelecimento da Coroa portuguesa.

Para os governantes de Ngoyo, discutir com os traficantes ou com as autoridades de Luanda parecia fazer pouca diferença. Seu objetivo era garantir o fluxo de escravos e as trocas comerciais, e eles estavam dispostos a negociar com quem lhes oferecesse atrativos maiores, desde que não tivessem que abrir mão da soberania sobre o litoral. Por acreditarem que a insistência portuguesa os levaria a perder o controle da região litorânea, não tiveram problemas em unir-se aos franceses no ataque à recém-construída fortaleza de Cabinda.

A negociação de tratados com os soberanos africanos pode dar a impressão de que essa prática garantia a paz na região. Mas essa impressão se desfaz facilmente quando se considera não só os termos duros dos acordos, nos quais Portugal sempre procurou impor seu domínio, mas também as repetidas vezes em que eles eram simplesmente descumpridos pelos mesmos africanos que algum tempo antes haviam aceito seus termos. Também é preciso levar em conta que os acordos criavam desconfianças entre os soberanos africanos que os assinavam e seus vizinhos, muitas vezes motivando guerras entre eles.

Quando os confrontos com os africanos estouravam, as conseqüências para o comércio eram imprevisíveis; é isso o que aparece no ofício enviado por Antonio Saldanha da Gama ao visconde de Anadia em janeiro de 1808, no qual ele afirmava manter a “quietação” tão necessária ao comércio no sertão de Angola à custa de um destacamento e algumas peças de artilharia. Esse mesmo aparato militar garantia a chegada a salvo dos “embaixadores do grande potentado muata Yanvo, que há tanto ambicionava o nosso comércio e que tinha sido embaraçado pelas nações limítrofes, cujos interesses ficavam sumamente lesados com esta comunicação (...)”.<sup>62</sup> O embaraço dos povos vizinhos (especialmente os de Cassange) à negociação do soberano lunda com os portugueses devia-se ao receio de perderem espaço no comércio de escravos, além do temor de verem o muata, fortalecido militarmente, voltar-se contra eles nas razias em busca de cativos para exportação.

A conexão africana do tráfico foi abordada aqui pelo viés dos conflitos desencadeados a partir de processos institucionalizados e que visavam a “produzir” cativos para exportação. A interpretação desses conflitos partiu de relatos dos viajantes estrangeiros, das narrativas de escravos, de correspondências e de termos de negociações comerciais, a fim de vislumbrar algumas das sociedades mais diretamente envolvidas no comércio de escravos, através dos confrontos generalizados ou dos acordos formais com os europeus que fincaram suas bases no litoral. Nessa análise, privilegiei os confrontos envolvendo

grupos que disputavam interesses comerciais vultosos: a Coroa e a administração colonial portuguesa, os soberanos locais de Angola e da África Ocidental e os grandes traficantes. Para esses grupos sociais, a sobrevivência e a longevidade dependiam, em larga medida, do seu desempenho em meio a esses conflitos, e seus movimentos baseavam-se na extração dos benefícios do tráfico negro.

Entretanto, essa visão ainda é limitada e não nos permite uma compreensão mais minuciosa do funcionamento do tráfico e da experiência dos grupos sociais que lidavam com ele na África. Um passo adiante e penetraremos o terreno de atuação de outras personagens, cujos interesses eram menos volumosos mas igualmente fundamentais na articulação eficiente do comércio de cativos em Angola.<sup>63</sup>

*Recebido em setembro/2003; aprovado em setembro/2003*

### Notas

\* Doutor em História. Este artigo é parte da tese de doutorado defendida em agosto de 2000 junto ao Programa de Pós-Graduação em História Social do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Unicamp e intitulada *De costa a costa: escravos e tripulantes no tráfico negro (Angola - Rio de Janeiro, 1780-1860)*. Agradeço a colaboração simpática de Fernanda Carvalho.

<sup>1</sup> RODRIGUES, Jaime. "A rede miúda do tráfico: os pumbeiros e o comércio de escravos em Angola no final do século XVIII". *História & Perspectivas*, n. 23, pp. 67-83, jul./dez. 2000.

<sup>2</sup> MEILASSOUX, Claude. *Antropologia da escravidão: o ventre de ferro e dinheiro*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 1995, pp. 180 e ss.

<sup>3</sup> REIS, João José. "Notas sobre a escravidão na África pré-colonial". *Estudos Afro-Asiáticos*, n. 14, pp. 5-21, 1987.

<sup>4</sup> THORNTON, John. "African Dimensions of the Stono Rebellion". *American Historical Review*, v. 96, n. 4, pp. 1101-1113, out. 1991, e *Africa and Africans in the Making of the Atlantic World, 1400-1680*. Nova York, Cambridge University Press, 1993.

<sup>5</sup> Nessa abordagem podem ser citados os trabalhos de Paul Lovejoy, "The Impact of the Slave Trade on Africa". *Trends in History*, v. 3, n. 1, pp. 19-36, 1982, e *Transformation in Slavery*, além de Patrick Manning, "Escravidão e mudança social na África". *Novos Estudos Cebrap*, n. 21, jul. 1988, e *Slavery and African Life (Occidental, Oriental, and African Slave Trades)*. Nova York, Cambridge University Press, 1993.

<sup>6</sup> *An Abstract of the Evidence Derived before a Selected Committee of the House of Commons in the Years 1790, and 1791: on the Part of Petitioners for the Abolition of the Slave Trade*. Londres, James Phillips, 1791.

- <sup>7</sup> Outra coletânea fora publicada dois anos antes, reunindo depoimentos de pessoas ligadas ao tráfico na África, no Brasil e nas Antilhas. Ver Grã-Bretanha, Board of Trade. *Report of the Lords of the Committee of Council Appointed for the Consideration of All Masters Relating of Trade and Foreign Plantations*. S/ I, s/e, 1789. Até meados do século XIX, outros volumes seriam editadas pelo Parlamento inglês.
- <sup>8</sup> WALSH, Robert. *Notícias do Brasil*. Belo Horizonte/São Paulo/Itatiaia, Edusp, 1985, p. 161. A africana, cujo nome o viajante sequer mencionou, foi devolvida posteriormente ao seu senhor.
- <sup>9</sup> W. Dalrymple é o autor de *Travels through Spain and Portugal in 1774*, editado em Londres em 1776.
- <sup>10</sup> *An Abstract...*, p. 2.
- <sup>11</sup> *Ibidem*, pp. 3-5.
- <sup>12</sup> Cf. GREEN, James. "The Publishing History of Olaudah Equiano's Interesting Narrative". *Slavery & Abolition*, v. 16, n. 3, pp. 362-367, dez. 1995.
- <sup>13</sup> *Ibidem*, p. 367; JONES, G. I. "Olaudah Equiano of the Niger Ibo". In: CURTIN, Philip D. (ed.). *Africa Remembered: Narratives by West Africans from the Era of the Slave Trade*. Madison, University of Wisconsin Press, 1977, pp. 60-67. Essa última obra é uma edição de trechos de relatos de africanos escravizados publicados na Europa e nos Estados Unidos nos séculos XVIII e XIX.
- <sup>14</sup> "Zangara, the Negro Slave" e "Maquama, the Discarded Negro Slave". In: *Slavery Illustrated in the Histories of Zangara and Maquama. Two Negroes Stolen from Africa and Sold into Slavery, Related by Themselves*. Manchester/Londres, Wm. Irwin/Simpkin, Marshall & Co, 1849, pp. 2 e 27, respectivamente.
- <sup>15</sup> "Zangara, the Negro Slave", pp. 6 e 7.
- <sup>16</sup> Sobre os ataques e as táticas de guerrilhas nos confrontos ocorridos no interior, ver LACROIX, Louis. *Les derniers négriers*. Paris, Ed. Maritimes et d'Outre Mer, 1977, p. 159.
- <sup>17</sup> Considerado o "último cirurgião no tráfico de africanos", inglês; cf. seu livro *An Account of the Slave Trade on The Coast of Africa*. Londres, J. Phillips, 1788.
- <sup>18</sup> *An Abstract...*, p. 13, que reproduz trechos do relato de Falconbridge.
- <sup>19</sup> *Ibidem*, p. 15.
- <sup>20</sup> *Ibidem*, p. 14.
- <sup>21</sup> *Ibidem*, p. 15.
- <sup>22</sup> Nesse contexto, a experiência de Zangara e sua família parece excepcional. No mesmo navio, embarcaram ele, sua mulher Quahama e sua filha Mene. Desembarcada na América, a família foi vendida para o mesmo senhor. "Zangara, the Negro Slave", pp. 10-12.
- <sup>23</sup> V. CAMERON, Lovett. *Através d'África: viagem de Zanzibar a Benguela*. Lisboa, Liv. Ed. de Matos Moreira & Cia., 1879, v. II, pp. 302-303.
- <sup>24</sup> Intitulada *A Son Going to Sell his Father and Mother into Slavery*.
- <sup>25</sup> TAYLOR, Isaac. *Scenes in Africa, for the Amusement and Instruction of Little Tarry-at-Home Travelers*. 4 ed., Londres, Harris and Son, 1824, pp. 43, 63 e ss.
- <sup>26</sup> Sobre o assunto, ver DRESCHER, Seymour. *Capitalism and Antislavery: British Mobilization in Comparative Perspective*. Nova York/Oxford, Oxford University Press, 1987, em especial o capítulo "Class Conflict, Hegemony and the Costs of Antislavery", pp. 135-161.
- <sup>27</sup> Apud LACROIX, op. cit., p. 158.

<sup>28</sup> Certamente, havia outras formas de violência, menos diretas e sensíveis apenas a longo prazo, como a inibição do crescimento demográfico africano por mais de quatrocentos anos. Na melhor das hipóteses, os índices de crescimento populacional da África Ocidental – a primeira região a fornecer escravos para o tráfico transatlântico – estacionaram entre os séculos XVI e XIX. Entre 1500 e 1870, o aumento da população africana foi muito menor do que em qualquer outro continente. Somente a partir de fins do século XIX, quando o tráfico acabou e as relações comerciais na África ficaram relativamente estabilizadas, é que a população do continente cresceu a uma das taxas mais elevadas do mundo (entre 1900 e 1950); cf. Manning, “Escravidão e mudança social na África”.

<sup>29</sup> KLEIN, Herbert S. *A escravidão africana: América Latina e Caribe*. São Paulo, Brasiliense, 1987, pp. 157 e ss.

<sup>30</sup> Apud INIKORI, Joseph E. “O tráfico negreiro e as economias atlânticas de 1451 a 1870”. In: Unesco. *O tráfico de escravos negros - séculos XV a XIX*. Lisboa, Edições 70, 1981, p. 95.

<sup>31</sup> Arquivo Histórico do Itamaraty, lata 13, maço 1A (*Emília*), fls. 324 e 321. Dias depois da partida de Molembo, esse navio foi apreendido pelos ingleses poucos graus ao norte do Equador. As cartas de França nunca chegaram ao seu destino.

<sup>32</sup> Ver REIS, op. cit., p. 16.

<sup>33</sup> Ofício de José Gonçalo da Câmara a Martinho de Mello e Castro (Luanda, 22 fev.1780). Arquivo Histórico Ultramarino, *Angola*, caixa 63, doc. 7.

<sup>34</sup> Representação dos negociantes de Luanda (6 out.1781). Arquivo Histórico Ultramarino, *Angola*, caixa 64, doc. 10.

<sup>35</sup> CORREA E MELLO, Rafael José de Sousa. *Memória sobre o abuso pernicioso do comércio deste sertão com a introdução da pólvora e das armas de fogo e sobre alguns outros vícios do mesmo comércio* (Benguela, 12 nov.1786). Arquivo Histórico Ultramarino, *Angola*, caixa 71, doc. 60.

<sup>36</sup> Arquivo Histórico do Itamaraty, lata 31, maço 4, pasta 1 (*Venturoso*), fls. 9-9v, depoimento de 16 jul.1817.

<sup>37</sup> REIS, op. cit., p. 11.

<sup>38</sup> Na sociedade bawoyo, os escravos poderiam ter pelo menos seis origens diferenciadas: cativos em guerras contra os povos vizinhos; nascidos de mulheres escravas; provenientes do comércio de longa distância – nesse caso trocados sobretudo por sal; receber a condição de dependente ou servo após um julgamento em que era condenado pela quebra das normas do reino; dependência por dívida – que poderia ser individual ou de toda uma linhagem; tornar-se cativo pela impossibilidade de garantir sua auto-subsistência ou sua sobrevivência ante o perigo de vingança de outro membro de seu próprio grupo; cf. SERRANO, Carlos. *Os senhores da terra e os homens do mar: antropologia política de um reino africano*. São Paulo, FFLCH/USP, 1983, pp. 119-121.

<sup>39</sup> SERRANO, op. cit., pp. 106-107 e 69-70, respectivamente.

<sup>40</sup> Relatório de Antonio Máximo de Sousa Magalhães, capitão da companhia de artilharia (16 mar.1780). Arquivo Histórico Ultramarino, *Angola*, caixa 63, doc. 13.

<sup>41</sup> Sobre Manuel Pinto da Fonseca e sua feitoria em Cabinda, ver RODRIGUES, Jaime. “Os traficantes de africanos e seu ‘infame comércio’ (1827-1860)”. *Revista Brasileira de História*, v. 15, n. 29, p. 146, 1995; FERREIRA, Roquinaldo Amaral. “O significado e os métodos do tráfico ilegal de africanos na Costa Ocidental da África, 1830-1860”. *Cadernos do Laboratório Interdisciplinar de Pesquisa em História Social*, n. 2, pp. 55-70, 1995, p. 61 e adiante; e CLARENCE-SMITH, Gervase. *O terceiro império português (1825-1975)*. Lisboa, Teorema, 1990, pp. 60-61.

- <sup>42</sup> Arquivo Histórico do Itamaraty, lata 19, maço 1, pasta 1 (*John Bob*), depoimento de 11 out.1844.
- <sup>43</sup> *Ngoyo* é uma palavra composta, na qual *Ngo* significa leopardo (um símbolo de poder, pois apenas os chefes podiam usar a pele desse animal como sinal de liderança e distinção social) e *oyo* ou *moyo* significa espírito, alma ou força vital. O poder atribuído aos reis em muitas sociedades africanas provinha (como é o caso dessa), entre outras coisas, de sua função religiosa. Os reis eram os responsáveis pela ligação entre os vivos e os mortos, a comunidade e os ancestrais. Essa ligação era fundamental, pois através dela se transmitia o *fluxo vital* que garantia a manutenção do grupo. Ver SERRANO, op. cit., pp. 47 e 48.
- <sup>44</sup> Arquivo Histórico do Itamaraty, lata 19, maço 1, pasta 1 (*John Bob*).
- <sup>45</sup> *Ibidem*.
- <sup>46</sup> Os vili estavam estabelecidos no reino de Loango e criaram, em meados do século XVII, uma série de vilas para auxiliar o sistema de caravanas de escravos através do Congo. Esse povo engajou-se no comércio com Angola, apesar da proibição portuguesa, negociando em larga escala com Matamba, o vizinho independente a leste de Angola. No Congo Oriental, fizeram contato com os mercadores de Nzombo, cujas operações se estendiam a leste e incluíam muitos não-congoleses. Ver THORNTON, op. cit., p. 1104. Sobre a habilidade desse povo na agricultura e na fabricação e manejo de barcos pesqueiros e de transporte na costa, ver SILVA Luiz Geraldo, *A faina, a festa e o rito: gentes do mar e escravidão no Brasil (século XVII ao XIX)*. São Paulo, tese de doutorado, FFLCH/USP, 1996, p. 63.
- <sup>47</sup> O reino do Congo passou por um período de 44 anos de guerras civis a partir de 1665. Mais do que levantar as causas da guerra, Thornton assinala que era comum o engajamento de congoleses em armas durante o período das guerras, que voltaram a ocorrer no século XVIII. Descrições das guerras no século XVII mostram que as armas de fogo não eram importantes antes de 1680, mas a situação mudou no final desse século e início do seguinte. Em 1734, ainda haviam arqueiros e lanceiros entre as tropas em luta, mas também havia numerosos mosqueteiros. Na década de 1780, os mosquetes eram as armas mais importantes usadas nas guerras do Congo, tendo sido levados à África pelos europeus – em particular portugueses; cf. THORNTON, op. cit., pp. 1109-1111.
- <sup>48</sup> Cf. VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII ao XIX*. São Paulo, Corrupio, 1987, pp. 257-267.
- <sup>49</sup> *Ibidem*, pp. 279-280.
- <sup>50</sup> *Ibidem*, pp. 282-283.
- <sup>51</sup> Ofício do conde de Galveas ao conde dos Arcos, governador da Bahia (Rio de Janeiro, 2 ago. 1811). Biblioteca Nacional, Divisão de Manuscritos, II - 33, 29, 23.
- <sup>52</sup> VERGER, Pierre, op. cit., p. 266. Em resposta à embaixada do Daomé, a Coroa portuguesa enviou dois padres com o objetivo de converter o soberano local, Adarunzá VIII. O relato da viagem desses embaixadores está em LESSA, Clado Ribeiro de. *Crônica de uma embaixada luso-brasileira à Costa d’África em fins do século XVIII, incluindo o texto da viagem de África em o Reino de Dahomé, escrita pelo padre Vicente Ferreira Pires no ano de 1800 e até o presente inédita*. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1957.
- <sup>53</sup> Sobre esse assunto, ver RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, Ed. da Unicamp/Cecult, 2000, em especial o cap. II.
- <sup>54</sup> Ofício do conde de Galveas ao conde dos Arcos..., cit.
- <sup>55</sup> Carta do Rei Adoxa ao rei [sic] de Portugal (Onim, 12 mar.1812). Biblioteca Nacional, Divisão de Manuscritos, I - 46, 15, 11.
- <sup>56</sup> *Ibidem*.

<sup>57</sup> Ibidem.

<sup>58</sup> Mesmo a criação das companhias de comércio no século XVII não excluía a negociação direta com os soberanos locais na África, como ocorria com os holandeses e sua Companhia das Índias Ocidentais. James Bellarosa mencionou o caso de um navio que iniciou sua viagem no forte de Elmina, na África Ocidental, em 1659, e não conseguiu completar ali seu carregamento com os escravos disponíveis naquela dependência holandesa. Seguiu, então, para Bonny, “uma vila comercial localizada na atual Nigéria”, e negociou o complemento da carga com os chefes nativos ao longo de mais de dois meses. BELLAROSA, J. M. “The Tragic Slaving Voyage of the *St. John*”. *American Neptune*, v. 40, n. 4, p. 293, 1980.

<sup>59</sup> Termos do tratado entre a expedição de Cabinda e os príncipes e potentados do lugar, 26 jul.1783. Arquivo Histórico Ultramarino, *Angola*, caixa 67, doc. 8.

<sup>60</sup> Ibidem.

<sup>61</sup> Ibidem, caixa 67, doc. 45.

<sup>62</sup> Ibidem, caixa 119, doc. 2. Yanvo propunha a abertura de uma feira portuguesa, que não chegou a funcionar, “embora comerciantes portugueses tenham seguido, a partir de 1807-1808, as pisadas dos dois pumbeiros [os escravos angolanos Pedro João Batista e Amaro José]” que chegaram à capital dos lundas em 1806, cf. PÉLISSIER, René. *História das campanhas de Angola: resistência e revoltas (1845-1941)*. Lisboa. Imprensa Universitária/Editorial Estampa, 1986, I, p. 59.

<sup>63</sup> Ver RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa...*, op. cit., cap. 3.